

SERVICIOS AL
EXPORTADOR

información

2015

Perfil Logístico para exportar
Productos Pesqueros a Korea del Sur



ÍNDICE

I.- INTRODUCCIÓN	5
II.- ENTIDADES REGULATORIAS PARA LA SALIDA Y ENTRADA DE PRODUCTOS PESQUEROS	6
2.1 Entidades que regulan la cadena logística en la salida en productos pesqueros en el Perú....	6
2.1.1 Superintendencia Nacional de Administración Aduanera y Tributaria (SUNAT)	6
2.1.2 Servicio Nacional de Sanidad Pesquera/Instituto Tecnológico de la Producción (SANIPES/ITP)	7
2.2 Entidades que regulan la cadena logística en el ingreso de productos pesqueros a Korea del Sur	8
2.3 Comparación de entidades que regulan la cadena logística	10
III.- ASPECTOS RELACIONADOS CON ACCESO A MERCADOS PARA LA EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS PESQUEROS	12
3.1 Documentación aduanera a presentar	12
3.2 Estructura Arancelaria para productos pesqueros	13
Salida de los productos pesqueros del puerto de origen.....	14
3.3 Ad Valorem e impuestos de importación aplicados en Korea del Sur a las exportaciones pesqueras peruanas	15
3.4 Procedimiento de Importación	18
3.5 Restricciones sanitarias de ingreso	20
3.6 Procedimiento de envío de muestras comerciales.....	22
3.7 Acogimiento a acuerdos comerciales	22
3.8 Rotulado del empaque y embalaje de las mercancías.....	22
IV.- OFERTA EXPORTABLE PERUANA – SECTOR PESCA	24
4.1 Posición del sector pesquero en las exportaciones peruanas a Korea del Sur.....	24
4.2 Oferta Exportable del sector pesquero a Korea del Sur	25
4.3 Principales productos de exportación del sector pesca	27
4.3.1 Pota	28
4.3.2 Anguila en filete	29
4.3.3 Langostinos.....	31
4.3.4 Veneras (Conchas de abanico)	32
4.4 Envase y embalaje.....	34

4.5 Tiempo de vida.....	34
4.6 Ventilación y humedad	35
4.7 Rotulado.....	35
V.- INFRAESTRUCTURA Y CONECTIVIDAD LOGÍSTICA DE KOREA DEL SUR.....	35
5.1.1 Puerto de Busán	36
5.1.2 Puerto de Incheón	37
5.2 Infraestructura Aérea.....	38
5.3 Conectividad Marítima Perú – Korea del Sur.....	38
5.4 Conectividad Aérea Perú – Korea del Sur	40
VI.- OPERADORES Y COSTOS LOGÍSTICOS	41
6.1.1 Mediterranean Shipping Company	41
6.1.2 Maersk Line	41
6.1.3 Hamburg Sud	41
6.1.4 CMA – CGM	42
6.1.5 Transcontinental Operador Logístico	43
6.1.6 Antares Agencia de Aduana	43
6.1.7 Unimar	44
VII.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	57
VIII.- ANEXOS.....	58

I.- INTRODUCCIÓN

La existencia del Acuerdo de Libre Comercio (ALC) entre Perú y Korea del Sur vigente desde agosto del 2011, tiene como objetivo el ir eliminando de manera progresiva los aranceles aplicados a los productos comerciados entre ambos países. Siendo el beneficio de la aplicación de este ALC el permitir que la mayor parte de productos pesqueros estén libres de aranceles entre el 2020 y 2022.

Sumado el acuerdo existente entre Perú y Korea del Sur, en el presente estudio se ha identificado que los requisitos sanitarios y los procedimientos de revisión se encuentran bien definidos en las leyes correspondientes (Tratado de Sanidad Alimentaria, Código Alimentario y Código de Aditivos para Alimentos), que vigilan, entre otros aspectos, la calidad general del producto, ingredientes o aditivos utilizados y contenido de sustancias tóxicas, ambos aspectos permiten que el comercio entre Korea del Sur y Perú pueda potenciarse, sin embargo existe la necesidad de información por parte del exportador para llegar a este mercado.

Bajo este marco y con el fin de incentivar las exportaciones de productos pesqueros a este importante mercado, PROMPERU ha decidido elaborar un Perfil Logístico que permita a los exportadores conocer acerca de las entidades que regulan la salida y entrada de productos pesqueros tanto en Perú como en Korea del Sur, el proceso de importación paso a paso, los aranceles y diferentes impuestos a pagar, la oferta exportable de productos pesqueros del Perú, la infraestructura marítima y aérea de Korea del Sur, la conectividad marítima y aérea existente entre Perú y dicho país, los servicios que ofrecen los operadores logísticos para este mercado y los costos logísticos asociados tanto con la exportación de pescado congelado los cuales han sido desarrollados en el presente estudio.

II.- ENTIDADES REGULATORIAS PARA LA SALIDA Y ENTRADA DE PRODUCTOS PESQUEROS**2.1 Entidades que regulan la cadena logística en la salida en productos pesqueros en el Perú**

Las principales instituciones que regulan la salida de productos pesqueros peruanos para el comercio exterior son la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), entidad reguladora y fiscalizadora en materia aduanera, y el Servicio Nacional de Sanidad Pesquera/Instituto Tecnológico de la Producción (SANIPES/ITP), responsables de manera conjunta de la regulación y supervisión de la actividad pesquera y acuícola en materia sanitaria.

2.1.1 Superintendencia Nacional de Administración Aduanera y Tributaria (SUNAT)

Intendencia de Aduana Marítima del Callao: Av. Guardia Chalaca 149 (Ex ENAPU)
Intendencia de Aduana de Paita: Zona Industrial II Mz. X Lt.2, frente a ESSALUD
Central Telefónica: 0-801-12-100 (fijos), +511-315-0730 (celulares)

La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), institución pública descentralizada del Sector Economía y Finanzas, es el ente rector en materia tributaria y aduanera a nivel nacional¹, asumiendo desde inicios de la década pasada estas últimas funciones tras absorber a la Superintendencia Nacional de Aduanas².

Las principales funciones y atribuciones³ de la SUNAT relacionadas a la administración aduanera son las siguientes:

- Control y fiscalización del tráfico internacional de mercancías que tenga como origen o destino al Perú. La SUNAT es la encargada de la gestión y ejecución de los sistemas de análisis y fiscalización de mercancías para el tráfico internacional en el territorio peruano. En ese sentido, son sus funciones el prevenir, perseguir y denunciar el contrabando y tráfico ilícito de mercancías.
- Determinación y recaudación de los derechos arancelarios sobre las importaciones. La SUNAT tiene a su cargo la determinación y difusión del Arancel Nacional de Aduanas, los tratados y convenios vigentes en materia aduanera así como las normas y procedimientos relacionados a los mismos. Además, lleva a cabo la recaudación de los tributos aduaneros así como solicita y ejecuta medidas destinadas a cautelar la percepción de dichos tributos.

¹ Creado por la Ley 24829 y el Decreto Legislativo 500.

² Decreto Supremo N° 061-2002-PCM.

³ Extraído de la web de la entidad: <http://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/funciones.html>

- Elaboración de estadísticas de tráfico internacional de mercancías. La SUNAT es la institución que sistematiza y ordena la legislación e información estadística de comercio exterior, a fin de brindar información general sobre la materia.

Entre todas las funciones y atribuciones de la SUNAT, aquellas relacionadas al control y fiscalización del tráfico de mercancías son las de mayor relevancia para el análisis del presente estudio: esta institución regula y supervisa el proceso de salida de territorio nacional de los productos pesqueros destinados a la exportación.

2.1.2 Servicio Nacional de Sanidad Pesquera/Instituto Tecnológico de la Producción (SANIPES/ITP)



Sede Ventanilla
(SANIPES/ITP): Carretera
a Ventanilla Km. 5.2,
Callao
Sede Surquillo
(SANIPES): Domingo
Orué N°165, piso 7,
Surquillo
Central Telefónica: +511-
577-0116, +511-577-
0118, +511-213-8570

El Instituto Tecnológico de la Producción (ITP) y el Servicio Nacional de Sanidad Pesquera (SANIPES) – que asumirá sus funciones en el corto plazo⁴ – son las instituciones adscritas al Ministerio de la Producción (PRODUCE) encargadas de supervisar y fiscalizar las condiciones sanitarias de los productos pesqueros y acuícolas a nivel nacional. SANIPES/ITP tiene a su cargo las labores de investigación, formulación de normas, supervisión y fiscalización de la cadena productiva y comercial del sector en todas sus fases.

Las principales funciones y atribuciones⁵ de SANIPES/ITP son las siguientes:

- Formulación y fiscalización del cumplimiento de la normativa sanitaria del sector. SANIPES/ITP son las instituciones responsables de formular y proponer la normativa sanitaria del sector pesquero y acuícola, así como los lineamientos y estrategias sanitarias para el desarrollo de estas actividades. Asimismo, es responsable de establecer y desarrollar acciones para verificar el cumplimiento de la normativa establecida, además de aplicar sanciones por incumplimiento de la misma.
- Certificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa sanitaria del sector. SANIPES/ITP tienen la función de emitir los documentos habilitantes, los certificados sanitarios

⁴ La transferencia de funciones del ITP al SANIPES se encuentra actualmente en proceso, según lo dispuesto en la Ley 30063 y el Decreto Supremo 007-2014-PRODUCE.

⁵ Extraído de la web de la entidad: <http://www.sanipes.gob.pe/servicios.php>

y el registro sanitario en el ámbito pesquero y acuícola cuando el cumplimiento de los requisitos correspondientes haya sido verificado.

De lo citado anteriormente se desprende que, para el caso de las exportaciones pesqueras peruanas, SANIPES/ITP son las instituciones encargadas de regular y supervisar la calidad sanitaria de los productos pesqueros y, sobre todo, son las que certifican dicha calidad a nivel nacional.

2.2 Entidades que regulan la cadena logística en el ingreso de productos pesqueros a Korea del Sur

Con la llegada a la presidencia del país de Park Geun-Hye en el año 2013, el tema de la seguridad alimentaria ha ganado gran impulso hasta convertirse en una de las principales prioridades del gobierno actual, lo que ha decantado en la reorganización y potenciamiento de los diversos actores públicos involucrados.

Korea del Sur cuenta con un sistema desarrollado de normas y procesos para el control de las importaciones de alimentos. Al igual que para todos los productos alimentarios que ingresan al país, son tres los principales actores en el control de las importaciones pesqueras a Korea: el Servicio de Aduanas de Korea (KCS⁶), el Ministerio de Seguridad Alimentaria y Farmacéutica (MFDS⁷) y el Ministerio de Océanos y Explotaciones Pesqueras (MOF⁸).

2.2.1 Servicio de Aduanas de Korea (Korea Customs Service – KCS)



**KOREA CUSTOMS
SERVICE**

www.customs.go.kr

(disponible en español e inglés)

Sede Central: Building 1, Government Complex-Daejeon, 189, Cheongsa-ro, Seo-gu, Daejeon, Korea

Central Telefónica: 1577 - 8577

El Servicio de Aduanas de Korea (KCS), institución autónoma adscrita al Ministerio de Estrategia y Finanzas (MOSF⁹) de Korea del Sur establecida en 1970, es el principal responsable de la política de este país en materia aduanera. En ese sentido, el KCS constituye la contraparte de la SUNAT en el país asiático aunque, a diferencia de esta última, no posee atribuciones sobre la recaudación de tributos internos, los cuales corresponden al Servicio Nacional de Impuestos (NTS¹⁰) coreano.

De manera similar al caso de SUNAT, las principales atribuciones y funciones del KCS¹¹ en materia aduanera son las siguientes:

⁶ Korea Customs Service

⁷ Ministry of Food and Drug Safety

⁸ Ministry of Oceans and Fisheries

⁹ Ministry of Strategy and Finance

¹⁰ National Tax Service

¹¹ Extraídas de dos reportes elaborados con participación del propio KCS: “Historia del Desarrollo del KCS y su Automatización (Development History of the Korea Customs Service and its Automation)”, elaborado por KCingle-CUPIA

- Control y fiscalización del tráfico internacional de mercancías que tenga como origen o destino a Korea del Sur, contribuyendo a prevenir y combatir el contrabando y el tráfico ilícito de mercancías hacia el país, entre otros.
- Determinación y recaudación de los derechos arancelarios sobre las importaciones. El KCS se encarga de actualizar y publicar el Arancel de Aduanas de Korea.
- Elaboración de estadísticas de tráfico internacional de mercancías e imposición de aranceles.

En el caso específico de la cadena de exportación de productos pesqueros peruanos a Korea del Sur, la KCS regula y supervisa el proceso de entrada a territorio coreano de los productos pesqueros peruanos destinados a la exportación a dicho país, así como determina y colecta los aranceles aplicables a los mismos.

2.2.2 Ministerio de Seguridad Alimentaria y Farmacéutica (Ministry of Food and Drug Safety - MFDS)



Sede Central: 187 Osongsaengmyeong2(i)-ro, Osong-eup, Heungdeok-gu cheongju-si, Chungcheongbuk-do, Korea

Central Telefónica: +82-43-719-1554, +82-43-719-1559

E-mail: wtokfda@korea.kr

Conocida hasta el 2013 – año en el que alcanza estatus de ministerio – como la Administración Alimentaria y Farmacéutica de Korea (KFDA¹²), el Ministerio de Seguridad Alimentaria y Farmacéutica (MFDS) tiene como objetivo principal la protección de la salud pública a través de la seguridad sanitaria de los productos alimentarios y farmacéuticos consumidos en el país asiático.

El MFDS – junto a sus 6 oficinas regionales¹³ – es responsable de regular y fiscalizar la calidad de los productos alimentarios nacionales e importados, incluyendo los aditivos utilizados en su preparación así como los alimentos funcionales consumidos en territorio coreano, según lo dispuesto en la normativa vigente¹⁴. En ese sentido, el MFDS define estándares y especificaciones para la producción, procesamiento, empaque y almacenamiento de productos

(2012), y el “Reporte sobre el proyecto de Aduana Electrónica (e-Customs)”, preparado de manera conjunta con el Programa de Administración Pública de las Naciones Unidas (UNPAN, 2014).

¹² Korea Food and Drug Administration

¹³ Seoul, Incheon, Busan, Daegu, Daejeon y Kwangju.

¹⁴ El marco normativo principal al respecto consta del Código Alimentario (Food Code), Tratado de Sanidad Alimentaria (Food Sanitation Act), el Tratado Básico de Seguridad Alimentaria (Food Safety Basic Act), el Tratado de Alimentos Funcionales (Health Functional Food Act) y el Tratado Especial sobre Control de Seguridad de la Dieta de los Niños (Special Act on Safety Control of Children's Dietary Life).

alimentarios, y supervisa el cumplimiento de los mismos. Asimismo, desde el 2013 se encuentra en proceso de consolidación de todas las regulaciones sobre alimentos importados en un solo tratado¹⁵, y lleva a cabo un proceso de registro de instalaciones de producción de exportadores que reducen las inspecciones en destino¹⁶.

Por lo expuesto anteriormente se observa que el MFDS asume un rol fundamental en la cadena de exportación analizada, al ser la autoridad que regula y verifica la calidad de los productos pesqueros – y alimentarios en general – en destino.

2.2.3 Ministerio de Océanos y Explotaciones Pesqueras (Ministry of Oceans and Fisheries – MOF



Sede Central: Sejong Government Complex, 94, Sejong, Korea

Central Telefónica: +82-44-2000-5380, +82-44-2000-5386

E-mail: wotomof@korea.kr

Reconstituido en el 2013, el Ministerio de Océanos y Explotaciones Pesqueras (MOF) asume desde entonces la labor de control de enfermedades relacionadas al medio acuático, que incluye la implementación de actividades de cuarentena a las importaciones pesqueras de animales vivos así como de seguridad para las exportaciones de este sector.

El MOF reemplaza en estas funciones a la Agencia para la Cuarentena de Animales y Plantas (QIA¹⁷), que ahora se enfoca exclusivamente en medidas de cuarentena en plantas y ganado. En ese sentido, las atribuciones del MOF alcanzan a animales vivos para acuicultura, consumo humano, acuarios e investigación.

2.3 Comparación de entidades que regulan la cadena logística

A continuación se presenta un cuadro comparativo de entidades reguladoras de la cadena logística de productos pesqueros peruanos a Korea del Sur.

¹⁵ *Tratado Especial sobre Gestión de la Seguridad de Alimentos Importados (Special Act on Imported Food Safety Management).*

¹⁶ *El Sistema de Registro de Instalaciones de Ultramar (Overseas Manufacturing Facility Registration System) verifica y registra el estatus de higiene a través de visitas de campo para importaciones a Korea con el beneficio de reducción de los tiempos de inspección.*

¹⁷ *Animal and Plant Quarantine Agency.*

Tabla 2.1: Cuadro comparativo de entidades regulatorias del Perú y Korea del sur

PERÚ	
Entidad	Principales Funciones
 SUNAT SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA <i>Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria</i>	Regulación y supervisión del proceso de salida de territorio nacional de los productos pesqueros destinados a la exportación, lo que implica: - Supervisar el cumplimiento de la legislación aduanera sobre las exportaciones. - Implementar técnicas de gestión de riesgos a las mercancías exportadas.
 SANIPES <i>Instituto Tecnológico de la Producción</i>  Instituto Tecnológico de la Producción ITP <i>Servicio Nacional de Sanidad Pesquera</i>	Regulación, supervisión y certificación de la calidad sanitaria de los productos pesqueros, lo que implica: - Realizar acciones de control sanitario en todas las fases de las actividades pesqueras y acuícolas. - Certificar la calidad sanitaria de los productos, procesos de producción y productores pesqueros.
KOREA DEL SUR	
Entidad	Principales Funciones
 KOREA CUSTOMS SERVICE <i>Servicio de Aduanas de Korea</i>	Regulación y supervisión del proceso de entrada a territorio coreano de los productos pesqueros peruanos, lo que implica: - Supervisar el cumplimiento de la legislación aduanera sobre las importaciones. - Hacer efectivo el cobro de aranceles y otros pagos aduaneros.
 MFDS KOREA <i>Ministerio de Seguridad Alimentaria y Farmacéutica</i>	Regulación y supervisión de la calidad de las importaciones de productos pesqueros para consumo humano en territorio coreano, lo que implica: - Definir estándares de calidad para producción, procesamiento, empaque y almacenamiento, así como verificar el cumplimiento de los mismos. - Generar un registro de establecimientos habilitados para exportar al país fuera de este.
 MINISTRY OF OCEANS AND FISHERIES <i>Ministerio de Océanos y Explotaciones Pesqueras</i>	Regulación y supervisión de las importaciones de animales acuáticos vivos en territorio coreano, lo que implica: - Definir e implementar sistemas de control de enfermedades para animales vivos acuáticos. - Definir e implementar actividades de cuarentena para para animales vivos acuáticos.

III.- ASPECTOS RELACIONADOS CON ACCESO A MERCADOS PARA LA EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS PESQUEROS**3.1 Documentación aduanera a presentar**

El principal documento requerido para el despacho aduanero es la declaración de aduanas, la cual deberá ser completada por el importador o por el agente de aduanas que actúa en su representación en coreano. Además, es necesario que el importador acompañe la declaración de aduanas con los siguientes documentos:

- Documentos requeridos de carácter general (requeridos por el KCS):
 - Factura
 - Conocimiento de embarque
 - Lista de embalaje
 - Certificado de origen
- Documentos requeridos de carácter específico para productos pesqueros (requeridos por el MFDS¹⁸):
 - Notificación de importación para productos alimentarios basada en el Tratado de Sanidad Sanitaria (*Food Sanitation Act*).
 - Lista de ingredientes/materiales, con los mismos detallados en términos científicos, expedida por el productor y firmada por éste y el exportador.
 - Documentación del proceso de producción y/o procesamiento del producto, incluyendo métodos de esterilización, temperatura y duración, toda expedida y firmada por el productor.
 - Certificado sanitario (sólo para países con tratados de esta índole con Korea del Sur)

El certificado de origen¹⁹ es emitido en el Perú por una entidad certificadora autorizada por MINCETUR (o en su defecto un exportador autorizado puede emitir una declaración de origen) en idioma inglés y con una validez de 1 año desde la fecha de emisión. Este documento – así como cualquier otro que demuestre el carácter originario de la mercancía – debe conservarse por 5 años, contados desde su fecha de emisión. Tras los primeros cinco años de la entrada en vigencia del ALC Perú-Korea, se aplicará un sistema de auto-certificación, por el cual el exportador podrá emitir dicho certificado sin necesidad de recurrir a una entidad certificadora.

¹⁸ Estos documentos son requeridos para el cumplimiento de las disposiciones Tratado de Sanidad Alimentaria (*Food Sanitation Act*).

¹⁹ SIICEX, Guía Práctica para Corea del Sur.

3.2 Estructura Arancelaria para productos pesqueros

La nomenclatura utilizada para describir y codificar las mercancías para comercio internacional – y por ende, empleado tanto en el Perú como en Korea del Sur – es el Sistema Armonizado de Descripción y Codificación de Mercancías (SA o HS²⁰) determinada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA o WCO²¹). El Sistema Armonizado vigente entró en vigencia el 1 de Enero del 2012 y será reemplazado el año 2017 por una nueva versión revisada.

En el Perú, los productos del sector pesquero destinados a exportaciones son clasificados según las partidas arancelarias de los capítulos 03, 16 y 23 del Sistema Armonizado 2012²². En la Tabla 3.1 se presentan los capítulos (códigos de 2 dígitos) y subcapítulos (códigos de 4 dígitos) del SA 2012 bajo cuyas denominaciones se exportan productos pesqueros peruanos.

Tabla 3.1: Estructura arancelaria del sector pesca: Capítulos y subcapítulos según el SA 2012

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA (SUBCAPÍTULO)
Capítulo 03: Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos	
0301	Peces o pescados, vivos.
0302	Pescado fresco o refrigerado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04.
0303	Pescado congelado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04.
0304	Filetes y demás carne de pescado (incluso picada), frescos, refrigerados o congelados.
0305	Pescado seco, salado o en salmuera; pescado ahumado, incluso cocido antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets» de pescado, aptos para la alimentación humana.
0306	Crustáceos, incluso pelados, vivos, frescos, refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; crustáceos ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; crustáceos sin pelar, cocidos en agua o vapor, incluso refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; harina, polvo y «pellets» de crustáceos, aptos para la alimentación humana.
0307	Moluscos, incluso separados de sus valvas, vivos, frescos, refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; moluscos ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets» de moluscos, aptos para la alimentación humana.

²⁰ Según sus siglas en inglés (Harmonised System). Para mayor información revisar http://www.wcoomd.org/en/topics/nomenclature/instrument-and-tools/hs_nomenclature_2012.aspx (disponible en inglés) y/o <http://www.aduanet.gob.pe/itarancel/arancelS01Alias> (base de datos de SUNAT).

²¹ Según sus siglas en inglés (World Customs Organization).

²² Fuente: Base de datos de Aduanas de la SUNAT.

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA (SUBCAPÍTULO)
Capítulo 16: Preparaciones de carne, pescado o de crustáceos, moluscos o demás invertebrados acuáticos	
1603	Extractos y jugos de carne, pescado o de crustáceos, moluscos o demás invertebrados acuáticos
1604	Preparaciones y conservas de pescado; caviar y sus sucedáneos preparados con huevas de pescado
1605	Crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos, preparados o conservados
Capítulo 23: Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias, alimentos preparados para animales	
2301	Harina, polvo y "pellets", de carne, despojos, pescado o de crustáceos, moluscos o demás invertebrados acuáticos, impropios para la alimentación humana; chicharrones.

Fuente: OMA y SUNAT

En el caso de Korea del Sur, la KCS también utiliza el SA 2012, aunque con ligeras variaciones en los códigos arancelarios a partir del sexto dígito (HSK²³). A manera de ejemplo, se presenta a continuación la comparación entre las partidas arancelarias (códigos de 10 dígitos) utilizadas tanto para la exportación (en Perú) como para la importación (en Korea) de la pota congelada:

Tabla 3.2: Comparación entre partidas arancelarias (Código de 10 dígitos) utilizados para exportar (En Perú) e importar (en Korea) Pota congelada

PERÚ (SA)		KOREA DEL SUR (HSK)	
CÓDIGO	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA
0307490000	Demás jibias, globitos, calamares y potas, congeladas, secas, saladas o en salmuera.	0307491020	Pota y calamar congelado
1605540000	Preparaciones de jibias (sepias) y calamares	1605542091	Pota y calamar sazonados con especias

Fuente: SUNAT y KCS

En caso se requiera consultar el código de 10 dígitos aplicable en Korea del Sur equivalente al empleado para exportar el producto, se pueden utilizar tanto los primeros 6 dígitos del código como la descripción arancelaria, aunque siempre es importante consultar al importador la confirmación de que efectivamente sea la partida específica asignada por la KCS.

Salida de los productos pesqueros del puerto de origen

²³ Sistema Armonizado de Korea (o Harmonised System of Korea – HSK).

En el caso de exportaciones mayores a un valor FOB de US\$ 5,000, la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM), así como la demás documentación relacionada con la exportación, se tramita por medio de un agente de aduanas. Por otro lado, las exportaciones de un valor FOB menor a US\$ 5,000, se procesan por medio de una Declaración Simplificada de Exportación (DSE), que se puede procesar por vía electrónica, a través del portal de la SUNAT, o directamente en las ventanillas de la SUNAT.

Los documentos exigidos para sustentar la exportación en ambos casos son los mismos: una copia o fotocopia del documento de transporte; una copia del comprobante de pago (factura o boleta de venta); lista de empaque o packing list; y autorizaciones especiales u otros certificados en función de la naturaleza de la mercancía. Las exportaciones de productos pesqueros deben contar con un Certificado Sanitario de Exportación emitido por SANIPES/ITP.

La SUNAT, mediante técnicas de gestión del riesgo, determina qué declaraciones son asignadas al canal naranja y cuáles por el rojo. La mayoría de las declaraciones pasan por el canal naranja y se regularizan automáticamente con la sola aceptación de la información digitalizada, indicando que la mercadería queda expedita. Aquellas a las que se asigna el canal rojo requieren revisión documentaria y reconocimiento físico.

Toda mercancía destinada a la exportación, con ciertas excepciones, debe ser puesta bajo potestad aduanera, para lo cual ingresa a un depósito temporal. En el caso de los productos pesqueros, con posterioridad a la tramitación de la DAM, el despachador de aduana debe transmitir la solicitud de embarque directo del almacén designado por el exportador.

3.3 Ad Valorem e impuestos de importación aplicados en Korea del Sur a las exportaciones pesqueras peruanas

Las importaciones pesqueras de Korea del Sur están sujetas a un arancel equivalente a un porcentaje determinado del valor CIF²⁴ de los bienes importados, siendo este porcentaje variable dependiendo del producto. Además, se aplica un impuesto al valor agregado (VAT²⁵) equivalente al 10% de la suma del valor CIF de la importación y el arancel aplicado.

3.3.1 Aranceles

El ALC Perú-Korea contempla el desgravamiento progresivo de la mayoría de las importaciones pesqueras de origen peruano en períodos de hasta 10 años desde la entrada en vigencia del acuerdo (EIF – *Entry Into Force*), con varios de ellos incluso gozando de desgravamiento total de aranceles desde esta última. La tasa base arancelaria aplicada se va reduciendo en partes

²⁴ Valor CIF (*cost, insurance and freight*): valor de la mercancía más el valor del seguro y flete.

²⁵ Value Added Tax.

iguales anualmente durante el período de desgravamiento, hasta llegar a cero. El KCS²⁶ actualiza anualmente las tasas arancelarias para su aplicación.

La Tabla 3.4 proporciona una visión general de las tasas arancelarias base y los periodos de desgravamiento aplicables según subcapítulos arancelarios (códigos SA de 4 dígitos). La tabla completa para partidas arancelarias (códigos de 10 dígitos) se puede consultar en el Anexo 2B del ALC Perú-Korea.

Tabla 3.3: Visión general de la política de desgravamiento aplicado por Korea del Sur a las importaciones pesqueras de origen peruano según subcapítulo

CÓDIGO SA/HSK	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA (SUBCAPÍTULO)	TASA BASE	PERIODO DE DESGRAVAMIENTO
Capítulo 03: Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos			
0301	Peces o pescados, vivos.	10.0%, con algunas excepciones	Entre 3 y 7 años, con algunos EIF y otras excepciones
0302	Pescado fresco o refrigerado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04.	20.0%	Entre 3 y 10 años, con algunos EIF
0303	Pescado congelado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04.	10.0%, con algunas excepciones	Entre 7 y 10 años, con algunos EIF y otras excepciones
0304	Filetes y demás carne de pescado (incluso picada), frescos, refrigerados o congelados.	10.0% para partidas con "1" como quinto dígito, 20.0% para las demás	Entre 3 y 10 años
0305	Pescado seco, salado o en salmuera; pescado ahumado, incluso cocido antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets» de pescado, aptos para la alimentación humana.	20.0%	Entre 3 y 10 años, con algunos EIF
0306	Crustáceos, incluso pelados, vivos, frescos, refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; crustáceos ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; crustáceos sin pelar, cocidos en agua o vapor, incluso refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; harina, polvo y «pellets» de crustáceos, aptos para la alimentación humana.	20.0%, con algunas excepciones	Entre 3 y 10 años, con algunos EIF

²⁶ La web del KCS cuenta con una sección para consultar el arancel aplicado según código de 10 dígitos. Consultar: <http://www.customs.go.kr/kcshome/tariff/CustomsTariffList.do?layoutMenuNo=21025> (disponible en inglés y español).

CÓDIGO SA/HSK	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA (SUBCAPÍTULO)	TASA BASE	PERIODO DE DESGRAVAMIENTO
0307	Moluscos, incluso separados de sus valvas, vivos, frescos, refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; moluscos ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets» de moluscos, aptos para la alimentación humana.	20.0% con algunas excepciones	Entre 3 y 10 años, con algunos EIF
Capítulo 16: Preparaciones de carne, pescado o de crustáceos, moluscos o demás invertebrados acuáticos			
1603	Extractos y jugos de carne, pescado o de crustáceos, moluscos o demás invertebrados acuáticos	30.0%	3 años
1604	Preparaciones y conservas de pescado; caviar y sus sucedáneos preparados con huevas de pescado	20.0%	5 años, con algunas excepciones
1605	Crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos, preparados o conservados	20.0%	Entre 3 y 5 años, con algunas excepciones
Capítulo 23: Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias, alimentos preparados para animales			
2301	Harina, polvo y "pellets", de carne, despojos, pescado o de crustáceos, moluscos o demás invertebrados acuáticos, impropios para la alimentación humana; chicharrones.	5.0%, con algunas excepciones	5 años, con algunos EIF y otras excepciones

EIF (Entry Into Force): el arancel aplicado es cero desde la entrada en vigencia del ALC.

Fuente: ALC Perú-Korea

A manera de ejemplo, la tabla 3.4 presenta las tarifas arancelarias aplicadas al año 2015 a algunos productos relevantes del sector pesquero de origen peruano que son importados en Korea del Sur, en base a la información disponible de la KCS.

Tabla 3.4: Ejemplos de tasas de aranceles desgravados para importaciones pesqueras de origen peruano a Korea del Sur basadas en el ALC Perú-Korea

CÓDIGO HSK	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA	TASA BASE	TASA 2015
0307491020	Pota y calamar congelado	22.0%	11.0%
0304690000	Filetes congelados de otras especies (anguila)	Libre de aranceles	
0306139000	Langostinos congelados enteros	20.0%	10.0%
0307291000	Veneras congeladas	20.0%	10.0%

Fuente: ALC Perú-Korea, KCS

3.3.2 Impuesto al valor agregado (Value Added Tax . VAT)

El impuesto al valor agregado (VAT) aplicado a las importaciones en general en Korea del Sur es equivalente al 10% del valor CIF de los productos más los aranceles correspondientes.

3.4 Procedimiento de Importación

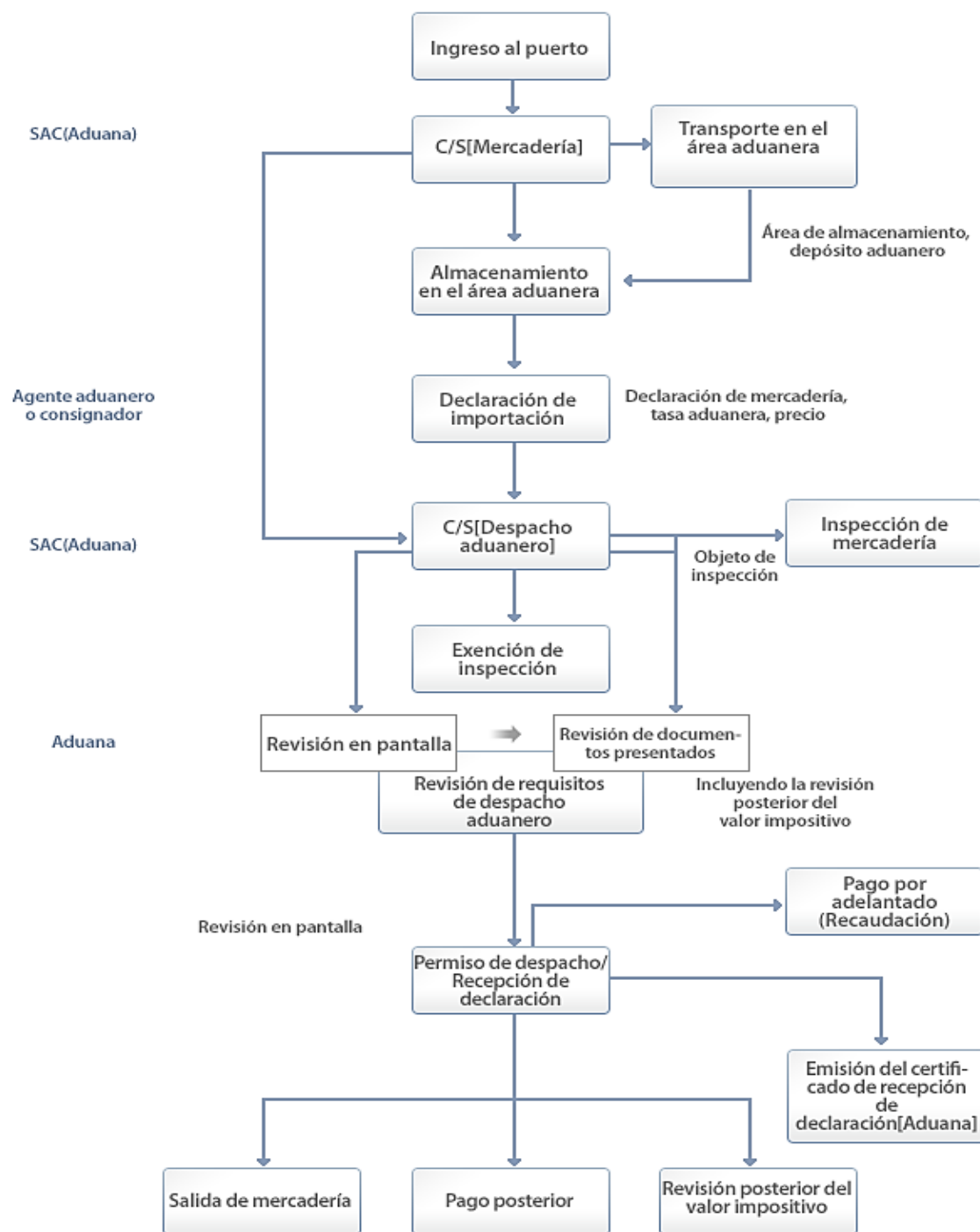
Las importaciones pesqueras reciben inspecciones del Servicio de Aduanas de Korea (KCS) y del Ministerio de Seguridad Alimentaria y Farmacéutica (MFDS). En caso de animales vivos de origen acuático, el Ministerio de Océanos y Explotaciones Pesqueras (MOF) también participa en el proceso. El KCS es responsable de verificar que toda la documentación necesaria esté en orden antes del despacho del producto, después de realizadas las inspecciones sanitarias pertinentes, lo que implica que los productos pesqueros son sensibles a mayores tiempos en puerto de destino que otras importaciones. En la Figura 3.1 se muestra el flujo del procedimiento de importación general llevado a cabo por la KCS.

El despacho aduanero por lo general demora entre 2 a 4 días. El importador – o un agente de aduana – declara la importación ante la KCS enviando el formulario y documentos sustentatorios correspondientes al sistema de despacho de aduana, que clasifica los objetos de inspección y de presentación de documento y notifica la recepción al declarante.

Si no se encuentran problemas en ninguno de los anteriores, se aprueba la declaración y procede al pago de las tasas correspondientes y posterior liberación de la mercadería. El pago de los impuestos de importación se puede realizar en dos modalidades: a través de una garantía de pago de las tasas para recibir las mercancías (que lo compromete a abonar el íntegro dentro de los 15 días posteriores a la aceptación) o por medio del pago adelantado de las tasas.

En caso que el formulario o los documentos de la declaración estén incompletos, el KCS puede hacer una solicitud de complementación y suspender el despacho.

Figura 3.1: Flujo del procedimiento de importación en Korea del Sur



Fuente: KCS

3.5 Restricciones sanitarias de ingreso

Las importaciones de productos pesqueros a Korea del Sur deben pasar por la inspección sanitaria establecidas por el MFDS. Los productos que entran dentro de su ámbito de acción son los siguientes:

- Productos pesqueros frescos o congelados enteros o en cortes diversos (pero en los que la forma original aún puede reconocerse), sin aditivos u otros materiales crudos.
- Productos pesqueros cocidos, secos o en salmuera.

Tras pasar la inspección del MFDS, los resultados son anunciados al declarante y enviados electrónicamente al KCS, que prosigue con el proceso de despacho si no se registran problemas. El proceso general de inspección sanitaria para productos pesqueros se presenta en la Figura 3.2. El MFDS puede llevar a cabo hasta cuatro tipos de inspección sanitaria para importaciones pesqueras:

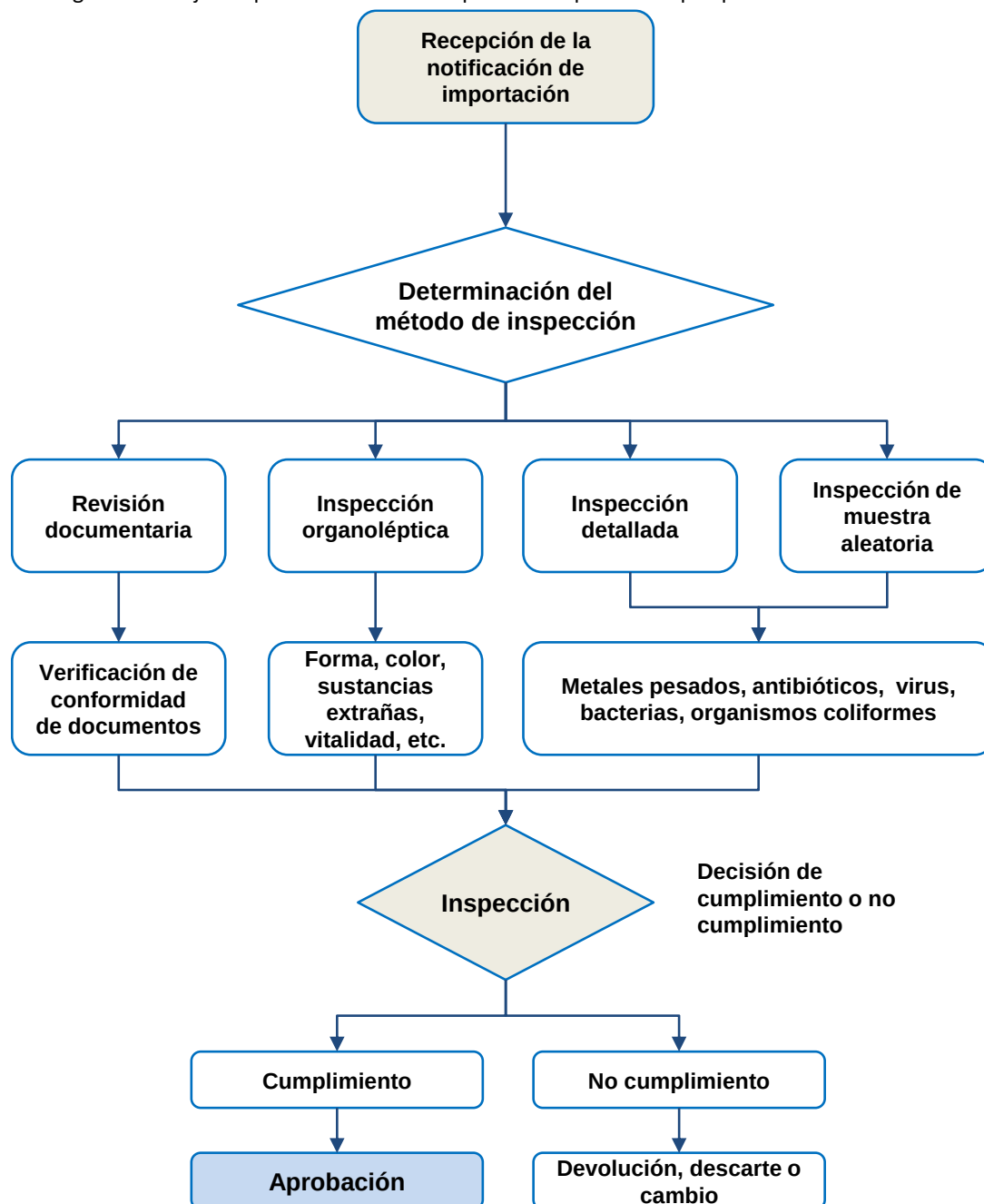
- Revisión documentaria (2 días): se lleva a cabo a través de la revisión de la notificación de importación, para productos en los que no existen indicios de problemas de higiene (o cuya seguridad ya haya sido verificada fehacientemente por la MFDS), o que estén destinados a exportaciones, producción o uso gubernamental coreanos.
- Inspección organoléptica (3 días): consiste en la inspección de aquellas propiedades de los productos posibles de percibir por los sentidos humanos, tales como forma, sabor, olor y color, así como condiciones de empaquetado. Generalmente se lleva a cabo para productos para los cuales se requiere verificar frescura o proceso de manejo, así como productos con materiales o aditivos de procedencia extranjera.

Aplica para aquellos productos que un mismo exportador o productor importados regularmente y que ya han recibido la conformidad de la inspección detallada en anteriores oportunidades, o para productos en los que se ha determinado necesaria la inspección para complementar la revisión documentaria.

- Inspección detallada (10 días): consiste en procesos físicos, químicos o biológicos para verificar la calidad del alimento. Se procede a la inspección detallada cuando se trata de la primera importación de un determinado producto o exportador/productor o bien cuando se han reportado problemas con anterioridad. Si los resultados de la inspección detallada no permiten aceptar el producto, este es devuelto.

- Inspección de muestra aleatoria (5 días): consiste en los procesos de la inspección detallada para una muestra reducida, y se aplica para productos importados con anterioridad que ya han recibido con anterioridad conformidad de la inspección detallada, así como para aquellos productos en los que la inspección organoléptica no ha sido suficiente para aprobar el envío.

Figura 3.2: Flujo del procedimiento de inspección de productos pesqueros en Korea del Sur



Fuente: MFDS, Centro Coreano del ASEAN²⁷

²⁷ Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (Association of Southeast Asian Nations).

Todos los productos pesqueros deben cumplir con los requisitos del Código Alimentario (*Food Code*) y el Código de Aditivos para Alimentos (*Food Additives Code*)²⁸. Las inspecciones buscan determinar el contenido de sustancias tóxicas o residuos químicos utilizados en el tratamiento de los productos y verificar que no se han pasado los límites máximos establecidos²⁹.

3.6 Procedimiento de envío de muestras comerciales

En el caso de muestras no comerciales, en la factura debe indicarse que el envío no tiene valor comercial para que la muestra sea sujeta de un proceso simplificado de declaración de importación, con el que la mercadería puede ser despachada sólo con la declaración de aduana sin documentos adjuntos. Dicho proceso simplificado aplica si el valor de mercado de la muestra no excede los US\$ 250, caso contrario será sensible a los requisitos de importación estándar. En el caso de productos pesqueros, estos son sujetos de las inspecciones sanitarias indicadas en el apartado 3.7 aun cuando se traten de muestras.

3.7 Acogimiento a acuerdos comerciales

Acuerdo de Libre Comercio entre el Perú y Korea del Sur (ALC Perú – Korea). El Acuerdo de Libre Comercio entre el Perú y Korea del Sur (ALC Perú-Korea) fue suscrito en marzo del 2011, y entró en vigencia a partir del 1 de agosto del mismo año³⁰. El ALC Perú-Korea implicó, desde su entrada en vigencia, el desgravamiento progresivo de los aranceles aplicados a las exportaciones entre ambos países³¹.

Para que las exportaciones peruanas gocen de los aranceles reducidos acordados en el ALC Perú-Korea (y de su posterior desgravamiento total), durante los primeros cinco años desde la entrada en vigencia del acuerdo estas requieren de un Certificado de Origen o una Declaración de Origen emitida por una entidad certificadora autorizada por MINCETUR o por un exportador autorizado. En los apartados 3.4 y 3.6 se trata con mayor detalle la política arancelaria aplicada por Korea del Sur a las exportaciones pesqueras peruanas, así como los procedimientos y condiciones para la obtención y presentación del Certificado/Declaración de Origen.

3.8 Rotulado del empaque y embalaje de las mercancías

²⁸ Los aditivos que deben ser utilizados en los productos exportados a Korea del Sur y sus contenidos máximos están restringidos a aquellos incluidos en el Código de Aditivos para Alimentos, y están clasificados en productos sintéticos, aditivos naturales y sustancias mixtas. Para mayor información consultar la web de la MFDS: <http://www.mfds.go.kr/fa/index.do> (disponible sólo en coreano).

²⁹ Se verifican los contenidos de metales pesados (mercurio, plomo, cadmio), bacterias, residuos de medicinas animales, melanina, radiación, entre otros. Para mayor información consultar la web de la MFDS.

³⁰ Decreto Supremo N° 015-2011-MINCETUR

³¹ De acuerdo a lo mencionado por el MINCETUR en nota de prensa del 26 de julio del 2011 (Noticia N° 085-2011), el Perú desgravaría el 91.5% los aranceles aplicados a las exportaciones coreanas al país dentro de los primeros 5 años del acuerdo, mientras que Korea ofrecía la desgravación total de sus aranceles a las exportaciones peruanas a dicho país.

El código de empaque y embalaje³² del MFDS provee los estándares y especificaciones correspondientes para los productos alimentarios en general. Empaques fabricados con papel, metal, vidrio, plástico y otros materiales reciclables deben portar una indicación de “separar y descargar” (*separation and discharge*), que debe proveer información acerca del tipo de material.

Figura 3.3: Etiquetado de material de empaque y embalaje



Fuente: MFDS, Centro Coreano del ASEAN

Todos los productos alimentarios importados deben ser etiquetados en coreano, incluyendo toda la información necesaria. Estas etiquetas pueden ser colocadas en el puerto de destino, de manera que no puedan ser removidas con facilidad, que no cubran las etiquetas originales (en inglés o español) y con letras lo suficientemente grandes para una lectura sencilla. El MFDS inspecciona las mismas una vez recibidos los productos para la inspección sanitaria correspondiente.

Las etiquetas deben contener los siguientes elementos, según los Estándares para el Etiquetado de Alimentos (*Food Labeling Standards*)³³:

- Nombre del producto, de acuerdo a lo declarado al KCS y al MFDS.
- Tipo de producto, según sea el caso.
- Nombre y dirección del importador, así como la dirección a la que los productos pueden ser devueltos en caso de defectos.
- Fecha de producción del producto.
- Fecha de expiración del producto.
- Contenido neto (peso).
- Contenido calórico.
- Nombres y cantidades de ingredientes y aditivos.
- País de origen del producto (*Country of Origin Labeling – COOL*).

El etiquetado interno es opcional, y debiendo contener si es el caso el nombre del producto, contenido neto, contenido calórico y fecha de vencimiento. Productos como pescado entero congelado, que no van empaquetados, están exentos de tener etiquetado.

³² Estándares y Especificaciones para Empaque y Embalaje (*Standards & Specifications for Equipment and Container/Packaging*), también conocidos como el Código de Empaque y Embalaje (*Packaging and Container Code*).

³³ Los importadores coreanos deben informar a los exportadores peruanos sobre los requisitos precisos al respecto antes de su importación.

En el caso de productos congelados, las etiquetas deberán contener, además, la siguiente información:

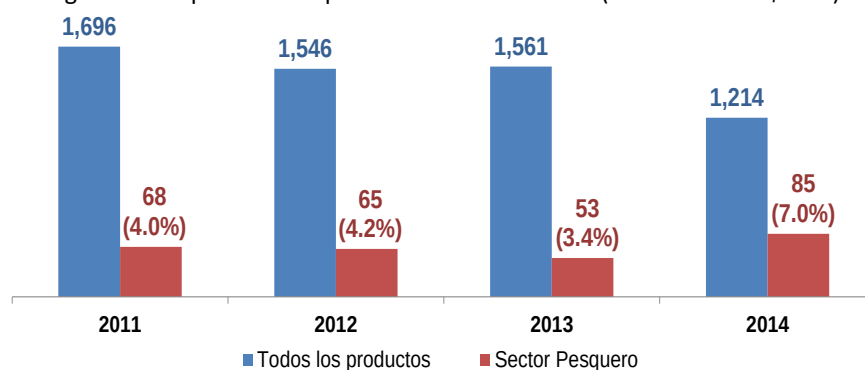
- Si el producto puede consumirse sin necesidad de calentarse o requiere de calentamiento previo al consumo.
- Si el producto requiere calentarse, se debe indicar si recibió tratamiento de calor previo al congelamiento o no (*“Food heated before freezing”* o *“Food unheated before freezing”*, respectivamente).
- Asimismo, si el producto requiere calentarse se debe indicar los métodos de cocción.
- Métodos de almacenamiento en frío y métodos de deshielo para cocinar.

IV.- OFERTA EXPORTABLE PERUANA – SECTOR PESCA

4.1 Posición del sector pesquero en las exportaciones peruanas a Korea del Sur

Siendo las exportaciones peruanas a Korea del Sur un terreno dominado largamente por el sector minero (que concentró en el 2014 más de las tres cuartas partes del valor total exportado del año), el pesquero el sector no tradicional de mayor relevancia para el país asiático, ubicándose por detrás del sector minero con el 7% de las exportaciones, y por encima de otros productos como el café, el petróleo y el gas natural. Si bien la caída del precio de los minerales ha afectado las exportaciones en general, el sector pesquero ha experimentado un repunte gracias a las mayores cantidades pescadas, tendencia que se espera se mantenga durante el año 2015.

Figura 4.1: Exportaciones peruanas a Korea del Sur (millones de US\$ FOB)



Fuente: Base de datos de aduanas de SUNAT

Tabla 4.1: Principales sectores productivos de la oferta exportadora peruana a Korea en el 2014

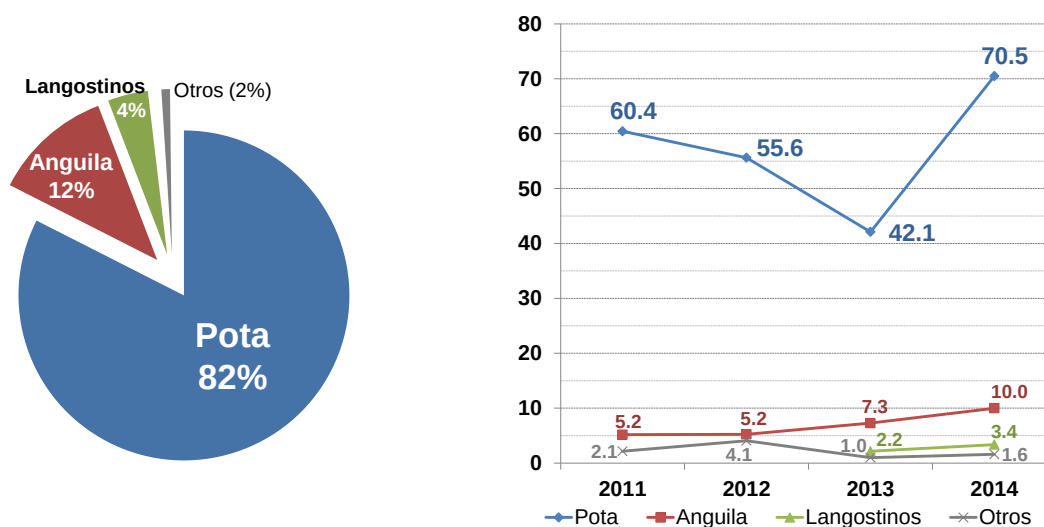
SECTOR PRODUCTIVO	VALOR FOB EXPORTADO 2014	
	MILLONES US\$	%
Concentrado y minerales de plomo, cobre y zinc	928	76.4
Productos pesqueros	85	7.0
Café y productos agropecuarios	74	6.1
Petróleo y gas natural	45	3.7
Otros sectores productivos	50	4.1%

Fuente: Base de datos de aduanas de SUNAT

4.2 Oferta Exportable del sector pesquero a Korea del Sur

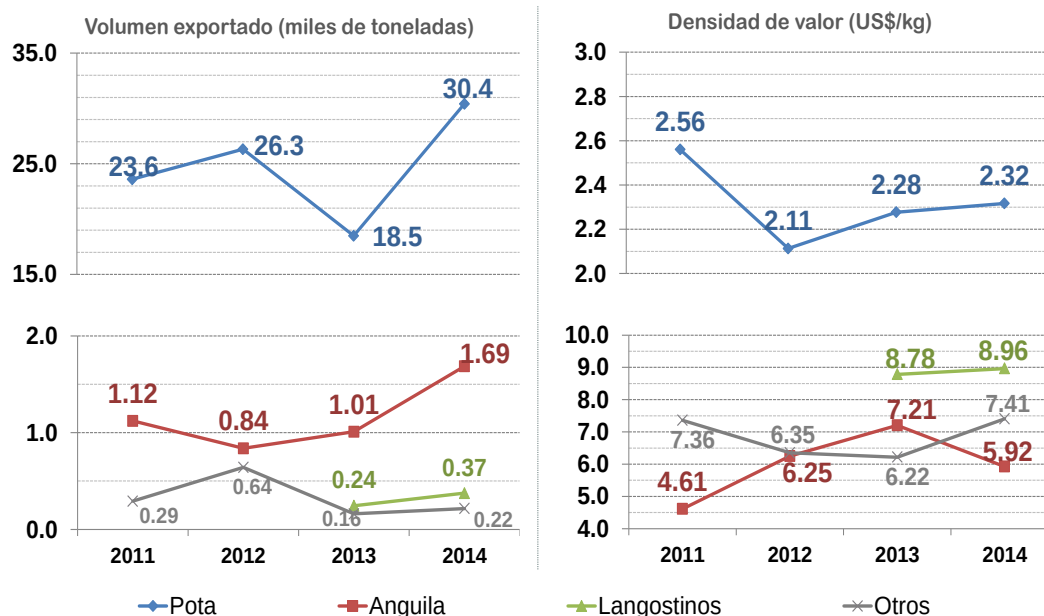
La pota es el principal producto marino exportado al país asiático: durante el año 2014 representó el 82% de las exportaciones del sector pesquero, muy por encima de los filetes de anguila (12%) y los langostinos congelados (4%), que le siguen en la lista.

Figura 4.2: Exportaciones pesqueras peruanas a Korea del Sur según valor FOB (millones US\$) y proporción de valor 2014 (%)



Fuente: Base de datos de aduanas de SUNAT

Figura 4.3: Exportaciones pesqueras peruanas a Korea del Sur según volumen exportado y densidad de valor (2014)



Fuente: Base de datos de aduanas de SUNAT

En las Figuras 4.2 y 4.3 se presenta la evolución de las exportaciones pesqueras peruanas a Korea del Sur durante los últimos 4 años según productos, utilizando el valor FOB (millones US\$), el volumen exportado (miles de toneladas) y la densidad de valor (US\$ por tonelada). En el 2014 la pota – cuya apreciación se incrementado progresivamente desde el 2012 –se ha recuperado de la caída en el valor de exportaciones de los últimos 3 años producto de la disminución de los volúmenes de pesca. Por otro lado, los filetes de anguila sufrieron durante el último año una sensible baja en su valor mientras que su volumen exportado se ido incrementando progresivamente. Por otra parte, las exportaciones de langostinos a Korea, ubicadas en el tercer lugar, recién se iniciaron en volúmenes significativos en el 2013.

Por otro lado, la Guía de Mercado para Korea del Sur (2014) de PROMPERU identificó 10 productos pesqueros con potencial exportador para este mercado asiático, dada la creciente demanda de productos de este tipo en dicho país, los mismos que se presentan en la Tabla 4.2.

Tabla 4.2: Productos pesqueros peruanos con potencial exportador a Korea del Sur

CÓDIGO (6 dígitos)	DESCRIPCIÓN	CLASIFICACIÓN DEL POTENCIAL EXPORTADOR
030390	Hígados, huevas y lechas	Estrella
030339	Pescados planos congelados	Estrella
030354	Caballas congeladas	Estrella
030352	Pescado congelado (principalmente arenques)	Estrella
030344	Patudos congelados	Prometedor

CÓDIGO (6 dígitos)	DESCRIPCIÓN	CLASIFICACIÓN DEL POTENCIAL EXPORTADOR
030721	Veneras y volandeiras refrigeradas	Prometedor
030351	Pescado congelado (principalmente arenques)	Prometedor
030549	Pescados ahumados	Prometedor
030362	Merluza congelada	Prometedor
160540	Crustáceos preparados o procesados	Prometedor

Fuente: PROMPERU, Guía de Mercado para Korea del Sur (2014)

4.3 Principales productos de exportación del sector pesca

Tras la revisión del comportamiento de las exportaciones pesqueras peruanas a Korea del Sur, así como de los productos pesqueros con potencial identificados por PROMPERU, se seleccionaron los productos a ser analizados en el estudio, siendo esta lista validada con PROMPERU. De esta manera, a continuación se describen las características de los siguientes cuatro productos:

- Pota
- Anguila
- Langostinos
- Veneras (Conchas de abanico)

En la Tabla 4.3 se presentan las partidas arancelarias correspondientes a cada uno de los cuatro productos seleccionados, así como el movimiento de exportaciones entre Perú y Korea del Sur durante el último año para cada uno de ellos.

Tabla 4.3: Productos pesqueros peruanos analizados en el presente estudio

PRODUCTO	CODIGO	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA	EXPORT. 2014	
			MILL. US\$	MILES TON
Pota	0307490000	Demás jibias globitos calamares y potas congeladas secas saladas o en salmuera	34.1	18.9
	1605540000	Jibias (sepías) y calamares	36.1	11.3
Anguila en filete	0304690000	Los demás filetes congelados excepto las especies indicadas.	6.2	1.0
	0304890000	Los demás filetes congelados de los demás pescados excepto las especies indicadas.	3.8	0.7
Langostinos	0306171100	Enteros	3.4	0.4
Veneras (conchas de abanico)	0307291000	Veneras (Vieiras, conchas de abanico)	0.2	0.02

Fuente: Base de datos de aduanas de SUNAT

4.3.1 Pota

a. Oferta exportable

La pota es exportada a Korea del Sur principalmente a través de las siguientes partidas:

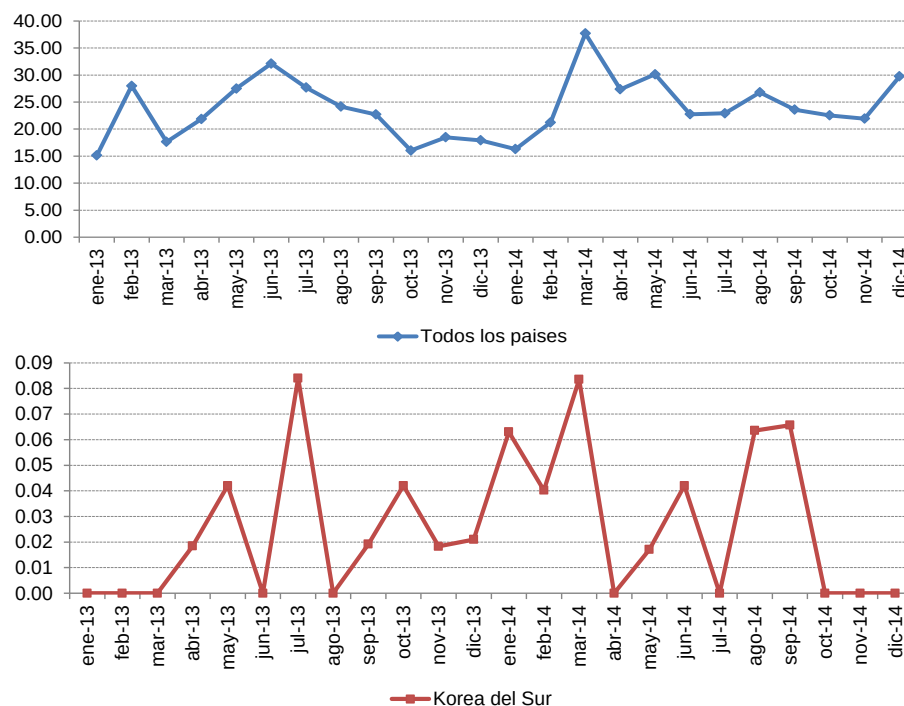
- Demás jibias globitos calamares y potas congeladas secas saladas o en salmuera (0307490000)
- Jibias (sepias) y calamares (1605540000)

El volumen exportado por el Perú bajo estas partidas a nivel mundial en el 2014 superó las 300,000 toneladas, 10% de las cuales tuvieron como destino al país asiático. La pota se envía principalmente congelada (cocida previamente o no), ya sea entera o en diversos cortes (tentáculos, aletas, anillas, botones, filetes, mantos, entre otros).

b. Estacionalidad

La Figura 4.4 presenta la estacionalidad de las exportaciones de pota peruana bajo las partidas antes mencionadas. Los mayores volúmenes se registran durante la primera mitad del año, entre abril y agosto.

Figura 4.4: Evolución mensual de las exportaciones de pota 2013-2014 (miles de toneladas)



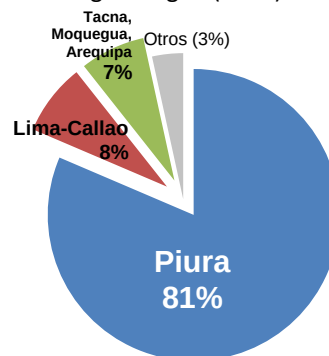
Fuente: Base de datos de aduanas de SUNAT

c. Ubicación de la producción

La Figura 4.5 presenta la distribución del volumen exportado de pota bajo las partidas mencionadas previamente durante el año 2014.

El 81% de la pota exportada durante dicho año tuvo como origen el departamento de Piura, en cuya costa se registran los mayores volúmenes de pesca de dicha especie y la mayor flota pesquera artesanal que explota el recurso. El resto de las exportaciones se origina, en proporciones equiparables, en la costa central y la costa sur.

Figura 4.5: Volumen exportado de pota según origen (2014)



Fuente: BD de aduanas de SUNAT

d. Periodo de pesca

Si bien la pesca de pota se realiza durante todo el año, las capturas empiezan a incrementarse durante el primer trimestre del año y es entre marzo y junio donde se registran los mayores desembarques del año. Entre setiembre y enero ocurren los desembarques más bajos³⁴.

4.3.2 Anguila en filete

e. Oferta exportable

El filete congelado de anguila³⁵ es exportado a Korea del Sur principalmente a través de las siguientes partidas:

- Los demás filetes congelados excepto las especies indicadas (0304690000)
- Los demás filetes congelados de los demás pescados excepto las especies indicadas (0304890000)

El volumen exportado por el Perú bajo estas partidas a nivel mundial en el 2014 superó las 7,600 toneladas, 22% de las cuales tuvieron como destino al país asiático.

f. Estacionalidad

³⁴ USMP-CIES, "Situación Actual de la Pesquería de la Pota (*Dosidicus Gigas*) en el Perú y Recomendaciones Para Su Mejora", 2014

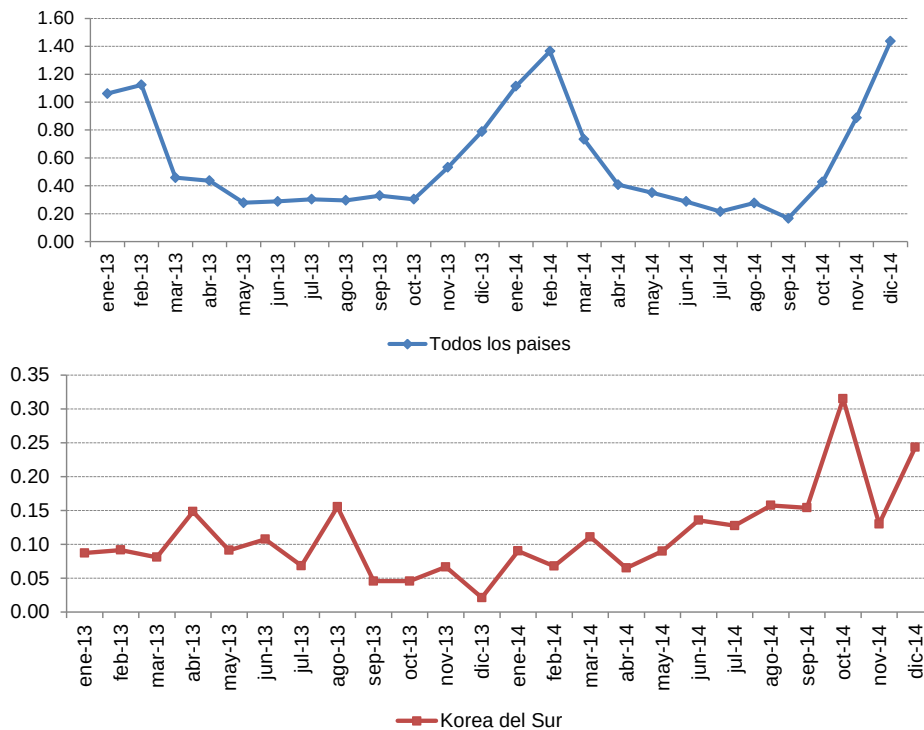
³⁵ Otras especies exportadas bajo estas partidas son el perico y el dorado. Sin embargo, en el caso de Korea del Sur, las exportaciones están compuestas exclusivamente de anguila.

En la Figura 4.6 se puede observar con claridad que los picos en los volúmenes de filete de esta especie se registran entre noviembre y marzo del año subsiguiente. Sin embargo, los envíos específicos a Korea del Sur poseen una distribución irregular a lo largo del año, aunque durante la segunda mitad del pasado 2014 registraron un pico absoluto.

g. Ubicación de la producción

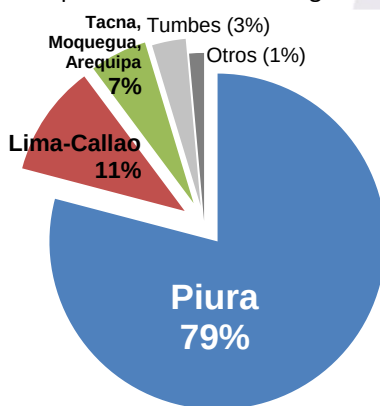
El foco de producción de este producto – al igual que en el caso de la pota – se ubica en el norte del país, principalmente en el departamento de Piura, que concentró el 79% de las exportaciones peruanas a nivel mundial durante el 2014, tal y como se muestra en la Figura 4.7. Asimismo, los centros pesqueros de la costa centro y sur constituyen focos de producción de menor escala.

Figura 4.6: Evolución mensual de las exportaciones de filete de anguila 2013-2014 (miles de toneladas)



Fuente: Base de datos de aduanas de SUNAT

Figura 4.7: Volumen exportado de filete de anguila según origen (2014)



Fuente: BD de aduanas de SUNAT

h. Periodo de pesca

La anguila es un recurso disponible durante todo el año, sin embargo la temporada con mayores desembarques es la segunda mitad de año, especialmente entre los meses de agosto y octubre³⁶.

4.3.3 Langostinos

a. Oferta exportable

Los langostinos peruanos son exportados – congelados – a Korea del Sur principalmente a través de la partida 0306171100 (langostinos enteros), que durante el año 2014 totalizó 400 toneladas, aproximadamente el 3% del total de langostinos peruanos exportado a todo el mundo (casi 16,000 toneladas).

b. Estacionalidad

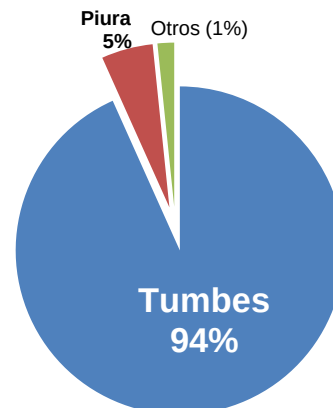
En la Figura 5.9 se presenta la evolución mensual de las exportaciones de langostinos enteros congelados durante los años 2013 y 2014. Si bien las exportaciones a Korea del Sur son aún irregulares (recién se empieza a exportar langostino a este país en el 2013), los volúmenes exportados en general son bastante regulares, con los picos registrados durante la primera mitad del año.

³⁶ PROMPEX, *Breve Perfil Biológico, Pesquero y Comercial de la Anguila*.

c. Ubicación de la producción

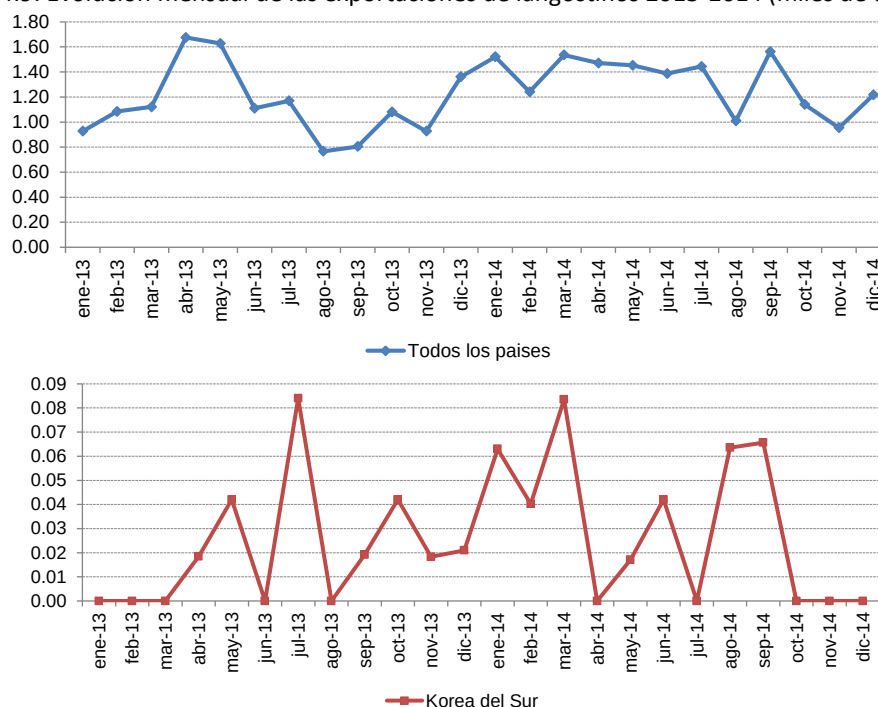
Los langostinos son pescas procedentes del norte del país de manera casi exclusiva. Como se puede observar en la Figura 5.8, el departamento de Tumbes acaparó el 94% del total de exportaciones de langostinos durante el 2014, convirtiéndose en el principal centro de esta industria. Le sigue, a bastante distancia, el departamento de Piura, con alrededor del 5% de las exportaciones del producto.

Figura 5.8: Volumen exportado de langostinos según origen (2014)



Fuente: BD de aduanas de SUNAT

Figura 4.9: Evolución mensual de las exportaciones de langostinos 2013-2014 (miles de toneladas)



Fuente: Base de datos de aduanas de SUNAT

d. Periodo de pesca

El langostino es un recurso disponible durante todo el año. Sin embargo, su pesca se encuentra restringida por el periodo de veda decretado por el Ministerio de la Producción (PRODUCE)³⁷, fijado entre el 15 de diciembre y el 15 de febrero de cada año. Sin embargo, la actividad acuícola es realizable durante todo el año.

4.3.4 Veneras (Conchas de abanico)

³⁷ Resolución Ministerial 305-2004-PRODUCE.

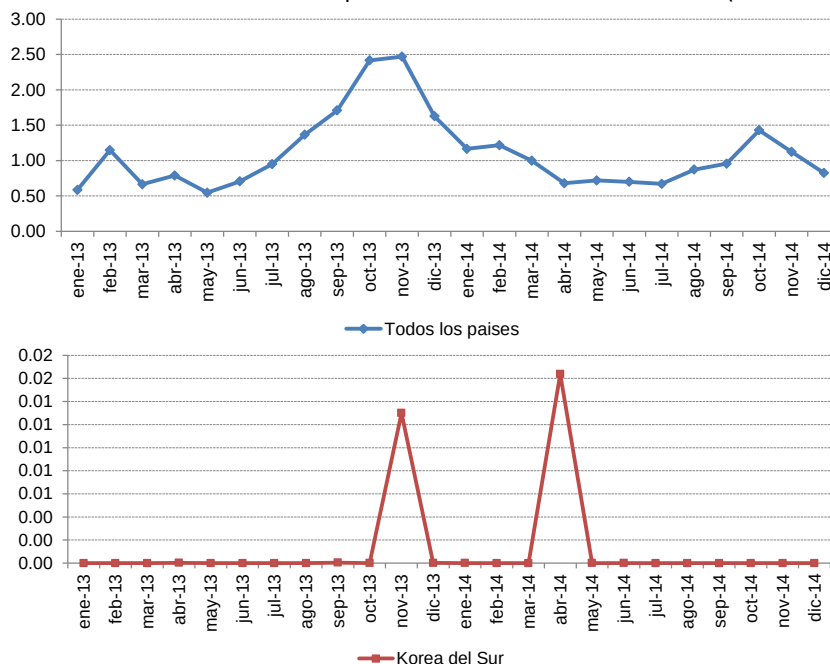
i. Oferta exportable

Las veneras o conchas de abanico peruanas son exportadas a Korea del Sur congeladas, principalmente a través de la partida 0307291000 (veneras). El volumen enviado al país asiático durante el año 2014 llegó a apenas 16 toneladas, mientras que el total a nivel mundial alcanzó más de 11,000 toneladas.

j. Estacionalidad

Se observa en la Figura 5.10 que el pico los envíos de conchas de abanico ocurre durante la segunda mitad del año, a pesar que en el 2014 se apreció un sensible descenso con respecto al año anterior. En el caso de Korea del Sur, los envíos de este producto han sido puntuales, por lo que no es posible establecer una tendencia de manera concreta.

Figura 4.10: Evolución mensual de las exportaciones de veneras 2013-2014 (miles de toneladas)

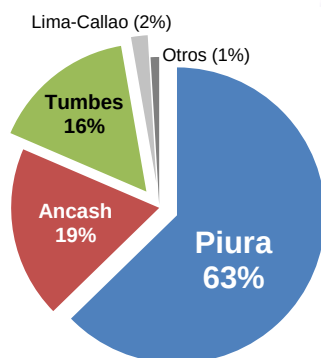


Fuente: Base de datos de aduanas de SUNAT

k. Ubicación de la producción

Al igual que para los productos anteriores, la producción de conchas de abanico está concentrada en la costa norte del país, especialmente en los departamentos de Piura, Tumbes y Ancash, que en el 2014 totalizaron el 63%, 16% y 19% de las exportaciones del producto, respectivamente.

Figura 4.11: Volumen exportado de veneras según origen (2014)



Fuente: BD de aduanas de SUNAT

I. Periodo de pesca

En la actualidad la principal forma de explotación de las conchas de abanico es la maricultura (extracción y repoblamiento de la especie en bancos marinos), que se realiza sin restricciones de periodo o volumen, bajo la supervisión de PRODUCE.

4.4 Envase y embalaje

Para el envasado de productos pesqueros se utilizan generalmente bolsas o películas de polietileno (ya sea de baja o alta densidad). Entre los sistemas de envase que utilizan polietileno se pueden mencionar los del tipo *pillow pack* (envase o bolsa tipo almohada) y los de termoformado (que utiliza rollos de polietileno para sellar el producto según su forma).

Estos sistemas de envasado utilizan el método de la atmósfera modificada (AM), que reemplaza el aire al interior del envase con una distinta composición de dióxido de carbono, nitrógeno y oxígeno, fijada de acuerdo al producto. Los productos envasados en AM son inodoros, fáciles de manipular y etiquetar.

Para el embalaje de los productos generalmente se utilizan cajas de diversos materiales, siendo las opciones más utilizadas el cartón (cajas maestras), el poliestireno o el aluminio. Las cajas de cartón son una opción de menor costo, aunque son generalmente desechables tras el envío, al contrario de las cajas de poliestireno y aluminio, que son más durables pero más costosas. La manipulación y almacenamiento de las cajas normalmente se realiza con paletas de madera o plástico.

4.5 Tiempo de vida

Una vez capturadas, las especies marinas pasan por diferentes tratamientos en función de su destino y especie (categorización, lavado, descamado, descabezado, eviscerado, corte, pelado, entre otros) antes de ser puestas a la venta. Los productos pesqueros frescos o refrigerados en general pasan

por pocos procesos de transformación ya que generalmente se venden enteros, poseen un periodo corto de vida (de dos a ocho días como máximo), aunque algunos métodos como el envasado en AM o la congelación parcial (enfriar los productos a -2.2°C) pueden extender la vida útil hasta un mes. Los productos congelados, por otra parte, son sometidos a temperaturas de hasta -30°C , que aseguran la conservación de los mismos por varios meses.

4.6 Ventilación y humedad

Los productos pesqueros deben almacenarse en compartimientos refrigerados, diseñados de tal manera que la temperatura deseada (típicamente -18°C o menos) se mantenga con variaciones mínimas. Mantener la cadena de frío de los productos es clave para su óptima conservación, y el almacenamiento debe realizarse de manera tal que se asegure la circulación del aire frío, sin que esta se obstaculice y penetre el aire caliente y húmedo.

4.7 Rotulado

Las etiquetas de los productos y embalajes deberán adecuarse a los requerimientos del KCS y MFDS indicados en el capítulo 3, y deberán contener información de carácter general relacionada con el producto (nombre, tipo, fecha de vencimiento, contenido neto y calórico, ingredientes, información del productos y/o distribuidor, entre otros).

En el caso de productos congelados, las etiquetas deberán contener además información sobre el proceso de envasado del producto (en caso esté ya cocido o no) así como instrucciones para su consumo (refrigeración, descongelamiento o cocción la si requiere).

V.- INFRAESTRUCTURA Y CONECTIVIDAD LOGÍSTICA DE KOREA DEL SUR

5.1 Infraestructura Marítima

Korea del Sur, debido al desarrollo de su red portuaria, sumado a la inversión en innovación e infraestructura, ocupa la posición N°14 en infraestructura en el año 2014 acorde con el Informe de Desarrollo de Competitividad dentro del pilar de la Infraestructura. Asimismo, acorde con el Índice de Desempeño Logístico, se ubica en el puesto N°21 de 120 países calificados.

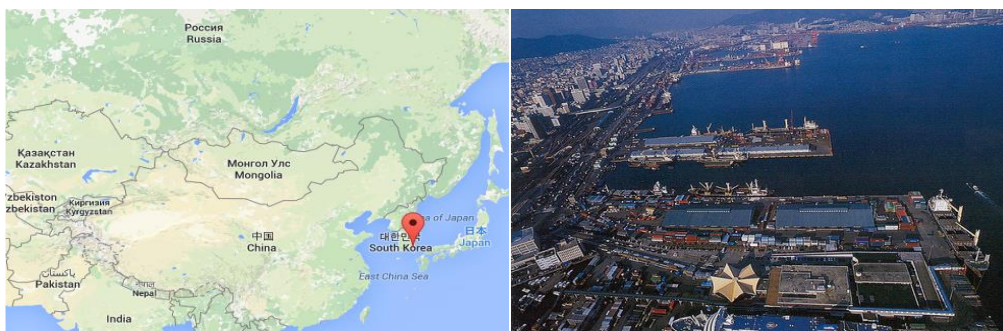
En el presente apartado se ha desarrollado brevemente la infraestructura logística tanto de la vía marítima y aérea en base a la representatividad que tienen los puertos y aeropuertos de Korea del Sur para el comercio exterior entre Perú y dicho país.

Los principales puertos de Korea del Sur para el transporte marítimo de contenedores son: Busán e Incheón.

A continuación se presentará la descripción de los puertos antes mencionados:

5.1.1 Puerto de Busán

▪ **Ubicación:** La ubicación del puerto de Busán es al sudeste de la península de Korea, es una ciudad metropolitana y se encuentra bajo el control directo del Gobierno central de dicho país. Asimismo sirve como entrada que conecta a los países que provienen del Océano Pacífico y Euroasia.



▪ **Autoridad portuaria:** Autoridad Portuaria de Busán

▪ **Infraestructura:** El puerto de Busán tiene la capacidad máxima de 201 embarcaciones y 300 millones de toneladas anuales de capacidad de carga y descarga.

La ciudad se encuentra trabajando en un proyecto para construir el Nuevo Puerto de Busán a fin de que pueda alojar 45 embarcaciones e incrementar su capacidad en 23 millones de teus de carga contenerizada. Este proyecto está planeado para que culmine en el año 2020.

Entre las principales industrias que se desarrollan en el Puerto de Busán destacan la construcción naval, electrónica, acero, automóviles, cerámica, papel y productos químicos. Al 2013 el puerto manejó un total de 17,868 millones de teus de los cuales 4,4 millones de teus son de importaciones, 4,5 millones de teus son de exportaciones, 8,7 de transbordos y 4 millones de teus corresponden a cargas costeras.

▪ **Horario de atención:** El horario de atención del puerto para la navegación es todo el año.

▪ **Servicios ofrecidos por los operadores logísticos:**

En adición a la carga y descarga de los vehículos, recepción, entrega y mantenimiento de los bienes, y el almacenamiento de la carga; los operados logísticos ofrecen los siguientes servicios:

- Inspección, pesaje, reenvasado, etiquetado y clasificación de las mercancías;
- Provisión de infraestructura para el anclaje de los buques en el puerto;
- Suministro de equipos de manipulación de carga;
- Limpieza de los espacios de carga del buque;
- Estiba de la carga a bordo de buques;
- Expedición de la carga;
- Limpieza de conocimientos de embarque y los manifiestos de carga.

- Conectividad: El puerto de Busán es el principal puerto de Korea del Sur y la puerta de entrada a dicho país para los países que provienen del Océano Pacífico y Europa

5.1.2 Puerto de Incheón

Ubicación: El puerto de Incheón se encuentra en la desembocadura del río Han a unos 40 km. Al oeste – sur oeste de Seúl, capital de Korea del Sur. Este puerto es el principal puerto marítimo de Seúl.



- Autoridad portuaria: Oficina de Asuntos Regionales Marítimos y Administración Portuaria de Incheón.
- Infraestructura: El puerto de Incheón tiene la capacidad máxima de 48 embarcaciones en simultáneo y 40 millones de toneladas anuales de capacidad de carga y descarga. Entre las principales industrias que se desarrollan en el Puerto de Incheón destacan los productos químicos, producción de hierro y acero, refinación de petróleo, fabricación de placas de vidrio y la alta tecnología. la construcción naval, electrónica, acero, automóviles, cerámica, textil, papel y productos químicos. Al 2013 el puerto manejó un total de 863,621 teus de los cuales 443,977 de teus son de importaciones, 399,018 millones de teus son de exportaciones, 5,848 de transbordos y 14,778 millones de teus corresponden a cargas costeras.
- Horarios de atención: Todos los días durante todo el año.
- Servicios ofrecidos por los operadores logísticos:
 - Facilitación de infraestructura integral.
 - Suministro de equipos de manipulación de carga;
 - Limpieza de los espacios de carga del buque;
 - Estiba de la carga a bordo de buques;
 - Expedición de la carga;
- Conectividad:

El Puerto de Incheón es la puerta de entrada para la región económica y más grande de Corea del Sur, Gyeongin, el cual desempeña un papel relevante en el crecimiento económico de la región.

5.2 Infraestructura Aérea

El principal aeropuerto de Korea del Sur es el Aeropuerto Internacional de Incheón. El cual haremos una breve descripción a continuación

5.2.1 Aeropuerto Internacional de Incheón

Este aeropuerto no sólo es considerado como el más importante aeropuerto de Corea del Sur, sino también uno de los más representativos del continente asiático, ubicándose en el tercer lugar dentro de la lista de aeropuerto de Asia.

- Ubicación: Se encuentra ubicado en la Isla de Yongjong aproximadamente a 52 kilómetros de la ciudad de Seúl.



- Horarios de atención: Todos los días durante todo el año.
- Conectividad: En la actualidad este aeropuerto es el centro de conexión de las compañías aéreas Korean Air, Asian Airlines y Cargo 360.

5.3 Conectividad Marítima Perú – Korea del Sur

La Figura 5.1 muestra gráficamente la ubicación de los principales puertos utilizados para el comercio bilateral tanto del Perú: Callao y Paita, como Korea del Sur: Busán, el cual es el principal puerto de destino de las exportaciones peruanas del sector pesca y es objeto de este estudio.

Existen en el mercado diversas navieras que ofrecen el servicio a este puerto, y se ha identificado que las conexiones ofrecidas por las navieras son las mismas. Balboa es el único centro de transbordo para llegar a Busán. Asimismo, es importante señalar que no todas las navieras entrevistadas para la realización de este estudio salen desde Paita, pero si todas llegan a Busán y los tiempos de tránsito fluctúan entre 38 a 45 días para llegar a puerto final.

Figura 5.1: Ubicación geográfica de principales puertos y aeropuertos



Elaboración: Propia

▪ Ruta: Callao / Paita – Busán

En el modo marítimo las operaciones tienen inicio principalmente en el puerto de Paita y en segundo lugar en el Callao. Posteriormente la nave se dirige a un centro de transbordo en Balboa (Panamá) para luego finalizar en Busán. Los tiempos de tránsito al destino final fluctúan entre 38 a 45 días.

Figura 5.2: Ruta Callao – Paita / Busán



Elaboración: Propia

Líneas	Frecuencia	Puertos	Tiempo de tránsito promedio
Hamburg Sud	Semanal	Callao - Balboa - Busán	45 días
Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	Semanal		32 - 40 días
CMA-CGM	Semanal		38 días
Maersk	Semanal		41 días

5.4 Conectividad Aérea Perú – Korea del Sur

En el modo aéreo las operaciones tienen inicio en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. La ruta para llegar hacia Korea del Sur es Callao – Miami – Los Ángeles – Incheón y el tiempo de tránsito son 2 días para llegar al destino final. La aerolínea que realiza estos servicios es Korean Airlines, cuyas salidas son dos veces por semana los días Domingo y Jueves. Pacific Feeder Services es una de las empresas de carga aérea congelada y seca que ofrecen los servicios de transporte con destino a Korea haciendo uso de esta aerolínea.

Figura 5.3: Ruta Callao – Moscú



Elaboración: Propia

Líneas	Frecuencia	Puertos	Tiempo de tránsito promedio
Korean Airlines	2 veces por semana	Callao – Miami – Los Ángeles – Busán	2 días

I.- OPERADORES Y COSTOS LOGÍSTICOS**6.1 Operadores Logísticos**

En el presente estudio se realizaron entrevistas y consultas a diversos operadores logísticos tales como navieras, agentes de aduana locales, empresas koreanas, agentes marítimos y una aerolínea; con lo cual se ha podido recabar información acerca de los servicios logísticos que ofrecen. A continuación se presenta un cuadro descriptivo por cada operador logístico:

**6.1.1 Mediterranean Shipping Company**

Nombre	Mediterranean Shipping Company
Ubicación	Av. Álvarez Calderón N° 185 Piso 5, San Isidro
Contacto	Ricardo Arias – Ejecutivo de Ventas Reefer
Teléfono	221-7561 Anexo: 266
Servicios que brindan	Servicios de transporte y logística
Tiempo de atención	1 a 2 días
Beneficios que brindan	Mayores posibilidades de negociar fletes, acceso a información en tiempo real por temas de cambios, llegadas, adelantes, entre otros.
Documentación que solicita a los exportadores para ser considerados como clientes	- El cliente pasa por un registro o evaluación y verificación por parte de MSC - Llenar formato de MSC (ver Anexo A)
Protocolos establecidos de seguridad	No especificado

6.1.2 Maersk Line **MAERSK**

Nombre	Maersk Line
Ubicación	Calle Chinchón N°1018 Piso 4, San Isidro
Contacto	A través de la web (www.maerskline.com) / Live Help / Asesores de atención al cliente.
Teléfono	616-0202
Servicios que brindan	Servicios de transporte y logística
Beneficios que brindan	Mayores posibilidades de negociar fletes, acceso a información en tiempo real por temas de cambios, llegadas, adelantes, entre otros.
Documentación que solicita a los exportadores para ser considerados como clientes	Se requiere obtener el certificado de cliente de Maersk ingresando los datos de la empresa Sin embargo se accede a las tarifas planas como la mayoría de los clientes. Con dicho certificado los clientes acceden a información en línea respecto a cotizaciones, naves disponibles, rutas, hacer el booking y tracking de una carga.
Protocolos establecidos de seguridad	No especificado

6.1.3 Hamburg Sud

Nombre	Happag Lloyd
Ubicación	Av. Larco 1301 Of. 1702 Miraflores
Contacto	lim-comexp@hamburgsud.com
Teléfono	6107500
Servicios que brindan	Servicios de transporte y logística
Tiempo de atención	1 a 2 días
Beneficios que brindan	Mayores posibilidades de negociar fletes, acceso a información en tiempo real por temas de cambios, llegadas, adelantes, entre otros.
Documentación que solicita a los exportadores para ser considerados como clientes	▪ Toda solicitud de reservas, itinerarios y tarifas se realiza a través del correo: lim-comexp@hamburgsud.com
Protocolos establecidos de seguridad	No especificado



6.1.4 CMA – CGM

Nombre	CMA – CGM
Ubicación	Calle 41 N° 894 Córpac, San Isidro
Contacto	Luis Llau y Álvaro Martínez – Asesores comerciales carga refrigerada y fresca
Teléfono	611-3400
Servicios que brindan	Servicios de transporte y logística
Tiempo de atención	1 a 2 días
Beneficios que brindan	Clientes con manejo de carga frecuente y facturación, acceden a cuentas con la empresa y sectoristas con atención personalizada
Documentación que solicita a los exportadores para ser considerados como clientes	▪ Enviar vía email los datos de la empresa (RUC, dirección, razón social, contactos, etc) ▪ Llenar y firmar el formato de acuerdo de seguridad (con el membrete de la empresa, firmado y sellado por el representante legal (ver Anexo C).
Protocolos establecidos de seguridad	No especificado



6.1.5 Transcontinental Operador Logístico

Nombre	Transcontinental
Ubicación	Calle Armando Blondet N° 130, San Isidro
Contacto	Alejandro Rottiers – Gerente
Teléfono	611-5000
Servicios que brindan	▪ Servicios de agenciamiento de aduana. ▪ Transporte de carga internacional y nacional.
Tiempo de atención	1 a 2 días
Beneficios que brindan	Clientes con manejo de carga frecuente y facturación, acceden a cuentas con la empresa y sectoristas con atención personalizada
Documentación que solicita a los exportadores para ser considerados como clientes	No se requiere de documentos. Se evalúa al cliente en función del valor de su facturación mensual con la empresa.
Protocolos establecidos de seguridad	No especificado

6.1.6 Antares Agencia de Aduana



Nombre	Antares Agencia de Aduana
Ubicación	Canaval y Moreira N°340 Piso 11, San Isidro
Contacto	Gissela Olórtiga – Coordinadora de Operaciones
Teléfono	2217561 – 266
Servicios que brindan	▪ Asesoría, capacitación y consultoría en legislación aduanera. ▪ Agenciamiento aduanero. ▪ Administración de regímenes aduaneros. ▪ Clasificación arancelaria.
Tiempo de atención	1 a 2 días
Beneficios que brindan	Clientes con manejo de carga frecuente y facturación, acceden a crédito con la empresa y sectoristas con atención personalizada
Documentación que solicita a los exportadores para ser considerados como clientes	No se requiere de documentos. Se evalúa al cliente en función del valor de su facturación mensual con la empresa.
Protocolos establecidos de seguridad	No especificado



6.1.7 Unimar

Nombre	Unimar
Ubicación	Néstor Gambeta N° 5349, Callao
Contacto	Mariela Segura – Asesor comercial
Teléfono	613-6500 Anexo:147
Servicios que brindan	Depósito temporal, aduanero, simple.
Tiempo de atención	1 a 2 días
Beneficios que brindan	Atención personalizada y ágil en sus instalaciones y en todos los canales de atención.
Documentación que solicita a los exportadores para ser considerados como clientes	No solicitan documentos. Sólo se requiere que el cliente acepte las condiciones de tarifas establecidas por el asesor comercial de la empresa.
Protocolos establecidos de seguridad	No especificado



6.1.8 CNC Worldwide Perú

Nombre	CNC Worldwide Perú
Ubicación	Calle Las Camelias 164 of. 202 San Isidro
Contacto	Perla Kang – Gerente Comercial
Teléfono	4226696
Servicios que brindan	Servicios integrales logísticos
Tiempo de atención	4 a 5 días
Beneficios que brindan	Atención y asesoría en operaciones de comercio exterior. Es una empresa americana con 5 años de experiencia en el mercado peruano, tiene gran experiencia en el mercado asiático.
Documentación que solicita a los exportadores para ser considerados como clientes	No solicitan documentos. Sólo se requiere que el cliente acepte las condiciones de tarifas establecidas por el asesor comercial de la empresa.
Protocolos establecidos de seguridad	No especificado

6.2. Estimación de Costos Logísticos hacia los puertos de Korea del Sur

Consideraciones básicas

El proceso logístico de exportación tiene inicio en la salida del producto desde el almacén del exportador, y se extiende hasta su llegada a la ubicación del consumidor final o proveedor. Este proceso para mayor entendimiento de este estudio se ha dividido en tres etapas:

- El proceso logístico en origen, que incluye todas las actividades realizadas hasta dejar el producto en un puerto en el país de origen para ser transportado,
- El proceso logístico en destino, que comprende aquellas acciones realizadas desde el momento que el producto desembarca en un puerto en el país de destino hasta su despacho al consumidor final, y
- El transporte internacional, que vincula los dos procesos antes mencionados por medio de los puertos de salida y entrada.

En los procesos en origen y destino, la elección de los puertos de salida y entrada están condicionados básicamente a la ubicación de los almacenes de exportador e importador, con una notable influencia de las condiciones de estos puertos en una serie de aspectos que definen su conveniencia: infraestructura, servicios, condiciones de negociación, etc. Asimismo, las características del producto (valor, tiempo de vida, requerimientos del cliente, etc.) juegan un papel importante en la elección de una ruta para el transporte internacional (modo, recorrido, etc.). Asimismo, los costos, tiempos y características del servicio de este último y los puertos de salida y entrada son los factores de mayor influencia en la cadena de exportación de un producto, tal y como se observará en el presente apartado.

Costos y tiempos logísticos

A fin de analizar los tiempos y costos logísticos del sector pesca de Korea del Sur, se ha procedido a costear los productos en base a la naturaleza del producto y sus destinos principales. Asimismo, para estimar el cálculo de los costos tanto en origen, el flete y los costos en destino, se ha cotizado con diversas empresas navieras, agentes de aduanas locales y agente de aduanas en destino en función al puerto de destino. De manera que para el costeo se han considerado 3 productos los cuales se exportan como producto congelado, la diferencia básicamente es considerada por el porcentaje de Ad Valorem que se le aplica:

Producto	Clasificación arancelaria	Arancel Ad-Valorem
Pota congelada	0307491020	11%
Anguila	0304690000	0%
Conchas de abanico y langostinos	0307291000 / 0306139000	10%

Cabe señalar, que para la realización del costeo de los productos, se ha considerado el valor del producto por TN y para obtener el peso de un contenedor de 40, se ha obtenido la data del Reporte de Carga Movilizada en Puerto de Uso Público y Privado correspondiente al año 2013 – Tráfico de Carga exportación, tal y como se detalla a continuación:

Terminal	TEU	TN	Peso x Contenedor 20 ³⁸	Peso x Contenedor 40 ³⁹
DP World	503,324	4,029,978	8.01	16.01
Paita	80,120	1,104,430	13.78	20.87

Costeo de productos por vía marítima

En la estructura de costos, tal y como se ha mencionado, se ha considerado la naturaleza del producto, es decir, se ha clasificado al pescado congelado como carga congelada o Reefer.

De esta manera, se presenta a continuación la estructura del cuadro de costos que se utilizará para el desarrollo de este apartado:

Cuadro 6.1: Costos de Carga Congelada o Reefer

CARGA REEFER - 1 x 40 US\$ x TN
Valor de la carga USD
Valor de la carga por tonelada
A. Costos en origen x TN
1. Gastos de Agenciamiento
2. Inland terrestre por contenedor
3. Gastos de Almacenaje y Puerto
4. Servicios de la naviera
B. Flete marítimo x Vía
C. Costos en destino
5. Gastos portuarios
6. Inspección sanitaria
7. Comisión de agente
8. Impuestos
9. Transporte Local
D. Costos Totales US\$ x Ton

³⁸ Peso máximo permitido

³⁹ Peso máximo permitido

6.2.1 Costos en origen

La suma de estos costos está conformado por: gastos de agenciamiento, inland terrestre por contenedor, gastos de almacenaje y puerto, servicios de la naviera. Estos servicios se desarrollan a continuación:

- **Gastos de agenciamiento.**- Para el cálculo de los gastos de aduana se ha realizado la consulta con agentes de aduana que brinden servicios a empresas de este rubro, de lo cual se conoce que estos gastos representan un porcentaje del valor de la carga. Bajo este criterio, se asume que la comisión del agente es el 0.5% del valor FOB de la carga.

Costos de Agenciamiento	0.5 % del valor FOB
-------------------------	---------------------

- **Inland terrestre por contenedor.**- Este concepto incluye el costo aproximado por el transporte terrestre de la carga (1 x 40 dry) desde un punto de Lima al puerto del Callao y Paita. De acuerdo a la consulta realizada con el agente de aduana, quienes también brindan el servicio de transporte local, el costo del servicio es de US\$ 173.00.

Inland terrestre por contenedor	US\$ 173.00
---------------------------------	-------------

- **Gastos de Almacenaje y Puerto:** Bajo este concepto se ha separado los gastos de la siguiente manera:
 - **Gastos de almacenaje y puerto (Callao) de carga general:** Se realizaron consultas con empresas que brinden el servicio de carga y descarga en el terminal, tracción y administrativos. Respecto al cobro por concepto de almacenaje, a las empresas se les brinda la posibilidad de tener entre 10 y 15 días a la carga libre de costos de almacenaje.

Gastos de almacenaje y Puerto Carga General	US\$ 350.33
Embarque vía DP World Callao	US\$ 262.69
Tracción	US\$ 80.77
Gastos Administrativos (2% total facturado por terminal de almacenamiento)	US\$ 6.87
Almacenaje	Promedio 15 días libres

- Gastos de almacenaje y Puerto (Callao y Paita) de carga congelada o refrigerada por contenedor de 40 dry: Los productos que requieren de refrigeración necesitan de otro tipo de acondicionamiento, siendo el contenedor reefer el requerido para el transporte de pescado congelado. En el caso de los productos que requieren cámara de frío y que salen del puerto del Callao, las empresas de almacenaje cobran al igual que en la estructura de gastos de carga general, la carga y descarga por el embarque, tracción, gastos administrativos, adicionalmente a esto, hay un cobro por el manipuleo de los contenedores HC y la recepción del contenedor reefer.

En el caso de los envíos que salen del puerto de Paita, existe un recargo por parte de Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), respecto a los costos de almacenaje. Se realizó la consulta a una empresa que brinda servicios en Paita, donde la facturación por los servicios de carga, descarga, manipuleo, recepción de contenedor reefer es facturado como servicio integral.

Gastos de almacenaje y Puerto Carga Reefer - Callao	US\$ 418.06	Gastos de almacenaje y Puerto Carga Reefer – Paita	US\$ 545.91
Embarque vía DP World Callao	US\$ 235.52	Recargo TPE	US\$ 154.91
Tracción	US\$ 72.41	Servicio Integral	US\$ 331.00
Gastos Administrativos (2% total facturado por terminal de almacenamiento)	US\$ 6.16	Conexión eléctrica	US\$ 60
Manipuleo de contenedor HC	US\$ 18.62		
Recepción de contenedor Reefer	US\$ 85.34		
Almacenaje	Promedio 15 días libres		

- Servicios de la naviera.- Los servicios de la naviera que se transfieren al exportador están conformados por el gateout o retiro de contenedor, despacho del contenedor y despacho documentario. De esta manera se calculó el promedio de costos de diversas navieras, para de esta manera sumarlo al costo en origen, tal y como se detalla a continuación:

Precios locales por Naviera	
Maersk	US\$ 252.00
APL	US\$ 278.00
Hamburg SUD	US\$ 347.00
Hapag Lloyd	US\$ 350.00
Evergreen	US\$ 359.00
MSC	US\$ 364.00
Promedio	US\$ 325.00

6.2.2 Costos en flete

En este punto se ha elaborado una breve descripción de los costos que se añaden tanto a los fletes marítimos como aéreos, los cuales se desarrollan a continuación:

▪ Flete marítimo

En este concepto se va a costear el flete marítimo por destino y vía en función a la naturaleza del producto, para la realización de este estudio se ha cotizado sobre la carga reefer o congelada. Asimismo, dependiendo del commodity, las navieras establecen precios por temporadas.

La estructura de costos del flete marítimo va a depender de la naviera, para efectos de este estudio, mencionaremos aquellos que son similares en definición:

- Basic Ocean Freight (BAS): Es el costo base del transporte marítimo de puerto a puerto
- Bunker Adjustment Factor: Factor que refleja los cambios en el precio del combustible en el mercado mundial.
- Carrier Security Service: Cubre el costo de seguir cumpliendo con los estándares de seguridad impuestos por el International Ship and Port Facility Security (ISPS).
- Terminal Handling Origin: Este servicio cubre el costo del handling por container en el puerto de origen o terminal.
- Terminal Handling Destination: Este servicio cubre el costo del handling por container en el puerto de destino o terminal.
- Panama Canal Charge: Cargo por el paso del buque por el canal de Panamá.

▪ Flete Aéreo

Para el cálculo del flete aéreo, las aerolíneas ofrecen tarifas de carga consolidada de acuerdo al peso de la misma, la naturaleza del producto y su destino. Asimismo, la tarifa va a variar en función a las temporadas altas o bajas de exportación del producto.

En este sentido, para el cálculo del flete se han sumado los siguientes componentes que explicaremos a continuación:

- Rates: Es la tarifa base de la aerolínea sobre el cual se sumaran la comisión del combustible, el uso de aeropuerto y la emisión de la guía aérea.
- Fuel Surcharge: Es un recargo por concepto de combustible. Debido a que los precios de los combustibles van cambiando constantemente, éstos generan un incremento de los costos en la industria del transporte, motivo por el cual, las aerolíneas agregan a su rate este indicador.
- Uso de Aeropuerto: Este concepto es una tasa aeroportuaria que se carga a los despachos de exportación.

- Seguridad: Para las exportaciones a Korea del Sur, la carga es sometida a una verificación o inspección, el cual representa un costo cuando se contrata el servicio de la línea aérea a través de un agente de carga.

6.2.3 Costos en destino

Los gastos en destino se van a diferenciar en función de la naturaleza del producto. Para tal sentido se realizará la descripción de los costos que se deben asumir en destino para la nacionalización de los productos de carga general y carga fresca o refrigerada:

- Gastos portuarios: Este concepto corresponde a los gastos en puerto tales como gastos documentarios, el pago de handling en destino, costos de manipulación del contenedor en el terminal, entre otros.
- Inspección sanitaria.- Costo por realizar la inspección sanitaria del producto de solicitarlo el inspector de aduanas.
- Comisión de agente de aduanas.- Este concepto refiere a la comisión del agente de aduana para proceder con el desaduanaje de la carga en destino
- Impuestos de aduana – duties: Este concepto corresponde a un derecho arancelario que grava la importación de mercancías. Este derecho arancelario es el Ad- Valorem, las cuales son tasas impositivas en función a la partida arancelaria del producto.
- Transporte Local.- Costo por el transporte de la mercancía a un almacén del importador una vez desaduanado el producto.

6.2.4 Costos Totales

Este costo corresponde a la suma de los costos en origen, el flete marítimo o aéreo más los costos en destino para la entrega de la mercancía en la dirección del cliente.

▪ Metodología aplicada para el costeo

El procedimiento del costeo que se desarrollará a continuación, se realizará en función al puerto de origen y destino y también en base a la naturaleza del producto, es decir, las cotizaciones propuestas son para carga refrigerada. Con respecto al valor de la mercancía para efectos del cálculo de una exportación, el costeo se ha desarrollado sobre el valor FOB que se ha asignado a la carga en base al promedio que ingresa por cada puerto (US\$ / TN). De no contar con información respecto a algún determinado puerto de origen, se ha simulado el valor FOB para el cálculo de la estructura de costos.

▪ Vía Marítima - Pescado congelado

Para efectos del costeo de productos del sector pesca, el tipo de contenedor que se ha cotizado es el 40 reefer HC cuyo promedio de peso carga es de 16.83 TN para el puerto del Callao y para el puerto de Paita de 20.87 TN por contenedor. Los principales puertos de origen de esta carga son el Callao y Paita, y el puerto que se ha costeado es el Puerto de Busán.

A continuación se desarrollarán los costos logísticos y los tiempos de tránsito en la exportación de cuatro productos: Pota congelada, Anguila, Conchas de abanico y langostino.

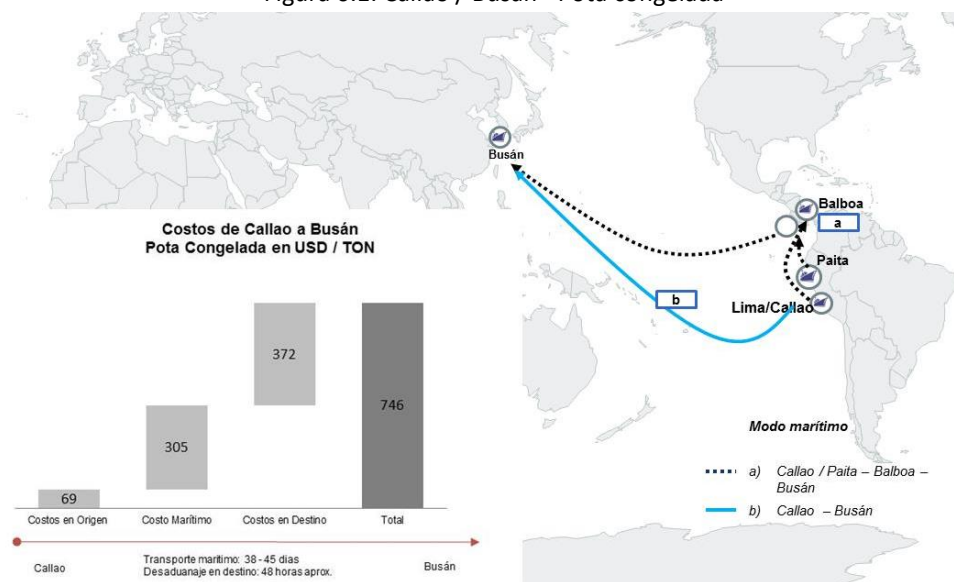
Costeo de Exportaciones al Puerto de Busán

Pota Congelada

Desde el Puerto del Callao: El valor FOB promedio que se ha considerado para el cálculo de los costos es de US\$ 2,319 por TN. El tiempo de tránsito para llegar a destino es de 38 a 45 días, tal como se puede apreciar en la siguiente gráfica, las naves utilizando dos rutas, la primera a través de Balboa y la segunda es llegando al puerto de destino vía directa.

Los costos en destino son los que tiene mayor representatividad, siendo los impuestos los de mayor participación, la pota congelada paga un impuesto del 11% de advalorem.

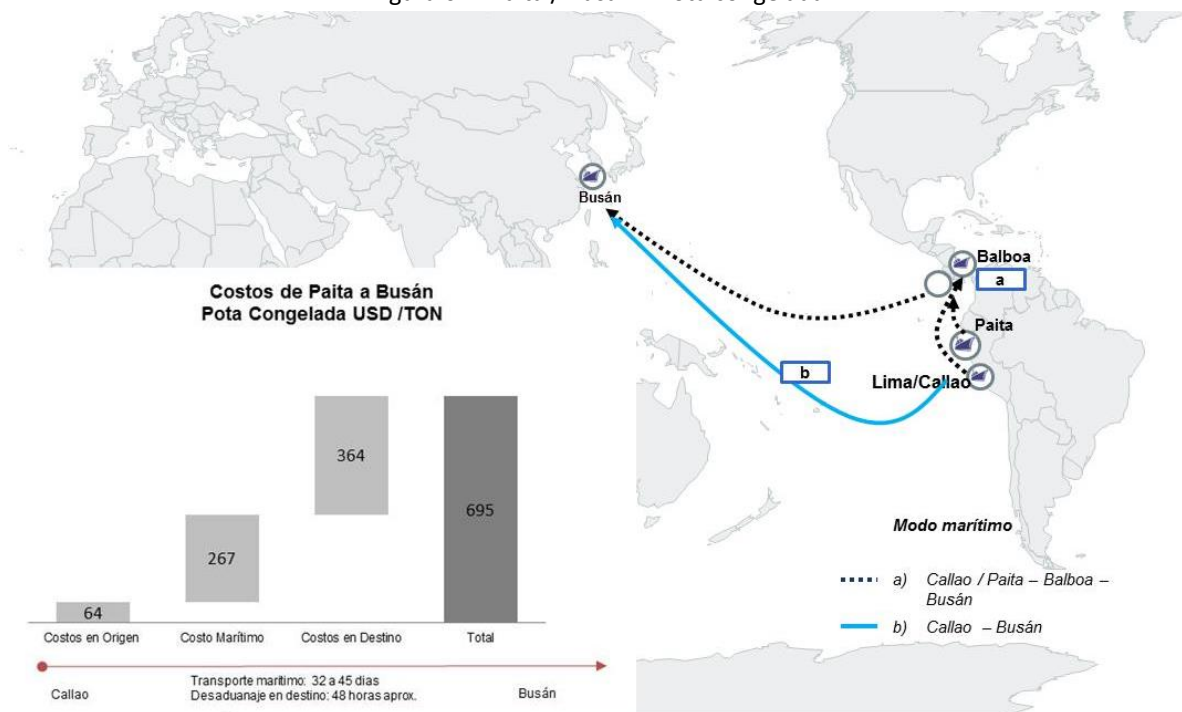
Figura 6.1: Callao / Busán - Pota congelada



Elaboración: Propia

Desde el puerto de Paíta: El tiempo de tránsito para llegar a destino es de 32 a 45 días aproximadamente, tal como se puede apreciar en la siguiente gráfica, las naves utilizan la ruta Paíta – Balboa – Busán. Los costos en destino siguen teniendo mayor representación en el costeo, debido a que el advalorem es del 11% sobre la base imponible.

Figura 6.2: Paita / Busán – Pota congelada



Elaboración: Propia

Exportación de Anguila

Desde el puerto del Callao: El valor FOB promedio que se ha considerado para simular los costos de exportación es de US\$ 5,924 por TN. El tiempo de tránsito para llegar a destino es de 32 a 45 días. Para este producto, el ad valorem que se aplica para el costeo es del 0%, esto debido a los beneficios arancelarios que tiene Perú a raíz del Acuerdo Comercial Perú- Korea.

Figura 6.3: Callao / Busán – Anguila congelada



Elaboración: Propia

Desde el puerto de Paíta: El tiempo de tránsito para llegar a destino es de 32 a 45 días aproximadamente, tal como se puede apreciar en la siguiente gráfica, las naves siguen la ruta directa para llegar a Busán.

El arancel de este producto como se ha mencionado previamente es del 0%. Con lo cual, el costo del flete es el que tiene mayor participación dentro de los costos totales de exportación de este producto.

Figura 6.4: Paíta / Busán – Anguila Congelada



Elaboración: Propia

Exportación de conchas de abanico y langostinos

Desde el puerto del Callao: El valor FOB que se ha considerado para realizar la simulación de los costos de exportación de este producto es de US\$ 8,595 por TN. El tiempo de tránsito para llegar a Busán es de 32 a 45 días.

En el caso de este producto, aplicando el beneficio arancelario que tiene debido al Acuerdo Comercial que se mantiene con Korea del Sur, el ad valorem que se aplica es de 10%, debido a esto es que los impuestos son los que van a encarecer los costos de exportación.

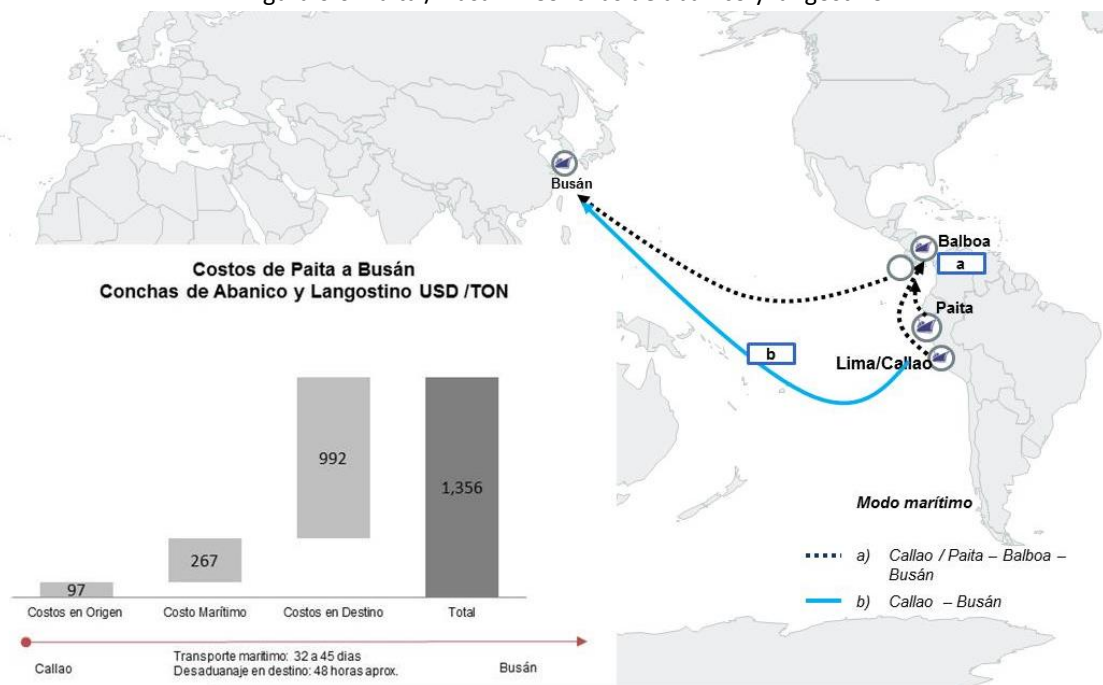
Figura 6.5: Callao / Busán – Conchas de abanico y langostino



Elaboración: Propia

Desde el puerto de Paita: Los tiempos de tránsito para llegar a Busán es de 31 a 45 días, la única ruta existente es vía Balboa, y los costos en destino son los que van a tener la mayor representación dentro del costeo, debido al pago del ad valorem que se realiza en destino el cual representa el 10% de la base imponible.

Figura 6.6: Paita / Busán – Conchas de abanico y langostino



Elaboración: Propia

Cuadro 6.3: Resumen costos DDP - Pescado congelado

PUERTO DE ORIGEN	CALLAO			PAITA		
PUERTO DE DESTINO	POTA	ANGUILA	CONCHAS DE ABANICO Y LANGOSTINOS	POTA	ANGUILA	CONCHAS DE ABANICO Y LANGOSTINOS
Valor de la carga USD x Contenedor	37,135	94,864	137,636	48,398	123,634	179,378
Valor de la carga por tonelada	2,319	5,924	8,595	2,319	5,924	8,595
A. Costos en origen USD x TN	69	87	100	64	83	97
Total costos de origen	1,102	1,390	1,604	1,286	1,662	1,941
1. Gastos de Agenciamiento	186	474	688	242	618	897
2. Inland terrestre por contenedor	173	173	173	173	173	173
3. Gastos de Almacenaje y Puerto	418	418	418	546	546	546
4. Servicios de la naviera	325	325	325	325	325	325
B. Flete marítimo x Vía x TN	305	305	305	267	267	267
C. Total costos en destino USD X TN	372	84	974	364	67	992
Total costos en destino	5,961	1,340	15,591	7,276	1,340	19,835
Gastos portuarios	610	610	610	610	610	610
Inspección sanitaria	100	100	100	100	100	100
Comisión de agente	230	230	230	230	230	230
Impuestos	4,621	0	14,251	5,936	0	18,495
Transporte local	400	400	400	400	400	400
D. Costos Totales USD X TON	746	475	1,378	695	417	1,356

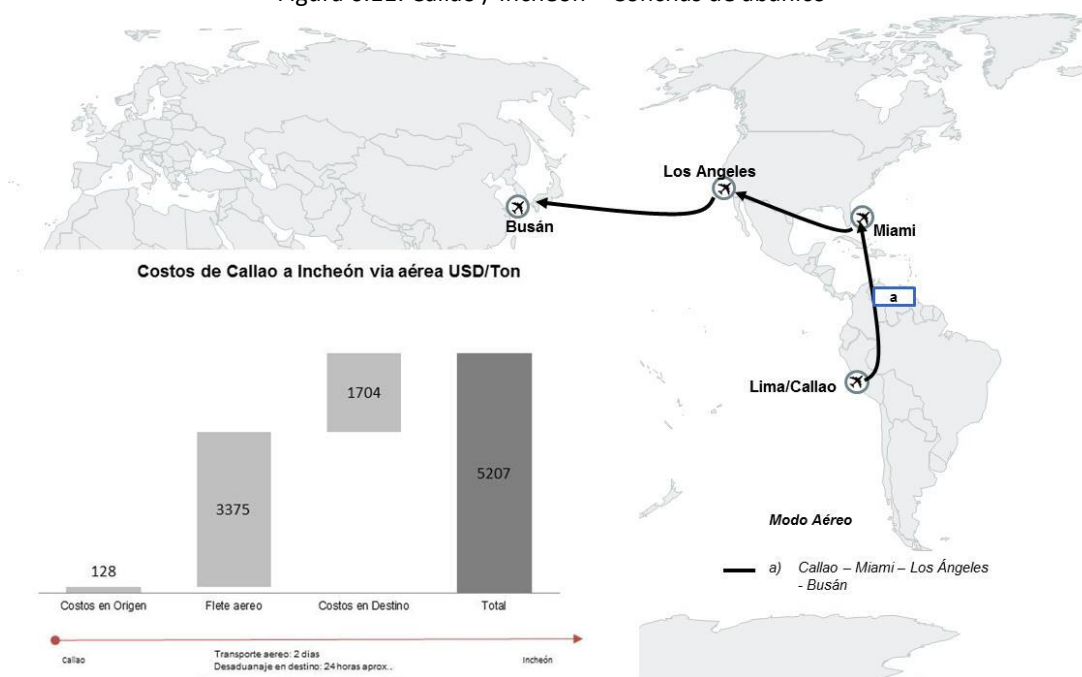
Elaboración: Propia

- **Vía Aérea – Pescado congelado**

En el modo aéreo las operaciones tienen inicio en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. La ruta para llegar hacia este destino es Callao – Miami – Los Ángeles – Busán. El tiempo de tránsito es de

2 días para llegar a su destino final y el tiempo de desaduanaje en destino es de 24 horas aproximadamente. La carga, al igual que el transporte marítimo, puede estar sujeta a inspección sanitaria por parte de Aduanas, el cual tiene un costo de US\$ 100 dólares. Para realizar una simulación en el costeo, se ha considerado a las conchas de abanico como productos, el cual tiene un valor de US\$ 10,166 por TN. El factor que tiene mayor participación es el flete, cuyo costo es de US\$ 3,375 por TN.

Figura 6.11: Callao / Incheón – Conchas de abanico



Elaboración: Propia

Cuadro 6.5: Resumen costos DDP – Conchas de abanico

AEROPUERTO DE ORIGEN	Callao
AEROPUERTO DE DESTINO	Incheón
Valor de la carga USD / TN	10,166
A. Costos en origen	128
1. Gastos de agenciamiento	51
2. Inland terrestre	77
B. Flete aéreo	3,375
C. Costos en destino	1,704
3. Inspección sanitaria	100
4. Comisión de agente	100
5. Duty	1,354
6. Local Transport	150
D. Costos Totales USD / TN	5,207

VIII.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- La calidad sanitaria de las importaciones de alimentos es un aspecto clave para la administración coreana, el fortalecimiento del ahora Ministerio de Seguridad Alimentaria y

Farmacéutica (MFDS) así lo demuestra. Los requisitos sanitarios y los procedimientos de revisión se encuentran bien definidos en las leyes correspondientes (Tratado de Sanidad Alimentaria, Código Alimentario y Código de Aditivos para Alimentos).

- La papa es, de lejos, el principal producto pesquero exportado a Korea del Sur. El resto de productos se comercializa en volúmenes mucho más pequeños o de manera mucho más irregular. En el caso de los filetes de anguila congelada, los envíos a Korea del Sur representan casi la cuarta parte (22%) de los envíos peruanos al mundo. Por otro lado, productos como el langostino o las conchas de abanico han empezado a ser exportados al país asiático durante los últimos 2 años y, dados los volúmenes producidos a nivel mundial, podrían ser productos prometedores.
- La conectividad existente entre Perú y Korea del Sur por la vía marítima está básicamente relacionada con las rutas que salen del puerto del Callao o Paita y se dirigen a Balboa – Busán o por la vía directa. En lo que respecta a la conectividad aérea, la ruta para llegar a este destino es Callao – Miami – Los Angeles – Incheon.
- En el caso de los costos en origen, el exportador está en la capacidad de manejar dichas variables, tales como la comisión por el agente de aduanas mediante un contrato a un año o mediano plazo con su operador logístico o agente de aduana, de la misma manera con el transporte local y el servicio de los almacenes aduaneros.
- El factor flete varía en función al tiempo de tránsito que ofrecen las navieras, las frecuencias, espacios en las navieras, temporadas altas de un determinado producto, entre otros. Adicionalmente, de las consultas realizadas, se pudo observar que cuando no se es cliente preferencial de las navieras es complicado encontrar espacios disponibles dado que éstas suelen primero comprometer su capacidad con empresas grandes. Este tipo de situaciones también dificulta el costeo porque una vez que las navieras tienen su capacidad llena es muy difícil conseguir información sobre tarifas.
- En lo que respecta a los gastos en destino, existe una alta probabilidad de que los productos tengan control sanitario por parte de la aduana coreana, con lo cual, la carga debe de contar con todos los requisitos necesarios de rotulado y certificaciones para que sean beneficiados con la aplicación de porcentajes de ad valorem de acuerdo a la partida del producto acorde con el acuerdo comercial entre Perú y Korea

VIII.- ANEXOS

ANEXO A - Formato MSC

**FICHA DE VERIFICACION DE CLIENTES**
(A ser actualizada cada dos años)

Para ser llenado por el cliente

DATOS DEL CLIENTE**Generales**

Razón social :

Nro. de RUC :

Dirección :

Teléfonos :

Fax :

E-mail :

Representante legal :

Rubro de la empresa :

Tiempo en el mercado :

Persona de contacto comercial :

Cargo :

E-mail :

Teléfono del contacto

Certificado BASC

Si

☐

No

☐

Fecha de vencimiento del certificado:

Referencias Bancarias

_____	_____	_____	_____
Banco	Nro. de cuenta	Sectorista	Teléfono
_____	_____	_____	_____
Banco	Nro. de cuenta	Sectorista	Teléfono

Para ser llenado por MSC

VERIFICACION DE DATOS

La empresa se encuentra registrada en el directorio telefónico:

SI ☐NO ☐

El número de teléfono proporcionado existe:

SI ☐NO ☐

Las referencias bancarias proporcionadas son correctas:

SI ☐NO ☐

Vigencia de datos en SUNAT (vigencia de RUC):

SI ☐NO ☐

Verificación del estado de la empresa en Infocorp:

SI ☐NO ☐

Aparece en la Lista Clinton

SI ☐NO ☐**Observaciones:**

Tráfico :**Persona que verificó:**

Nombre : Ricardo Arias

Cargo / Departamento : Exports Sales Executive / Comercial

Firma :

Fecha :

ACUERDO DE SEGURIDAD

Por el presente documento, CMA CGM PERU S.A.C Y XXXXXXXX acuerdan establecer procedimientos seguros en las actividades que desarrollan como integrantes de la cadena logística del comercio exterior. En este afán CMA CGM PERU S.A.C ha implementado el Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC, previniendo y evitando de esta manera, que sus clientes y personal en general, puedan ser involucrados en actividades de tráfico ilícito de drogas, bioterrorismo y delitos conexos. Por su parte XXXXXXXXXXXXXXXXXX se compromete a establecer los controles de seguridad necesarios en los procedimientos a seguir por el producto a exportar.

CMA CGM PERU S.A.C.

(Sello y Firma)

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXX

(Sello y Firma)

ANEXO C - Costos de Fletes por navieras

En este anexo se detallan los costos de flete del pescado congelado con puertos de origen Callao y Paita con destino a Busán

Producto: Pescado congelado

Costo del flete de Callao al puerto de Busán / Contenedor de 40 Reefer

Puerto de origen: Callao	Puerto de destino: Busán			
		Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA-CGM	Maersk
Naviera	Happag Lloyd			
Flete USD	4,116	3,811	3,800	7,784
Tiempo de tránsito	45	40	38	41
Frecuencia	semanal	semanal	semanal	semanal
Vía	Balboa, Panamá	Directo	Directo	Balboa, Panamá

Costo de Paita al puertos de Busán / Contenedor de 40 Reefer

Puerto de origen: Paita	Puerto de destino: Busán			
		Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA-CGM	Maersk
Naviera	Happag Lloyd			
Flete USD	4,116	4,811		7,784
Tiempo de tránsito	45	32	No llega a este destino desde Paita	41
Frecuencia	semanal	semanal		semanal
Vía	Balboa, Panamá	Balboa, Panamá		Balboa, Panamá