



UNIVERSIDAD PRIVADA TELESUP

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y
CONTABLES**

**ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN,
FINANZAS Y NEGOCIOS GLOBALES**

TESIS

**CONTROL ADUANERO Y SU INFLUENCIA EN LAS
EXPORTACIONES EN EL TERMINAL PORTUARIO
EUROANDINOS PAITA. PIURA. PERÚ, 2016.**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN, FINANZAS Y NEGOCIOS
GLOBALES**

AUTORA

BACH. LIZ DALIA PEÑA PINTADO

LIMA – PERÚ

2017

ASESOR DE TESIS

Mgtr. Ing. Edmundo BARRANTES RIOS

JURADO EXAMINADOR

DRA. Grisi BERNARDO SANTIAGO

Presidente

DR. Luis Fernando TAM WONG

Secretario

DR. Edmundo BARRANTES RIOS

Vocal

DEDICATORIA

Mi tesis la dedico de manera especial a mi Dios en primer lugar, pues cuando nadie sostuvo mi mano él lo hizo retándome que todo lo puedo en Cristo que me fortalece, en segundo lugar, a mi señora madre, pues ella fue el motor para la construcción de mi vida profesional, sentó en mí, las bases de superación, dedicación, esmero y disciplina a quien me dijo que lo que se inicia, se termina.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a la Universidad Privada Telesup, a mi tutor el Mr. Edmundo Barrantes Ríos, por el apoyo brindado en todo este proceso de titulación, mis consideraciones y admiración por su dedicación y esmero.

RESUMEN

El puerto de Paita se ha convertido en el segundo puerto más importante a nivel nacional y el principal puerto del norte del país, en el cual se vienen exportando productos hidrobiológicos y agrícolas, carga general (bienes minerales). El puerto de Paita fue construido en el año 1966, siendo adjudicado en concesión el 31 de marzo del 2009 por la Agencia de Promoción de Inversión (Pro inversión) al consorcio Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) con la finalidad de diseñar, construir, financiar, operar y finalmente transferir el Puerto al Estado después de 30 años, con 220 millones de dólares comprometidos como inversión, siendo responsable la empresa Portugal Motta Engils.

La ubicación geoestratégica del Puerto de Paita le brinda una ventaja comparativa frente a sus competidores de la región en aspectos relacionados a ubicación, oleaje y calado; estos aspectos se suman al beneficio de estar considerado dentro del proyecto del IIRSA Norte donde logra la conectividad con el Brasil a través del Puerto Fluvial de Yurimaguas. Adicionalmente, el Puerto de Paita puede ser considerado como un puerto competitivo por mantener tres elementos básicos que son, poseer una zona de influencia que brinda cercanía a los agroexportadores, quienes son sus principales clientes; también cuenta con equipos e infraestructura de nivel mundial, y condiciones adecuadas con el entorno externo, como son la apertura de los mercados internacionales a partir de los tratados de libre comercio.

El tipo de investigación es Explicativa, diseño no experimental-Transversal, método cuantitativo. La población y muestra se realizó en el Terminal Portuario Euroandinos, el método de la encuesta se le hizo a un total de 80 trabajadores. 40 para cada variable (Independiente y dependiente). Utilizando la escala de LIKERT las cuales tiene 5 alternativas como nunca (1), casi nunca (2), a veces si a veces no (3), casi siempre (4) y siempre (5).

PALABRAS CLAVES: Control Aduanero, Las exportaciones.

ABSTRACT

The port of Paita has become the second most important port in the country and the main port in the north of the country, in which hydrobiological and agricultural products, general cargo (mineral goods) have been exported. The port of Paita was built in 1966 and was awarded in concession on March 31, 2009 by the Investment Promotion Agency (Pro inversion) to the consortium Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) in order to design, build, finance, Operate and finally transfer the Port to the State after 30 years, with 220 million dollars committed as investment, being responsible the company Portugal Motta Engils.

The geo-strategic location of Puerto de Paita gives it a comparative advantage over its competitors in the region in aspects related to location, swell and draft; These aspects add to the benefit of being considered within the IIRSA Norte project where it achieves the connectivity with Brazil through the River Port of Yurimaguas. In addition, the Puerto de Paita can be considered as a competitive port for maintaining three basic elements that are: own an area of influence that provides closeness to the agroexportadores, who are its main customers; Also has world-class equipment and infrastructure, and adequate conditions with the external environment, such as the opening of international markets based on free trade agreements.

The type of research is Explanatory, non-experimental-Transverse design, quantitative method. The population and sample was carried out at the Euroandinos Port Terminal, the method of the survey was made to a total of 80 workers. Using the scale of LIKERT which have 5 alternatives as never (1), almost never (2), sometimes if sometimes not (3), almost always (4) and always (5).

KEYWORDS: Customs Control, exports

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Tabla de contenido

ASESOR DE TESIS	ii
JURADO EXAMINADOR.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT	vii
ÍNDICE DE CONTENIDOS	viii
ÍNDICE DE TABLAS	xi
ÍNDICE DE FIGURAS	xii
INTRODUCCIÓN	xiii
I. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	15
1.1. Planteamiento del Problema	15
1.2. Formulación del Problema.....	17
1.2.1. Problema General.	17
1.2.2. Problemas específicos.	17
1.3. Justificación del estudio.....	17
1.4. Objetivos de la investigación	18
1.4.1. Objetivo General	18
1.4.2. Objetivos específicos.....	18
II. MARCO TEÓRICO.....	19
2.1. Antecedentes de la Investigación.....	19
2.1.1. Antecedentes nacionales	19
2.1.2. Antecedentes internacionales	25
2.2. Bases Teóricas de las variables.....	26
2.2.1. Bases teóricas de la Variable independiente.....	26
2.2.1.1. Procedimientos.....	27
2.2.1.2. La Logística del control aduanero	30
2.2.1.3. La Gestión del control aduanero	32

2.2.1.4. Teorías del control aduanero.....	34
2.2.1.5. Características de control aduanero.....	34
2.2.1.6. Importancia del control aduanero	35
2.2.1.7. Tipos del control aduanero	35
2.2.2. Bases teóricas de la variable dependiente	38
2.2.2.1. Transporte	39
2.2.2.1.1. Modalidad.....	39
2.2.2.1.2. Contenedor.....	40
2.2.2.2. Productos	44
2.2.2.2.1. Cargas.....	45
2.2.2.2.2. Mercancías.....	48
2.2.2.3. Servicios portuarios	54
2.2.2.3.1. Administrador Portuario.....	56
2.2.2.4. Teorías sobre las exportaciones	67
2.2.2.5. Características de las exportaciones.....	70
2.2.2.6. Importancia de las exportaciones	71
2.2.2.7. Tipos de exportaciones	71
2.3. Definición de Términos Básicos	73
III. MARCO METODOLÓGICO	79
3.1. Hipótesis de la Investigación.....	79
3.1.1. Hipótesis general.....	79
3.1.2. Hipótesis Específicas.....	79
3.2. Variables de estudio	79
3.2.1. Definición conceptual.	79
3.2.1.1. Variable dependiente. Control aduanero	79
3.2.1.2. Variable independiente. Exportaciones.	80
3.2.2. Definición operacional	81
3.3. Tipo y nivel de la Investigación.....	82
3.4. Diseño de Investigación	83
3.5. Población y Muestra del estudio.....	83
3.5.1. Población.....	83
3.5.2. Muestra y tipo de muestra	84
3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	84

3.6.2 Instrumentos de recolección de datos.....	85
3.6.2.1 Confiabilidad del instrumento	86
3.6.2.2 Validez del instrumento	86
3.7. Método de análisis de datos.....	86
3.8. Aspectos éticos	87
IV. RESULTADOS.....	88
4.1. Descripción y análisis estadísticos	88
4.1.1. Tabla de las frecuencias de la variable independiente	88
4.1.2. Frecuencias de la Dimensión 1: Procedimientos.....	89
4.1.3. Frecuencia de la Dimensión2: LLogística.....	90
4.1.4. Frecuencia de la Dimensión3: Gestión.....	91
4.1.5. Frecuencia de la Dimensión: Transporte.....	92
4.1.6. Frecuencias de la Dimensión: Productos.	93
4.1.7. Frecuencias de la Dimensión: Servicios Portuarios	94
4.2. Prueba de hipótesis.....	95
4.2.1. La contrastación de la Hipótesis General:.....	95
4.2.2 La contrastación de la hipótesis Específica 1:.....	97
4.2.3 La contrastación de la hipótesis Específica 2:.....	99
4.2.4. La contrastación de la hipótesis Específica 3:.....	101
V. DISCUSION.....	104
5.1. Análisis y discusión de resultados.....	104
VI. CONCLUSIONES	106
6.1. Conclusiones.....	106
VII. RECOMENDACIONES.....	107
7.1. Recomendaciones.....	107
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	109
ANEXOS	111
Anexo 1: Matriz de Consistencia.....	112
Anexo 2: Matriz de Operacionalización	113
Anexo 3: Instrumentos.	114

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Definición Operacional-----	81
Tabla 2. Ficha Técnica de recolección de datos.-----	85
Tabla 3. Estadísticos de fiabilidad-----	86
Tabla 4. Validación de Expertos -----	86
Tabla 5. Variable Independiente: Control Aduanero-----	88
Tabla 6. Dimensión Procedimientos -----	89
Tabla 7. Dimensión Logística -----	90
Tabla 8. Dimensión Gestión-----	91
Tabla 9. Tabla 9. Dimensión Transporte-----	92
Tabla 10. Dimensión Productos-----	93
Tabla 11. Dimensión Servicios Portuarios -----	94
Tabla 12. Matriz de influencias entre la Variable Independiente y Dependiente--	95
Tabla 13. kmo y prueba de bartlett-----	96
Tabla 14. Matriz de influencia entre la Dimensión V. Independiente procedimientos y la V. dependiente. -----	97
Tabla 15 Kmo Y Prueba De Bartlett-----	98
Tabla 16. Matriz De Influencia Entre La Dimension V. Independiente Logistica Y La V. Dependiente -----	99
Tabla 17. Kmo Y Prueba De Bartlett-----	100
Tabla 18. MATRIZ DE INFLUENCIA ENTRE LA DIMENSIÓN LA GESTIÓN Y LA VARIABLE DEPENDIENTE -----	101
Tabla 19. KMO Y PRUEBA DE BARTLETT -----	102

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Distribución anterior del Puerto de Paita (izquierda) y distribución actual -----	16
Figura 2. Estructura orgánica de la Sunat fuente. Fuente "Sunat".-----	31
Figura 3. Modalidad de flete. Fuente www.mincetur.gob.pe . (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo).-----	44
Figura 4. Temporadas de productos durante todo el año. -----	45
Figura 5. Principales puntos de carga hacia el TPE -----	46
Figura 6. Estado de los puertos a nivel nacional.-----	54
Figura 7. Futuro puerto de Paita. -----	57
Figura 8. Proyecto lirsa Norte.-----	58
Figura 9. Carga marítima extraportuario. -----	66
Figura 10. Terminales de almacenamiento extraportuarios.-----	67
Figura 11. Principales empresas exportadoras en el puerto de Paita.-----	70
Figura 12. Procesos de exportación.-----	78
Figura 13. Puerto de Paita. -----	84
Figura 14. Control Aduanero Elaboración propia SPSS. -----	88
Figura 15. Elaboración propia SPSS.-----	89
Figura 16. Elaboración propia SPSS.-----	90
Figura 17. . Elaboración propia SPSS.-----	91
Figura 18. Elaboración propia SPSS.-----	92
Figura 19. Elaboración propia SPSS.-----	93
Figura 20. Elaboración propia SPSS.-----	94
Figura 21. Elaboración propia en SPSS. -----	96
Figura 22. Elaboración propia en SPSS -----	98
Figura 23. Elaboración propia en SPSS -----	100
Figura 24. Elaboración propia en SPSS. -----	102

INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo de investigación titulado. El control aduanero y su influencia en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos, Paita. Piura. Perú 2016. Tiene como objetivo general. Demostrar cómo influye el control Aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos, Paita. Piura. Perú, 2016, y tiene 7 capítulos que se resumen a continuación:

La investigación se llevó a cabo en el Terminal portuario Euroandinos, en el distrito y provincia de Paita, departamento de Piura. La entrevista se realizó a un total de 80 trabajadores.

Capitulo I. El Problema de investigación, surge al incremento de las exportaciones que se vienen realizando en el puerto de Paita, este puerto se ha convertido en el segundo más importante a nivel nacional y el principal puerto del norte del país, en el cual se vienen exportando productos hidrobiológicos y agrícolas, carga general (bienes minerales) entre otros.

Capitulo II. El Marco Teórico, en este capítulo se encuentran comprendidos los trabajos previos a la investigación, términos y conceptos de autores de cada dimensión de las variables e indicadores, utilizados en el desarrollo del presente trabajo de investigación.

Capitulo III. El Marco Metodológico, expone la metodología en la cual se ubica la investigación y el tratamiento de los datos (hipótesis, variable, población, muestra, selección, técnicas de recolección de datos, métodos de análisis, etcétera). La variable independiente es el control aduanero y las dimensiones son: Los procedimientos, La Logística y Gestión. La variable dependiente es Las exportaciones y las dimensiones son, Transporte, Productos y servicios portuarios.

La Investigación es cuantitativa, porque se recolecta datos para medir las variables y poder demostrar la hipótesis. El diseño de la investigación es “No

experimental". Porque las variables se medirán tal como se presentan en la hipótesis del presente trabajo de investigación, el investigador no manipula la variable.

Es "Transversal" porque se recoge los datos una sola vez y en tiempo único. Esta investigación se realizó directamente con la población de 80 personas y que comprende al puerto de Paita, los mismos que se encuentran distribuidos en las diferentes áreas dentro del Terminal Portuario Euroandinos, la muestra de estudio es la población completa. Con respecto a las técnicas de investigación, se aplicó la encuesta. El instrumento de recolección de información fue un cuestionario de ochenta preguntas, revisado por expertos, se utilizó el método de análisis de datos Microsoft Office Excel 2013 para Windows y el programa estadístico SPSS.

El capítulo IV. Se presenta los resultados de la investigación quedando demostrado la hipótesis a un 95%, que el control aduanero si influye en las exportaciones.

El capítulo V. Discusión, en el siguiente capítulo se analiza y se discute los resultados obtenidos quedando demostrado la hipótesis a un 95%, asimismo se compara las conclusiones de tesis con antecedentes similares al presente trabajo, donde queda demostrado dichas hipótesis.

El capítulo VI. Conclusiones, se llegó a la conclusión que El Control Aduanero si influye en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos Paita. Piura. Perú. 2016, a un nivel de significación de 0.05, en la cual quedó rechazada la hipótesis nula.

El capítulo VII. Recomendaciones, Aduanas, se les recomienda realizar con mayor diligencia el control de las mercaderías, invirtiendo mas tiempo en ser sigilosos, evitando el contrabando, tráfico de mercadería, tráfico de armas, drogas, adulteración de medicina, entre otros productos que puedan dañar la salud de la población o perjudicar a las empresas exportadoras al ser involucradas en negocios ilícitos.

I. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Planteamiento del Problema

El puerto de Paita está ubicado en la provincia de Paita, al norte del Perú a 56 km de la ciudad de Piura, contando con dos vías de acceso terrestres, Sullana a Paita de 58 km, y la segunda Piura a Paita cuya distancia es de 56 km formando parte de la iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) que incluye la construcción de un corredor de transporte multimodal que conectará la costa norte del Perú con Brasil a través de una carretera hasta la ciudad de Yurimaguas y luego por vía fluvial. El puerto de Paita fue construido en el año 1966, siendo adjudicado en concesión el 31 de marzo de 2009 por la Agencia de Promoción de Inversión (Pro inversión) al consorcio Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) con la finalidad de diseñar, construir, financiar, operar y finalmente transferir el Puerto al Estado después de 30 años, iniciando su remodelación el II semestre del 2011, con una longitud de 3 hectáreas, con 220 millones de dólares comprometidos como inversión, siendo responsable la empresa Portugal Motta Engils.

El puerto de Paita se ha convertido en el segundo puerto más importante a nivel nacional y el principal puerto del norte del país, por su ubicación geográfica privilegiada por su cercanía a la línea Ecuatorial, al canal de Panamá, clima y suelo, favorecen a la agricultura, en la cual vienen exportando productos hidrobiológicos y agrícolas, carga general (bienes minerales) para su colocación en el mercado interno, así como en mercados de los diferentes países del mundo, convirtiéndolo en el principal eslabón del comercio exterior entre la comunidad económica Asia Pacífico, puerto de Manaus Brasil y la Macro Región Norte del Perú, este puerto sostiene las exportaciones de las Macro Regiones del norte del país, como: Tumbes, Piura, Loreto, San Martín, Lambayeque, La Libertad, Cajamarca y Amazonas, sostendrá parte de las exportaciones de Brasil cuando se halla desarrollado las hidrovías amazónicas que comprenden los ríos de Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas así como la modernización de los puertos de Iquitos y Yurimaguas.

Según la administración del puerto de Paita indica que, la Principal función del puerto de Paita es propinar servicios de carga, descarga, transbordo, embarque, desembarque, etc., y para el año 2025 será el principal puerto de salida de la agroexportación del Perú y estará dentro de los 25 puertos mas importantes de Latinoamérica, asimismo se enfoca en proveer servicios de excelente calidad y alta competitividad que consoliden el comercio exterior de la zona norte del país, logrando la inversión en modernos equipos y nuevas áreas operativas que permitan convertirlo en un terminal especializado en carga de contenedores.

Davila_Morales_Pomar_Santos. (2016, p.29). "Plan estratégico en el puerto de Paita" El puerto de Paita, administra el movimiento de transportes y carga mas importante del país, el terminal ha recibido las certificaciones internacionales de ISO 9001 de Gestión de calidad, ISO 14001 de Gestión Medioambiental y el OHSAS 18001 de Gestión de seguridad y salud ocupacional, convirtiéndose en un puerto con estándares mundiales. Además cuenta con declaración de cumplimiento de instalación Portuaria, la certificación como instalación portuaria Especial, código PBIP (código internacional para protección de los buques y las instalaciones portuarias), otorgada por la Autoridad Portuaria Nacional, es decir cumple con los estándares para un adecuado manejo de mercancías peligrosas. Adicionalmente cuentan con certificación BASC con el fin de garantizar a sus clientes el manejo adecuado de cargas que tengan como destino los EE.UU (TPE, (2015b)).

Figura 1. Distribución anterior del Puerto de Paita (izquierda) y distribución actual (derecha). Fuente Terminales Portuarios Euroandinos (TPE).



1.2. Formulación del Problema.

1.2.1. Problema General.

¿Cómo influye el control Aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos Paita. Piura. Perú. 2016?.

1.2.2. Problemas específicos.

¿Cómo influyen los Procedimientos del control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos, Paita. Piura. Perú. 2016?.

¿Cómo influye la Logística del control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos, Paita. Piura. Perú. 2016?.

¿Cómo influye la Gestión del control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos, Paita. Piura. Perú. 2016?.

1.3. Justificación del estudio

La relevancia de ésta tesis consiste, en estudiar y explorar conocimientos que permitan una mejora en la Gestión del puerto de Paita, en la implementación de su logística y en los procedimientos establecidos para un mejor control de las embarcaciones, asimismo determinar la influencia del control aduanero en las exportaciones; ya que éste puerto es el más importante del norte del país, el segundo más importante a nivel nacional y actualmente se encuentra dentro de los 25 puertos mas importantes de Sudamérica, abasteciendo la producción de todo el norte peruano.

Esta investigación permite construir y aportar un enfoque nuevo sobre el tema investigado, contribuir a la solución de los problemas que se suscitan en el terminal portuario Euroandinos en la ciudad de Paita – Piura – Perú 2016, con respecto al control de las embarcaciones que son enviadas desde el puerto a los países extranjeros.

La Pertinencia de este proyecto radica que, a través del terminal portuario Euroandinos facilita a las empresas la exportación de sus mercaderías hacia el exterior, además el puerto de Paita puede ser la vía de ingreso y principal salida de productos de las regiones del norte del país, inclusive desde Brasil hacia otros mercados, principalmente el asiático.

1.4. Objetivos de la investigación

1.4.1. Objetivo General

Demostrar cómo influye el control Aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos, Paita. Piura. Perú, 2016.

1.4.2. Objetivos específicos

Establecer cómo influyen los procedimientos del control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos, Paita. Piura. Perú, 2016.

Establecer cómo influye la logística del control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos, Paita. Piura. Perú, 2016.

Establecer cómo influye la gestión del control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos, Paita. Piura. Perú, 2016.

II. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación

2.1.1. Antecedentes nacionales

Dávila, Morales, Pomar, Santos (2016).” Plan estratégico en el puerto de Paita” trabajo elaborado en la Universidad Católica del Perú.

Conclusiones:

La competitividad portuaria a nivel nacional está fuertemente impactada por la pobre infraestructura del país. La baja conectividad entre las regiones dificulta mucho la movilización de carga tanto para la exportación como para la importación. Este factor se relaciona mucho con el apoyo del estado, en general, la eficiencia portuaria no solo recae en las operaciones de carga y descarga de contenedores dentro de las instalaciones del puerto; sino que se necesita tener una visión estratégica que permita identificar aquellos factores que no puedan ser mejorados desde el interior de la administración. El estado cumple un rol fundamental en el desempeño y por ende es el jugador más importante en este índice de medición.

Un factor determinante para lograr mejorar la competitividad portuaria es el desarrollo e integración de las tecnologías de información, si bien es cierto la implementación de TOS en el puerto de Paita dará una, mejora sustancial en los tiempos de los procesos operativos dentro del puerto, también se debe complementar con la interconectividad hacia la comunidad vinculada, y para eso una de las estrategias a ejecutar es la implementación de un Port Community System que obtener procesos más eficientes, ya que se manejará información confiable y en línea, permitiendo así ahorros importantes de tiempo y de costos administrativos, logrando una mayor productividad que permitirá abrirse un camino de nuevas oportunidades en un mundo cada vez más globalizado, para esto es necesario el rol colaborativo y de liderazgo del estado.

Que un puerto llegue a ser competitivo es un asunto de mucha importancia pues sólo los puertos competitivos son capaces de crear valor tanto para su zona

de influencia como para el país. El Puerto de Paita en los últimos años desde la concesión a TPE ha mejorado su posición competitiva al (a) ser considerado como parte integrante las principales rutas marítimas, (b) mejorar sus operaciones portuarias y, (c) su integración con la zona de influencia con la carretera IIRSA Norte. Sin embargo, de cara al futuro urge un fortalecimiento genuino en la última variable ya que una mejor eficiencia en toda la cadena logística de la carga, se traducirá en una ventaja competitiva fuerte que es el abaratamiento de los costos logísticos.

Las declaraciones básicas sobre las cuales se soporta la alta gerencia para la toma de decisiones estratégicas del Puerto de Paita se encuentran estipuladas en la misión, visión, valores y código de ética; es así que la misión del puerto se enfoca en brindar servicios competitivos que hagan que el comercio exterior de su zona de influencia sea una actividad económicamente atractiva, y que la ejecución de los objetivos de corto y largo plazo se realice dentro de un marco adecuado de valores y código de ética. Los resultados de los objetivos están perfectamente alineados a la visión del año 2015 de ubicarse entre los principales 25 puertos de contenedores de Latinoamérica.

La ubicación geoestratégica del Puerto de Paita le brinda una ventaja comparativa frente a sus competidores de la región en aspectos relacionados a ubicación, oleaje y calado; estos aspectos se suman al beneficio de estar considerado dentro del proyecto del IIRSA Norte donde logra la conectividad con el Brasil a través del Puerto Fluvial de Yurimaguas. Adicionalmente, el Puerto de Paita puede ser considerado como un puerto competitivo por mantener tres elementos básicos que son: poseer una zona de influencia que brinda cercanía a los agroexportadores, quienes son sus principales clientes; también cuenta con equipos e infraestructura de nivel mundial, y condiciones adecuadas con el entorno externo, como son la apertura de los mercados internacionales a partir de los tratados de libre comercio.

Actualmente el 70% de la carga contenedorizada es perecible, lo cual le brinda ventaja al Puerto de Paita para consolidarse ya que esta característica no

permite establecer más tiempo para el traslado de la misma. Sin embargo, existen competidores potenciales que por la cercanía al puerto y condiciones de infraestructura y superestructura podrían impactar las exportaciones de Paita, éstos son Bolívar, Manta y Salaverry.

En términos generales, el Puerto de Paita tiene una infraestructura y superestructura adecuada para los requerimientos actuales y un exceso de capacidad en relación con la 216 demanda que hoy atiende, además presenta un desbalance muy grande entre las exportaciones e importaciones (relación 70% a 30%) lo que trae varios efectos que le quitan competitividad: (a) el encarecimiento de la cadena logística terrestre hacia y desde el puerto, debido a que las empresas de transporte terrestre no tienen carga de retorno a comparación de competidores como el Callao por lo cual deben cargar el costo de un falso flete a las tarifas; y (b) no poder trasladar los ahorros que dan las economías de escala a sus clientes debido al bajo volumen de contenedores que aún manejan (diluir el costo de sus operaciones entre un menor número de contenedores), por esta razón sus tarifas son relativamente más caras en comparación a sus competidores. En cuanto a la rentabilidad, existe aún una posibilidad de incrementarla al tener un mejor uso de los activos, y esto puede ser potenciado con estrategias de desarrollo y penetración en el mercado y desarrollo de productos, que permitan a la administración buscar mayor carga y por ende más ocupabilidad de las instalaciones.

Por último, los objetivos de corto plazo, alineados a los de largo plazo ayudan a cumplir las estrategias y a alcanzar la visión, sin embargo, es primordial para la alta gerencia el uso del balance scorecard para evaluar el impacto real de la ejecución de los objetivos sobre las cuatro perspectivas, de modo que se puedan hacer los ajustes a los objetivos o el replanteo de estrategias a tiempo que finalmente permitan lograr la visión del Puerto.

Pilco (2008). "La Gestión Aduanera en el puerto del callao como instrumento de facilitación del comercio 1995-2006" trabajo realizado en la Universidad Nacional de San Marcos Lima – Perú.

Conclusiones:

La investigación es de tipo explicativo, diseño no experimental, se llegó a las siguientes conclusiones, se reconoce que el comercio internacional tiene sus costumbres, prácticas comerciales y financieras, requisitos administrativos, infraestructura y agentes; los cuales están sujetos a leyes y reglamentos que implican interacciones entre los diferentes ministerios, organismos y representantes del sector privado, dichas disposiciones la mayoría de las veces generan obstáculos que limitan el libre flujo de mercancías en el comercio internacional.

La gestión en la Aduana marítima ha hecho acopio relativamente de algunas de las mejores prácticas aduaneras a nivel global para lograr parcialmente una transformación, alcanzando algunas mejoras en la calidad de los servicios, traduciéndose todo ello en una disminución del tiempo y costos de las operaciones del despacho aduanero. Sin lugar a dudas, uno de los indicadores de eficiencia más representativos en esta gestión es el incremento de la recaudación. Otro indicador lo constituye haber puesto a disposición de los usuarios de los servicios de Aduanas las herramientas tecnológicas, un portal interactivo las 24Hrs., los 7 días de la semana, ofreciendo servicios virtuales para realizar los trámites, teniendo la opción de acceso vía Web a los servicios de declaración y pago de los derechos e impuestos a través de los bancos comerciales.

De acuerdo a los indicadores presentados, el mediano desempeño en la gestión aduanera en la aduana del Callao agrega a los exportadores algunas dificultades para poder competir con mejor oportunidad en los mercados internacionales. Un desempeño eficiente de la aduana en términos de logística se refleja en la reducción de costos asociados al tiempo dedicado a trámites de comercio exterior; en una disminución de las horas de gerencia invertidas en lidiar con agencias de aduana; en un mayor número de transacciones por hora laboral, en una disminución del costo de internamiento de los insumos extranjeros, en inventarios locales menores y en un menor riesgo asociado con las largas esperas en las aduanas y los puntos de entrada y salida de los bienes. Una eficaz gestión aduanera permite lograr disminuir el costo regulatorio.

Todavía se advierten áreas de mejora en los procesos y procedimientos que son necesarios atender. Por ejemplo, aunque con una marcada tendencia a la baja desde el 2002, el control físico de las mercancías de importación y exportación, como porcentaje del total, sigue siendo alto en comparación con la tendencia internacional. La Aduana marítima no aplica algunas prácticas internacionales, particularmente las referidas a reducción del porcentaje de aforos físicos de mercancías, lo cual representa una carga pesada para los operadores de comercio exterior.

Hay una brecha deficitaria en infraestructura, hoy es importante disponer de medios materiales y tecnología para atender las operaciones de forma ágil y segura con medios de control no intrusivos, sin embargo, en este campo los recursos materiales de la Aduana presentan carencias que le limita alcanzar los estándares de operación exigidos, esta limitación se debe a la falta de inversiones en mantenimiento de los equipos existentes y por la falta de incorporación de nuevos equipos, hay pues mucho trabajo por hacer en el campo de la modernización de la infraestructura, las instalaciones, el equipamiento, los medios informáticos y los procesos de innovación tecnológica, con una orientación hacia la calidad en el servicio. Se han llevado a cabo esfuerzos para regularizar y automatizar diversos procesos para agilizar las operaciones, reducir márgenes de error y dar transparencia a la operación.

Artica & Allpacca (2012). "El Proceso de Gestión de la Documentación y los Macro-procesos de Negocio de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT), en el ámbito del Gobierno electrónico" trabajo realizado en la Universidad Nacional de Ingeniería Lima-Perú.

Conclusiones:

La investigación es de nivel correlacional, llegado a las siguientes conclusiones, de lo investigado se concluye que el proceso de la Gestión Documentaria si tiene influencia en la gestión de los macro-procesos de negocio de la SUNAT: el negocio tributario y el negocio aduanero, ambos operan en un escenario organizacional no

homogéneo; el proceso del negocio aduanero tiene mayor nivel de estandarización en comparación a los procesos del negocio tributario. No obstante, de las cuatro variables seleccionadas como objeto de estudio, se comprueba, que las variables que influyen en la gestión de los macro-procesos de negocio de la SUNAT son, sistematización de la gestión, la trazabilidad Documentaria, y la diversidad de sistemas informáticos. En tanto que la variable optimización de procedimientos, no influye en la gestión de los macro-procesos de negocio.

Perez & Arce (2012) “El Control Aduanero como sustento de la Facilitación, Mediante la Gestión de Riesgo en la Oficina de Oficiales de la Aduana Marítima del Callao”, trabajo realizado en la Universidad Nacional de Ingeniería, Lima-Perú”.

Conclusiones:

Investigación cuantitativa, tipo de investigación descriptiva-correlacional, método inductivo, diseño no experimental. Llegaron a las siguientes conclusiones; Las Aduanas constituyen un eslabón fundamental de la cadena logística internacional, por lo que deberán de tener una mayor articulación con las 244 aduanas de otros países a fin de lograr mejores resultados en el Control y facilitación del comercio.

Las Administraciones Aduaneras consideran que la inversión en el desarrollo y la modernización de las Aduanas ofrece ventajas considerables a los Gobiernos, ya que sienta las bases de una economía eficiente, de una protección adecuada de la sociedad y de unas infraestructuras sólidas.

Así pues, el desempeño de las Aduanas a escala nacional resulta fundamental para el cumplimiento de los objetivos del programa político de los Gobiernos, una administración aduanera eficaz constituye un elemento crucial para la facilitación del comercio y, por consiguiente, para los objetivos y estrategias nacionales de desarrollo económico. Las Administraciones de Aduanas, sin embargo, están incorporando diversos mecanismos de control a fin de hacerlo más eficiente y efectivo, que no entrampe el normal flujo de comercio internacional.

2.1.2. Antecedentes internacionales

Domínguez (2013) “La globalización financiera y su influencia en el fraude aduanero en el puerto de Guayaquil en el año 2011” trabajo elaborado en la Universidad Técnica de Ambato, es de investigación exploratoria, descriptiva, y correlacional.

Conclusiones:

El nivel de fraude aduanero es medio, por ende no se genera información válida para la gestión administrativa eficiente. La evasión de los impuestos conlleva a la caracterización de un delito debido a que se utilizan instrumentos de alta tecnología en ocasiones para evadir el control, la institución no cuenta con un sistema de control integral que genere información válida, lo cual conlleva al incumplimiento parcial de las normativas tributarias, el actual manejo monetario, es decir la oferta si afecta a la estructura financiera de la institución debido a que se acelerado el cambio a la corrupción social.

Sarmiento (2013) “El control administrativo - aduanero y la evasión tributaria de impuestos en el área de importación y exportación en el cantón macará, provincia de Loja”, trabajo realizado en la Universidad Nacional de Loja-Ecuador.

Conclusiones:

La investigación es científica, caracterizada por el empleo de los métodos, inductivo, deductivo, analítico y sintético y las técnicas investigativas, se llega a las conclusiones de que el Cantón Macará por su ubicación limítrofe con la república del Perú, se constituye en territorio aduanero; La principal actividad económica que se realiza, al menos en la cabecera cantonal de Macará, es la del comercio internacional de mercancías, el comercio internacional que se realiza en el cantón fronterizo Macará se encuentra sujeto, en consecuencia, a la normativa aduanera de nuestro país, consignada en el nuevo Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, existen falencias en el control administrativo-aduanero que provienen tanto de la todavía incipiente tecnificación del Servicio Aduanero, cuanto de la falta de capacitación del personal, del desconocimiento de la nueva normativa y de algún vacío legal.

2.2. Bases Teóricas de las variables

2.2.1. Bases teóricas de la Variable independiente

Control aduanero

Control aduanero ha sido definido en el Glosario de Términos Aduaneros de la Organización Mundial de Aduanas-OMA como “medidas aplicadas a los efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana”. En Decisión 574 de Comunidad Andina de Naciones – CAN se define la expresión “control aduanero” como "el conjunto de medidas adoptadas por la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de las aduanas".

Garavito (2007, p.15) Universidad Andina Simón Bolívar. La palabra aduana tiene dos vertientes en su origen etimológico; la primera "diovan", que proviene de persa, cuyo significado era "el lugar de reunión de los administradores de finanzas"; llega hasta nosotros como "diovan" del árabe, posteriormente pasa al italiano como "dogana", finalizando en "aduana". La segunda vertiente proviene del nombre arábico "divanum" que significa "la casa en donde se recaudan los derechos", comenzando a denominarse posteriormente "divana", luego como "duana", y concluyendo con "aduanas". En Egipto es donde surgen las primeras aduanas. En los siglos XV y XVI a.c. época del imperio, que fue el periodo más floreciente.

Acosta (2000-2005), “Trámites y documentos en materia aduanera”; el cual fue cuidadosamente regulado, manteniéndose aduanas en los puertos y lugares de entradas (fronteras) gravándose las mercancías, excepto las de la corona, los comerciantes tenían la obligación de pagar una porción de sus artículos, representando al comercio la fuente de ingresos más importante del tesoro real. El origen de las aduanas es muy antiguo, se conocieron en la India lugar en donde se considera surge la idea de pagar, impuestos por el paso de la mercancía, recaudados por el ejército de esta nación; en Grecia, las funciones aduaneras las desarrollaban los "descastalogos" o recaudadores de impuesto tasándose las

mercancías de un 2 y hasta un 10% según la necesidad del estado, se contemplaban contribuciones a la exportación o a la circulación de los bienes; en Atenas el impuesto era el 2% sobre el valor de la mercancía.

En Roma recibieron el nombre de portorium por haber sido en el puerto de Ostia el lugar en donde se establecieron por vez primera, la creación de las aduanas se le ha atribuido al IV rey romano Anco Marcio y para aquellas mercancías que no contribuían con el impuesto respectivo se les aplicaba el decomiso y la aplicación de infracciones y sanciones para las que estaban prohibidas. Cabe recordar que ya en aquella época el "portorium" era arrendado en subasta pública por periodos de cinco años, llegando a una función de precepción directa por el estado, función que subsiste hasta nuestros días pese a los intentos privatizadores aun latentes. Los señores feudales en la época de la edad media, establecieron aduanas interiores con la finalidad de cobrar impuestos por el tránsito de las mercancías. En España "el sabio" Alfonso X impuso un impuesto denominado "portazgo".

2.2.1.1. Procedimientos

Los procedimientos de control aduanero son pautas a seguir para el despacho de las mercancías, sirven para la aplicación, cumplimiento y seguimiento establecido de normas de control aduanero para las empresas exportadoras.

La Intendencia Nacional de desarrollo estratégico aduanero (2016) señala que: Para efectuar los trámites de exportación, se debe contar con RUC (Registro Único de Contribuyentes) que no tenga la condición de no habido; excepcionalmente, las personas naturales no obligadas a inscribirse en el RUC, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 3º de la Resolución de Superintendencia N° 210-2004/SUNAT, pueden exportar utilizando su Documento Nacional de Identidad (DNI) los peruanos, o Carné de Extranjería o Pasaporte los extranjeros.

Etapas del procedimiento

Transmisión electrónica: La destinación aduanera de la mercancía es solicitada por el despachador de aduana a la administración aduanera, mediante transmisión electrónica de la información de los datos provisionales contenida en la Declaración

Aduanera de Mercancías con el código de régimen 40 a la Intendencia de Aduana en cuya jurisdicción se encuentra la mercancía.

Validación del Sigad: Valida la información (RUC, SPN, código del país de destino, código del depósito temporal y cuando corresponda el nombre y domicilio del consignatario); de ser conforme, numera la Declaración Aduanera de Mercancías para que el despachador de aduana proceda a imprimir la DAM para el ingreso de la mercancía a la Zona Primaria, de corresponder. La información transmitida por el depósito temporal o despachador de aduana según corresponda, referida a la recepción de la mercancía, es validada por el SIGAD; de ser conforme, asigna el canal de control rojo (sujeta a reconocimiento físico) o naranja (mercancía expedita para su embarque), caso contrario comunica por el mismo medio al depósito temporal o al despachador de aduana para las correcciones pertinentes.

Aspectos Normativos

Leyes: Ley General de Aduanas, aprobado por Decreto Legislativo N° 1053 publicado el 27.06.2008 y modificatorias.

Reglamento de la Ley General de Aduanas, aprobado por Decreto Supremo N° 010.2009-EF publicado el 16.01.2009 y modificatorias.

Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Supremo N° 031-2009-EF publicada el 11.02.2009 y modificatorias.

Procedimiento General de Exportación Definitiva INTA-PG.02 (v.6), aprobado por Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 0137/2009 publicada el 17.03.2009 y modificatorias.

D.S N° 003-2004-MTC Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional · LEY N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional · RAD N° 047 – 2012 APN/DIR Metodología para la medición de los niveles de servicio y productividad de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

Requisitos. Para efectuar los trámites de exportación, se debe contar con RUC (Registro Único de Contribuyentes) que no tenga la condición de no habido; excepcionalmente, las personas naturales no obligadas a inscribirse en el RUC, de

acuerdo a lo dispuesto en el artículo 3º de la Resolución de Superintendencia N° 210-2004/SUNAT, pueden exportar utilizando su Documento Nacional de Identidad (DNI) los peruanos, o Carné de Extranjería o Pasaporte los extranjeros.

Medidas. Copia del documento de transporte (conocimiento de embarque, carta de porte aéreo o carta de porte terrestre, según el medio de transporte empleado), y representación impresa de la Carta de Porte Aéreo Internacional emitida por medios Electrónicos - CPAIE.

Copia SUNAT de la factura o representación impresa tratándose de la factura electrónica, documento del operador (código 34) o documento del partícipe (código 35) o Boleta de Venta u otro comprobante que implique transferencia de bienes a un cliente domiciliado en el extranjero y que se encuentre señalado en el Reglamento de Comprobantes de Pago, según corresponda; o declaración jurada de valor y descripción de la mercancía cuando no exista venta.

Documento que acredite el mandato a favor del agente de aduana: copia del documento de transporte debidamente endosado o poder especial.

Adicionalmente se pedirá

Copia de la nota de crédito o de débito SUNAT.

Declaración jurada del exportador de las comisiones en el exterior, de no estar consignadas en la factura.

Relación consolidada de productores y copias de las facturas SUNAT emitidas, por cada uno de los productores que generaron dicha exportación.

Copia de la factura SUNAT que emite el comisionista que efectúa la exportación a través de intermediarios comerciales.

Relación consolidada del porcentaje de participación (contratos de colaboración empresarial).

Copia del contrato de colaboración empresarial.

Para el caso de vehículos de propiedad de particulares, los documentos que acrediten su propiedad:

- a) Tarjeta de propiedad, contrato de compra-venta con firma legalizada notarialmente o acta notarial de transferencia de vehículo;
- b) Certificado de gravamen emitido por SUNARP;
- c) Gravamen vehicular emitido por la Policía Nacional.

Para el caso de vehículos de propiedad de funcionarios de Misiones Diplomáticas y de Organismos Internacionales acreditados en el país:

- a) Copia de la resolución liberatoria;
- b) Carta de la Misión Diplomática o del Organismo Internacional.

Medidas.

2.2.1.2. La Logística del control aduanero

Loaiza (2007, p.13). “Análisis, evaluación y mejora de procesos logísticos de ingreso de mercadería bajo régimen de depósito autorizado en un operador logístico: teoría y ejemplo aplicativo” indica: Es el proceso de planificar, llevar a cabo y controlar, de una forma eficiente, el flujo de materias primas, inventarios en curso, productos terminados, servicios e información relacionada, desde el punto de origen al punto de consumos (incluyendo los movimientos internos y externos y la operaciones de importación y exportación), con el fin de satisfacer las necesidades del cliente, la logística es una función cuya finalidad es la satisfacción de las necesidades expresadas o latentes, a las mejores condiciones económicas para la empresa y para un nivel de servicio determinado.

Infraestructura. Comprende el conjunto de activos físicos que contribuyen a la realización de la actividad aduanera en forma eficaz y eficiente. Por ejemplo, equipos, vehículos, edificaciones, tecnología, comunicaciones, etc. Comercio exterior Mario Granda. La SUNAT, ha realizado diferentes estructuras en los pasos de los años, siendo la siguiente la última estructura aprobado por R.S. N° 122-2014/SUNAT. Asimismo, cuenta con servicios marítimos y portuarios.

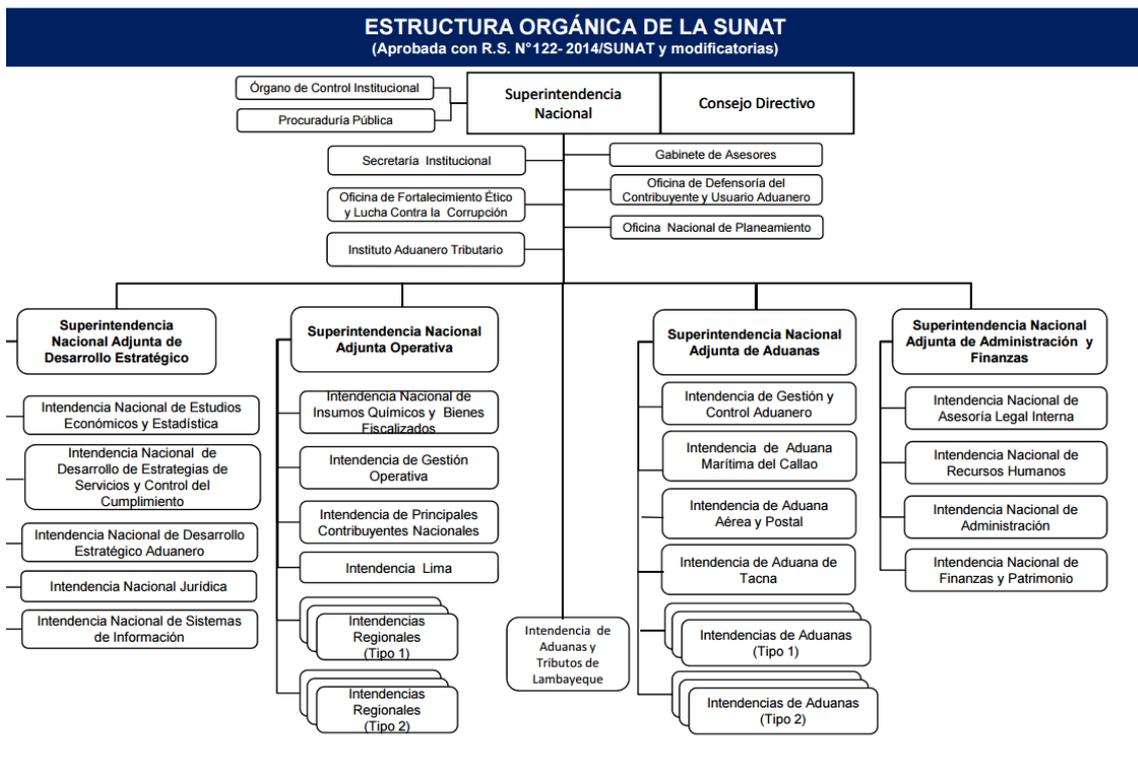


Figura 2. Estructura orgánica de la Sunat fuente. Fuente “Sunat”.

Agente aduanero. Empresa autorizada por el organismo fiscalizador y de control aduanero, para despachar las mercancías por cuenta de terceros, el agente aduanero tiene la doble misión de representar al usuario ante la autoridad respectiva y asesorarlo en materia de procedimientos, tramites, documentos y demás actividades conexas relacionadas con el proceso de exportar o importar.

Agente de carga. Empresa que puede realizar y recibir embarques, consolidar y desconsolidar mercancías, actuar como operador de transporte multimodal sujetándose a las leyes de la materia y emitir documentos propios de su actividad tales como conocimiento de embarque, quías aéreas, certificados de recepción, certificados de transporte y similares.

Agente marítimo. Intermediario en el servicio regular o de la línea, por cuenta del armador, capitán o propietario, los tramites de despacho y recepción de buques, movimiento de carga. Emitir y cancelar los conocimientos de embarque por cuenta del principal.

Agente de estiba. Basado en su licencia, otorgada por la dirección general de transporte acuático. Realiza faenas de embarque, desembarque, transbordo, movilización de carga de muelle a buque y viceversa.

Almacén. Los almacenes aduaneros son autorizados por la administración aduanera en coordinación con el ministerio de transportes y comunicaciones de acuerdo con los requisitos y condiciones establecidas en el presente Decreto Legislativo y su reglamento. Los almacenes aduaneros podrán almacenar en cualquiera de los lugares o recintos autorizados, además de mercancías extranjeras mercancías nacionales o nacionalizadas, previo cumplimiento de las condiciones que establece el reglamento. “Ley general de aduanas 2016”.

Almacén Libre. Locales autorizados por la Administración Aduanera ubicados en los puertos o aeropuertos administrados por una persona natural o jurídica para el almacenamiento y venta de mercancías nacionales o extranjeras a los pasajeros que entran o salen del país o se encuentran en tránsito, en la condiciones y con los requisitos establecidos en el presente Decreto Legislativo y en su reglamento. “Ley general de aduanas 2016”.

2.2.1.3. La Gestión del control aduanero

Matsuura (2012, p.65). El 03 de diciembre de 1999, aduanas adecuó el sistema de la calidad institucional a las exigencias de la norma ISO 900 (Internacional Organización for standardization) al obtener la certificación otorgada por la empresa inglesa Lloyds Register Quality Assurance. La certificación por tres años comprendió a la actividad de manifiesto de carga y a los regímenes aduaneros de importación, exportación, admisión temporal, deposito, tránsito y restitución de derechos arancelarios. Dentro de este contexto los procedimientos de calidad van mejorándose continuamente con la adopción de medidas preventivas y correctivas para el aseguramiento de la calidad de los servicios que presta SUNAT a los usuarios del comercio exterior.

Por resolución de Superintendencia N° 110-2003-SUNAT se creó el comité directivo de calidad, encargado de conducir el proceso de migración del sistema de gestión de calidad a la versión 2000 de la norma ISO 9000, que tiene por objeto institucionalizar la mejora continua, la aplicación y el enfoque de procesos del servicio aduanero y particularmente apoyar de manera efectiva al éxito del proceso de fusión institucional.

Liderazgo. Garavito (2007, p.40). "Control aduanero" indica: es necesario contar con una estrategia respaldada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a fin de garantizar la fluidez del comercio global de modo que no impida; sino que, por el contrario, facilite la circulación de las mercancías. Garantizar la seguridad de la cadena logística internacional es sólo un paso en el proceso más amplio de fortalecer y preparar a las Administraciones de Aduanas para los desafíos del siglo XXI. Así pues, con vistas a fortalecer y mejorar los programas y prácticas existentes, los Miembros de la OMA han elaborado un sistema que incrementará la seguridad y la facilitación del comercio internacional. Se trata del "Marco Normativo de la OMA para asegurar y facilitar el comercio global" (denominado en adelante "Marco Normativo de la OMA" o "Marco"). El "Marco Normativo de la OMA para asegurar y facilitar el comercio global" establece los principios y las normas y los presenta para su adopción a modo de pautas mínimas de actuación para los Miembros de la OMA.

Rol del Funcionario Público. Garavito (2007, p.35) "Control aduanero" indica: Varias administraciones aduaneras han instituido un enfoque moderno y filosófico de su misión que especifica que su última finalidad es lograr el cumplimiento de la ley. El éxito se mide con respecto al total cumplimiento de las leyes comerciales por parte de los comerciantes y de las referidas a las mercancías importadas y exportadas. Varias Aduanas han instituido también un programa de "información sobre el concepto de cumplimiento de la ley"; en el cual, los funcionarios brindan asistencia a los comerciantes y a la industria con respecto a la comprensión y aplicación de reglamentos comerciales y a la superación de los procesos internos de sus empresas a los efectos de cumplir con los requisitos de importación y de exportación.

“La medición del cumplimiento de la ley” es una frase que se emplea cuando se implementan técnicas estadísticas válidas de muestras aleatorias para determinar en qué medida los comerciantes, transportistas, mercancías importadas, etc., cumplen con los reglamentos y procedimientos aduaneros. Cuando se diseñan metodologías de medición del cumplimiento de la ley sistemáticas y apropiadas, ellas proporcionan resultados objetivos y estadísticamente válidos. La medición del cumplimiento de la ley puede ser utilizada como una herramienta de diagnóstico para identificar áreas de incumplimiento. La medición del cumplimiento de la ley como herramienta de diagnóstico debería ser empleada por las administraciones aduaneras junto con la evaluación de riesgo, los procesos de definición de perfiles de riesgo y de detección de infracciones. Utilizada estratégicamente, la medición del cumplimiento de la ley y la detección de objetivos pueden proporcionar el equilibrio necesario para asignar los recursos eficazmente a aquellas áreas que presentan problemas a la Aduana. Asimismo, los resultados de las mediciones de cumplimiento de la ley iniciales pueden aportar información importante con la finalidad de mejorar las metodologías de evaluación de riesgo, proteger la recaudación, mejorar su rentabilidad y eficiencia, así como desarrollar estrategias para mejorar el cumplimiento de la ley.

2.2.1.4. Teorías del control aduanero

Organización Mundial de Aduanas: Nace la segunda guerra mundial por un deseo de los países de relanzar el comercio mundial y promover una plataforma de discusión sobre temas aduaneros. El principio del control aduanero se basa a la aplicación adecuada de las leyes aduaneras y al cumplimiento con cualquier otro requisito legal y regulador, facilitando el comercio y los viajes internacionales tanto como sea posible.

2.2.1.5. Características de control aduanero

Permite controlar la mercadería que sale de nuestro país, evitando que se exporte materia ilegal, medicina ilegal, drogas, IQPF u otras especies prohibidas, asimismo permite a las empresas simplificar las tareas de los procedimientos para exportar, brindarles información y asesorarlos.

2.2.1.6. Importancia del control aduanero

Garavito (2007, p.17) “Control aduanero” indica: Uno de los principales objetivos del Marco es establecer unas disposiciones relativas a la red de Aduanas a fin de promover la circulación libre de las mercancías a través de cadenas logísticas internacionales que sean seguras. Tales disposiciones se traducirán en el intercambio de información oportuna y precisa, lo que permitirá a las Administraciones de Aduanas analizar los riesgos sobre bases más eficaces. De este modo, no sólo aumentará la capacidad de las Aduanas para detectar envíos de alto riesgo, sino que las Administraciones de Aduanas mejorarán sus controles a lo largo de la cadena logística internacional, logrando al mismo tiempo una mejor y más rentable asignación de los recursos aduaneros. Las disposiciones relativas a la red de Aduanas fortalecerán la colaboración entre las Administraciones aduaneras y les permitirán también anticipar los controles en la cadena logística, (por ejemplo, cuando la Administración del país de importación pide a la Administración del país de exportación que realice una inspección en su nombre). El Marco prevé, igualmente, el reconocimiento mutuo de controles en determinadas circunstancias.

La aplicación del Marco permitirá a las Aduanas tener un enfoque más amplio y completo de la cadena logística global y servirá para eliminar la duplicación y los múltiples requisitos para la presentación de informes. Como ya se señaló, el Marco permite a las Aduanas hacer frente a los desafíos del nuevo entorno comercial internacional, ya que sienta las bases para emprender la reforma y modernización de las mismas. El Marco ha sido estructurado de forma flexible de modo que las Administraciones de Aduanas puedan avanzar a diferentes velocidades. Esto permitirá a las Administraciones de Aduanas aplicar el Marco de acuerdo a sus propios niveles de desarrollo, a sus condiciones y requisitos particulares.

2.2.1.7. Tipos del control aduanero

Garavito (2007, p.17) “Control aduanero”.

Control anterior: es el ejercido por la administración aduanera antes de la admisión de la declaración aduanera de mercancías. Basándonos en la propia definición de la CAN, podemos indicar que el control se puede iniciar cuando los operadores de comercio exterior envían algún documento ya sea físico o magnético que implique que las mercancías manifestadas serán destinadas a algún régimen u operación aduanera. Es a partir de este momento cuando las administraciones aduaneras deben iniciar su labor, tomando como base la información proporcionada por los operadores de Comercio Exterior. Esto permite desarrollar análisis de riesgos a priori utilizando herramientas informáticas que seleccionen de manera automática a través de filtros, indicios de algún posible fraude.

Se debe tener presente que, a fin de obtener buenos resultados en la selección de posibles fraudes, es necesario que las administraciones aduaneras previamente hayan realizado un estudio que les permita identificar y segmentar a los importadores y exportadores. Esto es indispensable para que el control a realizar se haga de la manera más eficiente. En los países de la región, la gran concentración de las operaciones aduaneras la realiza un grupo pequeño de empresas pero que mueven una gran cantidad en cuanto a valor FOB y por lo mismo su aporte en cuanto a impuestos representa cerca del 75-80% del total de lo que se recauda. Por otro lado, existen medianas empresas, que en número son más que las anteriores, que realizan operaciones que en conjunto mueven cerca del 15% del total del valor FOB.

Finalmente existen operadores que por su magnitud en cuanto a número son los de mayor cantidad, pero en cuanto a su aporte al fisco son poco significativos, porque el total de sus operaciones una suma mínima. En tal sentido se hace necesario poder distinguir un operador de otro de acuerdo a un rango de movimiento FOB a fin de poder establecer en qué segmento se puede ubicar. Si podemos distinguir a un operador de otro, significa que ya hemos empezado con un primer filtro que nos puede servir para seleccionar Declaraciones Únicas de Aduanas-Dúas.

Dentro de la segmentación planteada se puede incluso dividir a los operadores tomando en cuenta muchas otras variables como, por ejemplo: el país de origen (o destino) de las mercancías, el tipo de mercancía a importar (o exportar), el puerto de embarque desde donde se despachan las mercancías (o hacia donde van las mercancías). Sólo tomando en cuenta estas variables se puede establecer filtros que permitan una correcta selección de aquellas DUAs que pueden ser seleccionadas a reconocimiento físico. Naturalmente para poder identificar el país (origen / destino), tipo de mercancía y puerto de embarque que se presume pueda devenir en una operación fraudulenta, juega un rol importante los antecedentes que obren en poder de la administración aduanera sobre los operadores de comercio exterior. Por otro lado, también se debe indicar que las acciones de Control Anterior también deben incluir acciones de vigilancia y control de los medios de transporte y de las unidades de carga, de las mercancías, mientras éstas se encuentren a bordo del medio de transporte y durante su traslado y permanencia en almacén temporal o en depósitos autorizados.

Control durante el despacho: Es el ejercido desde el momento de la admisión de la declaración por la aduana hasta el momento del levante o embarque de las mercancías. Tomando en cuenta que en esta etapa no se dispone de mucho tiempo, las administraciones aduaneras deben aplicar a los Documentos Únicos Aduaneros un control selectivo basado en criterios de gestión de riesgo que les permita sólo seleccionar a un grupo de Duas que serán reconocidas físicamente, otras por reconocimiento documentario e incluso la mayoría a ningún tipo de control. En el control durante el despacho se puede someter la mercancía a inspección física (denominada comúnmente canal rojo) o a verificación documentaria (denominado por lo general canal naranja).

Control Posterior: Es el control ejercido posterior al levante o embarque de las mercancías despachadas para un determinado régimen aduanero. El Control Posterior, como su definición lo indica, es el que realiza la administración aduanera una vez que las mercancías ya se encuentran en propiedad del dueño o consignatario; pero, por el poder que tiene la administración para verificar las

operaciones realizadas por los consignatarios, dentro de un periodo posterior al levante de las mercancías, es que se pueden realizar los controles mencionados.

La actuación de las unidades de control posterior aduanero, debe estar guiada por el Plan Anual o periódico de control, donde se establezcan los principales lineamientos a considerar en la selección de empresas a ser sujetas a control. Las acciones a realizar en actividades de control posterior aduanero, pueden ser de dos tipos: control documentario diferido y auditorías, adicionales a las inspecciones a usuarios de comercio exterior. El control documental diferido comprende la revisión de declaraciones aduaneras presentadas en el despacho aduanero de las mercancías, pero posterior al levante o retiro de las mismas. Las auditorías son las revisiones documentarias y comerciales de las transacciones efectuadas por el operador de comercio, con la finalidad de verificar el cumplimiento de las obligaciones aduaneras.

Las inspecciones a usuarios de comercio exterior, se refieren al control que debe realizarse a los operadores de comercio exterior autorizados por la Administración Aduanera, (tales como los recintos y depósitos aduaneros, despachantes de aduana, entre otros), con la finalidad de verificar el cumplimiento de sus obligaciones tributarias-aduaneras, así como realizar inventarios de las mercaderías, verificar cumplimiento de requisitos y otras medidas de control. En relación con el control posterior, un aspecto importante a considerar son las facultades que deben tener las Administraciones Aduaneras para el ejercicio de sus funciones en las actuaciones por auditorías a empresas, las cuales deben ser contempladas en los códigos tributarios nacionales y legislaciones aduaneras.

2.2.2. Bases teóricas de la variable dependiente

Las exportaciones

Daniels y Radebaugh (2004, p.714), la exportación es el medio más común del que se sirven las compañías para iniciar sus actividades internacionales. Es decir que las empresas que se introducen a la exportación lo hacen sobre todo para incrementar

sus ingresos de ventas, para conseguir economías de escala en la producción y para que pueda diversificar sus sedes de ventas.

Según la Asociación de Exportadores (ADEX), el Puerto de Paita se ha constituido en los últimos años en el principal terminal portuario en exportar productos que nuestra región Piura produce, uno de los indicadores es el incremento de la demanda y oferta logística para el comercio internacional en el Perú, gracias a la diversificación de productos. Entre enero y abril durante el año 2015, el movimiento de contenedores de 20 pies fue de 669 mil 061 y los operadores que más movilizaron fueron los puertos del Callao con 297 mil 495 y el de Paita con 62 mil 941 contenedores que salieron desde el Terminal Portuario Euroandinos, actual concesionario del puerto piurano.

2.2.2.1. Transporte

Para las exportaciones a través del puerto de Paita existen dos modalidades de transporte: terrestre desde que recogen la mercadería hasta el Terminal portuario Euroandinos y marítimo desde que sale del puerto de Paita mar adentro a otros países.

2.2.2.1.1. Modalidad

Transporte Terrestre, aquel encargado del transporte de las mercancías vía terrestre, también es un portador, pero terrestre, y cuenta con los permisos exigidos para dicho movimiento mediante una contratación directa o una concesión. En el puerto de Paita existe la cadena de exportación (privados) que son terminales extra-portuarios, teniendo a Neptunia, Unimar, APM terminals y Ransa.

Transporte Marítimo, es el traslado de carga a través del mar de un país a otro, utilizando medios de transporte como barcos u otra clase de embarcaciones. Siendo el medio más empleado por las empresas exportadores que envían sus productos al extranjero, es de carácter Internacional ya que es prácticamente el único medio económico de transportar grandes volúmenes de mercancías entre puntos distantes geográficamente. Los tonelajes de los buques llegaron hace

muchos años a superar el medio millón de toneladas de peso muerto en los grandes petroleros.

En el tráfico internacional, este transporte permite desarrollar el comercio exterior en gran escala y a un costo relativamente económico en comparación con otros transportes. Considerando que nuestro planeta está cubierto por agua en las dos terceras partes, el hombre ha buscado la manera de viajar sobre el agua. Entre todos los medios de transporte, el marítimo es el que, por su capacidad, mueve el mayor volumen de mercancías en el tráfico internacional.

El transporte marítimo de línea regular: Conocido en inglés como transporte “liner”, se orienta a la explotación de buques a través de líneas regulares ofreciendo un servicio de carácter permanente en un tráfico determinado que cubre rutas y frecuencias habituales, con salidas y entradas a puertos que integran el itinerario y escalas a intervalos regulares y tarifas fijadas de antemano. Cobran normalmente lo que se llama “liners terms”. El transporte marítimo de línea regular es adecuado para la carga general y contenedorizada. Puede ser realizada a través de tráfico conferenciado, de armadores independientes (outsiders) o bajo la modalidad de consorcios.

2.2.2.1.2. Contenedor

La evolución del transporte marítimo comprende, entre otros aspectos, la utilización de los contenedores, lo que inclusive ha significado la construcción de navíos especializados denominados buques porta contenedores (container carriers). De acuerdo con el Convenio de Contenedores de 1972, un contenedor es un elemento auxiliar de transporte, de carácter permanente, concebido para facilitar el transporte de mercancías sin ruptura de carga por uno o varios medios de transporte, ideado de forma que resulte fácil de cargar o descargar. En la práctica, un contenedor es un gran cajón de dimensiones normalizadas, que por ello simplifica enormemente las operaciones de carga, descarga o transbordo, disminuye los robos y da una mejor protección a la mercancía. Es el mejor embalaje durante el transporte y puede ser isoterma, frigorífico, calorífico, de temperatura controlada, plegable para el transporte en vacío etc.

Tipos de contenedor

Box (cerrado): es el más frecuente, dotados de puertas en el testero se carga a través de ellas con la ayuda de carretillas o transpaletas.

Open Side (de costado abierto): cuando la mercadería a cargar, a causa de su longitud, resulta de difícil manejo a través del testero, se utilizan contenedores abiertos por el costado para facilitar la operación.

Open top: (de techo abierto) cuando el volumen de la mercancía hace difícil el manejo a través del testero o del costado, se utilizan contenedores abiertos por el techo para poder cargar con grúas.

Flat (plataforma): cuando por sus características geométricas, el equipo a transportar no encaja en ninguno de los casos anteriores, se utilizan contenedores abiertos que consisten en plataformas con mamparas abatibles en los testeros.

Tank (cisterna): para transportar líquidos

Big Bag (flexible): se trata de un saco de gran capacidad elaborado generalmente con fibras sintéticas y dotado de anillos para izado.

Big bag (flexible): se trata de un saco de gran capacidad elaborado generalmente con fibras sintéticas y dotado de anillos para izado.

Back Rag: Para transporte de vehículos, montacargas, tractores, etc.

High Cube: Para mercancía ligera. En la práctica, las dimensiones exteriores de los contenedores convencionales marítimos más utilizadas son (pies y pulgadas).

Los contenedores más usados son los de 20´ y 40´, con 8´ de ancho y 8´6´´ de alto.

Manipuleo del contenedor vacío desde el lugar de apilamiento en el terminal portuario o un terminal de almacenamiento extra-portuario y su puesta sobre el vehículo de carga para el recojo de un contenedor vacío, en el caso de carga de exportación; y manipuleo del contenedor vacío desde el vehículo de carga

hasta el lugar de apilamiento en el terminal portuario o un terminal de almacenamiento extra portuario, para su reentrega, en el caso de carga de importación, el prestador de servicios que tiene asignada una zona de almacenamiento en el terminal portuario y el terminal de almacenamiento extraportuario; y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento (“stacker” o también montacargas).

Transporte del contenedor vacío: del lugar de recojo designado por el porteador al lugar de llenado; y transporte del contenedor lleno del lugar o a un terminal de almacenamiento extraportuario, en el caso de carga de exportación; y transporte del contenedor lleno del terminal portuario o un terminal de almacenamiento extraportuario al lugar del vaciado; y transporte del contenedor vacío del lugar de reentrega designado por el porteador, en el caso de carga de importación. Este servicio lo puede realizar el usuario con sus propios camiones o contratarlo con empresas de transporte terrestre, o pueden prestarlo el porteador, sus agentes, el terminal de almacenamiento extraportuario o el agente de aduana, principalmente sub-contratando, a las empresas de transporte terrestre.

Llenado del contenedor: puede hacerse en el local del usuario (fabrica, almacén, etc.) directamente sobre la plataforma del vehículo de carga, o, si el usuario utiliza el terminal portuario o un terminal de almacenamiento extraportuario, se puede hacer en el piso para el posterior manipuleo del contenedor lleno hasta el lugar de apilamiento o su puesta sobre vehículo de carga, en el caso de carga de exportación. En el caso de carga de importación, el vaciado del contenedor se puede hacer en el local del usuario (fabrica, almacén, etc) directamente desde la plataforma del vehículo de carga, o, si el usuario utiliza el terminal portuario o un terminal de almacenamiento extraportuario, en el piso para el posterior manipuleo del contenedor vacío hasta el lugar de apilamiento o su puesta sobre el vehículo de carga.

Manipuleo del contenedor lleno en zonas de almacenamiento del terminal portuario del vehículo de carga al lugar de apilamiento y, posteriormente, desde

allí para su entrega al equipo de tracción que lo trasladará al costado del buque o a la zona de “prestacking”, en el caso de carga de exportación; y en el caso de carga de importación del equipo de tracción que ha trasladado un contenedor lleno que ha sido descargado del costado del buque o la zona de “prestacking” al lugar de apilamiento, y desde allí para su puesta sobre el vehículo de carga. Este servicio lo prestan ENAPU o el prestador de servicios que tiene asignada una zona de almacenamiento en el terminal portuario y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento (“stacker”).

Manipuleo del contenedor lleno en el terminal de almacenamiento extraportuario del vehículo de carga al lugar de apilamiento, y desde allí para su entrega al vehículo de carga que lo trasladará al costado del buque o a la zona de “prestacking”, en el caso de carga de exportación; y del vehículo descarga que ha trasladado un contenedor lleno que ha sido descargado del costado del buque o la zona de “prestacking” al lugar de apilamiento, y desde allí para su puesta sobre el vehículo de carga, en el caso de carga de importación. Este servicio lo presta el terminal de almacenamiento extraportuario, y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento (“stacker”).

Transferencia del contenedor lleno desde zonas de almacenamiento del terminal portuario hasta el costado del buque o la zona de “prestacking”, en el caso de carga de exportación; y desde el costado del buque o la zona de prestacking hasta zonas de almacenamiento del terminal portuario, en el caso de carga de carga de importación.

Transporte del contenedor lleno del terminal de almacenamiento extraportuario al terminal portuario hasta el costado del buque o la zona de “prestacking”, en el caso de carga de exportación y viceversa en el caso de carga de importación.

Este servicio lo puede realizar el usuario con sus propios camiones o contratarlo con empresas de transporte terrestre, o pueden prestarlo el porteador, sus agentes, el terminal de almacenamiento extraportuario o el agente de aduana, principalmente subcontratando a las empresas de transporte terrestre.

Embarque/estiba del contenedor lleno en el buque, que consiste en la preparación y enganche del contenedor en muelle (básicamente el aseguramiento del spreader de la grúa del buque en los esquineros superiores del contenedor); izada del contenedor con la grúa del buque y embarque, desenganche del contenedor a bordo, y aseguramiento del contenedor y trincado si va sobre cubierta, en el caso de carga de exportación, y desestiba/descarga del contenedor del buque, que consiste en el destrincado del contenedor, preparación y enganche del contenedor a bordo, izada del contenedor con la grúa del buque y descarga a muelle, y desenganche del contenedor en muelle, en el caso de carga de importación.



MODALIDADES DE FLETE

De ida:

- Desde A hasta B = Carga
- Desde B hasta C = Estiba

En viceversa:

- Desde C hasta B = Desestiba
- Desde B hasta A = Descarga

Figura 3. Modalidad de flete. Fuente www.mincetur.gob.pe. (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo).

2.2.2.2. Productos

En principio, la actividad comercial de exportación se permite realizar libremente, pero siempre debemos considerar aspectos tales como la naturaleza, volumen, peso, valor de los productos, así como las condiciones de su embalaje y el grado de riesgo que significa transportarla por vía marítima. En caso de exportarse productos restringidas, éstas deberán cumplir el control respectivo, ya sea obteniendo el certificado, permiso, autorización, registro o resolución exigido o pasando inspección a cargo de la autoridad competente.

PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS POR PUERTO DE PATA							
PRODUCTO	ESTACION	EMBALAJE	CONDICIONES DE VIAJE	PRINCIPALES EXPORTADORES			
				Exportador	RUC	Lugar de carga	
	Octubre	Racimos en bolsa dentro de Cajas de cartón corrugado de 4 a 11 kg.	Temp.: -0.6 °C	CAMPOSOL	20340584237	Cieneguillo	
	Noviembre		Ventilación: 15 Cbm	ECO - ACUICOLA	20483894814	Chapaira	
	Diciembre		Días de vida: 56-180	EL PEDREGAL	20336183791	Chapaira	
	Enero			FRUTAS PIURANAS	20526218796	Cieneguillo	
				INCA LAND FARMS	20526218796	Cieneguillo	
				SOCIEDAD AGRICOLA SATURNO	20307758845	Chulucanas	
				CONSORCIO NORVID	20525868888	Cieneguillo	
				CONSORCIO AGROEXPORTADOR DEL PERU	20525418244	Cieneguillo	
				AGRICOLA SAN JOSE	20517952533	Cieneguillo	
				FRUITXCHANGE	20526145543	Sullana	
	Abril	Cajas de cartón corrugado de 4 a 11 kg	Temp.: 2.2 a 4.4 °C	CAMPOSOL	20340584237	Cieneguillo	
	Mayo		Ventilación: 30 Cbm	AGROINDUSTRIAS SOLCACE	20494568242	Cieneguillo	
	Junio		Días de vida: 14-28	INCA LAND FARMS	20525394558	Cieneguillo	
	Julio			SOCIEDAD AGRICOLA SATURNO	20307758845	Chulucanas	
	Agosto			FAIRTRASA	20482485111	Cieneguillo	
	Setiembre			GREEN PERU	20397680038	Trujillo	
				GREENLAND PERU	20453946038	Trujillo	
				DOMINUS	20481065799	Tambogrande	
				TROPICAL FRUIT TRADING	20525973311	Cieneguillo	
				ECO - ACUICOLA	20483894814	Chapaira	
	TODO EL AÑO	Bolsas de 12 kg. Aprox.	Temp.: -17.8	INVERSIONES PRISCO	20517834255	Sechura	
			Ventilación: Cerrada	NEGOCIOS DISTRIBUCION Y EXPORTACION	20106728055	Paita	
				Días de vida: 120-360	CORPORACION REFRIGERADOS INY	20132712086	Tumbes
					SEAFROST	20366922311	Paita
					PRODUCTORA ANDINA DE CONGELADOS	20484251861	Sullana
					MANEX FISH	20421153711	Paita
					SEACORP PERU	20508548188	Sechura
					PESQUERA SAN SIMONE	20526153139	Paita
					INDUSTRIAL PESQUERA SANTA MONICA	20205572229	Paita
					SEA PROTEIN	20509375853	Sechura

Figura 4. Temporadas de productos durante todo el año.

Fuente "PromPeru".

2.2.2.2.1. Cargas

Tipos de carga: En el transporte internacional, existen los siguientes tipos de carga, algunas de las principales se transportan atendiendo a los códigos recomendados por la Organización Marítima Internacional (OMI) de las Naciones Unidas. Entre los principales códigos establecidos por la OMI vinculados a la carga marítima podemos mencionar al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG); el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel); así como el Código internacional para el Transporte de Grano.



Figura 5. Principales puntos de carga hacia el TPE

Fuente "PromPeru".

Carga suelta: Cuando se transportan mercancías individuales, manipulados como unidades separadas, fardos, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas atadas, etc. Carga unitarizada, cuando la mercancía es colocada en artículos individuales, tales como cajas, empaques u otros elementos desunidos o carga suelta agrupados en unidades como preslingas, paletas y contenedores, listos para ser transportados.

Carga a granel. Donde la carga es la propia mercancía, puede ser líquida y sólida o seca: Los graneles sólidos se almacenan generalmente en tanques, se desplazan por fajas transportadoras y son transportados en las bodegas del buque; encontrándose en este grupo los minerales, productos alimenticios (azúcar, trigo, café, soya, harina de pescado, etc.). Los graneles líquidos se almacenan generalmente en silos, se desplazan por ductos y son transportadas en los tanques del buque o vagones-tanque; encontrándose en este grupo los químicos, combustibles, lubricantes, productos alimenticios (vino, cerveza, leche, melazas, etc.). En el transporte marítimo, la movilización de la carga se realiza mediante el bombeo o succión, cucharones de almeja y otros elementos mecánicos.

Carga perecible. Se denominan carga perecible a aquellos productos cuyas propiedades físicas, químicas o microbiológicas no le permiten tener una duración en el tiempo o en el ambiente, tales como los productos de origen animal y vegetal en estado primario, por lo cual van a necesitar condiciones especiales para su conservación, tales como refrigeración, preservantes, bolsas al vacío, etc. Se consideran perecibles a las frutas y verduras, carnes y derivados, pescados y mariscos, peces ornamentales, productos lácteos, flores frescas y follajes. Dentro de las cargas perecibles se puede incluir productos tales como: productos farmacéuticos (vacunas, y drogas), órganos vivos, tejidos, cultivos, productos biológicos; también puede incluir también las expediciones de animales vivos que son enviados vivos pero que en destino serán sacrificados y convertidos en alimentos (ejem. pollitos de un día). En el grupo de carga perecible, podemos considerar a la Carga Húmeda.

Carga frágil. Consisten en productos susceptibles de dañarse o destruirse con rapidez y facilidad, por lo cual requieren ser manipulados con extremo cuidado, utilizando materiales de embalaje adicionales tales como el plástico, espuma de poliuretano, tecno por, zunchos, trincas, material sintético o metálico, etc., además de etiquetar la carga con señales o instrucciones de manipulación. En tal sentido, existen instrucciones para realizar una cuidadosa manipulación durante el embarque o desembarque, durante el transporte y durante el almacenamiento o bodegaje de una carga frágil.

Carga peligrosa. La carga peligrosa consiste en materias u objetos que presentan riesgo para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en las propiedades o a las personas. En los ámbitos del transporte y de la seguridad para la salud o etiquetado se utiliza el término sustancia o preparado peligroso.

Descarga. Posicionamiento del stacker de la grua pórtico de muelle en el contenedor a bordo de la nave Izaje del contenedor seleccionado Traslado del contenedor, de la nave hacia el vehículo.

2.2.2.2.2. Mercancías

Mercancías exceptuadas. son aquellas que para su ingreso o salida del país requieren del cumplimiento de requisitos establecidos en la legislación pertinente, como autorizaciones, permisos, certificados, declaración jurada. A diferencia de las mercancías peligrosas, que se determinan en función a sus grados de riesgo y naturaleza, las mercancías restringidas, son establecidas por autoridades del Estado por razones ajenas al medio de transporte utilizado y son aplicadas durante su ingreso o salida. Las autoridades que controlan el ingreso y/o salida de las mercancías restringidas son dependencias de los ministerios.

La exportación de mercancías exceptuadas en el caso de prohibidas y las que se numeren en una intendencia de aduana para ser exportadas por otra distinta estarán sujetas a reconocimiento físico obligatorio. Cuando la selección sea para reconocimiento físico, el personal designado lo efectúa y procede, luego, a diligenciar y notificar la declaración simplificada. La intendencia de aduana competente autoriza el reconocimiento físico de la mercancía en los locales, recintos o almacenes solicitados por el exportador, cuando se traten de mercancías perecibles que requieran acondicionamiento especial, explosivos, maquinarias de gran peso y volumen, las que se trasladen por vía terrestre hacia la intendencia de aduana de salida, otras que califiquen a criterio del intendente de aduanas.

Animales y Plantas. El Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SENASA) es la entidad del Estado que autoriza el ingreso y salida de productos y subproductos, de origen animal y vegetal; emitiendo para tal efecto los Permisos Zoosanitarios y Fitosanitarios, respectivamente; tomando en consideración las categorías de riesgo establecidas en sus normas reglamentarias. Para tal sentido, cuentan con inspectores encargados de verificar físicamente la mercancía cuando corresponda, quienes emiten los resultados en las actas o permisos respectivos.

Recursos naturales. El ingreso o salida de la flora y fauna silvestre (que incluye todo animal o planta vivo o muerto y toda parte o derivado de éstos fácilmente identificables y que se encuentren en los Apéndices de la Convención sobre el Comercio Internacional de especies amenazadas de flora y fauna

silvestres) requiere del Permiso de CITES. La flora y fauna silvestre, o declarada por la Autoridad Nacional en vías de extinción, en peligro o en amenaza, que no estén en los Apéndices CITES requieren del permiso del Ministerio de Agricultura a través de su Dirección General Forestal y de Fauna Silvestre.

Bienes Culturales. En la Sala de Embarque funciona el módulo de verificación de réplicas de América Latina en el aeropuerto internacional Jorge Chávez, a cargo de peritos especializados de historia del arte y de arqueología del Instituto Nacional de Cultura (INC). Se encargan de expedir los certificados correspondientes para las réplicas de piezas culturales peruanas para autenticar su condición de réplica en otros aeropuertos. Para tal efecto, verifican que los objetos que portan los pasajeros no pertenezcan al patrimonio cultural de la Nación, inspeccionando tanto réplicas y recreaciones, obras de arte peruano u extranjero, para lo cual se entrega un Acta de Verificación. De verificarse que se trata de piezas auténticas cuya tenencia sea irregular, se ordenará su incautación. Con este servicio, no sólo se evita que valiosas piezas de nuestro legado cultural salgan de nuestro país, sino que los turistas puedan hacer de inmediato la verificación de sus réplicas y souvenirs, evitando las incautaciones innecesarias que tanta molestia les causó en el pasado.

Reconocimiento físico. El especialista en aduanas revisa la documentación recibida, la contrasta con la declaración simplificada y, si esta conforme, la valida. Luego, la somete a selección aleatoria para que el SIGAD determine que mercancías serán sometidas a reconocimiento físico. El resultado del trámite se indica mediante refrenado en la declaración simplificada.

De no estar conforme la documentación, el especialista de aduanas la devuelve al interesado y consigna en la GED los motivos del rechazo, previo registro en el SIGAD.

Productos con mayor demanda de exportación desde el puerto de Paita.

El Mango: Cultivado en el Valle de San Lorenzo, en los distritos de Tambogrande y Chulucanas, el mango piurano es considerado una fruta gourmet altamente apreciada en los mercados asiáticos, europeos y norteamericanos. Su

cosecha se realiza entre los meses de diciembre y marzo, y las variedades producidas son: Tommy Atkins, Haden y Kent, siendo el mercado internacional los países de USA, Ecuador, Canadá, Holanda, Unión Europea (Inglaterra, Alemania y Francia). De las 8 empresas que exportan esta presentación de mango.

Banano Orgánico: La exportación de banano orgánico proviene en un 87% del valle del Chira en Sullana con más de 3500 ha. Certificadas como orgánicas, demanda la producción de miles de pequeños agricultores. El banano orgánico en el norte de Perú está logrando ser una alternativa real para mejorar los ingresos económicos y aliviar la pobreza de cientos de familias de productores de pequeña escala. Es una actividad que dinamiza fuertemente la economía regional en el ámbito rural por la creación de nuevas oportunidades de empleo permanente, a su vez asegurando un manejo adecuado de los recursos naturales y conservación del ambiente, su mercado internacional de destino son Estados Unidos y Europa.

Uvas Frescas. Es una de las frutas con mayor demanda del mundo, entre el 2005 y 2007 el crecimiento fue de 38.2%. Recientemente introducido en Piura, este cultivo pretende competir con Chile (uno de los más importantes exportadores) al cosechar tres meses antes que ellos, nos permite posicionarnos en distintos mercados, su mercado internacional de destino es Canadá.

Limón. El cultivo de limón alude uno de los cultivos permanentes de mayor importancia en el área de Piura, su producción se centra específicamente en el Valle San Lorenzo y para lo cual los pobladores (productores) de esta región se han agrupado formando así "La Asociación de Productores de Limón", una organización que rige la actividad productora de este fruto pues genera un importante ingreso económico para el pequeño productor de la zona, país de destino internacional son EE.UU, Ecuador, Unión Europea.

Maracuyá. Conocido también como fruto de la pasión o pasionaria, pocos o casi nadie lo conocen por su nombre científico, Passiflora Edulis. El maracuyá, fruto de origen amazónico, el incremento de la fama de esta deliciosa fruta va de la mano con los descubrimientos cada vez mayores de sus beneficios. La pulpa, el zumo,

las flores y la infusión de las hojas del maracuyá tienen un efecto relajante. Mucho más pronunciado en el caso de la infusión, la cual puede utilizarse como sedante ligero o como calmante para dolores musculares o cefaleas.

Ají Paprika. Generalmente se le emplea en estado seco como condimento de alimentos, también se le emplea en la industria de embutidos para darle color a los embutidos y finalmente se le emplea en la industria para la extracción de oleorresinas, aceites de alta calidad, y obtener colorantes. Su consumo es benéfico por su bajo contenido de colesterol y sodio, el cultivo de la páprika tiene la ventaja de producirse durante todo el año, lo que permite abastecer al mercado tanto nacional como internacional.

Arroz. La mayor producción de arroz se da en los departamentos de Lambayeque y Piura al norte del país y Arequipa al sur. Siendo la principal época de cosecha de mayo a septiembre, en cuanto al rendimiento y calidad, el arroz peruano tiene un amplio rango, debido principalmente a que las tierras están repartidas entre pequeños productores, cada uno con diferente nivel de tecnificación y mejoramiento

Palta. Piura exporta dos variedades de Palta, países de destino internacional Hong Kong, Japón, Canadá, Estados Unidos, Chile, Bélgica, Sudamericana, Reino Unido, España y los Países Bajos.

Sandia. Entre las empresas exportadoras de sandía tenemos a: Royal Brand Perú Farms S.A.C. con 58.91 %, Southern Cross Export SAC. con 21.78%, entre otros.

El cacao piurano. Se caracteriza por su color blanco y por su sabor frutado. El cacao piurano es catalogado como un cacao fino o especial, cuyas características lo hacen el insumo predilecto para la industria de la chocolatería gourmet. Las zonas productoras se ubican principalmente en las provincias de Morropón y Huancabamba, específicamente en los distritos de San Juan de Bigote, Salitral, Yamango, Chulucanas, Lalaquiz, San Miguel del Faique y Canchaque.

Mandarina. La mandarina fresca tiene mayor demanda a nivel mundial. En cuanto a la mandarina procesada, ésta representa únicamente un 7% del comercio total de esta fruta, normalmente, la fruta fresca que no llena los requisitos de calidad, es destinada al Mercado de procesados, donde se compra a precios más baratos. El escaso contenido de jugo y altos costos de cosecha son factores que obstaculizan el procesamiento de la mandarina en grandes cantidades.

Café. Perú es considerado el principal exportador de café orgánico del mundo. En la sierra de Piura, la exportación de café involucra a miles de pequeños agricultores organizados con el comercio justo, quienes vienen haciendo un manejo sostenible de sus parcelas. Las zonas de producción en la provincia de Piura se encuentran en la sierra de Piura, en las provincias piuranas de Huancabamba, Ayabaca y Morropón, en distritos como Montero, Carmen de la Frontera, Chulucanas, siendo su destino USA, Alemania y Holanda.

Coco. por el clima caluroso que existe en la ciudad de Piura, el coco es un producto que da todo el año, siendo el mercado internacional la Unión Europea.

Pota. Piura es la primera región exportadora de productos hidrobiológicos, siendo la pota el principal producto de exportación. Entre Paita y Sullana se encuentran más de 30 empresas dedicadas a la elaboración de sus derivados. Las zonas de extracción de pota son Talara, Paita, Sechura, principales países de destino son España, Tailandia, Corea del Sur, China, Italia, Venezuela, México, Japón, Brasil y Portugal.

Concha de abanico. Ubicados en Sechura, la bahía más grande del Perú, los extractores de conchas de abanico a través de la maricultura, realizan un manejo sostenible del recurso que les permite abastecer a las plantas procesadoras, que limpian, empacan y congelan la producción para la exportación, principales países de exportación son Francia, EE.UU, Bélgica, Canadá, Italia, España, Países Bajos, Chile, Australia y Reino Unido.

Merluza. La merluza peruana es una especie demersal que se distribuye principalmente al norte de los 10°S, desde aguas someras hasta profundidades superiores a los 500 m se consume fresco, en una gran variedad de recetas, pero también es usado para elaboración de surimi, congelado, salado.

Caballa. La caballa es considerada como otro recurso pelágico de gran importancia en la pesquería peruana. Actualmente se encuentra en tercer lugar de importancia entre las especies pelágicas de importancia pesquera, habiendo sobrepasado a la sardina.

Hilados. El algodón peruano es considerado uno de los mejores materiales en la industria textil del mundo. Su fina calidad y especial textura ha producido que sea una de las materias primas más exportadas del Perú, principales países de destino son Italia, España, Brasil y Japón.

Cerámica. Los finos trabajos de cerámica de Chulucanas han dado la vuelta al mundo y han conquistado los mercados nacionales y extranjeros. Las raíces de este arte se encuentran en la cultura Vicús, que dejó un importante legado de ceramios y orfebrería en el monte que lleva su nombre. A 5 Km. de Chulucanas está la Encantada, un caserío famoso por sus ceramistas, los temas reflejados en las obras de estos artistas son normalmente costumbristas: las tradiciones, costumbres y modos de vida de la zona. Sin embargo, en los últimos años algunos de estos ceramistas han optado por unos diseños más modernos que no se despegan de sus raíces para dar paso a la modernidad en los diseños y detalles. Entre los artistas más reconocidos se encuentran Gerásimo Sosa y Max Inga, países de destino EE. UU y Bélgica.

Paja Toquilla. El Distrito de Catacaos es uno de los nueve distritos que conforman la Provincia de Piura, en el Departamento de Piura, Gobierno regional de Piura, en la costa norte del Perú, a 25 metros sobre el nivel de mar. Es conocido por su artesanía y gastronomía. El pueblo, es predominantemente agrícola y artesano, ya que está rodeado por un valle fértil. Este pueblo forjó su futuro con chimeneas y pesados ferrocarriles, con algarrobo y sombreros de paja, con su filigrana de oro y plata.

Fosfatos. Se exporta en pocas cantidades, los países de destino son EE.UU, Ecuador, Alemania, India y Brasil. Fuente Gobierno Regional de Piura (Gerencia de desarrollo económico, dirección regional de comercio exterior y turismo).

2.2.2.3. Servicios portuarios

El puerto es la localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias. Las actividades portuarias comprenden la construcción, conservación, desarrollo, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración de los puertos, terminales e instalaciones portuarias en general, incluyendo las actividades necesarias para el acceso a los mismos, en las áreas marítimas, fluviales y lacustres.



Figura 6. Estado de los puertos a nivel nacional.

Fuente "Sunat".

Los puertos están conformados por las siguientes áreas y zonas: Áreas de desarrollo portuario: espacios terrestres, marítimos, lacustres y fluviales calificados por la Autoridad Portuaria Nacional aptos para ser usados en la construcción o ampliación de puertos o terminales portuarios o que, por razones de orden logístico,

comercial, urbanísticos o de otra naturaleza, se destinan como tales en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Infraestructura Portuaria: obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal.

Es el conjunto de personas naturales o jurídicas, bienes, infraestructuras, puertos, terminales e instalaciones portuarias, sean públicos o privados, situados en el territorio de nuestro país. En tal sentido, entendemos como servicios portuarios a aquellos servicios prestados en las zonas portuarias para atender a las naves, la carga, el embarque y desembarque de personas. Según nuestra legislación portuaria, los servicios portuarios se clasifican en: servicios generales y servicios básicos.

Se consideran como servicios generales del puerto, aquellos servicios comunes que presta la Autoridad Portuaria competente y de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud; pudiendo ser prestados directamente o a través de terceros. La Autoridad Portuaria competente prestará en las áreas comunes del puerto, entre otros, los siguientes servicios generales: Sujetos que participan en los servicios portuarios. En el desarrollo de los servicios portuarios intervienen los siguientes sujetos: Operador Portuario, es la persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que tiene autorización para prestar, en las zonas portuarias, servicios a las naves, a las cargas y/o a los pasajeros.

El puerto de Paita se encuentra ubicado en la provincia de Paita, departamento de Piura, a 54 kilómetros de carretera asfaltada de ciudad de Piura al norte del país, fue construido en 1966, rehabilitado en 1999 y administrado por ENAPO S.A hasta el 2009, fecha en que fue concesionado por 30 años al consorcio Terminales Portuarios Euroandinos (TPE). Es el segundo puerto público en importancia en el Perú, con movimiento de carga de exportación e importación en contenedores (principalmente agroindustriales e hidrobiológicos) y carga general (derivada de la minería e hidrocarburos).

2.2.2.3.1. Administrador Portuario

Es la persona jurídica, pública o privada, constituida o domiciliada en el país, que se encarga de la explotación de la infraestructura portuaria; pudiendo prestar los servicios portuarios básicos, en la zona portuaria bajo su administración, sin necesidad de obtener para ello una licencia, autorización o permiso adicional. La prestación de los servicios portuarios básicos por parte de los administradores portuarios privados en los puertos de titularidad y uso público, así como la explotación de dicha infraestructura, se sujetará a lo dispuesto en los respectivos contratos.

TPE (Terminal portuario Euroandinos) es un consorcio formado por empresas portuguesas y peruanas de alto prestigio, unidas con el fin de generar valor y desarrollo invirtiendo en el Terminal Portuario de Paita. Está conformado por: **Tertir-Terminais** de Portugal Socio Estratégico, empresa perteneciente al Grupo Mota-Engil, con inversiones portuarias en Lisboa, Leixoes, Aveiro y Setúbal (Portugal) así como en Asia y África. **Translei S.A.** fundada en setiembre de 1986 teniendo en la actualidad como accionista único al mayor grupo constructor de Portugal, el Grupo Mota-Engil. **Cosmos Agencia Marítima S.A.C.** empresa peruana fundada en junio de 1972 con el propósito de brindar los servicios de agenciamiento marítimo y manipuleo de carga a los buques que arriben a puertos peruanos. Son 37 años de experiencia en el sector portuario realizando operaciones en los principales puertos del litoral nacional.

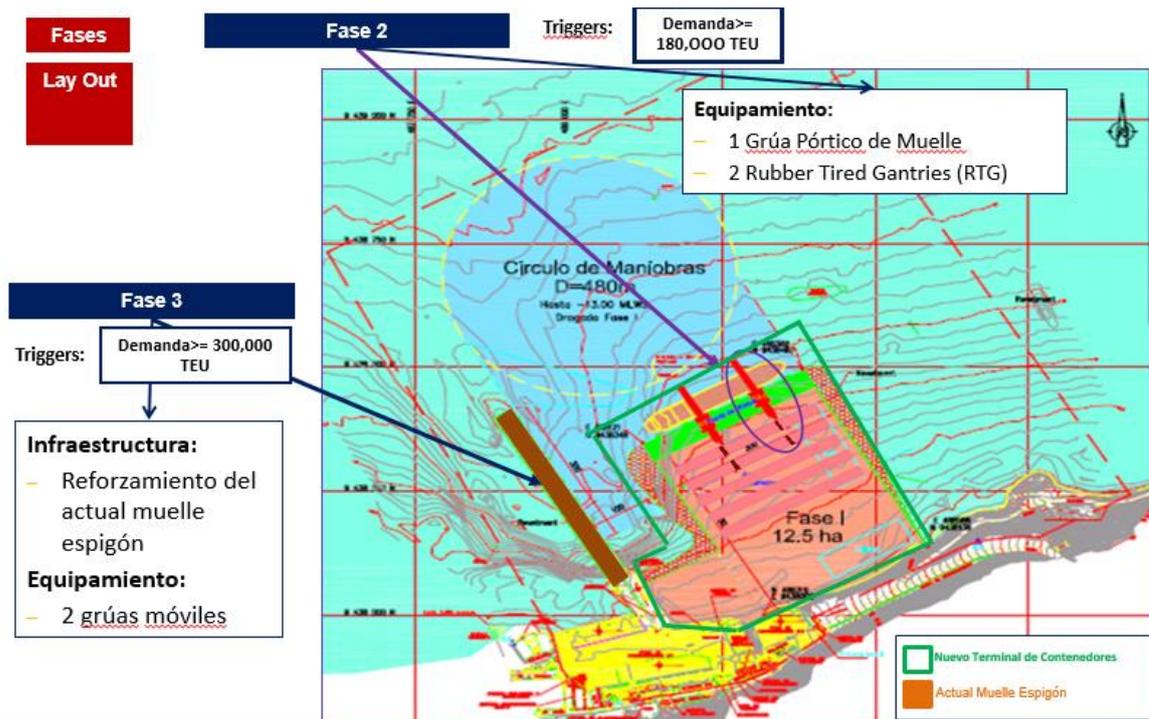


Figura 7. Futuro puerto de Paita.

Fuente “Odrebech”

Además de ser un puerto estratégico y centro logístico dentro del proyecto de integración de la infraestructura regional suramericana IIRSA, que consiste en la construcción de un corredor de transporte multimodal Oeste-Este que conectará la costa norte del Perú con Brasil, hasta la ciudad de Yurimaguas, y luego por vía fluvial conectando el océano pacífico con la Amazonia. Así Yurimaguas se conecta al puerto de Paita, a través de 995 km de carretera atravesando las regiones de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto. De esta forma se abre la posibilidad de conexión de norte del Perú con Brasil.

Dávila_Morales_Pomar_Santos (2016, p. 68) “Plan estratégico del Puerto de Paita” Universidad Católica del Perú. El corredor Vial-Paita o IIRSA Norte que ya está en funcionamiento y ha sido otorgado en concesión en el 2005 a la empresa Odebrecht Latinvest por 25 años; el eje multimodal Amazonas Norte de 955 km comprende: Yurimaguas – Tarapoto (127,20 km); Tarapoto – Rioja (133,00 km); Rioja – Corral Quemado (274,00 km); Corral Quemado – Olmos (196,20 km); Olmos – Piura (168,90km); Piura – Paita (55,80 km), actualmente se está trabajando el segundo carril de la carretera Piura – Paita.



Fuente "Odrebech"

Figura 8. Proyecto Iirsa Norte.

Áreas de recinto portuario, existen artículos.

Planeamiento@euroandino.com.pe.

Artículo 16º.- TPE PAITA S.A. Nos dice que a través del área de seguridad y medio ambiente deberá determinar las siguientes áreas las cuales adecuadamente demarcadas y señalizadas. Estacionamientos en el área operativa para vehículos menores propios de la empresa y usuarios en general, para estacionamiento transitorio. Estacionamientos en el área administrativa para vehículo menores del personal de TPE PAITA S.A., Usuarios y Clientes. Estacionamientos en la playa externa privada de TPE PAITA S.A, para el público en general. Estacionamientos de vehículos de carga dentro de la zona operativa de TPE PAITA S.A. incluyendo las zonas de almacenamiento arrendadas. Ubicación de fuentes de alimentación de emergencia, así como subestaciones eléctricas. Ubicación y distribución de cisterna de agua y desagüe y bombas de agua. Ubicación del área de la Instalación Portuaria Especial. Ubicación de Áreas de seguridad restringidas estipuladas en el Plan de Protección de TPE PAITA S.A. Ubicación de áreas de almacenamiento de carga general tanto contenedorizada como de carga suelta y rodante. Ubicación de áreas destinadas para la Superintendencia Nacional de Aduanas, para el control y verificación de la mercancía. Ubicación de balanzas para el pesaje de mercancía

que ingrese y salga de la Instalación Portuaria y puertas de ingreso peatonal y vehicular. Muelle y amarraderos, áreas de almacenamiento momentáneo de carga dentro del muelle. Delimitación de cercos perimétricos y torres de vigilancia. Edificios y Áreas destinadas a labores administrativas y a la atención del público.

Autorización de acceso a las áreas del recinto portuario y sistema de identificación de usuarios-Planeamiento@euroandino.com.pe

Artículo 17º.- TPE PAITA S.A., a través del área de Seguridad y Medio Ambiente deberá determinar el Procedimiento para acceder a las áreas del recinto portuario, de acuerdo a lo siguiente.

- a. Identificación de usuarios regulares y temporales señalando datos mínimos para el registro de información de identificaciones de los usuarios regulares del Recinto Portuario, entre los que se pueden citar: nombres y apellidos, número de Libreta Electoral o D.N.I., domicilio, etc.
- b. Identificaciones especiales (dignatarios, diplomáticos y políticos, etc.). Coordinación externa para conocer la fecha de visita. Coordinación interna, efectivos para su recepción y escolta y equipos de radio, además de vehículos asignados para esta actividad, de ser necesario.
- c. Identificaciones oficiales. (Instituciones, organismos como el Ministerio de Salud, Educación, Trabajo u otro del Sector).
- e. Identificación de visitantes y público en general.
- f. Identificación de vehículos para transporte de mercancía y particulares.
- g. Identificación del personal que labora en el Recinto Portuario.
- h. Ubicación de la oficina de identificaciones, donde se lleve el control y proceso administrativo.

Equipos de control, revisión y detección-Planeamiento@euroandino.com.pe

Artículo 18º.- El Área de Seguridad y Medio Ambiente, deberá contar con una computadora conectada a la red informática, en la cual se llevarán estadísticas de incidentes, sustracciones y siniestros, además de comunicación telefónica y canal privado de radio.

Artículo 19º.- En la puerta de ingreso se deberá contar con una computadora, comunicación vía teléfono y canal privado de radio, equipo de detección de metales y formatos de registro.

Artículo 20º.- Se deberán contar, asimismo, con equipos electrónicos de apoyo necesarios para un mejor control, revisión y detección, del material que ingresan al recinto portuario.

Señalización e iluminación-Planeamiento@euroandino.com.pe

Artículo 21º.- La señalización de la Instalación Portuaria se diseñará con la finalidad de considerar los aspectos de seguridad para las operaciones portuarias, tránsito de los peatones, de los vehículos de los equipos y de la carga además de las áreas de estacionamiento dentro del Terminal.

Artículo 22º.- Para la Señalización y Delimitación de las Áreas de Almacenaje y movilización de Mercancías Peligrosas, se considerará lo estipulado en el área de la Certificación de Instalación Portuaria Especial otorgada por la Autoridad Portuaria Nacional, así como lo dispuesto en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas de la Organización Marítima Internacional (Código IMDG).

Artículo 23º.- El área de Ingeniería y Mantenimiento elaborará un estudio para verificar la correcta iluminación que garantice la seguridad en el desarrollo de las operaciones portuarias.

Artículo 24º.- El área de Seguridad y Medio Ambiente, tienen a su cargo la Inspección continua del estado de las luminarias y señalización de todo la Instalación Portuaria, en caso de encontrar alguna deficiencia informará al área de Ingeniería y Mantenimiento para la subsanación respectiva.

Artículo 25º.- El Mantenimiento preventivo o correctivo de las luminarias de la Instalación Portuaria, debe ser considerado anualmente por TPE PAITA S.A., el cual estará bajo responsabilidad del área de Ingeniería y Mantenimiento.

Control ingreso y salida de personas, vehículos, mercancía, correo, provisiones y otros-Planeamiento@euroandino.com.pe

Artículo 47º.- Para el Ingreso peatonal al puerto

- a. Ingreso de estibadores, autoridades y personal embarcado. - por la puerta N° 1 (Occidental) Av. Ferrocarril, el ingreso del personal de estiba será de acuerdo al registro de nombradas de trabajadores portuarios.
- b. Visitas, acceso por la puerta del edificio administrativo, debiendo gestionar con anticipación su respectivo permiso de ingreso; si el visitante va a visitar a una persona del staff del terminal, la persona visitada deberá confirmar la reunión.
- c. Puerta vehicular por la Av. Ferrocarril, esta puerta permanecerá cerrada, pudiendo utilizarse solo para casos de emergencia.

Artículo 48º.- Para el Acceso Vehicular al puerto:

- a. La salida e ingreso de mercancías de importación y exportación respectivamente y la de contenedores vacíos se realizará exclusivamente por la puerta N° 2.
- b. Las autoridades que desean acceder al terminal en cumplimiento de sus funciones deberán ingresar por la puerta N° 2.
- c. En todas las puertas se deberá contar con personal de la compañía de vigilancia contratada, así como con ayuda de sistemas de control de acceso y salida informatizados.
- d. Queda Prohibido lo acceso de Vehículos al Muelle del TPE PAITA S.A. Solamente pueden tener acceso los camiones al Servicio de TPE para lo Transporte de Cargas o aquellos que cuenten con permisos especiales para realizar entrega de víveres y/o pertrechos a las naves amarradas en el muelle.

Artículo 49º.- Prohibición de Ingreso de Vehículos Particulares al puerto:

- a. Queda prohibido el ingreso de toda clase de vehículos particulares no autorizados al recinto portuario, si no es por una causa debidamente justificada ante la dirección de Seguridad Portuaria, este será el único ente que podrá autorizar cuando así lo considere conveniente; En este caso se deberá extender un permiso provisional de vigencia exclusiva de acuerdo al requerimiento.
- b. Quedan exceptuados de esta norma los equipos de transporte terrestre que cargados o descargados ingresen o salgan del recinto portuario. Estos deberán

presentar a solicitud de las autoridades de control, la respectiva documentación que acredite el transporte que realizan.

c. Todo equipo de transporte durante su estadía en el recinto portuario deberá estar listo a ser movilizado. Su conductor deberá permanecer en su cabina o proximidades, atento a las indicaciones de parte del personal operativo de la TPE PAITA S.A.

d. Los transportistas de carga solicitarán la respectiva autorización de ingreso para los camiones que ingresaran a recoger o dejar mercadería en general con un mínimo de 24 hrs antes del ingreso previsto ante la oficina de seguridad del terminal. Siendo obligatorio el cumplimiento de los requisitos.

Artículo 50º.- Acceso y Salida de Vehículos Livianos:

a. El acceso y salida de vehículos livianos será única y exclusivamente por la puerta de N° 2, y solo será habilitado a las autoridades en cumplimiento de sus funciones.

b. Vehículos de las agencias marítimas que transportan a la comitiva de autoridades para recepción o despacho.

c. Personal de empresas de reparaciones debidamente autorizadas.

d. Proveedores debidamente autorizados.

e. Sin excepción todo vehículo que entre o salga de las instalaciones del Terminal deberá ser requisado por la vigilancia con el fin de evitar la salida o el ingreso de elementos no autorizados.

f. Para el ingreso o salida de algún elemento por esta puerta, se deberá contar con la autorización del Área de Seguridad y Medio Ambiente, esta norma no exceptúa a nadie.

Artículo 51º.- Control de equipos:

a. Todo equipo deberá pertenecer al Operador Portuario inscrito ante la APN y la TPE PAITA S.A.

b. Todo equipo que ingrese o salga del recinto portuario, deberá portar la autorización del Operador Portuario al cual pertenece, donde se indica frente de trabajo y función a realizar, hora de entrada y hora de salida.

- c. El conductor del Equipo deberá portar su respectivo carné expedido por el TPE PAITA S.A. que lo acredite como funcionario de la compañía dueña del equipo.
- d. Está totalmente prohibido el parqueo de los equipos dentro de las instalaciones del Terminal específicamente en los patios y avenidas, cualquier omisión de estas disposiciones dará lugar que el equipo no ingrese o salga del Terminal y se tomen los correctivos del caso.
- e. Todo equipo de terceros u operadores portuarios debe estar registrado y autorizado según el reglamento de accesos.

Artículo 52º.- Acceso de Vehículos de Carga Vacíos:

- a. Por la puerta N° 02 se autorizará el ingreso únicamente de camiones vacíos que ingresan a cargar graneles, contenedores y mercancías sueltas, previo registro ante el área de Operaciones, los mismo que deberán solicitar su acreditación por lo menos 24 horas antes de la entrada prevista, siendo obligatoriamente informar todos los requisitos indicados en el presente reglamento, así como en el reglamento de acceso.
- b. Se autoriza el ingreso únicamente del conductor, quién deberá portar su respectivo uniforme y su carné de identificación personal expedido por el Terminal.
- c. Al ingresar el vehículo será inspeccionado por los miembros de la vigilancia y no se permitirá el ingreso de personal ni elementos no autorizados.
- d. Se prohíbe el ingreso de todo tipo de vehículo de carga que incumplan con las normas mínimas de tránsito y que no se encuentren en perfectas condiciones de trabajo.

Artículo 53º.- Acceso de Vehículos con Carga de Exportación:

- a. Se ha dispuesto que los vehículos con carga de exportación hagan su ingreso por la puerta de vehículos con carga de exportación Puerta 2.
- b. Se ha dispuesto que los vehículos con mercancías varias, se parqueen en la zona adyacente a la puerta de acceso de carga (Puerta 2) para presentar los documentos en regla primero y acceder a las instalaciones portuarias una vez se haya determinado la posición de apilamiento de la carga que lleva el vehículo.
- c. El vehículo se dirigirá al patio asignado a entregar la carga y una vez descargado, se dirigirá al exterior del terminal, no pudiendo permanecer en el mismo.

Artículo 54º.- Acceso de Personas a pie:

- a. Su ingreso se hará única y exclusivamente por la Puerta N° 1, asignada para tal fin.
- b. Las personas que ingresen por medio de boletas de nombrada deberán portar el uniforme correspondiente y a su vez presentarán la tarjeta de identificación electrónica de identificación, mediante la cual se permitirá el ingreso al Terminal.
- c. Toda persona que ingrese por esta puerta deberá someterse a los controles de identificación y la requisita personal, de elementos que porte, así como también deberá portar uniforme y casco de protección.
- d. Quien trate de obviar estos mecanismos de control, no podrá ingresar al Terminal.
- e. No se permitirá la salida de mercancías varias por esta puerta.
- f. De presentarse alguna irregularidad durante ingreso de una persona entre otras, carné adulterado, uso de identificación de otras personas, mal trato a la vigilancia, no portar el uniforme, etc., se impedirá el ingreso de las personas involucradas y se notificará al jefe de seguridad portuaria.

Artículo 55º.- Debido a la gran cantidad de vehículos que a diario ingresan al recinto portuario, a la constante falta de atención a la señalización de prevención y a la violación de sitios no autorizados como parqueaderos, se encargará al personal de la empresa de vigilancia adscrito al TPE PAITA S.A., el control y orientación de los conductores, además deberán llevar a cabo campañas de educación para todos los conductores que transitan dentro del Terminal con el objeto de que cumplan las normas establecidas. Igualmente, los miembros de la Empresa de Vigilancia al Servicio de TPE PAITA S.A., tendrán el derecho de controlar la velocidad de equipos, camiones y vehículos particulares.

Artículo 56º.- TPE PAITA S.A. se reservará el derecho de:

- a. Permitir el ingreso de personas que de una u otra forma han quebrantado las normas que se han dictado o que han sido sorprendidas en la comisión de hechos delictivos.

b. Permitir el ingreso de vehículos y equipos que no cuenten con los requisitos mínimos de seguridad.

2.2.2.3.2. Embarque

Planeamiento@euroandino.com.pe. Los oficiales de aduanas en forma aleatoria pueden realizar acciones de control previo al embarque. La mercancía deberá ser embarcada dentro del plazo máximo de treinta (30) días contados desde el día siguiente a la fecha de numeración de la Declaración Simplificada. La agencia de aduana contratada por el exportador verifica el embarque y consigna dicha diligencia en la Declaración. Las Declaraciones numeradas electrónicamente se regularizan dentro del plazo de treinta (30) días computados a partir del día siguiente de la fecha de embarque. Las declaraciones numeradas por ventanilla se regularizan mediante la verificación del Conocimiento de Embarque en el Manifiesto de Carga de Salida, registrándose en el SIGAD de la fecha de embarque.

Embarque y descarga indirectos vía terminal de almacenamiento extraportuario-Planeamiento@euroandino.com.pe, el usuario entrega un contenedor lleno en uno de los terminales de almacenamiento de carga marítima extraportuarios (usualmente a solicitud del porteador), desde donde es trasladado al terminal portuario para su posterior embarque en el buque designado, en el caso de carga de exportación; o recibir un contenedor lleno que ha sido trasladado desde el terminal portuario una vez descargado del buque, en el caso de carga de importación.

1. Recojo de un contenedor vacío del lugar designado por el porteador, que implica su manipuleo desde el lugar de apilamiento y su puesta sobre el vehículo de carga.
2. Transporte del contenedor vacío del lugar de recojo al lugar de llenado
3. Llenado del contenedor.
4. Transporte del contenedor lleno, del lugar de llenado al terminal de almacenamiento extraportuario.
5. Recepción del contenedor lleno en el terminal de almacenamiento extraportuario, que implica su manipuleo desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento.

6. Traslado del contenedor lleno del terminal de almacenamiento extraportuario al terminal portuario hasta el costado del buque, que implica su manipuleo desde el lugar de apilamiento y puesta sobre el vehículo de carga y su transporte hasta el costado del buque.

7. Embarque/estiba del contenedor lleno en el buque.

El usuario recibe en un terminal del almacenamiento de carga marítima extraportuario un contenedor lleno que ha sido trasladado desde el terminal portuario una vez descargado del buque.



Figura 9. Carga marítima extraportuario.

Fuente www.mincetur.gob.pe. (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo).

Los terminales extra-portuarios son los almacenes autorizados por SUNAT para funcionar como zonas primarias¹⁶ en el tráfico internacional de mercancías.

Actualmente existe en Paíta 4 terminales de este tipo: APM Terminals, Neptunia, Ransa y Unimar. Todos a menos de 6 kilómetros de distancia del Puerto.



Figura 10. Terminales de almacenamiento extraportuarios.

Fuente “Prom.Perú”

2.2.2.4. Teorías sobre las exportaciones

Granda (1999) “El Perú y el comercio internacional”: Las exportaciones se dieron inicio en el Perú con el guano de las islas que era conocido y empleado como abono desde hace miles de años. En la época de la colonia sin embargo se redujo su presencia hasta hacerlo casi desconocido. El sabio Antonio Raymondi a su paso por el Perú, recibió muestras por Mariano Eduardo de Rivero, conduciendo a Europa para su análisis.

En sucesivos trabajos, el interés de los negociantes se volcó al Perú, en circunstancias que la agricultura europea vivía un período de expansión comercial e industrial. El primer exportador comercial del guano de las islas fue Francisco Quiroz, quién celebró tratos con el Estado en 1840. El éxito fue tan grande que el Estado rescindió el contrato para abrir paso a postores. Entre 1850 a 1861, se exportaron a Europa y los Estados Unidos 3´112,000 toneladas de guano. Los ingresos por los contratos guaneros ocuparon el tercer lugar en los ingresos fiscales. En 1857, el guano se ubicó en primer lugar de los ingresos, constituyendo

el 83 % de los ingresos fiscales. El comercio de lana se desarrolló en el sur, siendo Arequipa el centro comercial. Luego, Puno y Cuzco como centros de producción. El comercio de dicho producto se centraba en la alpaca.

Otro producto de exportación fue la caña de azúcar, y los centros de producción estaban ubicados en las haciendas de Cayaltí y Palto, cerca de Chiclayo, y Chicama en Trujillo. Entre 1860 a 1875, se organizaron 235 haciendas dedicadas a la caña para la exportación del azúcar. El comercio creció rápidamente; entre 1830 se exportó 35 toneladas de azúcar, y en 1837 se llegó a exportar 4,500 toneladas. En 1878, la exportación llegó a la cantidad de 63,000 toneladas de azúcar. Un comercio importante fue el algodón, ubicado en la zona costera. En 1878 se lograron exportar 200,000 libras esterlinas al extranjero.

El salitre, era un mineral que se explotaba en las provincias del sur del Perú, el producto se exportaba a Europa utilizando la aduana de Iquique, donde se pagaba por impuesto 5 pesos por cada tonelada que se exportaba. La expansión de la industria salitrera fue tan grande que en 1870 se exportó por Iquique 2'500,000 quintales del producto, recaudándose el equivalente a 100,000 soles de la época. Para las empresas europeas de producción salitrera era un negocio muy rentable; el 22% de ingleses, el 20% de alemanes y el 4% de franceses, también 25% los chilenos y para las empresas peruanas el 29 %.

Hasta finales del siglo XIX la minería peruana estaba orientada a la extracción de metales preciosos, la cual decayó por la crisis monetaria y por la explotación de yacimiento auríferos en los Estados Unidos. El cobre era explotado en pequeños volúmenes, porque su cotización no hacia atractiva dicha actividad.

Ante la creciente demanda del cobre por las potencias europeas, el precio del cobre se alza bruscamente. Habiéndose extendido el ferrocarril central hasta La Oroya, las exportaciones de cobre suben dramáticamente, en 4,000 toneladas en 1900, a situarse en 10,000, en los primeros años del presente siglo. Las empresas que exportaron cobre fueron la "Morococha Mining Co" y la Cerro de Pasco. El proceso de la industrialización iniciado en Europa y Estados Unidos, tuvo en la

industria automotriz uno de sus pilares. Entre los aportes tecnológicos de la industria, fue la vulcanización del caucho que hizo posible la fabricación de las llantas para automóviles. La vertiginosa expansión de la demanda cauchera provocó la venida de una verdadera avalancha de aventureros, primero al Brasil, y después a la selva peruana. El año que marca el comercio cauchero fue 1880. Sin embargo, en 1911 la actividad empieza a decaer por la enorme competencia que significó la producción de plantaciones caucheras organizadas en Malasia e Indonesia.

El centro político y administrativo de la selva amazónica que hasta antes del auge del caucho era Moyobamba, se trasladó a Iquitos, derivando en la ciudad más importante de la selva peruana. Asimismo, se reconoce que el Perú, se ha convertido en un país fructífero, debido a su ubicación geográfica, la presencia de corrientes marinas hace que nuestro país presente diversidad de especies marinas que contribuyen a la exportación al extranjero, así como la cordillera de los andes determina la heterogeneidad geográfica, el clima tropical que posee hace que sea rico en la diversidad y variedad de vegetales, así como en la minería convirtiéndose en el 3 puesto del mundo.

Embalaje. Ministerio de comercio exterior y Turismo www.mincetur.gob.pe. (2009). Es cualquier medio material para proteger una mercancía para su despacho o conservación en almacenamiento. Está conformado por materiales manufacturados a través de métodos aplicados, generalmente con medios mecánicos, que tienden a lograr la protección en la distribución de mercancías a largas distancias protegiéndolas de los riesgos de la carga, transporte, descarga de los cambios climáticos, bacteriológicos, biológicos en general e incluso contra el hurto, asimismo evita mermas, derrames y en definitiva averías con lo cual beneficia no sólo al vendedor y al comprador, sino también al asegurador y transportista. Área en el interior de un recinto portuario, organizada y equipada para proveer servicios de almacenamiento a las cargas.

Fiscalización. El objetivo de la fiscalización es evitar el contrabando, reducir la evasión y la elusión tributaria aduanera y la obtención indebida de beneficios y franquicias.

2.2.2.5. Características de las exportaciones

Por su estratégica ubicación geográfica y condiciones climáticas, el puerto de Paita ha logrado posicionarse en el puerto más importante en el norte del país, convirtiéndose en un importante centro de exportación para compañías portuarias internacionales y se proyecta como un centro de distribución en la relación comercial del Asia Pacifico con los países sudamericanos, en base al desarrollo de sus puertos y las redes viales Interoceánicas.

PRINCIPALES EMPRESAS EXPORTADORAS EN EL PUERTO DE PAITA-PIURA-2016					
N°	RUC		N°	RUC	
1	20136165667	Pesquera Hayduk	34	20205572229	Industrial Pesquera Santa Monica S.A.
2	20338054115	Austral Group	35	20483957590	Provedora de Productos Marinos S.A.C.
3	20483894814	Eco Acuicola	36	20100160375	Corp de Ingenieria de Refrigeración SRL
4	20100055237	Alicorp	37	20380336384	Pesquera Exalmar S.A.A.
5	20160272784	Armadores y Congeladores Pacifico	38	20102881690	Dexim SRL
6	20100128218	Petroleos del Peru PetroPeru S.A.	39	20526317930	Costa Mira Sociedad Anonima Cerrada
7	20102728743	Industrial Textil Piura	40	20329725431	Sunshine Export S.A.C
8	20504311342	Pluspetrol Norte S.A.	41	20102728743	Industria Textil Piura s.a.
9	20502102436	Cor.Peruana de Des. Bananaero	42	20395379233	Pronatur E.I.R.L.
10	20506285314	Compañía Minera Miski Mayo S.R.L.	43	20524856493	Maple Biocombustibles S.R.L.
11	20484002216	Limonos Piuranos	44	20517952533	Agricola San Jose S.A.
12	20546128424	DSM Marine Lipids Peru S.A.C	45	20481065799	Dominus S.A.C.
13	20104420282	Agroindustrias AIB	46	20224748711	Cor. Pesquera Inca S.A.C Copeinca S.A.C.
14	20484251861	Prod. Andina de Congelados S.R.L.	47	20526005610	El Alamo Export S.A.C.
15	20356922311	SEAFROST S.A.C.	48	20525416543	(coop.norandino)
16	20501876322	Organia S.A.C.	49	20136165667	Pesquera Hayduk S.A.
17	20131495006	Perales Huancaruna SAC	50	20525512267	Refrigerados Fisholg & Hijos S.A.C.
18	20483783583	CNC SAC en liquidacion	51	20484294756	M.I.K. Carpe Sociedad Anonima Cerrada
19	20477793674	Quicornac S.A.C.	52	20505561318	Inversiones Holding Peru S. A. C.
20	20329725431	Sunshine Export S.A.C.	53	20512773924	Andalucita S.A.
21	20451779711	Sociedad Agricola Rapel S.A.C.	54	20160272784	Armadores y Congeladores del Pacifico S.A
22	20481065799	Dominus S.A.C.	55	20293755770	Sakana del Peru S.A.
23	20332473388	PVEP-Perenco Peru Limited.	56	20515162578	Exportadora Cetus S.A.C
24	20530184596	Ecosac Agricolas S.A.C.	57	20484002216	Limonos Piuranos Dociedad Anonima Cerrada
25	20340584237	Camposol S.A.	58	20526218796	Frutas Piuranas S.A.C.
26	20305673669	Pacific Freezing Company S.A.C.	59	20483894814	Eco - Acuicola S. A. C.
27	20336183791	El Pedregal S.A	60	20260995449	Inversiones Peru Pacifico S.A
28	20438297775	Cenfrocafe PERU	61	20484062031	Appbosa
29	20307758645	Sociedad Agricola Saturno SA	62	20480385579	Cooperativa de Servicios Multiples Sol&Cafe Ltda.
30	20502257634	Perupez S.A.C.	63	20525728600	Plasticos Agricolas y Geomembranas S.A.C.
31	20517834255	Inversiones Prisco S.A.C.	64	20206228815	Peruvian Sea Food S.A..
32	20536938657	Altamar Foods Peru S.R.L.	65	20103744211	Petrex S.A.
33	20517834255	Inversiones Prisco S.A.C.	66	20525538738	Sucroalcolera del Chira S.A.

Figura 11. Principales empresas exportadoras en el puerto de Paita.

Fuente "T.P.E"

2.2.2.6. Importancia de las exportaciones

Las exportaciones son de suma importancia porque constituye una fuente de ingreso para el país. Asimismo, la exportación de productos alimenticios ha mostrado alto crecimiento, gracias a que el norte de nuestro país mantiene sus condiciones climáticas que permiten obtener productos agrícolas de excelente calidad durante todo el año.

En el puerto de Paita, según información del gerente general de la concesionaria Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) Carlos Merino, declara que más de 200 empresas utilizan el puerto de Paita, ubicado en la región Piura para exportar sus productos que provienen principalmente de Tumbes, Piura y Lambayeque. Según refiere que el número de cliente ha aumentado en los últimos años gracias a los nuevos mercados que ha conseguido el país y que permiten una mayor demanda por los productos peruanos tales como la pota y el calamar gigante con destino a Asia, mientras que los bananos orgánicos se dirigen a España. En el mes de diciembre, enero y febrero aumentan las exportaciones por la cosecha del mango, la uva y el limón, así como los productos secos como el café y la harina de pescado.

El terminal portuario Euroandinos, es el primer puerto del norte del país y a través del cual se moviliza diversos productos de las regiones. Paita se caracteriza principalmente por ser un puerto de exportación, así las regiones cercanas movilizan productos mayoritariamente hidrobiológicos y agrícolas en contenedores.

2.2.2.7. Tipos de exportaciones

Exportación Directa: A través de la venta a clientes nacionales, que luego exportan el producto. Es como vender a cualquier otro cliente nacional. En esta situación, es otro el que decide qué producto puede ser vendido en un mercado extranjero, asumiendo las tareas de investigación de mercados y la gestión de la exportación.

Esta es una forma interesante de comenzar a colocar los productos propios en el

extranjero. En esta situación es esencial que el productor (proveedor) identifique con precisión las empresas susceptibles de estar interesadas en sus productos, estableciendo una estrecha relación con las mismas, pues su éxito comercial dependerá de la capacidad de interpretar las necesidades de la empresa exportadora. Esto permite una integración eficaz del proceso productivo, fortaleciendo la relación comercial. También es importante que el productor se mantenga bien informado sobre las tendencias de los mercados donde la empresa vendedora coloca sus productos, pues ello le permite establecer estrategias relativas a los mismos y a sus clientes exportadores. Es importante destacar que el productor puede luego encontrar la oportunidad de exportar directamente.

A través de intermediarios. En este caso la empresa exporta, por ejemplo, a través de una "trading" (sociedad intermediaria) que busca los compradores en los mercados extranjeros. Esta forma de exportar es utilizada por pequeñas empresas que no se sienten en condiciones de comprometerse con la exportación directa; o bien por empresas que ya exportan, pero que eligen la vía del intermediario para ingresar a nuevos mercados. La principal ventaja de la exportación indirecta, para una pequeña o mediana empresa, es que ésta es una manera de acceder a los mercados internacionales sin tener que enfrentar la complejidad de la exportación directa. El principal inconveniente de este tipo de exportación es la necesidad de encontrar intermediarios adecuados que tengan posibilidades concretas de colocar los productos. De esta forma, la selección del intermediario es crucial, ya que el productor o la empresa dependerán totalmente de la capacidad de venta del mismo.

Una alternativa a tener en cuenta es la creación de un trading común para diversas PYMES productoras. Es un concepto similar al que puede presentar un consorcio de exportación o agrupación para la exportación. Estas organizaciones resultan particularmente útiles para las PYMES, las cuales están, por lo general, limitadas en su capacidad comercial internacional individual.

En estas agrupaciones de comercialización, las diferentes empresas productoras aúnan esfuerzos y recursos, con el objetivo de ingresar conjuntamente

a los mercados internacionales. Estas agrupaciones de comercialización pueden también ser sumamente útiles en la resolución de problemas relativos a la producción y el control de la calidad. La agrupación de comercialización es, asimismo, un excelente instrumento "multiplicador" de las capacidades individuales de las empresas que la componen. Las empresas agrupadas podrían organizar, por ejemplo, campañas de publicidad y promoción en un determinado mercado, iniciativa que la mayoría de las empresas no podrían emprender.

De esta manera, algunos competidores en el territorio nacional pueden ser paralelamente socios de éxito en el campo de la exportación, situación que es frecuente encontrar en el comercio internacional. Por ello, es necesario que el empresario participe y promueva activamente la constitución de este tipo de organizaciones, donde sus miembros poseen un control más directo sobre las operaciones que el que podrían ejercer sobre un intermediario.

Exportación Indirecta: Esta es la modalidad más ambiciosa, donde el exportador debe administrar todo el proceso de exportación, desde la identificación del mercado hasta el cobro de lo vendido. Las ventajas de una exportación directa son: mayor control ejercido sobre todo el proceso de exportación; potencialmente mayores ganancias; relación directa con los mercados y con los clientes, este tipo de exportación es el camino para aumentar las ganancias y obtener un sólido crecimiento empresarial a mediano y largo plazo.

Cuando la empresa está por emprender el camino hacia la exportación directa, debe reflexionar acerca de los canales de distribución más apropiados. Estos canales de distribución incluyen: agentes, distribuidores, minoristas y consumidores finales.

2.3. Definición de Términos Básicos

Aduana. Artículo 2° Ley General de Aduanas. Unidad administrativa encargada de la aplicación de la legislación relativa a la importación y exportación de mercadería,

como el control del tráfico de los bienes que se internan o externa de un territorio aduanero, realizando su valoración, clasificación y verificación, y de la aplicación y la fiscalización de un régimen arancelario y de prohibiciones.

Administración de Aduana. Artículo 2° Ley General de Aduanas. Entidad oficial que en virtud de la ley y en ejercicio de sus funciones tiene la facultad para exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras y de la recaudación de los derechos e impuestos; también tiene la responsabilidad en la aplicación de otras leyes y reglamentos relativos a la importación, exportación, circulación o depósito de mercancías.

Agentes de carga internacional. Artículo 2° Ley General de Aduanas. Persona que puede realizar y recibir embarques, consolidar, y desconsolidar mercancías, actuar como operador de transporte multimodal sujetándose a las leyes de la materia y emitir documentos propios de su actividad, tales como conocimientos de embarque, carta de porte aéreo, carta de porte terrestre, certificados de recepción y similares.

Control Aduanero. Artículo 162°. Ley General de Aduanas. Se encuentran sometidas a control aduanero las mercancías e incluso los medios de transporte que ingresan o salen del territorio aduanero, se encuentran o no sujetos al pago de derechos e impuestos, asimismo el control aduanero se ejerce sobre las personas que intervienen directa o indirectamente en las operaciones de comercio exterior, las que ingresan o salgan del territorio aduanero, las que posean o dispongan de información, documentos o datos relativos a las operaciones sujetas a control aduanero, o sobre las personas en cuyo poder las mercancías sujetas a control aduanero requiera el auxilio de las demás autoridades, estas se encuentran en la obligación de prestarlo en forma inmediata. Comercio exterior Mario Granda.

Declaración aduanera de mercancías. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Documento mediante el cual el declarante indica el régimen aduanero que deberá aplicarse a las mercancías, y suministra los detalles que la administración Aduanera requiera para su aplicación.

Declarante. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Personas que suscribe y presenta una declaración aduanera de mercancías en nombre propio o en nombre de otro, de acuerdo a la legislación nacional.

Depósito aduanero. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Local donde se ingresan y almacenan mercancías solicitadas al régimen de depósito aduanero. Pueden ser privados o públicos.

Depósito temporal. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Local donde se ingresan y almacenan temporalmente mercancías pendientes de la autorización de levante por la autoridad aduanera.

Guía de envíos de entrega rápida. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Documento que contiene el contrato del consignante ó consignatario y la empresa de servicio de entrega rápida, y en el que se declara la descripción, cantidad y valor del envío que la ampara, según la información proporcionada por el consignante o embarcador.

Incautación. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Medida preventiva adoptada por la Autoridad Aduanera que consiste en la toma de posesión forzosa y el traslado de la mercancía a los almacenes de la SUNAT, mientras se determina su situación legal definitiva.

Inmovilización. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Medida preventiva mediante la cual la Autoridad Aduanera dispone que las mercancías deban permanecer en un lugar determinado y bajo la responsabilidad de quien señale, a fin de someterlas a las acciones de control que estime necesarias.

Legislación Aduanera. Comercio exterior Mario Granda. Conjunto de disposiciones legales y reglamentarias concernientes a la importación, exportación y demás destinaciones aduaneras de mercancías que la Aduana está

expresamente encargada de aplicar, y las reglamentaciones eventuales dictadas por la Aduana en virtud de atribuciones que le han sido otorgadas por ley.

Liberalización Comercial. Comercio exterior Mario Granda. Proceso de reducción gradual de las restricciones comerciales arancelarias y no arancelarias; a través de ella se busca eliminar, o reducir, políticas que distorsionan el sistema de precios de un país y afectan negativamente la eficiencia en la asignación de recursos y su productividad y, en consecuencia, el crecimiento económico y el bienestar.

Libertad de Comercio Internacional. Comercio exterior Mario Granda. Es una medida compuesta de ausencia de las barreras arancelarias y no arancelarias que afectan a las importaciones y exportaciones de bienes y servicios.

Mercancía. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Bien susceptible de ser clasificado en la nomenclatura arancelaria y que puede ser objeto de regímenes aduaneros.

Mercancía extranjera. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Aquella que proviene del exterior y no ha sido nacionalizada, así como la producida o manufacturada en el país y que ha sido nacionalizada en el extranjero.

Mercancía nacional. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. La producida o manufacturada en el país con materias primas nacionales o nacionalizadas.

Operadores de Comercio Exterior. Comercio exterior Mario Granda. Despachadores de Aduana, conductores de recintos aduaneros autorizados, transportistas, concesionarios del servicio postal, dueños, consignatarios, y en general cualquier persona natural y/o jurídica interviniente o beneficiaria, por sí o por otro, en operaciones o regímenes aduaneros previstos en la Ley, sin excepción alguna.

Punto de llegada. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Aquellas áreas consideradas zona primaria en las que se realicen operaciones vinculadas al ingreso de mercancías al país. En el caso de transporte aéreo, los terminales de carga del transportista regulados en la normas del sector transporte podrán ser punto de llegada siempre que sean debidamente autorizados por la administración aduanera como depósitos aduaneros.

Reconocimiento físico. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Operación que consiste en verificar lo declarado, mediante una o varias de las siguientes actuaciones reconocer las mercancías, verificar su naturaleza, origen, estado, cantidad, calidad, valor, peso, medida o clasificación arancelaria.

Simplificación Aduanera. Comercio exterior Mario Granda. Conjunto de principios, normas y prácticas que buscan hacer más sencilla, transparente y lo menos costosa posible la relación entre la aduana y los operadores de comercio exterior. Simple y transparente para el particular, a quien no le debe resultar difícil entender y cumplir sus obligaciones con la aduana. Pero también para la aduana, que debe tener claramente definidas sus funciones y procedimientos, diseñados con el único fin de servir a sus clientes.

SUNAT. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Superintendencia Nacional de Administración Tributaria.

Transportista. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Persona natural o jurídica que traslada efectivamente las mercancías o que tiene al mando del transporte o responsabilidad de este.

Territorio Aduanero. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Parte del territorio nacional que incluye el espacio acuático y aéreo, dentro del cual es aplicable la legislación aduanera. Las fronteras del territorio aduanero coinciden con las del territorio nacional. La circunscripción territorial sometida a la jurisdicción de cada administración aduanera se divide en zona primaria y zona secundaria.

Zona de reconocimiento. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Área designada por la administración aduanera dentro de la zona primaria destinada al reconocimiento físico de las mercancías, de acuerdo al presente decreto Legislativo y su reglamento.

Zona franca. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Parte del territorio nacional debidamente delimitada, en la que las mercancías en ella introducidas se consideran como si no estuviesen dentro del territorio aduanero, para la aplicación de los derechos arancelarios, impuestos a la importación para el consumo y recargos a que hubiere lugar.

Zona primaria. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Parte del territorio aduanero que comprende los puertos, aeropuertos, terminales terrestres, centros de atención en frontera para las operaciones de desembarque, embarque, movilización o despacho de las mercancías y las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de una aduana. Adicionalmente, puede comprender recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres, predios o caminos habilitados o autorizados para las operaciones arriba mencionadas. Esto incluye a los almacenes y depósitos de mercancía que cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad vigente y hayan sido autorizados por la administración aduanera.

Zona secundaria. Artículo 2°. Ley General de Aduanas. Parte del territorio aduanero no comprendida como zona primaria o zona franca.

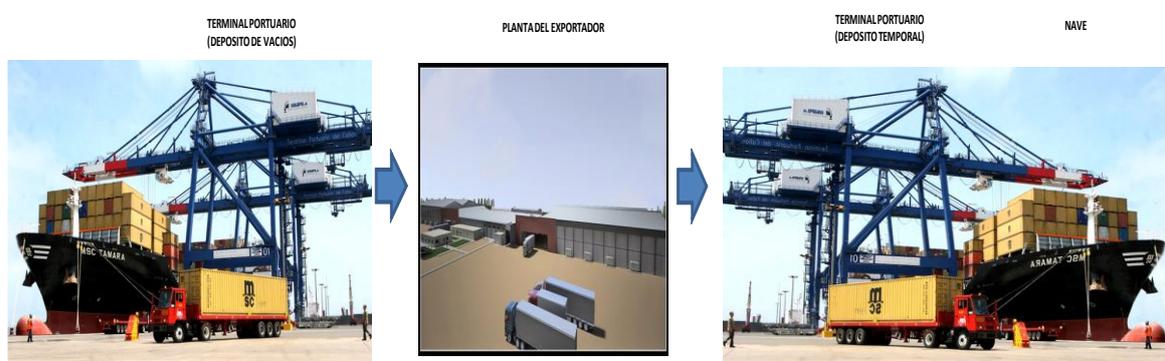


Figura 12. Procesos de exportación.

Fuente “Juan Carlos Ganosa”

III. MARCO METODOLÓGICO

3.1. Hipótesis de la Investigación

3.1.1. Hipótesis general

El control Aduanero si influye en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos Paita. Piura. Perú, 2016.

3.1.2. Hipótesis Especificas

Los Procedimientos si influye en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos Paita. Piura. Perú, 2016.

La Logística si influye en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos Paita. Piura. Perú, 2016.

La Gestión si influye en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos Paita. Piura. Perú, 2016.

3.2. Variables de estudio

3.2.1. Definición conceptual.

3.2.1.1. Variable dependiente. Control aduanero

Garavito (2007, p.15) "Control aduanero". Universidad Andina Simón Bolívar. La palabra aduana tiene dos vertientes en su origen etimológico; la primera "diovan", que proviene de persa, cuyo significado era el lugar de reunión de los administradores de finanzas; llega hasta nosotros como "diovan" del árabe, posteriormente pasa al italiano como "dogana", finalizando en "aduana". La segunda vertiente proviene del nombre arábico "divanum" que significa "la casa en donde se recaudan los derechos", comenzando a denominarse posteriormente "divana", luego como "duana", y concluyendo con "aduanas". En Egipto es donde surgen las primeras aduanas. En los siglos XV y XVI a.c. época del imperio, que fue el periodo más floreciente.

Es el conjunto de medidas adoptadas por la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de las aduanas. En el artículo 104.b de control aduanero indica que: en todas las operaciones de comercio exterior se aplicarán controles precisos por medio de la gestión de riesgo velando por el respeto al ordenamiento jurídico y por el interés fiscal. Es la potestad que tiene la aduana para vigilar, inspeccionar, detectar, analizar y retener una mercadería.

3.2.1.2. Variable independiente. Exportaciones.

Daniels y Radebaugh (2004, p.714), la exportación es el medio más común del que se sirven las compañías para iniciar sus actividades internacionales. Es decir que las empresas que se introducen a la exportación lo hacen sobre todo para incrementar sus ingresos de ventas, para conseguir economías de escala en la producción y para que pueda diversificar sus sedes de ventar.

Es cualquier bien o servicio enviado a otra parte del mundo con propósitos comerciales, es el tráfico de bienes y servicios nacionales enviados a otro país para su uso o consumo. Tiene que ver un vendedor y un comprador, son las ventas de productos nacionales a cambio el país va a recibir moneda extranjera moneda fuerte como dólares, euros, de allí la importancia de las exportaciones, desde el año 2002 nuestro país es más lo que exporta que lo que importa.

Para que haya una buena exportación es importante contar con un plan estratégico de exportaciones, contar con una infraestructura adecuada, contar con un nivel de producción constante y sostenible, contar con personal adecuado, manejar el aspecto financiero.

3.2.2. Definición operacional

Tabla 1. Definición Operacional

VARIABLES	DIMENSION	INDICADORES	ITEMS /E. LIKERT
CONTROL ADUANERO	1.1 PROCEDIMIENTOS	1.1.1. ASPECTOS NORMATIVOS	1.Leyes 2.Normas 3.Directivas
		1.1.2. MEDIDAS	4.Responsabilidad de Aduanas 5.Tiempo 6.costos
	1.2 LOGISTICA	1.2.1. INFRAESTRUCTURA	7.Agente de aduanas 8.Agente de carga 9.Agente marítimo 10.Agente de estiba 11.Almacén
		1.2.2. EQUIPOS	12.De comunicación 13.De seguridad 14.Electronica
	1.3 GESTION	1.3.1. LIDERAZGO	15.Organizacion 16.Responsabilidad 17.Eficiencia
		1.3.2.ROL DEL FUNCIONARIO PUBLICO	18.Sunat 19.Aduanas
II. EXPORTACIONES	D.1. TRANSPORTE	D.1.2. MODALIDAD	20.transporte marítimo 21.transporte terrestre
		D.1.2. CONTENEDOR	22.Llenado del contenedor 23.Manipuleo del contenedor 24.Transborde del contenedor 25.Transporte del contenedor vacío
	D.2. PRODUCTOS	D.2.1. CARGAS	26.Centros de acopio 27.Carga 28.Descarga
		D.2.2. MERCANCIAS	29.Mercancías exceptuadas 30.Reconociendo físico
	D.3. SERVICIOS PORTUARIOS	D.3.1. ADMINISTRADOR PORTUARIO	31.Infraestructura 32.seguridad 33.servicios de grúa pórtico 34.costos
		D.3.2. EMBARQUE	35.Zona de almacenamiento 36.inspecciones 37.tiempo 38.embalaje

Fuente. Elaboración Propia

3.3. Tipo y nivel de la Investigación

Por el tipo de investigación, podemos decir que la tesis es tipo de investigación básica porque permite analizar y explicar la influencia del control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos, en la ciudad de Paita-Piura-Perú 2016.

Según el autor Carlos Muñoz Razo (2011, p.49) indica: La investigación básica, también recibe el nombre de investigación pura, teórica, científica o fundamental. Se caracteriza por estar dirigida a la generación del conocimiento por el “conocimiento per se” (locución latina que significa por sí mismo). Su finalidad es tratar de analizar y explicar hechos, generar conocimiento para desarrollar nuevas teorías, reforzar, rechazar o modificar teorías ya existentes, y así incrementar los conocimientos científicos o filosóficos sin tratar de contrastarlos con algún aspecto práctico. Las tesis clasificadas como investigación pura serían aquellos trabajos de investigación cuyo interés se centra en obtener conocimiento sólo por el hecho de investigar la realidad, sin que se persigan fines utilitarios. académicas como parte de la difusión y vinculación con la comunidad; también se realiza en institutos de investigación para difundir entre la comunidad científica sus hallazgos y nuevos conocimientos en artículos científicos, revistas colegiadas, publicaciones académicas, libros, ponencias y foros de investigación, entre otros medios.

Por el nivel de investigación, la tesis es de nivel Explicativo - Causal pues, permite ocuparse del porqué el control aduanero influye en la exportaciones, llegando a las causas, como de los efectos, mediante la prueba de hipótesis. Sus resultados y conclusiones constituyen el nivel más profundo de conocimientos. Toda vez que sus conclusiones buscan identificar las relaciones de causalidad entre todas las variables involucradas. Explica las causas entre las variables y sus relaciones.

Según el autor Fideas G. Arias (2012, p.26) indica: La investigación explicativa se encarga de buscar el porqué de los hechos mediante el establecimiento de relaciones causa - efecto.

3.4. Diseño de Investigación

El diseño de la investigación es No experimental, Transversal; porque no se ha manipulado, tampoco se ha variado intencionalmente las variables, ya que se ha tomado tal y cual se han obtenido.

Parella y Martins (2010) "Metodología de la investigación cuantitativa", expresan que el diseño de la investigación se refiere a la estrategia que adopta el investigador para responder al problema, dificultad o inconveniente planteado en el estudio, de igual modo mencionan que en la investigación no experimental resulta imposible manipular variables o asignar aleatoriamente a las condiciones.

Huamanchuco (2015, p.85): Un estudio transversal o estudio de prevalencia es un estudio observacional y descriptivo, que mide la prevalencia de la exposición y del efecto en una muestra poblacional en un solo momento temporal, es decir, permite estimular la magnitud y distribución condición en un momento dado.

3.5. Población y Muestra del estudio

Huamanchuco (2015, p.118). Población es el conjunto completo de todos los elementos (puntuaciones, personas, medidas, empresas, trabajadores, objetos, etcétera), sin embargo, en la investigación científica se denomina población al conjunto de elementos o componentes que serán materia de estudio que se van a analizar. La población una vez analizada, para que se convierta en una población de estudio por criterio debe ser segmentada, por algunos propiedad, particularidad o características de interés de la investigación.

3.5.1. Población

Se eligió un total de 80 personas que laboran en el Terminal Portuario Euroandinos entre ellos 10 agentes de la dirección ejecutiva antidrogas, 10 estibadores, 10 agentes de aduanas, 10 agentes marítimos, 10 agentes de carga, 10 logísticos, 10 autoridades aduaneras y 10 autoridades encargadas de la seguridad del terminal portuario Euroandinos, realizando la cantidad de 38 preguntas.

3.5.2. Muestra y tipo de muestra

La muestra es censal, porque se va a trabajar con toda la población por ser relativamente pequeña. Por lo tanto no se necesita de muestreo para seleccionar los elementos de la muestra censal y en consecuencia no existió error muestral.



Figura 13. Puerto de Paita.

Fuente “Juan Carlos Ganoza”

3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.6.1 Técnicas de recolección de datos

En vista de que la población es pequeña se tomará toda para el estudio y esta se denomina muestreo censal, López (1998), opina que “la muestra censal es aquella porción que representa toda la población”. (p.123).

Tabla 2. Ficha Técnica de recolección de datos.

Nombre del instrumento	Control aduanero y su influencia en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos Paita. Piura. Perú 2016
Autor de la ficha	Peña Pintado Liz Dalia
Año de elaboración	2016
Dirigido	Terminal Portuario Euroandinos
Tiempo de aplicación	20 a 30 minutos
Método de recolección	Encuesta
Periodo de recolección	7 días calendarios
Procedimiento de selección	Toda la población de la Organización
Método de muestreo	Muestra censal
Confianza	Alfa de Cronbach 97.30%
Error muestral	Ninguno no existe error.

Fuente: Elaboración propia del autor

3.6.2 Instrumentos de recolección de datos

Se hizo la recolección de datos en el Terminal Portuario Euroandinos, mediante el método de la encuesta a un total de 80 trabajadores de dicho puerto, con la finalidad de realizar el análisis de datos y probar las hipótesis establecidas para establecer con exactitud patrones de comportamiento de una población. Utilizando la escala de LIKERT las cuales tienen 5 alternativas como: nunca (1), casi nunca (2), a veces si a veces no (3), casi siempre (4) y siempre (5).

Tal vez el instrumento más utilizado para recolectar los datos sea el cuestionario. Un cuestionario consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir. Comentaremos primero sobre las preguntas y luego sobre las características deseables de este tipo de instrumento, así como los contextos en los cuales se pueden administrar el cuestionario. (Según Hernández, 2006, p.310).

3.6.2.1 Confiabilidad del instrumento

Tabla 3. Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	Nº de elementos
97.30%	38

Fuente. Elaboración propia SPSS.

El coeficiente Alfa obtenido $\alpha=97.30\%$ lo cual permite decir que el cuestionario en su versión de 38 ítems tiene una fuerte confiabilidad o una alta consistencia interna entre los ítems.

Existe la posibilidad de determinar si al excluir algún ítem o pregunta de la encuesta aumente o disminuye el nivel de confiabilidad interna que presenta el test, esto nos ayudaría a mejorar la construcción de las preguntas u oraciones que utilizaremos para capturar la opinión o posición que tiene cada individuo.

3.6.2.2 Validez del instrumento

Tabla 4. Validación de Expertos

Mg. Ing. Barrantes Ríos Edmundo José	Experto Metodológico
--------------------------------------	----------------------

Mg. Miguel de Priego Carbajal Víctor Manuel	Experto Temático
---------------------------------------------	------------------

Fuente. Elaboración propia.

3.7. Método de análisis de datos

Después de realizar las encuestas, estas fueron recogidas de forma manual y trasladados a una computadora, Windows 10 Pro Intel Core i5, asimismo se procesó la información utilizando microsoff Office Excel 2013 para Windows y el programa estadístico SPSS, con ello se obtendrá tablas estadísticas, figuras, con la finalidad de ser presentados y analizados.

Se utilizó la Estadística Descriptiva e Inferencial para contrastar las hipótesis mediante el Análisis Factorial, que consiste en utilizar todos los datos para su influencia pertinente mediante la rotación matricial y por el cuadro de esfericidad de Barlett y KMO que contiene a la chi-cuadrada calculada, se contrastó la hipótesis general y las hipótesis específicas determinando la influencia que tienen entre las variables “Control aduanero” y “Las exportaciones”.

3.8. Aspectos éticos

La presente tesis tiene como finalidad la exposición de una investigación que sea útil a otros investigadores, asimismo se ha respetado los conocimientos de la investigación de otras tesis y autores, habiéndose citado en la bibliografía, este trabajo es propio de la autora, no se ha suplantado ni plagiado la investigación de otros investigadores. Asimismo al realizar la encuesta se le realizó a la población de una manera consiente y voluntaria.

IV. RESULTADOS

4.1. Descripción y análisis estadísticos

4.1.1. Tabla de las frecuencias de la variable independiente

Tabla 5. Variable Independiente: Control Aduanero

CONTROL ADUANERO		
ATRIBUTOS	Fi	%
NUNCA	2	0%
CASI NUNCA	195	13%
A VECES SI A VECES NO	655	43%
CASI SIEMPRE	568	37%
SIEMPRE	100	7%
TOTAL	1520	100%

Fuente. Elaboración propia SPSS.

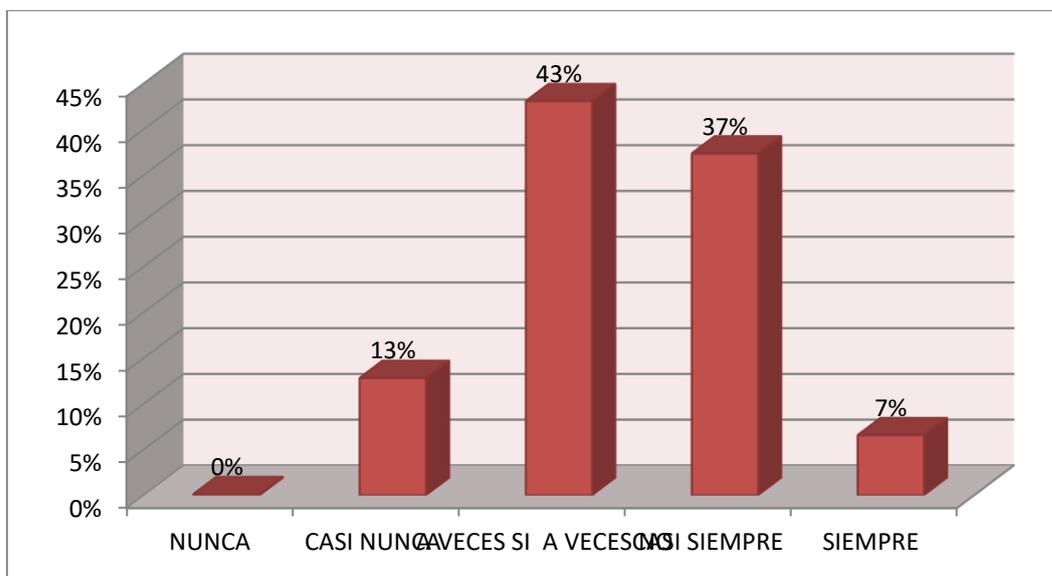


Figura 14. Control Aduanero Elaboración propia SPSS.

Interpretación. El 43% indica que “a veces si a veces no”, el control aduanero influye en la exportaciones. El 44% indica que “casi siempre” y “siempre” el control aduanero influye en las exportaciones. El 13% indica que “casi nunca” influye el

control aduanero en las exportaciones. El 0% indica que nunca el control aduanero si influye en las exportaciones.

4.1.2. Frecuencias de la Dimensión 1: Procedimientos

Tabla 6. Dimensión Procedimientos

PROCEDIMIENTOS		
ATRIBUTOS	Fi	%
NUNCA	1	0%
CASI NUNCA	28	6%
A VECES SI A VECES NO	217	45%
CASI SIEMPRE	209	44%
SIEMPRE	25	5%
TOTAL	480	100%

Fuente. Elaboración propia SPSS.

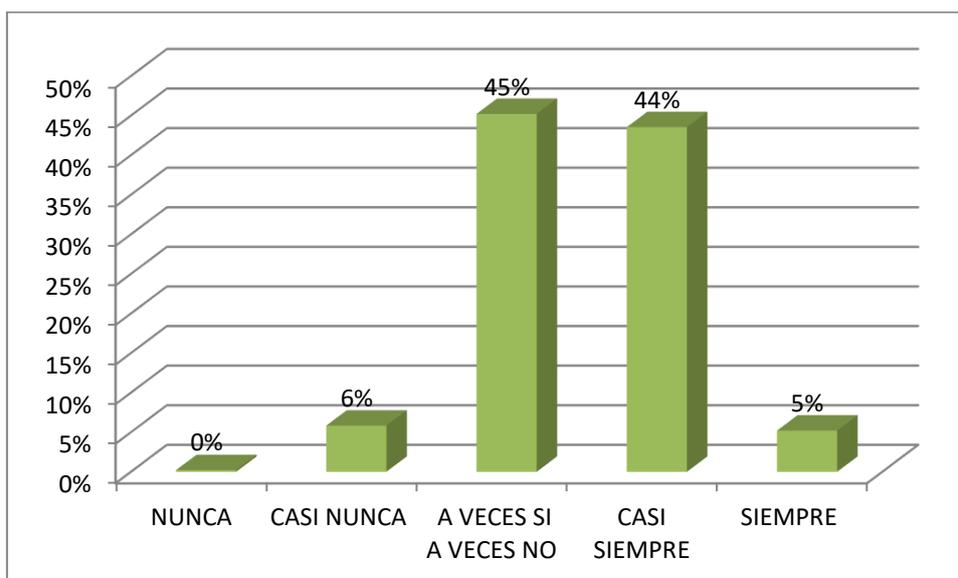


Figura 15. Elaboración propia SPSS.

Interpretación. El 45% indica que “a veces si a veces no”, los procedimientos influyen en la exportaciones. El 49% indica que “casi siempre” y “siempre” los procedimientos influyen en las exportaciones. El 6% indica que “casi nunca”, los procedimientos influyen en las exportaciones. El 0% indica que nunca los procedimientos influyen en las exportaciones.

4.1.3. Frecuencia de la Dimensión2: LLogística

Tabla 7. Dimensión Logística

LOGISTICA		
ATRIBUTOS	Fi	%
NUNCA	1	0%
CASI NUNCA	63	10%
A VECES SI A VECES NO	268	42%
CASI SIEMPRE	231	36%
SIEMPRE	67	10%
TOTAL	640	100%

Fuente. Elaboración propia SPSS.

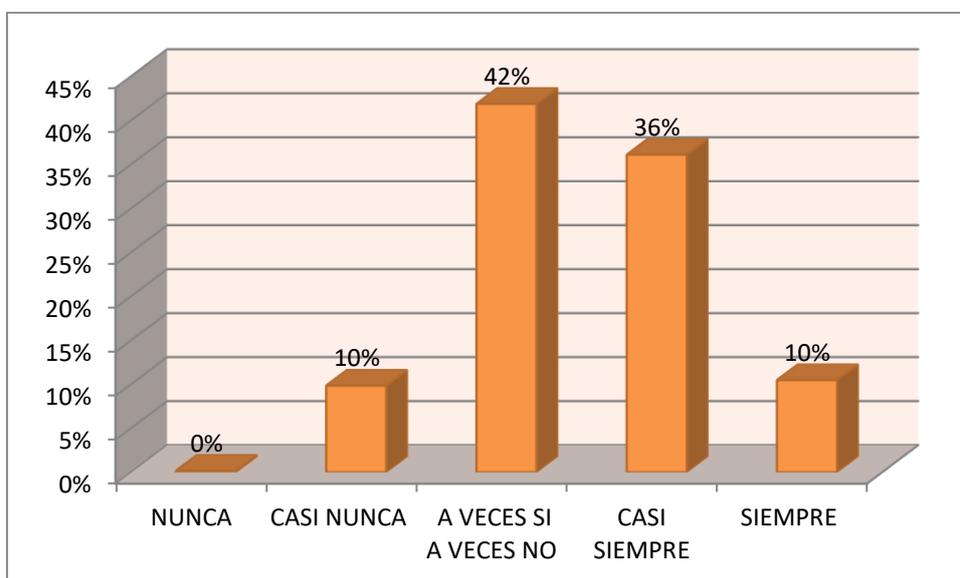


Figura 16. Elaboración propia SPSS.

Interpretación. El 42% indica que “a veces si a veces no”, la logística influye en la exportaciones. El 46% indica que “casi siempre” y “siempre”, la logística influye en las exportaciones. El 10% indica que “casi nunca”, la logística influye en las exportaciones. El 0% indica que nunca los procedimientos influyen en las exportaciones.

4.1.4. Frecuencia de la Dimensión3: Gestión

Tabla 8. Dimensión Gestión

GESTION		
ATRIBUTOS	Fi	%
NUNCA	0	0%
CASI NUNCA	94	24%
A VECES SI A VECES NO	170	43%
CASI SIEMPRE	128	32%
SIEMPRE	8	2%
TOTAL	400	100%

Fuente. Elaboración propia SPSS.

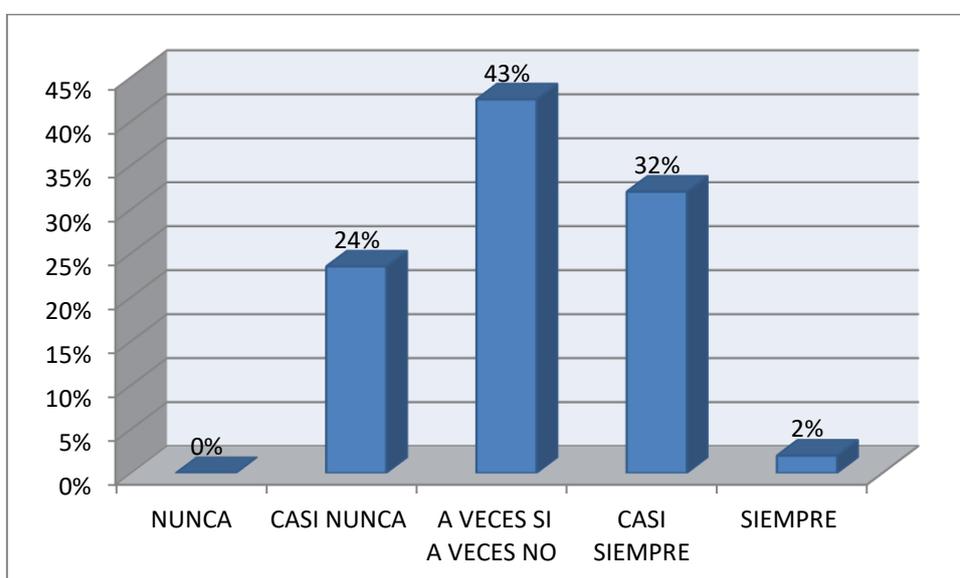


Figura 17. . Elaboración propia SPSS.

Interpretación. El 43% indica que “a veces si a veces no”, la Gestión influye en las exportaciones. El 34% indica que “casi siempre” y “siempre”, la Gestión influye en las exportaciones. El 24% indica que “casi nunca”, la Gestión influye en las exportaciones. El 0% indica que nunca los procedimientos influyen en las exportaciones.

4.1.5. Frecuencia de la Dimensión: Transporte

Tabla 9. Tabla 9. Dimensión Transporte

TRANSPORTE		
ATRIBUTOS	Fi	%
NUNCA	0	0%
CASI NUNCA	72	15%
A VECES SI A VECES NO	234	49%
CASI SIEMPRE	154	32%
SIEMPRE	20	4%
TOTAL	480	100%

Fuente. Elaboración propia SPSS.

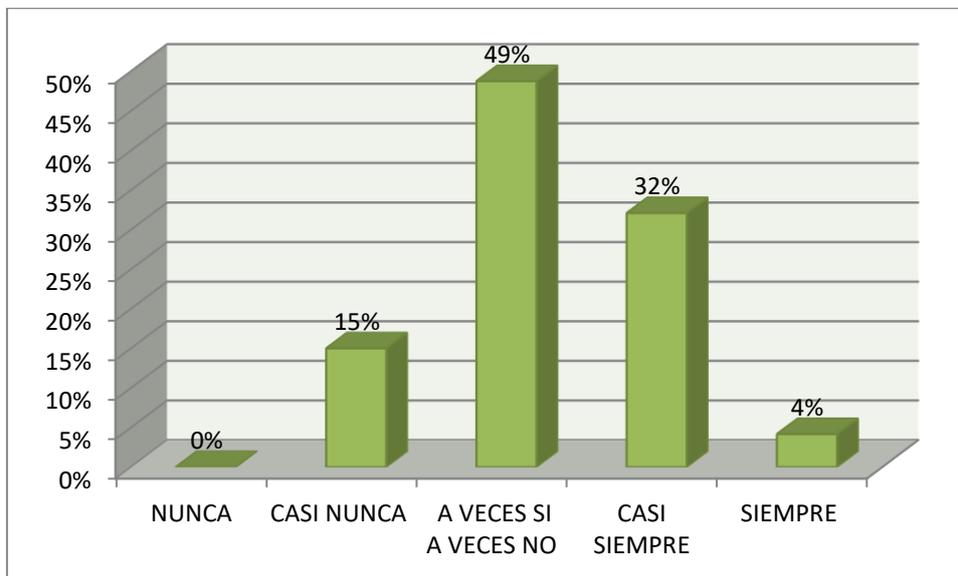


Figura 18. Elaboración propia SPSS.

Interpretación. El 49% indica que “a veces si a veces no”, el Transporte influye en la exportaciones. El 36% indica que “casi siempre” y “siempre”, el Transporte influye en las exportaciones. El 15% indica que “casi nunca”, el Transporte influye en las exportaciones. El 0% indica que nunca los procedimientos influyen en las exportaciones.

4.1.6. Frecuencias de la Dimensión: Productos.

Tabla 10. Dimensión Productos

PRODUCTOS		
ATRIBUTOS	Fi	%
NUNCA	0	0%
CASI NUNCA	50	13%
A VECES SI A VECES NO	144	36%
CASI SIEMPRE	130	33%
SIEMPRE	76	19%
TOTAL	400	100%

Fuente. Elaboración propia SPSS.

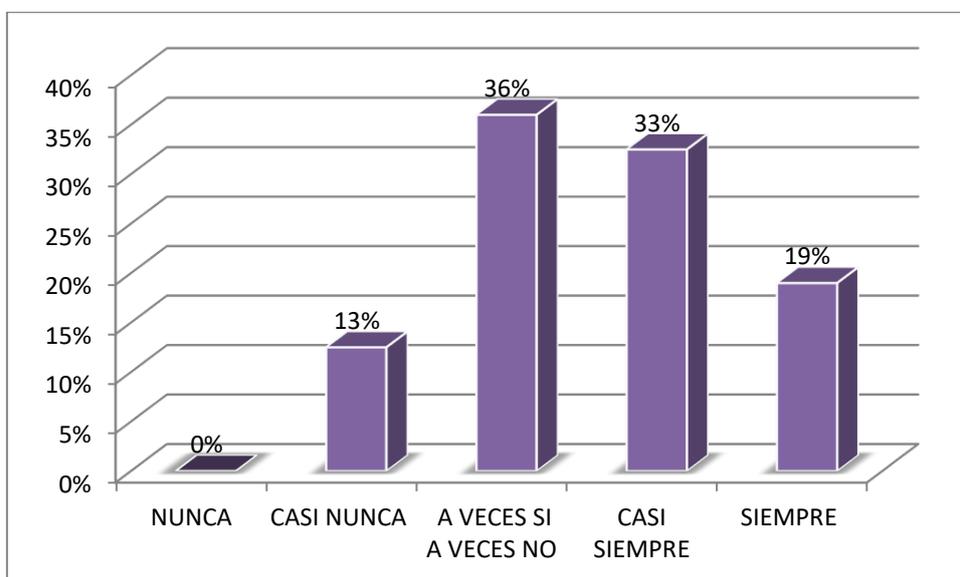


Figura 19. Elaboración propia SPSS.

Interpretación. El 36% indica que “a veces si a veces no”, los productos influyen en la exportaciones. El 52% indica que “casi siempre” y “siempre”, los productos influyen en las exportaciones. El 13% indica que “casi nunca”, los productos influyen en las exportaciones. El 0% indica que nunca los productos influyen en las exportaciones.

4.1.7. Frecuencias de la Dimensión: Servicios Portuarios

Tabla 11. Dimensión Servicios Portuarios

SERVICIOS PORTUARIOS		
ATRIBUTOS	Fi	%
NUNCA	0	0%
CASI NUNCA	87	14%
A VECES SI A VECES NO	254	40%
CASI SIEMPRE	209	33%
SIEMPRE	90	14%
TOTAL	640	100%

Fuente. Elaboración propia SPSS.

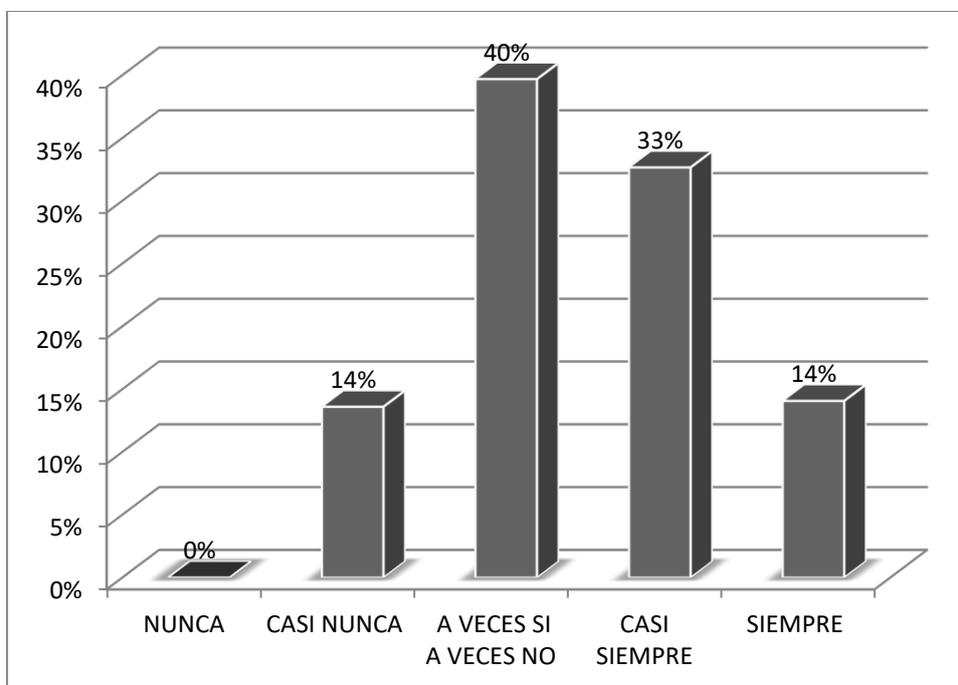


Figura 20. Elaboración propia SPSS.

Interpretación. El 40% indica que “a veces si a veces no”, los Servicios Portuarios influyen en la exportaciones. El 47% indica que “casi siempre” y “siempre”, los Servicios Portuarios influyen en las exportaciones. El 14% indica que “casi nunca”, los Servicios Portuarios influyen en las exportaciones. El 0% indica que nunca los Servicios Portuarios influyen en las exportaciones.

4.2. Prueba de hipótesis

4.2.1. La contrastación de la Hipótesis General:

La hipótesis principal se contrastó mediante el Análisis Factorial que consiste en utilizar todos los datos para su influencia pertinente mediante la rotación matricial y por el cuadro de esfericidad de Barlett y KMO que contiene a la chi-cuadrada calculada se contrastó la hipótesis principal y se determinó la influencia que tienen entre las variables “El Control Aduanero y Las Exportaciones “.

Tabla 12. Matriz de influencias entre la Variable Independiente y Dependiente

		PROCEDIMIENTOS	LOGISTICA	GESTION	TRANSPORTE	PRODUCTOS	SERVICIOS PORTUARIOS
Correlación	PROCEDIMIENTOS	1,000	,674	,828	,744	,826	,667
	LOGISTICA	,674	1,000	,785	,873	,816	,948
	GESTION	,828	,785	1,000	,837	,846	,834
	TRANSPORTE	,744	,873	,837	1,000	,849	,848
	PRODUCTOS	,826	,816	,846	,849	1,000	,821
	SERVICIOS PORTUARIOS	,667	,948	,834	,848	,821	1,000
Sig. (Unilateral)	PROCEDIMIENTOS		,000	,000	,000	,000	,000
	LOGISTICA	,000		,000	,000	,000	,000
	GESTION	,000	,000		,000	,000	,000
	TRANSPORTE	,000	,000	,000		,000	,000
	PRODUCTOS	,000	,000	,000	,000		,000
	SERVICIOS PORTUARIOS	,000	,000	,000	,000	,000	

Fuente. Elaboración propia en SPS

En el cuadro la parte sombreada se observa la influencia en términos relativos entre las dimensiones de la variable independiente y las dimensiones de la variable dependiente.

Los ceros en la parte inferior son índices que se dan para rechazar la hipótesis nula.

a) El Planteo de las Hipótesis

Ho: “El Control Aduanero NO influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euro Andinos Paita. Piura. Perú, 2016”

H₁: “El Control Aduanero SI influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euro Andinos Paita. Piura. Perú, 2016”

b) n.s = 0.05

c) La variable estadística de decisión “Chi- cuadrado”.

Tabla 13. kmo y prueba de bartlett

Medida de adecuación muestral de Kaiser-Meyer-Olkin.		,843
Prueba de esfericidad de Bartlett	Chi-cuadrado aproximado	3270,198
	Gl	15
	Sig.	,000

Fuente. Elaboración propia en SPSS.

d) La Contrastación de la Hipótesis

Chi-Cuadrado (X^2) calculado=3270.198

GL= $(K^2 - K) / 2 = 15$

K= 7 filas y 7 columnas

X^2 Tabular es con 0.95 de probabilidad y 15 grados de libertad 24.996.

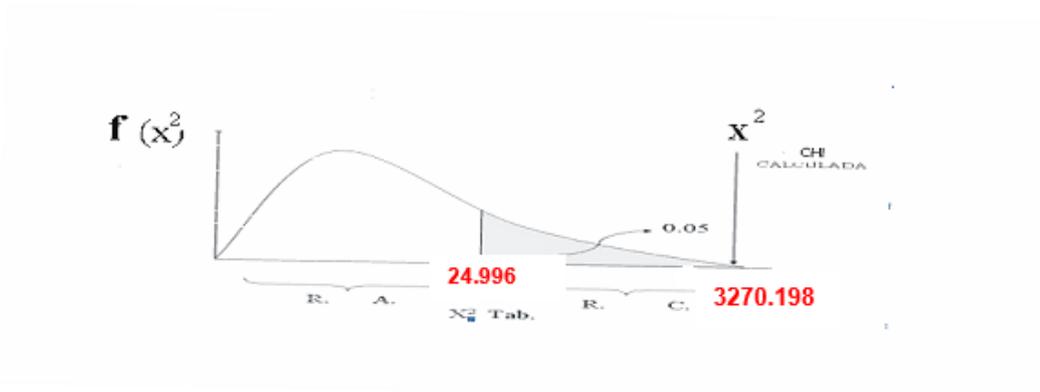


Figura 21. Elaboración propia en SPSS.

La parte no sombreada es el nivel de confianza de la prueba.

La parte sombreada es el error de la prueba.

Finalmente se observa en la figura que $X^2_{\text{Calculado}}$ es mayor que la X^2_{Tabular} obtenido de la tabla. Por lo que, según el grafico pertenece a la región de rechazo (parte sombreada) es decir se rechaza la H_0 (Hipótesis nula) $X^2_{\text{Calculado}} 3270.198 > X^2_{\text{Tabular}} 24.996$.

e) La conclusión:

Se puede concluir que “El Control Aduanero SI influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euroandinos Paita. Piura. Perú, 2016”, a un nivel de ignificación de 0.05.

4.2.2 La contrastación de la hipótesis Específica 1:

La hipótesis secundaria 1 se contrastó mediante el Análisis Factorial que consiste en utilizar todos los datos para su influencia pertinente mediante la rotación matricial y por el cuadro de esfericidad de Barlett y KMO que contiene a la chi-cuadrada calculada se contrastó la hipótesis secundaria 1 y se determinó la influencia que tienen entre la dimensión “Procedimientos y Exportaciones “.

Tabla 14. Matriz de influencia entre la Dimensión V. Independiente procedimientos y la V. dependiente.

		PROCEDIMIENTO	TRANSPORTE	PRODUCTOS	SERVICIOS PORTUARIOS
		S			
DIMENSIÓN PROCEDIMIENTOS	PROCEDIMIENTOS	1,000	0,744	0,826	0,667
	TRANSPORTE	,744	1,000	,849	,848
	PRODUCTOS	,826	,849	1,000	,821
	SERVICIOS PORTUARIOS	,667	,848	,821	1,000
Sig. (Unilateral)	PROCEDIMIENTOS		,000	,000	,000
	TRANSPORTE	,000		,000	,000
	PRODUCTOS	,000	,000		,000
	SERVICIOS PORTUARIOS	,000	,000	,000	

Fuente. Elaboración propia SPSS.

En la tabla la parte sombreada se observa la influencia en términos relativos entre la dimensión Procedimientos de la variable independiente y las dimensiones de la variable dependiente.

a) El Planteo de las Hipótesis

Ho: “Los Procedimientos NO influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euro Andinos Paita. Piura. Perú, 2016”.

H1: “Los Procedimientos SI influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euro Andinos Paita. Piura. Perú, 2016”.

b) $n.s = 0.05$

c) La variable estadística de decisión “Chi-cuadrado”.

Tabla 15 Kmo Y Prueba De Bartlett

Medida de adecuación muestral de Kaiser-Meyer-Olkin.		0,817
Prueba de esfericidad de Bartlett	Chi-cuadrado aproximado	1534,572
	Gl	6
	Sig.	0,000

Fuente. Elaboración propia en SPSS

d) La Contrastación de la Hipótesis

Chi-Cuadrado (X^2) calculado=1534.572

$GL = (K^2 - K) / 2 = 6$

K= 4 filas y 4 columnas

X^2 Tabular es con 0.95 de probabilidad y 6 grados de libertad 12.592.

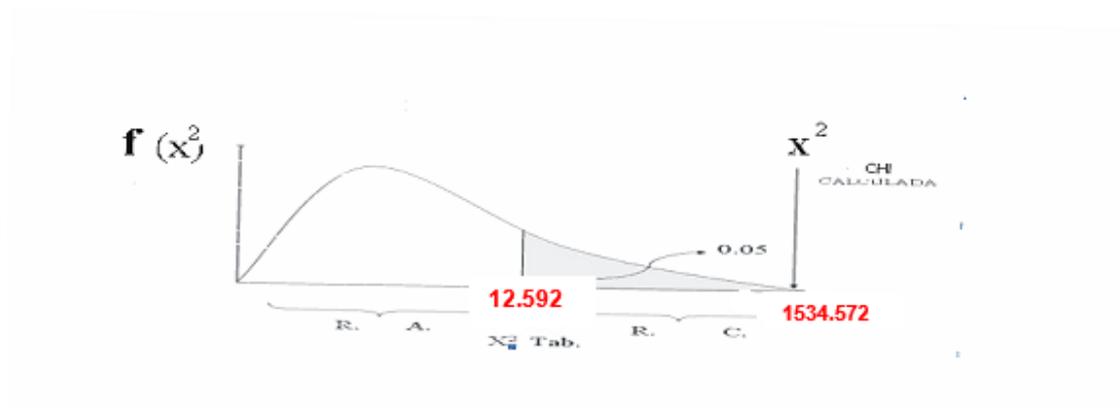


Figura 22. Elaboración propia en SPSS

La parte no sombreada es el nivel de confianza de la prueba.

La parte sombreada es el error de la prueba.

Finalmente se observa en la figura que $X^2_{\text{Calculado}}$ es mayor que la X^2_{Tabular} obtenido de la tabla. Por lo que, según el grafico pertenece a la región de rechazo (parte sombreada) es decir se rechaza la H_0 (Hipótesis nula) $X^2_{\text{Calculado}} 1534.572 > X^2_{\text{Tabular}} 12.592$

e) La conclusión:

Se puede concluir que los Procedimientos SI influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euro Andinos Paita Piura. Perú, a un nivel de significación de 0.05.

4.2.3 La contrastación de la hipótesis Específica 2:

La hipótesis secundaria 2 se contrastó mediante el Análisis Factorial que consiste en utilizar todos los datos para su influencia pertinente mediante la rotación matricial y por el cuadro de esfericidad de Barlett y KMO que contiene a la chi-cuadrada calculada se contrastó la hipótesis secundaria 2 y se determinó

La influencia que tienen entre las dimensiones “La Logística y Exportaciones”.

Tabla 16. Matriz De Influencia Entre La Dimension V. Independiente Logistica Y La V. Dependiente

		LOGISTICA	TRANSPORTE	PRODUCTOS	SERVICIOS PORTUARIOS
Correlación	LOGISTICA	1,000	0,873	0,816	0,948
	TRANSPORTE	,873	1,000	,849	,848
	PRODUCTOS	,816	,849	1,000	,821
	SERVICIOSPORTUARIOS	,948	,848	,821	1,000
Sig. (Unilateral)	LOGISTICA		,000	,000	,000
	TRANSPORTE	,000		,000	,000
	PRODUCTOS	,000	,000		,000
	SERVICIOSPORTUARIOS	,000	,000	,000	

Fuente. Elaboración propia SPSS.

En la tabla la parte sombreada se observa la influencia en términos relativos entre la dimensión Logística de la variable independiente y las dimensiones de la variable dependiente.

a) El Planteo de las Hipótesis

Ho: “La Logística NO influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euro Andinos Paita. Piura. Perú, 2016”

H1: “La Logística SI influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euro Andinos Paita. Piura. Perú, 2016”

b) n.s = 0.05

c) La variable estadística de decisión “Chi- cuadrado”.

Tabla 17. Kmo Y Prueba De Bartlett

Medida de adecuación muestral de Kaiser-Meyer-Olkin.		0,814
Prueba de esfericidad de Bartlett	Chi-cuadrado aproximado	2045,880
	Gl	6
	Sig.	0,000

Fuente. Elaboración propia SPSS.

d) La Contrastación de la Hipótesis

Chi-Cuadrado (X^2) calculado=408.831

GL= $(K^2 - K) / 2 = 6$

K = 4 filas y 4 columnas

X^2 Tabular es con 0.95 de probabilidad y 6 grados de libertad 12.592

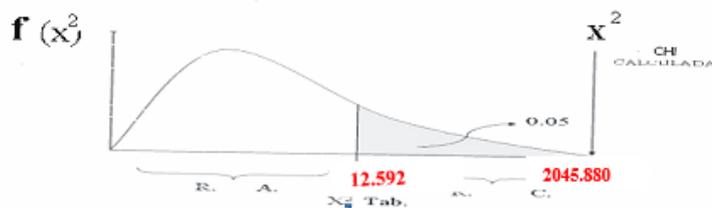


Figura 23. Elaboración propia en SPSS

La parte no sombreada es el nivel de confianza de la prueba.

La parte sombreada es el error de la prueba.

Finalmente se observa en el gráfico que $X^2_{\text{Calculado}}$ es mayor que la X^2_{Tabular} obtenido de la tabla. Por lo que, según el gráfico pertenece a la región de rechazo (parte sombreada) es decir se rechaza la H_0 (Hipótesis nula) $X^2_{\text{Calculado}} 2045.880 > X^2_{\text{Tabular}} 12.592$

e) La conclusión:

Se puede concluir que la Logística SI influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euro Andinos Paita. Piura. Perú, 2016”, a un nivel de significación de 0.05.

4.2.4. La contrastación de la hipótesis Específica 3:

La hipótesis secundaria 3 se contrastó mediante el Análisis Factorial que consiste en utilizar todos los datos para su influencia pertinente mediante la rotación matricial y por el cuadro de esfericidad de Barlett y KMO que contiene a la chi-cuadrada calculada se contrastó la hipótesis secundaria 3 y se determinó la influencia que tienen entre las dimensiones “La Gestión y Exportaciones”.

Tabla 18. MATRIZ DE INFLUENCIA ENTRE LA DIMENSIÓN LA GESTIÓN Y LA VARIABLE DEPENDIENTE

		GESTION	TRANSPORTE	PRODUCTOS	SERVICIOS PORTUARIOS
Correlación	GESTION	1,000	,837	,846	,834
	TRANSPORTE	,837	1,000	,849	,848
	PRODUCTOS	,846	,849	1,000	,821
	SERVICIOSPORTUARIOS	,834	,848	,821	1,000
Sig. (Unilateral)	GESTION		,000	,000	,000
	TRANSPORTE	,000		,000	,000
	PRODUCTOS	,000	,000		,000
	SERVICIOSPORTUARIOS	,000	,000	,000	

Fuente. Elaboración propia SPSS.

En el cuadro la parte sombreada se observa la influencia en términos relativos entre la dimensión Gestión de la variable independiente y las dimensiones de la variable dependiente.

a) El Planteo de las Hipótesis

Ho: “La Gestión NO influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euro Andinos Paita. Piura. Perú, 2016”

H1: “La Gestión SI influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euro Andinos Paita. Piura. Perú, 2016”

b) $n.s = 0.05$

c) La variable estadística de decisión “Chi- cuadrado”.

Tabla 19. KMO Y PRUEBA DE BARTLETT

Medida de adecuación muestral de Kaiser-Meyer-Olkin.		0,873
Prueba de esfericidad de Bartlett	Chi-cuadrado aproximado	1683,117
	Gl	6
	Sig.	0,000

Fuente. Elaboración propia SPSS.

d) La Contrastación de la Hipótesis

Chi-Cuadrado (X^2) calculado=1683.117

$GL=(K^2-K)/2 =6$

K=4 filas y 4 columnas

X^2 Tabular es con 0.95 de probabilidad y 6 grados de libertad 12.592

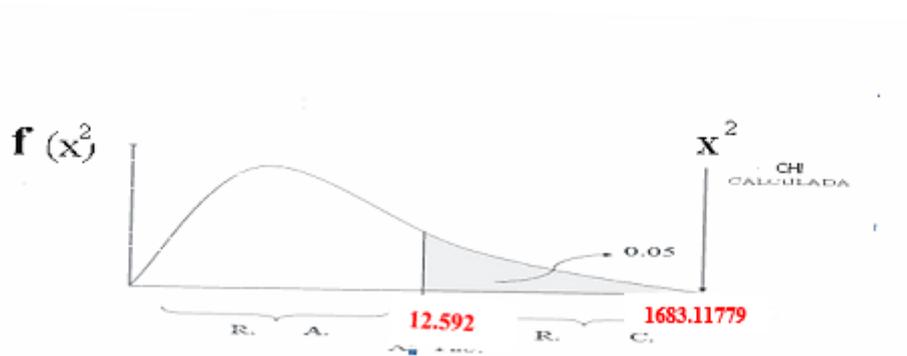


Figura 24. Elaboración propia en SPSS.

La parte no sombreada es el nivel de confianza de la prueba.

La parte sombreada es el error de la prueba.

Finalmente se observa en el gráfico que $X^2_{\text{Calculado}}$ es mayor que la X^2_{Tabular} obtenido de la tabla. Por lo que, según el gráfico pertenece a la región de rechazo (parte sombreada) es decir se rechaza la H_0 (Hipótesis nula) $X^2_{\text{Calculado}} 1683.117 > X^2_{\text{Tabular}} 12.592$

e) La conclusión:

Se puede concluir que la Gestión SI influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euro Andinos Paita. Piura. Perú, 2016, a un nivel de significación del 5%.

V. DISCUSION

En el siguiente capítulo se analiza y se discute los resultados obtenidos:

5.1. Análisis y discusión de resultados

Dávila, Morales, Pomar, Santos, (2016). " Plan estratégico en el puerto de Paita" trabajo elaborado en la universidad católica del Perú.

Comparando con la conclusión de esta tesis en la cual indica que, un factor determinante para lograr mejorar la competitividad portuaria es el desarrollo e integración de las tecnologías de información.

Discutiendo con lo anterior se puede analizar que si es necesario que el terminal portuario Euroandinos halla un desarrollo e integración de las tecnologías de la información para un mejor desarrollo y competitividad portuaria.

Pilco, (2008). "La Gestión Aduanera en el puerto del callao como instrumento de facilitación del comercio 1995-2006" trabajo realizado en la Universidad Nacional de San Marcos Lima – Perú".

La gestión en la Aduana marítima ha hecho acopio relativamente de algunas de las mejores prácticas aduaneras a nivel global para lograr parcialmente una transformación, alcanzando algunas mejoras en la calidad de los servicios, traduciéndose todo ello en una disminución del tiempo y costos de las operaciones del despacho aduanero.

Discutiendo con lo anterior se puede analizar que se necesita de una buena Gestión en el control aduanero para modificar algunas deficiencias en el control de las exportaciones.

Perez & Arce, (2012) "El Control Aduanero como sustento de la Facilitación, Mediante la Gestión de Riesgo en la Oficina de Oficiales de la Aduana Marítima del Callao", trabajo realizado en la Universidad Nacional de Ingeniería, Lima-Perú".

Las Administraciones Aduaneras consideran que la inversión en el desarrollo y la modernización de las Aduanas ofrece ventajas considerables a los Gobiernos, ya que sienta las bases de una economía eficiente, de una protección adecuada de la sociedad y de unas infraestructuras sólidas.

Contar con una buena administración de las aduanas, asimismo desarrolladas y modernas, es una ventaja para el crecimiento de un gobierno.

En el siguiente capítulo se analiza y se discute los resultados obtenidos:

1. El objetivo general del presente trabajo de investigación fue, determinar cómo influye el control aduanero en la exportaciones en el terminal portuario Euroandinos Paita. Piura. Perú 2016, habiendo quedado demostrado la hipótesis en un 95% y un nivel de significación de 0.05.

2. contrastación de la hipótesis específica 1, siendo el nivel de significancia de, 0.05 se acepta la hipótesis en un 95%, que Los procedimientos SI influyen en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos. Paita. Piura. Perú. 2016.

3. Contrastación de la hipótesis específica 2, siendo el nivel de significancia de, 0.05 se acepta la hipótesis en un 95% que la Logística SI influye en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos, Paita, Piura. Perú, 2016”.

4. Contrastación de la hipótesis específica 3, siendo el nivel de significancia de, 0.05 se acepta la hipótesis en un 95% que La Gestión SI influye en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos, Paita, Piura. Perú, 2016”.

VI. CONCLUSIONES

6.1. Conclusiones

El Control aduanero si influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euroandinos Paita. Piura. Perú, 2016, a un nivel de significación de 0.05; donde al contrastarse mediante el Análisis Factorial que consistió en utilizar todos los datos para su influencia pertinente mediante la rotación matricial y por el cuadro de esfericidad de Barlett y KMO que contiene a la chi-cuadrada calculada, quedò rechazada la hipótesis nula.

Los Procedimientos si influyen en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euroandinos Paita. Piura. Perú, 2016, a un nivel de significación de 0.05; donde al contrastarse mediante el Análisis Factorial que consistió en utilizar todos los datos para su influencia pertinente mediante la rotación matricial y por el cuadro de esfericidad de Barlett y KMO que contiene a la chi-cuadrada calculada, quedò rechazada la hipótesis nula.

La Logística si influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euroandinos Paita. Piura. Perú, 2016, a un nivel de significación de 0.05; donde al contrastarse mediante el Análisis Factorial que consistió en utilizar todos los datos para su influencia pertinente mediante la rotación matricial y por el cuadro de esfericidad de Barlett y KMO que contiene a la chi-cuadrada calculada, quedò rechazada la hipótesis nula.

La Gestión si influye en las Exportaciones en el Terminal Portuario Euroandinos Paita. Piura. Perú, 2016, a un nivel de significación de 0.05; donde al contrastarse mediante el Análisis Factorial que consistió en utilizar todos los datos para su influencia pertinente mediante la rotación matricial y por el cuadro de esfericidad de Barlett y KMO que contiene a la chi-cuadrada calculada, quedo rechazada la hipótesis nula.

VII. RECOMENDACIONES

7.1. Recomendaciones

Al contrastar la hipótesis principal mediante el Análisis Factorial que consiste en utilizar todos los datos para su influencia pertinente mediante la rotación matricial y por el cuadro de esfericidad de Barlett y KMO que contiene a la chi-cuadrada calculada se contrastó la hipótesis principal y se determinó la influencia que tienen entre las variables “El Control Aduanero y Las Exportaciones”. Por tal motivo se recomienda a la autoridad Aduanera realizar el control a la persona natural y jurídica que realiza sus exportaciones a través del Terminal Portuario Euroandinos en el puerto de Paita, realizarlo de una manera sigilosa, diligente y emplear el tiempo necesario para la revisión de la mercadería, evitando así el contrabando, tráfico de mercadería, tráfico de armas, drogas, adulteración de medicina, entre otros productos que puedan dañar la salud de la población o perjudicar a las empresas exportadoras al ser involucradas en negocios ilícitos.

Al utilizar todos los datos para medir la influencia pertinente mediante la rotación matricial y por el cuadro de esfericidad de Barlett y KMO que contiene a la chi-cuadrada calculada se contrastó la hipótesis secundaria 1 y se determinó la influencia que tienen entre la dimensión “Procedimientos y Exportaciones”. Por tal motivo se recomienda que los procedimientos solicitados a las empresas para realizar sus exportaciones, deben regirse a las normas aduaneras y leyes establecidas por el sistema de exportaciones dadas a los puertos. Asimismo exponerlas de una manera clara y factible a los exportadores para que no tengan inconvenientes al momento de dejar su mercadería en el terminal portuario Euroandinos y así ser enviada al exterior del país.

Al contrastar la hipótesis de logística mediante el Análisis Factorial que consiste en utilizar todos los datos para su influencia pertinente mediante la rotación matricial y por el cuadro de esfericidad de Barlett y KMO que contiene a la chi-cuadrada calculada se contrastó la hipótesis secundaria 2 y se determinó la influencia que tienen entre las dimensiones “La Logística y Exportaciones”. Por tal motivo se recomienda implementar la logística de aduanas tales como scanner, equipos de alta

tecnología en control y seguridad para la mercadería instalada en los contenedores, con la finalidad de realizar controles de una manera eficiente y rápida, evitando el tránsito de mercadería prohibida y la conglomeración de las exportaciones.

La Gestión se contrastó mediante el Análisis Factorial que consiste en utilizar todos los datos para su influencia pertinente mediante la rotación matricial y por el cuadro de esfericidad de Barlett y KMO que contiene a la chi-cuadrada calculada se contrastó la hipótesis secundaria 3 y se determinó la influencia que tienen entre las dimensiones “La Gestión y Exportaciones”. Por tal motivo se recomienda Fortalecer la toma de decisiones para una nueva Gestión en las exportaciones, brindar servicios competitivos a los micro y macro exportadores, realizar estrategias, fortalezas y oportunidades, forjando las alianzas con las instituciones del comercio exterior, asimismo realizar una gestión que se adecue al pequeño y mediano exportador.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ártica & Allpacca (2012). "El Proceso de Gestión de la Documentación y los Macro - procesos de Negocio de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT), en el ámbito del Gobierno electrónico" trabajo realizado en la Universidad Nacional de Ingeniería Lima-Perú.

Acosta (2000-2005). "Trámites y documentos en materia aduanera".

Dávila, Morales, Pomar, Santos, (2016). "Plan estratégico el puerto de Paíta" trabajo elaborado en la universidad católica del Perú.

Domínguez (2013) "La globalización financiera y su influencia en el fraude aduanero en el puerto de Guayaquil en el año 2011" trabajo elaborado en la Universidad Técnica de Ambato.

Garavito (2007, pag.15) "Control aduanero". Universidad Andina Simón Bolívar.

Huamanchuco (2015, pag.85): "Metodología de la investigación"

Lane (1999, pag.13). "El impacto de las aduanas en el transporte y la facilitación del comercio", Banco Mundial/Naciones Unidas/CESPAP.

Loaiza (2007, pag.13). "implementación de un sistema de control de gestión caso aplicación: creaciones DAN S.A."

<http://bibdigital.epn.edu.ec/bitstream/15000/309/1/CD-0725.pdf>

Granda (1999) "El Perú y el comercio internacional"

Matsuura (2012: 65): " Comercio exterior y operatividad aduanera"

Palella y Martins (2010). "Metodologia de la investigación cuantitativa"

Perez & Arce, (2012) "El Control Aduanero como sustento de la Facilitación, Mediante la Gestión de Riesgo en la Oficina de Oficiales de la Aduana Marítima del Callao", trabajo realizado en la Universidad Nacional de Ingeniería, Lima-Perú.

Pilco, (2008;8). "La Gestión Aduanera en el puerto del Callao como instrumento de facilitación del comercio 1995-2006" trabajo realizado en la Universidad Nacional de San Marcos Lima – Perú".

Sarmiento (2013) "El control administrativo - aduanero y la evasión tributaria de impuestos en el área de importación y exportación en el cantón macará, provincia de Loja", trabajo realizado en la Universidad Nacional de Loja-Ecuador.

Wilson (2003:13). Wilson John y otros; Facilitación del comercio y desarrollo económico: medición del impacto; Documento de trabajo de investigación de políticas del Banco Mundial 2988, marzo de 2003.

Ferialine sistemas virtuales.com.

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de Consistencia

Formulación del problema	Objetivos de la investigación	Hipótesis de la investigación	Variables de la investigación	Diseño de investigación	Población y muestra	Método, técnicas e instrumentos
<p>- P. General ¿Cómo influye el control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos en Paita-Piura-Perú 2016?</p> <p>- P. Especifico ¿Cómo influyen los procedimientos del control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos en Paita-Piura-Perú 2016?</p> <p>¿Cómo influye la Logística del control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos en Paita-Piura-Perú 2016?</p> <p>¿Cómo influye la Gestión del control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos en Paita-Piura-Perú 2016?</p>	<p>- O. General Demostrar ¿Cómo influye el control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos en Paita-Piura-Perú 2016?</p> <p>- O. Especifico Demostrar ¿Cómo influye los procedimientos del control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos en Paita-Piura-Perú 2016?</p> <p>Demostrar ¿Cómo influye la logística del control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos en Paita-Piura-Perú 2016?</p> <p>Demostrar ¿Cómo influye la gestión del control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos en Paita-Piura-Perú 2016?</p>	<p>- H. Principal El control aduanero si influye en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos Paita-Piura-Perú 2016.</p> <p>-H. Secundaria Los procedimientos del control aduanero si influyen en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos en Paita.Piura.Perú 2016?</p> <p>La Logística del control aduanero si influye en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos en Paita.Piura.Perú 2016?</p> <p>La Gestión del control aduanero si influye en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos en Paita-Piura-Perú 2016?</p>	<p>--V. Independiente Control aduanero Garavito (2007; 15). Tiene dos vertientes en su origen etimológico; la primera "diovan", que proviene de persa, cuyo significado era "el lugar de reunión de los administradores de finanzas"; llega hasta nosotros como "diovan" del árabe, posteriormente pasa al italiano como "dogana", finalizando en "aduana". D1 Procedimientos. D2 Logística. D3 Gestión</p> <p>-V. Dependiente Las exportaciones Daniels y Radebaugh (2004), la exportación es el medio más común del que se sirven las compañías para iniciar sus actividades internaciones. Es decir que las empresas que se introducen a la exportación lo hacen sobre todo para incrementar sus ingresos de ventas, para conseguir economías de escala en la producción y para que pueda diversificar sus sedes de ventas D1 Transporte. D2 Producto D3 servicios portuarios.</p>	<p>- Tipo Explicativo porque el proyecto de tesis que se presenta a continuación permite ocuparse tanto de las causas, como de los efectos, mediante la prueba de hipótesis. Sus resultados y conclusiones constituyen el nivel más profundo de conocimientos.</p> <p>- Diseño No experimental transversal; porque se manipulará de forma deliberada ninguna variable, se observará los hechos tal y como se presentan en su contexto real y en un tiempo determinado para luego ser analizado, se observará solo lo existente</p>	<p>- Poblacion Se eligio un total de 80 personas que laboran en el Terminal Portuario Euroandinos: 10 agentes de la dirección ejecutiva antidrogas. 10 estibadores 10 agentes de aduanas 10 agentes de carga 10 losgisticos 10 autoridades aduaneras 10 autoridades encargadas de la seguridad del terminal portuario Euroandinos.</p>	<p>-Técnica: Método Utiliza el análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar las hipótesis establecidas previamente y confía en la medición numérica, el conteo y frecuentemente en el uso de la estadística para establecer con exactitud patrones de comportamiento de una población.</p> <p>- Instrumento El cuestionario; ha sido elaborado con un total de 38 preguntas, 19 para cada variable, lo cual se ha utilizado la escala de LIKERT las cuales tendrán 5 alternativas conforme se detalla: Siempre = 5 Casi siempre = 4 A veces si a veces no =3 Casi nunca = 2 Nunca = 1</p>

Anexo 2: Matriz de Operacionalización

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	ESCALA DE MEDICIÓN	VALORES O CATEGORÍAS
VARIABLE INDEPENDIENTE: CONTROL ADUAENRO	PROCEDIMIENTOS	ASPECTOS NORMATIVOS	1,2,3	LIKERT Siempre = 5 Casi siempre = 4 A veces si a veces no =3 Casi nunca = 2 Nunca = 1	BUENO = (70 a 95) REGULAR = (44 a 69) MALO = (19 a 43)
		MEDIDAS	4,5,6,		
	LOGISTICA	INFRAESTRUCTURA	7,8,9,10,11		
		EQUIPOS	12,13,14		
	GESTION	LIDERAZGO	15,16,17		
		ROL DEL FUNCIONARIO PUBLICO	18,19		
VARIABLE DEPENDIENTE: EXPORTACIONES	TRANSPORTE	MODALIDAD	20,21	LIKERT Siempre = 5 Casi siempre = 4 A veces si a veces no =3 Casi nunca = 2 Nunca = 1	BUENA = (70 a 95) REGULAR = (44 a 69) MALA = (19 A 43)
		CONTENEDOR	22,23,24,25		
	PRODUCTO	CARGAS	26,27,28		
		MERCANCIAS	29,30		
	SERVICIOS PORTUARIOS	ADMINISTRADOR PORTUARIO	31,32,33,34		
		EMBARQUE	35,36,37,38		

Anexo 3: Instrumentos.

UNIVERSIDAD PRIVADA TELESUP CARRERA DE ADMINISTRACION Y FINANZAS DE NEGOCIOS GLOBALES

ENCUESTA SOBRE EL CONTROL ADUANERO Y SU INFLUENCIA EN LAS EXPORTACIONES EN EL TERMINAL PORTUARIO EUROANDINOS-PAITA-PIURA-PERÚ 2016.

SEÑOR ENCUESTADO:

La presente encuesta tiene por objetivo recopilar información que permita medir la influencia que tiene el control aduanero en las exportaciones en el terminal portuario Euroandinos.

RECOMENDACIONES:

Lea los enunciados detenidamente y marque con una (x) e casillero por pregunta cada número equivale a

5= Siempre

4= Casi siempre

3= A veces si a veces no

2= Casi nunca

1= Nunca

I. CONTROL ADUANERO

1.1. PROCEDIMIENTOS

N		5	4	3	2	1
---	--	---	---	---	---	---

1.1.1. ASPECTOS NORMATIVOS

1	¿Las leyes establecidas por aduanas satisfacen a las empresas exportadoras?					
2	¿Las normas del control aduanero son factibles al usuario exportador?					
3	¿Los trabajadores cumplen las directivas establecidas por la aduana?					

1.1.2. MEDIDAS

4	¿El responsable del control aduanero revisa la mercadería de una manera eficiente?.					
5	¿El tiempo que utilizan para el control satisface al exportador?					
6	¿Los costos satisfacen a las empresas exportadoras?					

1.2. LOGISTICA

N		5	4	3	2	1
---	--	---	---	---	---	---

1.2.1. INFRAESTRUCTURA

7	¿El agente de aduanas está asesorando de una manera eficiente al usuario exportador?					
8	¿El agente de carga actúa como operador de transporte multimodal sujetándose a las leyes de materia?					
9	¿El agente marítimo es el intermediario en el servicio regular o de la línea?					

10	¿El agente de estiba es el que realiza las faenas de embarque, desembarque, transbordo, movilización de carga de muelle a buque y viceversa?					
11	¿El cliente es el que decide en que almacén guarda su mercadería?					

1.2.2. EQUIPOS

12	¿La aduana cuenta con buenos equipos logísticos para el control de la mercadería?					
13	¿La Aduana cuenta con equipos de seguridad?					
14	¿Los equipos para el control son los más óptimos?					

1.3. GESTION

N		5	4	3	2	1
---	--	---	---	---	---	---

1.3.1. LIDERAZGO

15	¿La aduana mantiene una buena organización?					
16	¿Si se pasara una mercadería ilegal al extranjero en las exportaciones, es responsabilidad de la aduanas?.					
17	¿La aduana mantiene un liderazgo influyente?					

1.3.2. ROL DEL FUNCIONARIO PÚBLICO

18	¿La Sunat ha modernizado sus servicios para un mayor control?					
19	¿El mecanismo Exporta fácil creado por la aduanas para que el micro y pequeño empresario pueda acceder a mercados internacionales, ha logrado que se incrementen las exportaciones?					

D. EXPORTACIONES

D.1. TRANSPORTE

N		5	4	3	2	1
---	--	---	---	---	---	---

D.1.1.MODALIDAD

20	¿El transporte marítimo utilizado para las exportaciones es el adecuado?					
21	¿Existen varias empresas que ofrecen su transporte terrestre?.					

D. 1.2.CONTENEDOR

22	¿Puede el exportador realizar el llenado del contenedor en un terminal de almacén extraportuario?					
23	¿El manipuleo del contenedor se realiza conforme a lo establecido?					
24	¿El Transbordo del contenedor es seguro?					
25	¿El Transporte del contenedor tiene una guía o ruta?.					

D.2. PRODUCTOS

N		5	4	3	2	1
---	--	---	---	---	---	---

D. 2.1.CARGAS

26	¿El Centro de acopio de los productos se encuentra en buenas condiciones de almacenamiento?.					
27	¿La Carga en los contenedores es inspeccionada?					
28	¿La grúa pórtico que se utiliza para la descarga de los contenedores, tiene adecuada capacidad de levantamiento?					

D. 2.2.MERCANCIAS

29	¿Existen mercancías exceptuadas en las exportaciones?					
----	-------------------------------------------------------	--	--	--	--	--

30	¿Todas las mercancías pasan por un reconocimiento físico					
----	----------------------------------------------------------	--	--	--	--	--

D.3. SERVICIOS PORTUARIOS

Nº		5	4	3	2	1
----	--	---	---	---	---	---

D.3.1.ADMINISTRADOR PORTUARIO

31	¿La infraestructura del puerto ha incrementado las exportaciones?					
32	¿La Seguridad de los servicios portuarios ayudan al control de las exportaciones?					
33	¿Los Servicios de grúa pórtico son seguras?					
34	¿Los Costos son estandarizados en las exportaciones?					

D.3.2.EMBARQUE

35	¿El patio que es utilizado para el almacenamiento de la mercadería abastece a las empresas que desean exportar sus productos al exterior?					
36	¿Las inspecciones realizadas por la aduana se realizan mediante una estricta supervisión?					
37	¿El Tiempo utilizado en todo el proceso para las exportaciones, satisface al cliente exportador?					
38	¿Existen requisitos para el embalaje de los productos?					

Anexo 4: Validación de Instrumentos

VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE INDEPENDIENTE: CONTROL ADUANERO

Nº	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: PROCEDIMIENTOS								
1	¿Las leyes establecidas por aduanas satisfacen a las empresas exportadoras?	✓		✓		✓		
2	¿Las normas del control aduanero son factibles al usuario exportador?	✓		✓		✓		
3	¿Los trabajadores cumplen las directivas establecidas por la aduana?	✓		✓		✓		
4	¿El responsable del control aduanero revisa la mercadería de una manera eficiente?.	✓		✓		✓		
5	¿El tiempo que utilizan para el control satisface al exportador?	✓		✓		✓		
6	¿Los costos satisfacen a las empresas exportadoras?	✓		✓		✓		
DIMENSIÓN 2: LOGISTICA								
7	¿El agente de aduanas está asesorando de una manera eficiente al usuario exportador?.	✓		✓		✓		
8	¿El agente de carga actúa como operador de transporte multimodal sujetándose a las leyes de materia?	✓		✓		✓		
9	¿El agente marítimo es el intermediario en el servicio regular o de la línea?	✓		✓		✓		
10	¿El agente de estiba es el que realiza las faenas de embarque, desembarque,	✓		✓		✓		

	transbordo, movilización de carga de muelle a buque y viceversa?						
11	¿El cliente es el que decide en que almacén guarda su mercadería?	✓		✓		✓	
12	¿La aduana cuenta con buenos equipos logísticos para el control de la mercadería?	✓		✓		✓	
13	¿La Aduana cuenta con equipos de seguridad?	✓		✓		✓	
14	¿Los equipos para el control son los más óptimos?	✓		✓		✓	
	DIMENSIÓN 3:GESTION	Si	No	Si	No	Si	No
15	¿La aduana mantiene una buena organización?	✓		✓		✓	
16	¿Si se pasara una mercadería ilegal al extranjero en las exportaciones, es responsabilidad de la aduanas?	✓		✓		✓	
17	¿La aduana mantiene un liderazgo influyente?	✓		✓		✓	
18	¿La Sunat ha modernizado sus servicios para un mayor control?	✓		✓		✓	
19	¿El mecanismo Exporta fácil creado por la aduanas para que el micro y pequeño empresario pueda acceder a mercados internacionales, ha logrado que se incrementen las exportaciones?	✓		✓		✓	

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

SI EXISTE SUFICIENCIA

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

Apellidos y nombres del juez evaluador: **Mg. Ing. BARRANTES RÍOS EDMUNDO JOSÉ**

DNI: 25651955

Especialidad del evaluador: **DOCENTE METODÓLOGO**



Mg. Ing. Edmundo Barrantes Ríos

07 de Febrero del 2017

¹Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

²Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

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

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

VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE DEPENDIENTE: LAS EXPORTACIONES

N°	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1:TRANSPORTE							
20	¿El transporte marítimo utilizado para las exportaciones es el adecuado?	✓		✓		✓		
21	¿Existen varias empresas que ofrecen su transporte terrestre?.	✓		✓		✓		
22	¿Puede el exportador realizar el llenado del contenedor en un terminal de almacén extraportuario?	✓		✓		✓		
23	¿El manipuleo del contenedor se realiza conforme a lo establecido?	✓		✓		✓		
24	El Transbordo del contenedor es seguro?.	✓		✓		✓		
25	El Transporte del contenedor tiene una guía o ruta?.	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 2-D.2. PRODUCTOS							
26	¿El Centro de acopio de los productos se encuentra en buenas condiciones de almacenamiento?.	✓		✓		✓		
27	¿La Carga en los contenedores es inspeccionada?	✓		✓		✓		
28	¿La grúa pórtico que se utiliza para la descarga de los contenedores, tiene adecuada capacidad de levantamiento?	✓		✓		✓		
29	¿Existen mercancías exceptuadas en las exportaciones?	✓		✓		✓		
30	¿Todas las mercancías pasan por un reconocimiento físico	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 3:SERVICIOS PORTUARIOS							
31	¿La infraestructura del puerto ha incrementado las exportaciones?	✓		✓		✓		

32	¿La Seguridad de los servicios portuarios ayudan al control?	✓		✓		✓	
33	¿Los Servicios de grúa pórtico son seguros?	✓		✓		✓	
34	¿Los Costos son estandarizados en las exportaciones?	✓		✓		✓	
35	¿El patio que es utilizado para el almacenamiento de la mercadería abastece a las empresas que desean exportar sus productos al exterior?	✓		✓		✓	
36	¿Las inspecciones realizadas por la aduana se realizan mediante una estricta supervisión?	✓		✓		✓	
37	¿El Tiempo utilizado en todo el proceso para las exportaciones, satisface al cliente exportador?	✓		✓		✓	
38	¿Existen requisitos para el embalaje de los productos?	✓		✓		✓	

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

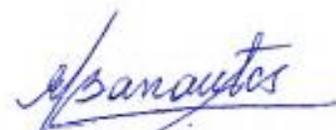
SI EXISTE SUFICIENCIA

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

Apellidos y nombres del juez evaluador: Mg. Ing. BARRANTES RÍOS EDMUNDO JOSÉ

DNI: 25651955

Especialidad del evaluador: DOCENTE METODOLÓGICO



Mg. Ing. Edmundo Barrantes Rios

¹Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

²Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

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

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

07 de Febrero del 2017

VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE INDEPENDIENTE: CONTROL ADUANERO

Nº	DIMENSIONES / items	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1:PROCEDIMIENTOS							
1	¿Las leyes establecidas por aduanas satisfacen a las empresas exportadoras?	✓		✓		✓		
2	¿Las normas del control aduanero son factibles al usuario exportador?	✓		✓		✓		
3	¿Los trabajadores cumplen las directivas establecidas por la aduana?	✓		✓		✓		
4	¿El responsable del control aduanero revisa la mercadería de una manera eficiente?.	✓		✓		✓		
5	¿El tiempo que utilizan para el control satisface al exportador?	✓		✓		✓		
6	¿Los costos satisfacen a las empresas exportadoras?	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 2:LOGISTICA							
7	¿El agente de aduanas está asesorando de una manera eficiente al usuario exportador?.	✓		✓		✓		
8	¿El agente de carga actúa como operador de transporte multimodal sujetándose a las leyes de materia?	✓		✓		✓		
9	¿El agente marítimo es el intermediario en el servicio regular o de la línea?	✓		✓		✓		
10	¿El agente de estiba es el que realiza las faenas de embarque,	✓		✓		✓		

	desembarque, transbordo, movilización de carga de muelle a buque y viceversa?						
11	¿El cliente es el que decide en que almacén guarda su mercadería?	✓		✓		✓	
12	¿La aduana cuenta con buenos equipos logísticos para el control de la mercadería?	✓		✓		✓	
13	¿La Aduana cuenta con equipos de seguridad?	✓		✓		✓	
14	¿Los equipos para el control son los más óptimos?	✓		✓		✓	
	DIMENSIÓN 3:GESTION	Si	No	Si	No	Si	No
15	¿La aduana mantiene una buena organización?	✓		✓		✓	
16	¿Si se pasara una mercadería ilegal al extranjero en las exportaciones, es responsabilidad de la aduanas?	✓		✓		✓	
17	¿La aduana mantiene un liderazgo influyente?	✓		✓		✓	
18	¿La Sunat ha modernizado sus servicios para un mayor control?	✓		✓		✓	
19	¿El mecanismo Exporta fácil creado por la aduanas para que el micro y pequeño empresario pueda acceder a mercados internacionales, ha logrado que se incrementen las exportaciones?	✓		✓		✓	

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

SI EXISTE SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: Aplicable | | Aplicable después de corregir | | No aplicable | |

Apellidos y nombres del juez evaluador: Mg. MIGUEL DE PRIEGO CARBAJAL VÍCTOR MANUEL

DNI: 06722070

Especialidad del evaluador: DOCENTE TEMÁTICO



Mg. Miguel de Priego Carbajal Victor Manuel

¹Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

²Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

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

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

07 de Febrero del 2017

VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE DEPENDIENTE: LAS EXPORTACIONES

N°	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1:TRANSPORTE								
20	¿El transporte marítimo utilizado para las exportaciones es el adecuado?	✓		✓		✓		
21	¿Existen varias empresas que ofrecen su transporte terrestre?	✓		✓		✓		
22	¿Puede el exportador realizar el llenado del contenedor en un terminal de almacén extraportuario?	✓		✓		✓		
23	¿El manipuleo del contenedor se realiza conforme a lo establecido?	✓		✓		✓		
24	El Transbordo del contenedor es seguro?	✓		✓		✓		
25	El Transporte del contenedor tiene una guía o ruta?	✓		✓		✓		
DIMENSIÓN 2:D.2. PRODUCTOS								
26	¿El Centro de acopio de los productos se encuentra en buenas condiciones de almacenamiento?	✓		✓		✓		
27	¿La Carga en los contenedores es inspeccionada?	✓		✓		✓		
28	¿La grúa pórtico que se utiliza para la descarga de los contenedores, tiene adecuada capacidad de levantamiento?	✓		✓		✓		
29	¿Existen mercancías exceptuadas en las exportaciones?	✓		✓		✓		
30	¿Todas las mercancías pasan por un reconocimiento físico	✓		✓		✓		
DIMENSIÓN 3:SERVICIOS PORTUARIOS								
31	¿La infraestructura del puerto ha incrementado las exportaciones?	✓		✓		✓		

32	¿La Seguridad de los servicios portuarios ayudan al control de las exportaciones?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33	¿Los Servicios de grúa pórtico son seguros?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34	¿Los Costos son estandarizados en las exportaciones?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35	¿El pabellón que es utilizado para el almacenamiento de la mercadería abastece a las empresas que desean exportar sus productos al exterior?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36	¿Las inspecciones realizadas por la aduana se realizan mediante una estricta supervisión?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37	¿El Tiempo utilizado en todo el proceso para las exportaciones, satisface al cliente exportador?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38	¿Existen requisitos para el embalaje de los productos?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

SI EXISTE SUFICIENCIA

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

Apellidos y nombres del juez evaluador: Mg. MIGUEL DE PRIEGO CARBAJAL VÍCTOR MANUEL

DNI: 06722070

Especialidad del evaluador: DOCENTE TEMÁTICO



Mg. Miguel de Priego Carbajal Víctor Manuel

¹**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

²**Pertinencia:** Si el ítem pertenece a la dimensión.

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

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

07 de Febrero del 2017

Anexo 5: Matriz de Datos

MATRIZ DE DATA - PEÑA PINTADO																																									
M/P	CONTROL ADUANERO														EXPORTACIONES																			VARIABLE INDEPENDIENTE	VARIABLE DEPENDIENTE						
	PROCEDIMIENTOS						LOGISTICA								GESTION						TRANSPORTE					PRODUCTOS					SERVICIOS PORTUARIOS										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	TOTAL	TOTAL	
1	4	4	4	3	3	3	4	5	5	5	4	3	3	2	3	3	3	4	4	4	4	5	2	3	3	4	3	4	5	4	5	3	4	4	4	3	3	5	69	72	
2	3	4	3	2	4	4	4	4	4	4	2	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	3	3	2	4	4	4	4	4	5	4	2	3	4	4	68	67	
3	3	3	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	2	3	3	3	5	4	3	4	2	4	2	3	3	5	5	3	5	4	5	4	3	2	4	4	61	69	
4	4	5	4	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	2	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	3	5	4	3	3	4	3	2	3	3	4	71	63		
5	3	4	4	3	5	3	3	4	4	3	4	2	4	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	2	3	2	5	5	3	4	3	5	3	3	3	4	5	68	67
6	4	5	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3	4	2	3	4	3	3	4	3	4	4	3	4	2	3	3	3	5	3	3	4	4	3	2	3	2	4	67	62	
7	4	4	4	3	3	4	3	4	4	4	3	2	3	4	2	2	4	4	3	3	5	2	3	3	2	2	5	4	4	4	3	5	3	3	2	3	2	4	64	63	
8	3	5	4	3	4	4	3	5	4	5	4	3	3	2	2	3	4	4	5	4	3	4	2	3	4	3	3	5	3	5	3	5	3	4	3	2	3	5	70	67	
9	4	4	3	2	3	3	3	4	4	4	2	3	3	2	2	4	4	4	3	4	5	3	3	4	3	2	5	4	4	4	3	5	3	3	3	3	4	4	62	69	
10	3	5	4	3	4	4	3	5	4	5	3	2	4	3	2	2	3	4	4	3	4	4	2	3	2	4	3	4	4	3	3	4	4	4	2	3	2	4	67	62	
11	4	5	3	3	4	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	4	2	4	3	3	5	5	4	4	3	5	2	3	3	3	4	68	69	
12	4	4	3	3	4	4	4	5	3	5	4	3	3	2	3	4	4	3	5	4	5	3	4	3	3	2	5	5	4	4	4	2	2	2	2	4	4	69	68		
13	3	3	2	2	4	3	4	3	4	3	4	3	3	2	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	4	5	3	4	4	5	4	3	3	3	3	5	60	69	
14	4	3	3	2	4	4	3	4	4	5	4	2	3	2	2	2	3	4	4	3	3	4	2	3	3	2	2	5	4	3	3	4	2	3	3	4	5	62	62		
15	4	3	3	2	4	3	3	4	4	5	3	2	3	3	2	2	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	2	5	5	3	5	4	3	3	3	3	5	60	71		
16	5	4	4	2	3	3	3	5	4	4	2	3	3	3	3	3	2	4	4	3	5	2	4	4	3	3	5	4	4	3	3	4	2	3	3	3	4	4	64	67	
17	4	3	4	3	4	4	3	5	3	4	3	2	3	2	3	2	4	3	3	3	5	2	4	4	2	3	5	5	3	3	4	5	3	3	2	3	5	62	67		
18	4	4	4	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	2	2	4	4	4	4	5	3	3	4	4	2	5	4	4	4	3	5	2	2	2	4	5	66	69			
19	4	4	4	2	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	2	3	3	5	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	3	3	3	3	4	65	64		
20	4	4	4	3	5	5	4	4	4	5	4	3	3	2	2	3	4	4	3	4	4	2	4	3	3	2	5	4	3	3	5	3	3	2	3	2	5	70	63		
21	4	3	3	2	3	3	3	4	4	5	4	2	3	3	3	2	3	4	4	2	3	3	3	3	2	4	4	3	3	4	3	3	4	3	2	3	2	4	62	60	
22	4	4	4	3	3	3	3	5	3	5	4	2	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	2	3	2	3	5	3	4	5	4	4	3	3	2	2	5	66	61		
23	3	3	4	3	4	4	4	4	3	4	4	2	3	3	3	2	3	3	3	3	4	3	2	4	3	4	3	4	5	3	3	3	5	3	3	2	4	5	62	66	
24	3	3	4	2	4	4	2	5	3	5	4	2	3	2	2	2	3	4	3	4	3	3	3	3	4	2	5	4	4	3	3	4	3	3	2	3	4	60	63		
25	4	4	5	2	4	4	2	3	4	3	4	3	2	4	3	2	3	4	3	3	4	3	4	3	3	2	4	5	3	4	4	4	3	3	3	4	5	63	67		
26	4	3	3	2	4	4	3	3	3	4	4	2	4	2	3	2	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	4	3	4	5	3	3	3	2	3	4	5	60	60		
27	4	3	4	3	4	5	4	4	4	3	4	3	3	2	2	3	4	4	3	2	3	3	4	3	3	3	5	3	3	3	4	3	3	2	4	5	66	64			
28	4	4	3	2	3	4	3	5	4	4	3	3	3	2	2	3	3	5	3	4	2	5	2	3	3	3	4	4	3	4	4	5	3	2	3	3	5	62	65		
29	4	5	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	2	2	4	4	4	3	4	4	2	4	3	4	2	5	5	4	3	4	5	3	2	3	3	5	66	68		
30	4	3	4	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	2	4	4	3	3	4	4	5	2	2	3	3	5	5	3	4	4	4	4	3	3	4	4	63	68		
31	4	3	3	3	4	3	3	5	4	4	3	3	3	3	2	4	4	3	3	2	4	4	3	2	3	4	5	3	5	3	4	4	3	3	3	3	5	66	63		
32	4	3	4	3	4	3	3	3	4	3	2	4	3	3	3	3	4	2	4	3	3	3	2	4	3	4	2	5	4	3	5	3	4	2	2	3	3	5	59	63	
33	4	4	4	3	3	3	3	4	5	4	4	2	3	4	2	2	4	4	4	4	3	3	3	3	2	2	4	5	3	4	3	4	4	2	2	4	5	66	63		
34	3	4	4	2	3	3	4	3	3	5	3	2	4	3	2	3	3	3	4	3	4	4	2	3	4	4	3	5	4	5	4	5	4	2	4	3	4	60	72		
35	3	4	3	2	4	3	3	3	5	3	3	2	3	3	3	3	4	3	3	4	2	4	2	2	2	2	4	4	4	5	3	5	3	3	2	4	2	60	61		
36	4	3	3	2	3	3	4	3	4	4	3	2	3	2	2	4	4	4	3	3	5	3	3	3	3	3	5	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	60	65		
37	4	4	3	3	4	3	3	4	3	5	4	2	3	3	2	3	4	5	3	3	4	2	3	4	3	3	4	5	3	4	3	5	3	2	3	3	2	65	62		
38	5	3	3	2	5	3	4	4	3	3	2	4	4	2	3	3	2	4	4	3	4	3	2	3	4	4	2	5	4	4	5	4	4	3	4	2	3	4	62	67	
39	4	4	3	3	3	3	3	4	4	5	4	2	3	3	2	2	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	5	3	3	2	3	4	64	63			
40	4	3	3	2	3	4	3	4	3	4	4	2	3	4	2	2	4	4	5	3	3	4	3	4	3	3	3	5	5	3	5	4	4	4	3	3	5	63	71		
41	4	4	4	2	3	3	3	4	3	5	3	2	3	2	3	2	3	4	5	3	3	4	2	3	2	3	4	4	3	5	3	5	4	4	2	2	5	62	64		
42	3	3	4	3	5	3	3	4	4	5	4	2	3	3	3	3	4	4	3	3	5	2	3	4	3	3	5	3	2	4	3	4	4	3	3	3	5	66	65		
43	4	3	3	2	4	4	3	4	4	4	3	2	4	2	2	2	4	4	4	4	3	5	2	4	4	3	2	4	5	3	3	4	5	3	2	3	4	60	66		
44	4	4	4	3	3	4	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	5	3	3	5	3	4	3	3	2	4	3	67	65		
45	3	5	3	2	4	1	4	4	3	5	3	2	3	2	3	3	4	4	2	4	3	3	2	4	2	3	3	4	5	4	5	3	5	3	4	2	3	4	60	66	
46	3	2	4	3	4	3	4	5	3	4	3	2	3	2	3	3	3	4	3	2	4	3	4	4	2	3	4	4	4	4	3	4	4	3	2	3	4	61	64		
47	4	4	4	2	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	2	2	5	5	4	4	3	5	4	2	3	3	5	67	66			
48	4	4	3	2	3	3	3	5	5	5	3	2	3																												