

SERVICIOS AL
EXPORTADOR

información

2014

Perfil Logístico de productos pesqueros a Taiwán



prom
perú

INDICE

1.	INFORMACION GENERAL	4
1.1.	Datos Económicos	5
2.	EXPORTACIONES PERUANAS DE PRODUCTOS PESQUEROS	7
2.1.	Principales Exportaciones Peruanas de Productos Pesqueros al Mundo	7
2.2.	Participación de los Principales Países Importadores de Productos Pesqueros Peruanos	9
2.3.	Principales Zonas y Temporadas de Captura de los Productos Pesqueros Priorizados en el Perú	9
3.	INTERCAMBIO COMERCIAL PERU – TAIWAN	11
3.1.	- Principales Productos Peruanos Exportados a Taiwán.....	11
3.2.	Productos Pesqueros Exportados de Perú a Taiwán	13
3.3.	Participación Perú en las Importaciones de Productos Pesqueros a Taiwán	13
3.4.	Principales Productos Hidrobiológicos Exportados de Perú a Taiwán ...	13
3.5.	Correlación entre Partidas Arancelarias de los Productos Priorizados entre Perú y Taiwán	14
3.6.	Estacionalidad de los Productos Priorizados	16
4.	REGULACIONES Y PROCEDIMIENTOS DE INGRESO	17
4.1.	Instituciones para Tramitaciones	17
4.2.	Estructura Arancelaria	18
4.3.	Situación Arancelaria.....	18
4.3.1.	Preferencias Otorgadas al Perú.....	18
4.3.2.	Países con Ventajas Arancelarias	19
4.4.	Impuesto de Importación	21
4.5.	Proceso de Importación.....	21
4.6.	Requisitos Sanitarios	24
4.7.	Estándares Generales de los Alimentos	25
4.8.	Estándares Sanitarios de Alimentos Congelados	26
4.9.	Estándares Sanitarios para Animales Acuáticos.....	27
4.10.	Otros Reglamentos.....	27
5.	LOGÍSTICA DE EXPORTACIONES PERUANAS A TAIWAN PRODUCTOS SELECCIONADOS.....	28
5.1.	El Desempeño Logístico del Perú y Taiwán en el Contexto Mundial.....	28
5.2.	Metodología Utilizada para la Selección de Cadenas de DFI e INCOTERMS 2010.....	30
5.3.	INCOTERMS 2010 como Cadena de Costos Logísticos	31
5.4.	Estructura de Costos Logísticos según INCOTERMS 2010.....	37

5.5. Infraestructura de Puertos en Taiwán	38
5.6. Rutas Marítimas vía Iquique, Arica, Matarani, Callao y Paita con Destino Keelung , Kaohsiung, Taichung	40
5.7. Evaluación de Cadenas de DFI de Acuerdo a Incoterms 2010	58
5.8. Variables de Costo y Tiempo	58
5.9. Evaluación de la Variable Calidad	58
5.10. Consideraciones Logísticas por Incoterm	59
5.11. Matrices de Costos Logísticos por Puerto de Embarque: Paita, Callao, Matarani, Arica	61
5.12. Proveedores de Servicios	67
5.13. Listas De Verificación de Elección de Cadenas de DFI	71
5.14. Listas de Verificación de Documentos de Exportación a Taiwán	75

1. INFORMACION GENERAL

Las relaciones de la República Popular China (en adelante China) con la República China de Taiwán (Taiwán), que nace a finales de la Segunda Guerra Mundial como consecuencia de la guerra civil que tenía a los bandos liderados por Mao Tse Tung y Chiang Kai Shek enfrentados, han tenido como característica la tensión entre estos países por la decisión de China de considerar a Taiwán como una “provincia rebelde” y la actitud taiwanesa de considerarse un país independiente amparada en los intereses geopolíticos de Estados Unidos en Asia.

Es así que China enfrenta un gran dilema en su relación con Taiwán y elabora una difícil estrategia de reunificación. Su carácter dual apunta, por una parte, a ofrecer cierto grado de autonomía a través de la fórmula “un país, dos sistemas”, similar a lo ofrecido a Hong Kong y por la otra, a amenazar con el uso de la fuerza ante cualquier intento de declarar la independencia. Para tener éxito en dicha estrategia debe inducir a las autoridades de Taiwán a involucrarse en un proceso de negociación con plazos definidos y en el cual no se reconozca de manera explícita la existencia de Taiwán como un Estado distinto; por otra parte, debe hacer creíble la amenaza militar, es decir, demostrar su capacidad y voluntad de invadir la isla en el caso de que esto sea necesario.

Los dos elementos de esta estrategia enfrentan enormes dificultades a lo que debemos sumar el rol preponderante de Estados Unidos en la región y su capacidad de activar o desactivar el conflicto a través de múltiples medios (venta de armamento, apoyo político, etcétera).

Según Sergio M. Casarín y Carlos Juan Moneta en su libro *China y América Latina: Nuevos enfoques sobre cooperación y desarrollo, ¿una segunda ruta de la seda?*: “El interés de China apunta a volcar estas energías en su propio desarrollo económico y no en el escalamiento de un conflicto con resultados impredecibles, que pueden llegar incluso a la guerra y a un conflicto abierto con Estados Unidos. Sin embargo una eventual independencia de Taiwán dejaría muy pocas alternativas a China, ya que el proyecto de unificación nacional es un elemento fundamental en los esfuerzos de legitimación del régimen dirigido por el Partido Comunista Chino.

La Constitución de La República Popular China establece la importancia de la unidad nacional en forma clara y señala el valor de la unidad nacional a través de frases tales como: “Taiwán es parte del sagrado territorio de la República Popular China”. China define a Taiwán como una provincia rebelde ocupada desde 1949 por las fuerzas del Kuomintang.”

Desde 2008 el presidente taiwanés Ma Ying-Jeou, reelegido en 2012, se ha ocupado en mejorar las relaciones entre China y Taiwán logrando notables mejoras. El comercio bilateral se ha duplicado manteniendo Taiwán una balanza comercial positiva en su intercambio con China.

No obstante, la unificación no parecería fácil ni cercana. El 80 por ciento de los ciudadanos de Taiwán todavía prefiere mantenerse independiente del gobierno comunista chino, lo cual no es sorprendente. Pese a su milagro económico, la República Popular China aún está lejos de ser una democracia, como lo es Taiwán. El sistema de partido único, con el que la elite china defiende su posición de poder, es absolutamente incompatible con la democracia. No se respetan los derechos humanos ni las libertades civiles y políticas esenciales de los ciudadanos. En Taiwán, en cambio, se respira un ambiente de libertad que sus habitantes no desean perder.” Según el diario la Nación de Argentina¹

Los exportadores e investigadores encuentran mucha incertidumbre al investigar el ingreso al mercado Taiwanés, puesto que dependiendo de la fuente las estadísticas indican a Taiwán como: China – Taiwán, Taiwán China, provincia china de Taiwán, Republica de China, República Democrática China, Taiwán – Formosa, Taipéi Chino lo cual genera una distorsión en la administración de los datos estadísticos.

1.1. Datos Económicos

Taiwán es una economía capitalista con un sistema democrático similar al de los países de la OCDE. Sus exportaciones principales son equipos electrónicos, maquinaria y petroquímicos. El gran grado de apertura de su economía expone a Taiwán a los cambios en la economía internacional. La baja tasa de natalidad y la velocidad del envejecimiento de la población también generan problemas a Taiwán y plantean interrogantes sobre la utilidad de su mayor vinculación con China.

En 2010 los representantes de Taiwán firmaron el Acuerdo Marco de Cooperación Económica con China y en 2013 firmaron un Acuerdo de Libre Comercio con Nueva Zelanda, el primer acuerdo de este tipo con un país con el cual Taiwán no tiene relaciones económicas. A partir del 2006 Taiwán redujo los requisitos a los inversionistas chinos y así aseguro ser el principal inversor extranjero en China.

La balanza comercial de Taiwán presenta un importante superávit y sus reservas internacionales son las sextas más grandes del mundo, solo después de China, Japón, Arabia Saudita, Rusia y Suiza.

El PBI Taiwanés ocupa el puesto 21 a nivel mundial, entre las principales actividades económicas de Taiwán tenemos a la agricultura, con productos como: el arroz, las verduras, las frutas, el té, las flores; cerdos y aves de corral; y a la industria con: electrónica, comunicaciones y tecnología de la información, los productos de refinación

¹ Histórico avance en la relación China-Taiwan. Martes 25 de febrero de 2014, <http://www.lanacion.com.ar/1667027-historico-avance-en-la-relacion-china-taiwan>

de petróleo, productos químicos, textiles, maquinaria, procesamiento de alimentos, vehículos, productos de consumo y productos farmacéuticos.

Tabla N°01

Indicadores Económicos de Taiwán

Indicadores Económicos	Valor – Año
PBI	- USD 926,4 mil millones - 2013 - USD 906,6 mil millones - 2012 - USD 894,7 mil millones - 2011
PIB - Tasa de crecimiento real	2,2% - 2013 est.
PIB - per cápita (PPA)	USD 39.600 - 2013 est.
Exportaciones	USD 305,8 mil millones - 2013 est.

Fuente: CIA World Factbook

Elaboración: Propia

Taiwán se encuentra en el puesto 20 como país exportador y tiene dentro de sus principales productos exportados: productos electrónicos, paneles planos, maquinaria; metales; textiles, plásticos, productos químicos, medición e instrumentos ópticos y fotográficos médicos; y tiene como principales mercados de destino a China, Hong Kong, Estados Unidos, Japón y Singapur.

Políticas Comerciales de Taiwán

La dirección de las políticas comerciales corresponde al Ministerio de Asuntos Económicos. La coordinación de la política en el alto nivel la ejerce el Comité de Estrategia Económica y Comercial Global, presidido por el Primer Ministro.

En general la política comercial de Taiwán se orienta a intensificar su integración en la economía mundial gracias a su participación activa en la OMC de la que es miembro desde 2002 y al incremento de los acuerdos de integración económica.

Los ingresos por cobro de impuestos de importación representan alrededor del 5% de los ingresos fiscales y es el principal instrumento de política comercial de Taiwán.

El arancel de Taiwán está organizado por derechos Ad-Valorem, derechos específicos y derechos alternativos. En 2013 el impuesto Ad-Valorem significó el 98,2% del total de

líneas arancelaria. Quedan 150 bandas arancelarias; 86 tipos Ad-Valorem; 16 específicos; y 48 alternativos.

2. EXPORTACIONES PERUANAS DE PRODUCTOS PESQUEROS

El comportamiento de las exportaciones peruanas de hidrobiológicos ha tenido un ritmo de crecimiento muy alto mostrado por su variación de más de 100% entre el 2009 y 2013. Este incremento se ha debido a las inversiones de empresarios privados quienes han utilizado los beneficios de los acuerdo comerciales (ya sean TLC o ACE) que se han firmado en los últimos años con Estados Unidos, China, Canadá, la Unión Europea, entre otros.

2.1. Principales Exportaciones Peruanas de Productos Pesqueros al Mundo

El Perú en el 2013 ha exportado al mundo productos hidrobiológicos que se encuentran en más de 100 partidas arancelarias a más de 100 países, los cinco primeros países de destino de las exportaciones peruanas son Estados Unidos, China, España, Francia y Tailandia, estos cinco países participan con el 59% de los envíos.

Destacan productos como las vieiras congeladas, secas, saladas 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 (0307.29.10.00) y Jibias y globitos; calamares y potas 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. (0307.49.00.00) dentro de este importante grupo de productos, resaltan las anchoas enteras o en trozos; han tenido un crecimiento de 161.71%, 155.06% y 67.50% respectivamente.

Tabla N° 02

Principales Exportaciones Peruanas de Productos Pesqueros al Mundo - Miles de Dólares

Partida Arancelaria	Descripción Arancelaria	2010	2011	2012	2013	Var % 2013 -2012	Part. % 2013
0307.49.00.00	Jibias (<i>Sepia offi cinalis</i> , <i>Rossia macrosoma</i>) y globitos (<i>Sepiola</i> spp.); calamares y potas (<i>Ommastrephes</i> spp., <i>Loligo</i> spp., <i>Nototodarus</i> spp., <i>Sepioteuthis</i> spp.) congelados, secos, salados o en salmuera; ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets», aptos para la alimentación humana.	159,168.30	230,751.27	238,070.88	263,194.22	10.5	24.7
0307.29.10.00	Veneras (<i>vieiras</i> , <i>concha de abanico</i>) congeladas, secas, saladas o en salmuera; ahumadas, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets», aptos para la alimentación humana.	113,187.04	135,542.44	75,379.31	158,534.84	110.3	14.9
1605.54.00.00	Jibias (<i>sepias</i>) y calamares preparados o conservados.		185.60	159,120.86	132,846.23	-16.5	12.
0306.17.13.00	Langostinos (Géneros de la familia <i>Penaeidae</i>) congelados y colas con caparazón, sin cocer en agua o vapor.		21.57	52,060.73	82,707.11	58.9	7.8
1212.29.00.00	Algas frescas, refrigeradas, congeladas o secas, incluso pulverizadas, no aptas para el consumo humano.		153.00	23,369.15	36,591.75	56.6	3.4
0304.89.00.00	Los demás filetes congelados de los demás pescados.		300.10	42,809.30	32,941.61	-23.1	3.1
0303.89.00.00	Pescado congelado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04. Los demás pescados, excepto los hígados, huevas y lechas. Los demás.		0.00	25,829.43	30,824.82	19.3	2.9
1604.16.00.00	Anchoas enteras o en trozos	21,204.31	22,426.67	30,910.74	30,401.09	-1.7	2.8
0306.17.11.00	Langostinos (Géneros de la familia <i>Penaeidae</i>) congelados y enteros.		462.76	20,063.95	26,366.23	31.4	2.5
0306.17.12.00	Langostinos (Géneros de la familia <i>Penaeidae</i>) congelados y colas sin caparazón.		317.44	19,714.35	19,895.25	0.9	1.9
Otros (130)		356,908.6	661,201.2	353,536.5	252,695.9	-244.1	24.0
Total		650,468.26	1,051,362.06	1,040,865.18	1,066,999.09	2.5	100.0

Fuente: SUNAT

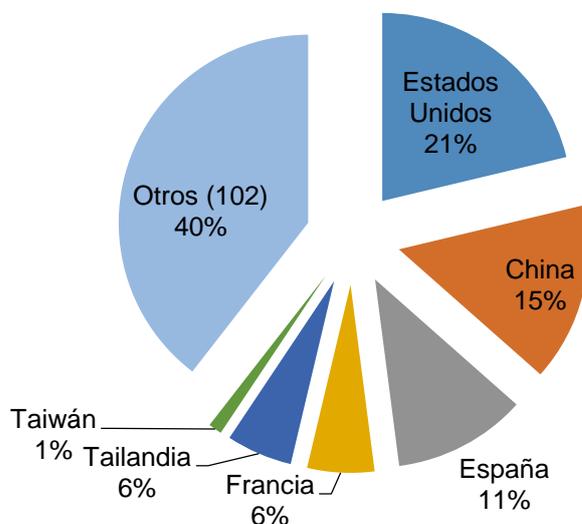
Elaboración: Propia

2.2. Participación de los Principales Países Importadores de Productos Pesqueros Peruanos

No obstante el crecimiento indicado, el Perú aún no se presenta como un proveedor importante para Taiwán pues solamente el 1% de las exportaciones peruanas se dirigen a este país teniendo la preferencia Estados Unidos, China, Francia y España.

Gráfico N°01

Participación de Principales Países Importadores en las Exportaciones Peruanas



Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

La situación geográfica y los medios logísticos marítimos de Estados Unidos, Francia y España son elementos que aportan competitividad al suministro de bienes por esta vía. Cabe mencionar que el transporte por vía aérea de los productos priorizados en este estudio (ver Tabla N°03) no es económicamente viable. Estas especies no son comercializadas por vía aérea por su reducido valor EXW y por el costo del manejo de la cadena de frío desde el local del exportador hasta los almacenes del importador; es imprescindible lograr economías de escala usando el transporte marítimo con contenedores refrigerados.

2.3. Principales Zonas y Temporadas de Captura de los Productos Pesqueros Priorizados en el Perú

Según la priorización realizada por PROMPERU, hemos notado que todos los productos priorizados, excepto las ovas de pescado volador, los locos y caracoles de mar, pueden ser capturados en la mayor parte del litoral peruano, casi todo el año como se puede notar en la tabla siguiente.

Tabla N° 03
Principales Zonas y Temporadas de Captura de los Productos Pesqueros
Priorizados

Partida Arancelaria	Descripción Arancelaria	Producto	Temporadas de Captura	Principales Zonas de Captura
0307.99.40.00	Caracoles de mar, congelados, secos, salados o en salmuera; ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets», aptos para la alimentación humana.	Caracoles de Mar	Todo el año	Costa Central
0307.99.20.00	Los demás Chanque (locos) (Concholepas concholepas) congelados, secos, salados o en salmuera; ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets» de moluscos, aptos para la alimentación humana.	Locos (Concholepas concholepas)	Enero - marzo; julio - setiembre	Parte de la Costa Norte y toda la Costa Centro y Sur.
1605.59.10.00	Locos y machas preparados o conservados.			
0303.90.00.00	Hígados, huevas y lechas congeladas	Ovas de pez volador	Noviembre - Febrero	Costa Central y Sur
0305.20.00.00	Hígados, huevas y lechas, de pescado, secos, ahumados, salados o en salmuera.			
0307.49.00.00	Las demás Jibias (<i>Sepia officinalis</i> , <i>Rossia macrosoma</i>) y globitos (<i>Sepiola</i> spp.); calamares y potas (<i>Ommastrephes</i> spp., <i>Loligo</i> spp., <i>Nototodarus</i> spp., <i>Sepioteuthis</i> spp.), frescos o refrigerados.	Pota	Todo el año	Todo el Litoral
1605.54.00.00	Jibias (sepias) y calamares preparados o conservados.			
0307.29.10.00	Veneras (vieiras, concha de abanico) congelados, secos, salados o en salmuera; ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets», aptos para la alimentación humana	Vieiras, concha de abanico	Todo el año	Parte de la Costa Norte y toda la Costa Centro y Sur.

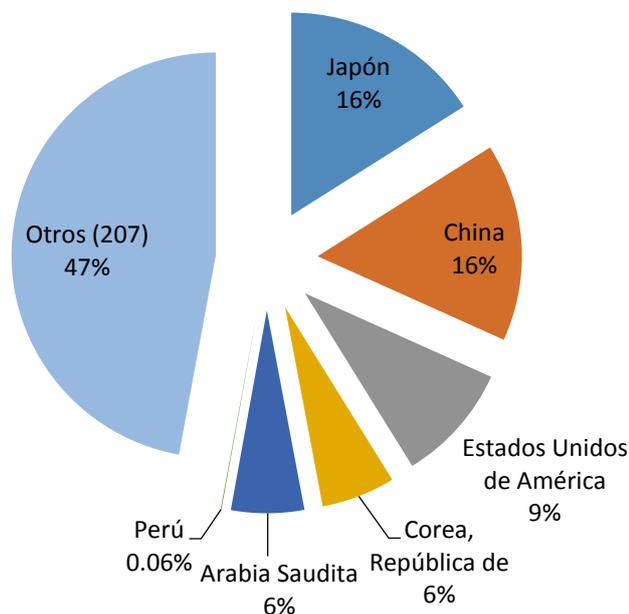
Fuente: Ministerio de la Producción, IMARPE
 Elaboración: Propia

3. INTERCAMBIO COMERCIAL PERU – TAIWAN

En el 2013, Taiwán importó casi 270 mil millones de dólares, cifra que lo sitúa en el puesto 18 de los principales importadores del mundo, siendo el mercado de destino de más de 200 países. Los cinco principales países proveedores de Taiwán participan con el 53% de las importaciones, a los que exporta productos como: productos electrónicos, maquinaria, petróleo crudo, instrumentos de precisión, productos químicos orgánicos y metales.

Gráfico N° 02

Principales Países Proveedores de Taiwán



Fuente: Bureau of Foreign Trade
Elaboración: Propia

3.1. - Principales Productos Peruanos Exportados a Taiwán

Taiwán se encuentra ubicado en el puesto 15 como mercado de destino de las exportaciones peruanas, entre productos tradicionales y no tradicionales donde el Perú exporta más de 200 millones de dólares.

Los productos peruanos exportados corresponden a 155 partidas arancelarias, 25 partidas más que en el 2012, que fueron exportados por más de 200 empresas en el 2013 y 196 empresas en el 2012.

Tabla N° 04
Principales Productos Peruanos Exportados a Taiwán
Miles de Dólares

N	Partida Arancelaria	Descripción Arancelaria	2012	2013	Var. 13 - 12
1	7403.11.00.00	Cátodos y secciones de cátodos de cobre refinado	114,779.74	45,987.40	-59.9%
2	2301.20.11.00	Con un contenido de grasa superior a 2% en peso	72,580.12	28,379.33	-60.9%
3	2710.12.19.00	Gasolinas sin tetraetilo de plomo, para los demás motores de vehículos automóviles		28,146.74	-
4	7901.11.00.00	Cinc sin alear, con un contenido de cinc superior o igual al 99,99% en peso	928.99	27,214.40	2,829.5%
5	2603.00.00.00	Minerales de cobre y sus concentrados	25,367.01	26,015.71	2.6%
6	7408.11.00.00	Alambre de cobre refinado con la mayor dimensión de la sección transversal superior a 6 mm	7,428.66	11,496.69	54.8%
7	7407.10.00.00	Barras y perfiles de cobre refinado	5,535.17	8,856.66	60.0%
8	0806.10.00.00	Uvas frescas	3,647.14	5,734.80	57.2%
9	7409.19.00.00	Las demás chapas y tiras de cobre refinado, de espesor superior a 0,15 mm	2,746.37	4,790.45	74.4%
10	2817.00.10.00	Óxido de cinc (blanco o flor de cinc)	1,847.52	3,211.26	73.8%

Fuente: SUNAT

Elaboración: Propia

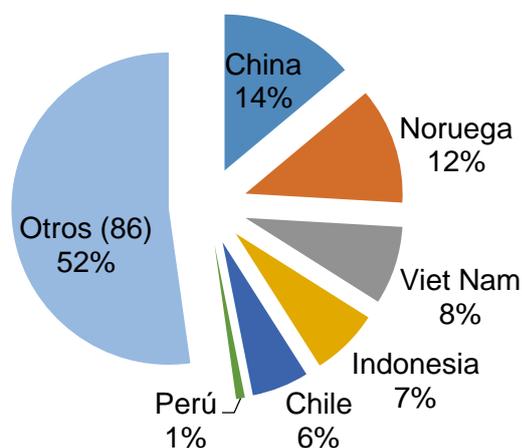
3.2. Productos Pesqueros Exportados de Perú a Taiwán

3.3. Participación Perú en las Importaciones de Productos Pesqueros a Taiwán

El Perú se encuentra en el puesto 18 como proveedor de productos hidrobiológicos a Taiwán de más de 90 países. Los principales países importadores de productos hidrobiológicos a Taiwán son China; que exporta abalones (*Haliotidae*), vieiras congeladas, calamares y jibias congeladas, camarones congelados. A China le sigue Noruega; que envía salmones, truchas y caballa; y Vietnam que exporta camarones y gambas.

Gráfico N° 03

Principales Países Proveedores de Taiwán



Fuente: Bureau of Foreign Trade
Elaboración: Propia

3.4. Principales Productos Hidrobiológicos Exportados de Perú a Taiwán

Entre los principales productos hidrobiológicos exportados desde Perú a Taiwán se encuentra la pota que se ubica en la primera posición en la partida arancelaria 0307.49.00.00. En la quinta y sexta posición se encuentran las ovas de pescado volador en las partidas 0303.90.00.00 y 0305.20.00.00.

Tabla N° 05
Principales Productos Hidrobiológicos Exportados de Perú a Taiwán
Miles de Dólares

N°	Partida Arancelaria	Descripción Comercial	2012	2013	Var 2013 -2012
1	0307.49.00.00	Jibias (<i>Sepia offi cinalis</i> , <i>Rossia macrosoma</i>) y globitos (<i>Sepiola</i> spp.); calamares y potas (<i>Ommastrephes</i> spp., <i>Loligo</i> spp., <i>Nototodarus</i> spp., <i>Sepioteuthis</i> spp.) congelados, secos, salados o en salmuera; ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets» de moluscos, aptos para la alimentación humana.	3,823.11	3,026.99	-20.8%
2	1605.59.10.00	Locos y machas preparados o conservados.	5,951.71	2,539.52	-57.3%
3	0307.99.20.00	Chanque (locos) (<i>Concholepas concholepas</i>) congelados, secos, salados o en salmuera; ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets», aptos para la alimentación humana.	1,114.15	1,630.48	46.3%
4	1605.54.00.00	Jibias (sepias) y calamares preparados o conservados	2,920.39	1,425.14	-51.2%
5	0303.90.00.00	Hígados, huevas y lechas congelado	611.41	1,357.36	122.0%
6	0305.20.00.00	Hígados, huevas y lechas, de pescado, secos, ahumados, salados o en salmuera	542.14	1,097.67	102.5%
7	2301.20.90.00	Harina, polvo y «pellets» de crustáceos o moluscos o demás invertebrados acuáticos	263.06	493.23	87.5%
8	0307.99.40.00	Caracoles de mar congelados, secos, salados o en salmuera; ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets» de moluscos, aptos para la alimentación humana.	460.74	235.94	-48.8%
9	0307.39.00.00	Mejillones congelados, secos, salados o en salmuera; ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets», aptos para la alimentación humana.	145.54	162.74	11.8%
10	0301.11.00.00	Peces ornamentales de agua dulce	102.20	126.99	24.3%
Otros(11)			1,533.25	143.82	-90.6%

Fuente: SUNAT

Elaboración: Propia

3.5. Correlación entre Partidas Arancelarias de los Productos Priorizados entre Perú y Taiwán

Para realizar los procesos de exportación e importación, es imprescindible conocer la partida arancelaria, tanto en el país de origen como el país de destino, tal como se puede observar a continuación.

Tabla N° 06
Correlación entre Partidas Arancelarias de los Productos Priorizados
entre Perú y Taiwán

Perú		Taiwán	
Partida Arancelaria	Descripción Arancelaria	Partida Arancelaria	Descripción Arancelaria
0303.90.00.00	Hígados, huevas y lechas congelado	0303.90.10.00.3	Livers, fish, frozen
		0303.90.20.10.9	Roes, other fish, frozen
0305.20.00.00	Hígados, huevas y lechas, de pescado, secos, ahumados, salados o en salmuera	0305.20.10.00.6	Livers, dried, smoked, salted or in brine
		0305.20.20.90.5	Other roes, dried, smoked, salted or in brine
0307.29.10.00	Veneras (vieiras, concha de abanico) congelados, secos, salados o en salmuera; ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets», aptos para la alimentación humana	0307.29.10.00.5	Scallops (include full shell fish and conpoy), frozen, but not smoked
		0307.29.20.10.1	Scallops (include full shell fish and conpoy),dired, but not smoked
		0307.29.20.20.9	Scallops (include full shell fish compoy),salted or in brine, but not smoked
		0307.29.30.00.1	Scallops (include full shell fish and conpoy), smoked
0307.49.00.00	Las demas Jibias (<i>Sepia officinalis</i> , <i>Rossia macrosoma</i>) y globitos (<i>Sepiola spp.</i>); calamares y potas (<i>Ommastrephes spp.</i> , <i>Loligo spp.</i> , <i>Nototodarus spp.</i> , <i>Sepioteuthis spp.</i>), frescos o refrigerados	0307.49.12.90.0	Other squid, frozen, but not smoked
0307.99.20.00	Los demás Chanque (locos) (<i>Concholepas concholepas</i>) 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.	0307.99.44.00.0	Locos, frozen, but not smoked
0307.99.40.00	Caracoles de mar, 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	0307.99.45.00.9	Conch, frozen, but not smoked
1605.54.00.00	Jibias (sepias) y calamares preparados o conservados.	1605.54.10.10.8	Squid, prepared or preserved, frozen
		1605.54.10.20.6	Squid, prepared or preserved, canned
		1605.54.10.90.1	Other squid, prepared or preserved
1605.59.10.00	Locos y machas preparados o conservados.	1605.59.20.10.1	Locos, prepared or preserved, frozen
		1605.59.20.20.9	Locos, prepared or preserved, canned
		1605.59.20.90.4	Other locos, prepared or preserved

Fuente: SUNAT, Customs Administration, Republic of China

Elaboración: Propia

3.6. Estacionalidad de los Productos Priorizados

Al realizar el análisis de las importaciones taiwanesas, exportaciones peruanas y de las temporadas de captura de los productos en cuestión se puede observar la mejor época para realizar las exportaciones peruanas mostrándose ventanas comerciales desatendidas.

Tabla N° 07

Estacionalidad de las Importaciones Taiwanesas del Mundo y de las Exportaciones Peruanas al Mundo de los Productos Priorizados

Partida Arancelaria	País	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
0303.90.00.00	Taiwán												
	Perú												
	TC												
0305.20.00.00	Taiwán												
	Perú												
	TC												
0307.29.10.00	Taiwán												
	Perú												
	TC												
0307.49.00.00	Taiwán												
	Perú												
	TC												
0307.99.20.00	Taiwán												
	Perú												
	TC												
0307.99.40.00	Taiwán												
	Perú												
	TC												
1605.54.00.00	Taiwán												
	Perú												
	TC												
1605.59.10.00	Taiwán												
	Perú												
	TC												

TC: Temporada de Captura

Fuente: SUNAT, Customs Administration, Ministerio de la Producción e IMARPE

Elaboración: Propia

4. REGULACIONES Y PROCEDIMIENTOS DE INGRESO

4.1. Instituciones para Tramitaciones

Trade – Van (T/V)

Desde 1990, el Ministerio de Finanzas a impulsado un proceso de automatización de los procesos aduaneros con la implementación de sistemas EDI y se han venido realizando esfuerzos para lograr mayor eficiencia en las cadenas logísticas de comercio internacional taiwanés. La llamada *Cargo Clearance Automation Project* se privatizo y se formó la *Trade-Van Information Services*, el objetivo original de Trade Van es generar un Sistema de valor añadido de información, gestión aduanera y comercio sin papeles. El principal accionista de Trade Van es el Ministerio de Finanzas de Taiwán.

La Oficina de Comercio Internacional / Bureau of Foreign Trade – BOFT

El BOFT fue establecido en 1969 bajo la administración del Ministerio de Asuntos Económicos

El BOFT se encarga de las negociaciones con la OMC y con APEC además se encarga de las relaciones bilaterales y de los acuerdos de complementación económica promoviendo la liberalización del comercio y facilitando la apertura de mercados internacionales.

La Dirección General de Aduanas

Es la institución encargada de diseñar y aplicar las políticas aduaneras y sus reglamentos, se encarga de la cobranza de impuestos, prevención de contrabando y elaboración de estadísticas. Se encuentra bajo la dirección del Ministerio de Finanzas de Taiwán.

La Administración de Alimentos y medicinas del Departamento de Salud (Food & Drug Administration, Department of Health – FDA)

Esta institución pública regula los sistemas de prevención de la calidad de alimentos, medicinas, equipo médico y cosméticos.

Oficina de Inspección de Sanidad Animal y Vegetal (Bureau of Animal and Plant Health Inspect – BAPHIQ)

Es responsable del control sanitario de enfermedades y pestes relacionadas con animales y vegetales, control de pestes, medicinas veterinarias, inspección y verificación de alimentos de origen animal. Realiza las inspecciones sanitarias de importación y exportación.

4.2. Estructura Arancelaria

Tabla N° 08

CCC Code		CD
Commodities of Republic of China Code		
Tariff NO	SC	
Tariff number	Statistical code	Check Digit
08 dígitos	02 dígitos	01 dígito

Fuente: Customs Administration, Republic of China

Elaboración: Propia

En 1989 el gobierno de Taiwán reemplazó al Customs Cooperation Council Nomenclature (CCCN) por el Customs Import Tariffs of the Republic of China (CIT), como base para las normas de Taiwán para la clasificación de los bienes comerciales.

El CIT asigna un número de tarifa de 08 dígitos basado en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, aplicando la tasa arancelaria aplicable a las mercancías importadas. No obstante, a efectos de la gestión y las estadísticas de los asuntos aduaneros, se agregan dos dígitos más al código arancelario para constituir el Commodities of Republic of China Code, o el CCC Code. Y en el llenado de formularios de declaración, se añade un dígito de control al Código CCC, lo que hace el código aplicable una cifra de once dígitos².

4.3. Situación Arancelaria

4.3.1. Preferencias Otorgadas al Perú

El Perú aunque no tiene acuerdos comerciales con Taiwán, es miembro de la OMC. Es por ello que se beneficia de las siguientes tarifas arancelarias:

² “Customs Law of East Asia” de Chia-Jui Cheng,

Tabla N° 09

Preferencias Arancelarias Aplicadas a Países Miembros de OMC

Partida Arancelaria	Descripción Arancelaria	Arancel Aplicado a Países Miembros de la OMC
0303.90.10.00.3	Livers, fish, frozen	25%
0303.90.20.90.2	Roes, other fish, frozen	11%
0305.20.10.00.6	Livers, dried, smoked, salted or in brine	15%
0305.20.20.90.5	Other roes, dried, smoked, salted or in brine	17.50%
0307.29.10.00.5	Scallops (include full shell fish and conpoy), frozen, but not smoked	NT\$17.2/KGM ó 10%
0307.29.20.10.1	Scallops (include full shell fish and conpoy),dired, but not smoked	NT\$184/KGM ó 12.5%
0307.29.20.20.9	Scallops (include full shell fish compoy),salted or in brine, but not smoked	NT\$184/KGM 0 12.5%
0307.29.30.00.1	Scallops (include full shell fish and conpoy), smoked	18%
0307.49.12.90.0	Other squid, frozen, but not smoked	NT\$15/KGM
0307.99.44.00.0	Locos, frozen, but not smoked	NT\$19/KGM ó 10%
0307.99.45.00.9	Conch, frozen, but not smoked	20%
1605.54.10.10.8	Squid, prepared or preserved, frozen	40%
1605.54.10.20.6	Squid, prepared or preserved, canned	40%
1605.54.10.90.1	Other squid, prepared or preserved	140%
1605.59.20.10.1	Locos, prepared or preserved, frozen	NT\$17/KGM ó 10%
1605.59.20.20.9	Locos, prepared or preserved, canned	NT\$17/KGM ó 10%
1605.59.20.90.4	Other locos, prepared or preserved	NT\$17/KGM ó 10%

NT\$: Nuevo Dólar Taiwanes

Fuente: Customs Administration, Republic of China

Elaboración: Propia

4.3.2. Países con Ventajas Arancelarias

Debido a los acuerdos comerciales que mantiene Taiwan con diferentes países como Panamá (PA), Guatemala (GT), Nicaragua (NI), El Salvador (SV), Honduras (HN), Singapore (SG), New Zealand (NZ), los beneficios aplicados a los productos priorizados para este estudio son los que se muestran en la siguiente tabla.

Tabla N° 10
Preferencias Arancelarias de Países que tienen Acuerdos Comerciales con Taiwán

Partida Arancelaria	Descripción Arancelaria	Arancel Preferencial
0303.90.10.00.3	Livers, fish, frozen	0.00% (PA,NI,NZ,SG); 10% (GT) 13.3%; (SV,HN)
0303.90.20.90.2	Roes, other fish, frozen	0% (PA,NI,NZ,SG); 1.1% (GT) 3.3%; (SV,HN)
0305.20.10.00.6	Livers, dried, smoked, salted or in brine	0% (GT, HN, NI, NZ, PA, SG, SV)
0305.20.20.90.5	Other roes, dried, smoked, salted or in brine	0% (GT, HN, NI, NZ, PA, SG, SV)
0307.29.10.00.5	Scallops (include full shell fish and conpoy), frozen, but not smoked	0% (GT, HN, NI, NZ, PA, SG, SV)
0307.29.20.10.1	Scallops (include full shell fish and conpoy),dired, but not smoked	0% (NI, NZ, PA, SG), NT\$19.8/KGM ó 1.3% (GT), NT\$57.42/KGM ó 3.9%(HN, SV)
0307.29.20.20.9	Scallops (include full shell fish conpoy),salted or in brine, but not smoked	0%(NI, NZ, PA, SG), NT\$19.8/KGM ó 1.3% (GT), NT\$57.42/KGM ó 3.9% (HN, SV)
0307.29.30.00.1	Scallops (include full shell fish and conpoy), smoked	0% (NZ, PA, SG), 5.4% (NI), 7.2% (GT), 9.6% (HN, SV)
0307.49.12.90.0	Other squid, frozen, but not smoked	NT\$1.5/KGM (GT), NT\$4.5/KGM (HN), 0% (NI), NT\$13.1/KGM (NZ), 0% (PA),NT\$13.5/KGM (SG), NT\$4.5/KGM (SV)
0307.99.44.00.0	Locos, frozen, but not smoked	0%(GT,HN, NZ, PA, SG, SV), NT\$5.7/KGM ó 3%(NI)
0307.99.45.00.9	Conch, frozen, but not smoked	8%(GT), 10.6%(HN), 6% (NI), 0% (NZ), 0% (PA), 0% (SG), 10.6% (SV)
1605.54.10.10.8	Squid, prepared or preserved, frozen	0% (NZ, PA, SG), 16% (GT), 21.3% (HN, NI, SV)
1605.54.10.20.6	Squid, prepared or preserved, canned	0% (NZ, PA, SG), 16% (GT), 21.3% (HN, NI, SV)
1605.54.10.90.1	Other squid, prepared or preserved	0% (NZ, PA, SG), 16% (GT), 21.3% (HN, NI, SV)
1605.59.20.10.1	Locos, prepared or preserved, frozen	0% (GT, HN, NI, NZ, PA, SG, SV)
1605.59.20.20.9	Locos, prepared or preserved, canned	0% (GT, HN, NI, NZ, PA, SG, SV)
1605.59.20.90.4	Other locos, prepared or preserved	0% (GT, HN, NI, NZ, PA, SG, SV)

Fuente:

Elaboración: Propia

4.4. Impuesto de Importación

Los productos importados en Taiwán además del pago de aranceles, están sujetos al pago del Impuesto al Valor Agregado o IVA (Value Added Tax – VAT) el cual tiene una tasa del 5%.

4.5. Proceso de Importación

Para realizar operaciones y trámites de importación, una empresa debe estar registrada en el BOFT de acuerdo a los requisitos establecidos en “Regulations Governing Registration of Exporters and Importers”.³

Un importador debe realizar la Declaración de Importación de Mercancías 15 días siguientes a la fecha de llegada de los medios de transporte donde son llevadas las mercancías. La Declaración se puede realizar de manera previa a la llegada de la mercancía bajo normas dictadas por el Ministerio de Finanzas.

Una vez declarada la mercancía se debe llenar un (01) formulario de declaración de importación que debe ser presentado junto con:

- (2) La Factura Comercial
- (3) Packing List
- (4) Bill of Lading
- (5) Catálogo, manual de instrucciones, prospecto, o dibujos que se requieren para su examen y la valoración en aduana
- (6) Permisos sanitarios

Si el importador no es capaz de preparar estos documentos (3, 4, 5, 6) para cuando se examine la mercancía, la aduana de Taiwán permite presentarlos hasta antes que se produzca el levante de la mercancía que puede ser hasta dos meses después del día siguiente de la notificación de aduanas que indica que las mercancías serán devueltas al país de origen de las mercancías.

El responsable del medio de transporte de carga o de pasajeros debe declarar su llegada o salida de Taiwán.

Cuando se examinen las mercancías será responsabilidad del importador el manejo del transporte, el desembalaje o la apertura en algunos casos, así como la restauración a la forma o condición original de los paquetes.

Si las mercancías importadas son productos sujetos a derechos de aduanas deberán determinar la correcta clasificación de las mercancías importadas según la declaración hecha por el importador y los resultados del examen. La valoración también se llevará a cabo si los bienes se gravan sobre una base ad-valorem.

³ Regulations Governing Registration of Exporters and Importers
<http://law.moj.gov.tw/Eng/LawClass/LawAll.aspx?PCode=J0090006>

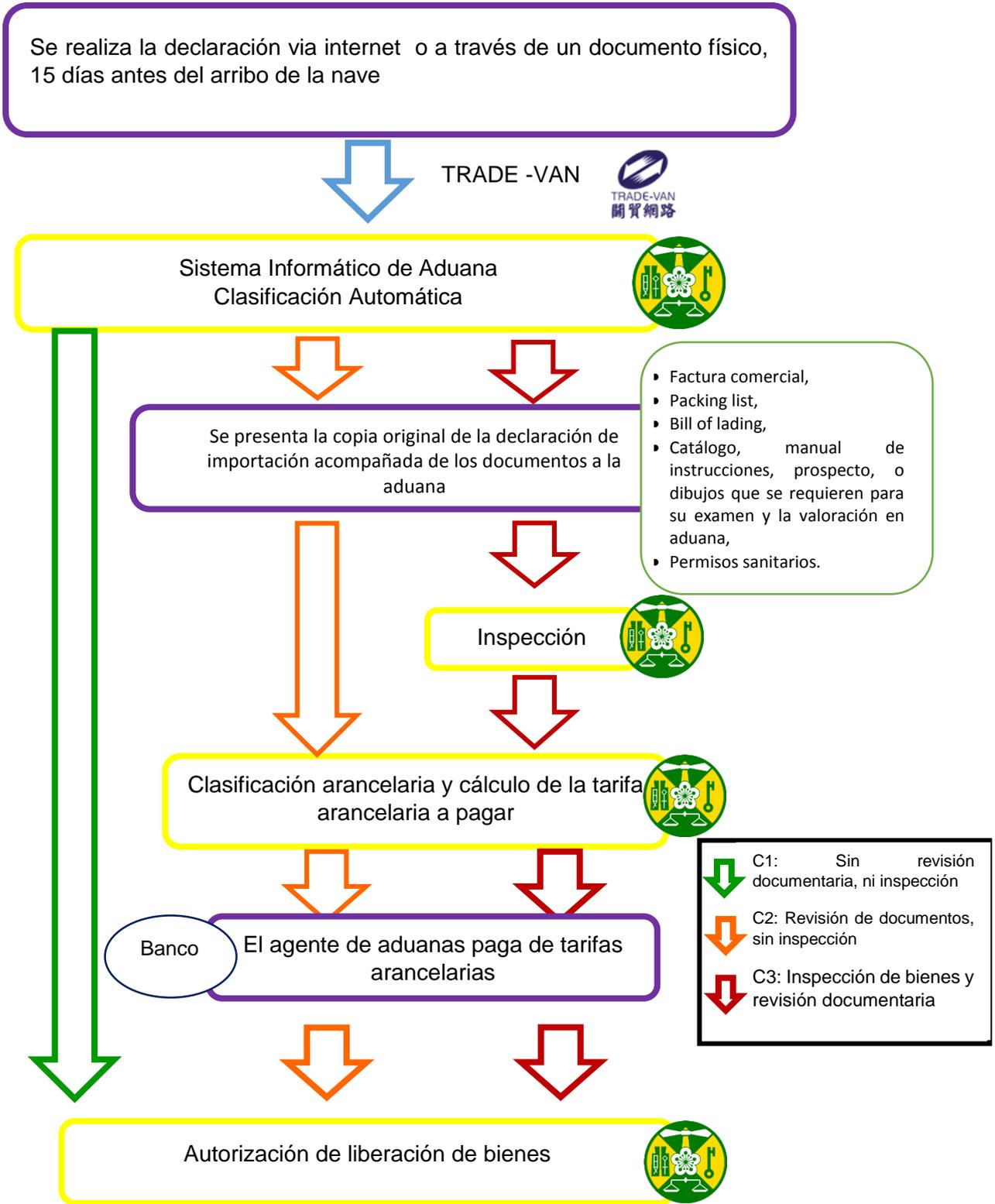
Después que la clasificación y valoración son completadas, la aduana es capaz de determinar el monto de los derechos a pagar sobre los bienes importados.

Como regla general, los productos importados no pueden ser liberados hasta que los derechos de aduana correspondientes sean pagados lo cual se debe hacer dentro de que catorce días después de la fecha de recepción de la nota de servicio, es decir, el documento en las que se especifica la cantidad de derechos de aduana percibidos y el pago del mismo.

La liberación de los bienes importados se hará luego del pago derechos de aduana.

Gráfico N° 04

Flujograma de Importación



4.6. Requisitos Sanitarios

Los requisitos sanitarios para la Importación de los productos priorizados son los siguientes.

Tabla N° 11

Requisitos Sanitarios para la Importación de los Productos Priorizados

Partida Arancelaria	Descripción Arancelaria	Requisitos de Importación
0303.90.10.00.3	Livers, fish, frozen	F01
0303.90.20.90.2	Roes, other fish, frozen	B01, F01
0305.20.10.00.6	Livers, dried, smoked, salted or in brine	F01
0305.20.20.90.5	Other roes, dried, smoked, salted or in brine	F01
0307.29.10.00.5	Scallops (include full shell fish and conpoy), frozen, but not smoked	F01
0307.29.20.10.1	Scallops (include full shell fish and conpoy),dired, but not smoked	F01
0307.29.20.20.9	Scallops (include full shell fish conpoy),salted or in brine, but not smoked	F01
0307.29.30.00.1	Scallops (include full shell fish and conpoy), smoked	F01
0307.49.12.90.0	Other squid, frozen, but not smoked	F01
0307.99.44.00.0	Locos, frozen, but not smoked	F01
0307.99.45.00.9	Conch, frozen, but not smoked	F01
1605.54.10.10.8	Squid, prepared or preserved, frozen	F01
1605.54.10.20.6	Squid, prepared or preserved, canned	F01
1605.54.10.90.1	Other squid, prepared or preserved	F01
1605.59.20.10.1	Locos, prepared or preserved, frozen	F01
1605.59.20.20.9	Locos, prepared or preserved, canned	F01
1605.59.20.90.4	Other locos, prepared or preserved	F01

Fuente: Customs Administration, Republic of China

Elaboración: Propia

F01: La importación de alimentos se ajustará a las "Normas para la inspección de los alimentos importados y productos relacionados."

El importador deberá solicitar la inspección a la Administración de Alimentos y Medicamentos, Ministerio de Salud y Bienestar (FDA).

<http://consumer.fda.gov.tw/Law/Detail.aspx?nodeID=518&lang=1&lawid=145&k=%u8F38%u5165%u9DF%u54C1%u5>

B01: La importación estará sujeta a la prescripción establecida en la Tabla de productos sujetos a Animal Legal & Plant Quarantine compilado por la Bureau of Animal and Plant Health Inspection and Quarantine Council of Agriculture, Yuan Ejecutivo.

<http://www.baphiq.gov.tw/>

Además los productos deben cumplir con los siguientes estándares específicos:

4.7. Estándares Generales de los Alimentos

El nivel máximo permitido de microorganismos en los alimentos es el siguiente:

Tabla N° 12**Estándares Generales de los Alimentos**

Artículo Categoría	NMP de bacterias coliformes por gramo	NMP de <i>E. Coli</i> por gramo
Alimentos en general que se sirven sin haber sido sometidos a algún tratamiento (incluyendo lavado, pelado, calentado, cocinado, etc).	No más de 10^3	Negativo
Alimentos en general para ser servido después de haber sido sometidos a algún tratamiento (incluyendo lavado, pelado, calentado, cocinado, etc).	-	-

Fuente: FDA

Elaboración: Propia

4.8. Estándares Sanitarios de Alimentos Congelados

El nivel máximo de microorganismos y nitrógeno básico volátil en alimentos congelados es el siguiente:

Tabla N° 13

Estándares Sanitarios de Alimentos Congelados

Artículo	Recuento total de microorganismos aerobios mesófilos(UFC ⁴ / g)	Coliformes (NMP ⁵ / g)	<i>E. Coli</i> (NMP / g)	Nitrógeno básico volátil(mg / 100g)
Categoría				
Peces y crustáceos congelados (excepto aquellos que se comen crudos)	No más de 3 millones		No más de 10	No más de 25 (Para Elasmobranchial, no deberá contener más de 50)
Pescados y mariscos congelados para comer crudos	No más de 100.000	No más de 10	Negativo	No más de 15
Otros alimentos congelados listos para comer sin cocinar	No más de 100.000	No más de 10	Negativo	
Otros alimentos congelados para ser servido después de la cocción.	Tratada térmicamente antes de la congelación :No más de 100.000	No más de 10	Negativo	No más de 15 mg
	Tratado térmicamente No antes de congelación: No más de 3 millones	-	No más de 50	

Fuente: FDA

Elaboración: Propia

⁴ Unidades Formadoras de Colonias

⁵ Número Más Probable

4.9. Estándares Sanitarios para Animales Acuáticos

Se establecen los límites máximos permitidos de metales pesados en productos marinos de la siguiente forma:

Tabla N° 14

Estándares Sanitarios para Animales Acuáticos

Categoría	Metal Pesado	Metilmercurio	Cadmio	Plomo
Ballena, tiburón, pez espada, atún, aceite de pescado.		2 ppm		
Grenadier, plain bonito, pandora, atlantic catfish, anglerfish, red seabream, megrim, mullet, rays, scabbard fish, red seabream, snack mackerel, butterfish, sturgeon, spotted butter fish, eel, pike.		1 ppm	0.3 ppm	0.3 ppm
Otros peces		0.5 ppm		
Mariscos (moluscos filtradores)		0.5 ppm	2 ppm	2 ppm
Cefalópodos (excepto organ)		0.5 ppm	2 ppm	1 ppm
Crustáceos		0.5 ppm	0.5 ppm	0.5 ppm

Fuente: FDA

Elaboración: Propia

4.10. Otros Reglamentos

- Reglamento sobre etiquetado nutricional para productos alimenticios preenvasados

<http://www.fda.gov.tw/EN/lawContent.aspx?id=1633&chk=d4d33c7e-5eeb-40b1-9a14-b2ed1e236dc8¶m=pn%3d1%26cid%3d16%26cchk%3dd49032f6-b48e-4ab3-8fb9-223dad1b0407%26key1%3d%2b%26subClassifyID%3d%26pClass1%3d>

- Normas para la especificación, ámbito, aplicación y limitación de los Aditivos Alimentarios

<https://consumer.fda.gov.tw/Law/Detail.aspx?nodeID=518&lang=1&lawid=241>

5. LOGÍSTICA DE EXPORTACIONES PERUANAS A TAIWÁN PRODUCTOS SELECCIONADOS

5.1. El Desempeño Logístico del Perú y Taiwán en el Contexto Mundial

La publicación del Banco Mundial, Logistics Performance Index 2014 o LPI⁶, mide la eficiencia o amigabilidad logística de 160 países asignando una puntuación que pondera la eficiencia del servicio aduanero, la calidad de la infraestructura, la cantidad y frecuencia de embarques internacionales, las herramientas de seguimiento y el “Timeliness” o puntualidad que se debe entender como predictibilidad, en este ranking el Perú está en el puesto 71.

Chile, México y Colombia; tres competidores para el mercado de Taiwán y países socios en la Alianza del Pacífico están en los puestos 42 y 50. Taiwán ocupa el puesto 19.

Tabla N° 15
Logistics Performance Index 2015

País	LPI Rank	Puntuación	Aduana	Infraestructura	Embarques Internac.	Calidad Logística	Seguimiento	Puntualidad
Alemania	1	4.12	4.1	4.32	3.74	4.12	4.17	4.36
Países Bajos	2	4.05	3.96	4.23	3.64	4.13	4.07	4.34
Bélgica	3	4.04	3.8	4.1	3.8	4.11	4.11	4.39
Reino Unido	4	4.01	3.94	4.16	3.63	4.03	4.08	4.33
Singapur	5	4	4.01	4.28	3.7	3.97	3.9	4.25
Taiwán	19	3.72	3.55	3.64	3.71	3.6	3.79	4.02
Chile	42	3.26	3.17	3.17	3.12	3.19	3.3	3.59
México	50	3.13	2.69	3.04	3.19	3.12	3.14	3.57
Perú	71	2.84	2.47	2.72	2.94	2.78	2.81	3.3
Colombia	97	2.64	2.59	2.44	2.72	2.64	2.55	2.87

Fuente: LPI 2014

Elaboración: Propia

La publicación Doing Business 2015⁷ del Banco Mundial, analiza y compara normas que regulan las actividades de pequeñas y medianas empresas en su indicador de Comercio Transfronterizo. En la Tabla N° 16 nos brinda información sobre el comportamiento del Perú, de sus socios latinoamericanos de la Alianza del Pacífico y dentro del contexto mundial.

⁶ Logistics Performance Index.

<http://lpi.worldbank.org/>

⁷ Doing Business

<http://espanol.doingbusiness.org/>

Tabla N° 16

Doing Business 2015 – Comercio Transfronterizo

Economía	Comercio Transfronterizo (Clasificación)	Documentos para Exportar (numero)	Tiempo para Exportar (días)	Costo de Exportación (USD por contenedor)	Documentos para Importar (numero)	Tiempo para Importar (días)	Costo de Importación (USD por contenedor)
Singapur	1	3	4	440	3	4	440
Hong Kong RAE, China	2	3	5	565	3	5	565
Corea, República de	3	3	7	695	3	7	695
Taiwán, China	32	5	10	655	6	10	720
Chile	32	5	10	655	6	10	720
Perú	55	5	12	890	7	17	1,010.00
México	44	4	12	1,499.30	4	11.2	1,887.60
Colombia	93	4	14	2,355.00	6	13	2,470.00
América Latina y el Caribe	-	5.7	16.8	1,299.10	6.8	18.7	1,691.10
OCDE		3.8	10.5	1,080.30	4.3	9.6	1,100.40

Fuente: Doing Business 2015

Elaboración: Propia

Existen algunos elementos que no están considerados en los estudios antes mencionados del Banco Mundial que deben ser considerados por los usuarios de los servicios de logística comercial internacional.

El hecho que Perú no sea signatario de las Reglas de Hamburgo o las Reglas de Rotterdam (convenciones sobre derecho marítimo internacional que regulan las relaciones de usuarios y prestatarios del transporte marítimo) implica que con mucha frecuencia se presentan costos logísticos no previstos derivados de los contratos de fletamento marítimo, pues estos se pactan en condiciones gancho a gancho (de acuerdo a las Reglas de La Haya y La Haya – Visby) lo cual implica que todos los gastos de terminal portuario y extraportuario sean de responsabilidad del exportador (o importador según el INCOTERM pactado). Esto implica que dependiendo del puerto y la línea naviera, algunos costos logísticos de terminal extraportuario o portuario estén o no estén incluidos en el flete marítimo como sucede con países que son signatarios de las Reglas de Hamburgo como es el caso de Chile. Es previsible que en un futuro próximo el Perú sea signatario de estos acuerdos.

Una segunda consideración que se debe tener al momento de ponderar la eficiencia logística de un país es identificar los costos que cobran los Agentes Generales en su rol de representante de la línea naviera y emisor del conocimiento de embarque; los Agentes Marítimos en su rol de representantes de la línea naviera en el puerto y los Agentes de Carga en su rol de transportista contractual. Las entidades gubernamentales y privadas han realizado esfuerzos para la estandarización de los conceptos logísticos publicando la Guía de Orientación al Usuario del Transporte Marítimo y de los Servicios Portuarios

Tabla N°17

Doing Business 2015 – Comercio Transfronterizo

Naturaleza de los Procedimientos de la Exportación e Importación en el Perú

Naturaleza de los Procedimientos de la Exportación	Duración (días)	USD Coste
Preparación de documentos	5	150
Autorización de aduana y control técnico	2	130
Puertos y manejo terminal	3	330
Transporte interior y manejo	2	280
Total	12	890
Naturaleza de los Procedimientos de la Importación	Duración (días)	USD Coste
Preparación de documentos	7	150
Autorización de aduana y control técnico	3	185
Puertos y manejo terminal	5	395
Transporte interior y manejo	2	280
Total	17	1010

Fuente: Doing Business 2014

Elaboración: Propia

En este contexto vemos que el Perú está en condiciones de desventaja para competir a nivel de gestión de logística comercial internacional, generándose ineficiencias importantes a los exportadores. Se convierte en una obligación de los empresarios a medir con mucho cuidado las variables de su gestión logística.

5.2. Metodología Utilizada para la Selección de Cadenas de DFI e INCOTERMS 2010

Para el análisis de las cadenas logísticas que permitan transportar los productos seleccionados a Taiwán, nos apoyaremos en dos metodologías, la primera del Dr. Alberto Ruibal, consultor peruano que ha prestado servicios a la ONU, CCI, OMC entre otras instituciones involucradas en el desarrollo de la logística de comercio internacional (LCI) y también usaremos los Incoterms 2010 del CCI.

El Dr. Ruibal en su libro “Selección y Elección De Una Cadena Logística De Distribución Física Internacional (DFI), Metodología De Análisis Comparativo De Alternativas y Opciones” indica:

La DFI es la serie de operaciones necesarias que viabilizan el traslado físico de un producto desde el local del exportador hasta el local del importador. Su implementación es secuencial y en conjunto constituyen la **cadena de distribución física**; en la cual cada operación requiere la contratación de un servicio, el cual representa un componente de costo para los proveedores y que cobran un precio a los usuarios. **Los**

costos que pueden ser directos (inherentes a la implementación de la DFI) e indirectos (consecuentes a la realización de la DFI), son los siguientes:

- **Directos:** embalaje, marcado, documentación, unitarización, manipuleo, seguro, transporte, almacenaje aduanero, bancario, agentes y administrativos.
- **Indirectos:** capital (inventario).

Un producto competitivo en precio y calidad en el país productor puede limitar su potencial de venta en el mercado internacional por una logística de la DFI errada o incompleta, ya que el perfeccionamiento de una compra-venta internacional depende en gran parte de la optimización del análisis de costo y tiempo de la cadena de distribución física.

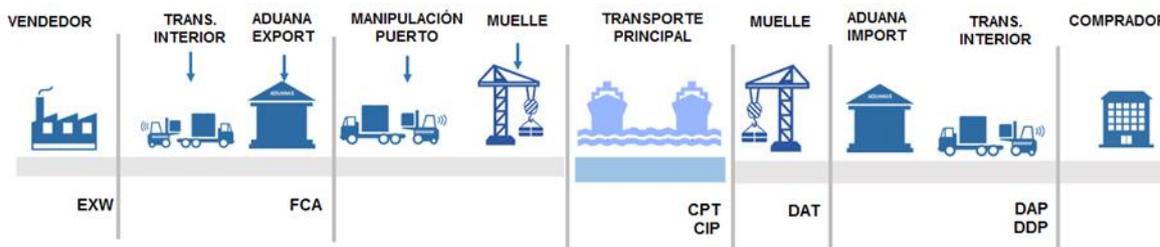
Muchos exportadores e importadores desconocen todos los componentes de costo de la cadena de DFI y en muchos casos, las fuentes informativas a las cuales recurrir. Esto explica **cuán frecuentemente los exportadores cotizan en términos EXW, FAS, FOB, CFR, CIF, FCA, CPT, CIP y los importadores aceptan cotizaciones en términos DDP, DDT, DDP; debido a que basan la elección de la ruta y el modo de transporte solamente en la comparación de las tarifas de fletes y no en un análisis integral.**

El transporte internacional de carga es el núcleo dentro del cual se ha desarrollado la DFI pero en la práctica no recibe la atención que le corresponde en la toma de decisión de las empresas que comercian con el exterior. Es frecuente ver una situación caótica para los embarques debido a la falta de información e insuficiente capacidad de gestión. **Los bienes son enviadas frecuentemente con un embalaje y marcado equivocado, documentación incorrecta, mal unitarizados, erróneamente almacenados, rudamente manipulados, fletes caros y mal negociados, cobertura insuficiente o excesiva de seguro, aranceles aduaneros casi desconocidos y agentes y bancos no adecuados.** Esta situación conduce a la elección de una cadena de DFI y modo de transporte inadecuados y una ruta para la expedición no óptimas, convirtiéndose en una práctica costosa y que consume tiempo. **Es sorprendente ver con qué frecuencia el resultado final del cálculo completo y exacto del costo y tiempo de la cadena de DFI difieren del estimado inicial que por “usos y costumbres” suelen basar sus decisiones los gerentes de logística.**

5.3. INCOTERMS 2010 como Cadena de Costos Logísticos

Para efectos de orden y método usaremos la secuencia de actividades, desplazamientos de carga y costos que plantea Incoterms 2010. Es importante notar que esta secuencia no implica y no señala la transferencia de los riesgos de exportador a importador la cual es la esencia de los Incoterms 2010, esta metodología se está utilizando exclusivamente para efectos de explicar e ilustrar desde un punto de logístico como la carga se desplaza desde el local del exportador y llega al local del importador, esto es, por ejemplo el movimiento de carga de un punto EXW (por ejemplo en Pisco, Ica) hasta el local del importador en Taipei (DDP Taipei).

Gráfico N° 05



Recordemos que el adecuado uso y aplicación de los Incoterms, en las transacciones internacionales propende en gran medida a facilitar la gestión de toda operación en comercio internacional, delimitar claramente las obligaciones de las partes, disminuir el riesgo por complicaciones legales y establecer unas reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales más utilizados.

Notemos que los Incoterms 2010 regulan:

- La distribución de documentos.
- Las condiciones de entrega de la mercancía.
- La distribución de costes de la operación.
- La distribución de riesgos de la operación.

Pero no regulan:

- La legislación aplicable a los puntos no reflejados en los Incoterms.
- La forma de pago de la operación.
- La transferencia de la propiedad de la mercancía, sino solo su tenencia.

Incoterms 2010 indica claramente que para efectos de transporte multimodal, (esto implica carga contenerizada) deberemos considerar los Incoterms 2010 EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP y DDP y no deberemos usar los Incoterms 2010 FAS, FOB, CFR y CIF. La función principal de los Incoterms en cualquiera de sus versiones es indicar el punto de transferencia de riesgo de exportador al importador y este punto indicará una serie de costos y responsabilidades para ambas partes, pero es necesario remarcar que la prioridad la tiene el punto de transferencia de riesgo pudiendo ser "flexibles" con los costos.

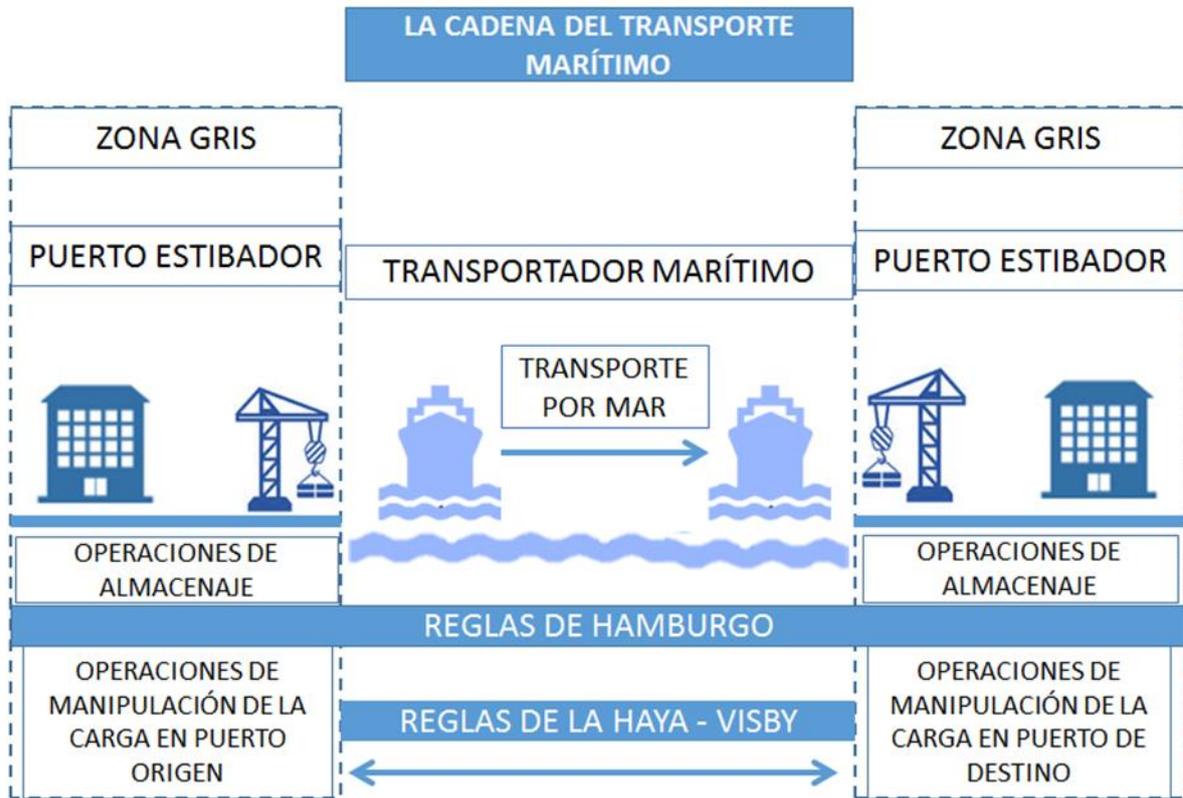
Es usual que debido a los usos y costumbres de cada país, la legislación de comercio internacional aplicada y los intereses de los proveedores de servicios logísticos (líneas navieras y aéreas, terminales, etc) sea muy complicado o imposible aplicar una metodología rígida para cada punto de exportación de cada país (puerto marítimo, aéreo o terrestre), el método sugerido requiere de rigor de análisis y flexibilidad pues no se puede encasillar este volumen de información en unas pocas variables.

A modo de ejemplo podemos indicar que muchos países (entre ellos el Perú), aún regulan su transporte marítimo según la Convención de La Haya y de La Haya-Visby de 1924 en la cual el transporte con contenedores era inexistente y se introduce la cláusula de transporte gancho a gancho o hook to hook, mientras que Chile o España son signatarios de las Reglas de Hamburgo de 1978 que contemplan el uso de contenedores y donde se acepta que la línea naviera tome responsabilidad sobre la carga desde un punto de almacenamiento en origen (por ejemplo un terminal extra portuario) hasta un punto en destino (usualmente un terminal portuario o extra portuario, de acuerdo al flete

contratado). Esta situación puede generar extra costos al exportador o importador que pueden ser significativos.

Estas divergencias generan problemas que obligan al exportador o importador a conocer los usos y costumbres de cada ruta comercial para evitar sorpresas pues encontrará que algunos servicios de los terminales portuarios están incluidos en el contrato de fletamento marítimo y en otros casos no (como sucede con la condición gancho a gancho o hook to hook consideradas en las Reglas de La Haya - Visby).

Gráfico N° 06



Otro ejemplo de esta situación es el uso de los llamados THC (Terminal Handling Charge) por las líneas navieras, ya sea en origen o en destino. Estos cargos son identificados en los conocimientos de embarque como THC/O y THC/D. En rigor el THC es un recargo por uso de terminal, pero ¿qué comprende este recargo? ¿El uso de muelle, el stacking, la transferencia, la descarga, costos de terminal portuario o extra portuario? El exportador / importador se encuentra sin capacidad de negociación frente a la línea naviera cuyos funcionarios, debido a la magnitud de la información, no conocen a plenitud los costos de terminal de cada puerto de cada país y cuales costos no están considerados en el THC cobrado. Nuevamente el interesado de la carga (sea exportador o importador) están obligados a conocer en detalle estos costos que pueden ir de unos pocos dólares a varios cientos.

En el caso que se usen los servicios Agentes de Carga (en cualquier de sus formas como Freight Forwarder, OTM, NVOCC u otro), es primordial confirmar cuales costos cobrará el agente de carga en origen y cuales costos su agente corresponsal en destino pues es frecuente encontrar costos de varios cientos de dólares por "fees" adicionales que les generan a los agentes de carga ingresos superiores al diferencial logrado en la compraventa del flete marítimo, costos que son trasladados al exportador o importador encareciendo la cadena logística.

INCOTERMS 2010 para cualquier modo de transporte o modos de transporte (multimodal y contenerizada)

- EXW (Ex Works – Franco Fábrica)
- FCA (Free Carrier – Franco Transportista)
- CPT (Carriage paid to – Transporte pagado hasta)
- CIP (Carriage and insurance paid to – Transporte y seguro pagado hasta)
- DAT (Delivered at Terminal – Entrega en terminal)
- DAP (Delivered at Place – Entrega en lugar)
- DDP (Delivered Duty Paid – Entrega derechos pagados)

INCOTERMS 2010 para transporte marítimo y vías navegables interiores

- FAS (Free Alongside Ship – Franco al Costado del Buque)
- FOB (Free On board – Franco a Bordo)
- CFR (Cost and Freight – Transporte pagado hasta)
- CIF (cost, insurance and freight – Coste seguro y flete)

5.4.- DESCRIPCIÓN DE LA EXPEDICIÓN

La descripción de los datos del embarque será la base para iniciar el análisis que plantea la presente metodología. Este modelo se basa en el trabajo realizado por el Dr. Alberto Ruibal.

Se recomienda realizar este trabajo para cada exportación pues permite realizar un análisis ex post donde se podrá identificar los errores o los puntos a mejorar

1-Identificación del producto

1.1-Nombre del producto: En el idioma del país exportador e importador, en inglés y el nombre técnico, si es un producto animal o vegetal indicar el nombre científico en latín.

1.2-Exportación / importación: Especificar la transacción de comercio exterior que se trate.

1.3-Código arancelario: Identificar al producto de acuerdo al Sistema Armonizado de la OMA e indicar la partida del país de origen y destino. Identificar el tratamiento arancelario en destino.

1.4-Valor agregado: Mencionar el grado de elaboración del producto (básico /materia prima, semi manufacturado y manufacturado).

1.5.- Normas aplicables: Señalar las normas sanitarias y de origen en ambos países.

2. Características de la carga

2.1-Naturaleza: Consignar si es o tiene,

- Perecible
- Frágil
- Peligrosa (explosivos, gases, líquidos o sólidos inflamables y no inflamables, materiales oxidantes, materiales venenosos, radioactivos, corrosivos y peligrosos varios).
- De dimensiones
- De pesos especiales.
- Acompañar MSDS del producto

2.2-Tipo: Especificar si es:

- General
 - Convencional o suelta (no unitarizada)
 - Unitarizada (paletizada o contenedorizada)
- Granel
 - Sólido
 - Líquido
 - Gaseoso
- Atmósfera controlada: Isotérmica, refrigerada, calefaccionada o presión.

2.3-Peso bruto /peso neto: Poner las unidades métricas de peso, o de otro sistema.

2.4-Cubicaje: Poner las unidades métricas de volumen (M3) o de otro sistema.

2.5-Factor de estiba: Poner la relación del volumen sobre el peso (M3 /TM u otro sistema).

2.6-Embalaje: Especificar el tipo de embalaje a ser utilizado, diferenciándolo claramente del envase y del empaque.

2.7-Unitarización: Especificar el tipo de palet o contenedor u otros métodos de unitarización de carga (remolques, semiremolques, furgones,)

2.8-Número de unidades: Anotar el número de cajas, cajones, barriles, palets, contenedores, o

3. Condiciones comerciales

3.1-Número de la expedición: El análisis de costos se realizará sobre la base de cada embarque, no obstante los precios de los servicios a contratar se negociarán teniendo en cuenta la totalidad de los embarques (diarios, semanales, quincenales, mensuales, semestrales o anuales), lo cual podría implicar una cotización mejor en los precios de los servicios logísticos. Se deberá especificar igualmente el número del embarque que se estudia.

3.2-Valor total de la expedición: Poner el valor total del embarque en dólares de los EE.UU. y en la moneda del contrato de venta internacional.

3.3-Precio ex-fábrica: Poner el precio del producto según la definición del EXW.

3.4-Precio entregado derechos pagados: Poner el precio del producto según la definición de DDP.

3.5-Término de venta: Especificar el INCOTERM pactado con el comprador (importador) en el contrato de venta internacional. Esto se aplicará solamente el caso de un análisis ex-post.

3.6-Condiciones de pago: Consignar la modalidad de pago para la exportación acordada con el comprador (importador) en el contrato de venta internacional (transferencia bancaria, contra documentos, crédito documentario o carta de crédito).

3.7-Plazo de entrega y fechas de la expedición: Consignar el período en el cual se deberá proceder a la entrega del producto en el local del importador, como lo especifique el contrato de venta internacional. Igualmente, poner la fecha de salida del local del exportador y la fecha estimada del embarque internacional.

3.8-Modo de transporte: Poner el modo (ferroviario, autoviario, fluvioviario, océanoviario, aeroviario) o combinación modal (ferro-autoviaria, ferro-fluvioviaria, ferro-océanoviaria, fluvio-océanoviaria, océano-aeroviaria) que se usará.

4. Lugares de paso

4.1-País exportador: Nombre del país vendedor y ubicación geográfica (continental, insular, con litoral marítimo o fluvial).

4.2-Producción: Nombre del lugar donde está ubicada la planta industrial (fábrica, ensamblaje), explotación agropecuaria (hacienda, criadero), etc.

4.3-Embarque internacional: Nombre del puerto, aeropuerto, estación ferroviaria o terminal autoviario en el país exportador.

4.4-Tránsito internacional e Interfase: Nombre de cada lugar (país o países) por donde pasa la expedición y se transfiere a/de un vehículo, almacén (depósitos, zonas francas).o de un modo de transporte, y si hay ruptura de la unidad de carga.

4.5-Desembarque internacional: Nombre del puerto, aeropuerto, estación ferroviaria o terminal autoviario en el país importador.

4.6-País importador: Nombre del país comprador ubicación geográfica (continental, insular, con litoral marítimo o fluvial).

4.7-Entrega: Nombre del lugar donde está ubicado el local del importador.

5.5.- Estructura de Costos Logísticos según los INCOTERMS 2010 (lista no exhaustiva)

En la tabla N°18 podemos identificar los costos logísticos que se presentan para llevar una operación de exportación desde EXW hasta DDP, es materia de análisis y decisión del exportador decidir cuál es el Incoterm que se aplica mejor a su operación. Podemos citar como ejemplo que hay casos en que el flete marítimo pre-pagado por el exportador (para una operación CIP) es más barato que un flete collect pagado por el importador (para un operación FCA) o que el poder de negociación (ya sea por volumen y/o frecuencia) del importador o exportador permiten que alguno de ellos consigan un flete más competitivo en la misma ruta y con la misma línea.

Hacemos hincapié que para efectos de transporte de carga contenerizada, que es el que se aplica para las mercaderías priorizadas en este estudio, se debe utilizar el Incoterm 2010 FCA. Las Notas Orientativas de la edición oficial indican: “Cuando la mercancía está en contenedores, es habitual que el vendedor ponga la mercancía en manos del porteador en una terminal y no al costado del buque. En tales situaciones, la regla FAS sería inapropiada y debería utilizarse la regla FCA”.

Respecto al uso del Incoterm FOB las Notas Orientativas de Incoterms 2010 indican : “Puede que el uso de FOB no sea apropiado cuando la mercancía se pone en manos del porteador antes de que esté a bordo del buque, como ocurre, por ejemplo, con la mercancía en contenedores, que se entrega habitualmente en una terminal. En tales situaciones, debería utilizarse la regla FCA”.

Los costos logísticos indicados son referenciales y pueden variar (incrementarse los conceptos o reducirse) de acuerdo a la operatividad de cada puerto, tipo de carga, usuario, entre otros.

Se debe desagregar los costos de la cadena logística para evitar que estos se dupliquen, en la nota 8 de la introducción de Incoterms 2010 se indica: “Gastos por manipulación en la terminal: En las reglas Incoterms CPT, CIP, CFR, CIF, DAT, DAP y DDP el vendedor debe encargarse del transporte de las mercancías hasta el destino acordado. Aunque el flete lo paga el vendedor, realmente lo paga el comprador, puesto que el vendedor normalmente incluye los costes del flete en el precio total de venta. Los gastos de transporte incluirán algunas veces el coste de manipular y mover las mercancías en las instalaciones portuarias o en las terminales de contenedores y el porteador o el operador de la terminal bien puede cargar estos costes al comprador que recibe las mercancías. En estas circunstancias, el comprador querrá evitar pagar dos veces por el mismo servicio: una vez al vendedor, como parte del precio total de venta, y otra independiente al portador o al operador de la terminal. Las reglas Incoterms® 2010 tratan de evitar que esto ocurra asignando con claridad dichos costes en los artículos A6/B6 de las reglas Incoterms pertinentes”.

5.4. Estructura de Costos Logísticos según INCOTERMS 2010**Tabla N° 18**

COSTO LOGISTICO
Empaque, envase y embalaje
Documentación de Exportación
Permisos Licencias
EXW
Carguío de camión
Inland origen
Agencia de aduanas
Servicios portuarios o de terminal
Costos transportadora
FCA
Flete internacional
CPT
Seguro
CIP
Costos terminal destino
Transporte hasta terminal
Costos transportadora destino
DAT
Transporte a lugar convenido
DAP
Servicios aduaneros
Impuestos
DDP

Elaboración: Propia

El exportador debe tener en cuenta que Incoterms 2010 brinda criterios para organizar una cadena logística pero su principal objetivo es detallar el punto de transferencia de riesgo.

La Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercadería menciona a los Incoterms como cláusulas comerciales (ver la Nota Explicativa D sobre Traspaso de riesgo), en su Artículo 67 señala:

“Cuando el contrato de compraventa implique el transporte de las mercaderías y el vendedor no esté obligado a entregarlas en un lugar determinado, el riesgo se transmitirá al comprador en el momento en que las mercaderías se pongan en poder del primer porteador para que las traslade al comprador conforme al contrato de compraventa. Cuando el vendedor esté obligado a poner las mercaderías en poder de un porteador en un lugar determinado, el riesgo no se transmitirá al comprador hasta que las mercaderías se pongan en poder del porteador en ese lugar”.

Incoterms 2010 al indicar claramente el punto de transferencia de riesgo ahorra la necesidad de redactar un contrato para cada operación pero anotamos que es necesario considerar que el acuerdo entre partes prevalece pues el uso de Incoterms no es obligatorio.

5.5. Infraestructura de Puertos en Taiwán

De acuerdo a lo señalado por el Ministerio de Transporte de Taiwán, existen 7 puertos que atienden carga internacional en la isla de Formosa: Keelung, Kaohsiung, Hualien, Taichung, Suao, Anping, y Taipei.

Taiwán movilizó en el 2013 la cifra de 14.05 millones de TEUs, un incremento de 1.2% frente a 2012. En peso se estima en 705.75 millones de toneladas que vendría a ser un incremento de 2.2%.

Gráfico N° 07

Mapa de los Principales Puertos de Taiwán



El puerto de Kaohsiung es el principal puerto de Taiwán, en el 2013 movilizó 9.94 millones de TEUs, 1.6% más que el año anterior. El puerto de Keelung movilizó 1.61 millones de TEUs. Existen otros dos puertos de contenedores, el puerto de Taipei (Taipei Port Container Terminal Corp.) y el puerto de Taichung, que en el 2013 movilizó 1.47 millones de TEUs.

Considerando el tamaño de la isla (400km de largo y 100 de ancho aproximadamente) el gobierno taiwanés optó por una estrategia de especialización de puertos a fin de evitar la competencia entre ellos.

- El puerto de Kaohsiung que cuenta con un terminal aéreo muy cercano y se está adecuando a las tendencias del desarrollo del comercio internacional posicionándose como un puerto hub que brinde servicios a las principales líneas navieras que unen Oriente y Occidente. El puerto de Kaohsiung incluye cinco terminales de contenedores con una capacidad de atender 10 millones de TEUs al año, se le considera el puerto más importante de Taiwán y funciona como un hub logístico. Su existencia data desde la Dinastía Ming hasta que la compañía de las Indias Orientales lo ocupó en el siglo XVII.
- El puerto de Keelung se enfoca en proveer servicios al norte de la isla y servir como un puerto de pasajeros que crucen el Estrecho de Taiwán, el año 2013 movilizó 1.61 millones de TEUs. Está ubicado en la bahía del mismo al noreste de la Isla de Formosa cuenta con más de 9000 metros de muelles de los cuales 8000 metros están en operación con una profundidad de 9 a 14.5 metros. Las instalaciones portuarias ocupan 572 hectáreas en total, 196 en tierra y 376 en aguas. En los meses de octubre y de marzo a julio se presenta niebla densa que podría llevar a detener el servicio a las naves. Los puertos de Suao y de Taipei se les consideran puertos auxiliares.
- El puerto de Taichung se enfoca a los servicios de feeder de contenedores para puertos cercanos de China y como almacén para petróleo e industria pesada, está ubicado en la zona central de Taiwán. a 110 millas náuticas de Keelung al norte y 120 millas náuticas al sur Kaohsiung
- El puerto de Hualien se enfoca en el sector turismo y recreativo y el embarque de grava y minerales del sur de Taiwán.

El gobierno de Taiwán y las autoridades portuarias está enfocadas en lograr que estos puertos cuenten con los niveles de automatización y mecanización requeridos a fin de mantener su competitividad con los puertos cercanos de Shanghai, Wenzhou y Hong Kong buscando el modelo de “puerto sin papeles”.

Los puertos de Keelung, Kaohsiung, Taichung, y Hualien son operados por Taiwán International Ports Corporation. Para efectos de este estudio sólo consideraremos los puertos de Keelung, Kaohsiung, Taichung por ser los atendidos por las líneas navieras conocidas como “global carriers” que cuentan con servicio desde puertos peruanos. Cabe anotar que la línea Evergreen Line de capitales taiwaneses cuenta con un puerto y terminal de contenedores propio en Kaohsiung.

Tabla N° 19

Medidas de los Muelles de los Principales puertos de Taiwán

Kaohsiung	N° Muelles	121
	Profundidad	-4.5M a - 17.6
	Longitud Total	27,548 M
Keelung	N° Muelles	56
	Profundidad	-3.00-14.50
	Longitud Total	9973.76 M
Taichung	N° Muelles	54
	Profundidad	-9M a -18M
	Longitud Total	13,545 M

Fuente: Estadística de los Puertos de Kaohsiung, Keelung, Taichung

Elaboración: Propia

5.6. Rutas Marítimas vía Iquique, Arica, Matarani, Callao y Paita con Destino Keelung , Kaohsiung, Taichung

Las rutas, frecuencias y tiempos de tránsito indicados son referenciales y han sido obtenidas de las páginas web de las empresas en cuestión, estas rutas pueden variar o anularse de acuerdo a las decisiones de cada línea. Estas decisiones estarán determinadas por el volumen de carga disponible, el equilibrio en el suministro de contenedores, la eficiencia y predictibilidad de los puertos, aspectos macroeconómicos que repercutan en el costo del petróleo bunker, entre otras variables.

Cabe señalar que en algunos casos estas rutas son realizadas con servicios compartidos, estos son joint ventures entre líneas para compartir espacios en las naves y optimizar la utilización de estas.

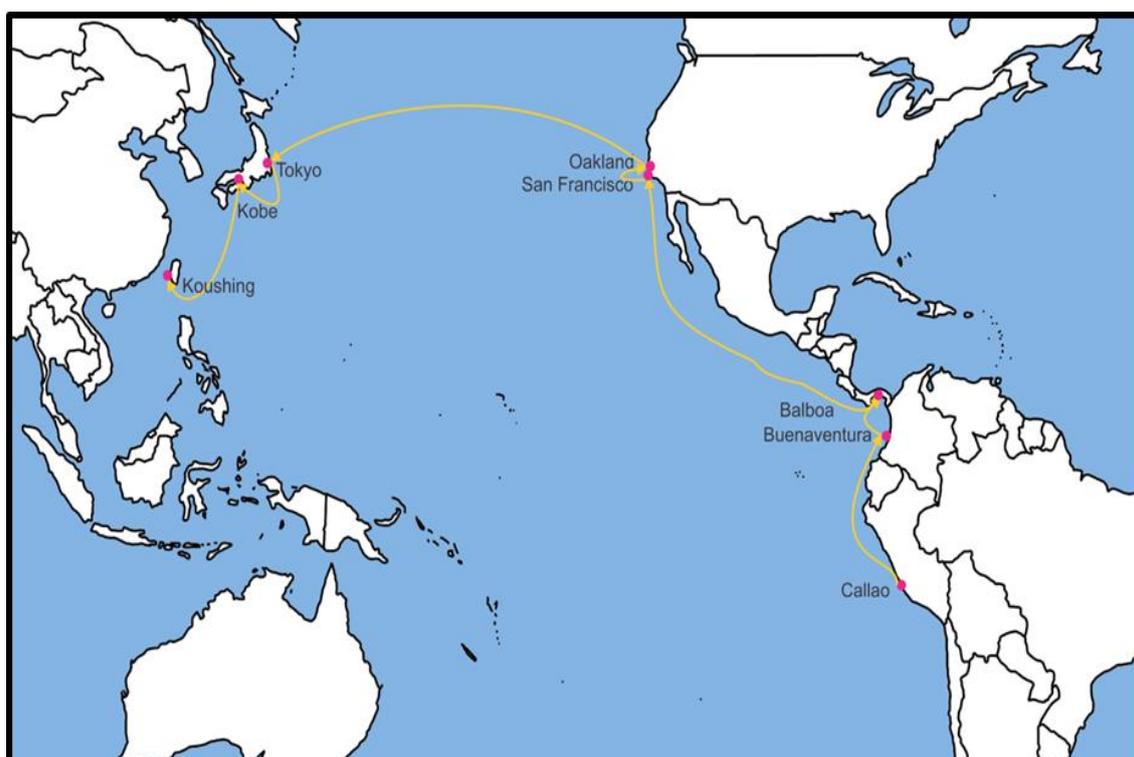
También es de utilidad verificar la cantidad de transbordos para cada ruta pues el perder una conexión obliga a esperar a la siguiente línea con una situación que puede generar retrasos significativos.

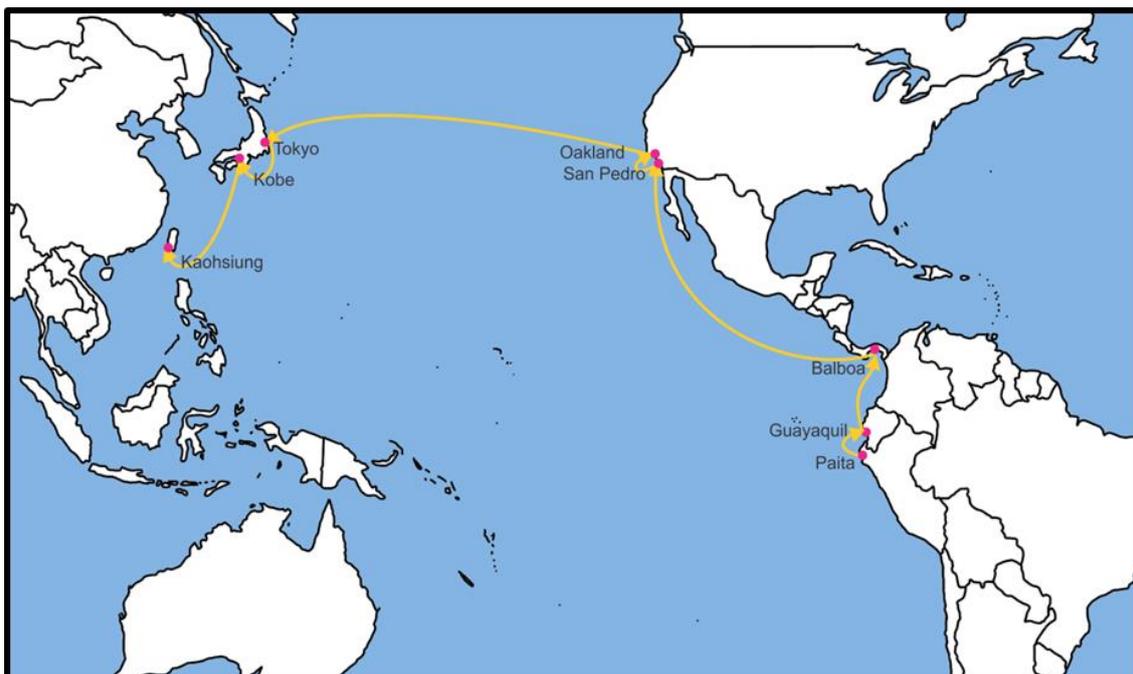
RUTAS DE AMERICAN PRESIDENT LINE - APL



Ruta	Tiempo de Transito
Callao, PE	-
Buenaventura, CO	5
Balboa, PA	2
San Pedro, US	8
Oakland, US	2
Tokyo, JP	12
Kobe, JP	1
Kaohsiung, TW	5
Total	35

Ruta	Tiempo de Transito
Paita, PE	-
Guayaquil, EC	1
Balboa, PA	3
San Pedro, US	8
Oakland, US	2
Tokyo, JP	12
Kobe, JP	1
Kaohsiung, TW	5
Total	32





RUTAS DE CMA CGM



Ruta	Tiempo de Transito
Iquique, CL	-
San Antonio, CL	4
Coronel, CL	2
San Antonio , CL	3
Callao, PE	6
Manzanillo, MX	9
Shanghai, CN	9
Keelung, TW	1
Chiwan, CN	1
Hong Kong, HK	1
Ningbo, CN	3
Shanghai, CN	2
Busan, KR	2
Qingdao, CN	1
Shanghai, CN	2
Ningbo, CN	2
Kaohsiung, TW	2
Total	50

Ruta	Tiempo de Transito
Arica, CL	-
Coronel, CL	5
Valparaiso, CL	2
Callao, PE	4
Balboa, PA	4
Manzanillo, MX	6
Busan, KR	24
Qingdao, CN	1
Shanghai, CN	2
Ningbo, CN	2
Kaohsiung, TW	2
Total	52

Ruta	Tiempo de Transito
Arica, , CL	-
San Antonio , CL	3
Callao, PE	5
Guayaquil, Ec	3
Buenaventura, CO	3
Rodman, PA	28
Balboa, PA	1
Manzanillo, MX	6
Busan, KR	24
Qingdao, CN	1
Shanghai, CN	2
Ningbo, CN	2
Kaohsiung, TW	2
Total	80

Ruta	Tiempo de Transito
Paita, PE	-
Guayaquil, EC	2
Rodman, PA	4
Punta Manzanillo , PA	2
Cartagena, CO	1
Rotterdam, NL	13
Zeebrugge, BE	2
Southampton, GB	1
Le Havre , FR	2
Beirut, Lb	8
Jeddah, SA	4
Port Kelang, MY	3
Singapore, SG	2
Tianjin Xingang, CN	10
Dalian, CN	2
Busan, KR	3
Keelung, TW (Feeder); Kaohsiung, TW (Feeder); Taichung, TW (Feeder)	9
Total	68



RUTAS DE COSCO CONTAINER LINES CO.



Ruta	Tiempo de Transito
Callao, PE	-
Manzanillo, MX	8
Kaohsiung, TW	22
Total	30

Ruta	Tiempo de Transito
Iquique, CL	-
San Antonio, CL	3
Callao, PE	5
Manzanillo, MX	8
Kaohsiung, TW	26
Total	42



RUTAS DE HAMBURG SÜD



Ruta
Arica, CL
Antofagasta, CL
Keelung, TW

Ruta
Arica, CL
Iquique, CL
Keelung, CL



RUTAS DE COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES - CSAV



Ruta	Tiempo de Transito
Iquique, CL	-
San Antonio, CL	5
San Vicente, CL	2
San Antonio, CL	3
Callao, PE	5
Manzanillo, MX	9
Shanghai, CN	21
Keelung, TW	22
Total	67



RUTAS DE HAPAG-LLOYD



Ruta	Tiempo de Transito
Callao, PE	-
Paita, PE	2
Guayaquil, EC	1
Manzanillo, MX	7
Lazaro Cardenas, MX	1
Los Angeles, US	4
Yokohama, JP	16
Kaohsiung, TW	3
Total	34

Ruta	Tiempo de Transito
Iquique, CL	-
Callao, PE	2
Manzanillo, MX	8
Tokyo, JP	16
Keelung, TW	2
Total	28

Ruta	Tiempo de Transito
Callao, PE	-
Paita, PE	2
Guayaquil, EC	1
Manzanillo, MX	7
Tokyo, JP	16
Keelung, TW	4
Total	30



RUTAS DE K LINE



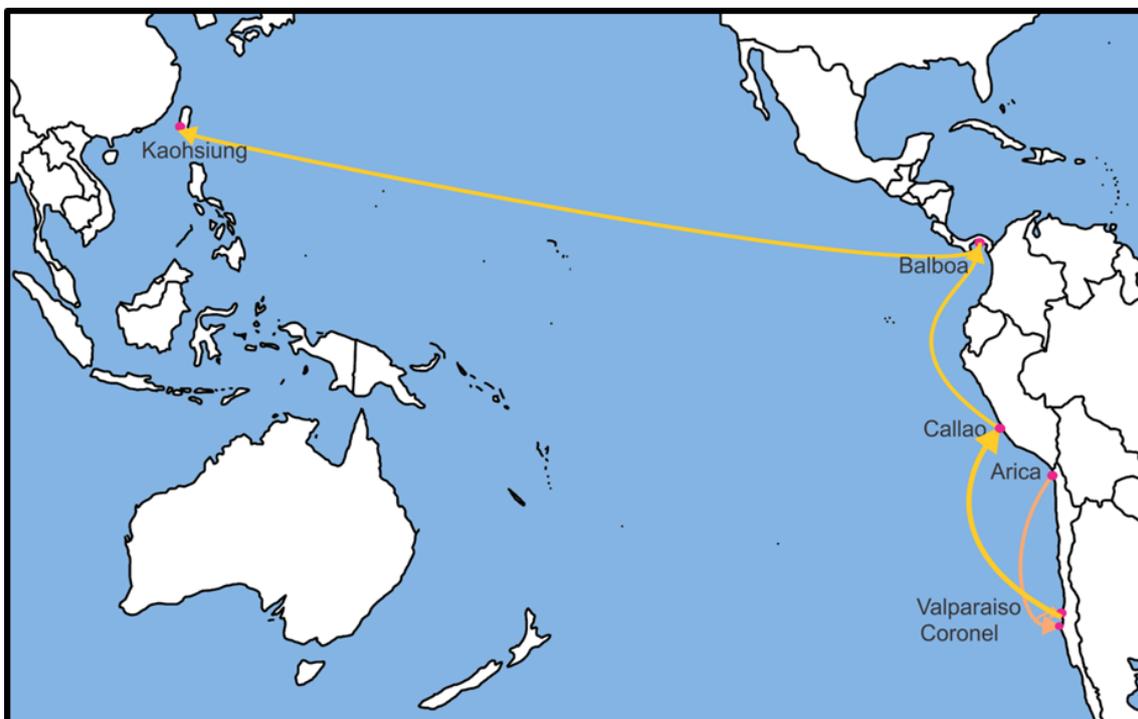
Ruta	Tiempo de Transito
Iquique, CL	-
Valparaiso, CL	3
Lirquen, CL	2
Callao, PE	7
Manzanillo, MX	8
Tokyo, JP	16
Keelung, TW	3
Total	39



RUTAS DE MAERSK



Ruta	Tiempo de Transito
Arica, CL	-
Coronel, CL	5
Valparaíso, CL	2
Callao, PE	4
Balboa, PA	4
Kaohsiung, TW	38
Total	53

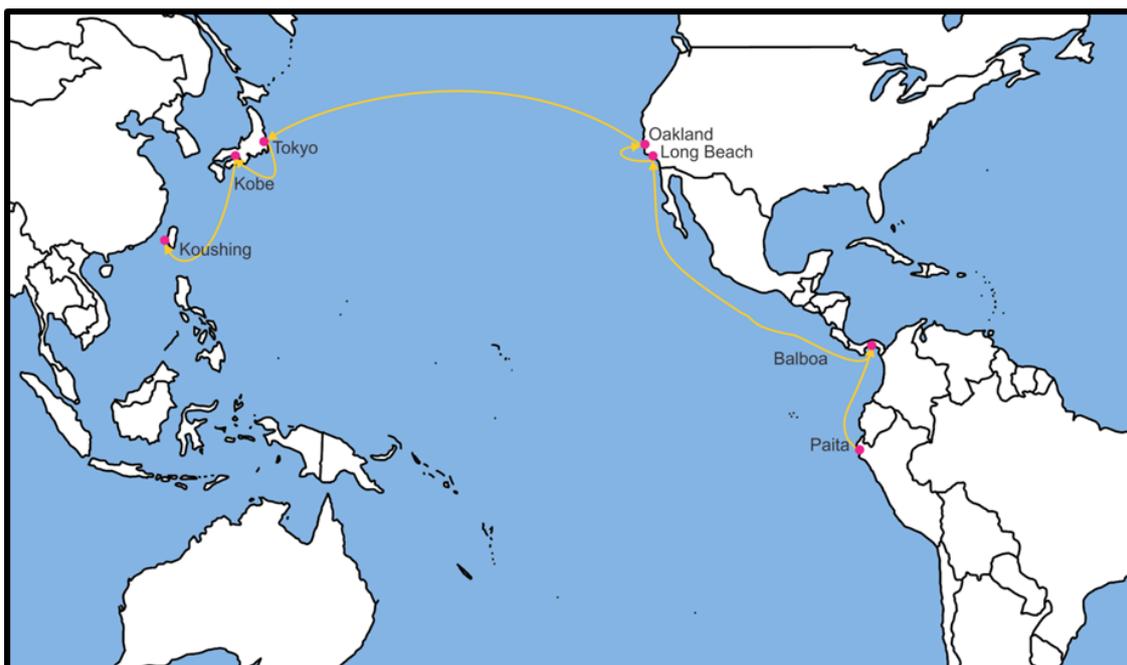


RUTAS DE MITSUI O.S.K. LINES - MOL



Ruta	Tiempo de Transito
Paita, , PE	
Balboa, PA	2
Long Beach , US	8
Oakland, , US	2
Tokyo, JP	12
Kobe, JP	1
Kaohsiung, TW	5
Total	30

Ruta	Tiempo de Transito
Iquique, CL	-
Valparaiso, CL	4
Lirquen, CL	3
Callao, PE	7
Manzanillo, MX	4
Tokyo, JP	12
Keelung, TW	4
Total	34



RUTAS DE MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY SA - MSC



Ruta	Tiempo de Transito
Iquique, CL	-
San Antonio, CL	5
Coronel, CL	
San Antonio, CL	3
Callao, PE	6
Manzanillo, MX	8
Shanghai, CN	20
Keelung, TW	1
Total	45



RUTAS DE NYK LINE



Ruta	Tiempo de Transito
Iquique, CL	-
Valparaiso , CL	2
Lirquen, CL	2
Callao, PE	6
Manzanillo, MX	8
Tokyo, JP	16
Keelung, TW	4
Total	38

Ruta	Tiempo de Transito
Paita, PE	-
Guayaquil, EC	1
Manzanillo, MX	6
Tokyo, JP	16
Keelung, TW	4
Total	27



RUTAS DE EVERGREEN LINE



Ruta	Tiempo de Transito
Iquique, CL	
San Antonio, CL	3
Callao, PE	5
Manzanillo, MX	8
Kaohsiung, TW	25
Total	41

Ruta	Tiempo de Transito
Callao, PE	
Manzanillo, MX	8
Kaohsiung, TW	22
Total	30

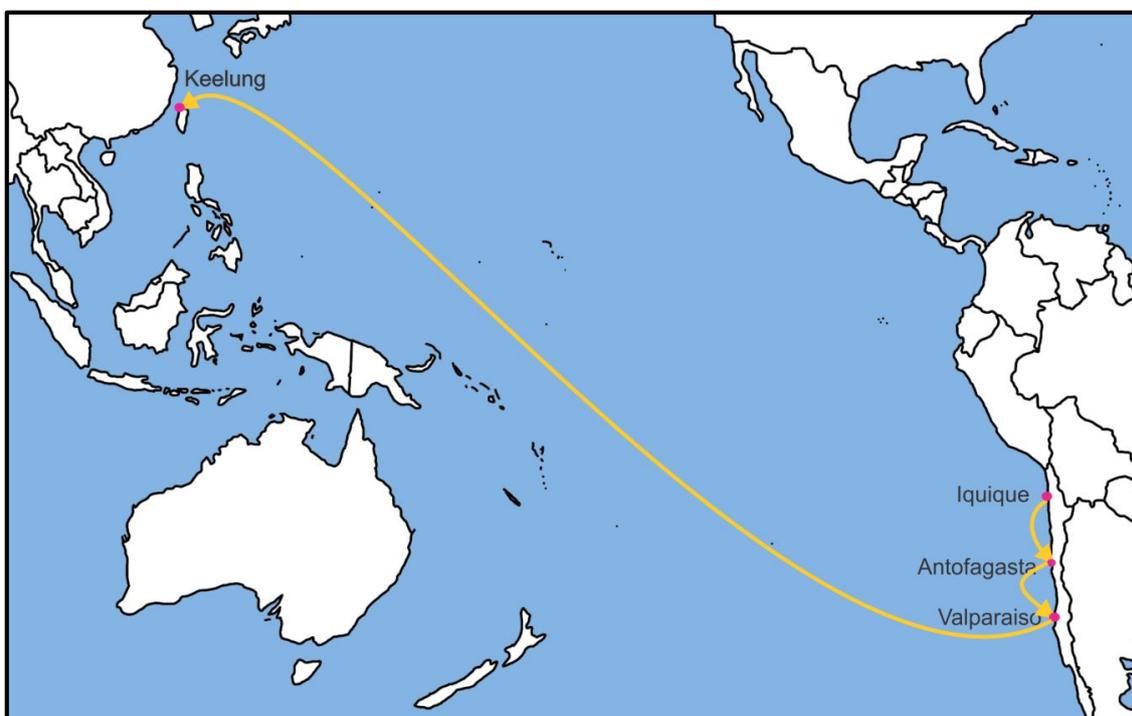
Ruta	Tiempo de Transito
Callao, PE	
Manzanillo, MX	8
Kaohsiung, TW	22
Taipei, TW	2
Total	32

Ruta	Tiempo de Transito
Matarani, PE	1
San Antonio, CL	3
Callao, PE	5
Manzanillo, MX	8
Kaohsiung, TW	25
Total	42



RUTAS DE COMPAÑÍA CHILENA DE NAVEGACIÓN
INTEROCÉANICA - CCNI

Ruta	Tiempo de Transito
Callao	-
Iquique	2
Puerto Angamos	2
Antofagasta	1
Valparaiso	3
Keelung, Taiwan	27
Total	35



5.7. Evaluación de Cadenas de DFI de Acuerdo a Incoterms 2010

5.8. Variables de Costo y Tiempo

La metodología sugerida implica identificar cada costo logístico y cada tiempo incurrido en esta actividad. Estas variables (costo y tiempo) son variables cuantificables y que permiten ser evaluadas con precisión, pero existe un considerable número de variables cualitativas que también son importantes de evaluar.

Al 20 de octubre de 2014 los fletes promedio para los puertos de Keelung, Kaohsiung y Taichung para embarques desde los puertos de Paita, Callao, Matarani y Arica fluctúan entre :

- Contenedor de 20' carga seca : USD 600 – USD 900
- Contenedor de 40' carga seca (standard o high cube) USD 700 – USD 1100
- Contenedor de 20' carga refrigerada o congelada USD 3800 – USD 4500

Aspectos a considerar dentro del costo de transporte marítimo:

- Estos costos pueden o no incluir THC/O y THC/D.
- Cantidad de días de uso de contenedor permitido por la línea naviera y de almacenaje otorgado por los terminales en origen y destino
- Para contenedores refrigerados inclusión de generador de frío o gen set en caso se retire el contenedor del terminal en origen o en destino.
- Días energía en origen y destino
- Costo de energía en origen y destino por día
- Fecha límite de recepción de carga en terminal o cut off

En el Cuadro Comparativo de Costo y Tiempo (Ver Tabla N° 21) se puede observar una evaluación entre la Opción 1 y la Opción 2 a modo de ejemplo.

5.9. Evaluación de la Variable Calidad

Un tercer elemento que es importante evaluar y considerar para la elección de una cadena de DFI es la variable calidad, si bien es factible medir el tiempo y el costo de una cadena de LCI, es improbable que el exportador pueda medir la calidad de un servicio ex – ante.

Es recomendable se investigue con usuarios de servicios similares para obtener referencias. Sugerimos el análisis de las siguientes variables y generar una tabla donde se pondere cada variable:

- Experiencia: Años en el mercado
- ¿Quién es el agente general?
- Cumplimiento de vigencia de itinerario
- Días de anticipación al cut off (días previos al embarque en puerto o terminal)
- Días de frío en origen y destino: Imprescindible para transporte de refrigerados
- Frecuencias: Perder una nave implicará esperar a la siguiente por ende si el contenedor ya se encuentra en el terminal, ocasionará sobrecostos adicionales por suministro de energía y otros.
- Número de transbordos: Perder un transbordo implica demoras

- Posibilidad de emisión de documentos en destino, nos permite ahorrar en Courier.
- Vinculación excluyente con algún terminal: Podría generar ahorros o extra-costos.
- Flexibilidad en emisión de correctores

Ahora el exportador tiene un tercer elemento de juicio para decidir la mejor alternativa logística. Es importante anotar que las variables costo y tiempo si no están soportadas en un servicio de calidad pueden generar sobrecostos logísticos severos y daños a la reputación comercial por falta de cumplimiento en los plazos de entrega.

Como ejemplo podemos el siguiente cuadro donde se miden las variables señaladas con una puntuación de 3 asignado a proveedor muy eficiente, 2 al proveedor eficiente y 1 al proveedor deficiente:

Tabla N° 20

Ejemplo De Ponderación De Variables No Cualitativas Para Elección De Proveedores De Servicios Logísticos

VARIABLES	Línea 1	Línea 2	Línea 3
Experiencia	3	1	3
Agente general	2	1	1
Cumplimiento de vigencia de itinerario	3	3	1
Días de anticipación al cut off	1	3	2
Días de frío en origen y destino	1	1	3
Frecuencias	1	2	3
Numero de transbordos	3	3	2
Posibilidad de emisión de documentos en destino	3	1	1
Vinculación excluyente con algún terminal	2	1	3
Flexibilidad en emisión de correctores	1	1	3
TOTALES	20	17	22
Evaluación 3 muy eficiente, 2 es eficiente 1 es deficiente			

5.10. Consideraciones Logísticas por Incoterm

A continuación las consideraciones logísticas que se deben atender para cada Incoterm 2010 de acuerdo a la Tabla Comparativa de Costos y Tiempo (Tabla N° 21).

1.- El Precio del Producto por Unidad de Carga: Se debe considerar la unidad de venta y luego la unidad de carga (1 contenedor de 40' por ejemplo).

2.-La suma de los costos indicados como son envases y embalajes y documentación nos llevaran al Incoterm EXW, pero es necesario notar que algunos especialistas señalan que en este punto se debe marcar la utilidad de la operación, pero esta consideración es errada pues no considera el riesgo que el exportador asume al avanzar en la cadena de DFI, por ejemplo aceptar vender en términos DAP, esos costos y riesgos

implican una utilidad que deberá ser considerada, consecuentemente el margen de la operación se debe asignar incluyendo todos los costos logísticos incurridos.

3.- La cotización FCA debe considerar los elementos indicados en la página XX respecto a Incoterms 2010. Adicionalmente deberá conocerse a cabalidad el costo de cada uno de los agentes involucrados (agentes marítimos, agentes de carga, agentes de estiba y agentes generales), así mismo el monto del llamado THC/O. No escatimar tiempo y dinero en el esfuerzo de tener muy claro los costos y los roles de cada proveedor pues no es inusual encontrar conceptos similares facturados por diferentes proveedores.

4.- La cotización CFR debe considerar los gastos que se incluyen en el flete marítimo para no pagar dos veces el THC/O y THC/D. Existen casos en los que el flete marítimo incluye gastos de movilización de carga de terminal portuario a terminal extraportuario, esto implicaría que el exportador puede cotizar en términos DAT sin agregar costos a su operación y consiguiendo un mayor margen.

5.- En la cotización CIP es importante que las coberturas de seguro sean las adecuadas y no duplicar el costo o dejar algún riesgo mal descubierto. El exportador está obligado a contratar el seguro con el mínimo riesgo, salvo pacto en contrario, es necesario estar atentos a las coberturas requeridas por ambas partes.

6.- Existen casos en los que el costo CIP es similar al DAT (ver punto 4)

7.- En las cotizaciones DAT es necesario estar atentos a que terminal en destino se requiere la entrega de la carga, usualmente las líneas navieras tienen terminales por "default" y cobran un monto adicional por direccionamiento.

8.- En el caso del Incoterm 2010 DAP (que sustituye a la versión Incoterms 2000 DDU) el exportador debe estar atento a los gastos de terminal (días libre de almacenaje, días de uso de contenedor, costo de energía por día) pues la demora en el retiro de la mercadería o del contenedor del terminal extraportuario debe ser asumido por el importador. Se recomienda que el importador este informado con anticipación de la fecha de llegada de la nave, cuente con los fondos para pago de impuestos y tenga toda la documentación requerida.

9.- En DDP se debe tener claro la estructura tributaria del país de destino y el tratamiento de estos impuestos pues es posible que además del impuesto Advalorem, exista un Impuesto al Valor Adquirido (VAT) que tenga un tratamiento similar al IGV peruano como crédito fiscal.

Para efecto de descartar las alternativas inviables es necesario afinar la capacidad de observación, por ejemplo si nuestra planta de procesamiento se encuentra en Chiclayo, no tendría sentido evaluar embarcar por Arica, pero si tiene sentido evaluar embarcar por los puertos de Callao y Paita.

Tabla N°21
Tabla Comparativa de Costo y Tiempo

MATRIZ DE COSTOS Y TIEMPOS EN CADENA DE LCI PERU - TAIWAN 40' RH FCL				
PRECIO DE PRODUCTO POR UNIDAD DE CARGA (1)	OPCION 1		OPCION 2	
	COSTO USD	TIEMPO DIAS	COSTO USD	TIEMPO DIAS
Embalaje				
Marcado				
Documentación				
Unitarización				
Manipuleo (local exportador)				
COTIZACION EXW (2)				
Seguro (local exportador-lugar embarque internacional)				
Transporte (local exportador-lugar embarque internacional)				
Almacenaje (si hubiera)				
Gastos Terminal Extraportuario (Observar que incluyen)				
Gastos Terminal Portuario				
Manipuleo (lugar de embarque internacional)				
Agente aduanas				
Agente general (gastos emisión de B/L, Delivery Order, Doc. Fee u otros)				
Agente marítimo (Gremios o porteo)				
Gasto bancario				
Gastos aforo, movilización aforo				
Otros si hubiera : Agente de carga, transitario, surveyor, THC/L, etc				
COTIZACION FCA (3)				
Flete Internacional (4)				
COTIZACION CPT				
Seguro (5)				
COTIZACION CIP (6)				
Gastos Terminal portuario destino THC/D (7)				
Transporte de terminal portuario en destino a Terminal Extraportuario				
Manipuleo, stacking, otros gastos terminal portuario				
COTIZACION DAT (6)				
Gastos Terminal Extraportuario (Observar que incluyen)				
Transporte de terminal a local del importador				
Almacenaje terminal extraportuario				
COTIZACION DAP				
Manipuleo (local del importador)				
Desunitarización				
Agente aduanas importador				
Gastos Bancarios				
COTIZACION DDP (7)				
GASTOS INDIRECTOS (8)				
Administrativo				
Capital (inventario)				
Otros gastos				
TOTAL COSTO CADENA DE LCI				

5.11. Matrices de Costos Logísticos por Puerto de Embarque: Paita, Callao, Matarani, Arica

Como vimos previamente existen múltiples líneas navieras que brindan servicios de transporte a los diferentes puertos de Taiwán desde los puertos de Paita, Callao, Matarani y Arica. En las tablas de 22 a la N° 26 se pueden apreciar costos promedio de los servicios logísticos en origen (de EXW a FCA) y de los servicios logísticos en destino (de CPT a DDP).

Las cifras utilizadas para los servicios de EXW a FCA son valores promedio del mercado a octubre de 2014 y los costos en destino (de CPT a DDU) son costos tomados de la publicación Doing Business del Banco Mundial.

Tabla N° 22

ZONA DE PRODUCCION AREQUIPA	INCOTERM 2010	PUERTO DE EMBARQUE (USD)		
	ACTIVIDAD	ARICA	CALLAO	MATARANI
	Envase, empaque, embalaje	-	-	-
	Documentación de Exportación	-	-	-
	Permisos Licencias	-	-	-
	EXW	MISMO COSTO LOGISTICO		
	Carguío de camión	120.00	120.00	120.00
	Inland origen	1,400.00	1,000.00	500.00
	Agencia de aduanas	150.00	100.00	100.00
	Servicios portuarios o de terminal	350.00	690.00	360.00
	Costos transportadora origen	Verificar THC/O	Verificar THC/O	Verificar THC/O
	FCA PUERTO ORIGEN	AGREGAR VALOR EXW		
	Flete internacional	Cotizar de acuerdo a tipo de carga		
	CPT PUERTO DESTINO	SUMAR FLETE INTERNACIONAL A FCA		
	Seguro	Según cobertura pactada		
	CIP PUERTO DESTINO	SUMAR SEGURO A CPT		
	Preparación de documentos	240	240	240
	Puertos y manejo de terminal	180	180	180
	DAT TERMINAL DESTINO	SUMAR COSTOS CIP		
	Transporte interior y manejo	200	200	200
	DAP PUNTO DESTINO	SUMAR TRANSPORTE DESTINO A DAT		
	Autorización de aduanas y control técnico	100	100	100
	Impuestos	Identificar cuales se pagan (IVA, A/V)		
	DDP PUNTO DESTINO	COSTO LOGISTICO TOTAL DE LA OPERACIÓN		

Para la asignación de costos logísticos en Taiwán, se ha utilizado las cifras publicadas en Doing Business 2015 en su sección de Comercio Transfronterizo.

Tabla N° 23

ZONA DE PRODUCCION TACNA	INCOTERM 2010	PUERTO DE EMBARQUE (USD)	
	ACTIVIDAD	ARICA	MATARANI
	Envase, empaque, embalaje	-	-
	Documentación de Exportación	-	-
	Permisos Licencias	-	-
	EXW	MISMO COSTO LOGISTICO	
	Carguío de camión	120.00	120.00
	Inland origen (1)	350.00	900.00
	Agencia de aduanas	150.00	100.00
	Servicios portuarios o de terminal	300.00	360.00
	Costos transportadora origen (2)	Verificar THC/O	Verificar THC/O
	FCA PUERTO ORIGEN	AGREGAR VALOR EXW	
	Flete internacional	Cotizar de acuerdo a tipo de carga	
	CPT PUERTO DESTINO	SUMAR FLETE INTERNACIONAL A FCA	
	Seguro	Según cobertura pactada	
	CIP PUERTO DESTINO	SUMAR SEGURO A CPT	
	Preparación de documentos	240	240
	Puertos y manejo de terminal	180	180
	DAT TERMINAL DESTINO	SUMAR COSTOS CIP	
	Transporte interior y manejo	200	200
	DAP PUNTO DESTINO	SUMAR TRANSPORTE DESTINO A DAT	
	Autorización de aduanas y control técnico	100	100
	Impuestos	Identificar cuales se pagan (IVA, A/V)	
	DDP PUNTO DESTINO	COSTO LOGISTICO TOTAL DE LA OPERACIÓN	

Para la asignación de costos logísticos en Taiwán, se ha utilizado las cifras publicadas en Doing Business 2015 en su sección de Comercio Transfronterizo.

Tabla N° 24

ZONA DE PRODUCCION LIMA	INCOTERM 2010	PUERTO DE EMBARQUE (USD)
	ACTIVIDAD	CALLAO
	Envase, empaque, embalaje	-
	Documentación de Exportación	-
	Permisos Licencias	-
	EXW AREQUIPA	MISMO COSTO LOGISTICO
	Carguío de camión	150.00
	Inland origen (1)	500.00
	Agencia de aduanas	100.00
	Servicios portuarios o de terminal	690.00
	Costos transportadora origen (2)	Verificar THC/O
	FCA PUERTO ORIGEN	AGREGAR VALOR EXW
	Flete internacional	Cotizar de acuerdo a tipo de carga
	CPT PUERTO DESTINO	SUMAR FLETE INTERNACIONAL A FCA
	Seguro	Según cobertura pactada
	CIP PUERTO DESTINO	SUMAR SEGURO A CPT
	Preparación de documentos	240
	Puertos y manejo de terminal	180
	DAT TERMINAL DESTINO	SUMAR COSTOS CIP
	Transporte interior y manejo	200
	DAP PUNTO DESTINO	SUMAR TRANSPORTE DESTINO A DAT
	Autorización de aduanas y control técnico	100
	Impuestos	Identificar cuales se pagan (IVA, A/V)
	DDP PUNTO DESTINO	COSTO LOGISTICO TOTAL DE LA OPERACIÓN

Para la asignación de costos logísticos en Taiwán, se ha utilizado las cifras publicadas en Doing Business 2015 en su sección de Comercio Transfronterizo.

Tabla N°25

ZONA DE PRODUCCION LAMBAYEQUE	INCOTERM 2010	PUERTO DE EMBARQUE (USD)	
	ACTIVIDAD	CALLAO	PAITA
	Envase, empaque, embalaje	-	-
	Documentación de Exportación	-	-
	Permisos Licencias	-	-
	EXW AREQUIPA	MISMO COSTO LOGISTICO	
	Carguío de camión	150.00	120.00
	Inland origen (1)	600.00	300.00
	Agencia de aduanas	100.00	200.00
	Servicios portuarios o de terminal	690.00	600.00
	Costos transportadora origen (2)	Verificar THC/O	Verificar THC/O
	FCA PUERTO ORIGEN	AGREGAR VALOR EXW	
	Flete internacional	Cotizar de acuerdo a tipo de carga	
	CPT PUERTO DESTINO	SUMAR FLETE INTERNACIONAL A FCA	
	Seguro		
	CIP PUERTO DESTINO	SUMAR SEGURO A CPT	
	Preparación de documentos	240	240
	Puertos y manejo de terminal	180	180
	DAT TERMINAL DESTINO	SUMAR COSTOS CIP	
	Transporte interior y manejo	200	200
	DAP PUNTO DESTINO	SUMAR TRANSPORTE DESTINO A DAT	
	Autorización de aduanas y control técnico	100	
	Impuestos	Identificar cuales se pagan (IVA, A/V)	
	DDP PUNTO DESTINO	COSTO LOGISTICO TOTAL DE LA OPERACIÓN	

Para la asignación de costos logísticos en Taiwán, se ha utilizado las cifras publicadas en Doing Business 2015 en su sección de Comercio Transfronterizo.

Tabla N° 26

ZONA DE PRODUCCION PURA	INCOTERM 2010	PUERTO DE EMBARQUE (USD)	
	ACTIVIDAD	CALLAO	PAITA
	Envase, empaque, embalaje	-	-
	Documentación de Exportación	-	-
	Permisos Licencias	-	-
	EXW	MISMO COSTO LOGISTICO	
	Carguío de camión	150.00	120.00
	Inland origen (1)	700.00	200.00
	Agencia de aduanas	100.00	200.00
	Servicios portuarios o de terminal	690.00	600.00
	Costos transportadora origen (2)	Verificar THC/O	Verificar THC/O
	FCA PUERTO ORIGEN	AGREGAR VALOR EXW	
	Flete internacional	Cotizar de acuerdo a tipo de carga	
	CPT PUERTO DESTINO	SUMAR FLETE INTERNACIONAL A FCA	
	Seguro (según cobertura pactada)	Según cobertura pactada	
	CIP PUERTO DESTINO	SUMAR SEGURO A CPT	
	Preparación de documentos	240	240
	Puertos y manejo de terminal	180	180
	DAT TERMINAL DESTINO	SUMAR COSTOS CIP	
	Transporte interior y manejo	200	200
	DAP PUNTO DESTINO	SUMAR TRANSPORTE DESTINO A DAT	
	Autorización de aduanas y control técnico	100	100
	Impuestos	Identificar cuales se pagan (IVA, Ad Valorem)	
	DDP PUNTO DESTINO	COSTO LOGÍSTICO TOTAL DE LA OPERACIÓN	

Para la asignación de costos logísticos en Taiwán, se ha utilizado las cifras publicadas en Doing Business 2015 en su sección de Comercio Transfronterizo.

5.12. Proveedores de Servicios**Líneas Navieras / Agentes Generales.****Línea: Evergreen Line****Oficinas origen (Agente General)**

GREENANDES PERU SAC (LIMA OFFICE)
CALLE LAS CAMELIAS NO. 256, PISOS 2 Y 3, SAN ISIDRO, LIMA , LIMA
LIMA 27

Tel Number : 51-1-6168000

Fax Number : 51-1-6168001

Email Address : comercial@greenandes.com.pe**Arequipa**

GREENANDES PERU SAC (AREQUIPA OFFICE)
EL RETIRO NRO. 2, CAYMA , AREQUIPA , AREQUIPA

Tel Number : 51-54-271393

Fax Number : 51-54-274014

Email Address : arequipa@greenandes.com.pe**Oficinas destino****Kaohsiung**

EVERGREEN INTERNATIONAL CORP.
(KAOHSIUNG OFFICE) 177, SHIH WEI 4TH ROAD , KAOHSIUNG 802

Tel Number : 886-7-3312001

Fax Number : 886-7-3334523

Email Address : ksg@evergreen-shipping.com.tw**Taichung**

EVERGREEN INTERNATIONAL CORP.
(TAICHUNG OFFICE) 9F-4, NO.20, TA-LUNG ROAD , TAICHUNG 403

Tel Number : 886-4-23283181

Fax Number : 886-4-23280403

Email Address : tcg@evergreen-shipping.com.tw**Taipei**

EVERGREEN MARINE CORPORATION
(TAIPEI OFFICE) 166, SEC.2, MINSHENG E. RD. , TAIPEI 104

Tel Number : 886-02-25057766

Fax Number : 886-02-25055256

Email Address : pjd@tw.evergreen-line.com**Línea: CMA CGM****Oficinas origen (Agente General)**

CMA CGM Peru S.A.C.
CALLE 41 N 894 PISO 4, LIMA
Email: imm.genmbox@cma-cgm.com

Phone

51 1 6113400

Oficinas destino (Agente General)

CMA CGM Taiwan - Taipei office
9th Floor, No. 10, Section 3, Mínsheng East Rd Zhongshan District 104 TAIPEI
Phone 886 2 2183 3333

CMA CGM Taiwan - Kaohsiung Office

22F-2, No.29 Hai-Bian Road
80248 KAOHSIUNG
Phone 886 7 333 6299

Línea: **MAERSK****Oficinas origen (Agente General)**

Maersk Line Peru S.A.C
Chinchon St. 1018 4th Floor, San Isidro, L27 Lima
51 1 6160206 Ana Cecilia Obregon (Ana.Obregon@maersk.com)
+51 1 6160222 Sofía Balbi (Sofia.balbi@maersk.com)

Oficinas destino (Agente General)

Taipei, Maersk Taiwan Ltd.
10F, No 2, Tun Hwa South Road , Sec 1 , 105 Taipei
Sales -Inquiry for Import, Export or Cross-trade , Phone: +886 2 27753111
Import customer service twncsigen@maersk.com

Línea: **CCNI****Oficinas origen (Agente General)**

AGUNSA PERU S.A.
Av.Gambeta 5502, Callao, Peru
+51 (1) 619.0300

Oficinas destino (Agente General)

WILHELMSSEN SHIPS SERVICE INC.
9th Floor, No. 43, Yi 1 Road
+886 (2) 2422.8273

Línea: **HAPAG LLYOD****Oficinas origen (Agente General)**

HAPAG-LLOYD PERU S.A.C.
AMADOR MERINO REYNA 267, SUITE 901, SAN ISIDRO, LIMA PERU
Phone: +51 1 3174100

Oficinas destino (Agente General)

HAPAG-LLOYD (TAIWAN) LTD
15F-3, NO.31, HAI-PIEN RD, KAOHSIUNG 802 TAIWAN
Phone: +886 7 3376300

Línea: **CSAV****Oficinas origen (Agente General)**

CONSORCIO PERUANO NAVIERO S.A.
RUC: 20100120403
Dirección: Av. República de Colombia 643 7° y 8° Piso – San Isidro (Lima 27)
Phone: (511) 411-6500
Ventas exportaciones: exportaciones@cnpsa.com

Oficinas destino (Agente General)

CSAV Shipping Co., Ltd.
William Wei (wwai@csavagencies-taiwan.com)
Position Inside Sales Executive I
Phone 886-2-23949190

Línea: COSCO LINE



Oficinas origen (Agente General)

COSCO PERU S.A (Lima)
Av. Republica de Panama 3531, Of. 1204 San Isidro
Phone: 51 1 421 5014
51 1 441 2221
General Manager : Cap. Chem Li Hui (chenlihiu@cosco.com.pe)

Oficinas destino (Agente General)

Taipei

CHINA OCEAN SERVICE CO., LTD.,(TAIPEI)
5F, No.88 Tun Hwa North Road Taipei Taiwan
Phone: 886 (02) 2778-9678
Fax: 886 (02) 2778-5212

Kaohsiung

CHINA OCEAN SERVICE CO., LTD.(KAOHSIUNG)
ROOM A, 8F-1, NO.31, HAI PIEN ROAD., KAOHSIUNG, TAIWAN
Phone: 886+7-3350153
Fax: +886+7-3350194

Línea: HAMBURG SÜD



Oficinas origen (Agente General)

Hamburg Süd Perú
Av. Pardo y Aliaga 652
3rd Floor, Office 302, Edificio Pardo y Aliaga
Edificio Pardo y Aliaga
San Isidro, Lima 27

Oficinas destino (Agente General)

Hamburg Süd Shipping Agency Ltd.
4Fl., No. 32, Alley 18, Lane 478 Rui Guang Road
11492 Neihu District, Taipei, Taiwan
Phone: +886 2 87519293
Fax: +886 2 87518379
E-mail: [info\(at\)tpe.hamburgsud.com](mailto:info(at)tpe.hamburgsud.com)

Agentes de Carga

Tabla N° 27
Agentes de Carga Perú

Razón Social	Dirección	RUC	Persona De Contacto
AGILITY LOGISTICS PERU S.A.	Av. Jose Pardo Nro. 513 Int. 902 Lima - Lima - Miraflores	20536559125	Alfredo Rusca <ARusca@agility.com>
ANDES LOGISTICS DEL PERU S.A.C	Av. Rivera Navarrete Nro. 451 Dpto. 701 (Piso 7) Lima - Lima - San Isidro	20513552964	Edwin Orellana <eorellana@andeslogistics.com>
ATLAS INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS S.A. - ATLAS FORWARDERS S.A.	Av. Venezuela Nro. 1257 Urb. Ciudad Del Pescador Prov. Const. Del Callao - Bellavista	20543405591	Veronica Zegarra <vzegarra@atlasiff.com>
BERTLING LOGISTICS (PERU) S.A.C.	Cal. Martir Olaya Nro. 129 Int. 1601 Lima - Lima - Miraflores	20504121306	Carla Bravo (Carla.Bravo@bertling.com)
DSV AIR & SEA S.A.	Cal. 41 Nro. 894 Int. 301 Urb. Corpac Lima - Lima - San Isidro	20390381612	Eric Torres - DSV <Eric.Torres@pe.dsv.com>
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCY DEL PERU SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Jr. Javier Correa Elias Nro. 179 Urb. Pando Lima - Lima - San Miguel	20524052203	Oliver Zapata - ISA PERU SAC <opercarga@isaperusac.com>
SEA LAND LOGISTICS DEL PERU SAC	Cal. Las Camelias 256 Int 401 San Isidro Lima	20389592715	Octavio Gonzales (ogonzales@sealand.com.pe)
RUSH TRANSPORT DEL PERU S.A.C.	Jr. Jose Pezet Y Monel Nro. 2670 Res. - Lima - Lima - Lince	20101810462	Rush Perú - Rosa Campos <customimpo@rush.com.pe>
SENATOR INTERNATIONAL PERÚ SAC	Av. M Dasso Nro. 153 Dpto. F (Piso 4to Alt. Cdra 12 Camino Real)Lima - Lima - San Isidro	20425332466	Roxana Rogriguez (roxana.rodriguez@lim.senator-international.com)
UPS SCS (PERU) S.R.L.	Av. Angamos Este Nro. 1625 Lima - Lima - Surquillo	20419908305	Manuel Loret de Mola (mloretdecola@ups.com)
VLG PERU S.A.C.	Av. Rafael Escardo Nro. 249 Urb. Maranga Lima - Lima - San Miguel	20536057961	Magali Salgado <msalgado@vlglatinperu.com>

Fuente: SUNAT

Elaboración: Propia

Tabla N° 28

Agentes de Carga Taiwán

Razón Social	Dirección	Tel.	Persona De Contacto
BVL Taipei office	10F., No.59, Dongxing Rd., Xinyi Dist., Taipei City 11070, Taiwan	Tel. +886-2-8768 1628 ext.11	Joy Chao(joy-tpe@bvlogisticsinc.com.tw)
3L-Leemark Logistics Ltd Taipei, Taiwan ROC, Cargo Agents/Freight Forwarders	5FI, No 76 Minquan East Road Sec 1 Taipei 5FI, No 76 Minquan East Road Sec 1 Taipei 10451	Tel: +886 2 2563-7199	James Lee(taipei.leemark@gmail.com)
Air Sea Worldwide Taiwan Ltd	6F No 1 Fu Hsing North Road Taipei	Tel: +886 2 2752-4145	Max Wang (max.wang@asw-taipei.com.tw)
Raysons Global Logistics Co Ltd	11F-1, No 29, Haipien Rd Lingya Dist Kaohsiung City	Tel: +886 7 269-5817	James Chiu (jameschiu@raysons.com.tw)

Fuente: SUNAT

Elaboración: Propia

5.13. Listas De Verificación de Elección de Cadenas de DFI

A continuación planteamos algunas listas de verificación que permitirán revisar si el proceso de elección de la cadena de DFI ha sido la correcta.

1.- PLANIFICACIÓN LOGÍSTICA: ASPECTOS GENERALES

Puntos a Revisar	Sí	No
1. ¿Existen proveedores experimentados para la ruta requerida?		
2. ¿Se conocen todas las alternativas logísticas posibles?		
3. ¿Se han desechado las alternativas logísticas inviables?		
4. ¿Existe infraestructura adecuada en cada tramo?		
5. ¿Se conocen los aspectos aduaneros en origen y destino?		
6. ¿Se cuenta con personal capacitado para la gestión logística?		
7. ¿Se conocen los requerimientos del cliente en cuanto a plazos?		
8. ¿Se contratarán los servicios logísticos directamente o se tercerizará con un operador logístico?		
9. ¿El Incoterm contratado es el adecuado para la carga y para las características de los servicios logísticos ofertados en el mercado?		

2.- ASPECTOS LOGÍSTICOS INHERENTES AL PRODUCTO

Puntos a Revisar	Sí	No
1. ¿El envase y embalaje es el adecuado para el cliente, para la cadena de distribución y para el consumidor?		
2. ¿Los aspectos sanitarios han sido cumplidos?		
3. ¿Se ha verificado si ha sido obtenida la documentación sanitaria?		
4. ¿Las fechas de producción y embarque concuerdan con las fechas requeridas por el mercado?		
5. ¿El producto a embarcar ha sido validado por las áreas competentes (Producción, Calidad, Comercialización)?		

3.- ASPECTOS ADUANEROS DE LA OPERACIÓN

Puntos a Revisar	Sí	No
1. ¿Se va requerir los servicios de un agente aduanero o de un Operador Logístico?		
2. ¿Se conocen las partidas arancelarias en origen y destino?		
3. ¿Se conocen las Normas de Origen aplicables?		
4. ¿Se conoce cuáles son los documentos requeridos por el importador?		
5. ¿Sabemos cómo cobrar el Drawback y gestionar la devolución de IGV?		
6. ¿Se ha verificado que el agente aduanero sea reconocido en el mercado?		
7. ¿Se ha considerado si el agente aduanero cuenta con personal e infraestructura adecuada?		
8. ¿La constitución de la empresa faculta al gerente a la firma de documentos aduaneros?		
9. ¿La empresa está facultada a realizar operaciones de comercio exterior?		
10. ¿Se verificó que el agente aduanero tenga jurisdicción por el puerto de salida escogido?		

4.- ASPECTOS DE LOGÍSTICA INTERNA

Puntos a Revisar	Sí	No
1. ¿Se ha contratado el transporte directamente o se usó los servicios de un operador logístico?		
2. ¿Se verificó si el transportista cuenta con seguro?		
3. ¿Se conoce si el transportista cuenta con buena reputación?		
4. ¿Se ha verificado si las unidades cumplen con los estándares requeridos (estado de las unidades, limpieza, seguridad)?		
5. ¿Se ha considerado si las fechas escogidas para el retiro de nuestros almacenes coinciden con las fechas requeridas por la línea naviera?		
6. ¿Se ha verificado si el terminal extra-portuario escogido es el adecuado? ¿Sus tarifas son competitivas?		
7. Los terminales tienen plazos, los mismos que van de acuerdo al arribo de la nave a puerto, pasado dicho plazo el terminal extra-portuario cobra por cada manipuleo, ¿Se ha cumplido con el plazo requerido por el terminal para el ingreso oportuno de su carga?		
8. ¿Se ha considerado si las condiciones del terminal son las adecuadas para la carga en términos de días libres previos al embarque y costos de aforo y movilización de la carga?		
9. ¿Se ha considerado si nuestro personal sabe cómo llenar las Guías de Remisión?		
10. ¿Se ha considerado si el proceso de estiba cumple con requisitos de seguridad mínimos? ¿Se ha verificado junto con su operador o agente aduanero si el contenedor ha sido asignado correctamente, es decir sin abolladuras, fallas, etc.?		
11. ¿El proceso de estiba está adecuadamente supervisado?		
12. Una vez realizada la estiba se colocan precintos o candados ¿Se ha verificado si se han colocado dichos precintos? ¿Coinciden con los documentos emitidos para el embarque? ¿Si se han roto los precintos por alguna contingencia, se ha considerado dicha modificación en los documentos (factura, packing list, conocimiento de embarque, certificado de origen, etc)?		

4.- ASPECTOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

Puntos a Revisar	Sí	No
1. ¿Se ha considerado si el flete contratado corresponde al requerimiento del cliente en cuanto a tiempo y costo?		
2. ¿Se ha verificado si existe alguna otra línea que pueda dar este servicio?		
3. ¿La frecuencia de recaladas es la adecuada?		
4. ¿El tiempo de tránsito le permite cumplir con lo pactado con su cliente?		
5. ¿Se verificó si puede emitir documentos de embarque en destino?		
6. ¿Se ha verificado si la ruta escogida tiene transbordos y si en alguno se realice, puede presentarse algún inconveniente y generar retrasos?		
7. ¿Se ha consultado a la línea si en caso se pierda un transbordo, cuánto afecta al tiempo de tránsito total?		
8. ¿Se conoce si la línea naviera cuenta con un agente general o contrata los servicios de otra empresa?		
9. ¿Se ha pactado un servicio FCL (Full Container Load) o se trata de un servicio compartido?		
10. En caso de reefers, ¿Los generadores de frío están en buenas condiciones? ¿Se ha verificado con la línea cuantos días libres de frío se cuenta en origen y en destino?		
11. ¿Se ha verificado la posibilidad de realizar embarques “contra nave”?		
12. ¿Cuál es el cut off para cada línea evaluada?		
13. ¿Conocemos los elementos adicionales al flete ya sean recargos en origen y/o destino?		
14. ¿Qué incluye el THC y que no incluye?		
15. ¿El tiempo de tránsito le permitirá enviar toda la documentación a tiempo para que su cliente no tenga problemas en destino?		

5.- ASPECTOS DE LOGÍSTICA DE DESTINO

Puntos a Revisar	Sí	No
1. ¿Se conoce si el Incoterm pactado me obliga a realizar actividades logísticas en destino?		
2. ¿Se ha elegido correctamente al Courier para que los documentos sean recibidos por el cliente y no le ocasionen días de almacenaje, sobrestadías extras?		
3. ¿Se ha enviado el aviso de llegada al cliente o a su operador para que pueda trabajar en la operación por anticipado al arribo?		
4. ¿Se conoce las condiciones de libre almacenaje y sobrestadía en el terminal portuario o extra-portuario de destino?		
5. ¿Se ha verificado si el Incoterm pactado le obliga a transportar la carga hasta el almacén de su cliente?		
6. ¿Se ha elegido correctamente al agente en destino para proceder con la manipulación de la carga de manera satisfactoria?		

6.- ASPECTOS LOGÍSTICOS VINCULADOS A INCOTERMS 2010

Puntos a Revisar	Sí	No
1. ¿Se ha verificado si el Incoterm 2010 pactado con su cliente es el adecuado?		
2. ¿Se ha verificado si la transferencia de riesgo en el punto indicado puede ser realizada sin contratiempos?		
3. ¿El importador está informado que la operación se ampara en Incoterms 2010?		
4. ¿Se conocen en los elementos de la cadena logística hemos sido especialmente flexibles?		
5. ¿Se conoce a cabalidad a los operadores y sus responsabilidades en cada tramo de la cadena logística?		
6. ¿Se ha verificado que la documentación elaborada refleja claramente el uso del Incoterm escogido?		
7. ¿Su cliente conoce exactamente el punto donde se ha transmitido la tenencia de la carga?		
8. ¿Se ha considerado expresamente el Incoterm en los documentos de la exportación (factura, packing list, conocimiento de embarque, etc)?		

7.- VERIFICACIÓN DE LA ELECCIÓN DE LA CADENA LOGÍSTICA

Puntos a Revisar	Sí	No
1. ¿Se han considerado todas las alternativas logísticas posibles?		
2. ¿Se han evaluado a todos los proveedores considerados?		
3. ¿Se ha verificado si la validez de la proformas es la adecuada?		
4. ¿Se han considerado las variables que afectan el tiempo de manera correcta?		
5. ¿Se han evaluado todas las variables que afectan la calidad del servicio?		
6. ¿Se han considerado elementos de respeto al medio ambiente y de responsabilidad social en la elección de la cadena logística?		
7. ¿Se ha verificado si la documentación sustentatoria de cada tramo de la cadena logística permite una rápida activación del seguro contratado en caso de siniestro?		
8. ¿Se ha considerado si el tiempo de tránsito, tomando en cuenta transbordos y frecuencias, es el adecuado para las condiciones de pago?		

5.14. Listas de Verificación de Documentos de Exportación a Taiwán

A continuación acompañamos 4 listas de verificación que permitirán al exportador a verificar la situación y precisión de la documentación que ampara su expedición.

En toda operación de comercio internacional se movilizan 3 elementos: carga, capital e información, desafortunadamente el manejo de la documentación que ampara las exportaciones es dejada a personal sin capacitación o experiencia, error que puede ser muy caro. También es importante anotar que una documentación bien elaborada reduce molestias, costos y tiempos al importador y dan un mensaje inequívoco de profesionalismo.

Estas listas han sido elaboradas tomando como base el Manual Para Documentos de Exportación del CCI UNCTAD GATT.

1. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE O BILL OF LADING (B/L)

La importancia de que el Conocimiento de Embarque sea revisado hasta confirmar su prolijidad está determinado por que es el título valor de la mercadería y evitar costosas correcciones que consumen días valiosos. Imaginémonos lo que puede suceder si encontramos un B/L con información errada días después del arribo de una nave, pues esto significara costos por almacenaje en el terminal y uso del contenedor al importador y eventualmente el no pago de una carta de crédito.

Puntos a Revisar	Sí	No
1. ¿Se han incluido correctamente el nombre y la dirección del embarcador / expedidor bajo el epígrafe "Nombre, dirección del expedidor, RUC, e-mail, teléfono y persona de contacto?"		
2. ¿Se han incluido correctamente los datos del consignatario, bajo el epígrafe "Nombre, dirección del expedidor, e-mail, teléfono y persona de contacto?"		
3. ¿Se ha incluido el agente del cliente en la casilla de "Notify Party"?		
4. ¿Se han incluido correctamente el nombre y dirección del transitario del cliente.		
5. ¿Se ha considerado la instrucción del cliente en caso la carga tenga un destino final distinto al puerto de arribo?		
6. ¿Se ha incluido correctamente el puerto de entrega y puerto de salida?		
7. ¿Se ha incluido el nombre de la nave y el viaje?		
8. ¿Se han incluido correctamente las marcas y números? (Número de contenedor, número de precintos, marca del producto)		
9. ¿Se han incluido la cantidad y descripción de las mercancías? ¿Se ha incluido el número de partida arancelaria? ¿Se ha incluido la orden de pedido o la referencia de su comprador que necesita para identificar a qué corresponde? ¿Se ha considerado un idioma alterno, (p.e. inglés / español) en la descripción del producto?		
10. ¿Se ha incluido correctamente el peso bruto y volumen? ¿Se han incluido las distintas medidas de cada caja y se han multiplicado para obtener el volumen de cada una? ¿Se ha multiplicado esta cifra por el número de cajas para obtener el volumen total? Este total deberá incluirse en la casilla situada a la derecha de "peso bruto" (gross weight /measurement).		
11. ¿Se han incluido correctamente los requisitos y datos de la documentación de su cliente?		
12. ¿Se han firmado y fechado los documentos?		
13. ¿Comprenden los participantes la necesidad de comunicar al transportista los requisitos de manipulación especiales, como la necesidad de mantener frescas las mercancías o de manipular cuidadosamente los artículos frágiles? ¿Se ha incluido esa información en el documento?		
14. ¿Se ha considerado las condiciones especiales tales como temperatura, humedad, ventilación dentro del documento?		
15. ¿Se ha verificado el flete acordado ya sea pre pagado o por pagarse en destino?		

2. FACTURA COMERCIAL

La factura comercial es el otro documento fundamental del comercio internacional, se debe notar que esta evidencia la existencia de un contrato de compraventa. Inclusive a falta de un contrato firmado, según la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercadería la aceptación del bien, el precio y la forma de pago configuran un acuerdo de partes, este acuerdo puede ser formalizado con la aceptación de una Orden de Compra o de una Factura Proforma; es así que la preparación de la factura comercial es de vital importancia para efectos legales. Sugerimos señalar el Incoterm 2010 pactado y que la operación en cuestión sea realizada de acuerdo a las normas y condiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercadería. En algunos casos las autoridades aduaneras del país importador exigen la discriminación del flete y del valor de la mercadería para determinar la base imponible, es recomendable hacer este detalle en una carta aclaratoria para tener congruencia entre el Incoterm 2010 detallado en la factura y el detalle solicitado por la autoridad aduanera.

Puntos a Revisar	Sí	No
1. ¿Se ha consignado correctamente los datos de su cliente en la factura?		
2. ¿Se ha descrito con detalle las mercancías?		
3. ¿Se ha considerado el idioma solicitado por su cliente?		
4. ¿Se ha considerado el número de pedido / orden de compra en la factura?		
5. ¿Se ha considerado correctamente las cantidades que se está facturando?		
6. ¿Se ha considerado la moneda de manera correcta?		
7. ¿Se ha indicado hasta donde se han cubierto los gastos de la expedición?		
8. ¿Se ha asegurado que haya mayor detalle sobre los diversos gastos como sea posible, a fin de que las aduanas del punto de importación puedan calcular exactamente el valor que precisan.		
9. ¿Se ha colocado el número de partida arancelaria?		
10. ¿Se ha consignado correctamente la fecha y firma?		
11. ¿Se ha enviado en el plazo prudente la factura junto con los otros documentos de exportación al cliente?		
12. Se ha consignado el Incoterm pactado		

3. PACKING LIST

El packing list o Lista de Empaque hasta cierto punto es el equivalente a la Guía de Remisión y nos da información al detalle sobre las características físicas de la expedición. Un packing list bien elaborado acelera la gestión aduanera, evita molestias al importador y ahorra tiempo valioso.

Puntos a Revisar	Sí	No
1. ¿Se indican en la lista de empaque el número y la fecha de la factura a que se hace referencia?		
2. ¿Se han indicado correcta y claramente la cantidad y el número de las cajas / bultos / paquetes de cada producto?		
3. ¿Se ha indicado claramente el contenido de cada caja (marca, serie, número) de forma que las mercancías puedan identificarse en la expedición, por las aduanas o por el cliente?		
4. ¿Se han indicado las dimensiones de cada caja, junto con la unidad de medida utilizada?		
5. ¿Se ha indicado correctamente el peso bruto de cada caja?		
6. ¿Se ha calculado correctamente el volumen total de la expedición?		
7. ¿Se han calculado e indicado correctamente el peso neto y el bruto?		
8. ¿Se ha verificado el idioma solicitado por el comprador?		

4. CERTIFICADO DE ORIGEN

Si bien la autoridad aduanera de Taiwán no exige este documento, es recomendable acompañarlo en caso se realice aforo documentario o exista alguna duda sobre la clasificación arancelaria y el funcionario aplique su discrecionalidad y lo solicite.

Puntos a Revisar	Sí	No
1. ¿Se ha verificado que se indican los nombres del expedidor y del destinatario y concuerdan con los indicados en el resto de la documentación?		
2. ¿Se ha cerciorado de que las mercancías reúnen los requisitos necesarios para ser consideradas como producidas en el país que se indica en la casilla 3 (país de origen) del certificado de origen?		
3. Si se dan datos sobre el transporte u otra información, ¿Se ha verificado de que son correctos y concuerdan con los que figuran en otros documentos?		
4. ¿Se ha comprobado la referencia arancelaria aplicable a las mercancías en el país de importación? ¿Se ha percatado de que su descripción concuerda con esa referencia?		
5. ¿Se indican las marcas y números y coinciden con el número y la clase de embalajes? Cerciórese de que concuerdan con la información que figura en otros documentos.		
6. ¿Se está considerando en la cantidad, la unidad o las unidades exigidas por el arancel aduanero y fiscal de país importador?		
7. Si el documento necesita refrendo, ¿se ha cumplido con a tiempo ante el órgano local competente?		
8. Conserve un ejemplar del certificado de origen con los demás documentos relativos a la expedición.		

5. CERTIFICADO DE SEGURO

El certificado de seguro evidencia que el riesgo ha sido transferido a una aseguradora, a través de una póliza de seguros. Es importante cuidar que las coberturas sean las requeridas por la operación y las pactadas con los clientes así como evitar duplicar las coberturas.

Puntos a Revisar	Sí	No
1. Dados los términos de compra-venta se definirá el beneficiario de la póliza, por tanto fíjese en si ha incluido nombre y datos del asegurado. ¿Se ha considerado el nombre, razón social, dirección y persona de contacto?		
2. ¿Se ha descrito correctamente las mercancías y con suficiente detalle para evitar dificultades más adelante?		
3. ¿Se ha considerado correctamente los documentos tales como factura, packing list, carta de crédito, etc. que hacen referencia a las mercancías a asegurarse?		
4. ¿Se ha indicado el viaje completo que cubrirá el seguro?		
5. ¿Se ha indicado el buque o, al menos, la compañía de transporte marítimo u otro transportista que transporte las mercancías?		
6. ¿Se ha calculado cuidadosamente el valor asegurado? ¿Se ha verificado de que cubre todos los gastos realizados por el asegurado?		
7. ¿La póliza de seguro indica el nombre del representante local de la compañía de seguros que se encargue de tramitar cualquier pérdida o daño?		
8. ¿Se ha firmado el certificado?		
9. ¿Se está conservando un ejemplar del certificado de seguro con los demás documentos de la expedición?		

6. LINKS DE INTERES

Trade – Van

Página Web: <http://itradevan.com>

Bureau of Foreign Trade

Página Web: <http://www.trade.gov.tw/English/>

Directorate General of Customs

Página Web: <http://web.customs.gov.tw/>

Bureau of Animal and Plant Health Inspect (BAPHIQ)

Página Web: <http://www.baphiq.gov.tw/homeweb5.php>

Food & Drug Administration, Department of Health (FDA)

Página Web: <http://www.fda.gov.tw/TC/index.aspx>

SUNAT

Página Web: <http://www.sunat.gob.pe/>

Port Kaohsiung

Página Web: <http://kh.twport.com.tw/en/>

Port Keelung

Página Web: <http://kl.twport.com.tw/en/>

Port Taichung

Página Web: <http://tc.twport.com.tw/en/>

Base de Datos de leyes y Regulaciones de la República de China

Página Web: <http://law.moj.gov.tw/>