

**UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILO VALDIZÁN**  
**ESCUELA DE POST GRADO**



**“EL FACTOR DETERMINANTE QUE INFLUENCIARA EN LO  
ECONOMICO, FINANCIERO Y SOCIAL LA ELABORACION Y  
EJECUCION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CALLAO  
EL AÑO 2014”**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO DE DOCTOR EN CONTABILIDAD**

**TESISTA : MAG. ZEMMER FAUSTO QUIROZ LAGUNA**

**ASESOR : DR. ARTURO RIVERA Y CALDAS**

**HUANUCO-PERÚ**

**2017**

## **DEDICATORIA**

A mis hermanos y hermanas, por comprender mi ímpetu y dedicación en la búsqueda de la Felicidad y el Bienestar Común.

## **AGRADECIMIENTO**

A la Universidad Nacional Hermilio Valdizán por brindarme esta oportunidad y lograr la meta anhelada.

A los docentes, doctores que me han brindado su orientación y apoyo valioso.

A los niños y niñas del Perú profundo.

## RESUMEN

El Objetivo de la presente investigación es determinar el Factor Determinante que Influenciará en lo Económico, Financiero y Social la Elaboración y Ejecución del Transporte Multimodal en el Callao el año 2014, cuya Metodología es del Tipo Descriptivo-Explicativo, Transversal, Correlacional, Retrospectiva. La población es de 1278 empresarios de la zona de influencia del proyecto y la muestra de 296 entre empresarios y profesionales expertos en elaboración de Inversión Pública. Las técnicas de recojo de datos utilizados han sido el fichaje y la encuesta. Los Resultados muestra que los 296 encuestados han respondido de manera contundente que el 32.8% están totalmente de acuerdo que la construcción de un Transporte Multimodal en la Isla San Lorenzo-Callao y es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial pues ello sería una de las grandes obras de inversión pública e inversión privada que generará puestos de trabajo y desarrollo del puerto del País, poniéndolo a la altura de las grandes ciudades del mundo. Se Concluye que con un nivel de significancia del 5% y 16 grados de libertad según la tabla de valores de chi cuadrado tenemos un valor límite de 26.2962, y según el análisis realizado tenemos que el valor de chi cuadrado es de 12,381. Donde se concluye que nuestra hipótesis es aceptada, es decir que el Factor Influyente para la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal en el callao, podrá desarrollar económica, financiera y socialmente nuestro Perú.

Palabras Clave: Transporte Multimodal, mega aeropuerto y terrapuerto, Factor Determinante.

## SUMMARY

The objective of the present investigation is to determine the Determining Factor that will Influence the Development and Execution of Multimodal Transport in Callao in 2014, whose Methodology is Descriptive-Explanatory, Transversal, Correlational, and Retrospective. The population is of 1278 entrepreneurs in the area of influence of the project and the sample of 296 between entrepreneurs and professionals experts in the preparation of Public Investment. The techniques of data collection used have been the signing and the survey. The Results shows that the 296 respondents have responded in a strong way that 32.8% fully agree that the construction of a Multimodal Transport on the Island of San Lorenzo-Callao and is one of the means of facilitating the orderly expansion of world trade. It would be one of the great works of public investment and private investment that will generate jobs and development of the Port of the Country, putting it at the level of the great cities of the world. It is concluded that with a level of significance of 5% and 16 degrees of freedom according to the table of values of chi-square we have a limit value of 26.2962, and according to the analysis we have the value of chi-square is 12.381. Where it is concluded that our hypothesis is accepted, that is to say that the Influencing Factor for the elaboration and execution of the Multimodal Transport in the callao, will be able to develop economically, financially and socially our Peru.

Keywords: Multimodal transport, mega airport and terrapuerto, Determinant Factor.

## INTRODUCCION

La investigación titulada **“El Factor Determinante que Influenciará en lo Económico, Financiero y Social; la Elaboración y Ejecución del Transporte Multimodal en el Callao el año 2014”** está basado de cómo esta inversión pública a gran escala puede generar fuentes de trabajo y desarrollo del país.

Con la propuesta de la construcción de la infraestructura del transporte Multimodal en el cabeza norte de la isla San Lorenzo, ganando terrenos al mar como una obra de inversión pública nacional, se quiere demostrar que una inversión de tal magnitud traerá desarrollo no sólo para el puerto, sino para todo el Perú y sud América; pues ello consistirá en la implementación de infraestructura de primera calidad en tres ejes: un mega aeropuerto, un mega puerto y un mega terrapuerto; los mismos que albergarán una gran cantidad de pequeñas infraestructuras, desde Bancos, restaurantes, hoteles, vías de transporte terrestre, aéreo y marítimo, recepcionando y transportando grandes toneladas de mercancías y productos, empleando tecnología de última generación. La importancia de esta investigación radica en ello; pues, una inversión de tal magnitud es esperada por los pobladores de la Región Callao, así como de toda Lima, pues se convertirá en fuente de generación de puestos de trabajo para miles de personas y aportará económicamente al erario nacional a través del pago de impuestos. Estas inversiones públicas en el Perú como en cualquier otra parte del mundo, bien ejecutados, son fuentes de desarrollo no sólo económico, sino social y culturalmente.

La presente investigación está dividida en cuatro capítulos.

El primer capítulo, abarca el problema de investigación, donde se desarrolla la descripción y la formulación del problema; los objetivos generales y específicos;

así como las hipótesis, las variables, la justificación e importancia, la viabilidad y las limitaciones del estudio.

El segundo capítulo, se ha centrado al estudio del marco teórico, donde se aborda los antecedentes, las bases teóricas, las definiciones conceptuales y las bases epistémicas, los mismos que se han ejecutado en base a las variables de estudio.

El tercer capítulo, trata el marco metodológico de la investigación, donde están el tipo de investigación, el diseño y esquema, así como la población y la muestra de estudio; los instrumentos de recolección de datos y las técnicas utilizadas para el recojo, procesamiento y presentación de datos.

En el cuarto capítulo, se presenta los resultados, donde están los trabajos de campo con aplicación estadística, mediante la distribución de frecuencias y gráficos así como la contrastación de las hipótesis secundarias resaltando la discusión de resultados, donde se consolida la contrastación de los resultados del trabajo de campo con los referentes bibliográficos de las bases teóricas. Así como la contrastación de la hipótesis general y por supuesto el aporte científico de la investigación.

En el capítulo V trata de la discusión de los resultados para demostrar y determinar que el Factor Determinante Influenciará en lo Económico, Financiero y Social la Elaboración y Ejecución del Transporte Multimodal en el Callao el año 2014.

La investigación termina con las conclusiones, las sugerencias, y la bibliografía. El Callao, además de ser una zona rentable y estratégica, debe apuntar a ser un centro urbano moderno que brinde a su población, al país y al mundo mejores espacios para la cultura, el turismo y el comercio.

**INDICE DE TABLAS**

TABLA N° 1: OPERADORES DE TRANSPORTE INTERMODAL	53
TABLA N° 2: TAMAÑO MUESTRAL PARA UNA MEDIA EN UNA POBLACIÓN FINITA O CONOCIDA	97
TABLA N° 3: EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL ES UNO DE LOS MEDIOS DE FACILITAR LA EXPANSIÓN ORDENADA DEL COMERCIO MUNDIAL	99
TABLA N° 4: LOS TRANSPORTES MULTIMODALES ADECUADOS, ECONÓMICOS Y EFICIENTES PERMITEN ATENDER LAS NECESIDADES PARA PROMOVER EL DESARROLLO DE SERVICIOS.	100
TABLA N° 5: EL DESARROLLO ORDENADO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL BENEFICIA A TODOS LOS PAÍSES CON PROBLEMAS ESPECIALES DE LOS PAÍSES DE TRÁNSITO.	101
TABLA N° 6: ESTABLECER CONTRATOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL, ESTABLECERÁ RESPONSABILIDAD A LOS OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL.	102
TABLA N° 7: EL CONVENIO INTERNACIONAL EN BASE A SU REGLAMENTACIÓN Y AL CONTROL DE LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE ES EL FACTOR DETERMINANTE QUE INFLUENCIARÁ EN LO ECONÓMICO, FINANCIERO Y SOCIAL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CALLAO.	103
TABLA N° 8: EL DERECHO DE TODO ESTADO A REGLAMENTAR Y CONTROLAR, EN EL ÁMBITO NACIONAL, LOS OPERADORES Y LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE MULTIMODAL ES LA FORMA CÓMO SE MANEJAN LA VIABILIDAD DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CALLAO.	104
TABLA N° 9: LA NECESIDAD DE TOMAR EN CONSIDERACIÓN LOS INTERESES Y PROBLEMAS ESPECIALES DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO PERMITE OPTIMIZAR LA RELACIÓN COSTO-EFICACIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CALLAO Y LA MÁXIMA UTILIZACIÓN DE LA MANO DE OBRA LOCAL Y DE LOS SEGUROS.	105
TABLA N° 10: PERMITE GARANTIZAR UN EQUILIBRIO ENTRE LOS INTERESES DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y LOS INTERESES DE LOS USUARIOS DE TALES SERVICIOS (TRÁMITES ADUANEROS SEGÚN PROBLEMAS Y OBSTÁCULOS DE LOS PAÍSES DE TRÁNSITO).	106
TABLA N° 11: EL CAMBIO DEMOGRÁFICO AFECTA AL COMERCIO	107
TABLA N° 12: TIENE REPERCUSIONES EN LAS VENTAJAS COMPARATIVAS DE LOS PAÍSES Y EN LA DEMANDA DE IMPORTACIONES.	108

TABLA N° 13: LAS INVERSIONES PUEDEN FACILITAR LA INTEGRACIÓN DE NUEVOS AGENTES EN LAS CADENAS INTERNACIONALES DE SUMINISTRO.	109
TABLA N° 14: LA ACUMULACIÓN DE CAPITAL Y LA GENERACIÓN DE CONOCIMIENTOS Y TECNOLOGÍA TRAEN CONSIGO LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA.	110
TABLA N° 15: PERMITEN QUE LOS PAÍSES ASCIENDAN EN LA CADENA DE VALOR MODIFICANDO SUS VENTAJAS COMPARATIVAS.	111
TABLA N° 16: HAN APARECIDO NUEVOS AGENTES ENTRE LOS PAÍSES QUE IMPULSAN EL PROGRESO TECNOLÓGICO.	112
TABLA N° 17: LOS EFECTOS DE DIFUSIÓN DE LA TECNOLOGÍA SON MÁS FUERTES ENTRE LOS PAÍSES CONECTADOS POR REDES DE PRODUCCIÓN.	113
TABLA N° 18: LOS SERVICIOS PRESTADOS A LAS EMPRESAS DE GRAN INTENSIDAD DE CONOCIMIENTOS APARECEN COMO ELEMENTOS IMPULSORES PRINCIPALES DE LA ACUMULACIÓN DE CONOCIMIENTOS.	114
TABLA N° 19: LA REVOLUCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES MARCA LA ESTRUCTURA DE PRODUCCIÓN Y COMERCIO DE ENERGÍA A MEDIDA QUE LOS PAÍSES SEAN AUTOSUFICIENTES DESDE EL PUNTO DE VISTA ENERGÉTICO.	115
TABLA N° 20: EL AGUA SERÁ UN FACTOR EN LA PARTICIPACIÓN DE LOS ALIMENTOS Y LOS PRODUCTOS AGRÍCOLAS EN EL COMERCIO INTERNACIONAL.	116
TABLA N° 21: POLÍTICA A ESCALA NACIONAL Y MULTILATERAL, ENCAMINADA A REDUCIR LOS COSTOS DEL TRANSPORTE.	117
TABLA N° 22: MEJORAR LA CANTIDAD Y CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PARA FACILITAR EL COMERCIO.	118
TABLA N° 23: CALIDAD DE LAS INSTITUCIONES EN LA OBSERVANCIA DE LOS CONTRATOS COMO FUENTE DE VENTAJAS COMPARATIVAS.	119
TABLA N° 24: ESTADÍSTICOS DE FIABILIDAD	120
TABLA N° 25: TABLA DE CONTINGENCIA FACTOR DETERMINANTE (AGRUPADO) * TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL (AGRUPADO).	121
TABLA N° 26: PRUEBAS DE CHI-CUADRADO	121
TABLA N° 27: DISTRIBUCIÓN CHI CUADRADO X <sup>2</sup> (P = PROBABILIDAD DE ENCONTRAR UN VALOR MAYOR O IGUAL QUE EL CHI CUADRADO TABULADO, N = GRADOS DE LIBERTAD)	122

## INDICE DE GRAFICOS

GRÁFICO N° 1: EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL ES UNO DE LOS MEDIOS DE FACILITAR LA EXPANSIÓN ORDENADA DEL COMERCIO MUNDIAL.	99
GRÁFICO N° 2: LOS TRANSPORTES MULTIMODALES ADECUADOS, ECONÓMICOS Y EFICIENTES PERMITEN ATENDER LAS NECESIDADES PARA PROMOVER EL DESARROLLO DE SERVICIOS.	100
GRÁFICO N° 3: DESARROLLO ORDENADO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL BENEFICIA A TODOS LOS PAÍSES CON PROBLEMAS ESPECIALES DE LOS PAÍSES DE TRÁNSITO.	101
GRÁFICO N° 4: PORCENTAJE CONTRATOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL	102
GRÁFICO N° 5: PORCENTAJE SOBRE EL CONVENIO INTERNACIONAL EN BASE A SU REGLAMENTACIÓN Y AL CONTROL DE LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE	103
GRÁFICO N° 6: EL DERECHO DE TODO ESTADO A REGLAMENTAR Y CONTROLAR	104
GRÁFICO N° 7: LA NECESIDAD DE TOMAR EN CONSIDERACIÓN LOS INTERESES Y PROBLEMAS ESPECIALES DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO	105
GRÁFICO N° 8: PORCENTAJE SOBRE SI PERMITE GARANTIZAR UN EQUILIBRIO ENTRE LOS INTERESES DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL.	106
GRÁFICO N° 9: EL CAMBIO DEMOGRÁFICO AFECTA AL COMERCIO	107
GRÁFICO N° 10: TIENE REPERCUSIONES EN LAS VENTAJAS COMPARATIVAS DE LOS PAÍSES Y EN LA DEMANDA DE IMPORTACIONES.	108
GRÁFICO N° 11: PORCENTAJE SOBRE LAS INVERSIONES PUEDEN FACILITAR LA INTEGRACIÓN DE NUEVOS AGENTES EN LAS CADENAS INTERNACIONALES DE SUMINISTRO.	109
GRÁFICO N° 12: PORCENTAJE SOBRE LA ACUMULACIÓN DE CAPITAL Y LA GENERACIÓN DE CONOCIMIENTOS Y TECNOLOGÍA.	110

GRÁFICO N° 13: PORCENTAJE DE QUE LOS PAÍSES PERMITEN QUE ASCIENDAN EN LA CADENA DE VALOR MODIFICANDO SUS VENTAJAS COMPARATIVAS.	111
GRÁFICO N° 14: HAN APARECIDO NUEVOS AGENTES ENTRE LOS PAÍSES QUE IMPULSAN EL PROGRESO TECNOLÓGICO.	112
GRÁFICO N° 15: LOS EFECTOS DE DIFUSIÓN DE LA TECNOLOGÍA SON MÁS FUERTES ENTRE LOS PAÍSES CONECTADOS POR REDES DE PRODUCCIÓN.	113
GRÁFICO N° 16: LOS SERVICIOS PRESTADOS A LAS EMPRESAS DE GRAN INTENSIDAD DE CONOCIMIENTOS APARECEN COMO ELEMENTOS IMPULSORES PRINCIPALES DE LA ACUMULACIÓN DE CONOCIMIENTOS	114
GRÁFICO N° 17: LA REVOLUCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES MARCA LA ESTRUCTURA DE PRODUCCIÓN Y COMERCIO.	115
GRÁFICO N° 18: EL AGUA SERÁ UN FACTOR EN LA PARTICIPACIÓN DE LOS ALIMENTOS Y LOS PRODUCTOS AGRÍCOLAS EN EL COMERCIO INTERNACIONAL.	116
GRÁFICO N° 19: POLÍTICA A ESCALA NACIONAL Y MULTILATERAL, ENCAMINADA A REDUCIR LOS COSTOS DEL TRANSPORTE	117
GRÁFICO N° 20: MEJORAR LA CANTIDAD Y CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PARA FACILITAR EL COMERCIO.	118
GRÁFICO N° 21: CALIDAD DE LAS INSTITUCIONES EN LA OBSERVANCIA DE LOS CONTRATOS COMO FUENTE DE VENTAJAS COMPARATIVAS	119
GRÁFICO N° 22: DISTRIBUCIÓN CHI CUADRADO	121

## CONTENIDO

<i>DEDICATORIA</i> .....	<i>II</i>
<i>AGRADECIMIENTO</i> .....	<i>III</i>
<i>RESUMEN</i> <i>IV</i>	
<i>SUMMARY</i> <i>V</i>	
<i>INTRODUCCION</i> .....	<i>VI</i>
<i>INDICE DE TABLAS</i> .....	<i>VIII</i>
<i>INDICE DE GRAFICOS</i> .....	<i>X</i>
<i>CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN</i> .....	<i>15</i>
<i>1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA</i> .....	<i>15</i>
<i>1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA</i> .....	<i>16</i>
<i>1.2.1 PROBLEMA GENERAL</i> .....	<i>16</i>
<i>1.2.2 PROBLEMAS ESPECÍFICOS:</i> .....	<i>16</i>
<i>1.3 OBJETIVOS</i> .....	<i>17</i>
<i>1.3.1 OBJETIVO GENERAL:</i> .....	<i>17</i>
<i>1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</i> .....	<i>17</i>
<i>1.4 HIPÓTESIS Y/O SISTEMA DE HIPÓTESIS</i> .....	<i>17</i>
<i>1.4.1 HIPÓTESIS PRINCIPAL</i> .....	<i>17</i>
<i>1.5 VARIABLES E INDICADORES DE LA INVESTIGACIÓN</i> .....	<i>18</i>
<i>1.5.1 VARIABLE INDEPENDIENTE:</i> .....	<i>18</i>
<i>1.5.2 VARIABLE DEPENDIENTE</i> .....	<i>18</i>
<i>1.5.3 OPERACIONALIZACION DE VARIABLES</i> .....	<i>18</i>
<i>1.6 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA</i> .....	<i>21</i>
<i>1.7 VIABILIDAD</i> .....	<i>22</i>
<i>1.8 LIMITACIONES</i> .....	<i>22</i>
<i>CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO</i> .....	<i>23</i>
<i>2.1 ANTECEDENTES INTERNACIONALES</i> .....	<i>23</i>
<i>2.2 CONCEPTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL</i> .....	<i>25</i>
<i>2.3 VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL</i> - .....	<i>25</i>
<i>2.4 EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN AMÉRICA LATINA</i> .....	<i>26</i>
<i>2.5 CONTRATOS TRADICIONALES DE TRANSPORTE</i> .....	<i>29</i>
<i>2.5.1 TRANSPORTE UNIMODAL</i> .....	<i>29</i>
<i>2.5.2 TRANSPORTE SEGMENTADO</i> .....	<i>29</i>
<i>2.5.3 TRANSPORTE COMBINADO</i> .....	<i>30</i>
<i>2.5.4 CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL</i> .....	<i>31</i>
<i>1. INFRAESTRUCTURA PARA TRANSPORTE MULTIMODAL</i> .....	<i>31</i>
<i>2. OPERACIÓN LOGÍSTICA</i> .....	<i>32</i>
<i>3. MARCO JURÍDICO</i> .....	<i>32</i>

2.6	<i>DEFINICIONES</i> .....	34
2.7	<i>PRINCIPIOS BASICOS</i> .....	35
2.8	<i>REQUISITOS PARA OPERAR</i> .....	35
2.9	<i>INFORMACIÓN ESTADÍSTICA</i> .....	36
2.10	<i>AMBITO DE APLICACIÓN</i> .....	36
2.11	<i>BASES TEORICAS</i> .....	40
	2.11.1 <i>CLASIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE</i> .....	40
	2.11.2 <i>EL TRANSPORTE MULTIMODAL</i> .....	42
	2.11.3 <i>EL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL</i> .....	43
	2.11.4 <i>CONTRATACIÓN DE TRANSPORTE MULTIMODAL</i> .....	44
	2.11.5 <i>ESTRUCTURA DE COSTOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL</i> .....	45
2.12	<i>BENEFICIOS DEL USO DE TRANSPORTE MULTIMODAL</i> .....	46
2.13	<i>DIFERENCIA ENTRE TRANSPORTE COMBINADO Y TRANSPORTE MULTIMODAL</i> .....	47
2.14	<i>LAS VENTAJAS DEL TRANSPORTE INTERMODAL</i> .....	48
2.15	<i>LAS REDES DE TRANSPORTE INTERMODAL</i> .....	51
2.16	<i>CADENA DE TRANSPORTE PUERTA A PUERTA</i> .....	53
2.17	<i>NUEVAS TECNOLOGÍAS PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE INTERMODAL</i> .....	54
<b>CAPÍTULO III: METODOLOGIA</b> .....		96
3.1	<i>TIPO DE INVESTIGACIÓN</i> .....	96
3.2	<i>DISEÑO Y ESQUEMA DE LA INVESTIGACIÓN</i> .....	96
3.3	<i>POBLACIÓN Y MUESTRA</i> .....	97
	3.3.1 <i>Población:</i> .....	97
	3.3.2 <i>Muestra:</i> .....	97
3.4	<i>INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS</i> .....	97
3.5	<i>TÉCNICAS DE RECOJO, PROCESAMIENTO Y PRESENTACIÓN DE DATOS</i> ..	98
<b>CAPÍTULO IV: RESULTADOS</b> .....		99
4.1	<i>ESTADISTICA DESCRIPTIVA: ELABORACIÓN Y EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CALLAO</i> .....	99
4.2	<i>ESTADISTICA DESCRIPTIVA: FACTOR DETERMINANTE QUE INFLUENCIARÁ EN LO ECONÓMICO, FINANCIERO Y SOCIAL</i> .....	107
4.2	<i>CONTRASTACIÓN DE LAS HIPÓTESIS</i> .....	120
	4.2.1 <i>ANÁLISIS DE FIABILIDAD</i> .....	120
	4.2.2 <i>Tabla de contingencia FACTOR determinante y Transporte Multimodal Internacional</i> .....	121
	4.2.3 <i>ANÁLISIS Y DISCUSIÓN:</i> .....	122
	4.2.4 <i>CONCLUSION:</i> .....	122
<b>CAPITULO V: DISCUSIÓN DE RESULTADOS</b> .....		123
5.1	<i>CONTRASTACIÓN DE LOS RESULTADOS</i> .....	123
5.2	<i>CONTRASTACIÓN DE LA HIPÓTESIS PRINCIPAL</i> .....	126

<i>CONCLUSIONES</i> .....	129
<i>RECOMENDACIONES</i> .....	131
<i>BIBLIOGRAFIA</i> .....	132
<i>ANEXOS</i> 134	
<i>ANEXO N° 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA</i> .....	135
<i>ANEXO N° 2 TRANSPORTE MULTIMODAL</i> .....	137
<i>ANEXO N° 3: INNOVACIÓN TECNOLÓGICA EN EL TRANSPORTE INTERMODAL</i> 143	
<i>ANEXO N° 4: DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL</i> .....	155

## **CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

### **1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA**

En el transporte multimodal internacional intervienen al menos dos medios de transporte diferentes, mediante un único contrato entre las partes (el llamado contrato de transporte multimodal). El usuario contrata a un operador logístico para que este traslade una carga desde origen hasta su destino final, y en el que es necesario utilizar más de un tipo de vehículo, articulando diversos modos de transporte para realizar una entrega puerta a puerta, y debe cumplir dos características:

La utilización de un solo documento de transporte, el FIATA Bill of Lading (FBL), a diferencia del transporte intermodal, en el que se emite un documento por cada medio de transporte.

No debe existir ruptura de carga, es decir, no puede separarse la mercancía durante el trayecto.

El transporte multimodal está ligado a la aparición de unidades de carga que pueden trasladarse en diversos medios de transporte sin que haya ruptura de carga.

El contenedor es un recipiente de carga que permite el transporte marítimo y terrestre. Tiene la característica de ser estanco y proteger contra las inclemencias meteorológicas. Además, los contenedores están estandarizados según la normativa ISO 668.

La caja móvil o swap, es una unidad de carga para el transporte de mercancías que tiene un tamaño apropiado para ferrocarril y carretera. Se diferencia de los contenedores en que estos no están adaptados para ser transportados por camiones, mientras que la caja móvil sí lo está.

Un gran barco de carga no puede entrar a puertos pequeños a recoger mercancía, por eso es necesario se haga llegar la mercancía a los puertos grandes, para ello, se traslada la mercancía desde el punto de origen hasta el puerto mediante transporte en carretera o ferrocarril. Puede ser necesaria la combinación de transporte por carretera y ferrocarril por diversos motivos, también la posibilidad de transporte aéreo, perfecto para

el traslado de mercancías que requieren de rapidez de entrega o que tienen cierta urgencia.

Contar con un único interlocutor durante todo el proceso, sin tener que contratar a diferentes operadores logísticos, permitirá tener ahorros en costes administrativos al realizar un único contrato, y reducir problemas de comunicación en algún punto del transporte y que se produzca la pérdida de mercancías.

Al no existir ruptura de carga, se reducen los tiempos, costes de manipulación, mayor certeza de la fecha de entrega, ya que será el operador logístico quien nos aconseje sobre la ruta o la combinación de medios que nos resulte más rápida y competitiva para nuestra entrega, por lo que se reducen los costes y los plazos.

Resumiendo manifestamos que el transporte multimodal resulta muy útil en el caso del traslado de mercancías a nivel internacional por la comodidad de contar con un único operador logístico, y la reducción de costes que supone firmar un solo contrato. La rapidez en la entrega y el menor coste permite que el usuario de transporte multimodal pueda ofrecer sus productos a un precio más competitivo y responder con mayor agilidad a las demandas del mercado.

## **1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

### **1.2.1 PROBLEMA GENERAL**

¿Es el Factor Determinante que influenciará en lo Económico, Financiero y Social la Elaboración y Ejecución del Transporte Multimodal en el Callao el año 2014?

### **1.2.2 PROBLEMAS ESPECÍFICOS:**

- ✓ ¿Cómo se manejan la elaboración del Transporte Multimodal internacional?
- ✓ ¿De qué manera se están llevando a cabo la viabilidad del Transporte Multimodal internacional?

- ✓ ¿Cómo Optimizar y equilibrar la relación costo-eficacia del Transporte Multimodal en el callao y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros locales?

### **1.3 OBJETIVOS**

#### **1.3.1 OBJETIVO GENERAL:**

Determinar el Factor Determinante que Influenciará en lo Económico, Financiero y Social la Elaboración y Ejecución del Transporte Multimodal en el Callao el año 2014.

#### **1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- ✓ Determinar la forma cómo se manejan la viabilidad del Transporte Multimodal internacional.
- ✓ Establecer por qué resulta importante la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal internacional.
- ✓ Optimizar y equilibrar la relación costo-eficacia del Transporte Multimodal en el callao y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros locales

### **1.4 HIPÓTESIS Y/O SISTEMA DE HIPÓTESIS.**

#### **1.4.1 HIPÓTESIS PRINCIPAL**

Hi: Si se determina el Factor Influyente para la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal en el callao, entonces se podrá desarrollar económica, financiera y socialmente el Perú.

Ho: Si se determina el Factor Influyente para la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal en el callao, entonces NO se podrá desarrollar económica, financiera y socialmente el Perú.

## 1.5 VARIABLES E INDICADORES DE LA INVESTIGACIÓN.

### 1.5.1 VARIABLE INDEPENDIENTE:

X = Elaboración y Ejecución del Transporte Multimodal en el Callao

Indicadores:

- X1 : El transporte multimodal internacional
- X2 : Convenio internacional
- X3 : Problemas en países en tránsito.
- X4 : Contratos de transporte multimodal
- X5 : Promover el desarrollo de servicios.
- X6 : Reglamentar y controlar transporte multimodal
- X7 : Intereses y problemas de países en desarrollo
- X8 : Intereses de proveedores de servicios de transporte multimodal.

### 1.5.2 VARIABLE DEPENDIENTE

Y = Factor Determinante que Influenciará en lo Económico, Financiero y Social

Indicadores:

- Y1 : La demografía
- Y2 : La inversión
- Y3 : La tecnología
- Y4 : Los recursos energéticos y demás recursos naturales.
- Y5 : Los costos del transporte
- Y6 : El marco institucional

### 1.5.3 OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

La operacionalización se muestra en la Tabla N° 1

### TABLA Nº 1: OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

**TITULO:** EL FACTOR DETERMINANTE QUE INFLUENCIARA EN LO ECONOMICO, FINANCIERO Y SOCIAL LA ELABORACION Y EJECUCION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CALLAO EL AÑO 2014”

VARIABLES	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	ITEM	INSTRUM	TIPO VAR.	ESCALA
VI = V1 Elaboración y Ejecución del Transporte Multimodal en el Callao	El transporte multimodal resulta muy útil en el caso del traslado de mercancías a nivel internacional por la comodidad de contar con un único operador logístico, y la reducción de costes que supone firmar un solo contrato. La rapidez en la entrega y el menor coste permite que el usuario de transporte multimodal pueda ofrecer sus productos a un precio más competitivo y responder con mayor agilidad a las demandas del mercado.	En el transporte multimodal internacional intervienen al menos dos medios de transporte diferentes, mediante un único contrato entre las partes (el llamado contrato de transporte multimodal). El usuario contrata a un operador logístico para que este traslade una carga desde origen hasta su destino final, y en el que es necesario utilizar más de un tipo de vehículo, articulando diversos modos de transporte para realizar una entrega puerta a puerta	El transporte multimodal internacional	El transporte multimodal internacional es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial.	Encuesta Observación	Cualitativa Politémica	Ordinal
			Convenio internacional	El Convenio internacional en base a su reglamentación y al control de las operaciones de transporte es el Factor Determinante que Influenciará en lo Económico, Financiero y Social del Transporte Multimodal en el Callao			
			Problemas en países en tránsito.	El desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional beneficia a todos los países con problemas especiales de los países de tránsito.			
			Contratos de transporte multimodal	Establecer contratos de transporte multimodal internacional, establecerá responsabilidad a los operadores de transporte multimodal.			
			Promover el desarrollo de servicios.	Los transportes multimodales adecuados, económicos y eficientes permitan atender las necesidades para promover el desarrollo de servicios.			
			Reglamentar y controlar transporte multimodal	El derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, los operadores y las operaciones de transporte multimodal es la forma cómo se manejan la viabilidad del Transporte Multimodal en el callao.			
			Intereses y problemas de países en desarrollo	La necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo permite optimizar la relación costo-eficacia del Transporte Multimodal en el callao y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros locales.			
			Intereses de proveedores de servicios de transporte multimodal.	Permite garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios (trámites aduaneros según problemas y obstáculos de los países de tránsito)			
VD = V2 Factor Determinan	El Comercio Internacional es el intercambio de bienes y servicios entre países y todo lo referente a este proceso. El C.I. aumenta el posible mercado de los bienes que produce cierta economía, y	El comercio internacional se realiza utilizando divisas y está sujeto a regulaciones adicionales que establecen los participantes en el intercambio y los gobiernos de sus países de origen. Al	La demografía	El cambio demográfico afecta al comercio	Encuesta Observación	Cualitativa Politémica	Nominal
				Tiene repercusiones en las ventajas comparativas de los países y en la demanda de importaciones			
			La inversión	Las inversiones pueden facilitar la integración de nuevos agentes en las cadenas internacionales de suministro.			
				La acumulación de capital y la generación de conocimientos y tecnología trae consigo la inversión extranjera directa			

te que Influenciará en lo Económico, Financiero y Social	determina las relaciones entre países. El comercio internacional está determinado por la capacidad de producción y especialización de un país respecto a la necesidad de un producto de parte de otro, balanceados por el manejo de la importación y exportación	realizar operaciones comerciales internacionales, los Países involucrados se benefician mutuamente al posicionar mejor sus productos, e ingresar a mercados extranjeros, que no se puede hablar tan sólo de intercambio de bienes sino de programas de integración.		Permiten que los países asciendan en la cadena de valor modificando sus ventajas comparativas			
			La tecnología	Han aparecido nuevos agentes entre los países que impulsan el progreso tecnológico.			
				Los efectos de difusión de la tecnología son más fuertes entre los países conectados por redes de producción.			
				Los servicios prestados a las empresas de gran intensidad de conocimientos aparecen como elementos impulsores principales de la acumulación de conocimientos			
			Los recursos energéticos y demás recursos naturales.	La revolución de los recursos naturales marca la estructura de producción y comercio de energía a medida que los países sean autosuficientes desde el punto de vista energético.			
				El agua será un factor en la participación de los alimentos y los productos agrícolas en el comercio internacional.			
			Los costos del transporte	Política a escala nacional y multilateral, encaminadas a reducir los costos del transporte			
				Mejorar la cantidad y calidad de la infraestructura de transporte para facilitar el comercio			
			El marco institucional	Calidad de las instituciones en la observancia de los contratos como fuente de ventajas comparativas.			

## 1.6 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA.

En estos tiempos por la globalización aumenta el intercambio de información, las telecomunicaciones, y el transporte cumplen un rol preponderante, logrando un movimiento incontrolable de personas y cosas materiales.

Es necesario el desarrollo integral y sostenido de las regiones de nuestro país porque depende de sus relaciones con las demás naciones a través de medios de transportes ágiles y eficaces, y que mejor el transporte multimodal por vía terrestre, marítimo y aéreo.

El desarrollo tecnológico de un estado deberá planificarse dentro de una normativa que actualmente se está tornando indispensable tomando en consideración la iniciativa de este tipo de transporte multimodal.

La alta competitividad del mercado mundial se ha convertido en el eje principal en la toma de decisiones del comercio internacional. En los esquemas de integración se constata una interesante y constante diversificación de esta manera potenciándose la afluencia de los socios al mercado regional, nacional y mundial, y aumentando la competitividad haciéndose el costo del transporte de una forma estratégica para la competitividad, y mejor aun aprovechando los aranceles.

La investigación se justifica, porque tenemos que empezar a repensar en el día a día haciendo cosas distintas para ser competitivo en un mundo globalizado con un desarrollo integral y sostenido de todas nuestras regiones tomando como punto de partida la región Callao, y que todos los factores que acabamos de mencionar en los acápite anteriores, amarrados con los avances científicos y tecnológicos, permitirá una alta competitividad de nuestro país en la esfera global, y de no trabajar de forma planificada a través de las diversas instituciones del estado se generaría un conflicto de leyes al combinarse distintas formas de transporte y se tendrían dificultades en cuanto a su adecuación e implementación. El contenedor aparece como instrumento hábil para el traslado de carga, surgiendo como una necesidad técnica para el traslado de un lugar a otro de las mercancías. Es importante la investigación porque permitirá plasmar los conocimientos y experiencias sobre el mega puerto, el aeropuerto y el terrapuerto en el callao.

## **1.7 VIABILIDAD**

La ejecución de la presente investigación ha sido viable, pues se ha contado con la capacidad económica para realizar los gastos que ocasionen la necesidad de los recursos materiales y financieros. Así como la buena orientación recibida durante los seminarios. Por otro lado, ha sido posible, ya que hoy en día están en auge la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal en el Callao.

Esta investigación es viable porque los resultados obtenidos serán utilizados como modelo de gestión para la generación de proyectos de inversión pública a nivel nacional, por las municipalidades, gobiernos locales y los ministerios.

## **1.8 LIMITACIONES**

Las limitaciones que han afectado el trabajo de investigación han sido:

Falta de accesibilidad y mucho hermetismo de las autoridades que resguardan la Isla San Lorenzo así como nuestro litoral Peruano.

No se han encontrado trabajos de investigación que analicen simultáneamente las variables, pero que todos ellos han sido superados en forma oportuna aplicando diversas estrategias.

## CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

### 2.1 ANTECEDENTES INTERNACIONALES

(CEPAL, 2009) La implementación de este sistema es considerada una combinación exitosa entre los sistemas de transporte terrestre y acuático entre Asunción del Paraguay y Montevideo, República Oriental del Uruguay. El uso de las vías de navegación interior, la infraestructura, las embarcaciones en el transporte fluvial y su capacidad para el transporte en grandes escalas y de vehículos de transporte terrestre, dentro de las cadenas logísticas. En base a experiencias en la Unión Europea, el estudio analiza las condiciones bajo las cuales el RoRo se podría desarrollar como un sistema de transporte complementario a los sistemas existentes. El estudio cubre dos aspectos: 1) la proposición de un sistema de transporte que es sostenible y que a la misma vez mejora potencialmente la productividad de los factores y la competitividad de las economías, al tiempo que tiende a crear mejores condiciones para el desarrollo social y 2) es un aporte concreto al mejoramiento de la situación de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

(Rubiato & Hoffmann, 2000) El año 1999 terminó para el transporte intermodal latinoamericano con un panorama complejo en el que contrastan los múltiples planes destinados a lograr mejores servicios e infraestructuras de transporte y las realidades económicas y de otra índole que interfieren en la ansiada progresión. La crisis de principios de año, el fracaso de la Cumbre de la OMC en Seattle, las dificultades internas en el Mercosur, la interrupción de la continuidad de servicios de transporte carretero en la frontera entre Colombia y Venezuela, la nueva postergación del cumplimiento de los plazos establecidos en el NAFTA para el acceso de los transportistas mexicanos al espacio estadounidense, son algunos ejemplos del entorno que influye en los servicios de transporte. A pesar de todo, se registraron ciertas iniciativas que se comentan a continuación. En las Américas. En septiembre de 1999, en la Habana, Cuba, se realizó, el IV Encuentro de Ministros de Transporte y Obras Públicas de Iberoamérica y el Caribe en el que se presentaron propuestas consistentes en estudiar el comercio y los flujos de transporte que se dan entre Europa, América Latina y el Caribe, y en realizar talleres de difusión de las soluciones adoptadas

en materia de plataformas intermodales en las Américas. La iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental, por su parte, ha conocido un lento desarrollo de actividades y todavía queda pendiente la definición de su órgano ejecutivo. En América del Sur. La integración de los sistemas de transporte constituye objetivos centrales de las reuniones ministeriales. Sin embargo, algunos de los principios y prácticas que presiden las normas terrestres vigentes en el Cono Sur y la Comunidad Andina, constituyen obstáculos hacia la consecución de esta meta. Muchos puertos esperan poder beneficiarse de la tendencia hacia más tráfico de transbordo y tránsito, así generando nuevos negocios portuarios de un "puerto pivote". En 1999, uno de los principales acontecimientos en la Región relacionado con el transporte marítimo y puertos, fue el traspaso del Canal de Panamá a la administración del Gobierno de este país.

(UNIDAS, 1979) El transporte multimodal internacional es un tipo de transporte en el que intervienen al menos dos medios de transporte diferentes, mediante un único contrato entre las partes (el llamado contrato de transporte multimodal). Se trata de un tipo de transporte por el que un usuario contrata a un operador logístico para que este traslade una carga desde origen hasta su destino final, y en el que es necesario utilizar más de un tipo de vehículo. El operador se encarga de articular los diversos modos de transporte para realizar una entrega puerta a puerta. Para que el transporte multimodal pueda ser denominado así, además de utilizar varios medios de transporte diferentes, tiene que cumplir dos características más:

- La utilización de un solo documento de transporte, el FIATA Bill of Lading (FBL), a diferencia del transporte intermodal, en el que se emite un documento por cada medio de transporte.
- Además, no debe existir ruptura de carga, es decir, no puede separarse la mercancía durante el trayecto.

Debido a esta última característica, el transporte multimodal está ligado a la aparición de unidades de carga que pueden trasladarse en diversos medios de transporte sin que haya ruptura de carga. Algunas de estas unidades son el contenedor y la caja móvil (o swap). El contenedor es un recipiente de carga que permite el transporte marítimo y terrestre. Tiene la característica de ser estanco y proteger contra las inclemencias

meteorológicas. Además, los contenedores están estandarizados según la normativa ISO 668.

La caja móvil o swap, por su parte, es una unidad de carga para el transporte de mercancías que tiene un tamaño apropiado para ferrocarril y carretera. Se diferencia de los contenedores en que estos no están adaptados para ser transportados por camiones, mientras que la caja móvil sí lo está.

## **2.2 CONCEPTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

Conforme lo estipula la Convención de las Naciones Unidas de 1980 sobre Transporte Internacional Multimodal de Mercancías, se define así: "El transporte de mercancía utilizando, al menos dos modos de transporte diferentes, cubierto por un contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas, hasta un sitio designado para entrega, situado en un país diferente"

Se sostiene la autonomía plena de las reglas del Transporte multimodal, se caracterizan por las relaciones entre el cargador o el expedidor de la mercadería y el responsable de organizar su transporte en diferentes modos hasta su entrega en destino al consignatario, justificarían este criterio.

Hoy el contrato se habilita en un solo documento, que hace más fácil la negociación de la carta de crédito abierta por el importador para pagar el precio de la mercadería adquirida en otra plaza. Anteriormente el cargador exportador debía esperar recibir el conocimiento de embarque a fin de poder cobrar su crédito, varios días después de la salida de la mercadería de su punto de origen, con lo que significa esto en los costos finales de la operación.

## **2.3 VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.-**

Se dice que hay ventajas comparativas desde el punto de vista en lo que se refiere al tratamiento de la mercadería y las formas contractuales. Dándole mayor seguridad a la carga y al transporte simplificándose la carga y la descarga aminorándose los tramites que beneficia al cargador.

Entre las desventajas se pueden mencionar:

- 1) El impacto económico; al adaptarse un nuevo cambio en la tecnología se produce un desfase económico notándose una imposibilidad de enfrentarse a los avances tecnológicos afectando de esta manera el comercio exterior.
- 2) El impacto social; al producirse la industrialización con las tecnologías de última generación desplaza a miles de trabajadores produciéndose este cáncer mundial que es el desempleo en el mundo invirtiendo los países en altas capacitaciones y manejo de estas tecnologías por parte de los trabajadores.
- 3) Se debilita el estado al no aplicarse una política de regulación y transporte multimodal.

La posibilidad de elección de aquellos por el cargador cedería a favor de los que eligiese el OTM contratante de ello se incrementan los costos de servicios afectando el comercio de los países en desarrollo y desequilibrando su balanza de pagos.

## **2.4 EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN AMÉRICA LATINA.**

En la década del 60 en adelante se empieza a notar una integración jurídica, asociados a grandes proyectos de integración física de los estados. Se han formado bloques regionales y subregionales, desarrollándose interconexiones bioceánicas como vinculaciones fronterizas.

El Tratado de Asunción aprobó en Ouro Preto /94 el Acuerdo de Transporte Multimodal en el ámbito del MERCOSUR, protocolizado en Montevideo, en el mismo año, constituyéndose a partir de ese momento el Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de mercancía.

Se Formula una serie de definiciones inocuas siguiendo conceptos ya establecidos en otras legislaciones internacionales, lo cual podría traer aparejado algunos inconvenientes. Instaura un sistema de responsabilidad para el desarrollo y crecimiento de los pueblos, porque permite a productores, llegar a lo que fuera imposible o muy difícil, pero debe ir acompañado de un crecimiento en las legislaciones y en ésta materia la Argentina sancionó su ley pero la misma adolece de algunos

inconvenientes que podrán ser salvados en el futuro, sin perder de vista los intereses de todas las partes involucradas, y que el desarrollo de los pueblos no se logrará si previamente no se logra el desarrollo de los hombres que forman parte de esa población que quiere crecer.

### **REQUERIMIENTOS DEL MERCADO**

Los contratos de transporte se diferencian unos de otros, fundamentalmente, en la responsabilidad en la coordinación de la operación de transporte y en la responsabilidad sobre la carga.

A nivel internacional, las transacciones comerciales se realizan bajo los INCOTERMS, que son las diferentes posibilidades de realizar un intercambio comercial internacional, donde además de precisar las características de la mercancía y quien asume los costos del transporte, se determina el lugar en el cual la responsabilidad sobre esta pasa del vendedor al comprador.

Los contratos de transporte tienden a ajustarse al INCOTERM con el cual han sido negociadas las mercancías, de acuerdo con el contrato de compra venta.

Lo que se podría llamar, la internacionalización de los contratos, aprovechando las ventajas competitivas del transporte para convertirlas en ventajas competitivas en las mercancías que se están trasladando. Llamándose Operaciones Logísticas del Transporte.

Las formas tradicionales del transporte, el generador de la carga debe hacer seguimiento a sus mercancías, dedicando esfuerzos, recursos y perdiendo nivel de concentración en sus procesos productivos.

Las formas modernas de contratar el servicio de transporte permite a los generadores de carga concentrarse en elevar sus niveles de productividad, para incrementar su competitividad en los mercados internacionales. El Transportador moderno, es un asesor del generador de la carga, es quien coordina todo el proceso y asume toda la responsabilidad desde la bodega del comprador hasta la bodega del vendedor. La gran riqueza del transportador moderno es el conocimiento del mercado, el conocimiento de las operaciones de transporte y un sistema de información que le permite, entre otros, estar en contacto con toda su red de agentes y estar actualizado de las nuevas exigencias que surjan en los diferentes lugares por donde presta servicio.

La conformación de bloques económicos y la tendencia de abolir las barreras comerciales a nivel continental, han obligado a los países del mundo a crear y buscar ventajas competitivas para enfrentarse en condiciones cada vez más favorables en los mercados internacionales.

Las ventajas comparativas con que cuenta cada país, dependen en gran medida, de la abundancia de ciertos factores productivos, como son el trabajo y los recursos naturales, así como condiciones climáticas que favorecen determinados procesos. Las ventajas comparativas se identifican fácilmente y suelen ser estáticas, al menos en el corto plazo, y algunas de ellas inmodificables. Colombia tiene ventajas comparativas en clima y suelos para producir café suave.

La mano de obra abundante y barata era una importante ventaja comparativa, que se argumentaba, hace algunos años, para atraer inversión extranjera. Las ventajas comparativas aportan a la competitividad pero no son suficientes.

Las ventajas competitivas son de carácter dinámico, es decir varían con el tiempo y se alcanzan con los procesos de modernización. En relación con la fuerza de trabajo laboral la ventaja competitiva es contar con bajos niveles de desempleo y mano de obra calificada.

Aquellos países que sean más exitosos en desarrollar ventajas competitivas en sectores donde realmente se necesitan, se beneficiarán en mayor grado del libre comercio. Por el contrario, aquellos países que fallen en identificar y promover sus sectores competitivos se verán perjudicados con el libre comercio, pues la competencia internacional tenderá a desplazar a los productores nacionales de aquellos bienes que compiten con las importaciones.

El Transporte Multimodal, acompañado de los servicios agregados que facilitan su operatividad, es un requisito sin el cual no es posible mejorar los niveles de competitividad de nuestros productos en los mercados internacionales.

El Transportador Multimodal debe desenvolverse con mentalidad empresarial, con un gran conocimiento del mercado y de sus exigencias para que realmente se encuentre en condiciones de asesorar a sus clientes.

Un Transportador Multimodal debe conocer no solo la operación física de su actividad sino las normas y reglamentos que establecen las condiciones, requisitos, restricciones y exigencias en los países donde van a operar.

Este transporte moderno, requiere actualmente dinamismo, centrando su fuerza en el mundo del conocimiento del mercado, las operaciones a la carga, conocimiento y destreza en los trámites documentarios y es un asesor y cómplice de sus clientes. Debiendo haber una simbiosis entre el cliente y el asesor.

## **2.5 CONTRATOS TRADICIONALES DE TRANSPORTE**

### **2.5.1 TRANSPORTE UNIMODAL**

La coordinación del servicio de transporte la realiza directamente el generador de la carga, o a través de su representante, que puede ser un Agente de Carga, quien contrata, en nombre del generador, al transportador carretero, ferroviario, aéreo, marítimo o fluvial y su responsabilidad se limita a la coordinación de la operación, mas no ante los siniestros que pudieran presentarse.

. En circunstancias de un siniestro, el Agente de Carga hace la reclamación ante quien tuvo la carga bajo su responsabilidad, le colabora al dueño de la carga en la reclamación. El Agente de Carga nunca toma la carga bajo su responsabilidad.

La responsabilidad del operador de transporte, normalmente, está sujeta al periodo de duración del transporte efectivo, es decir, se inicia y termina con el viaje. El transportador no tiene responsabilidad en el periodo de bodegaje antes o después del viaje. Es normal y frecuente que el transportador unimodal desconozca las mercancías que está transportando.

### **2.5.2 TRANSPORTE SEGMENTADO**

La característica principal de esta modalidad es que el generador de la carga, directamente o a través de su Agente de Carga, realiza la coordinación de toda la operación de transporte y normalmente asume una parte de la responsabilidad en los puntos de transferencia.

La responsabilidad sobre la carga esta segmentada entre los diferentes actores que intervienen en la operación. Cuando la carga no es visible, por ejemplo un contenedor, y esta llega en malas condiciones a su destino final, sin muestras aparentes de deterioro, es muy difícil para un experto en generar carga identificar el lugar o el modo de transporte donde se produjo el siniestro. Con el uso generalizado del contenedor esta modalidad tiende a desaparecer. El Transporte Segmentado es una forma costosa de realizar las operaciones de transporte. Las empresas dedicadas a la producción, que utilizan esta modalidad, requieren de un departamento de transporte y de personal capacitado para contratar los servicios, hacerle el seguimiento a sus mercancías, atenderlas en los diferentes puntos de transbordo y diligenciar la documentación requerida.

Las normas internacionales, no solo sobre transporte, sino sobre empaques, embalajes, restricciones de ingreso de algunos productos no son materia de la actividad del generador de carga. La información del comercio y del transporte se encuentra en manos de los transportadores modernos.

Los generadores de carga que deseen competir en el mercado internacional, deben abandonar las actividades de transporte y entregar estas a los Operadores Logísticos de Transporte que son expertos en el tema y los mejores asesores de los productores, porque ellos necesitan que su cliente sea exitoso para que se incremente el volumen de carga a transportar.

### **2.5.3 TRANSPORTE COMBINADO**

Esta forma de contratar el servicio de transporte, se utiliza frecuentemente en el transporte internacional de mercancías y más frecuentemente cuando el trayecto principal es marítimo.

En alusión a las grandes dificultades y costos de los transportes interiores las empresas marítimas iniciaron el ofrecimiento de un servicio integral de coordinación, que les permitía a sus clientes despreocuparse de contratar a la llegada de las mercancías al puerto, el traslado de estas hasta su destino final.

#### **2.5.4 CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

El Transporte Segmentado cuenta con múltiples contratos, tanto como servicios de atención a la carga se requieran y la responsabilidad está en cabeza de cada uno de los contratistas. En caso de un siniestro el expedidor deberá identificar bajo la responsabilidad "de quien" se encontraba su mercancía en el momento de suceder este evento.

EL Transporte Multimodal es el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.

Los múltiples contratos que es necesario hacer en una operación de transporte internacional tradicional, ha obligado a que el industrial se distraiga de sus actividades fundamentales para atender los requerimientos del transporte. El Transporte Multimodal permite a los industriales trasladar sus mercancías, desde el origen hasta el destino final con un solo contrato de transporte, con atenciones técnicas de la carga, menores costos de transporte, en la cantidad adecuada y con la frecuencia requerida.

Tanto las deficiencias como los excesos incrementan los costos, bajan el rendimiento y pueden afectar la calidad del producto.

Las relaciones de competitividad en que se enfrentan los productos de diferentes países del mundo, requieren de una mayor especialización de las diferentes actividades económicas y de servicios, para aumentar calidad, oportunidad de la producción, oportunidad en la entrega y menores costos.

#### **1. INFRAESTRUCTURA PARA TRANSPORTE MULTIMODAL**

El Operador de Transporte Multimodal es un empresario, con un alto conocimiento del mercado y con una visión comercial de lo que representa el transporte en la competitividad de un producto. La actividad es principalmente internacional, teniendo una red de

agentes, encargada de la dirección operativa de sus actividades en las rutas involucradas.

Los Centros de Transferencia Intermodal son instalaciones que facilitan la combinación de los diferentes modos de transporte presentes en un Corredor de Comercio Exterior, con el fin de aprovechar las ventajas y los beneficios, que de acuerdo con la vocación de la carga, ofrece cada uno.

## **2. OPERACIÓN LOGÍSTICA**

Los conceptos producción, comercio y transporte, van unidos en un esquema. Una producción altamente eficiente no garantiza niveles de competitividad en los mercados si no se cuenta simultáneamente con un transporte también altamente eficiente y competitivo. La competitividad en los procesos productivos, en el transporte y en la transferencia de las mercancías es un requisito para mejorar nuestras condiciones de participación en los mercados internacionales.

El comercio internacional en nuestros tiempos se caracteriza por un proceso de lucha constante por obtener mayores niveles de competitividad, como única manera de conquistar o cautivar mercados. Es cada día más evidente la incidencia de los costos de transporte en la competitividad de los productos en los mercados externos. El Transporte Multimodal permite obtener ahorros substanciales en los procesos de distribución física de las mercancías de importación y de exportación posibilitando así a los empresarios mejorar la competitividad de sus productos en mercados externos.

En el plano internacional, los usuarios de servicios de transporte han encontrado en el Transporte Multimodal una herramienta útil y flexible para manejar la distribución física de sus productos de una manera ágil, segura, eficiente y a costos competitivos.

## **3. MARCO JURÍDICO.**

### **NORMATIVIDAD INTERNACIONAL.**

En consideración a los requerimientos del comercio internacional, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en 1978, convocó a una Conferencia de Plenipotenciarios para elaborar un "Convenio de Transporte Multimodal Internacional". La Conferencia se reunió en Noviembre de 1979 y en Mayo de 1980. En ambas reuniones se contó con la participación de 77 países, entre ellos Colombia. Adicionalmente se contó con la participación de organismos especializados, intergubernamentales y no gubernamentales. La Conferencia preparó el "Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", y fue adoptado, por la misma, el 24 de Mayo de 1980.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal, estableció las condiciones generales de los Contratos de Transporte Multimodal, la Reglamentación para los Operadores de Transporte Multimodal, las responsabilidades en la operación y los requisitos a cumplir. Este instrumento que aunque no ha sido ratificado por los 30 países que se requiere, es utilizado, por adopción voluntaria, en los Contratos de Transporte Multimodal Internacional.

### **SEGUROS**

El Operador de Transporte Multimodal requiere de dos pólizas de seguro, una para cubrir su Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual y la otra para cubrir su responsabilidad ante la DIAN por la suspensión de tributos aduaneros y multas, por la autorización de la Continuación de Viaje.

### **RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL.**

La póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual se puede obtener en una Compañía de Seguros o en un Club de Protección e Indemnización, o puede reemplazarse con algún mecanismo de carácter financiero.

La norma supranacional establece para esta modalidad de transporte la posibilidad de obtener una protección en cualquier parte del mundo, siempre en cuando cumpla estos requisitos:

- a. El del domicilio del Operador de Transporte Multimodal.
- b. El del lugar de celebración del Contrato de Transporte Multimodal;

- c. El del lugar donde se haya tomado las mercancías bajo custodia para el Transporte Multimodal;
- d. El del lugar de entrega de las mercancías; o
- e. Cualquier otro lugar designado al efecto en el Contrato de Transporte Multimodal y consignado en el Documento de Transporte Multimodal.

Lo importante es que el Contrato de Transporte Multimodal esté en coordinación con las Decisiones de la Comunidad Andina, y que la póliza de seguro u otro mecanismo de protección, cubran las responsabilidades adquiridas en el tipo de contrato.

#### **RESPONSABILIDAD POR CONTINUACIÓN DE VIAJE.**

La Continuación de Viaje es una especie de Tránsito Aduanero preferencial que se aplica a la movilización de las mercancías internacionales o mercancías no nacionalizadas por el interior del territorio nacional entre una aduana de origen y una aduana de destino. Las mercancías en tránsito, para adquirir este derecho, siendo amparadas por un Documento de Transporte Multimodal.

Sin perjuicio de las responsabilidades comerciales, el Operador de Transporte Multimodal es responsable por los tributos aduaneros en caso de que la mercancía por él transportada se pierda o se deteriore durante la vigencia de la operación en el territorio aduanero nacional, sin perjuicio de la responsabilidad por la no finalización de la operación en el tiempo autorizado por la Aduana de ingreso.

## **2.6 DEFINICIONES**

- **Transporte Multimodal Nacional** : Es el porte de mercancías por dos (2) modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, ubicados ambos en el territorio nacional.
- **Transporte Multimodal Internacional** : Es el envío de mercancías por dos (2) modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el

Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.

- **Operador de Transporte Multimodal Internacional:** Toda persona que, por si o por medio de otra que actúa en su nombre, celebra un Contrato de Transporte Multimodal, actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte, y asume la responsabilidad de su cumplimiento.
- **Expedidor:** La persona que celebra el Contrato de Transporte Multimodal Internacional con el Operador de Transporte Multimodal Internacional.

## 2.7 PRINCIPIOS BASICOS

**PRINCIPIO DE SOLIDARIDAD:** De conformidad con lo establecido debiendo actuar los agentes o representantes legales en forma pacífica e altruista de Operadores de Transporte Multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por el Ministerio de Transporte.

**PRINCIPIO DE RECIPROCIDAD:** La inscripción de empresas extranjeras en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal que lleva el Ministerio de Transporte estará condicionada al principio de reciprocidad, siempre que no exista convenio bilateral, tratado u obligación alguna de carácter internacional entre la República de Perú y el país de origen del solicitante.

## 2.8 REQUISITOS PARA OPERAR

**Inscripción en el Registro de OTM y Habilitación.-** Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal Internacional, las personas naturales o jurídicas interesadas deben estar inscritas en el registro respectivo a cargo del Ministerio de Transporte y estar habilitadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales

**Infracción:** Desarrollar operaciones de Transporte Multimodal en el territorio nacional, , sin estar previamente inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal.

## 2.9 INFORMACIÓN ESTADÍSTICA

**Infracción:** Incumplir la entrega trimestral de información estadística, al Ministerio de Transporte, sobre sus operaciones de Transporte Multimodal, de acuerdo con la reglamentación que se expida para el efecto;

**Sanción 1: Certificado -à Suspensión: 30 días mínimo.**

Cuando el OTM incumpla en la entrega de la información estadística, se le suspenderá la vigencia del Certificado de Registro por un mínimo de treinta (30) días calendario. La sanción se mantendrá hasta tanto el Operador de Transporte Multimodal cumpla con la obligación que la motivo, con un máximo de 90 días.

**Sanción 2: Certificado -à Suspensión: 90 días.**

Cuando el OTM, sea sancionado, por esta causa, por más de una vez, se le suspenderá la vigencia del Certificado de Registro por un término de (90) días calendario. Durante este periodo el OTM deberá proceder a la actualización de la información.

**Sanción 3: Inscripción en el Registro de OTM à Cancelación.**

Si el Operador de Transporte Multimodal continua incumpliendo por más de noventa (90) días calendario se hará acreedor a la cancelación de la inscripción en el Registro.

La cancelación de la inscripción en el Registro, por el motivo aquí señalado, impedirá que el Operador de Transporte Multimodal pueda solicitar nuevamente su inscripción en el Registro en el término de un (1) año.

## 2.10 AMBITO DE APLICACIÓN

**Artículo 2.-** La presente Decisión se aplica a los Contratos de Transporte Multimodal, siempre que:

- a. El lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal en el que el Operador de Transporte Multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia, esté situado en un País Miembro, o
- b. El lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal en el que el Operador de Transporte Multimodal haya de hacer entrega de las mercancías que se encuentran bajo su custodia, esté situado en un País Miembro.

Asimismo, se aplica a todos los Operadores de Transporte Multimodal que operen entre Países Miembros o desde un País Miembro hacia terceros países y viceversa.

- **ANTECEDENTES NACIONALES**

## EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL COMO UNA VISIÓN DE ESTADO

### **Principio del formulario**

El Perú vive un buen momento económico con un crecimiento muy importante, sin embargo, acusa un déficit de infraestructura terrestre, marítima y ferroviaria. Este es un buen momento para invertir en infraestructura.

El transporte multimodal, como su nombre lo indica, trata de poner en contacto diferentes modos de transporte: el marítimo, terrestre y ferroviario; y gracias a la geografía que posee el Perú se pueden desarrollar los tres tipos de modalidades de transporte. En el marítimo, el Perú cuenta ya con muchos puertos en la actualidad y puede desarrollar perfectamente un sistema de cabotaje. En el terrestre, aunque tiene los principales ejes desarrollados, aún existe una serie de ejes transversales por complementar y desarrollar, es decir, los ejes norte y sur, con la carretera Panamericana Norte y Sur respectivamente. Por desarrollar están los ejes transversales que vayan de la costa hacia la selva. Y el sistema ferroviario, que fue un sistema que se desarrolló hace varios años a partir de la década de los 70 u 80, se abandonó en casi toda Latinoamérica. Sin embargo, en el Perú aún existen ejes ferroviarios que de ser revitalizados podrían contribuir enormemente con el desarrollo del país.

### **TRANSPORTE FERROVIARIO**

Una zona importante para rehabilitar el transporte ferroviario sería la conexión Callao-Santa Anita, a través de una red ferroviaria que una estas dos áreas. ¿Por qué Santa Anita? Porque en esa zona confluyen las tres principales autopistas del país, la Panamericana Norte, la Carretera Central y la Panamericana Sur. Sería conveniente contar con un sistema que permita llevar los contenedores del Terminal Portuario del Callao, tanto del Muelle Sur como del Terminal Norte, hacia un centro de distribución ubicado en Santa Anita que permita la distribución directa de contenedores hacia las tres carreteras y consecuentemente hacia todo el país.

Se debe hacer un desarrollo estructural de los terrenos en Santa Anita, con el objeto de permitir que exista suficiente área para construir es decir, construir un depósito de contenedores lo suficientemente amplio para poder recibir la gran demanda de carga general, como carga de minería, gráneles, fertilizantes, cementos, que va a empezar a venir en contenedores la contenedorización va a ir creciendo cada vez más.

### **SINERGIA**

Debiendo de haber un cambio de mentalidad y aceptación por parte de los usuarios y operadores logísticos para transportar la carga de los usuarios a través de estos sistemas y nuevas tecnologías, y no insistir en un determinado sistema, sino entenderlo como un sistema global e integrado.

El Perú está acompañado por un contexto de naciones (UNASUR, CELAC, etc.), forma parte de una serie de entidades de desarrollo, ha firmado tratados de libre comercio con organismos que están haciendo que estos mercados se abran hacia el mundo, esto va a implicar que venga mayor flujo de carga y más desarrollo. Es por ello que esta infraestructura tiene que realizarse, no podemos esperar, hoy es el momento de desarrollarla.

Chile, por ejemplo, está desarrollando todo un sistema de interconexión con Argentina, además de un sistema de interconexión ferroviario con Brasil, de tal forma que la carga que llegue a los puertos chilenos va a llegar hasta los puertos de las costas atlánticas de Brasil y Argentina. Es así que el Perú no se puede quedar atrás dentro de su desarrollo. Existen canales y rutas entre Perú y Brasil que podrían hacer que la carga proveniente de Brasil pase a través de los puertos peruanos para ir a Asia y el Pacífico. Esto implica desarrollo en infraestructura en todos los niveles.

### **CABOTAJE**

El sistema de cabotaje sirve para traer contenedores de los puertos pequeños hacia los puertos concentradores que luego serán embarcados en buques grandes, como son las embarcaciones Post-Panamax, naves que no van a ir a puertos pequeños de bajo calado. Estos puertos concentradores pueden ser los de Paita, Callao e Ilo. Paita en el norte, el Callao como centro Hub e Ilo en el sur, tres puertos principales que concentren y permitan el tráfico de pequeños volúmenes de carga.

En concreto, para que todo esto se haga realidad tiene que haber una visión de estado a largo plazo que permita el desarrollo del sistema, y no la de un gobierno

en particular, un compromiso de los sucesivos gobiernos en desarrollar este sistema multimodal.

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL MEGA TERMINAL Y CORREDOR BIOCEÁNICO ISLA SAN LORENZO-CALLAO-LIMA-PUCALLPA.

### **BENEFICIOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.**

El Transporte Multimodal presenta beneficios para el país, para los transportadores y para los usuarios. Algunos de estos beneficios son:

#### **Para el País:**

1. Descongestión de los Puertos Marítimos,
2. Menores costos en el control de las mercancías,
3. Mayor seguridad del recaudo de los tributos,
4. Autocontrol del contrabando,
5. Reducción en costos de recaudos de Tributos Aduaneros,
6. Mayor competitividad de nuestros productos en los mercados Internacionales, y
7. Menores precios de las mercancías importadas.

#### **Para el OTM y el transportador Efectivo:**

1. Programación de las actividades,
2. Control de la carga de compensación,
3. Carga bien estibada (evita siniestros),
4. Programación del uso de vehículos de transporte,
5. Programación de Ingresos.
6. Continuación de Viaje hasta el destino final,
7. A diferencia del Transito Aduanero, el OTM no requiere de una SIA para solicitar la Continuación de Viaje. El OTM es DECLARANTE.
8. Reconocimiento del Documento de Transporte Multimodal como documento aduanero.
9. Tratamiento preferencial en aduanas de ingreso y de paso. La carga amparada por un Documento de Transporte Multimodal debe ser autorizada para continuar viaje el mismo día que se solicita.

#### **Para el Usuario:**

1. Menores costos en operación total de transporte,
2. Menores Tiempos de Viaje,
3. Programación de los despachos y tiempos de viaje,

4. Programación de inventarios,
5. Certeza en el cumplimiento de la operación,
6. Tener un solo interlocutor con responsabilidad total,
7. Atención técnica de manejo de la carga,
8. Menores riesgos de pérdida por saqueo o robo, y
9. Capacidad de negociación.

## **2.11 BASES TEORICAS**

Pretender declarar intangible a la Isla San Lorenzo por atribuirle ser Patrimonio Cultural de la Humanidad por haberse encontrado algunos turismo monumental, histórico y cultura cántaros y vestigios del incario, sin tener la categoría de Saipán ni de Paracas, sabiendo que Mega Terminal Multimodal en proceso contempla la construcción del Museo Marítimo Ribereño del Perú. (Pre-Incario, Incario, Virreinal y Republicano).

- CABECERA - CORREDOR SOCIO □ ECONÓMICO DE INTEGRACIÓN DEL PERÚ - AMÉRICA LATINA
- CABECERA □ CORREDOR GEOPOLÍTICO DE GLOBALIZACIÓN DEL PERÚ - AMÉRICA LATINA.

El Transporte Multimodal es la combinación del transporte aéreo con el transporte marítimo o terrestre.

### **2.11.1 CLASIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE**

Un sistema es, en la perspectiva de la International Standardization Organization (ISO) "una entidad consistente en componentes interdependientes". Estos componentes tienen una relación entre sí, que permiten conformar la unidad. Por ello, el denominado Sistema de Transporte Intermodal sólo es posible en la medida en que diversos sistemas de transporte se visualicen de forma articulada. Los sistemas de transporte se identifican por el medio en el que realizan sus operaciones, como se muestra en el siguiente:

- Clasificación de los Sistemas de Transporte (ISO)
- Sistemas Terrestres    Sistemas Acuáticos    Sistemas Aéreos  
Sistemas por Ductos    Ferrocarril    Marítimo    Aviación    Ductos para líquidos

- Auto transporte Lacustre Ductos para gases
- Fluvial Ductos para otros productos

El constante crecimiento de comercio internacional propició la necesidad de establecer nuevas formas de integración de los transportes que permitieran desplazar las mercancías de un lugar a otro en tiempos cada vez menores y con una considerable reducción de los costos. Esto llevó a la aparición del transporte combinado.

Pero es realmente hasta el siglo XX, y concretamente en los años que siguieron a la Segunda Guerra Mundial, cuando la Cámara de Comercio Internacional acordó entre sus miembros el establecimiento de reglas muy claras y precisas que permitieran un transporte combinado a nivel internacional que siguieran parámetros mínimos de orden y eficiencia.

Sin embargo, en aquel entonces los distintos modos de transporte eran operados desde una perspectiva fragmentada y dispersa, impidiendo una visión panorámica que los ubicara como partes componentes de un sistema integral que bien organizado podía ofrecer enormes ventajas a las actividades del comercio internacional.

#### **En Europa:**

Las previsiones en el **Transporte multimodal** y combinado para el futuro son alentadoras, como así lo prevé la **Comisión Europea** de acuerdo con el estudio “Analysis of the European Union Combined Transport”, en el que presenta una comparativa entre los volúmenes de transporte combinado ferrocarril/carretera y la previsión para los años 2020 y 2030.

<b>Categoría de transporte</b>	<b>Volumen (2011) (mTEU)</b>	<b>Volumen 2020 (mTEU)</b>	<b>Volumen 2030 (mTEU)</b>
Intra-MS	3,2	5,0	8,1
Intra-EU	4,9	8,2	14,7
Internacional	9,1	14,8	25,3
<b>Total</b>	<b>17,2</b>	<b>28,0</b>	<b>48,1</b>

El Fondo Connecting Europe Facility contará para el período (2014-2020) con 26,25 mil millones de Euros para contribuir al desarrollo de las redes de infraestructura.

Además, en 2014 se lanzó la iniciativa Shift Rail que defiende el transporte intermodal, y mayormente el trasvase de tráfico de la carretera al ferrocarril y que viene a sustituir al Programa Marco Polo.

Estos sistemas de transporte con el uso de unidades de transporte intermodal (UTI) – como el contenedor o la caja móvil – presentan una serie de ventajas y beneficios

### **2.11.2 EL TRANSPORTE MULTIMODAL**

El Transporte Multimodal es aquel transporte cuyo desplazamiento se realiza por dos o más medios de transporte diferentes.

El Transporte Multimodal es una de las más avanzadas concepciones modernas en materia de transporte.

Su organización, evolución, gerencia, marco legal, comercialización, tecnología y su infraestructura, son determinantes para identificarlo como un eslabón de capital importante en la cadena del comercio internacional actual.

El Transporte Multimodal se ha convertido en una compleja maquinaria de servicios, aportado a la comunidad internacional instrumentos operativos cada vez más eficientes, donde se busca: la disminución de los costos de transporte, el cuidado de la mercancía, la rapidez en la entrega y que los productos puedan acceder a los diferentes destinos donde son comercializados.

De acuerdo con el concepto general de transporte multimodal, es posible transportar carga por medios de multimodales a granel, con o sin contenedores o efectuar operaciones de transporte multimodal doméstico. Dentro de este marco global, distinguimos el transporte intermodal, que utiliza diversos tipos de transporte pero utilizando una única medida de carga y el transporte combinado que usa diferentes medios de una misma cadena de transportes.

### 2.11.3 EL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Por lo general el Transporte Multimodal es efectuado por un Operador de Transporte Multimodal, quien celebra un contrato de Transporte Multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

A demás, el Operador de Transporte Multimodal asume frente al usuario una responsabilidad total por el movimiento de la mercancía desde el origen hasta el destino. Es decir, que independientemente del trayecto ya sea marítimo, ferroviario, carretero, fluvial o aéreo; donde haya ocurrido el daño o la pérdida de la mercancía, el Operador de Transporte Multimodal es quien debe responder frente al usuario, por dichas eventualidades, salvo las exoneraciones establecidas en la normatividad.

El Operador de Transporte Multimodal también puede comprometerse a brindar un servicio de abastecimiento a su cliente en forma regular y justo a tiempo. Este es el único contrato de transporte que incluye el justo a tiempo.

Por lo tanto el gran alcance del Transporte Multimodal es lograr que la combinación de modos de transporte sea competitivo frente al transporte unimodal, segmentado o combinado, y logre transformar en una realidad la complementariedad de los modos de transporte. Una operación de Transporte Multimodal involucra a muchos actores pero también requiere de infraestructura física. Entre los actores se encuentran: el Operador de Transporte Multimodal, las autoridades de cada país por donde circula la carga, los usuarios y los organismos nacionales e internacionales que trabajan en su regulación.

También, el Transporte Multimodal utiliza la infraestructura del transporte unimodal y segmentado, pero esto no es suficiente cuando se necesita que la carga fluya rápidamente entre su lugar de origen y su lugar de destino Los Terminales Interiores de Carga o Puertos Secos[1] los Centros de Transferencia y las instalaciones de seguimiento y comunicaciones, hacen parte de la nueva

infraestructura que debe incorporarse para hacer posible el Transporte Multimodal.

Los Terminales Interiores de Carga o Puertos Secos son instalaciones fijas, ubicadas en los lugares de origen y/o destino de la carga internacional, donde se le prestan servicio a cada uno de los actores que intervienen. El principal actor es la carga, adicionalmente están los vehículos, los operadores, los conductores y los expedidores, entre otros.

Los Centros de Transferencia Intermodal son instalaciones que facilitan la combinación de los diferentes modos de transporte presentes en un Corredor de Comercio Exterior, con el fin de aprovechar las ventajas y los beneficios, que de acuerdo con la vocación de la carga, ofrece cada uno.

Los corredores de Comercio Exterior, son el conjunto de la infraestructura y de servicios, para los actores del transporte de carga, ubicada entre el origen y el destino de la carga, constituida por, entre otras: las vías, los servicios de comunicaciones, los centros de transferencia, los Puertos Secos, los talleres de atención a los vehículos, los hoteles y los restaurantes.

#### **2.11.4 CONTRATACIÓN DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

Los contratos de transporte se diferencian unos de otros, fundamentalmente, en la responsabilidad en la coordinación de la operación de transporte y en la responsabilidad sobre la carga.

Los servicios que pueden incluirse en un Contrato de Transporte Multimodal pueden iniciarse con el recibo de la mercancía en la bodega del productor y entregarse en las instalaciones del vendedor que pueden ser sus puntos de distribución final en diferentes locales o almacenes.

A nivel internacional, las transacciones comerciales se realizan bajo los INCOTERMS[2] que son las diferentes posibilidades de realizar un intercambio comercial internacional, donde además de precisar las características de la mercancía y quien asume los costos del transporte, se determina el lugar en el cual la responsabilidad sobre esta pasa del vendedor al comprador.

Actualmente se ve con mayor frecuencia se utilizan aquellos INCOTERMS en que la responsabilidad del vendedor, sobre el transporte y sobre la carga, termina en su propia bodega o en la bodega del comprador o en el destino final acordado.

Un Transportador Multimodal debe conocer no solo la operación física de su actividad sino las normas y reglamentos que establecen las condiciones, requisitos, restricciones y exigencias en los países donde pretende operar para los productos que pretende transportar.

La gran diferencia del Transporte Multimodal con los contratos tradicionales, es que en esta modalidad de contratar el servicio de transporte, el generador de la carga o expedidor, hace un solo contrato con un operador de transporte que asume la responsabilidad tanto de la coordinación de toda la cadena entre el origen y el destino de la mercancías, así como de los siniestros que pudieran presentarse a la carga y los siniestros a terceros o a los bienes de terceros que la carga pueda ocasionar.

Es decir que ante un siniestro, en cualquier lugar o momento del recorrido de las mercancías, el expedidor o dueño de la carga tiene un solo interlocutor que le responde por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías.

#### **2.11.5 ESTRUCTURA DE COSTOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL**

El precio de nuestros productos en el mercado internacional, está conformado en gran parte por el costo del transporte. Por esta razón para mejorar las condiciones de competitividad en el mercado internacional es necesario, además de incrementar los niveles de productividad, disminuir la participación del transporte en su precio final.

El Transporte Multimodal se está imponiendo en el mundo como la modalidad más adecuada de contratación del transporte internacional de mercancías en un ambiente altamente competitivo. El multimodalismo permite aplicar economías de escala al proceso de transporte de mercancías, aprovechando

las ventajas de cada modo de transporte, para obtener mayor precisión en los tiempos de entrega. Esto permite a los empresarios adelantar una planeación estratégica de sus procesos de producción y distribución.

Es cada día más evidente la incidencia de los costos de transporte en la competitividad de los productos en los mercados externos. El Transporte Multimodal permite obtener ahorros substanciales en los procesos de distribución física de las mercancías de importación y de exportación posibilitando así a los empresarios mejorar la competitividad de sus productos en mercados externos. Como ya se dijo, los contratos de transporte tienden a ajustarse al INCOTERM con el cual han sido negociadas las mercancías, de acuerdo con el contrato de compra. Los **INCOTERMS** establecen reglas internacionales que permiten interpretar y solucionar los problemas derivados de un conocimiento impreciso de las prácticas comerciales utilizadas en los países del comprador y vendedor, según las Reglas Oficiales de la Cámara de Comercio Internacional<sup>[3]</sup>(CCI), para la interpretación de los términos comerciales INCOTERMS 2000.

## **2.12 BENEFICIOS DEL USO DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

- **Reducción de los tiempos de carga y descarga** y por tanto acortamiento en los plazos de transporte.
- **Disminución del número de robos** y daños en la mercancía y por tanto, de seguros, al ir cerrada y protegida la mercancía dentro del contenedor.
- **Simplificación documental:** contrato de transporte, certificados, etc.
- **Mejor seguimiento de la mercancía** mediante sistemas informatizados (aunque no de manera generalizada).
- **Reducción de los controles** e inspecciones gracias al sellado del contenedor.

### **Desafíos a los que se enfrenta el sector**

- **Necesaria modernización por parte de los proveedores de los servicios:**

En ocasiones, los proveedores de estos servicios todavía no han reconocido, adoptado o mejorado en el rendimiento porque no han incorporado en su gestión la innovación continua, liderada por la industria del transporte por carretera.

- **El fracaso de la liberalización del sector ferroviario** que en algunos Estados no ha permitido separar la gestión de infraestructuras y servicios.
- **Existencia de una infraestructura para la intermodalidad sin interoperabilidad y sin implementación de sistemas electrónicos.**

En la mayor parte de los servicios intermodales es imposible obtener información sobre la localización de las unidades de carga, sin poder tener información actualizada “real time” de los servicios, tráfico, etc.

- **El sector pide ayudas directas** para las operaciones de transporte combinado o ayudas directas para la construcción de terminales/ infraestructura para el transporte combinado.

## **2.13 DIFERENCIA ENTRE TRANSPORTE COMBINADO Y TRANSPORTE MULTIMODAL**

Con mucha frecuencia incluso los que de una forma u otra nos dedicamos habitualmente al transporte internacional, caemos en errores entre los denominados transportes combinados y el transporte intermodal.

Ambos utilizan dos o más medios de transporte, pero en **el transporte combinado se habilita un documento o contrato de transporte por cada tramo efectuado**, por el contrario, el transporte **intermodal, utiliza un solo contrato de transporte** formalizado por un solo operador que toma el transporte en el punto de origen hasta el punto designado de entrega en un país diferente

El intermodal se basa ante todo en poder ofrecer una mayor combinación de todos los medios de transporte caracterizándose en agrupar las mercancías en “unidades de carga”. Se consigue con ellos una sustancial reducción de manipulación de las mercancías.

Se utilizan contenedores, semirremolques, cajas móviles, etc. denominándose UTI a esa unidad de transporte intermodal y con ello, consecuentemente se minimizan los riesgos de robos, averías, pérdidas y

se facilita cualquier tipo de transbordo evitando la denominada “ruptura de carga”.

Con todo ello podemos resumir las **ventajas del transporte intermodal**:

- Reducción de los tiempos de tránsito.
- Reducción de los costes de transporte.
- Reducción de los tiempos de carga/descarga.
- Ventaja para el usuario al tratar con un solo porteador.
- Conocer previamente los precios pactados para el total del transporte.
- Reducción sustancial de averías, robos, pérdidas, etc.
- Reducción de controles al viajar la mercancía en unidades de carga previamente precintadas.
- Simplificación documental al utilizarse un solo contrato de transporte
- Seguimiento de las unidades de carga y por tanto de la mercancía vía EDI.

También deberíamos tener en cuenta ciertos **puntos negativos que se pueden dar en el transporte combinado frente al intermodal**:

- Al intervenir en el combinado diferentes operadores y por tanto diferentes contratos de transporte, posibilidad de fallar en cualquier enlace de la cadena y muy especialmente cuando uno de los medios es el ferroviario.
- Costo de infraestructuras. Dado que la unidad de carga suele ser básicamente el contenedor, puede darse el caso que en algún punto se carezca de los medios para esa manipulación y especialmente en países en vía de desarrollo.
- Para el usuario y en el supuesto de darse el caso de algún tipo de avería, pérdida, etc., existe la complicación añadida de saber en qué tramo se ha producido el incidente y por ende saber a qué operador presentar la consiguiente reclamación.

## **2.14 LAS VENTAJAS DEL TRANSPORTE INTERMODAL**

La globalización y la nueva economía mundial exigen mejoras en los procesos logísticos internacionales.

El transporte de mercancías es una parte importante de la cadena logística internacional, formando parte del proceso económico.

Las empresas se han dado cuenta que **los costes internos y externos del transporte internacional pueden reducirse mediante una mejor utilización del transporte intermodal.**

El **Transporte Intermodal** es aquel que utiliza la combinación de dos o más medios de transporte.

El **Transporte Combinado**, es aquel que utiliza la combinación de dos o más medios de transporte, habilitándose un documento de transporte por cada tramo efectuado.

El **Transporte Intermodal** utiliza dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte intermodal, desde un lugar situado en un país en el que operador de transporte intermodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

El transporte intermodal **permite la combinación de los regímenes de carga completa y grupaje**, con el objetivo de ofrecer a los cargadores una mayor posibilidad de combinaciones. Con ello se consigue atender la demanda de aquellos exportadores que no necesitan de la totalidad de espacio de un contenedor.

El transporte intermodal se basa ante todo en una mayor cooperación entre todos los modos de transporte, siendo un puntal clave para la mejora de costes en la cadena logística internacional, influyendo en el precio final de las mercancías en los mercados de destino.

El transporte intermodal se caracteriza por el hecho de agrupar las mercancías en “Unidades de carga” para reducir la manipulación de las mismas, utilizando unidades normalizadas como los contenedores, semirremolques o las cajas móviles de manera que se reduzcan los posibles daños, como robos, pérdidas, roturas y facilitar el trasbordo; traslado y manipulación de las mercancías de un medio a otros de transporte, evitando la llamada “**ruptura de carga**” (breaking bulk)

La consolidación de mercancía en unidades superiores de carga, conocido como “unitización”, tiene sentido económico, siempre que la nueva unidad de transporte intermodal (UTI), creada a efectos exclusivos de transporte, conserve su integridad durante la mayor parte de la duración del mismo. Es importante que durante el transporte de la mercancía, en su modalidad intermodal, no se produzca ruptura de carga en los transbordos de un

medio de transporte a otro, ya que ello influiría negativamente en los beneficios del transporte intermodal.

**Las ventajas del Transporte Intermodal** se han puesto de manifiesto con la globalización de las economías aportando los siguientes beneficios, entre otros:

- **Reducción de los plazos de transporte** (Se utiliza la combinación de transportes que sea más rápida en cada caso, con el objetivo de transportar la mercancía a su destino)
- **Reducción de costes de transporte.** (Se analiza la combinación de transportes más económica en función de las características de cada operación)
- **Reducción de los tiempos de carga y descarga** (Debido a la agrupación de cargas en unidades de transporte intermodal (UTI) se reduce en un 70% el tiempo empleado en las tareas de cargas y descargas, a la vez que el número de estibadores también se reduce)
- **Comodidad al usuario al tratar con un solo porteador en el transporte Intermodal.** (El Operador de Transporte Intermodal es el que gestiona toda la operativa de transporte en los diversos modos)
- **Proporciona precios previamente acordados para las operaciones puerta a puerta.** (Para la imputación de costes, el exportador conoce, previamente, el total del precio de transporte en operaciones CIF “puerta a puerta”, DDU y DDP)
- **Propicia nuevas oportunidades comerciales para exportaciones no tradicionales,** (Como consecuencia de mejores servicios de transporte. los exportadores pueden posicionar sus productos en mercados de difícil accesibilidad a precios competitivos).
- **Disminución sustancial de la tasa de robos y de los daños.** (La principal consecuencia de la utilización de unidades de transporte intermodal es el abaratamiento de las primas de seguro, favoreciendo la competitividad de los exportadores y como consecuencia de ello, las primas de seguro.)
- **Reducción de los controles** (Se realizan menos controles e inspecciones gracias al precintado de los contenedores)
- **Simplificación documental** en el transporte intermodal. (Aunque se utilicen diversos medios de transporte, la documentación no es la suma, sino que está unificada para todos ellos)

- **Seguimiento de la mercancía** (Se mejora el control de la mercancía en cada momento gracias al control informático como el llamado intercambio electrónico de datos (EDI).

## 2.15 LAS REDES DE TRANSPORTE INTERMODAL

Existen dos tipos de redes en función de cómo esté estructurada la malla de transporte, compuesta por nodos y tramos lineales: las redes unimodales o modomodales y las redes multimodales.

Las primeras son aquellas en las que todos los tramos se realizan en un mismo modo de transporte con nodos en los que no se pueden realizar tareas de intercambio modal.

Las redes multimodales están compuestas por tramos lineales servidos de transporte en modos diferentes, y de uno varios nodos de transporte de carácter multimodal. Cuando las técnicas de transporte son intermodales, se configurarán como redes intermodales.

Los nodos de una red multimodal son las infraestructuras donde se realiza la transferencia modal. Los más habituales suelen ser los puertos, aeropuertos, terminales ferroviarias y plataformas logísticas dotadas de infraestructuras de transbordo modal y/o instalaciones para la ruptura y grupaje de cargas.

Las denominaciones de las diferentes zonas logísticas varían de una región a otra. Las más comunes son: Zona de Actuaciones Logísticas (puerto), Centros de Carga Aérea (aeropuertos), Centro Logístico Ferroviario y Puerto Seco (ferrocarril) y Plataforma Logística Intermodal y Centro de Transporte Intermodal (carreteras).

Los elementos que intervienen

El transporte intermodal trata el movimiento de mercancías en una misma unidad o vehículo empleando dos o más modos de transporte y sin que exista manipulación de la mercancía en los intercambios.

En este traslado nos podemos encontrar los siguientes elementos:

- Infraestructuras lineales, que aparecen siempre en los casos de cadena de transporte puerta a puerta. Las infraestructuras lineales terrestres más frecuentes son las carreteras y el ferrocarril, pero también existen las tuberías (en este caso lo más adecuado es hablar de transporte

multimodal) y los canales dentro de las vías navegables o canales de transporte marítimo (Suez y Panamá).

- Infraestructuras de intercambio modal: son los nodos de la red y en ellos se efectúa el transbordo entre los diferentes modos. Son los puertos, aeropuertos, plataformas intermodales (plataformas logísticas multimodales, puertos secos, zonas de actividades logísticas, centros de carga aérea).
- Unidades de carga intermodales. Las UTI (unidades de carga intermodales) más comunes son los contenedores, que pueden ser transportados por carretera, ferrocarril y barco, pudiendo ser apilados. Pero también podemos encontrar las cajas móviles, semirremolques y los ULD (transporte aéreo).
- Equipos de transbordo modal: tráfico intermodal marítimo Lo-Lo (equipos de muelle: grúas pórtico de muelle, y equipos de patio: grúas pórtico de patio, carretillas pórtico, grúas apiladoras, carretillas elevadoras, plataformas de patio, semirremolques, mafi's, etc), marítimo Ro-Ro (sólo son necesarias cabezas tractoras que muevan los semirremolques y las plataformas de patio) e intermodal terrestre (UTIs vertical: los equipos son similares a los equipos de patio de la intermodalidad marítima y UTIs sin movimiento vertical que emplean semirremolques. En el sistema de transporte acompañado la carga se realiza por un extremo del tren y la descarga desde el otro. En el sistema de transporte no acompañado solo se carga el semirremolque).
- Operadores de transporte intermodal: empresas especializadas en transporte intermodal.

Tabla N° 1: Operadores de transporte intermodal

Segmento de demanda	Operadores			
	Carretera	Marítimo	Ferrocarril	Aéreo
Carga completa	Empresas de transporte Transitarios	Cías. Marítimas Tramp	Cías. Ferroviarias Operador Intermodal	
Carga fraccionada Grupaje	Empresas de carga fraccionada Transitarios (Internacional)	Cías. Marítimas Regulares. Transitarios/Consignatarios	Cías. Ferroviarias Operador Intermodal	Transitarios Agentes de carga Cías. Aéreas. Integradores
Transporte Urgente	Empresas de tte. urgente			Courier Integradores
Almacenaje- Distribución	Operadores logísticos			

## 2.16 CADENA DE TRANSPORTE PUERTA A PUERTA

El en transporte puerta a puerta las mercancías son transportadas desde los remitentes hasta el punto de recepción final.

Según el modo de transporte utilizado en el acarreo del contenedor hasta el puerto podemos distinguir los siguientes tipos de intermodalidad:

- Intermodal marítima Lo-Lo: uno de sus modos de transporte es el marítimo, que suele ser el modo principal.

Intermodalidad marítimo-ferroviaria, el acarreo hasta el puerto se realiza en trenes. En esta intermodalidad siempre existe en la cadena Puerta a Puerta un tramo de acarreo terrestre por carretera hasta la terminal ferroviaria de carga.

Intermodalidad marítimo-carretera, empleando semirremolques portacontenedores en el acarreo. Exige excelentes accesos viarios de las terminales del puerto a la red viaria.

Intermodalidad barco-barco, podría darse si es necesario el transbordo de un buque transoceánico a un barco feeder en un puerto Hub o el transbordo a una embarcación de navegación fluvial.

No es una intermodalidad estrictamente, ya que no se modifica el

modo de transporte, pero dentro del transporte Puerta a Puerta también se incluyen acarreos hasta/de puertos.

- Intermodal marítima Ro-Ro: esta intermodalidad aspira a ser una alternativa en su concepción como Autopista del Mar a la cadena de transporte terrestre por carretera. La carga es embarcada y desembarcada rodando (roll on roll off), ofreciendo una mayor rapidez y economía en la carga y descarga del buque. Además no requiere el empleo de equipos específicos.

## **2.17 NUEVAS TECNOLOGÍAS PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE INTERMODAL**

### **INTRODUCCIÓN**

La necesidad de integrar los distintitos modos de transporte para responder a los imperativos de la globalización ha sido resuelta favorablemente por el cambio tecnológico que posibilitó la creación de una nueva forma de desplazamiento de las mercancías, llamada transporte intermodal o multimodal. El desarrollo del transporte intermodal supuso la consolidación y/o agrupamiento de la mercancía en recipientes unitarios o contenedores, que evitan la ruptura de la carga al pasar de un vehículo a otro (de barco a ferrocarril, de ferrocarril a camión, etc.), permitiendo el funcionamiento de una red integrada y global, de *país a país*, de *región a región* y más aun, de *puerta a puerta*. En este sentido, el contenedor se constituyó en el elemento característico del intermodalismo, que revolucionó tanto la tecnología, como la operación y la infraestructura de los sistemas de transporte de mercancías a nivel mundial. Por tal razón, en esta ponencia se analizará la relevancia de la incorporación de nuevas tecnologías en el desarrollo del transporte intermodal en México.

### **LA GLOBALIZACIÓN Y EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE INTERMODAL**

La globalización económica, acompañada por la apertura comercial en casi todos los países del mundo, creó la posibilidad de integrar mercados a escala supranacional mediante la formación de redes productivas y territoriales extensas, apoyadas en la innovación tecnológica reciente.

Dentro de este proceso de innovación tecnológica, en el ámbito de las comunicaciones y el transporte fue fundamental la creación del intermodalismo. En efecto, no cualquier sistema de transporte funciona como motor de la

globalización. Por el contrario, fue necesario desarrollar un nuevo sistema de transporte, llamado *intermodal*, en Estados Unidos, y *multimodal* en Europa, con innovadoras tecnologías y formas de organización para satisfacer las necesidades de movilidad de la mercancía que impone la economía global.

Sin duda, el sistema de transporte intermodal o multimodal implica un cambio trascendental en la organización, operación y administración del transporte internacional de mercancías. El intermodalismo consiste en la integración de los diversos modos de transporte en una sola red de distribución física de las mercancías. En otras palabras, los modos de transporte marítimo y terrestre (y en ocasiones el aéreo) son coordinados e integrados en un sólo sistema o red, que busca eliminar las rupturas de carga para que los productos fluyan entre lugares distantes en el menor tiempo posible y con la mayor certeza.

Según Burkhalter (1999), "los sistemas intermodales reflejan una evolución hacia la integración de funciones y la optimización de sistemas. Esto no quiere decir que la operación eficiente de cada uno de los modos no sea importante por sí misma, sino que pasa a ser secundaria en relación con la eficiencia del sistema [o red]". (Burkhalter, 1999, p.65)

El intermodalismo y la globalización son consustanciales. El primero, se constituye en sustento físico y tecnológico esencial para la externalización de fases del proceso productivo global, integrado en localizaciones dispersas y distantes. A la vez, el segundo, es decir, la producción global y fragmentada, impone la necesidad de conformar una red integrada de transporte y distribución que estimula el surgimiento del intermodalismo. Así, es factible acelerar la distribución de materiales e insumos para la producción global y reducir el monto del capital inmovilizado tanto en los grandes inventarios, como en los carros de transporte inactivos y en los tiempos de estadía de los buques en puerto.

Previo al desarrollo del intermodalismo era virtualmente imposible desarrollar una red global de transportes. En efecto, la separación de los modos de transporte impedía el desarrollo de los flujos "puerta a puerta", es decir, desde la puerta de la fábrica en el país de origen hasta la puerta de la planta en el país de destino. En otras palabras, no podía desarrollarse la producción fragmentada e integrada globalmente, dado que los modos de transportes funcionaban de forma separada y desintegrada, por lo tanto, los flujos eran, en el mejor de los casos, de "puerto a puerto".

En este sentido, el progresivo desarrollo de una red o sistema intermodal

internacional ha ejercido una fuerte presión para la transformación de los sistemas o subsistemas nacionales de transporte de carga, dado que requiere de una serie de servicios, terminales especializadas, tecnologías y regulaciones para poder desarrollar las actividades de valor agregado que demandan las formas de producción-distribución globalizadas, basadas en cadenas de suministro “justo a tiempo”, que operan con inventarios mínimos y cuyos estándares de calidad, certeza y sincronía en las operaciones de movilidad y distribución constituyen variables más importantes que el coste de transporte dentro de su circuito logístico completo<sup>1</sup>.

Así, la necesidad de generar fluidez y flexibilidad para la integración de las cadenas productivas globalizadas demanda del sistema intermodal o multimodal de transporte una serie de atributos físicos, tecnológicos, operativos y organizativos, tales como el desarrollo de plataformas de actividades logísticas, con terminales especializadas de contenedores, centros de consolidación y distribución de contenedores, cruce de andén (cross dock), así como con los llamados recintos fiscalizados estratégicos. A ello se suma la introducción de plataformas compartidas de procesos de información y documentación donde participan actores, con el conocimiento y el saber hacer especializado para la atención de los flujos de carga y de los sistemas de transporte intermodal.

Cabe señalar que, el sistema de transporte intermodal de la globalización supone la consolidación y/o agrupamiento de la mercancía en recipientes unitarios o contenedores, que evitan la ruptura de la carga al pasar de un vehículo a otro (de barco a ferrocarril, de ferrocarril a camión, etc.), permitiendo el funcionamiento de una red integrada y global, de *país a país*, de *región a región* y más aún, de *puerta a puerta*.

Ahora bien, los sistemas intermodales no implican necesariamente la suma de todos los modos de transporte en una ruta o trayecto (barco, ferrocarril, camión, avión). De hecho, hay dos sistemas intermodales básicos, cuyas redes están claramente diferenciadas tanto tecnológica, como organizativa y operativamente. El principal sistema intermodal está constituido por la integración de las redes de transporte marítimo y terrestre. Buques, trenes y camiones encuentran una amplia compatibilidad técnica y operativa, basada en terminales y unidades de carga estandarizada y adaptable indistintamente a los tres modos.

El segundo sistema intermodal corresponde a la articulación de las redes de transporte aéreo y transporte carretero, caracterizado por manejar bienes de

menor densidad física, pero de mayor densidad económica. Se trata de un sistema que no se articula eficazmente con el primero, porque las características tecnológicas de ambas redes son notoriamente distintas y poco compatibles. Por ejemplo, se requiere inevitablemente una ruptura de carga para transbordar, en múltiples contenedores aéreos, las mercancías de cada contenedor de tren o buque. En realidad, el transporte aéreo sólo alcanza un multimodalismo efectivo con el transporte carretero.

#### **a) BASES FILOSOFICAS**

El transporte multimodal es por excelencia el principal medio de transporte en el ámbito del comercio internacional de grandes cantidades de productos frescos. Su uso es sumamente frecuente en mercados internacionales es empleado en distancias largas; y en transporte de grandes cantidades de mercancía.

Su resurgimiento en el comercio internacional se debe a la aparición de grandes mecanismos y la evolución del mismo a partir de las nuevas necesidades específicas de transporte, factor que ha incidido en la compatibilidad con otros medios de transporte supliendo sus deficiencias de alcance y dando paso a lo que conocemos hoy como Transporte Multimodal.

Las principales ventajas de este sistema de transporte son la competitividad en materia de fletes, su alta capacidad de carga, la alta flexibilidad en el manejo de carga y la solidez que sustenta la continuidad de sus operaciones.

Las ventajas técnicas, operativas y económicas que aporta cumplen las expectativas de las empresas transportistas y de la política de transportes: es una solución plenamente competitiva, en precio y en calidad, con las soluciones tradicionales de transporte intermodal.

Permite, por consiguiente, un desarrollo importante de los tráficos ferroviarios, aprovechando infraestructuras y recursos existentes, y oportunidades de negocio para las empresas, facilitando las deseadas transferencias de cargas de la carretera al ferrocarril y la generación de nuevos tráficos; en definitiva, la facilitación del transporte y del desarrollo económico.

Es indudable la rápida evolución que en el espacio europeo presentan los flujos de transporte de mercancías. Las relaciones internacionales a través de los Pirineos se sitúan entre las que conocen tasas de crecimiento mayores, si bien los problemas de congestión sobre los grandes ejes de tráfico, con costes externos importantes, se generalizan a nivel europeo. Como estrategia de

solución, la Unión Europea está impulsando de forma decidida el Transporte Intermodal, entendido como el transporte de mercancías por dos modos diferentes al menos, sin ruptura de carga, desde un lugar situado en un país o región donde un operador toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega.

Esta posibilidad queda aún más reforzada a través de la evolución que a nivel mundial experimenta el propio Transporte Intermodal: lo que en principio parecía dirigido exclusivamente al intercambio de mercancías con una fase marítima o fluvial, queda ampliado a la colaboración entre los modos terrestres de transporte (ferrocarril-carretera), complementando así la flexibilidad y universalidad de la carretera con la economía y la disponibilidad para el transporte masivo que presenta el ferrocarril, siendo esta colaboración de especial interés en aquellos casos en que las dificultades de infraestructura de un modo se suplen con las del otro.

En definitiva, la competencia en todos los niveles y la necesaria expansión de los mercados geográficos, favorecen y potencian el uso del Transporte Intermodal, buscando siempre una reducción de costes necesariamente compatibilizada con los más altos niveles de servicio y calidad, respondiendo a las necesidades de los mercados actuales.

La Unión Europea ha dado el paso gigantesco hacia el proceso de desarrollo del TRANSPORTE INTERMODAL, siendo una de sus bases estratégicas para la mejora de la oferta de transporte, tanto en lo que representa la disponibilidad de infraestructuras (Red Transeuropea de Transporte Combinado) cómo en tecnologías, entre las que las SOLUCIONES BIMODALES son una de las líneas de trabajo prioritarias, apoyadas en el Programa PACT (Acciones Piloto de Transporte Combinado).

En consecuencia de ello, el sector empresarial con una filosofía esencial del transporte combinado es la de explotar las ventajas competitivas de dos modos de transporte terrestre: el ferrocarril y la carretera y el puerto.

En ocasiones, es sin embargo la falta de infraestructuras en uno de los dos modos la que es determinante.

Se trata en definitiva de optimizar la utilización de los recursos estructurales y operativos para obtener un sistema global de transporte más racional y competitivo, a través de la oferta de un modo de transporte integrado, y por tanto de una operación logística más coherente.

La evolución y aceptación en el mercado de los distintos sistemas de transporte combinado es cada vez mayor, aunque en cualquier caso se mantienen unas cuotas muy lejanas a las que obtiene el transporte por carretera, a pesar de los esfuerzos que desde los poderes públicos se han realizado para estimular su crecimiento, cuando por otro lado se dan las condiciones objetivas para una mayor expansión, por las facilidades intrínsecas que estas técnicas ofrecen.

## **b) BASES GEOPOLITICAS**

Cabe mencionar que la Geopolítica es mencionada aquí como una disciplina que contribuye a realizar el mejor uso y proyección de los espacios. El transporte multimodal es una alternativa Geoestratégica aplicando la valoración, aplicación y proyección de los recursos y medios que existen en el país. El fin de proponer una visión geopolítica y geoestratégica en el libro de defensa, radica en el hecho de que, durante años, se ha brindado una visión fatalista y negativa del territorio del Perú, y específicamente se caracterizaba geográficamente al Perú de la siguiente manera:

La Costa: desierto de poca utilidad. La Sierra: una cadena de montañas de impiden la comunicación. La Selva: una zona de mucha vegetación e inundable. Además, el estudio de la geografía con mapas eurocéntricos, impiden la valoración geopolítica del Perú. Por lo tanto se propone en este libro una visión del Estado no tan sólo jurídica, estable, sino que se hace hincapié en la visión del Estado según la geopolítica, como es un Estado dinámico, con un proceso orgánico, que nace, crece y se extingue. Sus fronteras ya no son límites estáticos, como son por el norte Ecuador y Colombia, por el sur con Chile, por el este con Brasil y Bolivia y por el oeste con el océano Pacífico, sino que fronteras potenciales, no expansionistas ni competitivas, pero sí de proyecciones económicas, culturales y de cooperación. En consecuencia, el fin de establecer estos puntos de manera clara en el Libro Blanco de la Defensa, con una visión geopolítica y geoestratégica constructiva y edificante, están en dar a conocer al ciudadano: Debemos avizorar con una visión positiva de lo que verdaderamente es nuestro Perú.

Por lo tanto, estas visiones están orientadas a la valoración de múltiples recursos reales y potenciales, como a los retos y amenazas que el Perú debe superar. Una adecuada inserción del país en el proceso de globalización y en los mercados internacionales de esta manera encaminarse a un franco proceso de desarrollo.

### c) BASES EPISTEMICAS

El **transporte multimodal** es la articulación entre diferentes modos de transporte, a fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones de trasbordo de materiales y mercancías de esta manera se internacionalizan los mercados.

De acuerdo con el concepto general de transporte multimodal, es posible transportar carga por medios multimodales a granel, con o sin contenedores o efectuar operaciones de transporte multimodal doméstico.

Especialmente el transporte multimodal es efectuado por un operador de transporte multimodal, quien realiza un Contrato de Transporte Multimodal y asume toda la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

### d) DEFINICIONES CONCEPTUALES

- **ARMADOR:** El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con el objetivo de asumir su explotación y operación.
- **AGENTE NAVIERO:** Agente naviero es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil, y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomienden en relación con la embarcación, en el puerto de consignación. El agente naviero general, o a falta de este el agente naviero consignatario de buques, estará legitimado para recibir notificaciones aún de emplazamiento, en representación del naviero u operador, para cuyo caso el juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda.
- **AGENTE DE CARGA O CONSOLIDADOR:** En general, estos términos se emplean como sinónimos y se refieren a las personas físicas y morales que reciben cargas de distintas empresas exportadoras, llevando a cabo consolidaciones de mercancías para su transporte, que realizan con distintos medios, entre ellos el marítimo, para lo cual expiden conocimientos de embarque a cada uno de sus clientes.
- **ABANDONO LEGAL.-** Institución jurídica aduanera por la cual, al vencimiento los términos para solicitar el destino o despacho a consumo o efectuar el retiro

de las mercancías, la Aduana las adquiere en propiedad y procederá a disponer su adjudicación o remate.

- **ADEUDO.-** Monto a que asciende la liquidación de los tributos, intereses y multas si los hubiere, cuyo pago constituye obligación exigible.
- **ADUANA.-** Organismo responsable de la aplicación de la Legislación Aduanera y del control de la recaudación de los derechos de Aduana y demás tributos; encargados de aplicar en lo que concierne la legislación sobre comercio exterior, generar las estadísticas que ese tráfico produce y ejercer las demás funciones que las leyes le encomiendan. El término también designa una parte cualquiera de la administración de la aduana, un servicio o una oficina.
- **AFORO.-** Operación única en que el servicio a través del funcionamiento designado, verifica y determina al examinar la declaración y/o la mercancía que su clasificación arancelaria, su valuación, la fijación de la cuota de los derechos arancelarios o impuestos y la aplicación de las leyes correspondientes hayan sido correctamente propuestas por el declarante.
- **AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL O TRANSITORIO.-** 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, guías aéreas, certificados de recepción, certificados de transporte y similares.
- **AGENTES ECONÓMICOS.-** Importadores, exportadores, beneficiarios de regímenes, operaciones y destinos aduaneros, entidades financieras, operadores de comercio y demás personas que intervienen en las operaciones de Comercio Exterior.
- **ALMACENES ADUANEROS.-** Locales abiertos o cerrados destinados a la colocación temporal de las mercancías mientras se solicita su despacho y cuya gestión puede estar a cargo de la Aduana, de otras dependencias públicas o de personas privadas.
- **ACP:** Países de África, Caribe y Pacífico.
- **ADEUDO:** Monto a que asciende la liquidación de los tributos, intereses y multas si los hubiere, cuyo pago constituye obligación exigible.
- **ADMISIÓN TEMPORAL:** Es aquel régimen de aduana que permite recibir dentro del territorio de un país, con suspensión de los derechos y tasas a la

importación, ciertas mercaderías importadas con un propósito definido y destinadas a ser reexportadas dentro de un plazo determinado, ya sea en su estado originario o bien haber sufrido determinadas transformaciones o reparaciones.

- **ADR:** Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera.
- **AD VALOREM:** Arancel basado en un porcentaje del valor de la carga.
- **ADVANCE PURCHASE:** Esta operación es una modalidad del comercio de compensación y, concretamente una variante de las operaciones llamadas counter purchase. El importador antes de recibir la mercancía, va enviando al exportador principal los productos de contrapartida. Según el exportador principal va comercializando dichos productos, ingresa su importe en una cuenta de garantía bloqueada y, una vez alcanza un saldo predeterminado, sirve para pagar los bienes de exportación
- **ADUANA:** Organismo responsable de aplicación de la legislación aduanera y control de la recaudación de los derechos de aduana y demás tributos.
- **AECI:** Agencia Española de Cooperación Internacional.
- **A FLOTE:** Significa la cantidad de un producto a bordo de los barcos y en ruta hacia un destino indicado. En tránsito tiene el mismo significado, pero se refiere a los envíos por tierra.
- **AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL:** También "Transportista". El que realiza y recibe embarques, consolida y desconsolida carga y actúa como operador de transporte multimodal.
- **AGENTE DEL FLETADOR:** Es el designado por el fletador para conseguir espacio para una carga al flete más bajo posible, y en condiciones más favorables para el propietario de la carga.
- **ALADI:** Asociación Latinoamericana de Integración.
- **ALCA:** Área de Libre Comercio de las Américas.
- **ANTIDUMPING:** El fabricante vende en el extranjero a precios inferiores a los nacionales realizando el dumping. En el antidumping la demanda del extranjero es menos elástica que la nacional, ya sea por que la competencia en el extranjero sea menor, o por cualquier otra razón.
- **ANTIDUMPING DUTY:** Derecho que intenta desalentar o prevenir el dumping Normalmente el objetivo es el de imponer un derecho que equivale a la

diferencia entre el precio de venta de los bienes en el país de origen, y el precio de venta en el país importador.

- **AFORO:** Evaluación de una mercancía por las autoridades aduaneras a los fines de pago de los derechos de aduana. Puede ser físico (inspección de los bienes in situ) o bien documental (inspección sobre los documentos).
- **ANSEA:** Asociación de Naciones del Sudeste Asiático. Desde 1967. Miembros: Brunei, Malasia, Filipinas, Singapur y Tailandia. Papúa Nueva-Guinea, Vietnam y Laos son observadores. Corea del Sur posee un estatuto especial.
- **ANZUS:** Desde 1951 entre Australia, Estados Unidos y Nueva Zelanda.
- **APEC:** Cooperación Económica en Asia Pacífico. Desde 1989, desde sus inicios se definió como un foro de concertación política sobre las principales economías de la región, orientado a la promoción del comercio, la cooperación y el desarrollo regional a fin de establecer una comunidad económica del Pacífico. En la actualidad cuenta con veintiún miembros, Australia, Brunei, Canadá, Chile, China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papua Nueva Guinea, Perú, Filipinas, Rusia, Singapur, Corea del Sur, Taiwán, Tailandia, Estados Unidos y Vietnam.
- **ARANCEL:** Impuesto que paga el importador al introducir productos en un mercado. Ver Derechos de Aduana.
- **ARANCEL EXTERNO COMÚN:** Etapa temprana en el proceso de integración comercial entre determinado grupo de países, por lo cual se contempla un uniforme de protección arancelaria en favor de la producción de dichos países, frente a la importación de productos no originarios de los mismos.
- **ÁREAS MONETARIAS:** Bloques de países que usan la misma divisa y que realizan el grueso de sus operaciones internacionales en dicha divisa. En la actualidad se pueden distinguir las áreas monetarias del dólar, la libra esterlina, el franco francés y, más recientemente, el Euro.
- **ARBITRAJE:** Compra de un bien en un mercado para venderlo en otro, aprovechando las diferencias de los precios. Comúnmente se aplica a la compra venta de divisas y otros valores financieros.
- **ARRENDAMIENTO FINANCIERO (LEASING):** Alquiler de bienes físicos, especialmente bienes de capital, que realizan algunas instituciones financieras y que dan la opción de compra mediante la capitalización de las cuotas de alquiler pagadas.

- **ATEIA:** Asociación de Transportistas Internacionales y Asimilados.
- **ATP:** Acuerdo Internacional sobre Transporte Internacional de Mercancías Perecederas y sobre Vehículos Especiales.
- **ATPA Andean Trade Preference Act.:** En virtud de la misma existen preferencias arancelarias con países industrializados.
- **AVERÍA GRUESA:** Cuando se ha hecho intencionada y razonablemente un daño o sacrificio de la mercancía con el objetivo de preservar un buque o las otras mercancías.
- **AVISO DE EXPEDICIÓN:** Es el documento con que el expedidor comunica al designatario indicado en la orden de expedición que se ha llevado a cabo el envío de mercancías.
- **AWB Airway Bill.:** Carta de Porte Aéreo. Conocimiento de embarque para vía aérea.
- **BACO:** Barge Container Carrier. Buque
- **BAF (Bunker Adjustment Factor):** Factor de Ajuste de Combustible. Influye en el cálculo del flete.
- **BAFD:** Banco Africano de Desarrollo.
- **BANCO ACEPTADOR:** Similar al Banco pagador, pero en este caso, acepta un efecto al vencimiento en lugar de pagar o comprometerse al pago.
- **BANCO AVISADOR:** Es el Banco corresponsal del Banco emisor en el país del exportador. Solo adquiere el compromiso de avisar al beneficiario de la apertura del crédito.
- **BANCO CONFIRMADOR:** Garantiza el pago por parte del Banco emisor. Se usa cuando las garantías que ofrece el Banco emisor no se consideran suficientes. Suele ser el Banco avisador.
- **BANCO EMISOR:** Banco elegido por el importador. Confecciona y realiza la apertura del crédito. Paga el crédito si se cumplen las condiciones exigidas en el mismo. Es el Banco del Importador.
- **BANCO NEGOCIADOR:** Compra (descuenta) un efecto al exportador. Aunque el pago suela ser diferido, el exportador cobra a la vista (con o sin intereses).
- **BANCO PAGADOR:** Generalmente es un Banco en el país del exportador, que recibe el mandato del Banco emisor para pagar o comprometerse al pago contra presentación de la documentación exigida. Para el exportador es conveniente que exista un Banco pagador en su país.

- **BASD:** Banco Asiático de Desarrollo.
- **BC-Net:** Red de Cooperación Empresarial
- **BEI:** Banco Europeo de Inversiones.
- **BENEFICIARIO:** Persona a cuyo favor se emite el crédito y que puede exigir el pago al Banco emisor o al pagador una vez ha cumplido las condiciones estipuladas en el crédito. Es el exportador.
- **BERD:** Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo.
- **BID:** Banco Interamericano de Desarrollo.
- **BILL OF LADING (B/L):** Manifiesto de Carga o Conocimiento de Embarque Ver también CIM, CMR y CTBL. Equivale a la Carta de Portes en vía terrestre; para vía aérea es AWB. Es un recibo dado al embarcador por las mercancías entregadas. Demuestra la existencia de un contrato de transporte marítimo y otorga derechos sobre la mercancía.
- **B/L A LA ORDEN (To the Order):** Cuando un B/L es a la orden, el propietario de la mercancía (el poseedor del BL), puede convertirlo: en nominativo (mediante endoso), ponerlo a la orden de otra firma o dejarlo con el endoso firmado en blanco. Son los más utilizados.
- **B/L AL PORTADOR (To the bearer):** El poseedor del documento es el propietario de la mercancía.
- **B/L HOUSE:** Cuando el BL lo emite un transitorio. Es un documento no negociable, que no da derechos sobre la mercancía.
- **B/L NOMINATIVO:** Son extendidos a nombre de una persona determinada, que podrá hacerse cargo de la mercancía previa identificación y presentación de uno de los BL originales. No admiten endoso.
- **BOICOT:** Actitud colectiva de rechazo sistemático de mantener relaciones económicas con personas o empresas o grupos de ellas o países con el fin de ejercer sobre presión o represalias.
- **BACK TO BACK:** Cuando el beneficiario del crédito no es el proveedor final de la mercancía y el crédito recibido no es transferible, el exportador puede solicitar a su Banco que emita un nuevo crédito documentario respaldado por el primer crédito recibido. Son dos créditos distintos ( a diferencia del transferible). Son operaciones muy complejas y con elevado riesgo para los bancos.
- **CAD:** Pago contra documentos.

- **CAF (Currency Adjustment Factor):** Factor de Ajuste de Moneda. Influye en el flete.
- **CAF:** Corporación Andina de Fomento.
- **CAG:** Pago contra mercancías.
- **CALL OPTION:** Opción de compra. Contrato que ofrece a su poseedor el derecho, no la obligación, de comprar una cantidad de divisas a un tipo de cambio predeterminado durante un período de tiempo o bien en la fecha de vencimiento del contrato.
- **CANCILLERÍA:** Ministerio de Relaciones o Asuntos Exteriores.
- **CBI:** Caribbean Basin Initiative
- **CARGA CONSOLIDADA:** Agrupamiento de mercancías pertenecientes a varios consignatarios, reunidas para ser transportadas en contenedores similares, siempre que estén amparadas por un mismo documento de transporte.
- **CARICOM:** Comunidad y Mercado Común del Caribe. Desde 1973. Principalmente países anglófonos: Antigua- Barbuda, Bahamas, Belice, Dominica, Granada, Montserrat, Sta Lucía, San Vicente y las Granadinas, St. Kitts y Nevis.
- **CARRIER:** Transportista
- **CARTA DE CRÉDITO DOCUMENTARIO:** Un documento por el que a solicitud del comprador su banco autoriza al exportador a cobrar en una fecha especificada por una expedición concreta contra la presentación de documentos precisos y detallados de acuerdo con las condiciones del crédito.
- **CCI:** Cámara de Comercio Internacional.
- **CEAO:** Comunidad Económica del África Occidental. Se funda en 1.973, con sede en Ouagadugudou (Burkina Faso). Son miembros: Benín, Burkina Faso, Costa de Marfil, Malí, Mauritania, Níger y Senegal. Guinea y Togo son observadores.
- **CEDEAO:** Comunidad Económica de los Estados de África Occidental. Desde 1977, sede en Lagos (Nigeria). Miembros: Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa de Marfil, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Liberia, Malí, Mauritania, Níger, Senegal, Sierra Leona y Togo.
- **CEE:** Comunidad Económica Europea. Hoy Unión Europea.

- **CEI:** Comunidad de Estados Independientes. Desde 1991. Miembros: Rusia, Bielorrusia, Ucrania, Moldavia, Azerbayán, Georgia, Armenia, Kazajistán, Turkmenistán y Tayikistán.
- **CERTIFICADO DE ANÁLISIS:** Documento que certifica que la naturaleza, composición, grado, etc. de la mercancía corresponde a la calidad contratada.
- **CERTIFICADO DE DEPÓSITO:** Se exige en los casos en que la existencia de depósito previo obligue a haberlo realizado antes de despachar la mercancía.
- **CERTIFICADO DE INSPECCIÓN DE PRE-EMBARQUE:** Certificado que indica que las mercancías han sido examinadas y encontradas conformes con la mencionada en un contrato o una proforma. Lo realizan compañías especializadas. SGS, Bureau Veritas, Lloyds, etc. Generalmente se inspecciona el 10% más esto depende de cada país en particular.
- **CERTIFICADO DE ORIGEN:** Documento que identifica las mercancías expedidas y declara expresamente dónde se fabricó la mercancía. En Argentina, como en otros países lo proporcionan las Cámaras de Comercio.
- **CERTIFICADO DE PESO:** Es un documento en el que se hace constar el peso de la mercancía (neto y bruto) bulto por bulto.
- **CERTIFICADO DE SANIDAD:** Documento que certifica que la mercancía ha sido examinada y se encuentra en perfectas condiciones para el consumo humano.
- **CERTIFICADO DE SEGURO:** Documento que prueba que se ha contratado el seguro de una expedición concreta.
- **CFR:** Incoterm. Costo y Flete.
- **CFS:** Container Freight Station. Estación de Flete de Contenedores.
- **CGC:** Consejo de Cooperación del Golfo. Desde 1979. Agrupa a Arabia Saudí, Bahrein, Emiratos Arabes Unidos, Kuwait, Omán y Qatar.
- **CIF:** Incoterm. Costo, seguro y flete.
- **CIM:** Carta de Porte Internacional para Ferrocarril.
- **CIM (CONVENIO):** Convenio Internacional de Mercancías, Berna, 1890.
- **CIP:** Incoterm. Flete y seguro pagados.
- **CLÁUSULA ROJA:** Permite al exportador disponer total o parcialmente del importe del crédito antes de presentar los documentos en él requeridos y aún antes de expedir la mercancía. Es una financiación del importador al exportador.

- **CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN DE INNAVEGABILIDAD E INADAPTABILIDAD:** La cobertura no se concede en casos de innavegabilidad del buque o embarcación y de adaptabilidad de los anteriores del medio de transporte (que puede ser terrestre), contenedor o furgón, para transportar con seguridad el interés asegurado, salvo cuando el asegurado o sus empleados no hayan sido conocedores de tal innavegabilidad o inadaptabilidad en el momento en que el interés asegurado fue cargado en ellos. Si el asegurado o sus empleados fueran conocedores de tales condiciones después de su carga no perdería este Asegurado su derecho al reclamo. El conocimiento de los agentes del asegurado no de sus empleados en el momento de la carga, igualmente no perjudicará los derechos del asegurado.
- **COEFICIENTE DE ESTIBA:**  $C_e = V / P$ ; siendo  $V =$  Volumen ( $m^3$ ) y  $P =$  Peso ( $Tn^3$ ).
- **COLLECT SURCHARGE:** Recargo por cobro del flete en destino.
- **COLLECTION CREDITS:** En realidad no es un crédito documentario, sino que son créditos emitidos en la forma habitual pero disponibles para pago en las cajas del Banco emisor, es decir, el Banco emisor es el pagador. Es desaconsejable para el exportador, que le conviene más que el Banco pagador esté en su propio país.
- **COMERCIAL CLEARING:** Convenio entre dos países para saldar sus intercambios comerciales mediante la compensación de determinadas mercancías.
- **COMMODITY:** Mercancía cuyo precio es fijado por la demanda y oferta internacional. Por lo general son materias primas como productos agrícolas y mineros.
- **COMUNIDAD ANDINA:** Formada por Perú, Bolivia, Venezuela, Colombia y Ecuador. Antes Grupo Andino o Pacto Andino (Acuerdo de Cartagena).
- **CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:** Bill of Lading.
- **CONOCIMIENTO DE EMBARQUE AÉREO:** Documento de consignación de flete aéreo relleno por el expedidor o en su nombre. AWB. Da título sobre las mercancías.
- **CONSEJO DEL MAR BÁLTICO:** Creado en marzo de 1992. Miembros: Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Noruega, Polonia, Rusia y Suecia.

- **CONSENSO OCDE:** Es un acuerdo entre los países más desarrollados para limitar las condiciones financieras de sus ofertas internacionales, evitando competencias financieras.
- **CONSIGNATARIO:** Persona natural o jurídica a cuyo nombre viene manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso.
- **CONSOLIDACIÓN:** Sistema de expedición de diversos paquetes de diferentes consignadores bajo un agente a un destino común. También "Grupaje".
- **CONTINGENTE:** Un Contingente es la eventual limitación para exportar o importar una determinada cantidad o durante un tiempo determinado, una mercancía.
- **CONTINGENTE ARANCELARIO:** Durante un período, las exportaciones o las importaciones, no están gravadas por los aranceles aduaneros.
- **CONTINGENTE CUANTITATIVO:** Cuando se prohíbe exportar o importar: una determinada cantidad de mercancía, o durante un tiempo determinado un tipo de mercancía, o ambas prohibiciones juntas.
- **CONTROL ADUANERO:** Conjunto de medidas destinadas a asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la aduana está encargada de aplicar.
- **COOPERACIÓN ECONÓMICA DEL MAR NEGRO:** Desde 1991. Miembros: Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Grecia, Moldavia, Rumanía, Rusia, Turquía y Ucrania.
- **COSTOS BANCARIOS:** Estos gastos bancarios son: preaviso, notificación y confirmación, comisiones de pago, pago diferido, aceptación o negociación, los costes de las modificaciones, la no utilización del crédito, los intereses de la negociación y los costes de los mensajes.
- **CPT:** Incoterm. Flete pagado hasta.
- **CRÉDITO DOCUMENTARIO:** Es un convenio en virtud del cual un Banco (Banco Emisor), obrando a petición de un cliente (ordenante) y de conformidad con sus instrucciones, se obliga a efectuar un pago a un tercero (beneficiario) o autoriza a otro Banco a efectuar dicho pago, contra presentación de los documentos exigidos dentro del tiempo límite especificando, siempre y cuando se hayan cumplido los términos y condiciones del crédito.

- **CRÉDITO DOCUMENTARIO CONTRA ACEPTACIÓN:** El crédito es disponible contra aceptación de documentos y de un efecto librado a plazo (giro) contra un Banco designado por el crédito (Banco aceptador) que puede ser el propio emisor. El Banco aceptador asume el compromiso de pago al vencimiento independientemente si ha confirmado el crédito o no. El efecto puede ser descontado si el Banco lo considera oportuno. Los gastos de descuento son por cuenta del beneficiario, a menos que el crédito especifique lo contrario.
- **CRÉDITO DOCUMENTARIO CONTRA NEGOCIACIÓN:** El crédito es disponible contra presentación de los documentos y de un efecto, a la vista o a plazo, librado contra el Banco emisor o contra el ordenante del crédito. El Banco negociador se limita a financiar al beneficiario por cuenta del Banco emisor. El Banco negociador compra por cuenta del emisor los derechos del beneficiario sobre el crédito. Puede ser negociado por cualquier Banco.
- **CRÉDITO DOCUMENTARIO CONTRA PAGO:** Se paga al beneficiario contra presentación de los documentos indicados en el crédito. El crédito es disponible sin efectos. En el caso de pago a la vista puede exigir un efecto librado por el beneficiario contra el Banco determinado en el crédito. Debe designar un Banco pagador que puede ser el propio emisor. Si es pagadero A LA VISTA y confirmado por el Banco pagador designado, este no puede demorar el pago en espera de los fondos, previa comprobación de los documentos. Si es pagadero a PLAZO y confirmado, el Banco confirmador se compromete contra entrega de documentos a pagar al vencimiento. Si no fuese confirmado, el Banco puede comunicar que toma los documentos sin compromiso. El vencimiento puede estar fijado mediante: un plazo, fecha recepción mercancía, fecha embarque mercancía, fecha entrega de documentos, etc.
- **CRÉDITO DOCUMENTARIO IRREVOCABLE:** El crédito no puede ser modificado o cancelado sin el acuerdo del Banco emisor, Banco confirmador (si lo hubiese) y del beneficiario. Es un compromiso en firme por parte del Banco emisor en favor del exportador. **NOTA IMPORTANTE:** a falta de una indicación clara en el crédito, éste será considerado como irrevocable. El Crédito Documentario Irrevocable, puede ser confirmado o no confirmado.
- **CRÉDITO DOCUMENTARIO REVOCABLE:** Pueden ser anulados o modificados por el Banco emisor en cualquier momento y sin tener que avisar

al beneficiario. Sin embargo el Banco emisor queda obligado por todos los pagos, compromisos, aceptaciones o negociaciones efectuadas con anterioridad al recibo de la notificación de modificación o cancelación. Se desaconseja absolutamente su uso, ya que no es un compromiso de pago en firme. En la práctica no se emplean nunca, salvo contadas excepciones.

- **CRÉDITO DOCUMENTARIO TRANSFERIBLE:** Un Crédito Documentario Transferible es emitido a favor de un beneficiario que no es quien produce la mercancía sino un intermediario, que ha establecido un contrato de venta con un comprador, pero depende de una tercera parte (el exportador), para suministrar la mercancía a su cliente. Especialmente indicado para las Trading Companies. El beneficiario puede dar instrucciones al Banco pagador, aceptador o negociador para que el crédito sea utilizable, parcial o totalmente, por uno o más beneficiarios de su país o de otro país. Si se quiere que un Crédito Documentario sea Transferible, hay que especificarlo en las condiciones del crédito, indicando la mención: transferible.
- **CREDITO STAND-BY:** Un crédito Stand-by es usado como un sustituto de un aval. Es un aval de ejecución documentaria. Se pueden usar en cualquier tipo de transacción y están basados en el concepto de incumplimiento de contrato por parte del ordenante del crédito Stand-by.
- **CUOTAS ABSOLUTAS:** Limitaciones específicas a las importaciones en un periodo determinado de la cuota. Véase también Restricción Cuantitativa.
- **CS:** Congestion Surcharge.
- **CTBL:** Combined Transport Bill of Lading. Documento de transporte multimodal.
- **CY:** Container Yard. Almacén de contenedores.
- **CHARTER PARTY:** Si un exportador contrata un buque tramping el documento emitido es el BL Charter Party. No está regido por los mismos criterios que un BL normal. Se rigen por el artículo.
- **CARGA CONSOLIDADA.-** Agrupamiento de mercancías pertenecientes a varios consignatarios, reunidas para ser transportadas de un puerto, aeropuerto o terminal terrestre con destino a otro puerto, aeropuerto o terminal terrestre, en contenedores o similares, siempre y cuando se encuentre amparadas por un mismo documento de transporte.

- **CARGO.**- Monto que resulta de la revisión de los documentos con los que se tramitó el despacho de las mercancías o de los presentados por los transportistas.
- **COMISO.**- Sanción que consiste en la privación definitiva de la propiedad de las mercancías.
- **CONSIGNATARIO.**- Persona natural o jurídico a cuyo nombre viene manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso.
- **CONTROL ADUANERO.**- Conjunto de medidas destinadas a asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la Aduana está encargada de aplicar.
- **CONTROL INTERNO OPERACIONAL.**-Su propósito es operativo y se ejerce por departamentos operacionales más que por lo financiero y contable, aunque aquellos utilicen estos últimos como fuente de información.
- **DECLARACIÓN DE MERCANCÍAS.**- Acto efectuado en la forma prescrita por la Aduana, mediante el cual el interesado indica el régimen aduanero que ha de asignarse a las mercancías y comunica los elementos necesarios para la aplicación de dicho régimen.
- **DEPÓSITOS ADUANEROS AUTORIZADOS.**- Locales destinados a almacenar mercancías solicitadas al Régimen de Depósito de Aduanas, las que posteriormente serán destinadas a otros regímenes u operaciones aduaneras. Pueden ser privados o públicos.
- **DEPÓSITO ADUANERO AUTORIZADO PRIVADO.**- Local destinado al almacenamiento de mercancías de propiedad exclusiva del depositario.
- **DEPÓSITO ADUANERO AUTORIZADO PÚBLICO.**- Local destinado al almacenamiento de mercancías de diferentes depositantes.
- **DEPÓSITOS FRANCOS.**- Locales cerrados, señalados dentro del territorio nacional y autorizado por el Estado, en los cuales para la aplicación de los derechos aduaneros y tributos de importación, se considera que las mercancías no se encuentran en el territorio aduanero.
- **DERECHOS DE ADUANA O ARANCELARIOS.**- Impuestos establecidos en el Arancel de Aduanas a las mercancías que ingresen al territorio aduanero.
- **DESPACHO.**- Cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para importar y exportar las mercancías o someterlas a otros regímenes, operaciones o destinos aduaneros.

- **DESTINACIÓN ADUANERA.**- Manifestación de voluntad del dueño, consignatario o remitente de la mercancía que, expresada mediante la Declaración, indica el régimen aduanero que debe darse a las mercancías que se encuentran bajo la potestad aduanera.
- **DAF:** Incoterm. Franco Frontera
- **DDP:** Incoterm. Entregado con derechos pagados.
- **DDU:** Incoterm. Entregado sin pagar derechos.
- **DECLARACIÓN DE ADUANAS:** Es el documento presentado por el importador (o su agente o transitario) para el despacho de las mercancías, con el fin de que aquél pase a hacerse cargo de las mismas.
- **DECLARACIÓN DE MERCANCÍAS:** Acto efectuado en la forma prescrita por el cual se indica el régimen aduanero a aplicar.
- **DEG:** Derecho Especial de Giro.
- **DECOMISO:** Sanción que consiste en la privación definitiva de la propiedad de las mercancías.
- **DEPÓSITO ADUANERO AUTORIZADO PRIVADO:** Local destinado al almacenamiento de mercancías de propiedad exclusiva del depositario.
- **DEPÓSITO ADUANERO AUTORIZADO PÚBLICO:** Local destinado al almacenamiento de mercancías de diferentes depositantes.
- **DEPÓSITO FISCAL:** Local abierto o cerrado destinado a la colocación temporal de mercancías mientras se solicita su despacho. Su gestión puede estar a cargo de aduanas, de otras dependencias públicas o de privados. Se usan sobre todo cuando un importador no sabe cual será el destino final de la importación. Se permiten las mismas operaciones que en las Zonas Francas. El máximo tiempo que una mercancía puede estar en un Depósito Aduanero es de cinco años. Pueden ser privados o públicos.
- **DEPÓSITO FRANCO:** Local cerrado, señalados en el territorio nacional ya autorizados por el Estado, en los que se considera que las mercancías no están en territorio aduanero.
- **DESPACHANTE DE ADUANAS:** Persona física encargada de la tramitación documentaria aduanera.
- **DEQ:** Incoterm. Entregado junto al muelle.
- **DERECHOS DE ADUANA O ARANACELARIOS:** Impuestos establecidos en el Arancel de Aduanas a las mercancías que entren en territorio aduanero. Arancel.

- **DES:** Incoterm. Entregado junto al barco.
- **DESPACHO DE ADUANA / PERMISO DE EMBARQUE:** Cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para importar y exportar las mercancías o someterlas a otros regímenes operaciones o destinos aduaneros.
- **DESPLAZAMIENTO DE ROSCA:** Es el peso del buque construido pero sin combustible, equipajes, tripulación ni carga.
- **DESTINACIÓN ADUANERA:** Manifestación de voluntad del dueño, consignatario o remitente de la mercancía que, expresada mediante la declaración, indica el régimen aduanero que debe darse a las mercancías que se encuentran bajo potestad aduanera.
- **DOD:** Derecho de Obtención de Divisas. Son los gastos y comisiones bancarias para el pago del flete marítimo. Aproximadamente el 1% del flete.
- **DRAW BACK:** Restitución de derechos arancelarios que gravan la importación de bienes. Este beneficio está sujeto a regulaciones legales propias de cada país.
- **EDI:** Intercambio Electrónico de Datos.
- **EEE:** Espacio Económico Europeo. Desde 1992 agrupa a los países de la Unión Europea y a los de la AELC.
- **EFTA:** Asociación Europea de Libre Comercio. (AELC)
- **EIP:** European Investment Partners. Programa europeo que subvenciona la creación de empresas mixtas o inversiones en los países mediterráneos, Asia y Sudamérica.
- **ELS:** Extra Length Surcharge. Recargo por longitud en el flete.
- **ERM:** Exchange Rate Mechanism. Mecanismo de Cambios e Intervención
- **ESTIBA:** Operación de carga que contempla el manipuleo de la mercadería hasta el medio de transporte.
- **EUR.1:** Documento que sirve como justificante del trato preferencial entre dos países. Sirve para exportación e importación
- **EURO:** Moneda única europea.
- **EURODIVISA:** Son divisas convertibles, fuera del control de las autoridades monetarias del país de origen.
- **EUROMARKETS RATE:** Tasas de interés al mercado internacional de capitales para la contratación de préstamos o inversiones en distintas monedas.

- **EWS:** Extra Weight Surcharge. Recargo por sobre peso en la contratación del flete.
- **EXPORTACIÓN:** Régimen aduanero que permite la salida legal de bienes y servicios de origen nacional.
- **ENVASE:** Es el material o recipiente destinado a envolver y proteger un producto, desde que sale de línea de producción hasta que llega a manos del consumidor.
- **EMBALAJE:** Es el material o recipiente destinado a envolver o contener temporalmente envasados o no, durante su manipulación, transporte y almacenaje.
- **EMPAQUE:** Es la ciencia, arte y tecnología de acondicionar los productos para su almacenamiento, transporte, distribución y venta al costo óptimo asegurando que lleguen a su destino en buenas condiciones e incluye al envase, embalaje, materiales complementarios y el sistema de envasado o embalado.
- **FACTURA PROFORMA:** Es una pre factura entregada por el exportador al importador, con el objetivo de dar a conocer al importador con exactitud el precio que pagará por las mercancías y la forma de pago.
- **FAD:** Fondos de Ayuda al Desarrollo (créditos a países en vías de desarrollo).
- **FBL:** Conocimiento FIATA negociable para transporte multimodal.
- **FCL:** Contenedor de carga llena. Full Container Load. Incluye costos de estiba y desestiba.
- **FCLA:** Full Container Load Allowance. Rebaja en el flete por uso de container completo.
- **FEDER:** Fondos Europeos para el Desarrollo regional.
- **FEDER VESSEL:** Buques alimentadores.
- **FEOGA:** Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agrícola.
- **FILO:** Free in Liner Out. Cláusula contratación flete. La totalidad de las operaciones portuarias son por cuenta de la mercancía, excepto la desestiba en destino.
- **FIOS:** Free in and out stowed. Cláusula contratación flete. La totalidad de las operaciones portuarias son por cuenta de la mercancía. El flete sólo cubre el transporte marítimo.
- **FLETE:** Costo del transporte de la mercancía. (Freight).
- **FCL:** Contenedor de carga llena. Full Container Load.

- **FOB:** Incoterm. Franco a Bordo.
- **FORFAITING:** Compra de letras de cambio aceptadas, créditos documentarios u otras promesas de pago, renunciando el adquirente de estos efectos a cualquier derecho o demanda frente al exportador y los anteriores titulares.
- **FORMULARIO A CERTIFICADO DE ORIGEN DEL SGP (Sistema Generalizado de Preferencias):** Es un documento de importación. Demuestra el trato preferencial otorgado a los países en vías de desarrollo.
- **FPA:** Free of Particular Average. Franco de Avería Particular. Esta cláusula protege a las mercancías contra pérdida, daños totales y averías gruesas.
- **FRA:** Forward Rate Agreement. Es un acuerdo entre dos partes sobre el tipo de interés a aplicar en un depósito en una fecha futura.
- **FRANQUICIA:** En términos aduaneros es la exención total o parcial del pago de tributos, dispuesta por ley.
- **FRANQUICIA:** En términos comerciales cesión de derecho de uso de una marca o registro patentado de acuerdo a estándares internacionales.
- **FSE:** Fondo Social Europeo.
- **FUERZA MAYOR:** Una cláusula que limita las responsabilidades de los proveedores y transportistas bajo ciertas circunstancias. Ej.: Desastres naturales, guerras, etcétera.
- **FRANQUICIA.-** Exención total o parcial del pago de tributos, dispuesta por ley.
- **GARANTÍA.-** Obligación que se contrae, a satisfacción de la Aduana, con el objeto de asegurar el pago de derechos de aduana y demás impuestos o el cumplimiento de otras obligaciones adquiridas con ella. Se llama global, cuando asegura el cumplimiento de las obligaciones resultantes de varias operaciones.
- **GARANTÍA:** Obligación que se contrae, a satisfacción de aduanas, con el objeto de asegurar el pago de derechos de aduana y demás impuestos o el cumplimiento de otras obligaciones adquiridas con ella.
- **GARANTÍA GLOBAL:** Cuando la garantía establecida ante aduanas asegura el cumplimiento de las obligaciones resultantes de varias operaciones.
- **GARANTÍA DE INDEMNIZACIÓN:** Documento que garantiza al agente o expedidor de la indemnización de cualquier riesgo o reclamación originado por el uso indebido de un BL.

- **GASTOS FOB:** Gastos de recepción, arrastre y carga de una mercancía desde que se recibe en el puerto hasta que se carga a bordo.
- **GATT:** Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio.
- **GIRO BANCARIO:** Cheque extendido por un banco a otro banco pagadero a un tercero.
- **GRUPAJE:** Sistema de expedición de diversos paquetes de diferentes consignadores bajo un agente a un destino común. (= Consolidación)
- **GRUPO DE LOS 10:** Los diez países occidentales más industrializados. EE.UU., Canadá, Inglaterra, Bélgica, Francia, Italia, los Países Bajos, Suecia y Japón.
- **GRUPO DE VISEGRAD:** Acuerdo de Libre Comercio de Europa Central. Desde 1992. Miembros: Rep. Checa, Eslovaquia, Hungría y Polonia.
- **GTZ:** Agencia de Cooperación Alemana.
- **HACCP:** Régimen de análisis y de control de los puntos críticos en la actividad productiva.
- **HAWB:** House Air Waybill. Es el AWB emitido por un transitario en lugar de una compañía aérea regular.
- **HEDGING:** Cobertura. Cubrirse contra la pérdida eventual por especulación mediante transacciones compensatorias en otras divisas.
- **IATA:** Asociación de Transporte Aéreo Internacional.
- **ICES:** Instituto de Comercio Exterior (España).
- **ICO:** Instituto de Crédito Oficial (España)
- **IFC:** Corporación Financiera Internacional.
- **IMARCO:** Instituto Marítimo de Arbitraje y Contratación. Organismo arbitral español especializado en temas marítimos.
- **IMARPE:** Instituto del Mar de Perú.
- **INCOTERMS:** Términos de Comercio Internacional. Son las reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales fijados por la Cámara de Comercio Internacional. Su objetivo es establecer criterios definidos sobre la distribución de gastos y transmisión de riesgos, entre exportador e importador. Hay 13 términos: EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DES, DEQ, DAF, DDP, DDU. Los Incoterms regulan: la entrega de mercancías, la transmisión de riesgos, la distribución de los costes, los trámites de documentos. Pero no regulan: la forma de pago ni la legislación aplicable.

- **IMPORTACIÓN:** Régimen aduanero que permite el ingreso legal a consumo de un bien o servicio de origen extranjero.
- **IMPORTACIÓN TEMPORAL:** Entrada al país por un plazo determinado de mercancías con exoneración parcial o total de impuestos bajo condiciones de ser reexportadas.
- **IMPORTACIÓN PARA CONSUMO:** Libre disposición de las mercancías nacionalizadas con el cumplimiento de las disposiciones legales pertinentes.
- **INTENDED PORT:** Puerto previsto
- **INTERMODAL, TRANSPORTE:** Acarreo por varios medios de transporte (aéreo, marítimo, carretera o ferroviario). (= Transporte Multimodal).
- **ISO:** Norma de estandarización internacional.
- **JETRO:** Corporación Japonesa de Comercio Exterior.
- **LASH:** Lighter Aboard Ship. Barcazas Lash
- **LCL:** Contenedor de Carga menos llena. Sólo contempla carga en buque, no contempla servicios de estiba ni desestiba.
- **LETRA DE CAMBIO:** Documento o título valor mediante el cual una persona física o jurídica (librador) ordena a otra (librado) pagar una cantidad a favor de un tercero, a su vencimiento.
- **LEVANTE:** Acto por el cual la aduana autoriza a los interesados a disponer condicional o incondicionalmente de las mercancías despachadas. Es incondicional cuando la deuda ha sido pagada o está garantizada. En los regímenes suspensivos o temporales, siempre es condicional.
- **LICENCIA DE EXPORTACIÓN:** En los países que se necesita, documento que concede permiso para exportar mercancías especificadas dentro de un plazo concreto.
- **LICENCIA DE IMPORTACIÓN:** En los países que se necesita, es la autorización oficial que permite la entrada de las mercancías en el país del importador. Si las mercancías no están sometidas a restricciones aduaneras se expiden automáticamente.
- **LIFO:** Liner in Free out. Cláusula contratación flete. La totalidad de las operaciones portuarias son por cuenta de la mercancía, excepto la estiba en destino. El flete sólo cubre el transporte marítimo.
- **LINER TERMS:** Términos de línea. Cuando el buque es de servicio regular.

- **LISTA NEGRA:** Certificado Negativo de Lista Negra. Certifica que el beneficiario exportador no está incluido en la lista negra del país a que van destinadas las mercancías.
- **LOADED ON BOARD:** Indica que la mercancía ha sido cargada a bordo.
- **LEVANTE.**- Acto por el cual la Aduana autoriza a los interesados a disponer condicional o incondicionalmente de las mercancías despachadas.

Es incondicional cuando la deuda ha sido pagada o está garantizada. En los regímenes suspensivos o temporales, siempre es condicional.

- **MANIFIESTO DE CARGA.**- Documento en el cual se detalla la relación de las mercancías que constituyen la carga de un medio o una unidad de transporte, y expresa los datos comerciales de las mercancías.
- **MAQUILA.**- Proceso por el cual ingresan las mercancías al país con el objeto de que sólo se le incorpore el valor agregado correspondiente a la mano de obra.
- **MERCANCÍAS.**- Bienes que pueden ser objeto de regímenes, operaciones y destinos aduaneros.
- **MERCANCÍA EN LIBRE CIRCULACIÓN.**- Toda mercancía que puede disponerse libremente.
- **MERCANCÍA EQUIVALENTE.**- Aquella idéntica o similar a la que fue importada y será objeto de reposición. Debe entenderse por mercancía idéntica a la que es igual en todos los aspectos a la importada en lo que se refiere a la calidad, marca y prestigio comercial.

Debe entenderse por mercancía similar a la que sin ser igual en todos los aspectos a la importada, presenta características próximas a ésta en cuanto a especie y calidad.

- **MERCANCÍA EXTRANJERA.**- La que proviene del exterior, cuya importación no se ha consumado legalmente, la colocada bajo regímenes suspensivos, temporales o de perfeccionamiento, así como la producida o manufacturada en el país y que ha sido nacionalizada en el extranjero.
- **MERCANCÍA NACIONAL.**- La producida o manufacturada en el país con materias primas nacionales o nacionalizadas.
- **MUESTRAS.**- Son aquellas mercancías que únicamente tienen por finalidad demostrar sus características y que carecen de valor comercial por sí mismas.
- **MULTA.**- Sanción pecuniaria que se impone a los responsables de infracciones administrativas aduaneras.

- **NOTA DE TARJA.**- Documento que formulan conjuntamente el transportista con el almacenista, durante la verificación de lo consignado en el conocimiento de embarque en relación con las existencias físicas, registrando las observaciones pertinentes.
- **MANIFIESTO:** La lista de carga de un barco.
- **MANIFIESTO DE CARGA:** Bill of Loading.
- **MAQUILA:** Proceso por el cual ingresan mercancías al país con objeto de sólo se incorpore valor agregado correspondiente a la mano de obra.
- **MCCA:** Mercado Común Centroamericano. Formado por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua
- **MERCANCÍA:** Bien que puede ser objeto de regímenes, operaciones y destinos aduaneros.
- **MERCANCÍA EN LIBRE CIRCULACIÓN:** Toda mercancía que puede disponerse libremente.
- **MERCANCÍA EQUIVALENTE:** Aquella idéntica o similar a la que fue importada y que será objeto de reposición. Debe entenderse por idéntica la que es igual en todos los aspectos. Similar es la que sin ser igual en todos los aspectos presenta características próximas en cuanto a especie y calidad.
- **MERCANCÍA EXTRANJERA:** La que proviene del exterior, cuya importación no se ha consumado legalmente, la colocada bajo regímenes suspensivos, temporales o de perfeccionamiento, así como la producida o manufacturada en el país y que ha sido nacionalizada en el extranjero.
- **MERCANCÍA NACIONAL:** La producida o manufacturada en el país con materias primas nacionales o nacionalizadas.
- **MERCOSUR:** Mercado Común de América del Sur. Desde 1991. Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay.
- **MIC/DTA:** Carta de Porte Internacional para transporte por Carretera.
- **MTD:** MULTIMODAL TRANSPORT DOCUMENT. Son los documentos de transporte multimodal, normalmente emitidos por las líneas navieras de contenedores para cubrir el despacho de mercancías de un lugar de toma de cargo a un lugar de entrega.
- **MUELLEAJE:** Las tasas pagadas por usar un muelle o servicios de muelle (Derechos de muelle).
- **MUESTRA:** Aquella mercancía que únicamente tiene por finalidad demostrar sus características y que carece de valor comercial por sí misma.

- **MODOS Y RUTA DE TRANSPORTE.** El O.T.M.I. debe ajustarse a lo pactado entre éste y la otra parte, en cuanto a la utilización de los modos, ruta y procedimiento a seguir en el manejo, transbordo, almacenamiento y transporte de los bienes.

#### **Entrega.**

Si las mercancías transportadas por el O.T.M.I. no son recibidas por el Consignatario de conformidad con los términos pactados en el D.T.M.I., habiéndose dado el correspondiente aviso de llegada en forma oportuna, el O.T.M.I. podrá depositarlas o tomar otra medida precautelativa a costa del consignatario mientras el caso se decida por la autoridad competente.

En todo caso el O.T.M.I. deberá dar aviso oportuno y detallado al expedidor.

#### **Flete y Cargos.**

El flete será pagado en los términos pactados y en la moneda acordada en el D.T.M.I...

Todas las sumas adeudadas, impuestos y cargos y otros gastos en relación con las mercancías transportadas serán pagadas por el expedidor y/o consignatario dependiendo de los Incoterms pactados.

El expedidor garantiza la exactitud de la declaración de contenidos, seguros, peso, mediciones y valor de las mercancías. Sin embargo, el O.T.M.I. se reserva el derecho de hacer inspeccionar los contenidos y de verificar el peso, las medidas o el valor. Si en dicha inspección, se encuentra que la declaración no es correcta, se acuerda que deberá pagar el monto menor entre una suma igual a cinco veces la diferencia entre la cifra correcta y el flete cobrado, o el doble del flete correcto menos el flete cobrado, al O.T.M.I. como indemnización por sus costos de inspección y pérdidas de flete sobre las mercancías, sin perjuicio de cualquier otro monto estipulado en el D.T.M.I. como flete pagadero.

En el evento en que el O.T.M.I. no haga uso de su derecho para inspeccionar los datos que suministre el expedidor de las mercancías, se presume que los consignados en el Documento son ciertos.

#### **Derecho de Retención.**

El O.T.M.I. tendrá un derecho de retención sobre las mercancías, por cualquier monto adeudado según este D.T.M.I., incluyendo cargos de almacenamiento y por el costo de recuperar el mismo, y podrá exigir dicho

derecho prendario de cualquier forma razonable que pueda considerar adecuado.

### **Avería Común.**

En caso de Avería Común o gruesa, se procederá de acuerdo con la Legislación Marítima Internacional.



### **INCOTERMS 2000**

Fuente: Apartes tomados de la publicación de la Comunidad Andina.

#### **INDICE**

#### **INTRODUCCIÓN**

#### **EXW -EN FÁBRICA**

(...lugar convenido)

#### **FCA -FRANCO TRANSPORTISTA**

(...lugar convenido)

#### **FAS -FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE**

(...puerto de lugar convenido)

#### **FOB -FRANCO A BORDO**

(...puerto de carga convenido)

#### **CFR -COSTE Y FLETE**

(...puerto de destino convenido)

#### **CIF -COSTE, SEGURO Y FLETE**

(...puerto de destino convenido)

#### **CPT -TRANSPORTE PAGADO HASTA**

(...lugar de destino convenido)

#### **CIP -TRANSPORTE Y SEGURO PAGADOS HASTA**

(...lugar de destino convenido)

#### **DAF -ENTREGADA EN FRONTERA**

(...lugar convenido)

#### **DES -ENTREGADA SOBRE BUQUE**

(...puerto de destino convenido)

#### **DEQ -ENTREGADA EN MUELLE**

(...puerto de destino convenido)

## DDU -ENTREGADA DERECHOS NO PAGADOS

(...lugar de destino convenido)

## DDP -ENTREGADA DERECHOS PAGADOS

- **NAFTA:** (Ver TLC).
- **NANDINA:** Codificación arancelaria de los países de la Comunidad Andina.
- **NOTA DE CONSIGNACIÓN:** Documento que declara las condiciones bajo las que se transportan las mercancías.
- **NOTA DE TARJA:** Documento que formulan conjuntamente el transportista con el almacenista, durante la verificación de lo consignado en el conocimiento de embarque en relación con las existencias físicas, registrando las observaciones pertinentes.
- **NRA:** Número de Registro Aduanero.
- **OCE:** Organización de Cooperación Económica. Desde 1985. Miembros: Turquía, Irán, Pakistán, Azerbayán, Kazajastán, Uzbekistán, Kirguizistán, Turkmenistán y Tayikistán.
- **OCI:** Oficina Central de Información Intrastat.
- **OEA:** Organización de Estados Americanos. Desde 1948. Agrupa a los 34 estados americanos independientes, con excepción de Cuba.
- **OMC:** Organización Mundial del Comercio. Sustituye al GATT.
- **ORDENANTE:** Persona o entidad que solicita la apertura del crédito a su Banco comprometiéndose a efectuar el pago. Es el importador.
- **ONU:** Naciones Unidas.
- **OTM:** Operador de Transporte Multimodal.
- **OUTRIGHT FORWARD:** Futuros a plazo. Todas las transacciones de compra / venta de divisas, con valoración superior a 2 días hábiles.
- **OUTSIDERS:** Buques que no pertenecen a una Conferencia Marítima.
- **OPERADOR:** Es la persona física o moral que, sin tener calidad de naviero, o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua, para la utilización del espacio de las embarcaciones, que él a su vez haya contratado.
- **OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR.-** 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.

- **ORGANIZACIÓN:** Conjunto de acciones que realizan los líderes de una institución, en la distribución del trabajo, mediante la asignación de las funciones.
- **PA (Pallet Allowance):** Rebaja en la contratación del flete por mercancía paletizada.
- **PACKING LIST:** Es una lista en que se especifica el contenido de cada bulto de una operación de exportación.
- **PALLET:** Plataforma constituida por dos pisos unidos por largueros. Medidas: Universal= 1200 x 1000 mm Europalet=1200 x 800 mm. Altura máxima = aprox. 1,70 m.
- **PIB:** Producto Interior Bruto o Producto Interno Bruto.
- **PLAFOND:** LÍMITE MÁXIMO ARANCELARIO Es una combinación de contingente cuantitativo y arancelario. Se establece un tiempo determinado para la suspensión o prohibición de importaciones o exportaciones.
- **PNB (= Producto Nacional Bruto):** Comprende la suma del total de la inversión privada y pública y del consumo público y privado que se ha realizado en un país durante un año.
- **PÓLIZA DE SEGURO:** Es el documento que recoge las condiciones en que se aseguran las mercancías. Pueden ser nominativas o a la orden.
- **PÓLIZA POR VIAJE:** También denominada Póliza individual, es la que se emite para cubrir un solo viaje específico.
- **PÓLIZA FLOTANTE:** La póliza flotante descubre el seguro en términos generales y deja el nombre del buque y otros datos particulares para ser precisados en declaraciones subsiguientes. Mediante la póliza flotante es que en el caso de una declaración errónea u omisión, la declaración puede ser modificada aún después de la llegada de las mercancías o de su pérdida.
- **PÓLIZA NO VALUADA:** Es la póliza en la cual las partes no han fijado de mutuo acuerdo el valor en el cual son aseguradas las mercancías.
- **POSTPANAMAX:** Buques que no pueden pasar el Canal de Panamá.
- **PREENTRADA:** El proceso de presentación de documentos en la aduana antes de la expedición o llegada de la mercancía.
- **PREMIUM:** Prima. Es la cantidad que cobra el emisor de una opción y que le compensa el riesgo de cambio que asume.

- **PRENDA LEGAL:** Garantía que afecta a la mercancía por imposición de la Ley.
- **PRIMA AL COMISIONISTA:** La garantía del agente ante el principal de la solvencia de las partes a las que efectúa ventas. Se incluye en los acuerdos de agencia.
- **PROCHILE:** El organismo chileno responsable de la promoción de exportaciones.
- **PROEXPORT:** Organismo colombiano para la promoción de exportaciones.
- **PROMPEX:** Comisión para la Promoción de Exportaciones (Perú).
- **PROPARAGUAY:** Organismo Paraguayo de promoción de exportaciones.
- **PROTESTA DE MAR:** Puede ser por averías, naufragio, abordaje o incumplimiento de la presentación de la carga.
- **PROVISIONES DE A BORDO:** También Rancho. Mercancías destinadas al consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de los medios de transporte de tráfico internacional, ya sea para ser objeto de venta o no; las necesarias para el funcionamiento, el aprovisionamiento y mantenimiento de los mismos medios, incluyendo combustibles, carburantes y lubricantes, pero excluyendo las piezas de recambio y de equipo, que se encuentren a bordo a la llegada o se embarquen durante su permanencia en el territorio aduanero; así como las mercancías para su venta a los pasajeros y miembros de la tripulación para desembarcarlas.
- **PUERTO FRANCO:** Es un territorio que goza de exenciones y bonificaciones de derechos aduaneros. Se pueden cargar y descargar mercancías.
- **PUT OPTION:** Opción de venta. Contrato que ofrece a su poseedor el derecho, no la obligación, de vender una cantidad de divisas a un tipo de cambio predeterminado durante un período de tiempo o bien en la fecha de vencimiento del contrato.
- **PVD:** Países en Vías de Desarrollo.
- **PVD-ALA:** Países en Vía de Desarrollo de Asia y América Latina.
- **PRENDA LEGAL.-** Garantía que afecta a la Mercancía por imposición de la Ley.
- **PROPIETARIO:** Es la persona física o moral, titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

- **PROVISIONES DE A BORDO O RANCHO.-** Mercancías destinadas al consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de los medios de transporte de tráfico internacional, ya sea para ser objeto de venta o no; las necesarias para el funcionamiento, el aprovisionamiento y mantenimiento de los mismos medios, incluyendo combustibles, carburantes y lubricantes, pero excluyendo las piezas de recambio y de equipo, que se encuentren a bordo a la llegada o se embarquen durante su permanencia en el territorio aduanero; así como las mercancías para su venta a los pasajeros y miembros de la tripulación para desembarcarlas.
- **RECINTOS ESPECIALES.-** Areas que pertenecen a los Almacenes Aduaneros, destinados a la conservación de mercancías peligrosas en los que se deberán observar las medidas de seguridad necesarias.
- **RECONOCIMIENTO FÍSICO.-** Operación que consiste en verificar lo declarado, mediante una o varias de las siguientes actuaciones: reconocer las mercancías, verificar su naturaleza y valor, establecer su peso o medida.
- **RECONOCIMIENTO PREVIO.-** Facultad del dueño, consignatario o sus comitentes de realizar en presencia del depositario la contratación y verificación de la situación o la condición de la mercancía sin intervención de la autoridad aduanera.
- **RÉGIMEN ADUANERO.-** Tratamiento aplicable a las mercancías que se encuentran bajo potestad aduanera y que, según la naturaleza y fines de la operación puede ser definitivo, temporal suspensivo o de perfeccionamiento.
- **REQUERIMIENTOS DEL MERCADO**

Los contratos de transporte se diferencian unos de otros, fundamentalmente, en la responsabilidad en la coordinación de la operación de transporte y en la responsabilidad sobre la carga.

El Documento Andino de Transporte Multimodal Internacional (DATMI), pretende obtener la aprobación de la Cámara de Comercio internacional de París con el fin de que pueda ser utilizado en las ventas bajo créditos documentarios, de acuerdo con las "Reglas y Usos Uniformes de la Cámara de Comercio Internacional ICC relativas a los Créditos Documentarios Internacionales".

El D.A.T.M.I. identifica las particularidades del Contrato de Transporte, principalmente en lo relativo a las partes contratantes, las características de

las mercancías y del transporte (origen, destino, rutas, modos de transporte y fletes).

La información que debe llenarse en el documento corresponde a las exigencias establecidas en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, y adicionalmente se solicita otra información que de acuerdo a la costumbre se considera necesaria para facilitar el conocimiento de la mercancía o el trámite ante las autoridades competentes (dirección para notificaciones, instrucciones de manejo, No. de DTM originales expedidos).

Sin numeración, en la parte superior derecha y en la parte inferior izquierda se encuentran dos casillas para colocar el número del documento.

El Documento Andino de Transporte Multimodal Internacional tiene enumeradas y en su orden, las siguientes casillas o espacios:

**1) Identificación General:**

- Nombre del documento: "Documento Andino de Transporte Multimodal Internacional D.A.T.M.I." "Multimodal Transport Andino Document International M.T.A.D.I."
- Operador de Transporte Multimodal (nombre, logotipo, dirección, teléfono, del establecimiento principal Art.4, lit.c, Dec.331),
- Identifica al documento como "Negociable" o "No Negociable" (Art.4, lit.i, Dec.331), y

- Logotipo y declaración de aceptación de la Comunidad Andina:

"El O.T.M. abajo firmante será responsable por el cumplimiento de los términos del Contrato de Transporte Multimodal y las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena."

- Logotipo y declaración de aceptación de la Cámara de Comercio Internacional de París: (solo podrá usarse cuando esté aprobado)

"Cumple con las reglas para Documento de Transporte Multimodal de la UNCTAD/ICC (Publicación 481)."

**2) Expedidor (Consignor):**

Nombre de la persona que celebra el Contrato de Transporte Multimodal Internacional con el Operador de Transporte Multimodal Internacional. Normalmente es el generador de la carga o el vendedor. (Art.4, lit.d, Dec.331)

**3) Consignado a la Orden de (Consigned to order of):**

El nombre de la persona autorizada para reclamar o recibir las mercancías, si lo comunica el expedidor. (Art. 4, lit. e y. Art. 8 de Dec.331).

- Al Portador: Si el documento se ha emitido "al portador", se entiende por persona autorizada aquella que presente uno de los originales del documento.
- A la Orden: A la persona que presente uno de los documentos originales, debidamente endosado.
- A Nombre de una Persona: Si no está endosado, a la persona que tenga un original y se identifique con el nombre escrito.

**4) Dirección para Notificaciones (Notify Address):**

El expedidor deberá dar una dirección al OTM donde quiere recibir toda la correspondencia, informes y avisos en relación con el cumplimiento del contrato.

**5) Lugar y fecha de Recibo - Código (Place and Date of Receipt - Code):**

El lugar y la fecha en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia. (art.4, lit.f, Dec. 331)

**6) Modos de Transporte, Origen y Destino. (Modes of Transport, Original and Destyns).**

El OTM debe indicar el itinerario, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del Documento de Transporte Multimodal. (Art.4, lit.m, Dec 331). Hay posibilidad de incluir cuatro modos de transporte

**7) Instrucciones de Manejo. (Handling Instructions).**

Cuando la carga requiere tratamiento o cuidados especiales, el expedidor debe indicarlo en este espacio.

**8) Fecha de Entrega Programada. (Intended date of delivery).**

La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, especificado en la casilla No. 11, si en ello han convenido expresamente las partes. (Art.4, lit.h, Dec. 331)

**9) No. de DTMs originales expedidos. (Number of Originals DTM Issued).**

Se indicará el número de DTM originales expedidos por el OTM.

**10) Tipo de Carga: General, Peligrosa, A Granel (Type of Cargo, General, Dangerous, A Granel).**

Se debe indicar con una "x" en la casilla correspondiente el tipo de carga a transportar. Si las mercancías tienen carácter peligroso, debe indicarse en esta casilla. (Art.4, Lit.a, Dec. 331)

**11) Lugar de Entrega Final. (Place of Delivery Final).**

Se indicará el lugar en que el OTM entregará las mercancías al Consignatario, especificado en la Casilla 3. (Art.4, lit.g, Dec.331)

**12) Marca y Número. (Marsk and Numbers).**

Se incluyen las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías. Si la mercancía tiene, además de la marca, un número y un logo especial, puede incluirse en esta casilla. Normalmente es el nombre de la empresa productora, o la marca registrada del producto, ejemplo: Bavaria, CocaCola, Icollantas. (Art. 4, lit. A, Dec. 331)

**13) Número y Clase de Empaque. (Number & Kind of Packages).**

Debe indicarse la cantidad de bultos, paquetes, palets o piezas, según corresponda a cada una de las marcas. (Art. 4, lit.a, Dec.331).

**14) Descripción de los bienes. (Description of Goods).**

Se incluye una descripción general de los bienes, de acuerdo con la información que suministre el expedidor y el estado aparente de las mercancías. Por ejemplo: Porcelanas pintadas a mano empacadas en cartón - empaque en buen estado, llantas nuevas para automóviles calibre xx, café tipo pergamino - empaque presenta deterioro. (Art. 4, lits. A y b, Dec. 331)

**15) Peso Bruto. (GrossWeight).**

Debe indicarse el peso bruto de las mercancías. Esta columna no es de obligatorio diligenciamiento siempre y cuando se diligencie la casilla 16. (Art.4, lit. a, Dec.331).

**16) Volumen. (Measurement).**

Cantidad expresada de otro modo, puede ser en kilos, toneladas, metros cúbicos, o cualquier otra unidad de medida que permita cuantificar. Esta información debe consignarla el OTM en la forma en que la haya proporcionado el expedidor. (Art.4, lit. a, Dec.331).

**17) Valor Declarado. (Declared Value).**

Si el expedidor de las mercancías tiene interés en que el OTM le responda, en caso de siniestro, por el valor de estas, deberá indicar su valor en el lugar de entrega al OTM, de lo contrario, la responsabilidad del OTM se ajustará de acuerdo con el peso de las mercancías. El valor aquí declarado es diferente al valor que se fija para efectos de indemnización, este último se fija en el lugar y momento de su entrega o que debió entregarse en destino. (Arts. 12 y 13, Dec. 331).

**18) Declaración:**

"Los bienes e instrucciones son aceptados y manejados con sujeción a las condiciones del Contrato de transporte Multimodal a menos que se indique lo contrario en el presente documento, son tomados a cargo en buen orden y condición aparente en el lugar de recibo para su transporte y entrega según lo arriba mencionado."

"Uno de estos documentos de Transporte Multimodal debe ser entregado, debidamente endosado a cambio de los bienes, en fe de lo cual el DTM original y todas estas copias exactas y fechadas han sido firmadas en el número estipulado abajo. Habiendo cumplido con uno los demás serán considerados nulos." (Art. 5, Dec. 331).

**21) Lugar y fecha de expedición. (Place and date of issue).**

Se escribe el lugar y la fecha en que se expide este documento. (Art. 4, lit. J, Dec. 331)

**22) Firma Autorizada OTM, Nombre. (Authorized Signature MTO, Name).**

Firma autorizada y nombre de la persona que actúa en nombre propio o en representación del OTM responsable del contrato. (Art. 4, lit. K, Dec. 331)

- **RANCHO:** Ver Provisiones de a bordo.
- **RECINTO ESPECIAL:** Área que pertenece al Almacén Aduanero, destinado a la conservación de mercancías peligrosas en los que se deberán de observar las medidas de seguridad necesarias.
- **RECONOCIMIENTO PREVIO:** Facultad del dueño, consignatario o sus comitentes de realizar en presencia del depositario la constatación y verificación de la situación y condición de la mercancía sin intervención de la autoridad aduanera.
- **RÉGIMEN DE AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA:** En los países que la requieren, las operaciones de exportación o importación que se encuentren bajo este régimen, necesitarán un documento previo que autorice las mismas.
- **RÉGIMEN DE LIBERTAD COMERCIAL TOTAL:** Dentro de este régimen se realizan la mayoría de las operaciones con el exterior. No se necesita ningún requisito previo a la exportación o importación.
- **RÉGIMEN DE VIGILANCIA ESTADÍSTICA PREVIA:** En algunos países determinadas mercancías se hallan dentro de este régimen. Es competencia

de la Secretaría de Estado de Comercio, decidir si una mercancía esta sometida a este régimen.

- **REMOLQUE LIGERO:** Si el Peso Máximo Autorizado es inferior a 750 Kg.
- **RESERVAS DE UN CRÉDITO DOCUMENTARIO:** Si los documentos no cumplen estrictamente los términos y condiciones establecidas en las condiciones del crédito, entonces hablaremos de RESERVAS.
- **RETORNO:** Regreso al lugar de origen del mismo vehículo de la carga llevada al lugar de su destino y no desembarcarla.
- **REVOLVING (ROTATIVO):** Un Crédito Documentario revolving es aquél utilizable por un importe que permanece constante por un período especificado de tiempo. De esta forma cuando es utilizado resulta disponible por la totalidad del importe, ya sea de forma automática o tan pronto como se recibe aviso del emisor de haber recibido conformes los documentos de la utilización precedente.
- **ROLL ON ROLL OFF:** Buques para transporte de carga rodada.
- **RUPTURA DE CARGA:** Breaking Bull. Es la descomposición total o parcial del container en sus elementos para proceder a su almacenaje o transporte al receptor de la carga.
- **RETORNO.-** Regreso al lugar de origen en el mismo vehículo de la carga llegada al lugar de su destino y no desembarcada.
- **SAARC:** Asociación de Asia del Sur para Cooperación Regional. Desde 1983 entre Bangla Desh, Bhután, India, Maldivas, Nepal, Pakistán y Sri Lanka.
- **SACU:** Unión Aduanera del África Austral. Desde 1979, sede en Pretoria (Rep. sudafricana), Miembros: Botswana, Lesotho, Rep. Sudafricana y Swazilandia.
- **SADC:** Comunidad de Desarrollo de África Meridional. Desde 1980, sede en Gaborone (Botswana), Miembros: Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Mozambique, Swazilandia, Tanzania, Zambia y Zimbabwe.
- **SDT:** Declaración de cargadores para el transporte de mercancías peligrosas.
- **SEA WAYBILL (SWB):** Documento de Embarque No Negociable. Permite el acceso a la mercancía de la parte consignada contra identificación. Útil para venta de la mercancía en tránsito.
- **SGP:** Sistema Generalizado de Preferencias.
- **SHORT FORM BL (Blank Back):** Se trata de un documento que no incluye todas las condiciones del contrato de transporte marítimo en el reverso del

documento. Siempre ha de ser aceptado, a no ser que un crédito documentario especifique que no se acepta este tipo de BL.

- **SME:** Sistema Monetario Europeo.
- **SMI:** Sistema Monetario Internacional.
- **SOBRESTADÍA:** El dinero pagado por el exportador por los retrasos en la carga, descarga o por ocupar espacio en un puerto o almacén más allá de un plazo especificado.
- **SPOT:** Contado. Es el cambio de compra venta de una moneda respecto a otra (generalmente USD).
- **SPREAD: Diferencial.** Diferencia entre tasa de interés tomadora y prestadora.
- **STRIKE PRICE:** Precio de Ejercicio. Es el tipo de cambio prefijado en una opción en divisas.
- **SWAP:** Transacción de cambios en divisas que consiste en una compra "spot", contra una venta a plazo o viceversa.
- **SWAPTIONS:** Opciones sobre Swaps
- **SWIFT:** Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication. Mensajes de intercambio electrónico de datos entre bancos.
- **TERMINALES DE ALMACENAMIENTO.-** Almacenes destinados a depositar la carga que se embarque o desembarque, transportada por vía aérea, marítima, terrestre, postal, fluvial y/o lacustre. Deberán ser considerados para todos los efectos como una extensión de la Zona primaria de la jurisdicción aduanera a la que pertenecen, por tanto en ella, se podrán recibir y despachar las mercancías que serán objeto de los regímenes y operaciones aduaneras que establece la Ley General de Aduanas.
- **TERMINALES DE ALMACENAMIENTO POSTAL.-** Almacenes instalados y operados por los Concesionarios de Servicio Postal, a los que son conducidos los envíos postales y o de correspondencia para su clasificación, almacenamiento y despacho.
- **TÉRMINO DE LA DESCARGA.-** Se entiende para efectos de control aduanero como el último día en el que se termina de descargar el vehículo transportador, para lo cual la actualidad aduanera deberá dejar constancia de dicho acto en el correspondiente documento.
- **TRANSPORTISTA.-** Persona que traslada efectivamente las mercancías o que tienen el mando del transporte o de la responsabilidad de éste.

- **TAKEN IN CHARGE:** Indica que la mercancía ha sido tomada para carga.
- **TEEM:** Trans Europe Express Merchandise.
- **THROUGH B/L:** Si el transporte marítimo lo efectúa más de un transportista uno de los documentos que podrá cubrir la totalidad de la expedición es el Through BL
- **TIPO DE CAMBIO:** El precio de una divisa con relación a otra.
- **TIR:** Convention Douanière au Transport International de Merchandises par Route.
- **TLC:** También NAFTA. Tratado de Libre Comercio. Desde 1-1-1994 entre EEUU, México y Canadá.
- **TLO:** Total Loss Only. El asegurador paga si el cargamento queda tan dañado que resulta antieconómica su recuperación.
- **TLVO:** Total Loss of Vessel Only. Pérdida Total Efectiva. El asegurador paga el cargamento solamente si el buque queda destruido. Es la mínima garantía.
- **TONELADA CORTA:** Short Ton = 2000 libras = 907,18 Kg.
- **TONELADA LARGA:** Long Ton = 2240 libras = 1016,16 Kg.
- **TONELADA MÉTRICA:** Metric Ton = 2204 libras = 1000 Kg.
- **TONELAJE DE PESO MUERTO:** Incluye el peso de la carga y de los consumibles de un buque.
- **TRADE MARTS:** Edificio dedicado a la exposición permanente de los productos fabricados por las empresas.
- **TRANSBORDO:** El proceso de transferir la carga de un medio de transporte a otro.
- **TRANSITARIO:** La parte responsable de organizar la exportación o importación de la carga. Ver Agente de Carga Internacional.
- **UDEAC:** Unión Aduanera y Económica de África Central. Desde 1964. Sede en Bangui (Rep. Centroafricana). Miembros: Camerún, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial, Rep. Centroafricana y Chad. Desde 1994 se crea la: CEMAC Comunidad Económica y Monetaria de África Central, cuyo Banco Central es el BEAC (Banco de los Estados del África Central). Zona del Franco CFA.
- **UEMOA:** Unión Económica y Monetaria del África Occidental. Sustituye desde 1994 a la UMOA (Unión Monetaria del África Occidental. Miembros: Benin, Burkina Faso, Costa de Marfil, Malí, Níger y Senegal. Su banco central es el

BCEAO (Banco Central de los Estados de África Occidental). Zona del Franco CFA.

- **UMA:** Unión del Magreb Árabe. Desde 1989. Miembros: Argelia, Libia, Marruecos y Túnez. En graves problemas debido a la situación de Argelia.
- **UE:** Unión Europea (ver).
- **UN:** Naciones Unidas.
- **UNCTAD:** Conferencia sobre Comercio y Desarrollo de Naciones Unidas.
- **UNIÓN EUROPEA:** Integrada por quince países, Irlanda, Gran Bretaña, Francia, España, Portugal, Alemania, Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Dinamarca, Suecia, Austria, Grecia, Finlandia e Italia. Es el acuerdo de integración más avanzado del mundo. Así, dispone de bandera (doce estrellas en círculo amarillas sobre fondo azul) e himno propios. Cuenta también con representación de los ciudadanos en forma de Parlamento Europeo, disponiendo también de poderes ejecutivo y judicial.
- **URU:** Usos y Reglas Uniformes de la Cámara de Comercio Internacional.
- **VALOR EN ADUANA:** Para calcular los derechos Aduaneros que hay que aplicar, la Aduana define el concepto de Valor en Aduana, que es el de la mercancía más todos los gastos (seguro, transporte, etc.) que se hayan producido hasta el momento de pasar la aduana. Sobre este valor en aduana, se aplicará el tipo de arancel a que esté sometida la mercancía. El arancel a aplicar depende de la mercancía y el país de origen. Al resultado de aplicar el arancel al valor en aduana, se aplica el IVA correspondiente. Este valor es el Valor de la Mercancía.
- **ZONA FRANCA:** Un enclave nacional creado por las autoridades competentes de cada Estado con el fin de considerar las mercancías que allí se encuentren como si no estuvieran en territorio nacional para la aplicación de los derechos aduaneros, restricciones y cualquier otro impuesto. En las Zonas Francas se admiten mercancías de cualquier tipo, cantidad, país de origen o de destino. Se pueden cargar y descargar, transbordar, almacenar, y manipular mercancías. En casi todos los países del mundo existen zonas francas. Las Zonas Francas ofrecen ventajas fiscales como suspensión de derechos aduaneros, IVA e impuestos especiales, no se aplican restricciones cuantitativas o cualitativas, etc.

Parte del territorio nacional debidamente delimitada, en la que las mercancías que en ella se introduzcan se consideran como si no estuviesen en el territorio

aduanero con respecto a los derechos y tributos de importación, y no están sometidos al control habitual de ADUANAS.

- **ZONA ESPECIAL DE RECONOCIMIENTO.**- Area habilitada dentro de los almacenes aduaneros destinada al reconocimiento físico de las mercancías, de acuerdo a Ley.
- **ZONA PRIMARIA.**- Parte del territorio aduanero que comprende los recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres destinados o autorizados para las operaciones de desembarque, embarque, movilización o depósito de las mercancías; las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de una aduana; aeropuertos, predios o caminos habilitados y cualquier otro sitio donde se cumplen normalmente las operaciones aduaneras.
- **ZONA SECUNDARIA.**- Es aquella parte del territorio aduanero que le corresponde a cada aduana en la distribución de que ellos haga el Superintendente Nacional de Aduanas para efectos de la competencia, intervención y obligaciones de cada país.

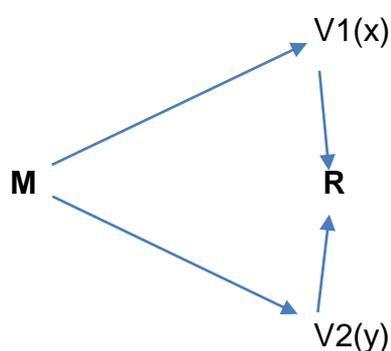
## CAPÍTULO III: METODOLOGIA

### 3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

Es de tipo descriptivo-explicativo, Transversal, Correlacional, Retrospectiva porque la información que se ha recolectado ha sido obtenida del estado natural del objeto de estudio, sin que este sufra alguna alteración o modificación; es decir las variables de estudio no han sido objeto de experimento.

### 3.2 DISEÑO Y ESQUEMA DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño de la investigación es descriptivo según Sampieri en (Hernández Sampiere, y otros, 2014).



Donde:

M : Muestra

VI = V1 : Elaboración y Ejecución del Transporte Multimodal en el Callao.

R : Correlación de Pearson

VD = V2 : Factor Determinante que Influenciará en lo Económico, Financiero y Social

### 3.3 POBLACIÓN Y MUESTRA

#### 3.3.1 Población:

La población ha estado constituida por 1278 empresarios de la zona de influencia del proyecto.

Tabla N° 2: Tamaño muestral para una media en una población finita o conocida

$n = \frac{N * Z_{1-\alpha}^2 * S^2}{d^2 * (N - 1) + Z_{1-\alpha}^2 * S^2}$		
Tamaño de la población	N	1278
Error Alfa	$\alpha$	0.05
Nivel de Confianza	$1-\alpha$	0.95
Z de (1- $\alpha$ )	Z (1- $\alpha$ )	1.96
Desviación estándar	s	1.2
Varianza	$S^2$	1.44
Precisión	d	0.12
Tamaño de la muestra	n	295.55

#### 3.3.2 Muestra:

La muestra está constituida por 296 empresarios y profesionales expertos en elaboración de Inversión Pública, los cuales han sido seleccionados de manera no aleatoria.

### 3.4 INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

El instrumento de investigación que se ha utilizado para la recolección de datos ha sido la encuesta. Cuyo instrumento ha sido validado por expertos, docentes investigadores en la materia.

La encuesta ha estado estructurada en base a un cuestionario, con preguntas y alternativas homogéneas, es decir, con la misma cantidad de alternativas y todas ellas de manera objetiva.

### **3.5 TÉCNICAS DE RECOJO, PROCESAMIENTO Y PRESENTACIÓN DE DATOS.**

Las técnicas de recojo de datos utilizados han sido el fichaje y la encuesta. El fichaje en sus diversas variantes, para el acopio del marco teórico y la encuesta para el recojo de datos de la muestra de estudio.

Una vez obtenida los datos de la muestra, se procedió a realizar la tabulación, la organización, la graficación e interpretación.

## CAPÍTULO IV: RESULTADOS

### 4.1 ESTADÍSTICA DESCRIPTIVA: ELABORACIÓN Y EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CALLAO

Tabla N° 3: El transporte multimodal internacional es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial

Opinión sobre medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial.	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	11	3,7	3,7
En desacuerdo	17	5,7	9,5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	92	31,1	40,5
De acuerdo	79	26,7	67,2
Totalmente de acuerdo	97	32,8	100
Total	296	100	

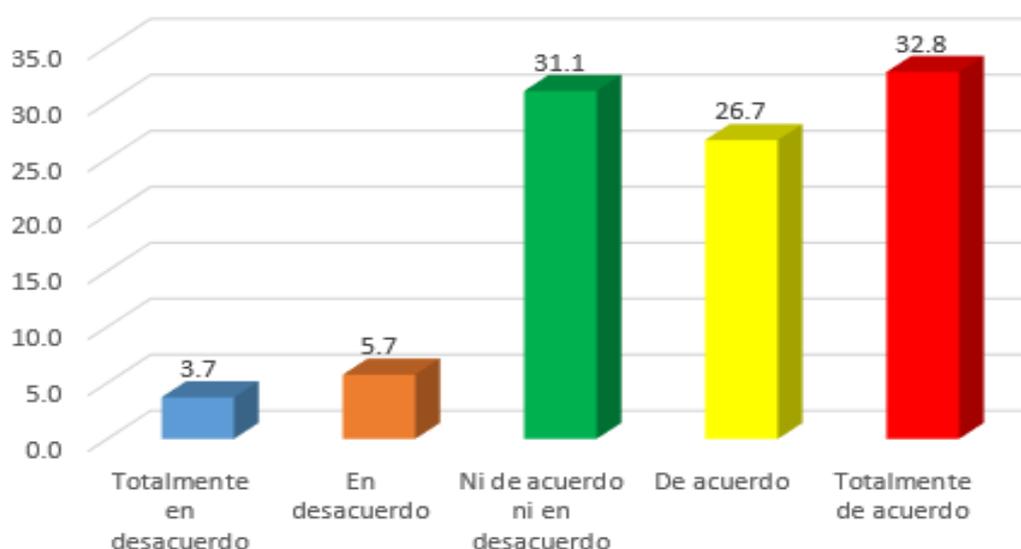


Gráfico N° 1: El transporte multimodal internacional es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial.

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, los 296 encuestados han respondido de manera contundente, que el 32.8% están totalmente de acuerdo que la construcción de un Transporte Multimodal en la Isla San Lorenzo-Callao, es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial pues ello sería una de las grandes obras de inversión pública e inversión privada, que generará puestos de trabajo y desarrollo del puerto del País, poniéndolo a la altura de las grandes ciudades del mundo. El 26.7% está de acuerdo

Tabla N° 4: Los transportes multimodales adecuados, económicos y eficientes permiten atender las necesidades para promover el desarrollo de servicios.

Opinión a atender las necesidades para promover el desarrollo de servicios	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	16	5,4	5,4
En desacuerdo	87	29,4	34,8
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	86	29,1	63,9
De acuerdo	96	32,4	96,3
Totalmente de acuerdo	11	3,7	100
Total	296	100	

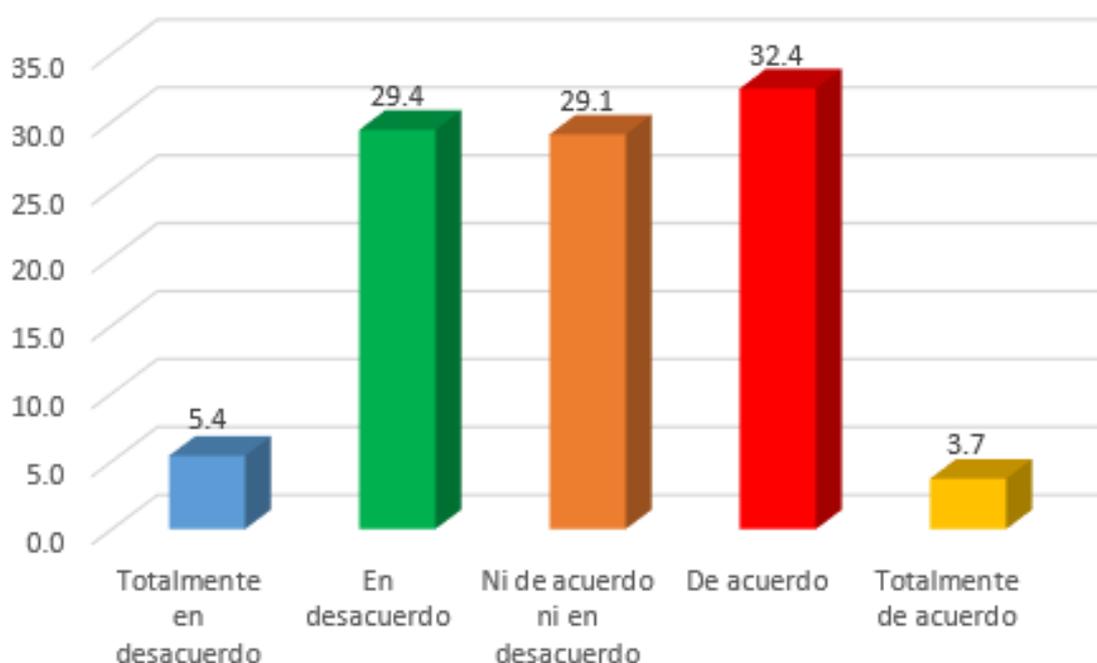


Gráfico N° 2: Los transportes multimodales adecuados, económicos y eficientes permiten atender las necesidades para promover el desarrollo de servicios.

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 32.4% están de acuerdo que los transportes multimodales adecuados, económicos y eficientes permiten atender las necesidades para promover el desarrollo de servicios, y solamente el 3.7 % están totalmente de acuerdo, observándose también un 29.1% de indecisión en sus respuestas.

Tabla N° 5: El desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional beneficia a todos los países con problemas especiales de los países de tránsito.

Opinión sobre beneficio a países con problemas de tránsito.	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	9	3	3
En desacuerdo	16	5,4	8,4
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	99	33,4	41,9
De acuerdo	77	26	67,9
Totalmente de acuerdo	95	32,1	100
Total	296	100	

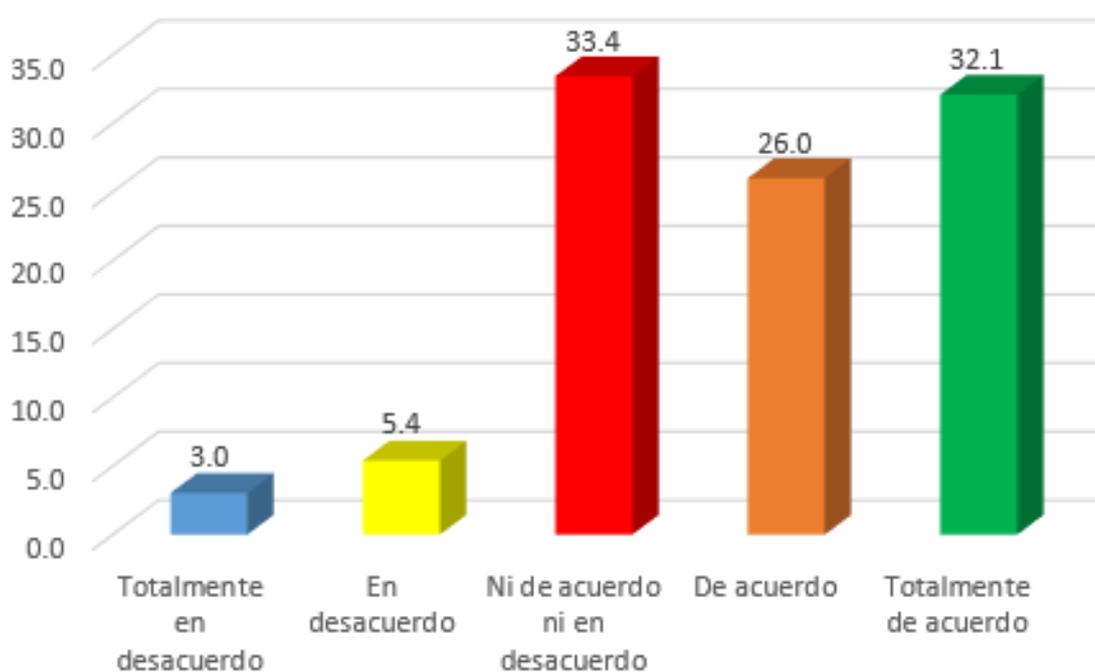


Gráfico N° 3: Desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional beneficia a todos los países con problemas especiales de los países de tránsito.

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 32.1% están totalmente de acuerdo que el desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional beneficia a todos los países con problemas especiales de los países de tránsito, el 26% están de acuerdo, observándose también un 33.4% de indecisión en sus respuestas.

Tabla N° 6: Establecer contratos de transporte multimodal internacional, establecerá responsabilidad a los operadores de transporte multimodal.

Opinión sobre establecer responsabilidad a los operadores de transporte multimodal.	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	9	3	3
En desacuerdo	82	27,7	30,7
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	91	30,7	61,5
De acuerdo	97	32,8	94,3
Totalmente de acuerdo	17	5,7	100
Total	296	100	

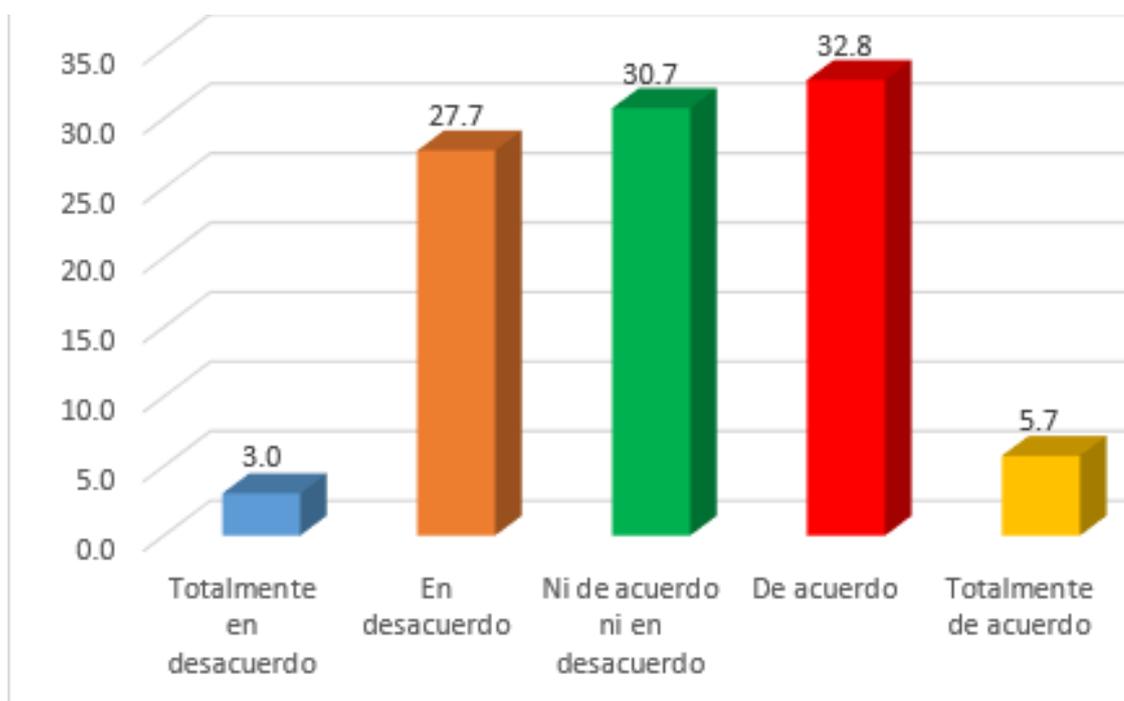


Gráfico N° 4: Porcentaje contratos de transporte multimodal internacional

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 32.8% están de acuerdo que Establecer contratos de transporte multimodal internacional, establecerá responsabilidad a los operadores de transporte multimodal, y solamente un 5.7% están totalmente de acuerdo.

Tabla N° 7: El Convenio internacional en base a su reglamentación y al control de las operaciones de transporte es el Factor Determinante que Influenciará en lo Económico, Financiero y Social del Transporte Multimodal en el Callao.

Opinión como Factor Determinante que Influenciará en lo Económico, Financiero y Social	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	68	23	23
En desacuerdo	61	20,6	43,6
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	58	19,6	63,2
De acuerdo	58	19,6	82,8
Totalmente de acuerdo	51	17,2	100
Total	296	100	

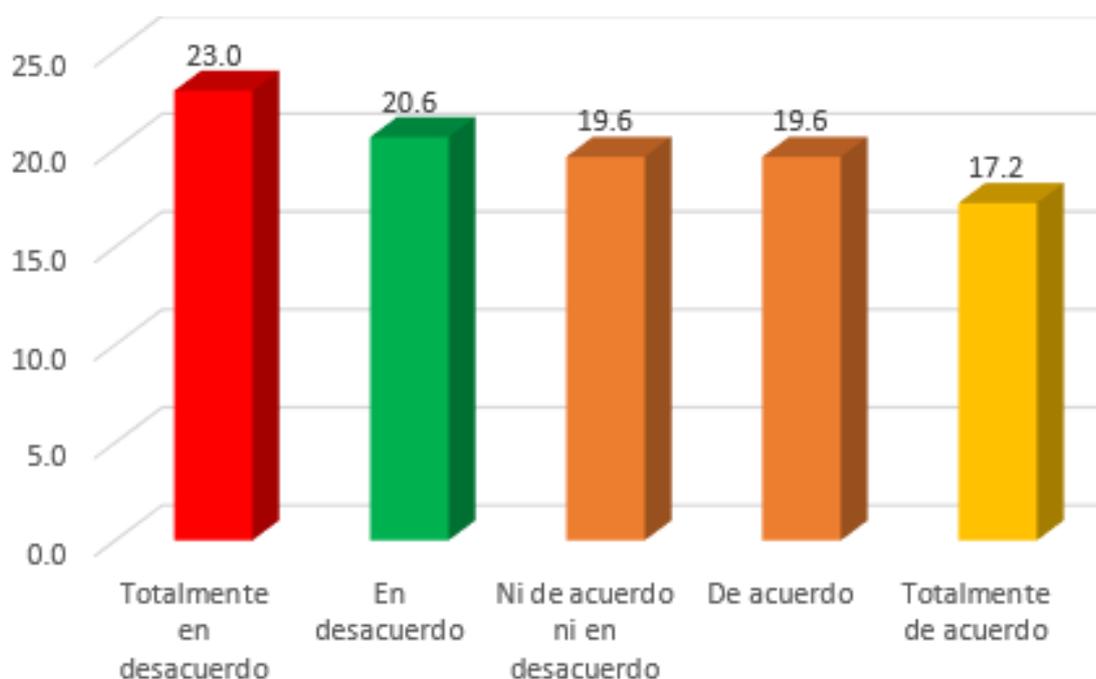


Gráfico N° 5: Porcentaje sobre el Convenio internacional en base a su reglamentación y al control de las operaciones de transporte

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 17.2% están totalmente de acuerdo que El Convenio internacional en base a su reglamentación y al control de las operaciones de transporte es el Factor Determinante que Influenciará en lo Económico, Financiero y Social del Transporte Multimodal en el Callao, y de acuerdo el 19.6%, habiendo un porcentaje significativo del 19.6% de indecisión.

Tabla N° 8: El derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, los operadores y las operaciones de transporte multimodal es la forma cómo se manejan la viabilidad del Transporte Multimodal en el callao.

Opinión de cómo se manejan la viabilidad del Transporte Multimodal en el callao.	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	13	4,4	4,4
En desacuerdo	97	32,8	37,2
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	95	32,1	69,3
De acuerdo	79	26,7	95,9
Totalmente de acuerdo	12	4,1	100
Total	296	100	

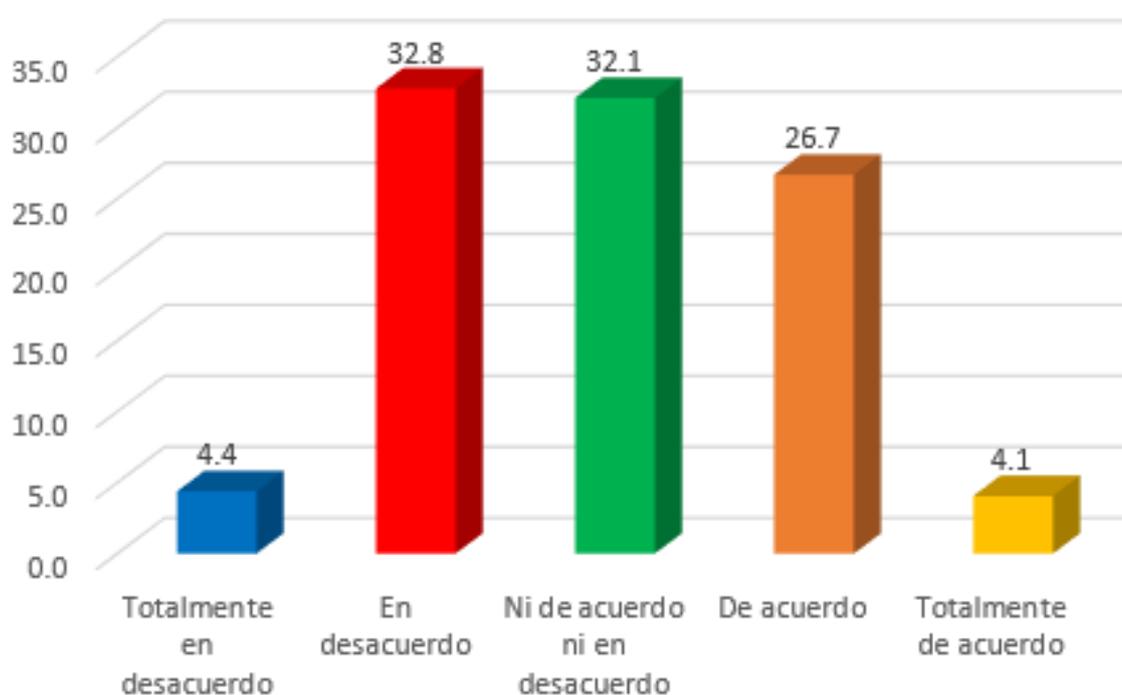


Gráfico N° 6: El derecho de todo Estado a reglamentar y controlar

Análisis e interpretación.- Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 26.7% están de acuerdo, y solamente el 4.1% están totalmente de acuerdo que El derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, los operadores y las operaciones de transporte multimodal es la forma cómo se manejan la viabilidad del Transporte Multimodal en el callao, habiendo un porcentaje significativo del 32.1% de indecisión.

Tabla N° 9: La necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo permite optimizar la relación costo-eficacia del Transporte Multimodal en el callao y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros.

Opinión sobre optimizar la relación costo-eficacia del Transporte Multimodal	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	80	27	27
En desacuerdo	65	22	49
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	71	24	73
De acuerdo	68	23	95,9
Totalmente de acuerdo	12	4,1	100
Total	296	100	

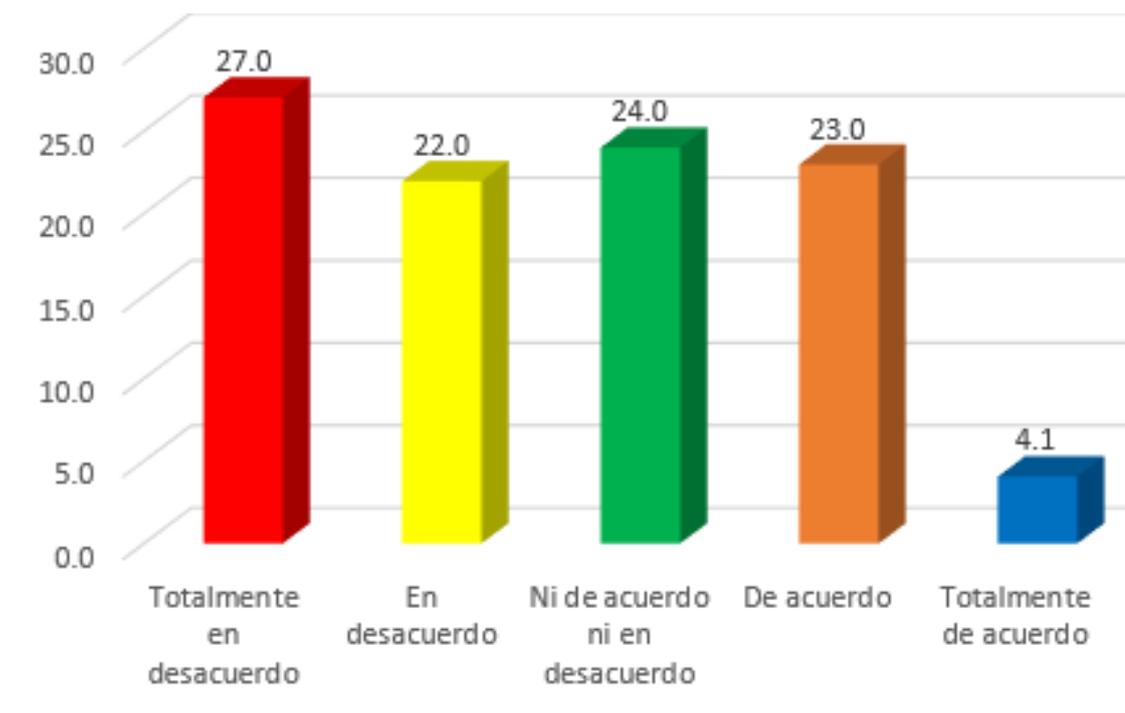


Gráfico N° 7: La necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 23% están de acuerdo, y solamente el 4.1% están totalmente de acuerdo que La necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo permite optimizar la relación costo-eficacia del Transporte Multimodal en el callao y la máxima utilización de la mano de obra local, habiendo un porcentaje significativo del 24% de indecisos.

**Tabla Nº 10: Permite garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios (trámites aduaneros según problemas y obstáculos de los países de tránsito).**

Opinión sobre equilibrio entre intereses de proveedores y usuarios	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	25	8,4	8,4
En desacuerdo	81	27,4	35,8
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	61	20,6	56,4
De acuerdo	64	21,6	78
Totalmente de acuerdo	65	22	100
Total	296	100	

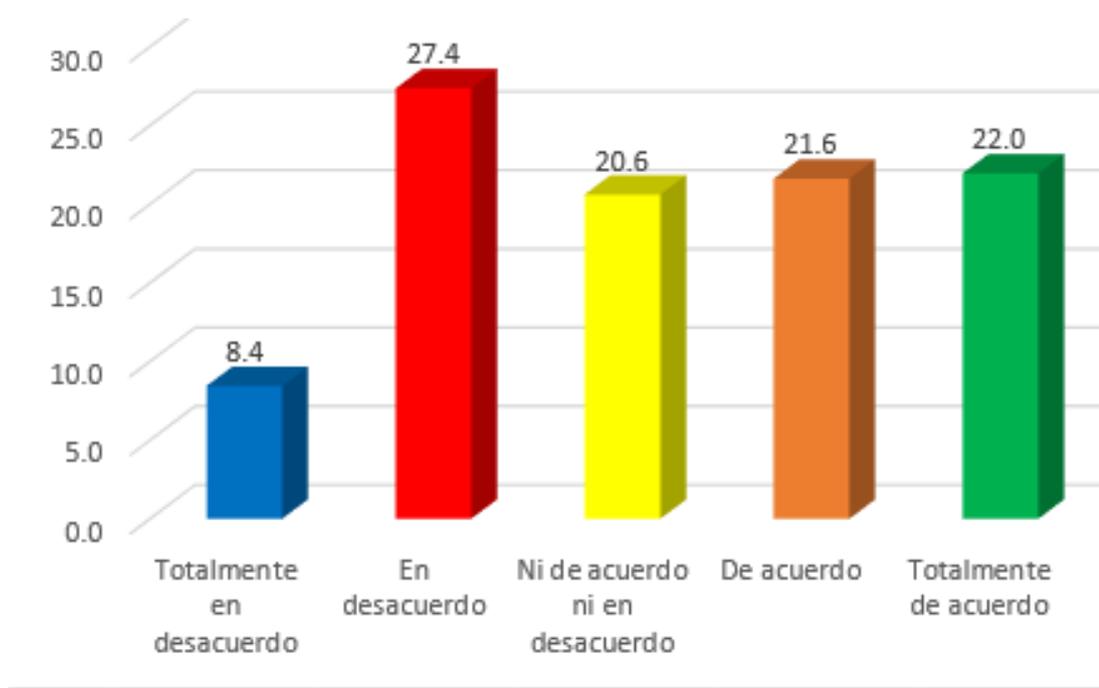


Gráfico Nº 8: Porcentaje sobre si Permite garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal.

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 22% están totalmente de acuerdo, y el 21.6% están de acuerdo que se va a permitir garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios (trámites aduaneros según problemas y obstáculos de los países de tránsito), habiendo un porcentaje significativo del 20.6% de indecisos

## 4.2 ESTADISTICA DESCRIPTIVA: FACTOR DETERMINANTE QUE INFLUENCIARÁ EN LO ECONÓMICO, FINANCIERO Y SOCIAL

Tabla N° 11: El cambio demográfico afecta al comercio

Opinión sobre cómo afecta al comercio el cambio demográfico	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	31	10,5	10,5
En desacuerdo	85	28,7	39,2
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	74	25	64,2
De acuerdo	53	17,9	82,1
Totalmente de acuerdo	53	17,9	100
Total	296	100	

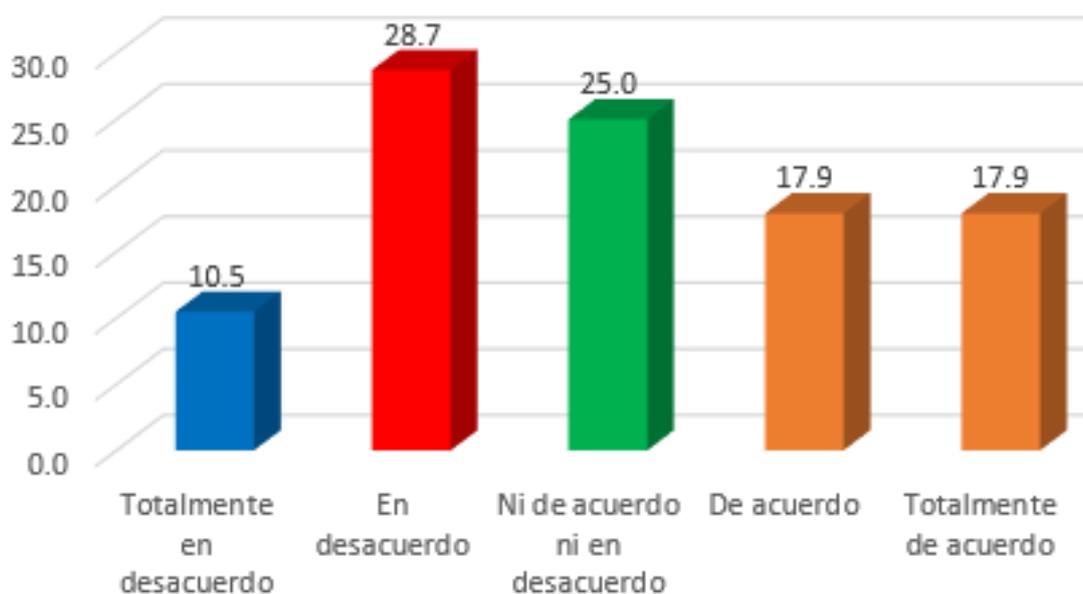


Gráfico N° 9: El cambio demográfico afecta al comercio

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 17.9% están totalmente de acuerdo, y de acuerdo el 17.9% que El cambio demográfico afecta al comercio, habiendo un porcentaje significativo del 25% de indecisos

Tabla N° 12: Tiene repercusiones en las ventajas comparativas de los países y en la demanda de importaciones.

Opinión sobre repercusiones en las ventajas comparativas de los países y en la demanda de importaciones	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	16	5,4	5,4
En desacuerdo	92	31,1	36,5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	75	25,3	61,8
De acuerdo	100	33,8	95,6
Totalmente de acuerdo	13	4,4	100
Total	296	100	

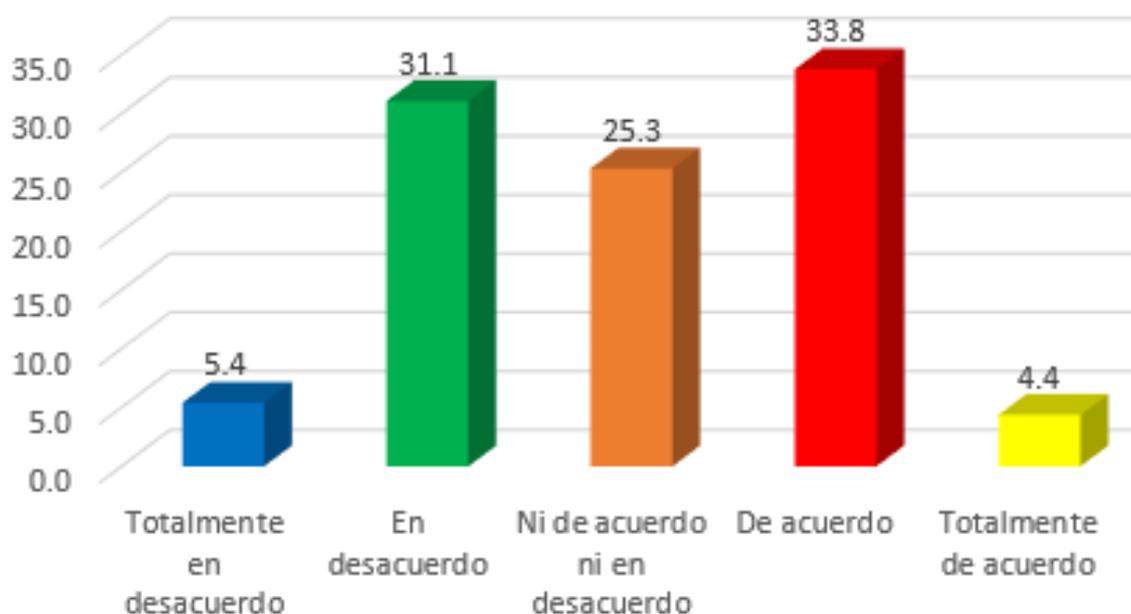


Gráfico N° 10: Tiene repercusiones en las ventajas comparativas de los países y en la demanda de importaciones.

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 33.8% están de acuerdo, y solamente el 4.4% manifiestan que Tiene repercusiones en las ventajas comparativas de los países y en la demanda de importaciones, habiendo un porcentaje significativo del 25.3% de indecisos

Tabla N° 13: Las inversiones pueden facilitar la integración de nuevos agentes en las cadenas internacionales de suministro.

Opinión sobre inversiones que facilitan la integración de nuevos agentes	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	13	4,4	4,4
En desacuerdo	16	5,4	9,8
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	87	29,4	39,2
De acuerdo	95	32,1	71,3
Totalmente de acuerdo	85	28,7	100
Total	296	100	

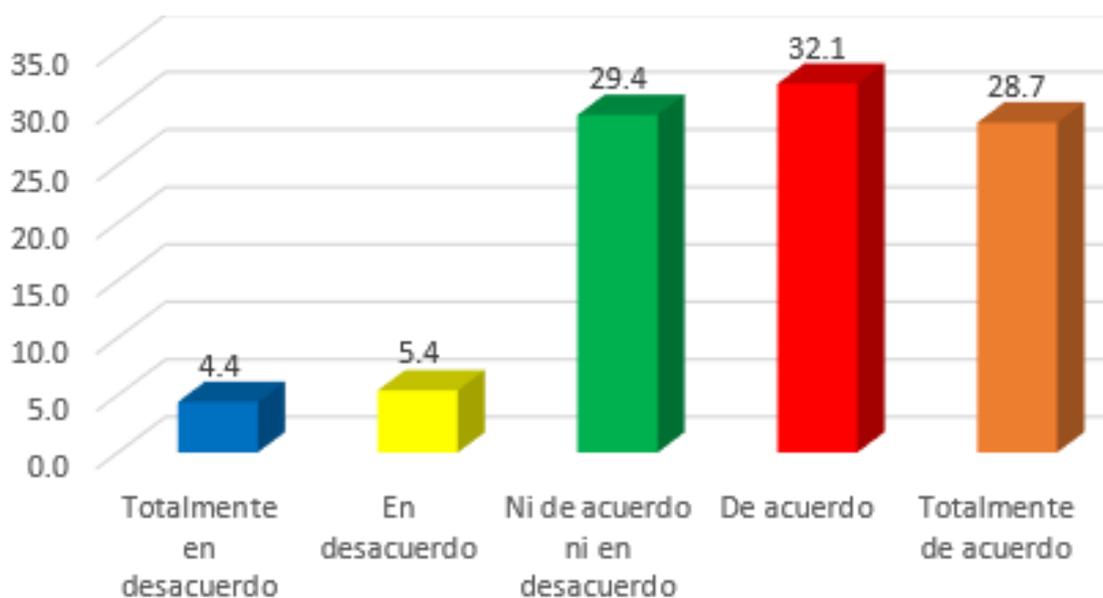


Gráfico N° 11: Porcentaje sobre las inversiones pueden facilitar la integración de nuevos agentes en las cadenas internacionales de suministro.

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 28.7% están totalmente de acuerdo, y el 32.1% están de acuerdo que Las inversiones pueden facilitar la integración de nuevos agentes en las cadenas internacionales de suministro, habiendo un porcentaje significativo del 29.4% de indecisos

Tabla N° 14: La acumulación de capital y la generación de conocimientos y tecnología traen consigo la inversión extranjera directa.

Opinión sobre acumulación de capital y generación de conocimientos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	59	19,9	19,9
En desacuerdo	73	24,7	44,6
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	70	23,6	68,2
De acuerdo	63	21,3	89,5
Totalmente de acuerdo	31	10,5	100
Total	296	100	

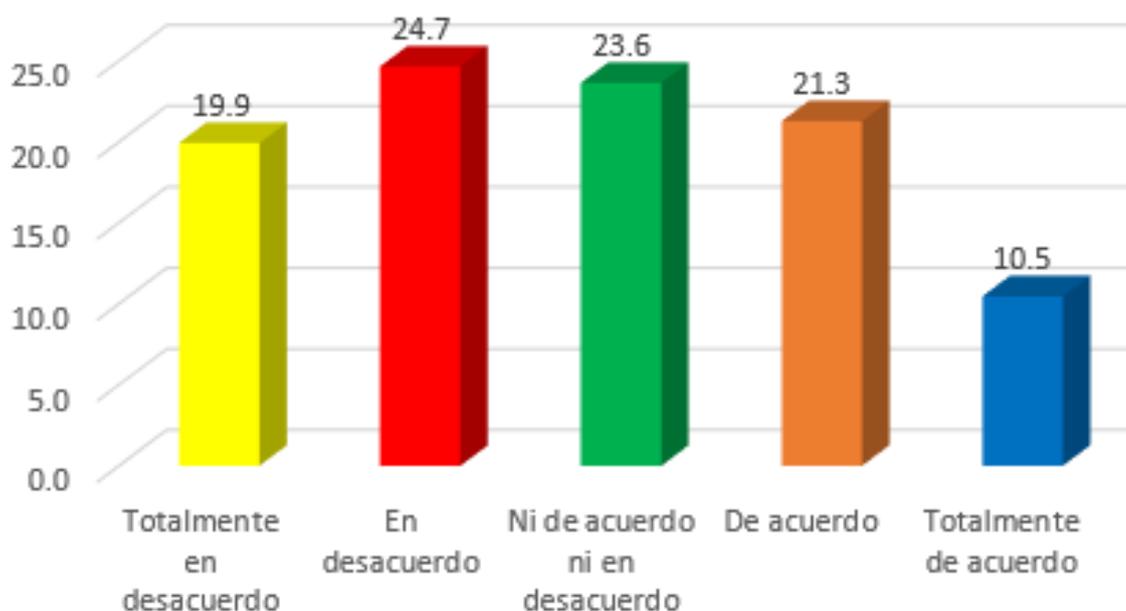


Gráfico N° 12: Porcentaje sobre la acumulación de capital y la generación de conocimientos y tecnología.

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 10.5% están totalmente de acuerdo, y el 21.3% están de acuerdo que La acumulación de capital y la generación de conocimientos y tecnología trae consigo la inversión extranjera directa, habiendo un porcentaje significativo del 23.6% de indecisos

Tabla N° 15: Permiten que los países asciendan en la cadena de valor modificando sus ventajas comparativas.

Opinión sobre países que asciendan en la cadena de valor modificando sus ventajas comparativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	71	24	24
En desacuerdo	70	23,6	47,6
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	60	20,3	67,9
De acuerdo	67	22,6	90,5
Totalmente de acuerdo	28	9,5	100
Total	296	100	

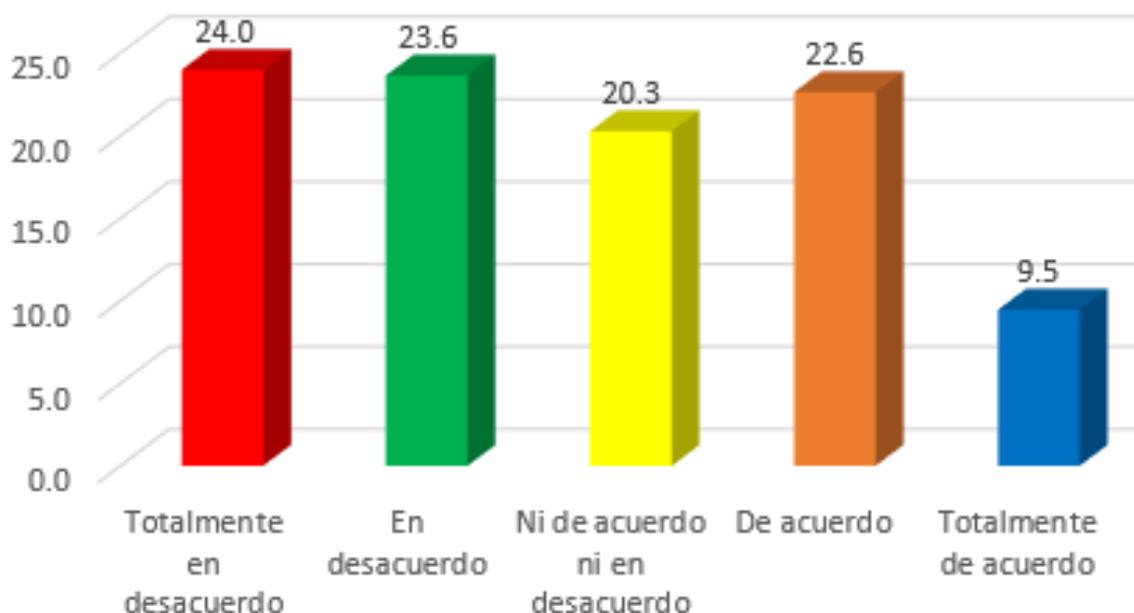


Gráfico N° 13: Porcentaje de que los países permiten que asciendan en la cadena de valor modificando sus ventajas comparativas.

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 9.5% están totalmente de acuerdo, y el 22.6% están de acuerdo que se Permiten que los países asciendan en la cadena de valor modificando sus ventajas comparativas, habiendo un porcentaje significativo del 20.3% de indecisos

Tabla N° 16: Han aparecido nuevos agentes entre los países que impulsan el progreso tecnológico.

Opinión sobre si han aparecido nuevos agentes en el progreso tecnológico.	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	14	4,7	4,7
En desacuerdo	26	8,8	13,5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	90	30,4	43,9
De acuerdo	91	30,7	74,7
Totalmente de acuerdo	75	25,3	100
Total	296	100	

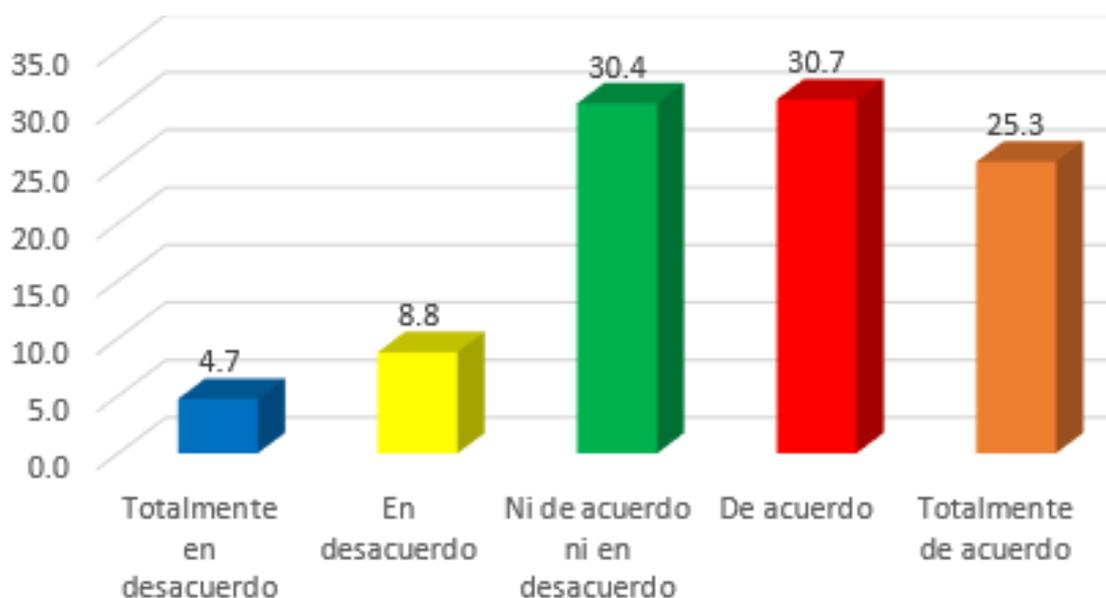


Gráfico N° 14: Han aparecido nuevos agentes entre los países que impulsan el progreso tecnológico.

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 25.3% están totalmente de acuerdo, y el 30.7% están de acuerdo que Han aparecido nuevos agentes entre los países que impulsan el progreso tecnológico, habiendo un porcentaje significativo del 30.4% de indecisos

Tabla N° 17: Los efectos de difusión de la tecnología son más fuertes entre los países conectados por redes de producción.

Opinión sobre efectos de difusión de la tecnología	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	13	4,4	4,4
En desacuerdo	23	7,8	12,2
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	90	30,4	42,6
De acuerdo	79	26,7	69,3
Totalmente de acuerdo	91	30,7	100
Total	296	100	

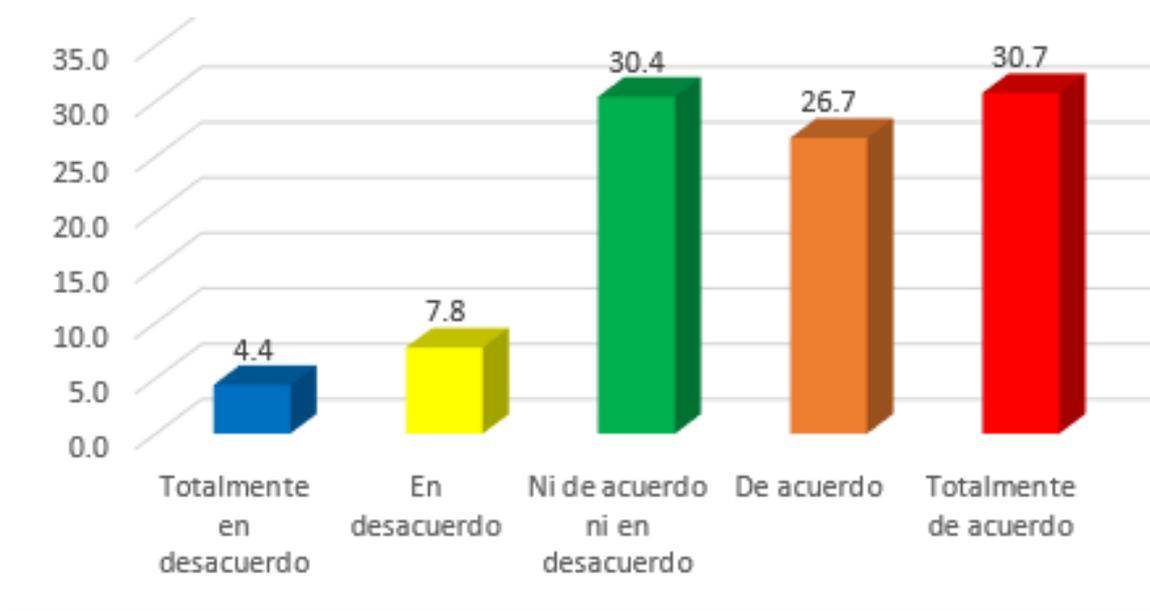


Gráfico N° 15: Los efectos de difusión de la tecnología son más fuertes entre los países conectados por redes de producción.

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 30.7% están totalmente de acuerdo, y el 26.7% están de acuerdo que Los efectos de difusión de la tecnología son más fuertes entre los países conectados por redes de producción, habiendo un porcentaje significativo del 30.4% de indecisos

**Tabla N° 18: Los servicios prestados a las empresas de gran intensidad de conocimientos aparecen como elementos impulsores principales de la acumulación de conocimientos.**

Opinión sobre elementos impulsores principales de la acumulación de conocimientos.	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	15	5,1	5,1
En desacuerdo	73	24,7	29,7
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	89	30,1	59,8
De acuerdo	108	36,5	96,3
Totalmente de acuerdo	11	3,7	100
Total	296	100	

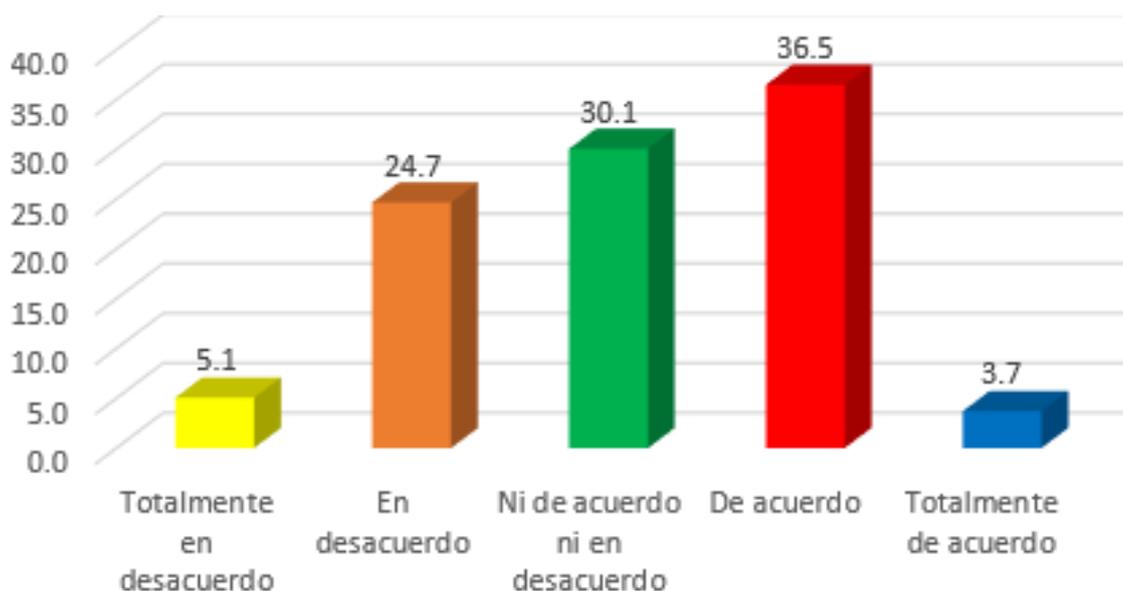


Gráfico N° 16: Los servicios prestados a las empresas de gran intensidad de conocimientos aparecen como elementos impulsores principales de la acumulación de conocimientos

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 3.7% están totalmente de acuerdo, y el 36.5% están de acuerdo que Los servicios prestados a las empresas de gran intensidad de conocimientos aparecen como elementos impulsores principales de la acumulación de conocimientos, habiendo un porcentaje significativo del 30.1% de indecisos

Tabla N° 19: La revolución de los recursos naturales marca la estructura de producción y comercio de energía a medida que los países sean autosuficientes desde el punto de vista energético.

Opinión sobre la revolución de los recursos naturales	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	25	8,4	8,4
En desacuerdo	61	20,6	29,1
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	62	20,9	50
De acuerdo	83	28	78
Totalmente de acuerdo	65	22	100
Total	296	100	

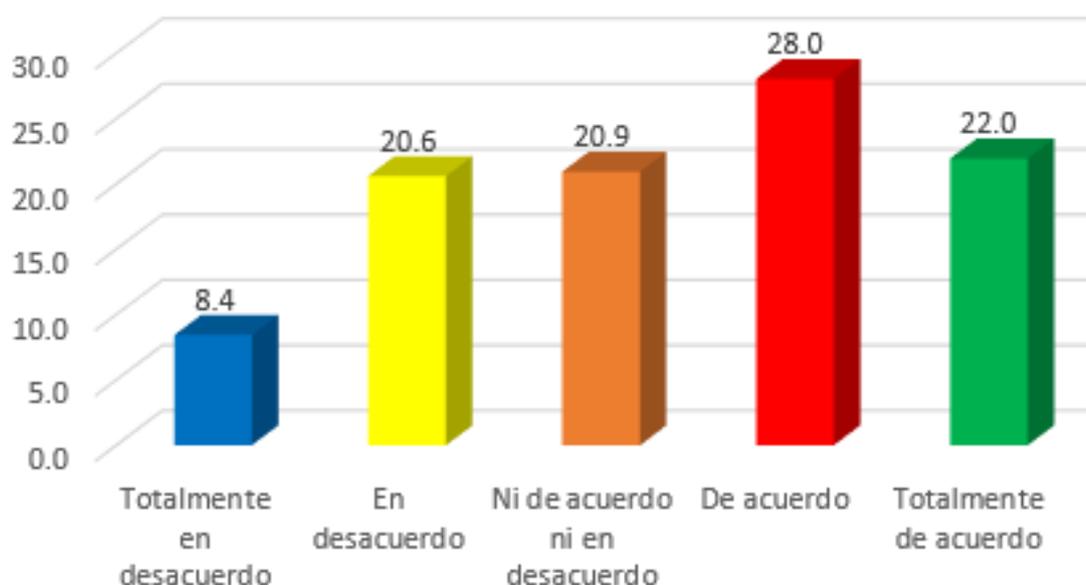
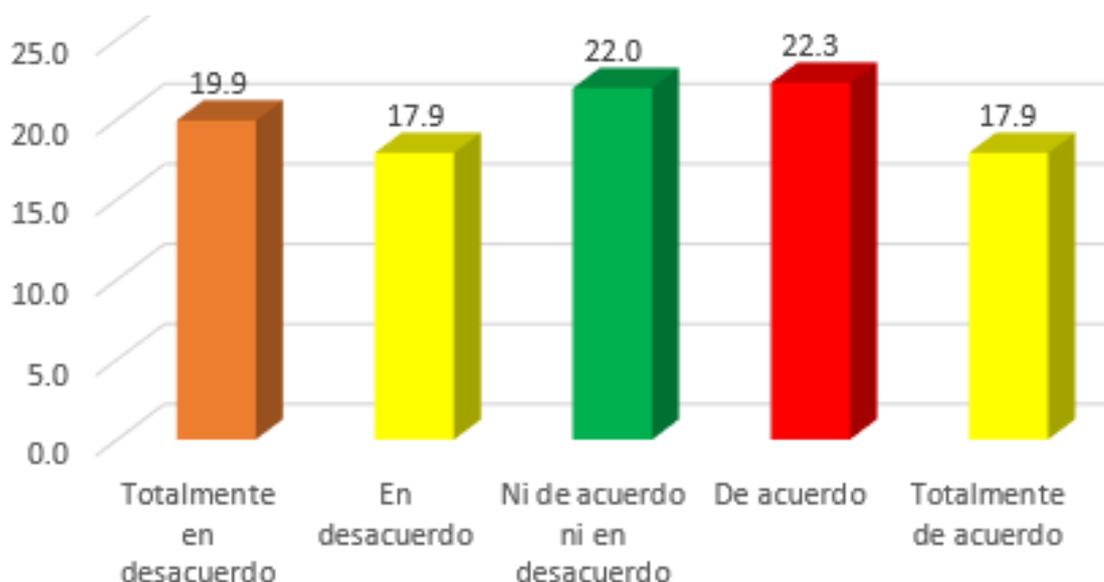


Gráfico N° 17: La revolución de los recursos naturales marca la estructura de producción y comercio.

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 22% están totalmente de acuerdo, y el 28% están de acuerdo que La revolución de los recursos naturales marca la estructura de producción y comercio de energía a medida que los países sean autosuficientes desde el punto de vista energético, habiendo un porcentaje significativo del 20.9% de indecisos

**Tabla Nº 20: El agua será un factor en la participación de los alimentos y los productos agrícolas en el comercio internacional.**

Opinión sobre el agua como factor en la participación de los alimentos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	59	19,9	19,9
En desacuerdo	53	17,9	37,8
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	65	22	59,8
De acuerdo	66	22,3	82,1
Totalmente de acuerdo	53	17,9	100
Total	296	100	



**Gráfico Nº 18: El agua será un factor en la participación de los alimentos y los productos agrícolas en el comercio internacional.**

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 17.9% están totalmente de acuerdo, y el 22.3% están de acuerdo que El agua será un factor en la participación de los alimentos y los productos agrícolas en el comercio internacional, habiendo un porcentaje significativo del 22% de indecisos

**Tabla N° 21: Política a escala nacional y multilateral, encaminada a reducir los costos del transporte.**

Opinión sobre la Política a escala nacional y multilateral, encaminada a reducir los costos del transporte.	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	14	4,7	4,7
En desacuerdo	28	9,5	14,2
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	80	27	41,2
De acuerdo	91	30,7	72
Totalmente de acuerdo	83	28	100
Total	296	100	

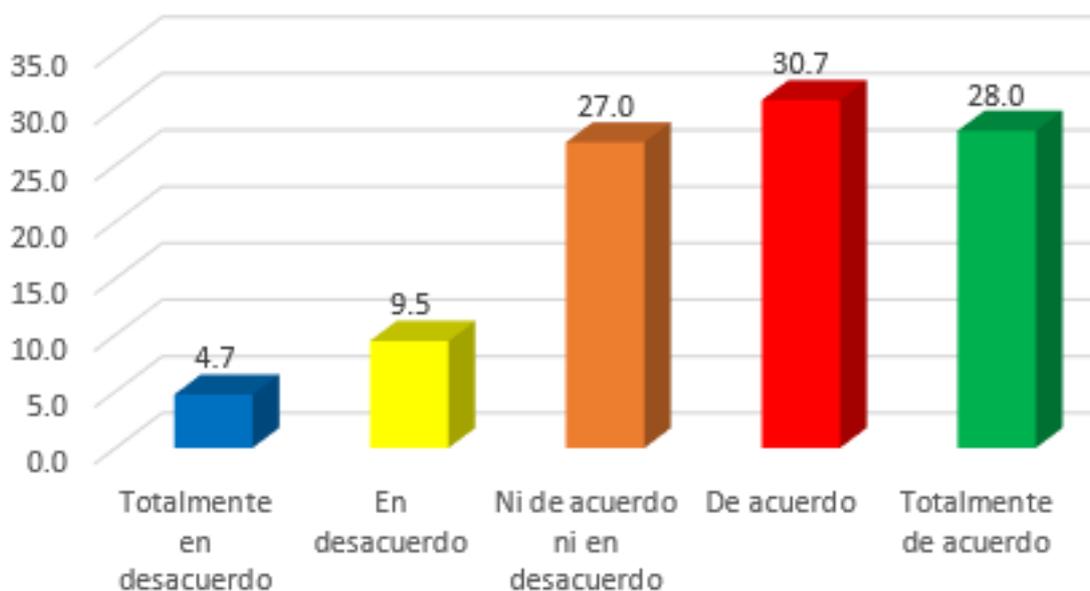


Gráfico N° 19: Política a escala nacional y multilateral, encaminada a reducir los costos del transporte

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 28% están totalmente de acuerdo, y el 30.7% están de acuerdo que la Política a escala nacional y multilateral, está encaminada a reducir los costos del transporte, habiendo un porcentaje significativo del 27% de indecisos

Tabla N° 22: Mejorar la cantidad y calidad de la infraestructura de transporte para facilitar el comercio.

Opinión para Mejorar la cantidad y calidad de la infraestructura de transporte para facilitar el comercio.	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	23	7,8	7,8
En desacuerdo	76	25,7	33,4
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	106	35,8	69,3
De acuerdo	79	26,7	95,9
Totalmente de acuerdo	12	4,1	100
Total	296	100	

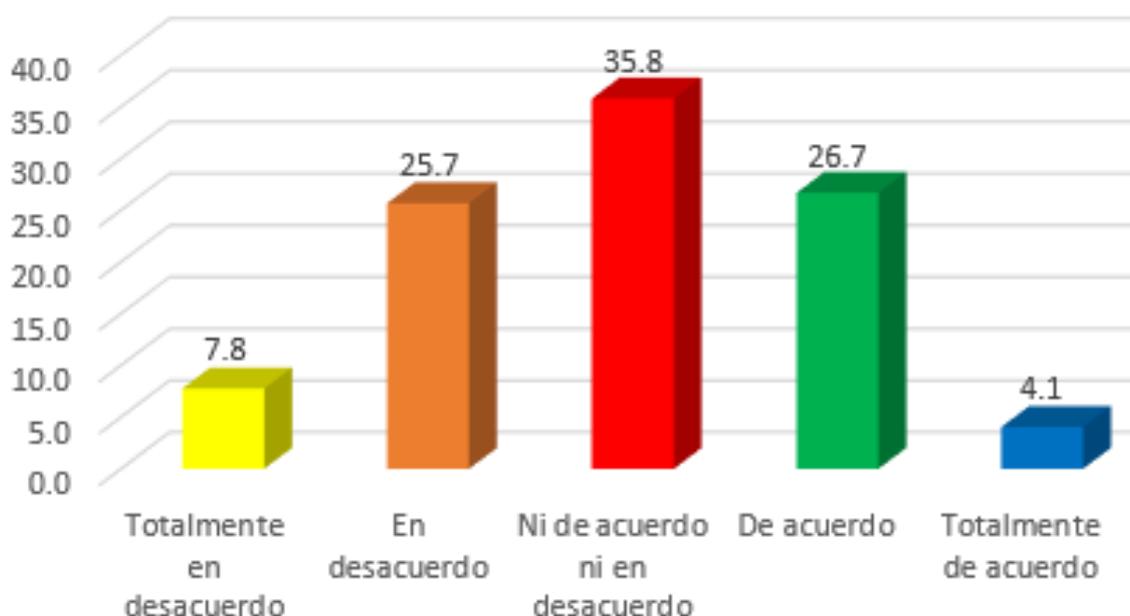


Gráfico N° 20: Mejorar la cantidad y calidad de la infraestructura de transporte para facilitar el comercio.

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 4.1% están totalmente de acuerdo, y el 26.7% están de acuerdo que se debe Mejorar la cantidad y calidad de la infraestructura de transporte para facilitar el comercio, habiendo un porcentaje significativo del 35.8% de indecisos

Tabla N° 23: Calidad de las instituciones en la observancia de los contratos como fuente de ventajas comparativas.

Opinión sobre la Calidad de las instituciones en la observancia de los contratos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	52	17,6	17,6
En desacuerdo	51	17,2	34,8
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	54	18,2	53
De acuerdo	62	20,9	74
Totalmente de acuerdo	77	26	100
Total	296	100	

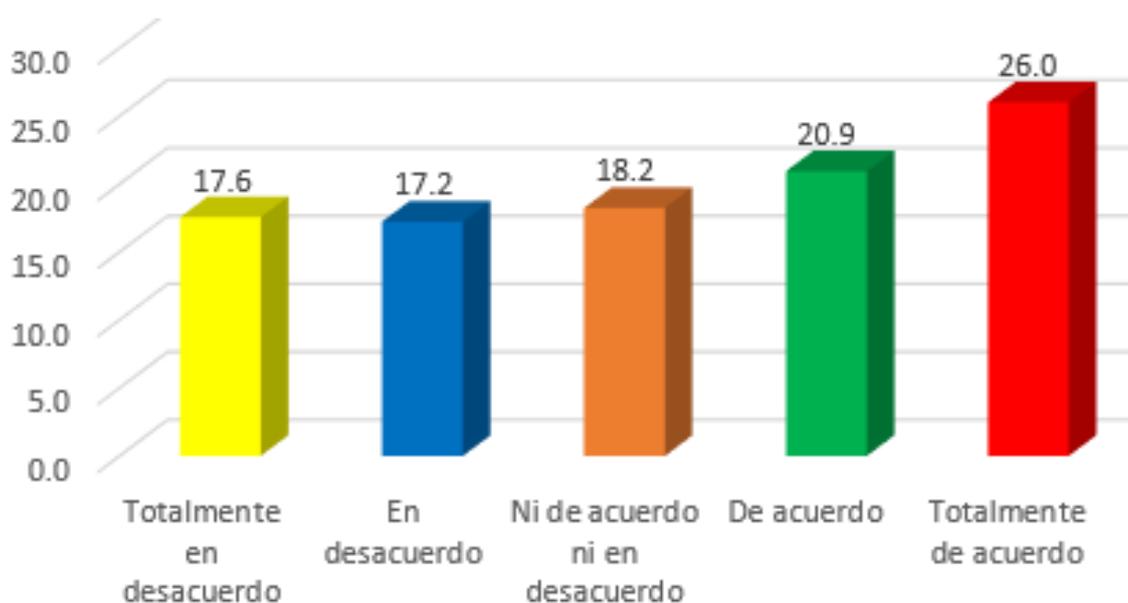


Gráfico N° 21: Calidad de las instituciones en la observancia de los contratos como fuente de ventajas comparativas

**Análisis e interpretación.-** Como se puede apreciar en la tabla y el gráfico, de los 296 encuestados, el 26% están totalmente de acuerdo, y el 20.9% están de acuerdo sobre la Calidad de las instituciones en la observancia de los contratos como fuente de ventajas comparativas, habiendo un porcentaje significativo del 18.2% de indecisos

## 4.2 CONTRASTACIÓN DE LAS HIPÓTESIS

Hi: Si se determina el Factor Influyente para la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal en el callao, entonces se podrá desarrollar económica, financiera y socialmente el Perú.

Ho: Si se determina el Factor Influyente para la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal en el callao, entonces NO se podrá desarrollar económica, financiera y socialmente el Perú.

### 4.2.1 ANALISIS DE FIABILIDAD

**Resumen del procesamiento de los casos**

		N	%
Casos	Válidos	296	100,0
	Excluidos <sup>a</sup>	0	,0
	Total	296	100,0

a. Eliminación por lista basada en todas las variables del procedimiento.

Tabla N° 24: Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en los elementos tipificados	N de elementos
,93	,95	2

Tenemos una población de 296, con un total 100% validos, un alfa de cron Bach de 95% de fiabilidad, o sea los datos son aceptables.

#### 4.2.2 Tabla de contingencia FACTORdeterminante y Transporte Multimodal Internacional.

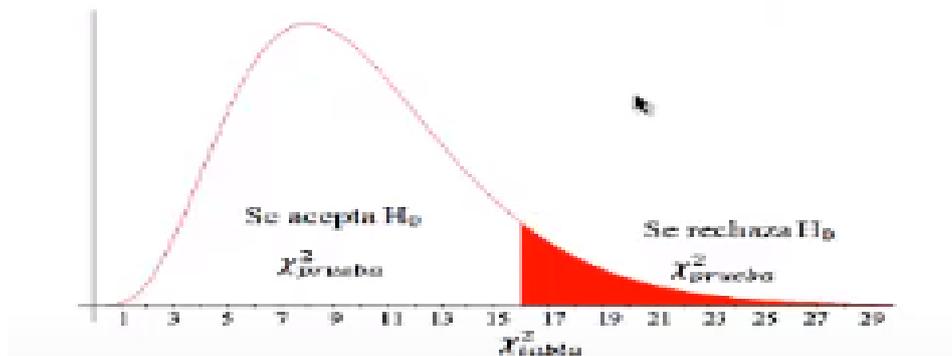
Tabla N° 25: Tabla de contingencia FACTORdeterminante (agrupado) \* Transporte Multimodal Internacional (agrupado).

FACTORdeterminante (agrupado)		Transporte Multimodal Internacional					Total
		<= 20,00	21,00 - 23,50	23,51 - 27,00	28,00 - 30,50	30,51+	
<= 15	Frecuencia esperada	.5	1.3	2.6	1.3	.3	6.0
	% FACTORdeterminante	0.0%	50.0%	33.3%	16.7%	0.0%	100.0%
16 - 18	Frecuencia esperada	7.4	18.7	36.3	17.9	3.7	84.0
	% FACTORdeterminante	10.7%	25.0%	45.2%	16.7%	2.4%	100.0%
19 - 21	Frecuencia esperada	12.5	31.7	61.4	30.2	6.2	142.0
	% FACTORdeterminante	7.0%	19.0%	43.7%	23.2%	7.0%	100.0%
22 - 24	Frecuencia esperada	5.1	12.9	25.1	12.3	2.5	58.0
	% FACTORdeterminante	12.1%	24.1%	39.7%	22.4%	1.7%	100.0%
25+	Frecuencia esperada	.5	1.3	2.6	1.3	.3	6.0
	% FACTORdeterminante	0.0%	16.7%	50.0%	33.3%	0.0%	100.0%
TOTAL	Frecuencia esperada	26.0	66.0	128.0	63.0	13.0	296.0
	% FACTORdeterminante	8.8%	22.3%	43.2%	21.3%	4.4%	100.0%

Tabla N° 26: Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	12,381 <sup>a</sup>	16	,717
Razón de verosimilitudes	13,490	16	,637
Asociación lineal por lineal	,731	1	,393
N de casos válidos	296		

a. 12 casillas (48,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,26.



**26.2962**

Gráfico N° 22: Distribución Chi Cuadrado

Tabla N° 27: Distribución Chi Cuadrado  $\chi^2$  (P = Probabilidad de encontrar un valor mayor o igual que el chi cuadrado tabulado, v = Grados de Libertad)

v/p	0,001	0,0025	0,005	0,01	0,025	0,05
1	10,8274	9,1404	7,8794	6,6349	5,0239	3,8415
2	13,8150	11,9827	10,5965	9,2104	7,3778	5,9915
3	16,2660	14,3202	12,8381	11,3449	9,3484	7,8147
4	18,4662	16,4238	14,8602	13,2767	11,1433	9,4877
5	20,5147	18,3854	16,7496	15,0863	12,8325	11,0705
6	22,4575	20,2491	18,5475	16,8119	14,4494	12,5916
7	24,3213	22,0402	20,2777	18,4753	16,0128	14,0671
8	26,1239	23,7742	21,9549	20,0902	17,5345	15,5073
9	27,8767	25,4625	23,5893	21,6660	19,0228	16,9190
10	29,5879	27,1119	25,1881	23,2093	20,4832	18,3070
11	31,2635	28,7291	26,7569	24,7250	21,9200	19,6752
12	32,9092	30,3182	28,2997	26,2170	23,3367	21,0261
13	34,5274	31,8830	29,8193	27,6882	24,7356	22,3620
14	36,1239	33,4262	31,3194	29,1412	26,1189	23,6848
15	37,6978	34,9494	32,8015	30,5780	27,4884	24,9958
16	39,2518	36,4555	34,2671	31,9999	28,8453	26,2962



#### 4.2.3 ANÁLISIS Y DISCUSIÓN:

Con un nivel de significancia del 5% y 16 grados de libertad según la tabla de valores de chi cuadrado tenemos un valor límite de 26.2962, y según el análisis realizado tenemos que el valor de chi cuadrado es de 12,381. Donde podemos concluir que el resultado obtenido está en el rango de 0 a 26.2962 que se denomina zona de aceptación, cuyo valor es de 12.381. Donde se concluye que nuestra hipótesis que queríamos demostrar son aceptadas, es decir que el Factor Influyente para la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal en el callao, podrá desarrollar económica, financiera y socialmente nuestro Perú.

#### 4.2.4 CONCLUSION:

Demostramos que la hipótesis planteada es aceptada resultando una relación directa de las dos variables, Elaboración y Ejecución del Transporte Multimodal en el Callao y Factor Determinante que Influenciará en lo Económico, Financiero y Social.

## CAPITULO V: DISCUSIÓN DE RESULTADOS

### 5.1 CONTRASTACIÓN DE LOS RESULTADOS

Los trabajos de campo, han arrojado datos precisos sobre la forma del pensamiento y actuar del Estado en lo referente a este Mega Proyecto de inversión Pública. El objetivo de este trabajo ha sido conocer; Si se determina el Factor Influyente para la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal en el callao, entonces se podrá desarrollar económica, financiera y socialmente el Perú.

¿Qué es?, ¿porque es tan importante esta Inversión en el Perú?, ¿para qué sirve?, a qué sectores va dirigida y su importancia en el crecimiento económico.

El Transporte Multimodal es una de las más avanzadas concepciones modernas en materia de transporte. Su organización, evolución, gerencia, marco legal, comercialización, tecnología y su infraestructura, son determinantes para identificarlo como un eslabón de capital importante en la cadena del comercio internacional actual.

El Transporte Multimodal se ha convertido en una compleja maquinaria de servicios, aportado a la comunidad internacional instrumentos operativos cada vez más eficientes, donde se busca: la disminución de los costos de transporte, el cuidado de la mercancía, la rapidez en la entrega y que los productos puedan acceder a los diferentes destinos donde son comercializados.

El Transporte Multimodal Integra los diversos modos de transporte en forma articulada con el fin de hacer más eficiente, moderno y competitivo el movimiento de carga y lograr una adecuada coordinación y eficaz interrelación entre usuarios y proveedores de servicios. Como resultado de la investigación se requiere que los involucrados continúen con las tareas referidos a:

- a) Se proseguirán los esfuerzos tendientes a concretar la creación de una entidad reguladora del transporte que lleve a cabo la verificación de los

compromisos asumidos por los concesionarios de los modos de transporte.

- b) Se difundirá entre empresas y grupos inversionistas del sector las facilidades de gestión para el otorgamiento de autorizaciones para operar el Transporte Multimodal y de los permisos para instalar interiores de carga.
- c) Se impulsará el desarrollo del Transporte Multimodal, mediante reuniones con los operadores y permisionarios de las terminales interiores de carga, autoridades y terceros involucrados.
- d) Se pondrá en marcha un programa de verificación a los proyectos para construir, instalar, operar y explotar terminales interiores de carga.
- e) Se continuará con los operativos de visitas de verificación en materia tarifaria, a los concesionarios y permisionarios de los servicios de los diferentes modos de transporte, a fin de garantizar que los servicios se presten en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.
- f) Se fortalecerán las medidas de coordinación para el seguimiento y cumplimiento de las acciones de cooperación técnica, científica y económica del sector Comunicaciones y Transportes en el marco de las coordinaciones realizadas.

La tarea organizativa del Transporte Multimodal ha sido grande y en ella han participado innumerables entes oficiales, privados y particulares que con su trabajo han logrado crear, desarrollar y optimizar este novedoso sistema de transporte combinado.

El aspecto gerencial de las empresas que están involucradas en el Transporte Multimodal es de suma importancia para poder entender en forma "global" la concepción del sistema como tal.

La gerencia de las empresas que participan en el sistema debe poseer tres requerimientos básicos:

- 1- Conceptos claros sobre gerencia de servicios integrales de transporte.
- 2- Amplitud de criterios en cuanto a asimilación de las modificaciones progresivas que sufre el sistema de Transporte Multimodal.

- 3- Poseer mecanismos eficaces para el diseño, la implementación, evaluación y diagnóstico de las políticas corporativas.

El marco legal en el cual se encuadra el Transporte Multimodal tiene características propias y es a su vez producto del esfuerzo de las naciones que participan en el comercio internacional.

Dentro de los cambios que se produjeron con la aparición del concepto multimodal, quizás los más importantes, fueron los dados en el ámbito legal. El nuevo sistema se vio en la necesidad de reemplazar los viejos patrones jurídicos por otros más dinámicos y adaptables a las nuevas necesidades de la dinámica del sistema.

Los cambios jurídicos en los aspectos Documentales es el de proveer el marco legal adecuado a la nueva documentación; en el aspecto legislativo legislar sobre los diferentes aspectos operativos y comerciales del Transporte Multimodal, Establecimiento de responsabilidades entre las partes integrantes del Transporte Multimodal, Homologación de criterios jurídicos para globalizar los conceptos y en el aspecto Jurídico Internacional el establecimiento de convenios internacionales en materia de transporte Multimodal.

La infraestructura requerida por el Transporte Multimodal para lograr su cometido es variante y debe de someterse a un proceso continuo de cambios que permitan adecuarla a las necesidades inmediatas que demanda el Transporte Multimodal.

La creación de nuevas terminales para contenedores, adquisición de equipos portuarios modernos para efectuar la movilización dentro de los puertos, la construcción de muelles para cargas rodantes, son entre muchos otros los principales aspectos de infraestructura que hubo de modificarse con la puesta en marcha del Transporte Multimodal.

Las políticas que rigen el Transporte Multimodal abarcan una amplia gama de concepciones que van ligadas al área específica para las cuales son diseñadas y aplicadas.

El diseño de tales políticas y su implementación dependen en gran parte al comportamiento evolutivo del negocio del Transporte Multimodal, de ahí se deriva que la mayoría de ellas no son rígidas, sino que atienden con una gran flexibilidad las modificaciones que requiere el sistema en su evolución sostenida.

El aspecto tecnológico ha sido la base del desarrollo del Transporte Multimodal sus mismas características operativas han obligado a un desarrollo sostenido de esa actividad creadora, la cual evoluciona día a día aditamentos técnicos diseñados para mejorar el rendimiento del sistema de Transporte Multimodal.

El Transporte Multimodal se ha nutrido desde su implementación de una serie de avances que han incrementado la productividad del sistema como un servicio integral de transporte.

## **5.2 CONTRASTACIÓN DE LA HIPÓTESIS PRINCIPAL**

La hipótesis inicialmente planteada fue: Si se determina el Factor Influyente para la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal en el callao, entonces se podrá desarrollar económica, financiera y socialmente el Perú? Dicha hipótesis luego de los trabajos de campo y de gabinete, queda contrastada válidamente; ya que el Factor Influyente para la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal en el callao se elaboren en forma más simple de lo que actualmente se realizan, y que se ponga mayor énfasis en la descripción de las actividades, componentes y el cronograma de su implementación sea cual fuere la dimensión e importancia.

Los aportes tecnológicos como Factor Influyente para la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal están constituidos por los efectuados en los medios de transportación aéreo (Aparición de nuevos tipos de unidades de carga, Adaptación del medio al sistema de Transporte Multimodal), Transporte terrestre (Adaptación del parque vehicular al sistema de contenedores) y Transporte marítimo (Creación de nuevos diseños de buques portacontenedores).

Los efectuados en los sistemas de manipulación de la carga con nuevos diseños de mecanismos utilizados para la manipulación de la carga como lo son: las grúas, elevadores y remolques, y los acontecidos en el área de sistematización con Nuevos sistemas de procesamiento de información de los contenedores y de la documentación.

Las operaciones aduaneras relativas al Transporte Multimodal deberán realizarse en los lugares habilitados para ellos. El reglamento determinará las formalidades relativas o documentación y las respectivas responsabilidades de los transportistas o de las empresas especializadas así como las demás normas relativas a los sistemas indicados en lo que se refiere a la regulación aduanera.

EL TÉRMINO MULTIMODAL ha sido utilizado por la Organización de las Naciones Unidas para identificar un problema fundamentalmente relacionado con la responsabilidad', puesto que lo vincula a un solo contrato para mover mercancías por lo menos a través de dos modos diferentes de transporte.

EL TÉRMINO 'INTERMODAL tiene un carácter más bien técnico-comercial y se refiere a la relación entre diversos medios de transporte que buscan ofrecer soluciones conjuntas. El término es utilizado por otros especialistas para distinguir los casos donde se utilizan exclusivamente los nodos marítimos y ferroviario.

Existen algunos otros términos que aducen a aspectos relacionados con el uso de dos o más modos de transporte, como es el INTRAMODAL que no parece haber polémica, pues se entiende como el uso de dos medios de transporte dentro del mismo modo, como por ejemplo la transferencia de la carga de un camión de dimensiones mayores a uno más pequeño: la BIMODAL como uso exclusivo de dos modos distintos de transporte que se utilizan de forma reiterada, particularmente en procesos industriales o comerciales claramente establecidos, y el COMBINADO cuando son utilizados dos o más modos de transporte, pero sin buscar una coordinación de los distintos porteadores, así como la ausencia de un responsable para todo el trayecto.

El uso de estos mismos conceptos en diferentes idiomas también tiene sus preferencias. Por ejemplo, en Estados Unidos tanto en la práctica como en los trabajos académicos se habla de transporte Intermodal, lo mismo sucede en el caso de la lengua francesa; Ambos utilizan Intermodal y resulta extraño encontrar alguna referencia al transporte Multimodal o Multimodalismo, a menos que se haga referencia al Convenio de las Naciones Unidas antes señalado, en cualquier caso, el uso de los términos sólo es importante si tiene que ver con la mayor eficiencia de los transportes a escala mundial, y en última instancia, si de alguna manera pueden contribuir a la configuración de un auténtico Sistema de Transporte Intermodal.

## CONCLUSIONES

1. Con un nivel de significancia del 5% y 16 grados de libertad según la tabla de valores de chi cuadrado tenemos un valor límite de 26.2962, y según el análisis realizado tenemos que el valor de chi cuadrado es de 12,381. Donde podemos concluir que el resultado obtenido está en el rango de 0 a 26.2962 que se denomina zona de aceptación, cuyo valor es de 12.381. Donde se concluye que nuestra hipótesis que queríamos demostrar son aceptadas, es decir que el Factor Influyente para la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal en el Callao, podrá desarrollar económica, financiera y socialmente nuestro Perú.
2. De 296 encuestados el 32.8% están totalmente de acuerdo en la construcción de un Transporte Multimodal en la Isla San Lorenzo-Callao, y manifiestan que es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial pues ello sería una de las grandes obras de inversión pública e inversión privada, que generará puestos de trabajo y desarrollo del puerto del País, poniéndolo a la altura de las grandes ciudades del mundo. El 32.4% están de acuerdo que los transportes multimodales adecuados, económicos y eficientes permiten atender las necesidades para promover el desarrollo de servicios. El 32.1% están totalmente de acuerdo que el desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional beneficia a todos los países con problemas especiales de los países de tránsito.
3. El 32.8% están de acuerdo que Establecer contratos de transporte multimodal internacional, establecerá responsabilidad a los operadores de transporte multimodal. El 17.2% están totalmente de acuerdo que El Convenio internacional en base a su reglamentación y al control de las operaciones de transporte es el Factor Determinante que Influenciará en lo Económico, Financiero y Social del Transporte Multimodal en el Callao.
4. El comercio internacional obliga a nuestro país la atención para cumplir acuerdos firmados sobre el tráfico internacional de cargas con diversos organismos y autoridades, teniendo en consideración la evolución del contenedor y el desarrollo del transporte multimodal. El crecimiento de buques porta contenedores, obliga revisar las instalaciones portuarias, la obligatoriedad de inspeccionar las cargas y los medios de transporte

(terrestre, aéreo, marítimo), personas, códigos de seguridad en puertos e instalaciones marítimas.

5. Intercambio de conocimientos y experiencias en torno al tráfico internacional de las mercancías, puesto que el comercio internacional es un factor determinante en la economía donde las nuevas tecnologías deben estar asociadas al transporte multimodal. La conformación de bloques económicos y la tendencia de abolir las barreras comerciales a nivel continental, han obligado a los países del mundo a crear y buscar ventajas competitivas para enfrentarse en condiciones cada vez más favorables en los mercados internacionales.
6. Las ventajas comparativas con que cuenta cada país, dependen en gran medida, de la abundancia de ciertos factores productivos, como son el trabajo y los recursos naturales, así como condiciones climáticas que favorecen determinados procesos. Por otro lado, las ventajas competitivas son de carácter dinámico, es decir varían con el tiempo y se alcanzan con los procesos de modernización. En el desarrollo certero de estas ventajas competitivas es que se centran los costos y beneficios de los tratados de libre comercio.

## RECOMENDACIONES

1. El Transporte Multimodal, acompañado de los servicios conexos que facilitan su operatividad, es un requisito sin el cual no es posible mejorar los niveles de competitividad de nuestros productos en los mercados internacionales. El Transporte Multimodal, no solo es una expresión moderna del transporte, sino que principalmente es una forma eficiente y adecuada, a los nuevos requerimientos del mercado, de trasladar las mercancías entre un origen y un destino.
2. El fortalecimiento de una perspectiva regional que conduzca a lograr un sector eficiente de transporte, es un elemento clave para lograr el funcionamiento efectivo de un “área económica armonizada”.
3. El concepto de una economía armonizada es imperativo constituirlo en este proyecto dado a que es un factor clave dentro de la nueva estrategia americana de regionalismo abierto, que busca incrementar la competitividad y sostenibilidad de las economías de los países de la región.
4. Es necesario la Modernización de la infraestructura y servicios del transporte en el Callao y una sana competencia y complementariedad entre modos de transporte, para una mejor sinergia del eje multimodal.
5. Se requiere Fortalecer el rol planificador y regulador del Estado para una mejor racionalización de la inversión pública, la promoción del financiamiento e infraestructura pública con el criterio de subsidiaridad.
6. Se requiere tomar conciencia sobre la Incorporación de aspectos de impacto ambiental, y la Promoción de la facilitación al transporte Multimodal por medio de la coordinación.

## BIBLIOGRAFIA

- A. CAMARERO, P. PERY, G. POLO. (2002). *II Curso de transporte marítimo y gestión portuaria*. España: Toledo.
- A. LEÓN, R. ROMERO. (2003). *Logística del transporte marítimo*. Barcelona: Logis-Book.
- Agua barrena García, Carlo Magno. (2004). *Administración financiera competitiva con decisiones financieras efectivas*. Perú: Universidad Católica de Chile.
- BACA, C. (2006). *Evaluación de proyectos*. México: Mc Graw Hill.
- Castillo Heredia, Gustavo. (2005). *Decisiones financieras efectivas para el desarrollo empresarial, en el marco de la economía social de mercado*. Perú : Trabajo presentado Finanzas en la Universidad Nacional Federico Villarreal.
- Escobar Córdova, Gladys. (2005). *La administración Financiera en el logro de los planes estratégicos de las entidades educativas privadas*. Perú : Salvat Trabajo presentado para optar el Grado de Maestro en Finanzas en la Universidad Nacional Federico Villarreal.
- Evaristo Baizán. (1996). *Cuaderno de Orientación nº 17*. Estocolmo : Centro Regional de Información y Documentación de Juventud.
- Hernández Fernández, Maritere. (2005). *Decisiones financieras para el desarrollo de las empresas*. Perú : Universidad Autónoma de México.
- J. ALEMANY. (2002). *El Port de Barcelona; unpassat, un futur*. Lima, Perú: Lunweg .
- M. VIGUERAS, J. PEÑA. (2000). *Evolución de las tecnologías de las infraestructuras marítimas en los puertos españoles*. España: Fundación Portuaria.
- M. VIGUERAS, J. PEÑA. (2003). *El desarrollo como libertad*. Colombia: Planeta.
- Mendoza Torres, Ana María. (2005). *Gestión financiera estratégica para la competitividad de las MYPES del sector comercio*. Perú : Trabajo presentado Contabilidad de Gestión en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- N. RASMUSSEN. (1994). *Les systèmes portuaires*. Montreal: CETAI.
- NATIONAL GEOSPATIAL – INTELLIGENCE AGENCY. (2005). *World Port Index*. Maryland: NGA Publications .

- R. ROMERO. (2002). *El transporte marítimo*. Barcelona: Logis-Book.
- Rojas Guerrero, Ruth Odila. (2005). *Los instrumentos financieros en la gestión óptima de las empresas del sector construcción* . Perú : Trabajo presentado para optar el Grado de Maestro en Finanzas en la Universidad Nacional Federico Villarreal.
- UNCTAD. (1990). *Port Marketing and the Challenge of the Third Generation Port*. Ginebra: Secretariat.
- UNCTAD. (1995). *Development and improvement of ports. The principles of modern port management and organization*. EE.UU.: Siglo XXI.
- UNCTAD. (1999). *Technical note: Fourth Generation Port* . Ginebra: UNCTAD Secretariat.

## **ANEXOS**

- ANEXO N° 1      MATRIZ DE CONSISTENCIA
- ANEXO N° 2      TRANSPORTE MULTIMODAL
- ANEXO N° 3:    INNOVACIÓN TECNOLÓGICA EN EL TRANSPORTE  
INTERMODAL
- ANEXO N° 4:    DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

## ANEXO N° 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA

TITULO: EL FACTOR DETERMINANTE QUE INFLUENCIARA EN LO ECONOMICO, FINANCIERO Y SOCIAL LA ELABORACION Y EJECUCION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CALLAO EL AÑO 2014"

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	ITEM	INST	METODOLOGÍA
¿Es el Factor Determinante que influenciará en lo Económico, Financiero y Social la Elaboración y Ejecución del Transporte Multimodal en el Callao el año 2014?	<b>OBJETIVO GENERAL:</b> Determinar el Factor Determinante que Influenziará en lo Económico, Financiero y Social la Elaboración y Ejecución del Transporte Multimodal en el Callao el año 2014.	<b>HIPÓTESIS PRINCIPAL</b> <b>Hi:</b> Si se determina el Factor Influyente para la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal en el callao, entonces se podrá desarrollar económica, financiera y socialmente el Perú. <b>Ho:</b> Si se determina el Factor Influyente para la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal en el callao, entonces NO se podrá desarrollar económica, financiera y socialmente el Perú.	VI = V1 Elaboración y Ejecución del Transporte Multimodal en el Callao	El transporte multimodal internacional	El transporte multimodal internacional es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial.	Encuesta Observación	Población: 1278 empresarios Muestra 296 empresarios * Esquema del proyecto Tipo de investigación: no experimental, observacional, transversal, descriptiva * Diseño: No experimental, transeccional y correlacional Cuyo Diagrama es:
				Convenio internacional	El Convenio internacional en base a su reglamentación y al control de las operaciones de transporte es el Factor Determinante que Influenziará en lo Económico, Financiero y Social del Transporte Multimodal en el Callao		
				Problemas en países en tránsito.	El desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional beneficia a todos los países con problemas especiales de los países de tránsito.		
				Contratos de transporte multimodal	Establecer contratos de transporte multimodal internacional, establecerá responsabilidad a los operadores de transporte multimodal.		
				Promover el desarrollo de servicios.	Los transportes multimodales adecuados, económicos y eficientes permitan atender las necesidades para promover el desarrollo de servicios.		
				Reglamentar y controlar transporte multimodal	El derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, los operadores y las operaciones de transporte multimodal es la forma cómo se manejan la viabilidad del Transporte Multimodal en el callao.		
				Intereses y problemas de países en desarrollo	La necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo permite optimizar la relación costo-eficacia del Transporte Multimodal en el callao y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros locales.		
				Intereses de proveedores de servicios de transporte multimodal.	Permite garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios (trámites aduaneros según problemas y obstáculos de los países de tránsito)		
<b>PROBLEMAS ESPECÍFICOS:</b> <input type="checkbox"/> ¿Cómo se manejan la elaboración del Transporte Multimodal internacional?	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</b> <input type="checkbox"/> Determinar la forma cómo se manejan la viabilidad del Transporte						

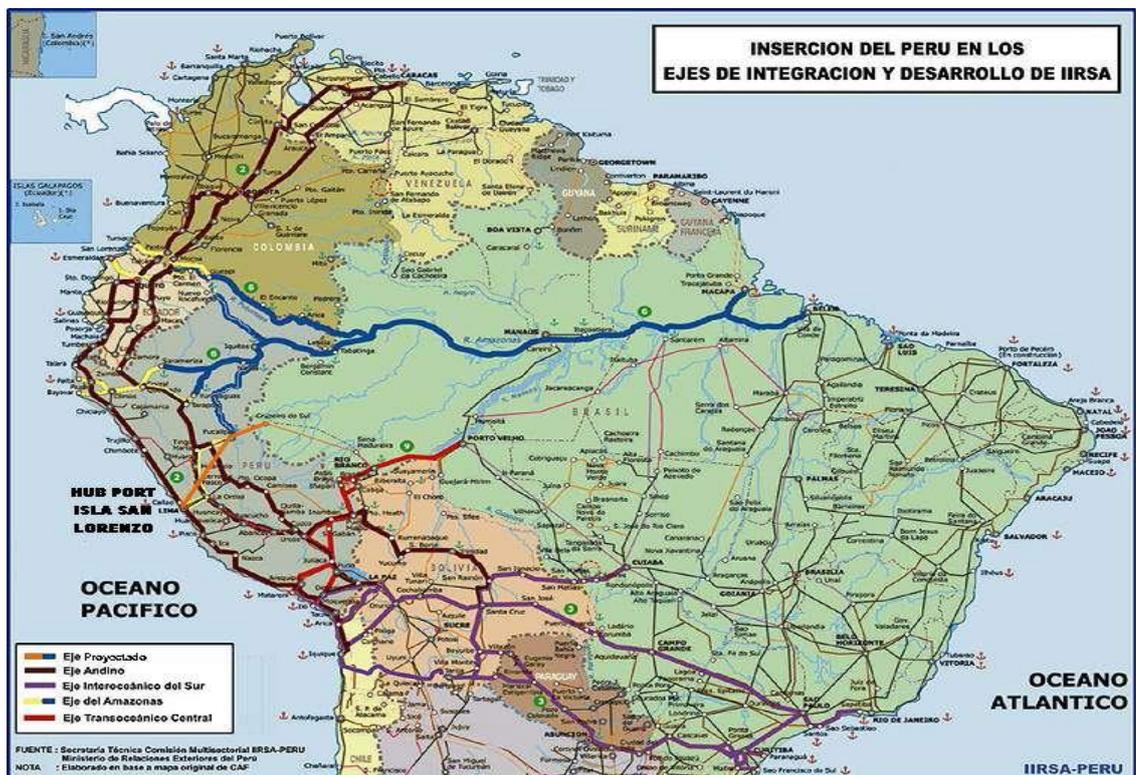
<p><input type="checkbox"/> ¿De qué manera se están llevando a cabo la viabilidad del Transporte Multimodal internacional?</p> <p><input type="checkbox"/> ¿Cómo Optimizar y equilibrar la relación costo-eficacia del Transporte Multimodal en el callao y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros locales?</p>	<p>Multimodal internacional.</p> <p><input type="checkbox"/> Establecer por qué resulta importante la elaboración y ejecución del Transporte Multimodal internacional.</p> <p><input type="checkbox"/> Optimizar y equilibrar la relación costo-eficacia del Transporte Multimodal en el callao y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros locales</p>		<p>VD = V2</p> <p>Factor Determinante que Influenciará en lo Económico, Financiero y Social</p>	<p>La demografía</p> <p>La inversión</p> <p>La tecnología</p> <p>Los recursos energéticos y demás recursos naturales.</p> <p>Los costos del transporte</p> <p>El marco institucional</p>	<p>El cambio demográfico afecta al comercio</p> <p>Tiene repercusiones en las ventajas comparativas de los países y en la demanda de importaciones</p> <p>Las inversiones pueden facilitar la integración de nuevos agentes en las cadenas internacionales de suministro.</p> <p>La acumulación de capital y la generación de conocimientos y tecnología trae consigo la inversión extranjera directa</p> <p>Permiten que los países asciendan en la cadena de valor modificando sus ventajas comparativas</p> <p>Han aparecido nuevos agentes entre los países que impulsan el progreso tecnológico.</p> <p>Los efectos de difusión de la tecnología son más fuertes entre los países conectados por redes de producción.</p> <p>Los servicios prestados a las empresas de gran intensidad de conocimientos aparecen como elementos impulsores principales de la acumulación de conocimientos</p> <p>La revolución de los recursos naturales marca la estructura de producción y comercio de energía a medida que los países sean autosuficientes desde el punto de vista energético.</p> <p>El agua será un factor en la participación de los alimentos y los productos agrícolas en el comercio internacional.</p> <p>Política a escala nacional y multilateral, encaminadas a reducir los costos del transporte</p> <p>Mejorar la cantidad y calidad de la infraestructura de transporte para facilitar el comercio</p> <p>Calidad de las instituciones en la observancia de los contratos como fuente de ventajas comparativas.</p>	<p>2. Instrumento de recolección de datos: Cuestionario estructurado</p> <p>3. Para el procesamiento de datos: Codificación y tabulación de datos</p> <p>4.- Técnicas para el análisis e interpretación de datos: Estadística descriptiva</p> <p>5. Para la presentación de datos: Cuadros, tablas estadísticas y gráficos.</p> <p>6. Para el informe final: Esquema propuesto por la EPG</p>
--	---	--	---	--	--	---

## ANEXO Nº 2 TRANSPORTE MULTIMODAL

Geopolítica Del Poder Marítimo, Fluvial Y Lacustre Del Perú



Megapuerto (Hub Port) Isla San Lorenzo



Antena del Radar en San Lorenzo. Hub Port



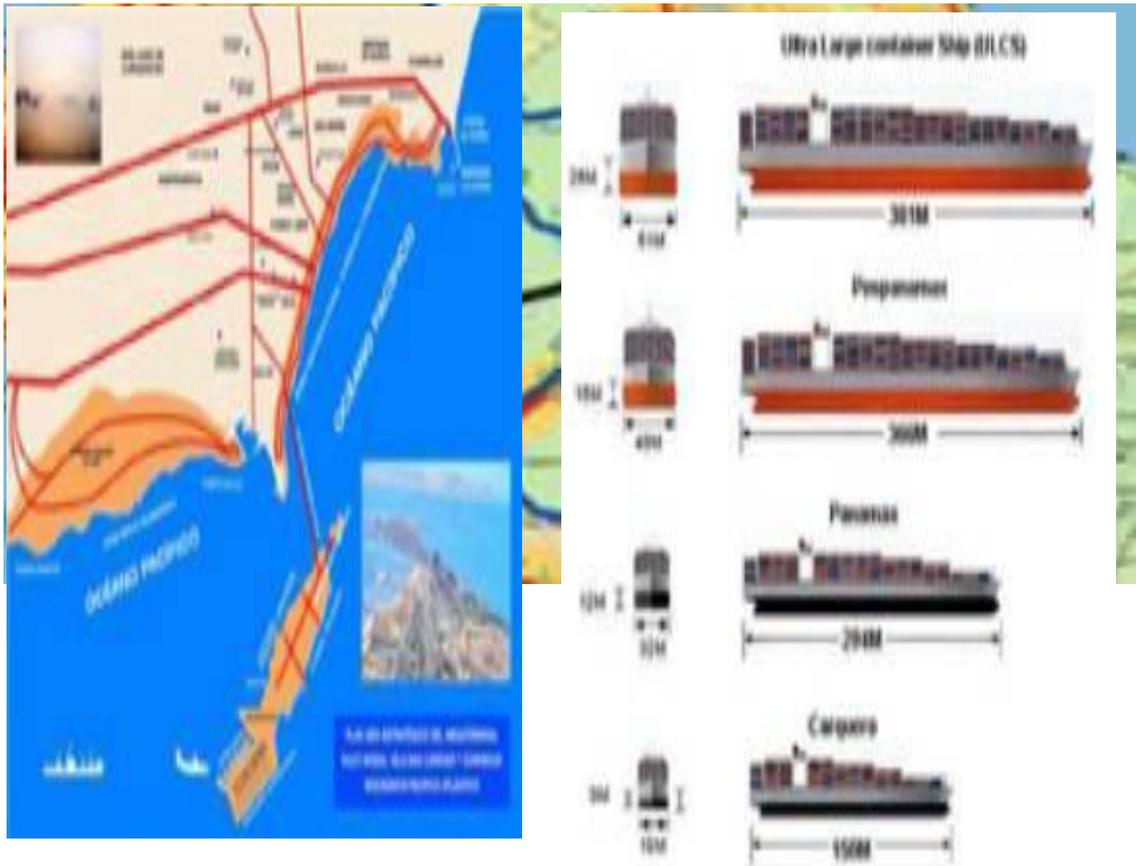
*Isla San lorenzo*



*Construcción Del Espigón La Chira*



Mega Puerto, Mega Aeropuerto, Mega Terra Puerto



Construcción Vial Subterránea De Autopistas Y Servicios Conexos En Lima



Metropolitana-Callao: Ganar Terrenos Al Mar En Una Extensión De 10'000,000 M2 En Las Bahías De Lima Y Callao



Construcción De La Infraestructura Para El Mega Aeropuerto, Mega Puerto Y Mega Terrapuerto en La Cabeza Norte De La Isla San Lorenzo, Ganando



Construcción del Mega Aeropuerto de San Lorenzo – Callao

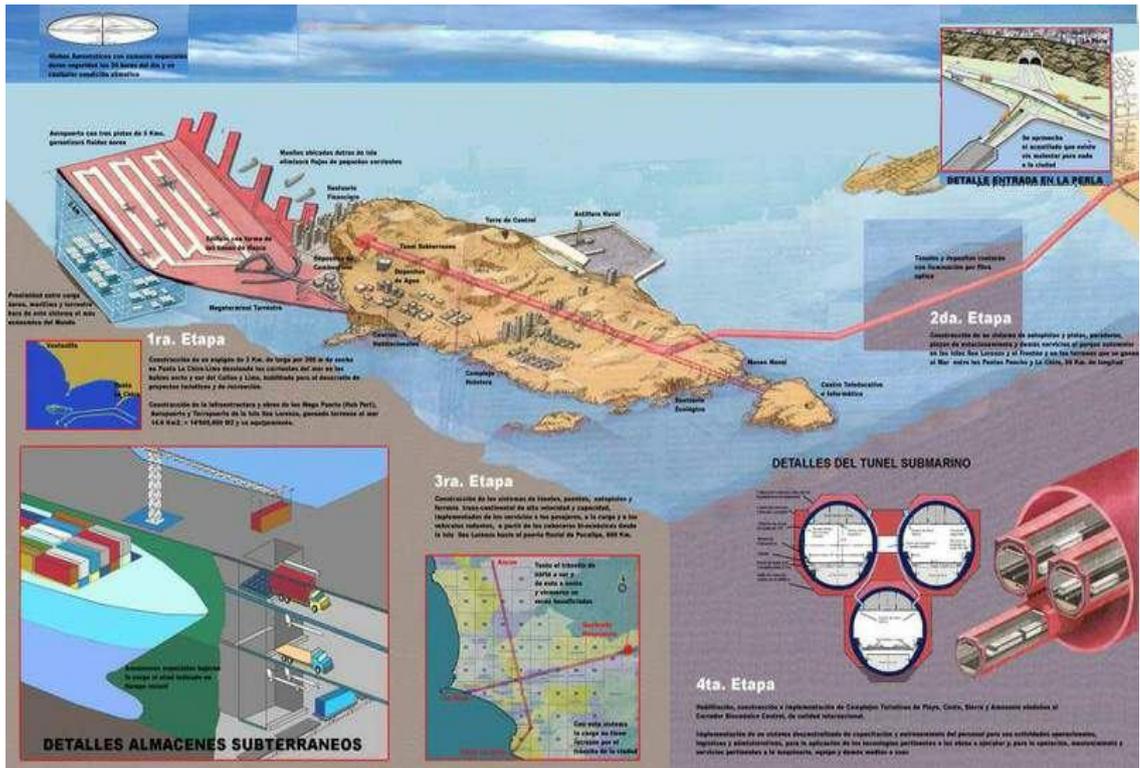


Construcción De Autopistas Y Pistas, Paraderos, Playas De Estacionamiento.  
 Construcción Del Corredor Trasandino: Autopista- Ferrovía Bioceánica Pacífico-Atlántico: San Lorenzo- Pucallpa y Pucallpa-Salvador Y Servicios Logísticos En Ruta

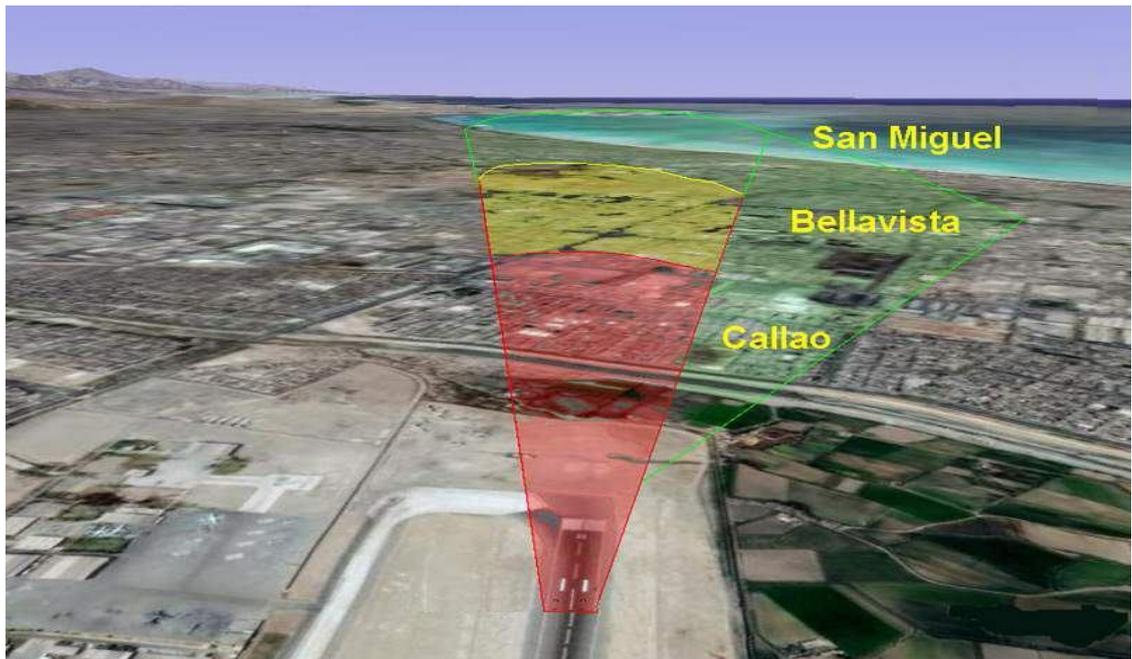
**DETALLES DEL TUNEL SUBMARINO**



Grupo Europeo ha Remitido su Carta de Intención Financiera y Tecnológica



Aeropuerto



## **ANEXO Nº 3: INNOVACIÓN TECNOLÓGICA EN EL TRANSPORTE INTERMODAL**

La necesidad apremiante de integrar los modos de transporte para responder a los imperativos de la producción global ha sido resuelta favorablemente por el cambio tecnológico en las comunicaciones y los transportes. Sin duda, un elemento fundamental en el desarrollo del intermodalismo ha sido la creación del contenedor. Esta es la tecnología en torno a la que se estructuró la integración del transporte terrestre con el marítimo. En la medida en que puede ser movido indistintamente por un camión, un ferrocarril o un barco, evita las rupturas de carga en las terminales portuarias o interiores. Tales características tecnológicas permiten acelerar los flujos de mercancías e integrar efectivamente procesos productivos fragmentados en el espacio (Martner, 2008).

Larry Burkhalter (1999) sintetiza la importancia tecnológica y el impacto del contenedor sobre la organización y gestión de las modernas redes de transporte. “En el momento en que surgen los adelantos tecnológicos, muy pocos reconocen su importancia para el transporte marítimo. La revolución industrial nos ha enseñado que cualquier adelanto tecnológico que aumente la eficiencia o reduzca los costos desplazará a la tecnología anterior. Por ejemplo, muy pocos aquilataron debidamente la importancia que adquirirían los contenedores en el transporte marítimo. El impacto de los contenedores fue global. Su introducción contribuyó a : i) reducir drásticamente el tiempo de permanencia de los buques en los puertos y la demanda de mano de obra; ii) ampliar las zonas de influencia de los puertos, pues se trata de elementos aptos para el transporte terrestre de larga distancia; iii) impulsar al sector manufacturero a reducir las dimensiones de los productos para poder aprovechar en forma más efectiva el espacio disponible en dichas unidades; iv) incorporar a las operaciones portuarias una gama de tecnologías especializadas, como las grúas, las comunicaciones electrónicas y el equipo de porteo”.(Burkhalter, 1999, p.99-100).

Todavía cabría señalar que las transformaciones en la tecnología de los sistemas de transporte, debidas a la aparición del contenedor, son más profundas y amplias de lo que plantea Burkhalter (1999), dado que no sólo se alteró la organización y operación del transporte marítimo, sino también la del transporte terrestre y aéreo. Efectivamente, como un efecto en cascada, la introducción del contenedor “empujó” el desarrollo de nuevas formas de organización del trabajo

y nuevas tecnologías no sólo en buques y puertos, sino en terminales intermodales de tierra adentro, en camiones y ferrocarriles.

### **Flexibilidad y diversificación del contenedor**

En su definición técnica general, el contenedor es un “elemento del equipo de transporte, de carácter permanente y, por lo tanto, lo suficientemente fuerte para ser utilizado varias veces, especialmente diseñado para facilitar el traslado de productos por uno o varios modos de transporte suprimiendo el proceso intermedio de recargue entre los modos, provisto de dispositivos para un manipuleo rápido, especialmente su transferencia de un modo de transporte a otro y concebido para ser llenado y vaciado de manera expedita”(Ruibal, 1994:52).

De acuerdo a Ruibal (1994), sus funciones principales son: i) facilitar el transporte de las mercancías sin ruptura de carga y, por lo tanto, servir como unidad de carga para el transporte combinado o multimodal, ii) constituir un embalaje adicional que protege la carga para que el servicio puerta a puerta se realice sin mermas, iii) facilitar el apilamiento en zonas de almacenamiento y; iv) agilizar la manipulación de la carga desde la línea de producción hasta el destino final.

Ahora bien, esta sólida caja que permite agrupar y proteger mercancías que se desplazan a grandes distancias, en distintos modos de transporte, ha evolucionado tecnológicamente en sus dimensiones y en los tipos de carga que puede transportar. Generalmente tiende a olvidarse que una de las grandes ventajas del contenedor, desde su desarrollo masivo en las décadas de los setenta y ochenta, fue la estandarización de sus medidas. La Organización Internacional de Estandarización (ISO, por sus siglas en inglés) ha normalizado las medidas de los contenedores marítimo-terrestres. Desde los años setenta empezaron a proliferar los contenedores de 20 pies y esta dimensión se convirtió en una unidad de medida aceptada internacionalmente tanto para calcular los contenedores que mueve un puerto, como para medir la capacidad de carga de un buque especializado y del equipo de transporte terrestre. La unidad de medida se denominó TEU (Twenty foot Equivalente Unit) y se mantiene vigente como indicador del transporte de contenedores.

Los primeros contenedores de 20 pies (Figura N°1) fueron utilizados para mover carga general seca, factible de ser agrupada en cajas, sacos u otro bulto de dimensiones homogéneas. El creciente volumen del comercio exterior permitió el desarrollo del contenedor estándar de 40 pies (2 Teu's) que progresivamente

fue aumentando su participación en el mercado, dada la posibilidad de mover hasta el doble de carga en una sola caja. Desde luego, la aparición del contenedor de 40 pies modificó las características tecnológicas de las grúas y del equipo de transporte. En general, estas tuvieron que hacerse flexibles o ajustables para manejar indistintamente las dos medidas estandarizadas de contenedores.

Durante la década de los noventa, predominaron los contenedores de 40 pies e incluso, de manera incipiente, aparecieron cajas de mayores dimensiones. De acuerdo a los datos estadísticos del sector, en 1986, había 3.6 millones de contenedores en el mundo, el 67 por ciento eran de 20 pies y el 33 por ciento de 40 pies. En 1995, las cosas habían cambiado significativamente. El total de contenedores fue de 9.2 millones<sup>2</sup> y el dominio correspondió a los de 40 pies, con el 55 por ciento, seguido por los de 20 pies, con el 41 por ciento y el 4 por ciento restante correspondió a los nuevos contenedores de 45, 48 y 53 pies (Containerisation International, 1996).

La tendencia hacia el crecimiento en el tamaño de las cajas, cuya finalidad es lograr economías de escala mediante el manejo de mayores volúmenes por unidad de carga, dio lugar a los contenedores “High Cub”. Efectivamente, en la década de los noventa, los contenedores no sólo crecieron a lo largo, también lo hicieron a lo alto y ancho. Los “High Cub” se caracterizan precisamente por una altura 32 centímetros mayor a la de los contenedores estándar y una anchura adicional de 15 centímetros. Este crecimiento aparentemente pequeño se manifiesta en muchos metros cúbicos adicionales de carga. Un contenedor High Cub de 40 pies tiene 9 metros cúbicos más de volumen que uno estándar de la misma longitud. Igualmente, en el terreno de las comparaciones, un contenedor de 53 pies High Cub (Figura N° 2) tiene 32 metros cúbicos más de capacidad que un contenedor estándar de 40 pies.

FIGURA N° 1. Contenedor estándar de 20 pies para carga seca.

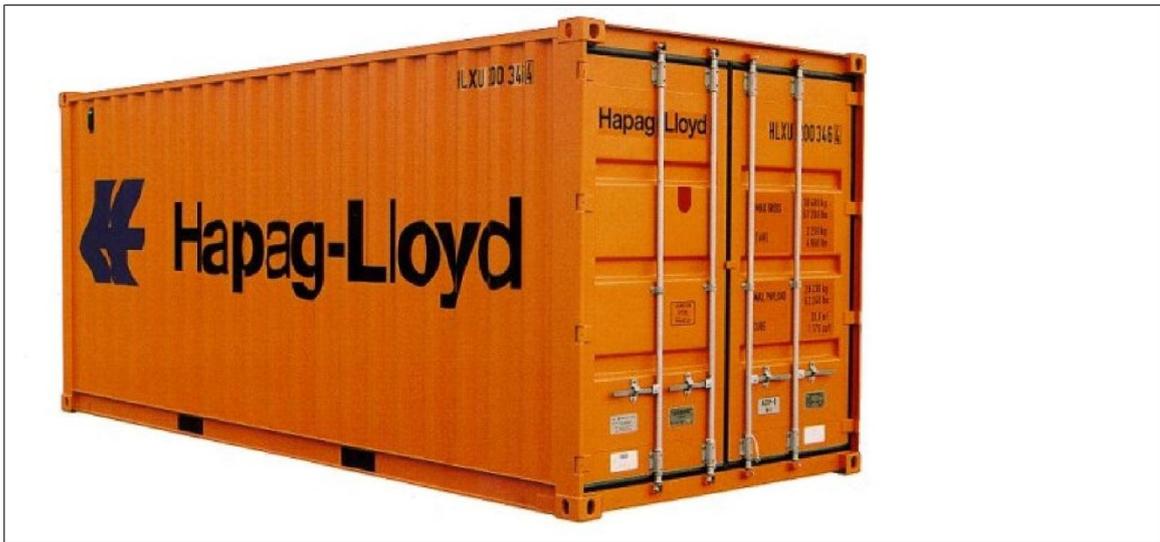


FIGURA N° 2. Contenedor High Cub de 53 pies.

Especial para la combinación multimodal camión-tren-camión.



La versatilidad del contenedor no sólo se manifiesta en sus dimensiones físicas, sino en la gran variedad de productos que ha podido incorporar a los flujos comerciales internacionales. En efecto, el desarrollo de contenedores especializados, para tipos de carga que requieren embalajes con atributos especiales en su desplazamiento y manipulación, está ampliando el mercado para este tipo de tecnología y para los transportistas marítimos e intermodales que operan líneas regulares.

En este sentido, hay que destacar el crecimiento de los contenedores refrigerados (Figura N° 3) para transportar productos perecederos. En 1995,

cerca de 520 mil contenedores con temperatura controlada (refrigerados) desplazaban frutas, verduras, hortalizas y carnes ha través de las rutas regulares en todo el planeta. El hecho de que cada contenedor de este tipo cuente con su propio equipo de refrigeración integrado tiene la ventaja de evitar los cambios de temperatura cuando las mercancías se desplazan de un modo de transporte a otro.

FIGURA N° 3. Contenedor refrigerado de 45 pies, High Cub



Esto permite implementar “cadenas de frío”, puerta a puerta y sin ruptura de carga, lo cual representa una ventaja frente a los buques reefers, cuyas bodegas son refrigeradas, pero las carga quedan expuesta, al menos temporalmente, a la temperatura ambiente en los puntos de ruptura de tracción, es decir, en los puertos o terminales donde hay que transbordarla hacia otro modo de transporte refrigerado o hacia almacenes frigoríficos. Cabe señalar que, en un crecimiento constante, alrededor del 43 por ciento de los refrigerados se transportan en contenedores en el año 2000. En todo caso, hay que señalar que los buques reefers tienen ventajas cuando se trata de mover grandes volúmenes de productos perecederos.

Otra innovación, que comienza a expandirse progresivamente, es el contenedor llamado Open Top, cuyo techo no es metálico, sino que está abierto y, normalmente, es cubierto por una lona de material sintético. Esta cualidad le permite transportar grandes piezas u objetos con formas irregulares, como maquinaria y equipo. En 1995, de acuerdo a los datos de Containeritation

International, en el mundo estaban circulando más de 225 mil contenedores de tipo Open Top, lo cual demuestra nuevamente que la especialización en esta tecnología abre nuevos segmentos de mercado, que previamente eran manejados por otro tipo de operadores y líneas navieras.

Para cargas caracterizadas por su gran peso, más que por su volumen, se han desarrollado los contenedores de bastidor (Flat Rack) y los contenedores plataforma. Los contenedores tipo bastidor o Flat Rack tienen un piso reforzado para resistir altos tonelajes. Además, están abiertos por los lados y por arriba, sólo a lo ancho cuentan con paredes laterales. Por su parte, el contenedor tipo plataforma está constituido exclusivamente por un piso reforzado. En 1995, había 120 mil contenedores de bastidor (Flat Rack) y 40 mil de plataforma circulando por el mundo. Los primeros se han utilizado principalmente en el transporte de láminas de acero en rollo, motores y turbinas. Los segundos cargan principalmente tubería y planchas de acero.

Constantemente se están incorporando nuevas áreas en la contenerización. Tal es el caso de los gráneles secos y líquidos. En especial, los contenedores para manejar aceites vegetales y minerales tienden a proliferar en los buques y puertos del mundo. Aquí, el nicho de mercado está en los envíos de volumen menor o mediano, mientras que los grandes flujos son manejados en buques especializados para gráneles, con ventajas en costo y capacidad. Menor penetración ha tenido el contenedor para mover gráneles agrícolas. En este caso, los embarques, por lo general, involucran miles de toneladas y necesariamente conducen a la utilización de los servicios *charters*, operados con los llamados buques trampa para gráneles secos.

En definitiva, el dinamismo del contenedor no se debe exclusivamente al crecimiento del comercio internacional y a la necesidad de integrar cadenas productivas con sistemas de transporte puerta a puerta. Aquí también influye, la flexibilidad y la adaptabilidad de esta tecnología para incorporar bajo su férula a una diversidad creciente de productos que previamente eran atendidos por otro tipo de servicios de transporte marítimo.

### **Los Mega Vehículos de las redes intermodales**

La revolución tecnológica del contenedor, ha dado lugar a una de las tendencias más significativas en el desarrollo del sistema de transporte intermodal a nivel global. Se trata del acelerado crecimiento del tamaño y la capacidad de carga de los buques. Dado que en el transporte marítimo internacional, las economías de

escala y la velocidad con que circulan las mercancías y los equipos de transporte son elementos muy importantes, era predecible esperar que el dinamismo del contenedor empujara un cambio tecnológico en las características de los buques.

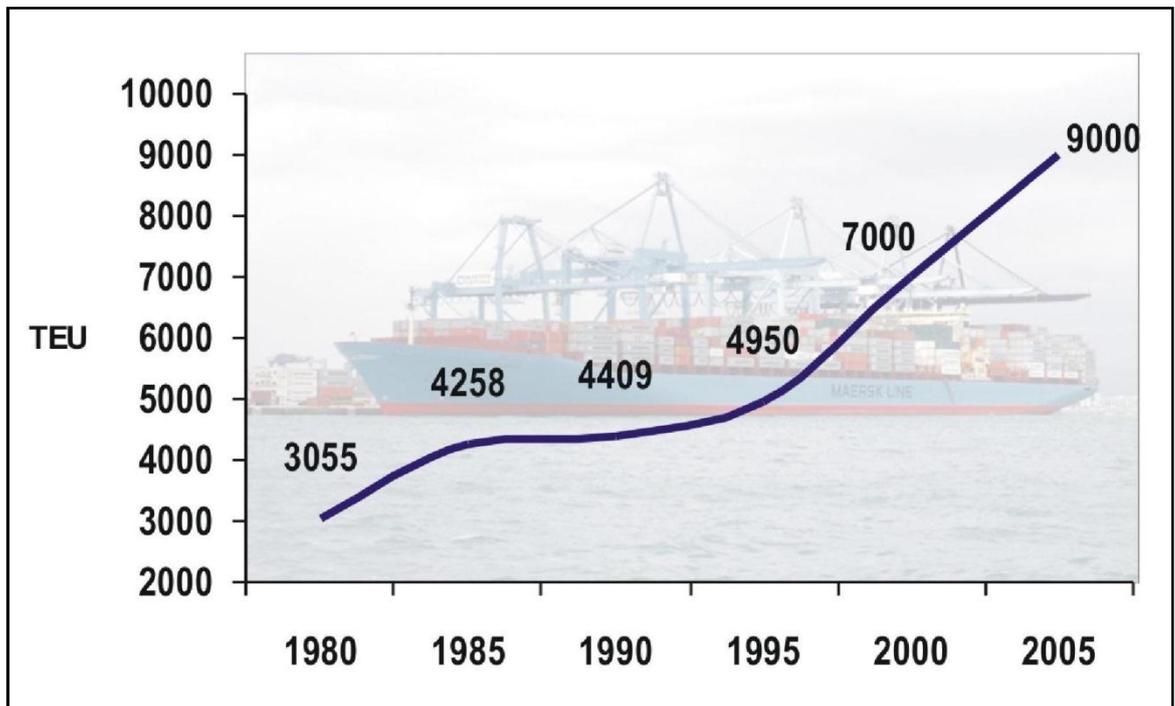
Según De Buen (1990), los buques portacontenedores han transitado tecnológicamente al menos por cuatro generaciones distintas. La primera generación, surgida en los años sesenta, se caracterizó por la adaptación de buques de carga general preparados para cargar contenedores. Lógicamente su capacidad de carga era reducida, fluctuaba entre los 500 y 1 mil teu's. La segunda generación, desarrollada entre los años setenta y ochenta, constituye propiamente el surgimiento de los buques especializados para el manejo de contenedores, conocidos también con el nombre de buques portacontenedores celurales. Su capacidad fluctuó entre los 1,500 y 2,000 teu's.

A partir de 1983, surge la tercera generación de buques portacontenedores. Estos fueron denominados, por sus atributos físicos, buques de clase Panamax. Los Panamax, cuya capacidad fluctúa entre los 2,500 y 3,500 teu's, tienen la anchura máxima para pasar por el Canal de Panamá, es decir, 32 metros o su equivalente, 13 contenedores de manga. Esta la tendencia al gigantismo no se ha detenido. A fines de la década de los ochenta surge la cuarta generación, constituida por los denominados buques Post-Panamax. Este nombre significa que las dimensiones de tales navíos les impiden atravesar por el Canal de Panamá. De acuerdo a De Buen (1990), la capacidad de los portacontenedores Post-Panamax de la cuarta generación fluctuaría entre 3,500 y 5,000, con una manga de 16 contenedores con lo cual sobrepasan la anchura del Canal de Panamá.

Actualmente se está hablando de una quinta generación de buques portacontenedores, llamados SuperPost-Panamax, por algunos autores, debido a la persistencia de los grandes operadores marítimos por encargar a los constructores naves cada vez más grandes y más rápidas. En el año 2005, es una realidad la navegación de los SuperPost-Panamax con capacidad de 9,000 teu's. (Figura N°4).

Evidentemente, este tipo de buques se desplaza a través de los grandes corredores de comercio internacional y recalca en los grandes puertos del mundo, ubicados principalmente en países del hemisferio norte. En efecto, en la red global de transporte marítimo y multimodal, sólo los puertos mayores pueden

captar el volumen suficiente de carga para rentabilizar la operación de tales navíos. Sólo en tales puertos se encuentra el equipo especializado de alto rendimiento y las instalaciones adecuadas para movimientos masivos de carga. Hasta ahora no se tiene conocimiento de que algún buque portacontenedores del tipo Post-Panamax transite por rutas norte-sur y, ciertamente, esa no es la tendencia, como se constatará en los siguientes capítulos.



Fuente: Containerisation International.

FIGURA N° 4: Evolución del tamaño máximo de los buques portacontenedores, 1980-2005 (TEU)

Según Izquierdo (1995), en la década de los sesenta, las largas estadias en puerto y la baja velocidad de los buques permitía a una embarcación asignada a la ruta Europa- Australia un promedio de apenas 2.2 viajes redondos al año. A fines de los ochenta, con las economías en tiempo, debidas al manejo de contenedores en las terminales especializadas, y con la velocidad de los nuevos buques, se alcanzaron 5.5 viajes redondos promedio en la misma ruta. El mismo autor señala que el “menor tiempo de rotación de los barcos en los puertos permitió a los empresarios tomar ventaja de las economías de escala ofrecidas por los nuevos barcos especializados, al comisionar barcos más grandes y reducir el tamaño de sus respectivas flotas” (Izquierdo, 1995).

Así la nueva tecnología de buques y de manejo de contenedores permite mover más carga, en menor tiempo. Cabe señalar que, “los nuevos barcos son mucho más intensivos en capital que los anteriores, pero su operación resulta muy ventajosa porque las estadías en puerto y las necesidades de mano de obra se redujeron drásticamente debido a las mejoras en las técnicas de manejo de la carga” (Izquierdo, 1995: 68). Sin embargo, a pesar de los grandes niveles de eficiencia en costo que pueden alcanzar las embarcaciones mayores, su productividad física “depende de factores económicos que influyen en la disponibilidad de carga y en la determinación de los mínimos factores de carga que resulten rentables” (Izquierdo, 1995:68). Precisamente, la necesidad de rentabilizar las embarcaciones mayores, mediante altos porcentajes de ocupación y de reducción al mínimo de los espacios vacíos, genera la tendencia hacia la concentración del manejo de contenedores en consorcios marítimos cada vez más grandes.

En el frente terrestre también se han presentado cambios tecnológicos relevantes a medida que avanza el desarrollo de las redes intermodales. Precisamente, un cambio sustantivo en la interfase marítimo-terrestre fue la creación tecnológica del ferrocarril de doble estiba de contenedores. Se trata de trenes con carros especializados que pueden llevar apilados dos niveles de contenedores, con lo cual se duplica la capacidad de carga y se abaten sensiblemente los costos de transportación a larga distancia.

Tal como señala San Martín (1997): “Esta comprobado que el ferrocarril tiene ventajas comparativas significativas sobre el camión para traslados en largas distancias. Por esto, para poder aprovechar al máximo los beneficios del contenedor, era necesario que el ferrocarril se integrara como uno de los actores principales al sistema internacional de transporte”...”La tremenda innovación tecnológica, que creó los carros de ferrocarril capaces de cargar el doble de contenedores en una plataforma, “*El tren de doble estiba*”, mejoró substancialmente la eficiencia de los puentes terrestres y revolucionó la logística comercial internacional”. (San Martín, 1997:10)

Ciertamente, este cambio tecnológico tuvo repercusiones notables no sólo en la reestructuración de las rutas y la creación de nuevos corredores de transporte internacional, sino en la cobertura geográfica de los servicios, en la capacidad de carga y en la rapidez para alcanzar lugares distantes. Por ejemplo, los trenes de doble estiba dieron lugar a la aparición de lo que Wood y Johnson (1990) han

dado en llamar macro-puentes terrestres estadounidenses.

Los macro-puentes están constituidos precisamente por tendidos ferroviarios y trenes de doble estiba de contenedores cada vez más grandes que atraviesan de manera directa y continua todo el territorio estadounidense, vinculando los puertos del océano Pacífico con los del Atlántico.

Entre los principales destaca el macro-puente que conecta a los puertos de Long Beach y Los Ángeles, en la costa del Pacífico, con la zona de los Grandes Lagos (Chicago, Detroit, etc) y con el puerto de Nueva York, en la costa Atlántica. También resalta el que une a los puertos de Seattle y Tacoma, en el Pacífico, con Nueva York, pasando, de igual forma, por la zona de los Grandes Lagos. Otro puente terrestre es el que vincula a los puertos de Long Beach/Los Ángeles con los puertos de Houston y Nueva Orleans en la costa norteamericana del Golfo de México (Figura N°5). Cabe señalar que en México también empiezan a configurarse corredores intermodales con trenes de doble estiba de contenedores cada vez más grandes – de más de 80 carros y con capacidad para 340 Teu's o cajas de 20 pies -.(Figura N°6)



FIGURA N° 5: Enormes trenes de doble estiba de contenedores forman la columna vertebral de los sistemas de transporte Intermodal en Estados Unidos.

De esta forma, la “bondad” del contenedor, que se expresa físicamente como una simple caja de metal, se encuentra tanto en la posibilidad de agrupar, en un

espacio confinado, una serie de bultos que previamente se manejaban por separado, como en su flexibilidad para adaptarse a los requerimientos de los distintos tipos de vehículos marítimos y terrestres, debido a la estandarización universal de sus dimensiones. Con estas características, el contenedor establece las bases fundamentales para la integración de los modos de transporte. Sin duda, la principal contribución de esta tecnología es que ha permitido articular y consolidar una red intermodal amplia, masiva y de flujo continuo.

Asimismo, el desarrollo del contenedor también ha repercutido en la operación y tecnología del transporte carretero. Con los chasis de camiones especializados para cargar contenedores, las empresas transportistas o de transporte multimodal pueden diseñar nuevas estrategias logísticas adaptadas a las necesidades específicas de cada cliente. Por ejemplo, la planta ensambladora de motocicletas de la empresa Honda, ubicada en la Zona Metropolitana de Guadalajara (en el municipio de El Salto, Jalisco) trabaja con el concepto de “inventario cero”, es decir, sin bodega de almacenamiento para inventarios de partes procedentes de Japón, por lo tanto, esta cadena productiva requiere que el chasis y el contenedor permanezcan entre 48 y 72 horas en la planta, en lo que se van incorporan las partes directamente en la línea de producción. Para los transportistas convencionales, que ofrecen un servicio en el cual el camión (compuesto por el chasis y el tractor) opera como una unidad indivisible, esto supone la inmovilización del vehículo por largo tiempo y, por lo tanto, el cobro de un flete mayor para el cliente (Martner, 2008).

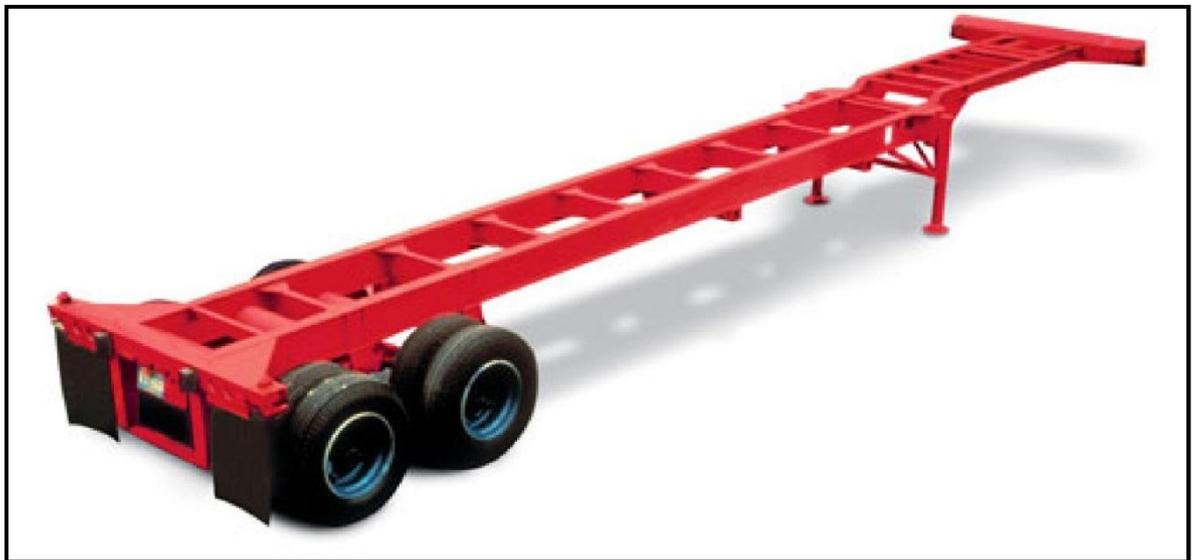


Fuente: Elaboración propia.

FIGURA N° 6: Ferrocarril de doble estiba en el puerto de Manzanillo, Colima.

Elemento tecnológico y operativo fundamental del Corredor Intermodal Manzanillo-México

En este caso, la solución logística y tecnológica fue aportada por la empresa naviera y de transporte multimodal norteamericana, American President Line (APL). Esta empresa es propietaria de una gran cantidad de los modernos chasis especializados (Figura N°7) para mover contenedores y sólo tiene que contratar el tractor del camión para enganchar el chasis con el contenedor en el puerto y desengancharlo en la planta de Honda. Así, esta combinación tecnológica, junto a la estrategia logística ofrecida por el operador de transporte multimodal, optimiza la utilización de la fuerza motriz del transporte terrestre y logra una solución eficiente, al menor costo tanto para el transportista, como para el cliente. En otros términos, esta tecnología asociada a los contenedores permite que el vehículo sea una unidad divisible y, por lo tanto, el tractor del camión no queda inmovilizado junto al chasis, evitando costos adicionales. Al quedar liberado, está en condiciones de rentabilizarse, mediante la realización de otros servicios.



Fuente: [www.apl.com](http://www.apl.com)

FIGURA N° 7. Chasis ajustable para contenedores de 40, 45 y 48 pies.

Cabe señalar, que la tecnología de chasis para transportar contenedores en camión evoluciona constantemente para adaptarse a la diversidad de cajas metálicas que han aparecido en los últimos años. Los chasis ajustables, que pueden adaptarse a contenedores de 40, 45 y 48 pies, constituyen una innovación reciente que optimiza la utilización del equipo y permite a las empresas transportistas adaptarse más fácilmente a las exigencias de las cadenas productivas de sus clientes.

## **ANEXO Nº 4: DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

### **Documento de Transporte Multimodal**

**Artículo 3.-** El Operador de Transporte Multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, emitirá por escrito un Documento de Transporte Multimodal el que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.

Este documento deberá ser firmado por el Operador de Transporte Multimodal o por una persona autorizada al efecto por él. La firma podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico.

**Artículo 4.-** En el Documento de Transporte Multimodal deberán constar los datos siguientes:

- a) La naturaleza general de las mercancías; las marcas principales necesarias para su identificación; una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso; el número de bultos o de piezas; y, el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;
- b) El estado aparente de las mercancías;
- c) El nombre y el establecimiento principal del Operador de Transporte Multimodal;
- d) El nombre del expedidor;
- e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;
- f) El lugar y la fecha en que el Operador de Transporte Multimodal tome las mercancías bajo su custodia;
- g) El lugar de entrega de las mercancías;
- h) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;
- i) Una declaración por la que se indique si el Documento de Transporte Multimodal es negociable o no negociable;
- j) El lugar y la fecha de emisión del Documento de Transporte Multimodal;
- k) La firma del Operador de Transporte Multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;
- l) El flete correspondiente a cada modo de transporte si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete total, incluida la moneda de pago, en

la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;

- m) El itinerario, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del Documento de Transporte Multimodal;
- n) Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el Documento de Transporte Multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento.

**Artículo 5.-** Los datos contenidos en el Documento de Transporte Multimodal establecerán la presunción, salvo prueba en contrario, que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías, tal como aparecen descritas en dicho documento, a menos que se haya incluido en el texto impreso del documento o se haya agregado a éste una indicación en contrario, como "peso, naturaleza y número declarados por el cargador"; "contenedor llenado por el cargador" u otras expresiones análogas.

No se admitirá prueba en contrario si el Documento de Transporte Multimodal ha sido transferido o si el mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente ha sido transmitido al consignatario que ha acusado recibo y ha procedido de buena fe basándose en él.

#### **RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

**Artículo 6.-** La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por las mercancías abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento que las entrega.

**Artículo 7.-** El Operador de Transporte Multimodal será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fuesen propias.

**Artículo 8.-** El Operador de Transporte Multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:

- a. Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en una forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del Documento;
- b. Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales del Documento debidamente endosado;

- c. Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma negociable a nombre de una persona determinada; a esta persona, previa prueba de su identidad y contra presentación de uno de los originales del Documento. Si tal documento ha sido endosado "a la orden" o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el literal b);
- d. Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario, previa prueba de su identidad; y,
- e. Cuando no se haya emitido ningún documento sobre papel, a la persona que se designe en las instrucciones recibidas del expedidor o de una persona que haya adquirido los derechos del expedidor o del consignatario, para dar tales instrucciones, según el Contrato de Transporte Multimodal.

**ARTÍCULO 9.- MODIFICADO POR DECISIÓN 393, ARTÍCULO 5.**

El Operador de Transporte Multimodal será responsable de los daños y perjuicios resultantes de la pérdida o el deterioro de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos del artículo 6, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes, o cualquiera otra de las personas a que se refiere el artículo 7, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

No obstante, el Operador de Transporte Multimodal no será responsable de los daños y perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega dentro de un plazo determinado y ésta haya sido aceptada por el Operador de Transporte Multimodal.”

**Artículo 10.-** Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un Operador de Transporte Multimodal diligente.

Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa días calendario siguientes a la fecha de entrega, determinada de conformidad con el párrafo anterior, el consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercancías podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas perdidas.

**ARTÍCULO 11.- MODIFICADO POR DECISIÓN 393, ARTÍCULO 6.**

No obstante lo dispuesto en el artículo 9, el Operador de Transporte Multimodal no será responsable de la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas, deterioro o retraso ha sucedido durante ese transporte, por una o más de las circunstancias siguientes:

- Acto u omisión del expedidor, de su consignatario o de su representante o agente;
- Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;
- Manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o por su representante o agente;
- Vicio propio u oculto de las mercancías;
- Huelga, lock-out, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del Operador del Transporte Multimodal, debidamente comprobados.

**Artículo 12.-** La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de éstas en el lugar y el momento de su entrega al consignatario o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal, debieran haber sido entregadas.

El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto, con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiere de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

**LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL:**

**Artículo 13.-** A menos que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes de que el Operador de Transporte Multimodal las haya tomado bajo su custodia y que hayan sido consignados en el Documento de Transporte Multimodal, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías estará limitada a una suma máxima equivalente a 666,67 DEG por bulto o por unidad o a 2,00 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

**Artículo 14.-** Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada, que según el Documento de Transporte Multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Si se omite la mención señalada en el referido documento, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.

**Artículo 15.-** No obstante lo dispuesto en los artículos 13 y 14, si el transporte Multimodal no incluye, conforme al contrato, el transporte de mercancías por mar o vías de navegación interior, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal estará limitada a una suma máxima equivalente a 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas.

**ARTÍCULO 16.- MODIFICADO POR DECISIÓN 393, ARTÍCULO 7.**

Cuando la pérdida o el deterioro de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal, respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido un límite de responsabilidad más alto que el previsto entre las partes, se aplicará dicho límite.”

**Artículo 17.-** Si el Operador de Transporte Multimodal fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega o de cualquier pérdida o daños indirectos distintos de la pérdida o el daño de las mercancías, su responsabilidad estará limitada a una suma que no excederá del equivalente al flete que deba pagarse por el transporte Multimodal en virtud del contrato respectivo.

**Artículo 18.-** La responsabilidad acumulada del Operador de Transporte Multimodal no excederá de los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

**Artículo 19.-** El Operador de Transporte Multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión imputable a él, realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

**RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR**

**Artículo 20.-** El expedidor, ya sea que actúe directamente o por interpósita persona, garantizará al Operador de Transporte Multimodal la exactitud de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas,

número, peso, volumen y cantidad y, si fuera el caso, a su carácter de peligrosas, en el momento en que éste tome las mercancías bajo su custodia para su inclusión en el Documento de Transporte Multimodal.

El expedidor indemnizará al Operador de Transporte Multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el párrafo anterior y seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el Documento de Transporte Multimodal.

El derecho del Operador de Transporte Multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del Contrato de Transporte Multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

### **AVISOS, RECLAMACIONES, ACCIONES Y PRESCRIPCIÓN**

**Artículo 21.-** A menos que el consignatario avise por escrito al Operador de Transporte Multimodal la pérdida o daño, especificando la naturaleza general de éstas, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, que el Operador de Transporte Multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el Documento de Transporte Multimodal.

Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, se aplicará igualmente la presunción del párrafo precedente, si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

**Artículo 22.-** Salvo acuerdo expreso en contrario, el Operador de Transporte Multimodal quedará exonerado de toda responsabilidad en virtud de lo dispuesto en la presente Decisión si no se entabla acción judicial o arbitral dentro de un plazo de nueve meses contados desde la entrega de las mercancías o, si éstas no han sido entregadas, desde la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas o desde la fecha en que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 párrafo final, la falta de entrega de las mercancías hubiere dado al consignatario el derecho a considerarlas perdidas.

**Artículo 23.-** Las normas de la presente Decisión se aplicarán a todas las reclamaciones que se dirijan contra el Operador de Transporte Multimodal en relación con el cumplimiento del Contrato de Transporte Multimodal, independientemente que la reclamación se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad Extracontractual.

Asimismo, se aplicarán a todas las reclamaciones relacionadas con el cumplimiento del Contrato de Transporte Multimodal que se dirijan contra cualquier empleado o agente del Operador de Transporte Multimodal o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento de dicho contrato, independientemente que tales reclamaciones se funden en la responsabilidad contractual o Extracontractual. La responsabilidad acumulada del Operador de Transporte Multimodal y de sus empleados, agentes u otras personas contratadas por aquél no excederá de los límites establecidos en los artículos 13 a 19.

### **JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA**

**Artículo 24.-** A elección del demandante, las acciones legales emanadas de los Contratos de Transporte Multimodal serán conocidas por los Jueces o Tribunales competentes de cualquiera de los lugares siguientes, de conformidad con la Ley del país respectivo:

- a. El del domicilio principal del Operador de Transporte Multimodal;
- b. El del lugar de celebración del Contrato de Transporte Multimodal;
- c. El del lugar donde se haya tomado las mercancías bajo custodia para el Transporte Multimodal;
- d. El del lugar de entrega de las mercancías; o
- e. Cualquier otro lugar designado al efecto en el Contrato de Transporte Multimodal y consignado en el Documento de Transporte Multimodal.

**Artículo 25.-** Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo precedente, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa a los Contratos de Transporte Multimodal sea sometida a arbitraje, en cuyo caso la designación del árbitro se hará después de presentada la reclamación.

Las acciones legales se interpondrán ante el árbitro o tribunal arbitral que resulte competente de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24, el que estará obligado a aplicar las disposiciones de la presente Decisión.

### **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS**

**Artículo 26.-** Toda estipulación contenida en el Documento de Transporte Multimodal será nula y no producirá efecto alguno si se aparta directa o indirectamente de las disposiciones del presente Capítulo y, en especial, si se estipulan en perjuicio del expedidor o del consignatario. Lo anterior no afectará las demás estipulaciones contenidas en el documento.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el Operador de Transporte Multimodal podrá, con consentimiento del expedidor, incrementar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las disposiciones de la presente Decisión.

**ARTÍCULO 27.- MODIFICADO POR DECISIÓN 393, ARTÍCULO 8.**

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16, las disposiciones contenidas en convenios internacionales aplicables al Contrato de Transporte Multimodal Internacional de los cuales sean partes todos los Países Miembros involucrados en dicha operación de Transporte Multimodal, prevalecerán sobre lo dispuesto en la presente Decisión, salvo pacto en contrario. "

**Artículo 28.-** Las disposiciones de la presente Decisión no impedirán la aplicación de las normas relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el Contrato de Transporte Multimodal o en la respectiva legislación nacional, en la medida en que sean aplicables.

**DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

**ARTÍCULO 28 A. INTRODUCIDO POR: DECISIÓN 393, ARTÍCULO 9.**

Créase en cada uno de los Países Miembros un Registro de Operadores de Transporte Multimodal, en el que se inscribirán las personas naturales y jurídicas que hayan sido autorizadas para prestar este servicio.

El Registro de Operadores de Transporte Multimodal estará a cargo del organismo nacional competente de cada País Miembro, el que adoptará las acciones necesarias para su organización y funcionamiento de conformidad con el Reglamento que al efecto deberá expedir la Junta."

**Artículo 29.-** Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal en cualquiera de los Países Miembros, será necesario estar inscrito en el registro respectivo a cargo del organismo nacional competente del País Miembro.

**ARTÍCULO 30.- MODIFICADO POR DECISIÓN 393, ARTÍCULO 10.**

El registro efectuado por el organismo nacional competente de uno de los Países Miembros, faculta al Operador de Transporte Multimodal para operar en ese país y en los restantes Países Miembros en los cuales desee operar. El Certificado de Registro otorgado por dicho organismo constituye la constancia de la autorización para ejercer la actividad.

Los organismos nacionales competentes informarán por escrito a la Junta, tanto de los Operadores de Transporte Multimodal registrados como de las

modificaciones que se introduzcan al registro respectivo, acompañando los documentos del caso. La Junta, a su vez, hará de conocimiento esta información a los demás Países Miembros.

El Registro mantendrá su vigencia, siempre que no medie una comunicación oficial o por escrito del organismo nacional competente al Operador de Transporte Multimodal y a la Junta del Acuerdo de Cartagena, sobre su cancelación, Asimismo, el organismo nacional competente podrá disponer la suspensión o cancelación del Certificado de Registro.”

**ARTÍCULO 31.- MODIFICADO POR DECISIÓN 393, ARTÍCULO 11.**

Para ser inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar una solicitud ante el organismo nacional competente respectivo y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Poseer capacidad legal, en la forma requerida por las normas internas del país ante el cual se solicita el Registro;
- b) Contar con representación legal suficiente y domicilio permanente establecido en el País Miembro ante el cual se solicita el Registro, así como con representación legal en los demás Países Miembros en los que desee operar;
- c) Contar con una póliza de seguro, cobertura permanente de un Club de Protección e Indemnización u otro mecanismo de carácter financiero que cubran el pago de las obligaciones por la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega de las mercancías, derivadas de los contratos de transporte multimodal, así como los riesgos extracontractuales.

**ARTÍCULO 32.- MODIFICADO POR DECISIÓN 393, ARTÍCULO 12.**

El organismo nacional competente extenderá el correspondiente Certificado de Registro o lo denegará mediante Resolución motivada, dentro del plazo no mayor de sesenta (60) días calendario, de acuerdo con el procedimiento que se adopte en el reglamento de la presente Decisión.

**ARTÍCULO 32 A. INCORPORADO POR DECISIÓN 393, ARTÍCULO 13.**

El certificado de Registro tendrá una vigencia de cinco años, prorrogable automáticamente por períodos sucesivos de cinco años.

**ARTÍCULO 32 B. INCORPORADO POR DECISIÓN 393, ARTÍCULO 13.**

El organismo nacional competente, de oficio o a petición de parte y mediante Resolución, suspenderá o cancelará el Certificado de Registro, quedando el Operador de Transporte Multimodal inhabilitado para prestar el servicio, por el tiempo que dure la suspensión o definitivamente, según corresponda.”

## **DISPOSICIONES VARIAS**

**Artículo 33.-** Corresponderá a la Junta del Acuerdo de Cartagena, cuando lo considere necesario, dictar los reglamentos que permitan la correcta aplicación de la presente Decisión y coordinar con los Países Miembros las acciones pertinentes orientadas hacia la promoción del transporte Multimodal y de sus operadores.

**Artículo 34.-** En materia de tributación se aplicarán al transporte Multimodal que se realice dentro de la Subregión las disposiciones pertinentes del "Convenio para Evitar la Doble Tributación entre los Países Miembros", aprobado por la Decisión 40 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y las normas que la sustituyan o modifiquen.

**Artículo 35.-** Los Países Miembros organizarán y reglamentarán al interior de sus territorios todo lo relacionado con la infraestructura física necesaria para el desarrollo de la actividad a la que se refiere la presente Decisión. En tal sentido, emprenderán acciones destinadas al funcionamiento de zonas aduaneras privadas, almacenes de aduana, puertos secos, terminales de contenedores, espacios para la consolidación y desconsolidación de las cargas y manejo de las unidades de transporte por los Operadores de Transporte Multimodal, de tal manera que sus operaciones se realicen eficientemente y conforme a la presente Decisión.

### **ARTÍCULO 35 A. TRASLADO PARCIAL DE ARTÍCULO 2, POR LA DECISIÓN 393, ARTÍCULO 3.**

Las disposiciones de la presente Decisión no implican, bajo ninguna circunstancia, restricción alguna a las facilidades que los países se hayan otorgado o se otorguen entre sí, mediante acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales.

### **ARTÍCULO 35 B. INCORPORADO POR DECISIÓN 393, ARTÍCULO 13.**

El certificado de Registro tendrá una vigencia de cinco años, prorrogable automáticamente por períodos sucesivos de cinco años.

### **ARTÍCULO 35 C. INCORPORADO POR DECISIÓN 393, ARTÍCULO 13.**

El organismo nacional competente, de oficio o a petición de parte y mediante Resolución, suspenderá o cancelará el Certificado de Registro, quedando el Operador de Transporte Multimodal inhabilitado para prestar el servicio, por el tiempo que dure la suspensión o definitivamente, según corresponda.”

**Artículo 35 D.** Incorporado por Decisión 393, Artículo 14.

Los Operadores de Transporte Multimodal constituidos y establecidos fuera de la Subregión Andina, podrán también prestar servicio de transporte multimodal en los países del Acuerdo de Cartagena, para lo cual deberán solicitar su registro en cada uno de los Países Miembros en los que deseen operar.”

## **ASPECTOS INSTITUCIONALES**

### **DEL CONSEJO DE INTEGRACIÓN FÍSICA:**

**Artículo 36.-** El Consejo de Integración Física, creado mediante la Decisión 71 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, será el encargado de velar por el cumplimiento y la aplicación de la presente Decisión.

El Consejo contará con una Secretaría Técnica Permanente que será ejercida por la Junta del Acuerdo de Cartagena y estará apoyado por una Secretaría Pro-Témpore a cargo del País Miembro que ejerza la Presidencia, conforme a lo establecido en el reglamento respectivo.

### **ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES:**

**Artículo 37.-** Los organismos nacionales competentes designados por los Países Miembros serán los responsables de la aplicación integral de la presente Decisión en sus respectivos territorios.

**Artículo 38.-** Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior y de las demás atribuciones que se le confieren en virtud de la presente Decisión, los organismos nacionales competentes de los Países Miembros tendrán a su cargo la coordinación de todos los aspectos correspondientes al transporte Multimodal con los usuarios, operadores, autoridades y organismos nacionales e internacionales.

## **GENERALIDADES**

**Artículo 1.-** Las personas naturales y jurídicas domiciliadas de manera permanente en Cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, podrán prestar servicios de Transporte Multimodal Internacional, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Decisión 331.

La constitución de las personas jurídicas se regirá por la legislación del País Miembro de su domicilio principal, y en su objeto social deberá constar, entre sus actividades, la prestación de servicios como Operador de Transporte Multimodal (OTM). De igual manera, para prestar servicios de Transporte Multimodal Internacional, las personas naturales deberán cumplir con las normas nacionales exigidas para el ejercicio de la actividad comercial.

## **DEL REGISTRO**

**Artículo 2.-** Para prestar el servicio de Transporte Multimodal internacional, las personas naturales o jurídicas deberán estar inscritas en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y haber obtenido y mantener vigente el Certificado de Registro, el cual será otorgado por el organismo nacional competente.

**Artículo 3.-** Para obtener la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal el interesado deberá presentar una solicitud ante el organismo nacional competente acompañada de los recaudos establecidos en el artículo 31 de la Decisión 331. Dicho organismo dispondrá de diez días calendario, contados a partir de la fecha de la recepción de la solicitud., para examinar la documentación entregada a resolver si la solicitud está completa. De encontrarla incompleta o deficiente, dentro de los cinco días siguientes al vencimiento del plazo señalado en el párrafo anterior, comunicará por escrito al solicitante requiriéndole que la complete o corrija.

En todo caso, el plazo señalado en el artículo 32 de la Decisión 331 empezará a correr a partir del día en que hayan sido completados o corregidos los documentos e información.

**Artículo 4. -** Admitida la solicitud, el organismo nacional competente, dentro del plazo señalado en el artículo 32 de la Decisión 331, contado a partir de su presentación, expedirá una Resolución Administrativa en la cual dispondrá la inscripción del solicitante en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y el otorgamiento del Certificado de Registro, lo cual se hará en el mismo acto. En caso de ser denegada la solicitud, igualmente se expedirá una Resolución Administrativa, la que deberá ser notificada al interesado y podrá ser objeto de los recursos impugnativos previstos en la legislación interna del País Miembro que la expida.