

SERVICIOS AL
EXPORTADOR

información

2015

Perfil Logístico para el Sector Pesca a Rusia



prom
perú

ÍNDICE

I.- INTRODUCCIÓN.....	4
II.- ENTIDADES REGULATORIAS PARA LA SALIDA Y ENTRADA DE PRODUCTOS PESQUEROS.....	5
2.1 Entidades que regulan la cadena logística en la salida en productos pesqueros en el Perú	5
2.1.1 Superintendencia Nacional de Administración Aduanera y Tributaria (SUNAT)	5
2.1.2 Servicio Nacional de Sanidad Pesquera/Instituto Tecnológico de la Producción (SANIPES/ITP)	6
2.2 Entidades que regulan la cadena logística en el ingreso de productos pesqueros a la Federación Rusa	7
2.2.1 Servicio Federal Aduanero (FCS)	8
2.2.2 Servicio de Control Veterinario y Fitosanitario	8
2.2.3 Servicio Federal para la Protección de los Derechos del Consumidor y el Bienestar Social del Gobierno de la Federación Rusa	9
2.2.4 Agencia Federal para la Regulación Técnica y Metrología	9
III.- ASPECTOS RELACIONADOS CON ACCESO A MERCADOS PARA LA EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS PESQUEROS	11
3.1 Estructura Arancelaria	11
3.2 Aranceles.....	12
3.3 Otros Impuestos de Importación	14
3.4 Preferencias Arancelarias	14
3.5 Medidas Sanitarias.....	15
3.5.1 Permiso de Importación.....	15
3.5.2 Registro de Establecimientos	16
3.5.3 Certificado Veterinario de Salud (Certificado Sanitario de Exportación).....	16
3.5.4 Declaración de Conformidad.....	17
3.6 Normas Técnico Sanitarias.....	18
3.7 Proceso de Importación.....	20
3.8 Procedimiento para Envío de Muestras No Comerciales	22
Por otro lado el destinatario en la Federación Rusa debe facilitar lo siguiente.....	23
3.9 Empaque y Etiquetado.....	23

IV.- OFERTA EXPORTABLE PERUANA – SECTOR PESCA	25
4.1 Evolución de las Exportaciones Peruanas a la Federación Rusa (2011 – 2014).....	25
4.2 Principales Productos de Exportación del Sector Pesca	28
4.2.1 Merluza (Merluccius gayi peruanus)	28
4.2.2 Langostinos (Litopenaeus vannamei).....	30
4.2.3 Pota (Dosidicus Gigas)	32
4.2.4 Trucha (Oncorhynchus mykiss)	34
V.- INFRAESTRUCTURA Y CONECTIVIDAD LOGÍSTICA DE LA FEDERACIÓN RUSA.....	36
5.1.1 Puerto de San Petersburgo	36
5.1.2 Puerto de Kaliningrado.....	38
5.1.3 Puerto de Novorossiysk.....	39
5.1.4 Puerto de Vladivostok	40
5.2 Infraestructura Aérea.....	41
5.2.1 Aeropuerto Internacional de Moscú – Domodedovo	41
5.2.2. Aeropuerto Internacional de Moscú – Sheremetyevo.....	42
4.2.3 Aeropuerto Internacional de Moscú – Vnukovo	42
5.3 Conectividad Marítima Perú – Federación Rusa	43
5.4 Conectividad Aérea Perú – Federación Rusa	47
VI.- OPERADORES Y COSTOS LOGÍSTICOS	49
6.1.1 Mediterranean Shipping Company	49
6.1.2 Maersk Line	49
6.1.3 Hapag Lloyd.....	50
6.1.4 CMA – CGM	50
6.1.5 Transcontinental Operador Logístico.....	51
6.1.6 Antares Agencia de Aduana	51
6.1.7 Unimar.....	52
VIII.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	72
VIII.- ANEXOS.....	73

I.- INTRODUCCIÓN

La adhesión de la Federación Rusa a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en agosto de 2012 consolidó la inserción de la economía rusa en el ámbito del comercio internacional. Internamente la adhesión permitió que la Federación Rusa redujera sus aranceles promedio aplicados a terceros países de 10% a 7.8% y sus medidas no arancelarias impuestas a la importación de productos alimenticios.

Asimismo, la incorporación a la OMC permitió que la Federación Rusa alineara su normativa respecto a medidas sanitarias y fitosanitarias en conformidad con la normativa de la OMC.

Aunada a la liberación de las medidas arancelarias y no arancelarias por parte de la Federación Rusa, se ha generado una coyuntura política particular que podría beneficiar a las exportaciones peruanas de alimentos. En agosto de este año, la Federación Rusa decidió prohibir la importación de productos agrícolas, materias primas y alimentos originarios de la Unión Europea, Estados Unidos, Canadá, Australia y Noruega, con el objetivo de garantizar su seguridad nacional.

La prohibición por año implementada por la Federación Rusa incluye también a la importación de productos pesqueros, lo cual genera una oportunidad comercial para países ricos en recursos pesqueros, como el Perú, que pueden convertirse en proveedores para los importadores rusos.

En este sentido, con el fin de incentivar las exportaciones de productos pesqueros a este importante mercado europeo, PROMPERU ha decidido elaborar un Perfil Logístico que permita a los exportadores conocer acerca de las entidades que regulan la salida y entrada de productos pesqueros tanto en Perú como en la Federación Rusa, el proceso de importación paso a paso, los aranceles y diferentes impuestos a pagar, la oferta exportable de productos pesqueros del Perú, la infraestructura marítima y aérea de la economía rusa, la conectividad marítima y aérea existente entre Perú y la Federación Rusa, los servicios que ofrecen los operadores logísticos para este mercado y los costos logísticos asociados tanto con la exportación de pescado congelado como conservas de pescado.

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

En el caso del Perú básicamente existen 2 instituciones que están relacionadas con la salida de productos pesqueros. La primera de ellas es la Superintendencia Nacional de Administración Aduanera y Tributaria (SUNAT), la cual es responsable de velar por el cumplimiento de la legislación aduanera. La segunda es el Servicio Nacional de Sanidad Pesquera/Instituto Tecnológico de la Producción (SANIPES/ITP), institución adscrita al Ministerio de la Producción (PRODUCE), que inspecciona y vigila la actividad pesquera y acuícola y la elaboración de productos pesqueros.

2.1.1 Superintendencia Nacional de Administración Aduanera y Tributaria (SUNAT)

La SUNAT es la entidad encargada de aplicar la legislación aduanera a la exportación de mercancías. Al referirnos a exportación, hacemos mención al régimen aduanero de exportación definitiva, el cual permite la

salida del territorio aduanero de las mercancías nacionales o nacionalizadas para uso o consumo definitivo en el exterior. Cabe señalar que la exportación no está afecta a ningún tributo.

En el caso de exportaciones mayores a un valor FOB de US\$ 5,000, la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM), así como la demás documentación relacionada con la exportación, se tramita por medio de un Agente de Aduanas. Mientras que las exportaciones de un valor FOB menor a US\$ 5,000, se procesan por medio de una Declaración Simplificada de Exportación (DSE), que se puede procesar por vía electrónica, a través del portal de la SUNAT, o directamente en las ventanillas de la SUNAT. Los documentos exigidos para sustentar la exportación en ambos casos son los mismos: una copia o fotocopia del documento de transporte; una copia del comprobante de pago (factura o boleta de venta); lista de empaque o packing list; y autorizaciones especiales u otros certificados en función de la naturaleza de la mercancía (por ejemplo, certificados de origen o sanitarios).

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

Toda mercancía destinada a la exportación, con ciertas excepciones, debe ser puesta bajo potestad aduanera, para lo cual ingresa a un depósito temporal. Se encuentran exentos de este requisito los productos perecederos que requieran un acondicionamiento especial y los animales vivos; las mercancías peligrosas; la maquinaria de gran peso y/o volumen; y los productos que se exporten a granel en cualquier estado. En estos casos, y con posterioridad a la tramitación de la DAM, el despachador de aduana debe transmitir la solicitud de embarque directo del almacén designado por el exportador.

Página Web: www.sunat.gob.pe

Teléfono: (+51 1) 315-0730

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



El Perú cuenta con tres autoridades competentes a nivel nacional en materia sanitaria y fitosanitaria que se encargan de emitir e implementar normas en sus respectivos ámbitos de competencia.

La primera es el Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SENASA), adscrito al Ministerio de Agricultura (MINAG), se ocupa de la sanidad animal y vegetal y la inocuidad de los alimentos agropecuarios de la producción y procesamiento primario. La segunda es la Dirección General de Salud Ambiental (DIGESA), adscrita al Ministerio de Salud (MINSa), se ocupa de la vigilancia y el control sanitarios de los alimentos elaborados industrialmente.

Adicionalmente a las dos instituciones antes mencionadas, existe el Servicio Nacional de Sanidad Pesquera/Instituto Tecnológico de la Producción (SANIPES/ITP), institución adscrita al Ministerio de la Producción (PRODUCE), encargada de inspeccionar, y de realizar el control sanitario y de calidad de las zonas y áreas de producción; reinstalación e instalación de plantas de depuración de moluscos bivalvos y de acuicultura; incluida la exportación e importación de animales acuáticos vivos.

Asimismo, esta institución es la responsable de realizar acciones de inspección, vigilancia en todas las fases de las actividades pesqueras y acuícolas, de productos pesqueros provenientes de la pesca y acuicultura.

Dentro de los procedimientos administrados por SANIPES/ITP se encuentran:

- Inspección / Habilitación de Infraestructuras Pesqueras y/o Acuícolas.
- Certificación Oficial Sanitaria y/o de Calidad de los Recursos Pesqueros y Acuícolas.
- Certificación Sanitaria de Especies Vivas: Peces Ornamentales.
- Control de Residuos de Medicamentos Veterinarios, Sustancias Prohibidas y Plaguicidas en la Acuicultura.
- Registro Sanitario.

Página Web: www.itp.gob.pe

Teléfono: (+51 1) 577-01-16

2.2 Entidades que regulan la cadena logística en el ingreso de productos pesqueros a la Federación Rusa

En el caso de la Federación Rusa, el Servicio Federal Aduanero y el Servicio de Control Veterinario y Fitosanitario están involucrados en el ingreso de productos pesqueros. Debido al cambio de la legislación, realizado en el 2011, los documentos necesarios para llevar a cabo el control veterinario obligatorio son presentados ante el inspector de Aduanas y no al inspector del Servicio de Control Veterinario y Fitosanitario. En función de los resultados de la evaluación de los documentos presentados, los funcionarios de la Aduana deciden permitir el ingreso o no de las mercancías que se encuentran bajo el control fitosanitario y veterinario del Servicio de Control Veterinario y Fitosanitario. En caso se requiera una inspección adicional o los documentos presentados generen dudas al oficial de Aduanas, los representantes del Servicio de Control Veterinario y Fitosanitario tomarán la decisión final sobre la importación de la mercancía.

Adicionalmente, el Servicio Federal para la Protección de los Derechos del Consumidor y el Bienestar Social del Gobierno de la Federación Rusa y la Agencia Federal para la Regulación Técnica y Metrología son responsables de velar por el cumplimiento de la normativa relacionada con la protección de los derechos de los consumidores y el control de la metrología. Un incumplimiento de esta normativa generará la prohibición de la venta de las mercancías dentro de la Federación Rusa.

2.2.1 Servicio Federal Aduanero (FCS)



Esta institución está bajo la responsabilidad del Ministerio de Desarrollo Económico y Comercio y es encargada de la supervisión y el control de los asuntos aduaneros, entre ellos: los controles sanitarios, fitosanitarios y veterinarios en frontera; cobro de aranceles y otros pagos aduaneros, formalización de cargas y otras funciones relacionadas; y la verificación de los documentos relacionados con la importación de mercancías.

El FCS es la entidad más importante al momento de realizar el despacho aduanero debido a que sin la autorización de dicha entidad, las mercancías importadas no pueden ser legalmente despachadas para libre circulación en la Federación Rusa. A fin de obtenerla el importador tiene que presentar la declaración de aduanas, documento del pago de los impuestos de importación, declaración de conformidad, certificado de origen, certificado de salud veterinaria, entre otros documentos.

Páginas webs: www.customs.ru, www.tsouz.ru (información disponible en inglés y ruso, respectivamente)

Mail de Contacto: ots-geg@mtu.customs.ru

Teléfono: (+7 499) 449-77-71

2.2.2 Servicio de Control Veterinario y Fitosanitario (conocido como Rosselkhoznadzor)



El Servicio Federal de Supervisión Veterinaria y Fitosanitaria es una institución adscrita al Ministerio de Agricultura, la cual está encargada de realizar las funciones de control y supervisión en el campo de la ciencia veterinaria. Asimismo, establece y levanta las zonas de cuarentena fitosanitaria, controla el uso de pesticidas y agroquímicos, mantiene la fertilidad del suelo y es responsable de la protección, la reproducción y el uso de los recursos del mundo animal, incluyendo los recursos hidrobiológicos. Finalmente, Rosselkhoznadzor lleva a cabo las funciones de protección de la población de enfermedades infecciosas provenientes de los animales.

El Servicio Federal de Supervisión Veterinaria y Fitosanitaria realiza sus funciones directamente a través de los organismos regionales cooperando con otras autoridades federales ejecutivas, órganos ejecutivos de la Federación de Rusia, instituciones locales, asociaciones públicas y otras organizaciones.

Esta entidad también es la encargada de realizar el registro de establecimientos habilitados para exportar a la Federación Rusa en los terceros países. En este sentido, a menos que exista un

convenio bilateral, los inspectores rusos deberán inspeccionar y aprobar los establecimientos que deseen realizar la exportación. En el caso del Perú existe dicho convenio por lo cual SANIPES es el encargado de inspeccionar y habilitar los establecimientos, sin embargo, la autoridad rusa realiza viajes de inspección de manera aleatoria.

Página Web: www.fsvps.ru (información disponible en ruso e inglés)

Mail de Contacto: info@svfk.mcx.ru

Teléfono: (+7 495) 607-51-11

2.2.3 Servicio Federal para la Protección de los Derechos del Consumidor y el Bienestar Social del Gobierno de la Federación Rusa (conocido como Rospotrebnadzor)



Rospotrebnadzor es el órgano ejecutivo que lleva a cabo las funciones relacionadas con la formulación y ejecución de la política del Estado en materia de protección de los derechos de los consumidores, así como la elaboración y aprobación de las guías de buenas prácticas epidemiológicas y de normas de higiene.

Rospotrebnadzor supervisa la circulación de alimentos locales o importados en el mercado ruso. Por dicha razón, Rospotrebnadzor tiene la facultad para prohibir el transporte y la venta de productos que no cumplan con los requisitos oficiales.

Página Web: www.rospotrebnadzor.ru (información disponible en ruso e inglés)

Mail de Contacto: depart@gsen.ru

Teléfono: (+7 499) 973-26-90

2.2.4 Agencia Federal para la Regulación Técnica y Metrología (conocida como Gosstandart o Rostekhnadzor)



La Agencia Federal para la Regulación Técnica y Metrología forma parte del Ministerio de Comercio e Industria. Gosstandart se encarga de la evaluación del producto para determinar si éste se ajusta a las normas nacionales y a los criterios de certificación.

Entre las funciones más importantes de esta institución se encuentra la de regular la información obligatoria que debe incluirse en el empaque y etiquetado de tanto los productos locales como importados que circulen en el mercado ruso.

Página Web: www.gost.ru (información disponible en ruso e inglés)

Mail de Contacto: info@gost.ru

Teléfono: (+7 499) 236-03-00

Tabla 1.1: Cuadro comparativo de entidades regulatorias de los 2 países con respecto a las actividades de trabajo

PERÚ	
Entidad	Principales Funciones
Superintendencia Nacional de Administración Aduanera y Tributaria	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Supervisar el cumplimiento de la legislación aduanera relacionada con los regímenes de exportación. ▪ Implementar técnicas de gestión de riesgos a las mercancías exportadas.
Servicio Nacional de Sanidad Pesquera	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realizar acciones de inspección, vigilancia en todas las fases de las actividades pesqueras y acuícolas. ▪ Inspeccionar y de realizar el control sanitario y de calidad de las zonas y áreas de producción. ▪ Habilitar plantas para exportación de productos pesqueros.
RUSIA	
Entidad	Principales Funciones
Servicio Federal Aduanero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realizar los controles sanitarios, fitosanitarios y veterinarios en frontera. ▪ Hacer el cobro de aranceles y otros pagos aduaneros. ▪ Verificar los documentos relacionados con la importación de mercancías.
Servicio de Control Veterinario y Fitosanitario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Establecer y levantar las zonas de cuarentena fitosanitaria. ▪ Controlar el uso de pesticidas y agroquímicos. ▪ Realizar el registro de establecimientos habilitados para exportar a Rusia en los terceros países.
Servicio Federal para la Protección de los Derechos del Consumidor y el Bienestar Social del Gobierno de la Federación Rusa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Velar por el cumplimiento de la legislación relacionada con la protección del consumidor. ▪ Elaborar y aprobar guías de buenas prácticas epidemiológicas y de normas de higiene.
Agencia Federal para la Regulación Técnica y Metrología	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regular la información obligatoria que debe incluirse en el empaque y etiquetado de tanto los productos locales como importados que circulen en el mercado ruso. ▪ Evaluar los productos que se comercian en el mercado ruso para determinar si éstos se ajustan a las normas nacionales y a los criterios de certificación.

III.- ASPECTOS RELACIONADOS CON ACCESO A MERCADOS PARA LA EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS PESQUEROS

3.1 Estructura Arancelaria

De acuerdo al Sistema Armonizado de Descripción y Codificación de Mercancías 2012 (SA 2012), el sector pesca incluye todos los productos frescos, refrigerados, congelados, secos y en salmuera del capítulo 03 del Sistema Armonizado, así como las preparaciones de estos productos clasificadas en las partidas, 1603, 1604 y 1605. Se incluye también en este sector a la harina de pescado de la subpartida 230120.

Tabla 3.1: Estructura Arancelaria – Sector Pesca

SA 2012	DESCRIPCIÓN
0301	Peces o pescados, vivos
0302	Pescado fresco o refrigerado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04
0303	Pescado congelado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04
0304	Filetes y demás carne de pescado (incluso picada), frescos, refrigerados o congelados
0305	Pescado seco, salado o en salmuera; pescado ahumado, incluso cocido antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets» de pescado, aptos para la alimentación humana
0306	Crustáceos, incluso pelados, vivos, frescos, refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; crustáceos ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; crustáceos sin pelar, cocidos en agua o vapor, incluso refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; harina, polvo y «pellets» de crustáceos, aptos para la alimentación humana
0307	Moluscos, incluso separados de sus valvas, vivos, frescos, refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; moluscos ahumados, incluso pelados o cocidos, antes o durante el ahumado; harina, polvo y «pellets» de moluscos, aptos para la alimentación humana
1603	Extractos y jugos de carne, pescado o de crustáceos, moluscos o demás invertebrados acuáticos
1604	Preparaciones y conservas de pescado; caviar y sus sucedáneos preparados con huevas de pescado
1605	Crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos, preparados o conservados

Fuente: Organización Mundial de Aduanas

3.2 Aranceles

La adhesión de la Federación Rusa a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en agosto de 2012 produjo un cambio importante en la política arancelaria de este país, significando una reducción del arancel aplicado promedio en cada uno de los principales sectores. Cabe señalar que las reducciones arancelarias realizadas por la Federación Rusa también aplican para las exportaciones de Perú a Kazajistán y Bielorusia por ser parte junto con la Federación Rusa miembros de la Unión Aduanera de Euroasia.

Tabla 3.2: Reducciones del Arancel Aplicado

Producto	Arancel Aplicado anterior a la Adhesión a la OMC	Arancel Aplicado posterior a la Adhesión a la OMC
General	10%	7.80%
Productos industriales	9.50%	7.30%
Productos lácteos	19.80%	14.90%
Cereales	15.10%	10%
Aceites y semillas	9%	7.10%
Automóviles	30%	12%
Autopartes	5% - 15%	6.90%
Maquinaria eléctrica	8.40%	6.20%
Madera y papel	13.40%	8%
Algodón	5,4%	0%
Productos de tecnologías de la información	5.40%	0%
Productos derivados del acero	5% - 15%	5% - 7.5%
Prendas de vestir	10%	5% - 8%

Fuente: Organización Mundial del Comercio

El Arancel Aduanero Unificado, en vigor a partir del 23 de agosto de 2012 (modificado el 25 de diciembre de 2012), es una versión más específica del Sistema Armonizado de Descripción y Codificación de Mercancías 2012 de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Los aranceles del sector pesca presentan la forma de un porcentaje del valor de aduanas de las mercancías importadas (arancel ad-valorem), un monto de dinero por unidad o kilogramo (aranceles específicos) o del mayor de cualquier de los dos (aranceles mixtos). Adicionalmente, la importación de ciertas mercancías del sector pesca están libres de arancel.

La estructura arancelaria del sector pesca contiene 488 líneas arancelarias a 10 dígitos, de las cuales aproximadamente el 20% productos están libren del pago de aranceles.

Perfil Logístico para exportar Productos Pesqueros a la Federación Rusa

En la Tabla 3.3 se puede apreciar que, para el caso de los productos frescos, refrigerados, congelados, secos y en salmuera del capítulo 03 del Sistema Armonizado; estos están gravados con un arancel, en su mayoría, del 10%. También existen otros tipos de aranceles para algunas líneas arancelarias de este capítulo como 5%, 20%, 10% pero no menos de 0.04 euro por kilo, entre otros.

Por otro lado, las preparaciones de los productos del capítulo 03, clasificadas en las subpartidas 1603, 1604 y 1605 están gravadas principalmente con un arancel de 15% ó 20% pero no menos de "X" euros por kilo.

Tabla 3.3: Aranceles – Sector Pesca

SA 2012	N° Líneas Arancelarias	N° Líneas Arancelarias- Arancel NMF=0	Otros Aranceles NMF
0301	18	5	10%
0302	89	17	10%
0303	120	20	10% 10% pero no menos de 0.04 euro por kilo 10% pero no menos de 0.05 euro por kilo 10% pero no menos de 0.06 euro por kilo
0304	74	8	10%
0305	40	8	5% 10% 20% 20% pero no menos de 4 euros por kilo
0306	38	10	10%
0307	43	9	10%
1603	3	1	15%
1604	48	11	15% 20% pero no menos de 3 euros por kilo 20% pero no menos de 11 euros por kilo 20% pero no menos de 22 euros por kilo
1605	15	4	15% 20% pero no menos de 2 euros por kilo 20% pero no menos de 3 euros por kilo 20% pero no menos de 3.5 euros por kilo
TOTAL	488	93	

Fuente: www.russian-customs-tariff.com

3.3 Otros Impuestos de Importación

Adicionalmente al arancel cobrado, la Federación Rusa grava dos tipos de recargos adicionales: el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y un sobrecargo de Aduanas. El IVA es de 20% en general y 10% para alimentos, siendo calculado sobre el valor CIF de importación (costo, seguro y flete). En el caso, de la importación de productos pesqueros se cobra un IVA de 10% al ser considerados alimentos.

Por otro lado, el sobrecargo de aduanas es equivalente al 0.15% del valor comercial y está compuesto por dos partes: el 0.1% se paga en Rublos (moneda rusa) y el 0.05% se paga en moneda del país exportador.

3.4 Preferencias Arancelarias

Perú y la Federación Rusa no mantienen ningún Acuerdo Comercial vigente a la fecha. Sin embargo, debido al Sistema Generalizado de Preferencias (SGP) implementado por el Gobierno ruso para ofrecer unilateralmente preferencias arancelarias para países en vía de desarrollo y menos desarrollados, el Perú recibe una preferencia arancelaria del 25% del Arancel de Nación Más Favorecida (NMF), es decir solo paga el 75% del arancel cobrado a terceros países.

Cabe señalar que el SGP beneficia a 101 países e incluye a todos los países de América Latina, es decir nuestros principales competidores, Chile y Argentina, también gozan de las mismas preferencias arancelarias que el Perú.

A fin de poder aprovechar la preferencia arancelaria otorgada por la Federación Rusa, es necesario presentar ante la Aduana rusa el *Certificado de Origen del Producto (forma "A")*¹ aprobado por la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) en el marco del Sistema Generalizado de Preferencias. Para la obtención de dicho certificado, los productos peruanos deberán cumplir con una de las dos reglas de origen establecidas: productos "obtenidos totalmente" o "suficientemente transformados"².

¹ www.mincetur.gob.pe/newweb/portals/0/comercio/certif_origen/Formato/SGP.pdf

² www.mincetur.gob.pe/newweb/portals/0/comercio/certif_origen/SGP/SGP_Rusia_bRulesofOrigin_Appendix.pdf

Tabla 3.4: Preferencias Arancelarias – Principales Productos Peruanos Exportados a Rusia en 2013

N°	PARTIDA ³	DESCRIPCIÓN	ARANCEL NMF	ARANCEL COBRADO A PERÚ
1	030749	Demás jibias, globitos y calamares congelados	10%	7.50%
2	030619	Langostinos enteros congelados	10%	7.50%
3	030378	Merluzas congeladas	10%	7.50%
4	030619	Colas de langostino sin caparazón congelados	10%	7.50%
5	160590	Jibias y calamares pre cocidos congelados	15%	11.25%
6	030380	Hígados, huevas y lechas congeladas	10%	7.50%
7	030499	Filete de merluza congelado, sin piel, sin espinas	10%	7.50%
8	030329	Truchas congeladas	10%	7.50%
9	030499	Los demás filetes de merluza congelados	10%	7.50%
10	030619	Colas de langostino con caparazón congelados	10%	7.50%

Fuente: www.russian-customs-tariff.com

3.5 Medidas Sanitarias⁴

La legislación sanitaria agroalimentaria rusa establece que los productos pesqueros dado sus condiciones de riesgo sanitario son productos que deben ser sometidos a control veterinario. Por tal motivo, los productos pesqueros deben cumplir con las siguientes medidas sanitarias:

3.5.1 Permiso de Importación

Los importadores son responsables de aplicar ante el Rosselkhoznadzor para la obtención de los permisos de importación. De acuerdo a la Orden N° 404 del Ministerio de Agricultura⁵ que regula la emisión de permisos de importación, Rosselkhoznadzor es el encargado de emitir dos tipos de permisos:

³ La clasificación arancelaria es referencial

⁴

http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Food%20and%20Agricultural%20Import%20Regulations%20and%20Standards%20-%20Narrative_Moscow_Russian%20Federation_12-20-2013.pdf

⁵ http://www.alta.ru/show_orders.php?action=view&filename=11a00404

- **Permisos de Importación Individuales:** Válido por un año y especifica el nombre del proveedor extranjero, nombre de la empresa importadora en Rusia, volumen de las mercancías a importar y el punto de entrada al país.
- **Permisos Generales de Importación:** Válido por un año y especifica el país exportador, los puntos de entrada fronterizos y las plantas exportadoras. Estos permisos cubren a un número ilimitado de importadores rusos y permiten un número ilimitado de volumen de importación. Este tipo de permisos son emitidos los 10 de noviembre de cada año.

3.5.2 Registro de Establecimientos

Mediante Comunicado N°078-2011-SANIPES/ITP⁶, SANIPES/ITP informó acerca del Memorándum de Entendimiento firmado entre esta institución y el Rosseljoznadzor en el 2011, gracias al cual SANIPES/ITP está autorizado para realizar la evaluación del cumplimiento de las plantas habilitadas con la normativa rusa y el resultado que se obtenga será reconocido por la autoridad sanitaria de la Federación Rusa. Este Memorándum es importante porque previo a este Acuerdo la autoridad sanitaria rusa tenía que venir al país para realizar la evaluación lo que podía dilatar el proceso de habilitación de las plantas.

La inscripción de establecimientos pesqueros que cumplen con los requisitos sanitarios exigidos por el Rosseljoznadzor y la inclusión de nuevos contactos comerciales de plantas ya autorizadas se efectúa cada mes. La información actualizada de las plantas habilitadas se puede encontrar en: http://www.fsvps.ru/fsvps/importExport/peru/enterprises.html?productType=7&_language=en.

Cabe señalar que mientras la planta no sea aprobada y registrada en la página web antes mencionada no se podrá realizar la exportación. En el caso del Perú, actualmente existen plantas autorizadas para la exportación de aceite pescado, harina de pescado, pescado y conservas de pescado.

Finalmente, para la inscripción de nuevas plantas es necesario completar el Anexo B del Comunicado de SANIPES/ITP antes mencionado, así como cumplir con los requisitos establecidos en el TUPA del ITP (ítem N° 20).

3.5.3 Certificado Veterinario de Salud (Certificado Sanitario de Exportación)

Considerando que los productos pesqueros están sujetos a control veterinario al arribar al territorio ruso, se requiere que éstos cuenten con un certificado veterinario de salud. Este certificado confirma el cumplimiento de las condiciones establecidas en las normas de la

⁶ <http://www.itp.gob.pe/webitp/images/comunicado/2011/COMUNICADO%2078-2011-ITP-SANIPES.PDF>

Federación Rusa. El certificado debe ser expedido por la autoridad competente del país exportador (para el caso del Perú es el SANIPES/ITP), y redactado en la lengua del país de exportación y en lengua rusa. El certificado veterinario expedido en el país de exportación es sustituido en la frontera con los certificados veterinarios nacionales rusos en conformidad con el procedimiento aprobado por la Orden del Ministerio de Agricultura N° 422 del 16 de noviembre de 2006.

Para la obtención de este certificado es necesario cumplir con los requerimientos establecidos por SANIPES/ITP en el “Procedimiento: Certificación Oficial Sanitaria y/o de Calidad para la Comercialización de los alimentos y piensos de origen pesquero y acuícola”⁷.

3.5.4 Declaración de Conformidad

Debido a la Resolución del Gobierno Ruso N° 982 del año 2009, la Federación Rusa ha empezado a reemplazar el sistema obligatorio de certificación de conformidad para la mayoría de bienes de consumo, incluyendo alimentos importados, alcohol y cosméticos; por un sistema de declaración de la conformidad. Este cambio tiene como finalidad reducir las barreras burocráticas para las empresas a fin de que los productores puedan dar fe de sus productos en función de su propia verificación.

En conformidad con la Resolución N° 982 la declaración de conformidad es requerida para la importación de la mayoría de productos alimenticios incluyendo los productos pesqueros.

De acuerdo a la Resolución del Gobierno Ruso N° 766 de 1999, las declaraciones de conformidad de las mercancías importadas será realizada por los importadores rusos y registrados con una entidad de certificación acreditada de acuerdo a los procedimientos establecidos en la Resolución antes mencionada. La siguiente documentación podrá ser usada por el importador como base para la elaboración de la declaración de la conformidad:

- Los registros de las pruebas realizadas al producto por el productor, importador y/o un laboratorio competente.
- Los certificados de conformidad o los registros de las pruebas de las materias primas o partes componentes.
- Los certificados veterinarios.
- Otros documentos que directa o indirectamente aseguran la conformidad del producto con los requisitos existentes.

⁷ www.itp.gob.pe/sanipes%20-%20procedimientos/procedimientos-certi.PDF

Las declaraciones de conformidad suelen tener una validez de 3 años y permiten a los importadores diferenciar a los productos con una señal de conformidad.

3.6 Normas Técnico Sanitarias

A fin de exportar productos pesqueros a la Federación Rusa es necesario que los exportadores cumplan con un conjunto de normas o reglamentos técnicos sanitarios. SANIPES/ITP se encarga de publicar en su página web las normas antes mencionadas:

Requisitos sanitarios relacionados con la exportación de productos hidrobiológicos a la Unión Aduanera (Rusia, Bielorusia y Kazajistán)

Los Comunicados N° 108-2013/DG/SANIPES/ITP⁸ y N° 121-2013/DG/SANIPES/ITP⁹ hacen de conocimiento los requerimientos unificados sanitarios exigidos por la Unión Aduanera, a través de la Agencia Federal de Protección al Consumidor y aprobados mediante Resolución de la Comisión de la Unión Aduanera N° 299, relacionados con la certificación oficial sanitaria de los productos hidrobiológicos.

Los comunicados antes mencionados establecen las exigencias veterinarias y sanitarias mínimas en relación a las características microbiológicas, químicas, toxicológicas y radiológicas que los productos exportados a la Federación Rusa deben cumplir.

En el Anexo 01 del Comunicado establece los requerimientos sanitarios para pescado congelado, productos derivados del pescado congelado, conservas y preserves de pescado, pescado curado, harina de pescado, entre otros.

Habilitación sanitaria de embarcaciones proveedoras de materia prima para el procesamiento y exportación de productos pesqueros para la Unión Aduanera (Rusia, Bielorusia y Kazajistán)

Mediante Comunicado N° 031-2014/DG/SANIPES/ITP¹⁰ se hizo de conocimiento de los operadores de los establecimientos pesqueros que elaboran productos de pesca y acuicultura para ser exportados a la Unión Aduanera, que deben proveerse de materia prima de embarcaciones habilitadas por SANIPES/ITP, a fin de asegurar la trazabilidad de la cadena productiva, caso contrario no se emitirá el Certificado Sanitario de Exportación para la Federación Rusa.

⁸ www.itp.gob.pe/webitp/images/comunicado/2013/COMUNICADO-N-108-2013-DG-SANIPES-ITP.PDF

⁹ www.itp.gob.pe/webitp/images/comunicado/2013/COMUNICADO-N-121-2013-DG-SANIPES-ITP.PDF

¹⁰ www.itp.gob.pe/webitp/images/comunicado/2014/COMUNICADO%20031-2014-DG-SANIPES-ITP.pdf

El Anexo del Comunicado muestra los requisitos que den cumplir las embarcaciones para estar habilitadas sanitariamente. Los requisitos son:

- Solicitud para habilitación sanitaria (dirigido al Director de la DG-SANIPES).
- Formato F01-SANIPES/DIH-PR-05, debidamente llenado.
- Copia de permiso de pesca emitido por el Ministerio de la Producción o la Dirección Regional de la Producción (DIREPRO).
- Manuales de Buenas Prácticas de Manipulación y Preservación del Pescado a Bordo, así como de Higiene y Saneamiento.

Inspección de embarque para las exportaciones con destino a la Unión Aduanera (Rusia, Bielorusia y Kazajistán)

A través del Comunicado N° 036-2014/DG/SANIPES/ITP¹¹, SANIPES/ITP hizo de conocimiento a los operadores de los establecimientos pesqueros que elaboran productos de la pesca y acuicultura para ser exportados a la Unión Aduanera, que deberán contar con la Inspección de Embarque por los inspectores de la DG-SANIPES, el cual será requisito para la Certificación Sanitaria, en cumplimiento de lo establecido en la Norma Técnica de la Unión Aduanera aprobada por Decisión N° 880 de la Comisión Aduanera el 09 de diciembre de 2011.

Por tal motivo, los operadores de establecimientos pesqueros deberán comunicar a SANIPES/ITP con 48 horas de anticipación la realización de un embarque.

Autocontrol de contaminantes según las exigencias reglamentarias para la exportación de productos hidrobiológicos a la Unión Aduanera (Rusia, Bielorusia y Kazajistán)

Mediante el Comunicado N° 047-2014/DG/SANIPES/ITP¹², SANIPES/ITP estableció la frecuencia del autocontrol de contaminantes que deben realizar los establecimientos pesqueros y acuícolas a los productos que serán exportados a la Unión Aduanera, en concordancia con los requisitos sanitarios exigidos por las Decisiones N° 299, N° 317 y N° 880.

El cumplimiento del autocontrol debe realizarse a todos los indicadores establecidos en los Anexos del Comunicado y serán verificados en inspecciones/auditorías que realiza la autoridad sanitaria competente, siendo requisito para la exportaciones a la Unión Aduanera. Los establecimientos que incumplan serán retirados del listado oficial de Rosseljoznadzor.

¹¹ www.itp.gob.pe/webitp/images/comunicado/2014/COMUNICADO%20036-2014-DG-SANIPES-ITP.pdf

¹² www.itp.gob.pe/webitp/images/comunicado/2014/COMUNICADO%20047-2014-DG-SANIPES-ITP.pdf

Disposiciones sanitarias para la certificación de lotes de los productos pesqueros y acuícolas con destino a la Unión Aduanera (Rusia, Bielorusia y Kazajistán)

A través del Comunicado N° 088-2014/DG/SANIPES/ITP¹³ se hizo de conocimiento de los operadores de los establecimientos que elaboran productos de pesca y acuicultura que cuentan con el Protocolo Técnico de Habilitación o Registro de Planta vigente y registrados en el Listado Oficial de Rosseljoznadzor, que en virtud del Plan de Acción remitido a la Unión Aduanera se ha acordó lo siguiente:

- Establecer de plazo hasta el 12 de febrero de 2015, para el cumplimiento del Comunicado N° 031-2014/DG/SANIPES/ITP.
- Los ensayos sensoriales y microbiológicos se deberán realizar conforme a lo dispuesto en el Comunicado N° 108-2013/DG/SANIPES/ITP y Comunicado N° 121-2013/DG/SANIPES/ITP.
- El control de embarque se realizará según lo dispuesto en el Comunicado N° 036-2014/DG/SANIPES/ITP.

La implementación del Comunicado N° 047-2014/DG/SANIPES/ITP será verificado por la sede central del SANIPES, como parte de la renovación de la habilitación sanitaria de los establecimientos, como requisito para la permanencia en el Listado Oficial del Rosseljoznadzor.

Básicamente mediante este comunicado se ha postergado hasta febrero de 2015, la obligación de que los operadores de los establecimientos pesqueros que elaboran productos de pesca y acuicultura para ser exportados a la Unión Aduanera, deban proveerse de materia prima de embarcaciones habilitadas por SANIPES/ITP, a fin de obtener el Certificado Sanitario de Exportación para la Federación Rusa.

3.7 Proceso de Importación¹⁴**▪ Pagos de Derechos Aduaneros**

Los aranceles aduaneros, las tasas y el IVA son usualmente pagados de manera adelantada para evitar retraso en el despacho aduanero de las mercancías. Estos pagos se determinan en función del producto y son calculados en base al valor CIF de las mercancías.

¹³ www.itp.gob.pe/webitp/images/comunicado/2014/COMUNICADO%2088-2014-DG-SANIPES-ITP.pdf

¹⁴

http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Food%20and%20Agricultural%20Import%20Regulations%20and%20Standards%20-%20Narrative_Moscow_Russian%20Federation_12-20-2013.pdf

▪ Despacho Aduanero

El despacho aduanero usualmente se realiza en el punto de destino y por lo general demora entre 2 a 4 días. En Rusia, las mercancías importadas no pueden ser legalmente despachadas para libre circulación en el país hasta que la Autoridades Aduaneras autoricen la entrada del producto dentro del territorio ruso. Las mercancías importadas normalmente “pasan aduanas”, antes de su envío al territorio ruso o en el momento que las mercancías arriban al puesto de aduanas designado (y se colocan en un depósito aduanero temporal especial, si es necesario).

El despacho aduanero es usualmente completado por el importador a través del llenado de los documentos solicitados. El principal documento requerido para el despacho aduanero es la declaración de aduanas, la cual deberá ser completada por el importador (o por el agente de aduanas que actúa en su representación). Adicionalmente, es necesario que el importador presente los siguientes documentos:

- Declaración de Aduanas
- Documentos que comprueban la autorización de la empresa o un individuo para representar al importador/exportador ante las autoridades aduaneras (ejemplo: acuerdo con el agente aduanero o poder notarial)
- Documentos que comprueben la capacidad jurídica de las empresas, información que se indica en la declaración de aduanas, para operar en el territorio ruso (por ejemplo, documentos legales, el certificado de acreditación de la sucursal u oficina de representación de una persona jurídica, el certificado de registro estatal de la persona jurídica o persona natural, etc)
- Documentos del pago de impuestos de importación
- Documentación de apoyo con respecto al valor declarado en Aduana de las mercancías (por ejemplo, el contrato de comercio exterior, la documentación de pago, las listas oficiales de precios de los exportadores, etc.)
- Contrato de compra-venta internacional y/u otros documentos comerciales relevantes tanto para las mercancías que se declararon como para el régimen aduanero seleccionado (por ejemplo, factura comercial del proveedor / exportador, documentación de embarque, por ejemplo para el transporte marítimo - el conocimiento de embarque)
- "Pasaporte de transacción" para el contrato de comercio exterior, que es un documento de control de la moneda emitida por el banco ruso del importador (el importador ruso tendría que presentar el contrato de compra-venta con su proveedor extranjero a su banco local a los efectos de la apertura y registrar el "pasaporte de transacción")
- Documentación que acredite el derecho a aplicar las preferencias arancelarias o beneficios fiscales, según sea el caso
- Certificado de origen
- Certificado de conformidad, declaración de conformidad o certificado de registro sanitario;

- Apoyo a los documentos de pago que pruebe que los pagos de aduana pertinentes se han hecho (por ejemplo, las órdenes de pago de efectivo, otra documentación de pago)
- Documentos que acrediten la seguridad para efectuar los pagos de aduanas; otras garantías, si es necesario (si los pagos de Aduanas se han realizado en su totalidad por el despacho de Aduana de las mercancías importadas, esta disposición no sería aplicable)
- Documentos de transporte para el transporte internacional de mercancías
- Certificado de salud veterinaria y
- Otros certificados y licencias, si es necesario

Estos documentos deben ser expedidos a nombre del importador y deben estar en el idioma ruso. Lo anterior es una lista general de los documentos requeridos para el despacho aduanero de las mercancías bajo cualquier régimen aduanero declarado para la importación a la Federación Rusa. La lista de los documentos requeridos se puede ampliar para un régimen aduanero determinado. A petición de las Autoridades Aduaneras, el importador también deberá presentar documentos adicionales pertinentes para la importación en cuestión.

3.8 Procedimiento para Envío de Muestras No Comerciales¹⁵

De acuerdo a la legislación rusa, califican como muestras no comerciales aquellos envíos no destinados a la venta con un valor no mayor de US\$ 1,000, incluyendo el costo del transporte.

Para el envío de estas muestras a través del servicio de Courier es necesario presentar la siguiente información por parte del remitente:

▪ **Factura Proforma**

La factura Proforma debe contener la siguiente información:

- Descripción detallada de los artículos y a qué se van a destinar
- Material / Modelo / Número de serie / Artículo / Parámetros técnicos / Composición química
- Marca registrada / Nombre del fabricante que aparece en la etiqueta del producto
- País de origen
- Fabricante
- Peso neto de cada artículo
- Cantidad de artículos
- Cantidad de bultos
- Precio unitario y divisa (obligatorio)
- Precio total (obligatorio)

¹⁵

www.dhl.es/content/dam/downloads/es/express/customs_regulations_russia/guia_export_import_russia_2010_es.pdf

- Número y fecha de la factura Proforma
 - Dirección fiscal del Remitente
 - Dirección de entrega del Destinatario (si los artículos son para una feria o exposición, también se necesita la dirección fiscal del Destinatario)
 - Teléfono y nombre del contacto del Destinatario
 - Peso bruto total
 - Coste del seguro si el envío va asegurado
 - Firma del Remitente
 - Razón de la exportación (muestras para testear, regalos, etc.)
- **Copia del certificado de seguro especificando el valor asegurado.**
 - **Permiso de importación**

Por otro lado el destinatario en la Federación Rusa debe facilitar lo siguiente:

- Traducción de la factura Pro-forma al ruso
- Contrato firmado del Agente de Aduanas, si se utiliza uno
- Permisos de las Autoridades Rusas
- Coste de Aduanas, impuestos y aranceles de acuerdo a la legislación de las Autoridades Rusas y gastos del Agente de Aduanas (si procede) facilitados por el agente

3.9 Empaque y Etiquetado

La regulación rusa con respecto al Empaque y Etiquetado, tanto para los productos rusos, como para los productos importados es propuesta por el Comité del Estado Ruso de Estandarización, Metrología y Certificación (Gosstandart).

Todos los productos deben tener la información en ruso. Los productos alimenticios y sus aditivos, deben indicar su valor en peso y volumen, calorías, materias que afectan la salud, tiempo de garantía, información legal del fabricante y datos de la empresa responsable de recibir quejas o suministrar garantías y servicios técnicos. Toda esta información debe aparecer en las etiquetas y en la documentación técnica.

Específicamente la etiqueta de los productos pesqueros debe contener la siguiente información:

- Denominación comercial o biológica del producto
- Región de captura
- La longitud y el peso de los peces (grande, mediano, pequeño)
- Tipo de corte (de cabezas, vísceras, hojas, piezas, etc)
- Tipo de procesamiento (ahumando, curado por secado, etc)
- El nivel de salinidad (ligeramente salado, medio salado, muy salado)
- Nombre y dirección del proveedor (dirección jurídica, dirección física)

- Marca comercial del proveedor, si la tiene
- Peso neto
- Valor nutricional
- Condiciones de almacenamiento
- Fecha de caducidad
- Fecha de fabricación y envasado del producto
- Composición del producto, incluyendo todos los aditivos alimentarios, aromatizantes, aditivos biológicamente activos, entre otros
- Información sobre la confirmación de la conformidad (cuando el certificado de conformidad correspondiente está disponible)

En la actualidad, las siguientes normas nacionales regulan los índices de consumo de los productos de un grupo en particular:

- Especificaciones GOST R 51493-99, para pescado congelado eviscerado y sin eviscerar
- Especificaciones GOST R 51494-99, para los filetes congelados de peces oceánicos y marinos
- Especificaciones GOST R 51495-99, para el calamar congelado
- Especificaciones GOST R 51496-99, para las gambas crudas congeladas y/o parcial y totalmente cocidos
- Especificaciones GOST R 51497-99, para pescado, crustáceos y calamares

Otros productos de pescados y mariscos importados deben cumplir con los índices de calidad de acuerdo con las normas interestatales aceptadas en los países de la Unión Aduanera:

- GOST 1368-91, pescado, todo tipo de procesamiento, la longitud y el peso
- GOST 24896-81, peces vivos, especificaciones técnicas
- GOST 814-96, pescado refrigerado, especificaciones técnicas
- GOST 30314-95, filete de vieira congelados, especificaciones técnicas

El nombre de la empresa remitente en las etiquetas de las cajas que transportan el producto debe coincidir con el nombre indicado en la factura comercial. Estos documentos tienen que considerar la información sobre el carácter de la carga, con la denominación del grupo, código arancelario, peso por unidad, cantidad de cajas en el lote, peso total y valor.

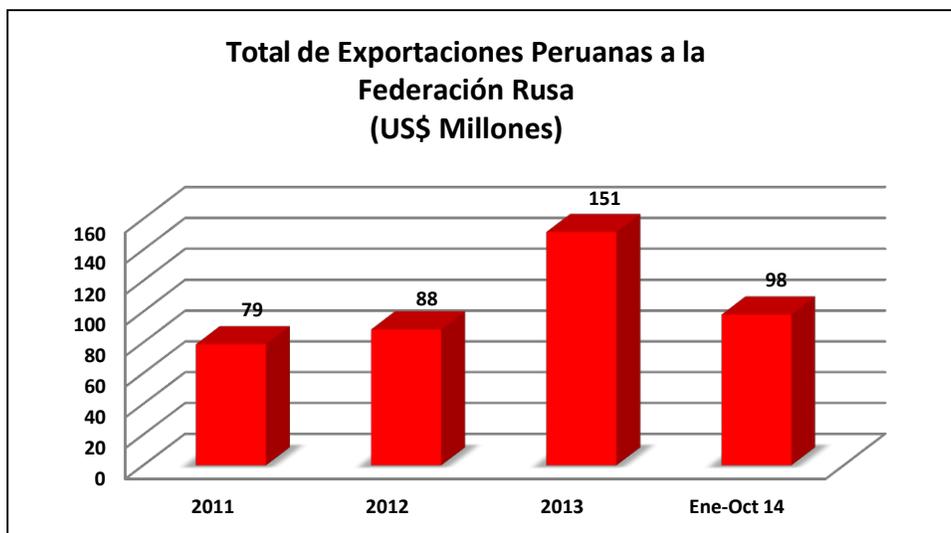
IV.- OFERTA EXPORTABLE PERUANA – SECTOR PESCA

4.1 Evolución de las Exportaciones Peruanas a la Federación Rusa (2011 –2014)¹⁶

Las exportaciones totales de Perú a la Federación Rusa mostraron un crecimiento sostenible durante los años 2012 y 2013 en comparación con el 2011. En el 2013 se alcanzó una de las más altas tasas de crecimiento (72%) logrando un monto total de exportaciones de US\$ 151 millones.

Sin embargo, debido a los montos acumulados de exportación a la Federación Rusa registrados durante los primeros diez meses del 2014 (US\$ 98 millones) se prevee que será muy difícil superar los niveles del 2013. A pesar de ello el nivel de exportaciones será mayor que el registrado en el 2012.

Figura 4.1: Total de Exportaciones Peruanas a la Federación Rusa



Fuente: SUNAT – Aduanas

La Tabla 4.1 muestran los principales productos exportados a la Federación Rusa en el 2013. En esta Tabla se puede apreciar que el 40% de las exportaciones se encuentra concentrado en el sector minería. Adicionalmente, se observa que de los 10 principales productos de exportación, 4 pertenecen a al sector pesca.

¹⁶ Información disponible hasta octubre 2014

Si bien los minerales de plata y sus concentrados fueron el primer producto de exportación en el 2013 (aproximadamente US\$ 44 millones), las uvas frescas fueron el primer producto no tradicional con mayor acogida en el mercado ruso (US\$ 42 millones).

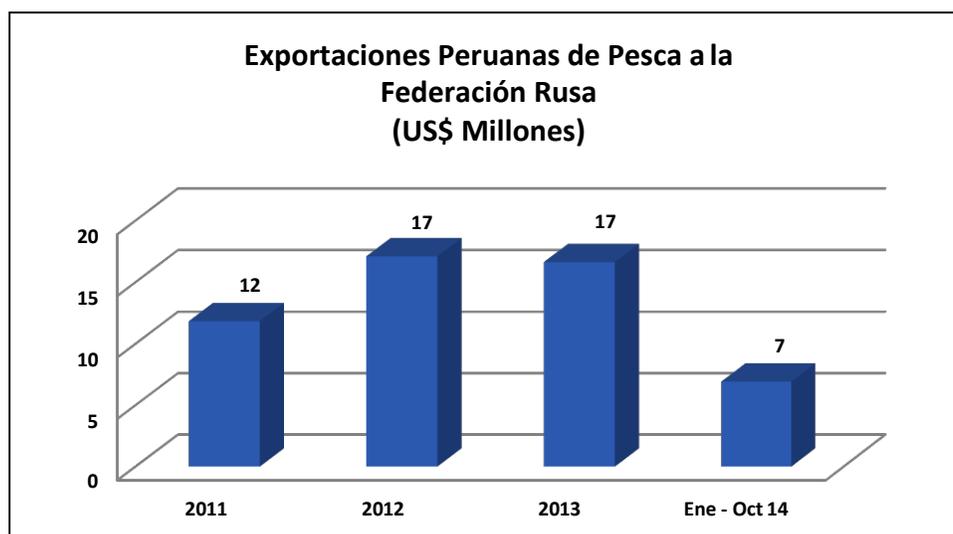
Tabla 4.1: Principales Productos Peruanos Exportados a la Federación Rusa

N°	PARTIDA	DESCRIPCION ARANCELARIA	2013 (US\$)	Ene-Oct 14 (US\$)
1	2616100000	Minerales de plata y sus concentrados	43,901,549	40,539,021
2	0806100000	Uvas frescas	43,223,468	15,294,467
3	2607000000	Minerales de plomo y sus concentrados	15,141,951	10,411,212
4	0901119000	Los demás café sin tostas y sin descafeinar	6,845,931	4,806,552
5	0307490000	Demás jibias, globitos, calamares y potas congeladas	5,374,415	1,224,490
6	0810909000	Granadas frescas	4,501,738	6,589,876
7	2608000000	Minerales de cinc y sus concentrados	4,352,475	0
8	0306171100	Langostinos enteros congelados	2,836,812	1,022,432
9	0303660000	Merluzas congeladas	2,806,173	2,660,336
10	2301201100	Harina de pescado	2,597,821	0

Fuente: SUNAT – Aduanas

En el caso específico del sector pesca, se logró un crecimiento de las exportaciones en los años 2012 y 2013 en comparación con el 2011. No obstante, el crecimiento en el 2013 fue nulo y en durante los primeros 10 meses este año se ha registrado solamente US\$ 7 millones de exportaciones a la Federación Rusa en el sector pesca.

Figura 4.2: Exportaciones Peruanas de Pesca a la Federación Rusa



Fuente: SUNAT – Aduanas

La Tabla 4.2 muestra los 10 principales productos exportados del sector pesca en el 2013, los cuales representan aproximadamente el 97% de las exportaciones totales del sector. En general, el Perú exportó 25 productos pesqueros a la Federación Rusa durante el último año, concentrándose el mayor monto de exportación en los 4 primeros productos (US\$ 13 millones).

Cabe señalar que los principales productos de exportación son: langostinos, filetes de merluza, pota, truchas y colas de langostinos (productos congelados).

Tabla 4.2: Principales Productos Peruanos Exportados a la Federación Rusa – Sector Pesca

N°	PARTIDA	DESCRIPCION ARANCELARIA	2013 (US\$)	Ene-Oct 14 (US\$)
1	0307490000	Demás jibias, globitos, calamares y potas congeladas	5,374,415	1,224,490
2	0306171100	Langostinos enteros congelados	2,836,812	1,022,432
3	0303660000	Merluzas congeladas	2,806,173	2,660,336
4	0306171200	Colas de langostino sin caparazón congelados	2,077,023	503,862
5	1605540000	Jibias y calamares precocidos congelados	762,051	126,733
6	0303900000	Hígados, huevas y lechas congeladas	482,311	2,638
7	0304740020	Filete de merluza congelado, sin piel, sin espinas	461,457	179,963
8	0303140000	Truchas congeladas	396,041	92,562
9	0304740090	Los demás filetes de merluza congelados	388,678	300,165
10	0306171300	Colas de langostinos con caparazón congelados	319,295	333,232

Fuente: SUNAT – Aduanas

A partir del análisis realizado a las cifras de exportación del sector pesca hacia la Federación Rusa, se identificaron los principales productos exportación. En base a estos productos identificados se ha elaborado fichas específicas con información que permita conocer más en profundidad acerca de la oferta exportable peruana del sector pesca.

4.2 Principales Productos de Exportación del Sector Pesca

4.2.1 Merluza (*Merluccius gayi peruanus*)



▪ Captura

El desembarque total de merluza en el 2012 alcanzó aproximadamente las 33 mil toneladas, mostrando una tasa de reducción de 12% con respecto al año anterior. Como se puede apreciar en la Tabla 4.3 el total de la captura de esta especie es destinada al consumo humano directo.

La evolución de las cifras de desembarque en los últimos 6 años muestran una tasa de crecimiento general de aproximadamente de 5%, sin embargo, al analizar las cifras año por año se puede apreciar que desde el 2010 se viene presentando una reducción de los niveles de captura.

En el 2012 el 63.4% de la captura de merluza fue utilizada para los productos congelados, el 3.6% para los productos frescos y menos de 1% para los productos curados. Como observa en el último año se ha producido una reducción del recurso destinado a la producción de productos congelados. Finalmente, se aprecia que en el caso de la merluza, ésta no es utilizada para la producción de productos enlatados.

Tabla 4.3: Desembarque de merluza según utilización, 2007 – 2012 (TM)

UTILIZACIÓN	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Consumo Humano Directo	31,634	34,929	47,162	41,108	37,645	33,097
Congelado	28,359	26,358	36,774	25,648	28,544	21,005
Curado	59	143	124	98	110	118
Fresco	3,216	8,428	10,264	15,362	8,991	11,974
Consumo Humano Indirecto	0	0	0	0	0	0

Fuente: Ministerio de la Producción

▪ Producción

En el 2012 la industria pesquera de merluza redujo su volumen de producción en 10% principalmente a la reducción de la producción de productos congelados. Adicionalmente, se puede observar que la cifra registrada en este último es la menor registrada durante los últimos 6 años. Al igual que las cifras de captura de merluza la producción de este producto con fines industriales alcanzó su nivel máximo en el 2009.

Tabla 4.4: Producción de merluza según giro industrial, 2007 – 2012 (TM)

INDUSTRIA	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Consumo Humano Directo	9,295	9,348	11,015	9,011	9,559	8,601
Congelado	9,272	9,290	10,965	8,972	9,559	8,554
Curado	23	58	50	39	0	47

Fuente: Ministerio de la Producción

▪ Presentaciones¹⁷

Merluza Congelada:

- Filete sin piel, con pocas espinas o sin espinas, bloques de 7.5 kg en cajas parafinadas y cajas master de 4 x 7.5 kg (16.5 lb).
- Filetes sin piel, con pocas espinas o sin espinas, interfoliado, envueltos en lámina plástica y cajas master 4 x 7 kg.
- Filetes sin piel, con pocas espinas, IQF, en bolsa plástica de 1 kg y caja master de 10 kg.
- Tabletas (porciones) sin piel y sin espinas, en envases plásticos (al por menor).
- HG / HGT, en bloques, interfoliado o IQF.
- Surimi.
- Trozos.

▪ Distribución Física

La captura de merluza es realizada en la costa del Perú, principalmente desde Tumbes hasta Ancash (Huarney).

▪ Disponibilidad

La merluza es un recurso marítimo que se encuentra disponible durante todos los meses de año.

¹⁷ Perú: Productos pesqueros (PROMPERU, 2014)

4.2.2 Langostinos (*Litopenaeus vannamei*)



- **Captura**

El desembarque total de langostinos en el 2012 mostró un crecimiento de aproximadamente 2% con respecto al año anterior, alcanzando las 29.8 mil toneladas. La Tabla 4.5 muestra que el total de la captura de langostinos es destinada al consumo humano directo.

Durante los últimos 6 años el monto de desembarque de langostinos prácticamente se ha duplicado pasando de 14.5 mil toneladas a 29.8 toneladas, esto principalmente al gran crecimiento mostrado durante el 2011 (alrededor de 43%).

En el 2012 el 76% de la captura de langostinos fue utilizada para la elaboración de productos congelados, mientras que el resto como productos frescos. Adicionalmente, se puede apreciar que en el caso del langostino, este no es utilizado para la producción de productos enlatados ni curados ni productos de consumo humano indirecto.

Tabla 4.5: Desembarque de langostino según utilización, 2007 – 2012 (TM)

UTILIZACIÓN	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Consumo Humano Directo	14,496	15,562	17,519	20,337	29,221	29,869
Congelado	13,548	12,817	11,877	14,478	23,384	22,707
Fresco	948	2,745	5,642	5,859	5,837	7,162
Consumo Humano Indirecto	0	0	0	0	0	0

Fuente: Ministerio de la Producción

▪ Producción

Luego de una caída en la producción de langostino cercana al 47% en el 2011, en el 2012 se logró triplicar la producción del año anterior, alcanzando las 17 mil toneladas. Con esta cifra registrada en el 2012 se logró casi duplicar la cifra de producción del 2007. Como podemos apreciar en la Tabla 4.6 toda la producción de langostino con fines industriales es destinada a productos congelados.

Tabla 4.6: Producción de langostino según giro industrial, 2007 – 2012 (TM)

INDUSTRIA	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Consumo Humano Directo	9,791	9,465	8,800	10,630	5,636	17,045
Congelado	9,791	9,465	8,800	10,630	5,636	17,045

Fuente: Ministerio de la Producción

▪ Presentaciones¹⁸

Congelados:

- Colas con caparazón, sin cabeza, crudas o precocidas, clasificadas por tallas, bloques de 5 lb x 50 ó de 2 kg x 20.
- Colas peladas (sin caparazón o sólo con último segmento), sin cabeza, crudas o precocidas, clasificadas por tallas, bloques de 5 lb x 50 ó de 2 kg x 20.
- Colas peladas y devenadas, corte mariposa a lo largo del eje dorsal, clasificadas por tallas, bloques de 5 lb x 50 ó de 2 kg x 20.
- Enteros, semi IQF, con cabeza y caparazón, clasificados por tallas, bloques de 5 lb x 50 ó de 2 kg x 20.
- P&D (pelado y devenado), PUD (pelado sin devenar), PTO (cola pelada), con cola, sin cola, fácil de pelar.
- Brochetas.

▪ Distribución Física

La captura del langostino es realizada en la costa del Perú, principalmente en Tumbes.

▪ Disponibilidad

El langostino es un recurso marítimo que se encuentra disponible durante todos los meses de año.

¹⁸ Perú: productos pesqueros (PROMPERU, 2014)

4.2.3 Pota (Dosidicus Gigas)

- **Captura**

El desembarque total de pota en el 2012 alcanzó las 449.4 mil toneladas, mostrando un crecimiento de 23% con respecto al año anterior. Se puede apreciar en la Tabla 4.7 que el total de la captura de pota es destinada al consumo humano directo en sus diferentes presentaciones (enlatado, congelado, fresco).

Durante los últimos 6 años el monto de desembarque de pota creció en 16%. El comportamiento de desembarque de este recurso marítimo en ese período de tiempo ha sido bastante variable, alcanzando su monto más alto en el 2008 y su punto más bajo en el 2010. A partir de dicho año se puede observar un crecimiento constante.

En el 2012 el 91% de la captura de pota fue utilizada para la elaboración de productos congelados, mientras que el resto para productos frescos y enlatados. En la Tabla 4.7 se puede observar que los últimos años existe una tendencia a utilizar cada vez más el recurso marítimo para la producción de productos congelados. Finalmente, la pota no es utilizada para la producción de productos de consumo humano indirecto.

Tabla 4.7: Desembarque de pota según utilización, 2007 – 2012 (TM)

UTILIZACIÓN	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Consumo Humano Directo	427,532	533,364	411,775	369,798	404,705	497,437
Enlatado	664	59	1,497	3,320	855	480
Congelado	379,557	484,153	355,107	327,572	373,196	457,073
Fresco	47,311	49,152	55,171	38,906	30,654	39,884
Consumo Humano Indirecto	0	0	0	0	0	0

Fuente: Ministerio de la Producción

▪ Producción

La producción de pota alcanzó las 242.7 mil toneladas en el 2012, logrando un crecimiento cercano a 16% con respecto al 2011. En la Tabla 4.8 se puede apreciar a partir del 2009 existe un crecimiento sostenible de la producción de pota, la cual es enteramente destinada a la producción de productos para consumo humano directo.

Tabla 4.8: Producción de pota según giro industrial, 2007 – 2012 (TM)

INDUSTRIA	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Consumo Humano Directo	175,896	213,671	155,103	166,723	209,301	241,749
Congelado	175,896	213,671	155,103	166,723	209,301	241,749

Fuente: Ministerio de la Producción

▪ Presentaciones¹⁹

Congelados:

- Tubos limpios, sin piel, sin alas, punta recortada, interfoliados, tamaño variable.
- Filetes/Mantos crudos o cocidos, punta recortada, sin piel, interfoliado o en bloque, diferentes cortes y tamaños (Valencia, bailarina).
- Filetes precocidos, incluso secos, sin piel, interfoliado o en bloque, tamaño variable.
- Anillos, empanizados o sin empanizar, IQF.
- Bistecs tenderizados o sin tenderizar, interfoliados o IQF.
- Tiras/rabas, dados/cubos, botones, IQF.
- Minced/Pulpa lavada, esterilizada, en bloques.
- Surimi
- Alas crudas o cocidas, con/sin piel, bloques.
- Tentáculos (rejos), sin ojos ni pico, sin “uñas”, con o sin ventosas, crudos o cocidos, enteros o seccionados, en bloques.
- Hamburguesas, nuggets y pre-formados empanizados.

▪ Distribución Física

La captura de pota es realizada en la costa del Perú desde Tumbes hasta Tacna.

▪ Disponibilidad

La pota es un recurso marítimo que se encuentra disponible durante todos los meses de año.

¹⁹ Perú: productos pesqueros (PROMPERU, 2014)

4.2.4 Trucha (*Oncorhynchus mykiss*)

- **Captura**

A diferencia de las anteriores especies marítimas, la trucha es cosechada en criaderos principalmente de los Andes del Perú. Como se puede apreciar en la Tabla 4.9, la cosecha de trucha en el 2012 creció aproximadamente 24%, alcanzando las 24.8 mil toneladas.

Durante los últimos 6 años el monto de cosecha de trucha se incrementó en 253% debido a la gran acogida del producto tanto en el mercado interno como en el extranjero. La Tabla 4.9 muestra que la cosecha de este producto viene creciendo sostenidamente desde el 2007 con un gran impulso en los dos últimos años.

Tabla 4.9: Cosecha de trucha, 2007 – 2012 (TM)

ESPECIE	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Trucha	6,997	12,497	12,817	14,250	19,962	24,762

Fuente: Ministerio de la Producción

- **Producción**

En el 2012 la producción de trucha alcanzó las 2.5 mil toneladas, mostrando un crecimiento alrededor de 30% con respecto al 2011. Si bien en los 6 últimos años ha logrado un crecimiento de aproximadamente 164% en la producción de trucha, se puede apreciar en la Tabla 4.10 que recién desde el 2010 se ha acentuado la tendencia de crecimiento.

Tabla 4.10: Producción de trucha según giro industrial, 2007 – 2012 (TM)

INDUSTRIA	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Congelado	973	902	693	1,422	1,965	2,571

Fuente: Ministerio de la Producción

▪ Presentaciones²⁰

Fresco-refrigerado:

- Filetes de 120/150; 150/200 grs. en cajitas y caja master.
- Deshuesada, corte mariposa, clasificada por peso: 220/240/260 grs. por pieza, en cajitas y caja master.
- Entera, eviscerada, de 170/200; 200/230; 230/260 grs. por pieza en bolsa de polietileno, en cajitas y caja master.

Congelado

- Filetes sin piel, sin espinas, IQF, sellados al vacío o interfoliados, de 120/150; 150/200 grs. en cajitas y caja master.
- Deshuesada, corte mariposa, IQF sellada al vacío o interfoliada, de 220 / 240 /260 grs. por pieza en cajitas o caja master.
- Entera, eviscerada, de 170/200; 200/230; 230/260 grs. por pieza en bolsa de polietileno, en cajitas y caja master.
- Filetes ahumados en frío, listos para servir, de 200/300 grs. por pieza, sellados al vacío.
- Filetes ahumados en caliente, listos para servir, de 200/300 grs. por pieza, sellados al vacío.

Conservas

- Filetes, medallones o grated en aceite vegetal o en agua y sal, envases ½ lb tuna x48.

▪ Distribución Física

El cultivo de trucha es realizada en los Andes del Perú.

▪ Disponibilidad

La trucha se encuentra disponible durante todos los meses de año.

²⁰ Perú: productos pesqueros (PROMPERU, 2014)

V.- INFRAESTRUCTURA Y CONECTIVIDAD LOGÍSTICA DE LA FEDERACIÓN RUSA**5.1 Infraestructura Marítima**

La Federación Rusa cuenta como 4 importantes puertos para el transporte marítimo de contenedores: San Petersburgo, Novorossiysk, Kaliningrado y Vladivostok. Debido a la enorme extensión de la Federación Rusa, los puertos antes mencionados se agrupan en 3 grandes zonas, en función de la principal vía de entrada al país:

- Ingreso por el norte (Mar Báltico): San Petersburgo y Kaliningrado
- Ingreso por el sur (Mar Negro): Novorossiysk
- Ingreso por el extremo oriente (Océano Pacífico): Vladivostok

5.1.1 Puerto de San Petersburgo

- **Ubicación:** El puerto de San Petersburgo se encuentra ubicado en la Bahía del Neva en el Golfo de Finlandia.



- **Autoridad portuaria:** Autoridad Portuaria de San Petersburgo.
- **Infraestructura:** El puerto de San Petersburgo cubre alrededor de 630 metros cuadrados de superficie de agua y el puerto contiene 200 camas con una línea de atraque total de alrededor de 31 kilómetros (19,3 millas). Al 2015 se proyecta que este puerto tenga una capacidad de 1,2 millones de TEU.

El puerto cuenta con una flota de más de 470 embarcaciones que incluyen 122 remolcadoras, 13 para romper el hielo y 66 camiones cisterna, así como con barcos de practicaje y de carretera. Dentro de las instalaciones del puerto están instaladas alrededor de 30 empresas de transporte aéreo y marítimo, 8 de las cuales cuentan con su propia flota.

La infraestructura construida en el puerto está preparada para recibir buques de hasta 320 metros (más de mil pies) de longitud y 42 metros (137.8 pies) de ancho. Los buques más grandes deben de contar con un permiso para poder ingresar o salir del puerto por escrito.

- **Horario de atención:** El horario de atención del puerto para la navegación es todo el año. Debido al clima, durante el invierno los rompehielos proporcionan servicios de practicaje.
- **Servicios ofrecidos por los operadores logísticos:** En adición a la carga y descarga de los vehículos, recepción, entrega y mantenimiento de los bienes, y el almacenamiento de la carga; los operadores logísticos ofrecen los siguiente servicios:
 - Inspección, pesaje, reenvasado, etiquetado y clasificación de las mercancías;
 - Provisión de infraestructura para el anclaje de los buques en el puerto;
 - Suministro de equipos de manipulación de carga;
 - Limpieza de los espacios de carga del buque;
 - Estiba de la carga a bordo de buques;
 - Expedición de la carga;
 - Coordinación del transporte de las mercancías importadas por ferrocarril;
 - Limpieza de conocimientos de embarque y los manifiestos de carga.

En el puerto de San Petersburgo existen diversas empresas autorizadas para el servicio a la carga, entre ellas se encuentra primer terminal de contenedores (FCT), el cual se creó como una empresa estibadora especializada en operaciones de manipulación de contenedores. Cabe destacar que el FCT es el principal terminal de manipulación de contenedores en la Federación Rusa y en la región del Mar Báltico. Su red de alimentación enlaza al FCT con Rotterdam, Bremenhaven, Hamburgo y Amberes y tiene la mayor capacidad de carga reefer en todo Europa.

- **Conectividad:** El puerto de San Petersburgo es la capital marítima de la Federación Rusa y la puerta de entrada a este país por Europa. Asimismo, este puerto es el proveedor más grande de transbordo de carga seca en el noreste de la Federación Rusa.

Respecto a las conexiones ferroviarias e intermodales, el ferrocarril Oktyabrskaya brinda servicios al puerto de San Petersburgo y forma parte de los Ferrocarriles de Rusia (RZhD), la empresa ferroviaria nacional de la Federación Rusa.

El ferrocarril Oktyabrskaya es el más antiguo de Rusia y se extiende desde la Terminal de Leningrado en Moscú hasta más allá del Círculo Polar Ártico en Murmansk. El Oktyabrskaya cuenta con más de 10 mil kilómetros (6.200 millas) de ferrocarril y su sede central se encuentra en el puerto de San Petersburgo.

5.1.2 Puerto de Kaliningrado

- **Ubicación:** El puerto de Kaliningrado se encuentra ubicado a las orillas del río Pregolya, a unos seis kilómetros tierra adentro desde la laguna de Frisches en la región rusa de Kaliningrado. Este puerto es el más occidental de Rusia.

Actualmente el puerto de Kaliningrado brinda servicios a las industrias de pesca, madera, ingeniería, maquinaria y papel.



- **Autoridad portuaria:** Autoridad portuaria de Kaliningrado
- **Infraestructura:** El Puerto Comercial de Kaliningrado tiene literas de más de tres mil metros de longitud y su capacidad diaria es de hasta 2,500 toneladas de carga general, 5 mil toneladas de plancha de meta, 3 mil toneladas de granos, 4 mil toneladas de carbón y 5 mil toneladas de fertilizantes a granel.
- **Horarios de atención:** Todos los días durante todo el año.
- **Servicios ofrecidos por los operadores logísticos:** Existen tres empresas de estiba y desestiba que operan en sus propias instalaciones para el manipuleo de la carga, otras compañías utilizan la infraestructura del puerto. El Puerto Comercial Marítimo de Kaliningrado es la principal empresa de manipulación de la carga y maneja carga en general, a granel, en contenedores y carga ro / ro.
- **Conectividad:** El puerto de Kaliningrado se encuentra a 18 kilómetros del aeropuerto de Kaliningrado y tiene acceso a las redes ferroviarias y de carretera de Europa.

El puerto tiene servicios de contenedores y breakbult semanales a / desde Kiel, Alemania y Dinamarca a través de la línea Transmarine Line. North West Shipping Line opera un servicio semanal de contenedores entre el Puerto de Kaliningrado y el de Rotterdam. Cinco servicios alimentador de llamadas por semana desde / hasta el puerto del estado de Kláipeda, Rotterdam,

Bremerhaven, Hamburgo, Felizstowe (Inglaterra) y Amberes son operados por Kursiu Linija Line. Transrussia / Finnlines opera servicios de ferry desde el puerto del terminal de ferry Baltiysk de Kaliningrado a / desde Lubeck, Alemania y San Petersburgo.

5.1.3 Puerto de Novorossiysk

- **Ubicación:** El Puerto de Novorissik se encuentra ubicado en la Bahía de Tsemés en las costas del noreste del Mar Negro en el suroeste de Rusia. Asimismo, se encuentra a unas 250 millas náuticas al noreste del puerto de Batumi en Georgia y cerca de 520 millas náuticas a través del Mar Negro desde el Puerto de Haydarpasa en Estambul Turquía.

El puerto de Novorossiysk es el principal puerto de Rusia en el Mar Negro y es la sede de una base naval, de astilleros, y una terminal de oleoducto.

Además del puerto de Novorossiysk, la ciudad es la sede de muchas industrias que producen productos alimenticios, artículos de metal, entre otros.



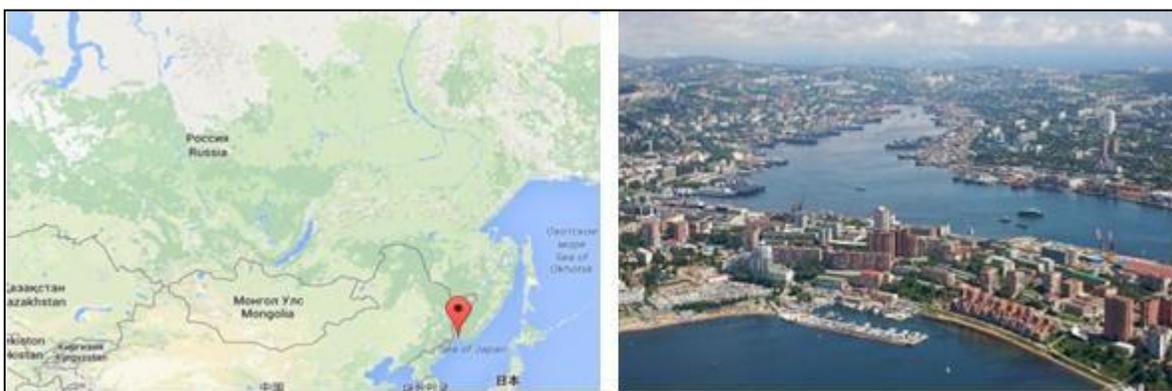
- **Autoridad portuaria:** JSC Novorolesexport.
- **Infraestructura:** El puerto de Novorissiysk cuenta con 11 literas y un total de 1.4 kilómetros de longitud con una profundidad de entre 6.8 a 13.9 metros. El territorio portuario es de 59.74 hectáreas. En lo que respecta al transporte ferroviario, cuenta con 19 carreteras ferroviarias.

Es importante señalar que este puerto es el único puerto especializado en madera en el Sur de Asia, con lo cual cuenta con tecnologías y servicios de última generación a la par con cualquier puerto de Europa. Además el puerto cuenta con instalaciones para el tratamiento de las cargas de metales no ferrosos, carga general, a granel, refrigerada y cargas peligrosas. La capacidad de este puerto es de alrededor 350 mil TEU en contenedores por año.

- **Horario de atención:** El horario de atención del puerto para la navegación es todo el año y a tiempo completo.
- **Servicios ofrecidos por los operadores logísticos:** En adición servicios de carga, descarga, desconsolidación, amarre, desamarre; los operados logísticos ofrecen los siguiente servicios:
 - Manipulación de contenedores y almacenamiento (incluyendo mercancías peligrosas)
 - Manipulación y almacenamiento de la madera (madera liada, tablero de fibra, madera, contrachapada)
 - Manipulación y almacenamiento de otras cargas (metal, bienes en contenedores blandos, materiales de construcción, bienes perecederos).
- **Conectividad:** El puerto de Novorossiysk apoya el comercio marítimo de la Federación Rusa a través de sus relaciones con Asia, el Medio Oriente, la región del Mediterráneo, África y América del Sur. También es la terminal de la tubería de los campos petroleros de Tengiz en el oeste de Kazajstán, por lo que es el puerto más grande de petróleo en el Mar Negro.

5.1.4 Puerto de Vladivostok

- **Ubicación:** El puerto de Vladivostok es el mayor puerto del sudeste de Rusia y el centro administrativo del territorio de Promorie, cerca de las fronteras del país con China y Corea del Norte. Se encuentra ubicado a las orillas de la Bahía del Golden Horn Bay (Zolotoy Rog) fuera del mar de Japón. El comercio de pesca y su salida comercial contribuye en mayor parte al desarrollo del puerto de Vladivostok.



- **Autoridad Portuaria:** JSC Join Stock Company
- **Infraestructura:** El puerto de Vladivostok cuenta con un total de 4,2 kilómetros de muelles con una profundidad de 15 metros y una superficie de 55,2 hectáreas. Tiene 63,400 metros cuadrados

de nave y un área de almacenamiento abierto de 17,6 hectáreas. Cuenta con dos almacenes refrigerados, cada uno de 5 mil metros cuadrados. Asimismo tiene la capacidad de manejar hasta 11 millones de toneladas de carga al año.

Entre sus principales proyectos se tiene la reconstrucción y el mejoramiento de segundo terminal y el Terminal de Contenedores.

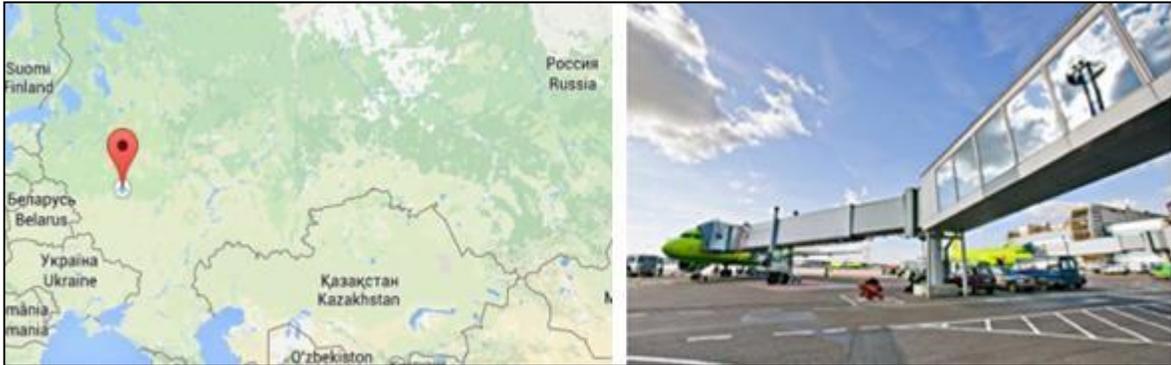
- **Horario de Atención:** Todos los días durante todo el año.
- **Servicios ofrecidos por los operadores logísticos:** En adición servicios de carga, descarga, desconsolidación, amarre, desamarre; los operados logísticos ofrecen los siguiente servicios:
 - Manipulación de contenedores y almacenamiento especializado en vehículos.
 - Manipulación y almacenamiento de otras cargas (metal, bienes en contenedores blandos, materiales de construcción, bienes perecederos como mangos y carga a granel).
 - Manipulación de contenedores y almacenamiento especializado en derivados del petróleo.
- **Conectividad:** El puerto de Vladivostok mantiene una posición importante y estratégica en relación a los corredores de transporte marítimo internacional. Cuenta con una infraestructura de manipulación de la carga bien desarrollada. Su estratégica ubicación le ha permitido un alto desarrollo del comercio sur este, siendo sus principales socios comerciales Corea del Sur, China, Japón, Taiwán, Tailandia y Vietnam.

5.2 Infraestructura Aérea

La Federación Rusa cuenta como 3 importantes aeropuertos en Moscú que están relacionados con la exportación de productos peruanos: Moscú – Domodedovo, Moscú – Sheremetyevo y Moscú – Vnukovo.

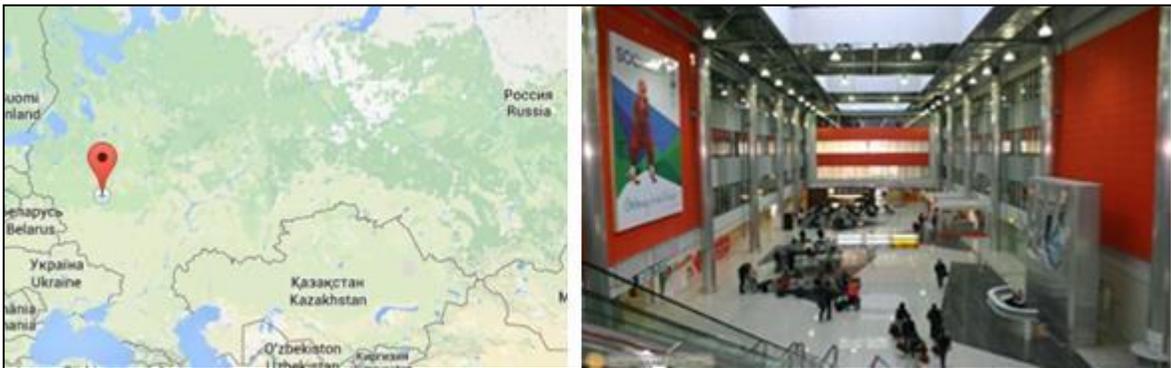
5.2.1 Aeropuerto Internacional de Moscú – Domodedovo

- **Ubicación:** El aeropuerto se encuentra situado a 22 km al sur de Moscú y es considerado el aeropuerto más grande de Rusia en términos de pasajeros.
- **Conectividad:** Actualmente operan 85 aerolíneas, dentro de las cuales hay 41 que son operadores internacionales, 27 rusos y 17 compañías aéreas de la Comunidad de Estados Independientes. Entre todos los operadores alcanzan a abarcar 239 destinos en todo el mundo.



5.2.2. Aeropuerto Internacional de Moscú – Sheremetyevo

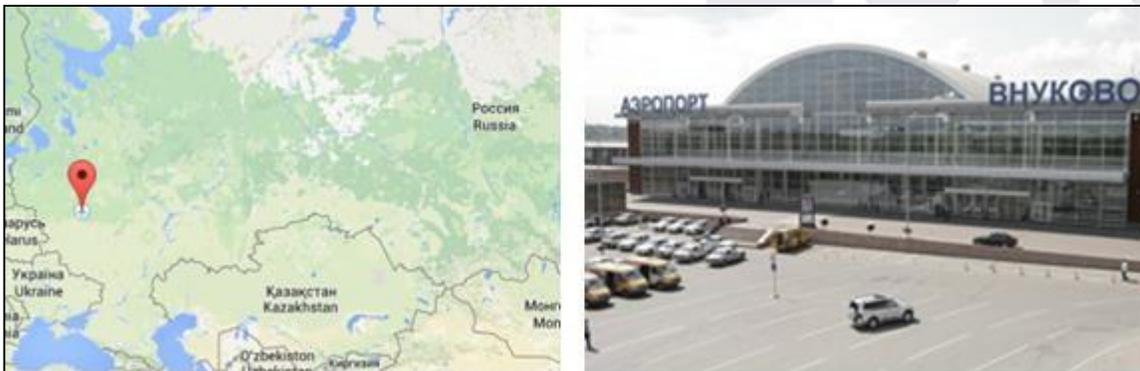
Ubicación: El aeropuerto se encuentra ubicado a 15 kilómetros de la Circunvalación de Moscú y a 40 kilómetros del centro de la ciudad. Es el aeropuerto más grande de Moscú y de Rusia de vuelos internacionales regulares.



- **Conectividad:** Su red de enlaces supera los 200 destinos tanto nacionales como internacionales.

4.2.3 Aeropuerto Internacional de Moscú – Vnukovo

- **Ubicación:** El aeropuerto se encuentra ubicado a 11 kilómetros de la Circunvalación de Moscú y a 27 kilómetros del centro de la ciudad.



- **Conectividad:** Su red de enlaces llega a más de 450 destinos internacionales y nacionales atendidos por alrededor de 200 compañías aéreas

5.3 Conectividad Marítima Perú – Federación Rusa

La Figura 5.1 muestra gráficamente la ubicación de los principales puertos utilizados para el comercio bilateral tanto del Perú: Callao y Paita, como de la Federación Rusa: San Petersburgo, Kaliningrado, Novorossyisk y Vladivostok.

Tal y como se puede observar en la Figura 5.1, la ubicación de los puertos de Rusia son estratégicos. Por dicha razón, son varias las navieras que ofrecen el servicio a estos puertos, sin embargo, se ha podido identificar que las conexiones, ofrecidas por las navieras, para llegar a este destino son prácticamente las mismas. Balboa y Hamburgo son los centros de transbordo más importantes para llegar a los destinos principalmente de San Petersburgo, Moscú y Kaliningrado. La ruta más larga identificada es la que tiene como destino final el puerto de Vladivostok, debido principalmente a su ubicación geográfica y al número de puertos en los cuales las naves van zarpando para llegar al destino final.

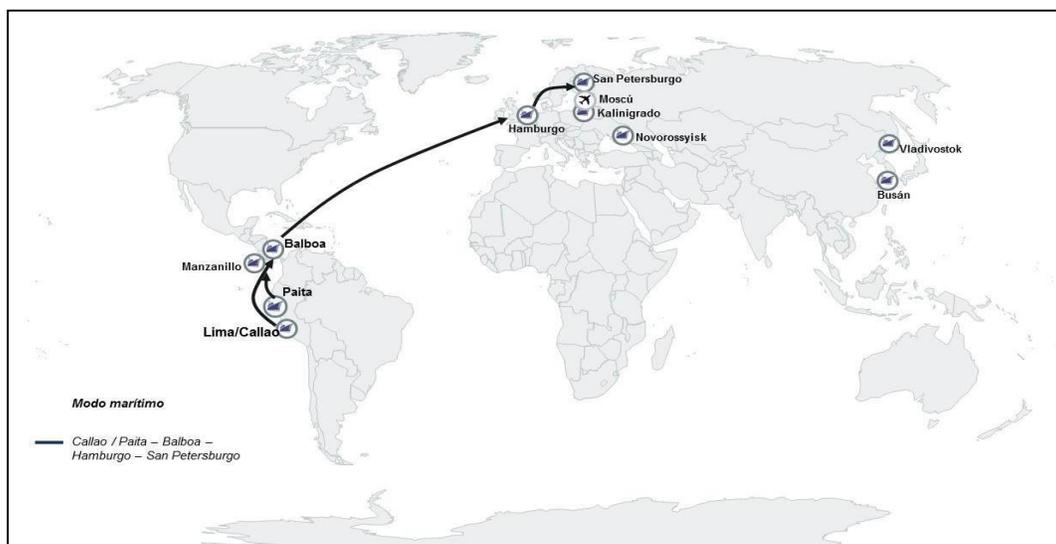
Cabe señalar que no todas las navieras llegan a los 4 principales puertos de la Federación Rusa. De las consultas realizadas para la recabación de información, se pudo comprobar que Maersk es la empresa que ofrece servicios hacia la Federación Rusa de manera frecuente.

Figura 5.1: Ubicación geográfica de principales puerto y aeropuertos

Elaboración: Propia

- **Ruta: Callao / Paíta – San Petersburgo**

En el modo marítimo las operaciones tienen inicio en los puertos de Callao y Paíta. Posteriormente la nave se dirige a un centro de transbordo en Balboa (Panamá) para luego alcanzar Hamburgo y posteriormente San Petersburgo. Los tiempos de tránsito al destino final fluctúan entre 29 a 38 días.

Figura 5.2: Ruta Callao – Paíta / San Petersburgo

Elaboración: Propia

Líneas	Frecuencia	Puertos	Tiempo de tránsito promedio
Happag Lloyd	Semanal	Callao - Balboa	33 - 38 días
Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	Semanal	- Hamburgo -	29 - 33 días
CMA-CGM	Semanal	San	29 días
Maersk	Semanal	Petersburgo	31 días

▪ Callao / Paíta – Kaliningrado

En el modo marítimo las operaciones tienen inicio en los puertos de Callao y Paíta. Luego la nave se dirige a un centro de transbordo en Balboa – Panamá para luego alcanzar Hamburgo y posteriormente Kaliningrado. Los tiempos de tránsito al destino final fluctúan entre 33 a 42 días.

Figura 5.3: Ruta Callao – Paíta / Kaliningrado



Elaboración: Propia

Líneas	Frecuencia	Puertos	Tiempo de tránsito promedio
Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	Semanal	Callao - Balboa	33 días
Maersk	Semanal	- Hamburgo - Kaliningrado	41 - 42 días

- **Callao / Paita – Novorossyisk**

En el modo marítimo las operaciones tienen inicio en los puertos de Callao y Paita. Seguidamente la nave se dirige a un centro de transbordo en Balboa – Panamá para luego recalar posteriormente en Novorossyisk. Los tiempos de tránsito al destino final fluctúan entre 40 a 42 días.

Figura 5.4: Ruta Callao – Paita / Novorossyisk



Elaboración: Propia

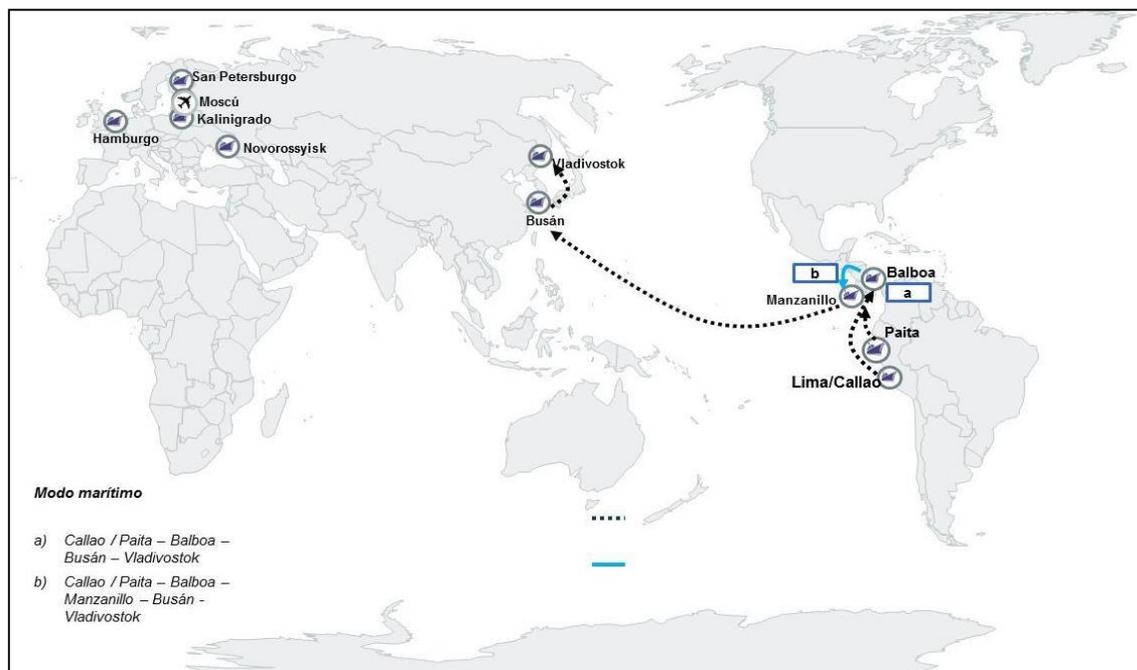
Líneas	Frecuencia	Puertos	Tiempo de tránsito promedio
Maersk	Semanal	Callao - Balboa – Hamburgo - Novorossyisk	30 días

- **Callao / Paita – Vladivostok**

En el modo marítimo las operaciones tienen inicio en los puertos de Callao y Paita. En esta ruta existen dos variantes para llegar al destino final. En la primera variante, la cual llamamos a), la nave se dirige a un centro de transbordo en Balboa – Panamá para luego llegar al puerto de Busán - Korea y posteriormente Vladivostok, la dirección de la nave va de sur a norte. En la variante b), tal como se muestra en la Figura 4.5, la nave zarpa del puerto del Callao o de Paita para dirigirse a Balboa, para luego ir a Manzanillo, continuar en dirección a Busán y llegar a destino final. Esta

última variante tiene un mayor tiempo de tránsito (aproximadamente 57 días) mientras que primera variante es más directa (tiempo de tránsito de 51 días).

Figura 5.5: Ruta Callao – Paíta / Vladivostok



Elaboración: Propia

Líneas	Frecuencia	Puertos	Tiempo de tránsito promedio
Happag Lloyd	Semanal	Callao - Manzanillo - Busán - Vladivostok	57 días
Maersk	Semanal	Callao - Balboa - Busán - Vladivostok	41 -52 días

5.4 Conectividad Aérea Perú – Federación Rusa

En el modo aéreo las operaciones tienen inicio en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. La ruta para llegar hacia Moscú es Callao – Frankfurt – Moscú. El tiempo de tránsito son 3 días para llegar al destino final. Cabe señalar que para el transporte de carga aérea, el pescado congelado o las conservas de pescado deben pasar por verificación veterinaria en el aeropuerto de Frankfurt, por ser el punto de entrada al continente europeo para esta ruta seleccionada.

Figura 5.6: Ruta Callao – Moscú



Elaboración: Propia

Líneas	Frecuencia	Puertos	Tiempo de tránsito promedio
Lufthansa	Diario a excepción de domingos	Callao – Frankfurt - Moscú	3 días

VI.- OPERADORES Y COSTOS LOGÍSTICOS

6.1 Operadores Logísticos

De las entrevistas y consultas realizadas a diversos operadores logísticos tales como navieras, agentes de aduana locales como rusos, agentes marítimos y una aerolínea; se ha podido recabar información acerca de los servicios logísticos que ofrecen. A continuación se presenta un cuadro descriptivo por cada operador logístico:



6.1.1 Mediterranean Shipping Company

Nombre	Mediterranean Shipping Company
Ubicación	Av. Álvarez Calderón N° 185 Piso 5, San Isidro
Contacto	Ricardo Arias – Ejecutivo de Ventas Reefer
Teléfono	221-7561 Anexo: 266
Servicios que brindan	Servicios de transporte y logística
Tiempo de atención	1 a 2 días
Beneficios que brindan	Mayores posibilidades de negociar fletes, acceso a información en tiempo real por temas de cambios, llegadas, adelantes, entre otros.
Documentación que solicita a los exportadores para ser considerados como clientes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El cliente pasa por un registro o evaluación y verificación por parte de MSC ▪ Llenar formato de MSC (ver Anexo A)
Protocolos establecidos de seguridad	No especificado

6.1.2 Maersk Line  MAERSK

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

6.1.3 Hapag Lloyd  Hapag-Lloyd

Nombre	Hapag Lloyd
Ubicación	Amador Merino Reina N° 267 Oficina 901, San Isidro
Contacto	Rocío Orrego y Karla Arroyo – Supervisores de Comercio Exterior
Teléfono	317-4126
Servicios que brindan	Servicios de transporte y logística
Tiempo de atención	1 a 2 días
Beneficios que brindan	Mayores posibilidades de negociar fletes, acceso a información en tiempo real por temas de cambios, llegadas, adelantes, entre otros.
Documentación que solicita a los exportadores para ser considerados como clientes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Completar la ficha de Customer Validation firmado y sellado por el representante legal de la empresa vía email. ▪ Enviar copia escaneada de la certificación BASC (ver Anexo B)
Protocolos establecidos de seguridad	No especificado

6.1.4 CMA – CGM 

Nombre	CMA – CGM
Ubicación	Calle 41 N° 894 Córpac, San Isidro
Contacto	Luis Llau y Álvaro Martínez – Asesores comerciales carga refrigerada y fresca
Teléfono	611-3400
Servicios que brindan	Servicios de transporte y logística
Tiempo de atención	1 a 2 días
Beneficios que brindan	Clientes con manejo de carga frecuente y facturación, acceden a cuentas con la empresa y sectoristas con atención personalizada
Documentación que solicita a los exportadores para ser considerados como clientes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Enviar vía email los datos de la empresa (RUC, dirección, razón social, contactos, etc) ▪ Llenar y firmar el formato de acuerdo de seguridad (con el membrete de la empresa, firmado y sellado por el representante legal (ver Anexo C).
Protocolos establecidos de seguridad	No especificado



6.1.5 Transcontinental Operador Logístico

Nombre	Transcontinental
Ubicación	Calle Armando Blondet N° 130, San Isidro
Contacto	Alejandro Rottiers – Gerente
Teléfono	611-5000
Servicios que brindan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Servicios de agenciamiento de aduana. ▪ Transporte de carga internacional y nacional.
Tiempo de atención	1 a 2 días
Beneficios que brindan	Clientes con manejo de carga frecuente y facturación, acceden a cuentas con la empresa y sectoristas con atención personalizada
Documentación que solicita a los exportadores para ser considerados como clientes	No se requiere de documentos. Se evalúa al cliente en función del valor de su facturación mensual con la empresa.
Protocolos establecidos de seguridad	No especificado

6.1.6 Antares Agencia de Aduana



Nombre	Antares Agencia de Aduana
Ubicación	Canaval y Moreira N°340 Piso 11, San Isidro
Contacto	Gissela Olórtiga – Coordinadora de Operaciones
Teléfono	2217561 – 266
Servicios que brindan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Asesoría, capacitación y consultoría en legislación aduanera. ▪ Agenciamiento aduanero. ▪ Administración de regímenes aduaneros. ▪ Clasificación arancelaria.
Tiempo de atención	1 a 2 días
Beneficios que brindan	Clientes con manejo de carga frecuente y facturación, acceden a crédito con la empresa y sectoristas con atención personalizada
Documentación que solicita a los exportadores para ser considerados como clientes	No se requiere de documentos. Se evalúa al cliente en función del valor de su facturación mensual con la empresa.
Protocolos establecidos de seguridad	No especificado



6.1.7 Unimar

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

6.1.8 Intensivnik LTD 

Nombre	Unimar
Ubicación	БЦ "Империял", офис 2307, проспект Стачек, 48к2, St Petersburg, Rusia, 198097
Contacto	уважением, Дмитрий Лапин / Dmitri
Teléfono	(+7) – 812-2442199 Anexo: 154
Servicios que brindan	Servicios integrales logísticos
Tiempo de atención	1 a 2 semanas
Beneficios que brindan	Atención y asesoría en operaciones de comercio exterior
Documentación que solicita a los exportadores para ser considerados como clientes	Realizan tratos u acuerdos únicamente con el importador
Protocolos establecidos de seguridad	No especificado

6.2. Estimación de Costos Logísticos hacia los principales puertos de Rusia

Consideraciones básicas

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

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

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

Costos y tiempos logísticos

A fin de analizar los tiempos y costos logísticos del sector pesca a la Federación Rusa, se ha procedido a costear los productos en base a la naturaleza del producto y sus destinos principales. Asimismo, para estimar el cálculo de los costos tanto en origen, el flete y los costos en destino, se ha cotizado con diversas empresas navieras, agentes de aduanas locales y agente de aduanas en destino en función al puerto de destino.

Para el costeo se han considerado 2 productos en función a su naturaleza:

Producto	Clasificación arancelaria	Arancel Ad-Valorem
Pescado congelado	0306	7.5%
Pescado en conserva	1604	11.25%

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

Terminal	TEU	TN	Peso x Contenedor 20 ²¹	Peso x Contenedor 40 ²²
DP World	503,324	4,029,978	8.01	16.01
Paita	80,120	1,104,430	13.78	20.87

Costeo de productos por vía marítima

En la estructura de costos, tal y como se ha mencionado, se tomando en cuenta la naturaleza del producto, es decir, se ha clasificado al pescado congelado como carga congelada o Reefer y al pescado en conserva como carga general o dry.

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

Cuadro 6.1: Costos Carga General y Reefer

CARGA GENERAL - DRY 1 x 40 US\$ x TN
Valor de la carga USD
Valor de la carga por tonelada
A. Costos en origen x TN
1. Gastos de Agenciamiento
2. Inland terrestre por contenedor
3. Gastos de Almacenaje y Puerto
4. Servicios de la naviera
B. Flete marítimo x Vía
C. Costos en destino
Impuestos de aduana
Customs Clearance
Declaration of conformity
Expeditions in Port
Local transport
D. Costos Totales US\$ x Ton

²¹ Peso máximo permitido

²² Peso máximo permitido

6.2.1 Costos en origen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2.2 Costos en flete

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

▪ Flete marítimo

En este concepto se va a costear el flete marítimo por destino y vía en función a la naturaleza del producto, pudiendo ser ésta carga general, refrigerada o fresca. Asimismo, dependiendo del commodity, las navieras establecen precios por temporadas.

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

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

▪ Flete Aéreo

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

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

- **Rates:** Es la tarifa base de la aerolínea sobre el cual se sumaran la comisión del combustible, el uso de aeropuerto y la emisión de la guía aérea.
- **Fuel Surcharge:** Es un recargo por concepto de combustible. Debido a que los precios de los combustibles van cambiando constantemente, éstos generan un incremento de los costos en la industria del transporte, motivo por el cual, las aerolíneas agregan a su rate este indicador. El costo de esta tarifa es del US\$ 1.15 / Kg volumen –cargas mayores a los 1,000 kilos.
- **Uso de Aeropuerto:** Este concepto es una tasa aeroportuaria que se carga a los despachos de exportación. El costo de esta tarifa es de US\$ 0.04171 x kg – mínimo US\$ 4.00.
- **Seguridad:** Para las exportaciones a Rusia, tal como se señaló previamente, la carga es sometida a una verificación veterinaria en Frankfurt, el cual representa un costo cuando se contrata el servicio de la línea aérea a través de un agente de carga.

6.2.3 Costos en destino

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

- **Customs Clearence:** Este concepto refiere a la comisión del agente de aduana para proceder con el desaduanaje de la carga en destino.
- **Impuestos de aduana – duties:** Este concepto corresponde a un derecho arancelario que grava la importación de mercancías. Este derecho arancelario es el Ad- Valorem, las cuales son tasas impositivas en función a la partida arancelaria del producto.
- **Declaration of conformity.-** Costo por realizar la ratificación del Certificado de Conformidad ante el ente autorizado de la Federación Rusa.
- **Expedition in Port.-** Este ítem corresponde al cobro por las inspecciones y trámites documentarios en puerto y en las aduanas.
- **Local Transport.-** Costo por el transporte de la mercancía a un almacén del importador una vez desaduanado el producto.

6.2.4 Costos Totales

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

- **Metodología aplicada para el costeo**

El procedimiento del costeo que se desarrollará a continuación, se realizará en función al puerto de origen y destino y también en base a la naturaleza del producto, es decir por productos de carga general y refrigerada. Con respecto al valor de la mercancía para efectos del cálculo de una exportación, el costeo se ha desarrollado sobre el valor FOB que se ha asignado a la carga en base al promedio que ingresa por cada puerto (US\$ / TN).

- **Vía Marítima - Pescado congelado**

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

No se ha considerado al puerto de Novorossiysk debido a que actualmente no existe alguna naviera que este ofreciendo sus servicios a este destino para el transporte de contenedores Reefer.

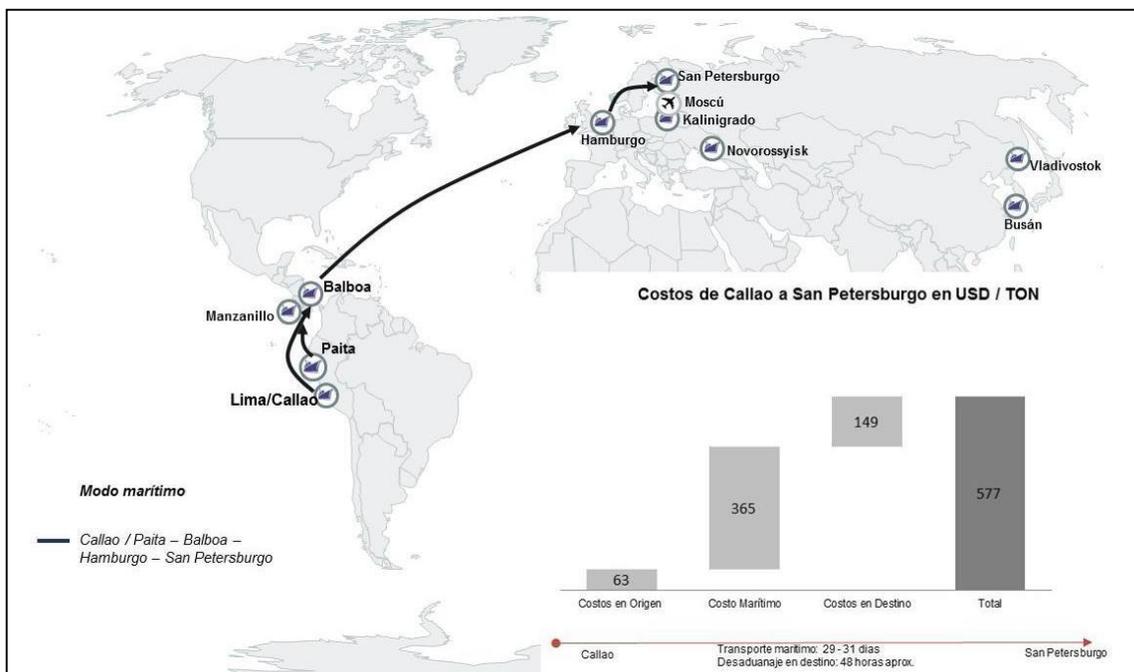
A continuación se desarrollaran los costos logísticos y los tiempos de tránsito en la exportación de este producto:

Exportaciones a San Petersburgo:

Desde el puerto del Callao: El valor FOB promedio que ingresa por el puerto de San Petersburgo es de US\$ 1,176 por TN. El tiempo de tránsito para llegar a destino es de 29 a 38 días, tal como se puede apreciar en la siguiente gráfica, las naves pasan por Balboa, luego a Hamburgo para llegar a su destino final.

El costo del flete, concepto que tiene mayor representatividad dentro del costeo, es de US\$ 365 por TN.

Figura 6.1: Callao / San Petersburgo – Pescado congelado

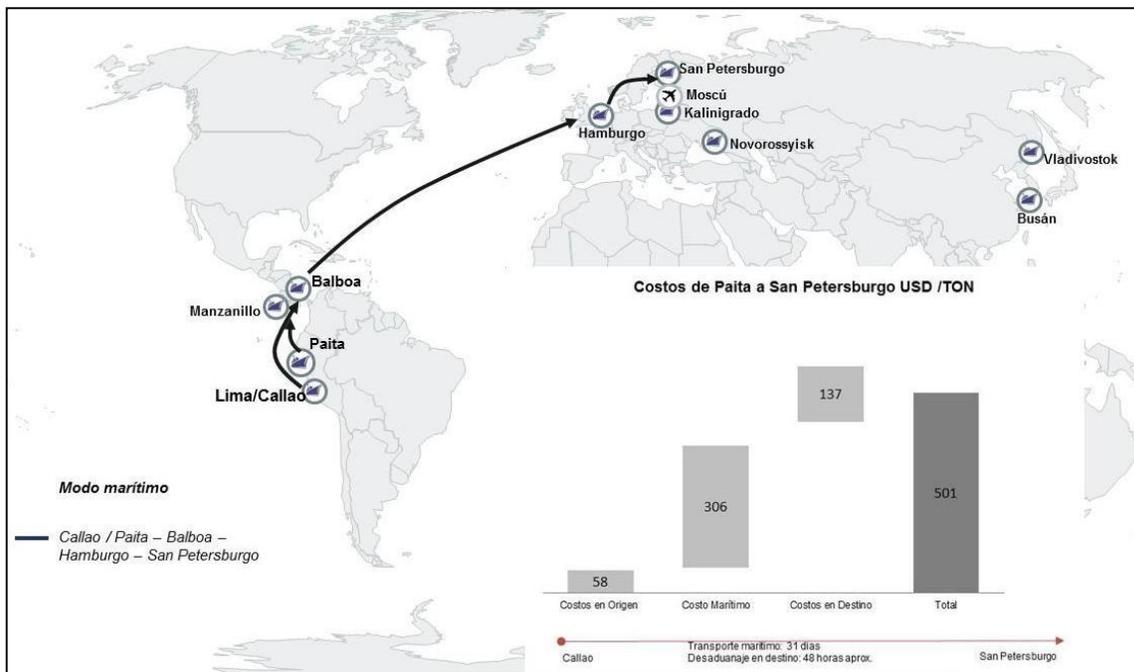


Elaboración: Propia

Desde el puerto de Paita: El tiempo de tránsito para llegar a destino es de 31 días aproximadamente, tal como se puede apreciar en la siguiente gráfica, las naves siguen el mismo recorrido que la ruta que tiene origen en el Callao, es decir, pasan por Balboa, luego a Hamburgo para llegar a su destino final.

El costo del flete, concepto que tiene mayor representatividad dentro del costeo, es de US\$ 306 por TN.

Figura 6.2: Paita / San Petersburgo – Pescado congelado



Elaboración: Propia

Exportaciones a Kaliningrado

Desde el puerto del Callao: El valor FOB promedio que ingresa por el puerto de Kaliningrado es de US\$ 2,127 por TN. El tiempo de tránsito para llegar a destino es de 33 a 42 días, tal como se puede apreciar en la siguiente gráfica, las naves pasan por Balboa, luego a Hamburgo para llegar a su destino final.

El costo del flete, concepto que tiene mayor representatividad dentro del costeo, es de US\$ 497 por TN.

Figura 6.3: Callao / Kaliningrado - Pescado congelado



Elaboración: Propia

Desde el puerto de Paita: El tiempo de tránsito para llegar a destino es de 40 días aproximadamente, tal como se puede apreciar en la siguiente gráfica, las naves siguen el mismo recorrido que la ruta que tiene origen en el Callao, es decir, pasan por Balboa, luego a Hamburgo para llegar a su destino final.

El costo del flete, concepto que tiene mayor representatividad dentro del costeo, es de US\$ 496 por TN.

Figura 6.4: Paita / Kaliningrado – Pescado congelado



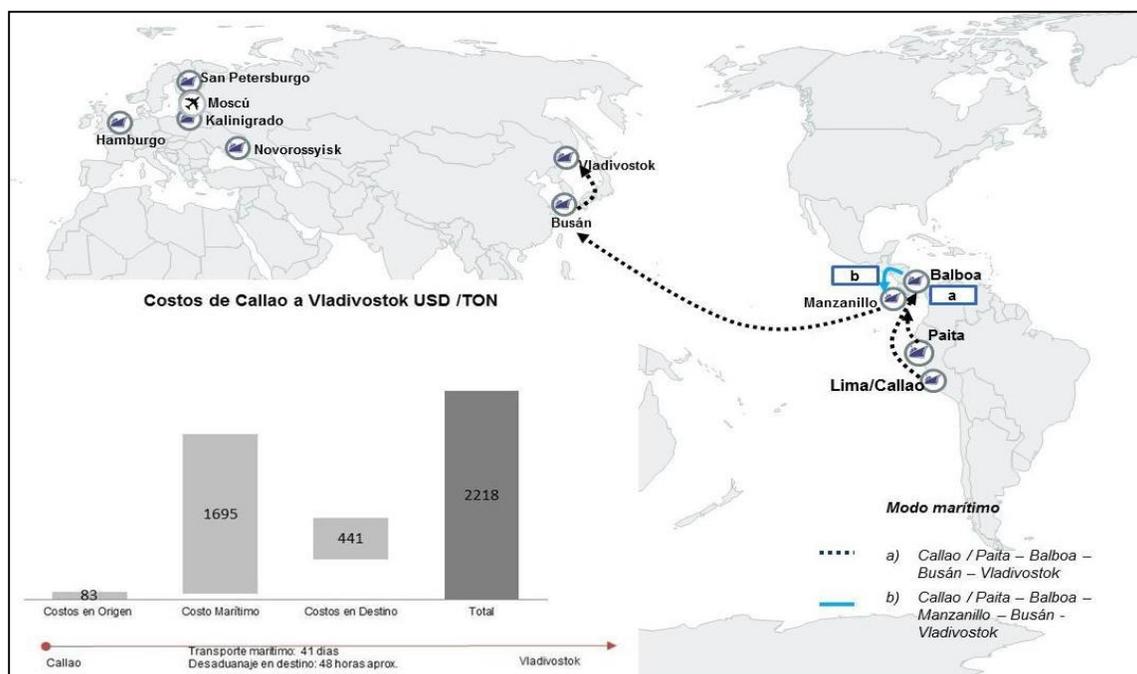
Elaboración: Propia

Exportaciones a Vladivostok

Desde el puerto del Callao: El valor FOB promedio que ingresa por el puerto de Vladivostok es de US\$ 5,066 por TN. El tiempo de tránsito para llegar a destino entre de 51 a 57 días. Para llegar a este destino existen dos rutas, en la primera la cual hemos asignado la letra a) las naves pasan por Balboa, luego pasan por Busán para llegar a su destino final. En la ruta b) las naves pasan por Balboa, se dirigen a Manzanillo, luego a Busán para luego llegar a su destino final.

El costo del flete, concepto que tiene mayor representatividad dentro del costeo, es de US\$ 1,695 por TN; con lo cual podríamos señalar que este costo es el más elevado de todos los puertos de destinos analizados en el presente estudio.

Figura 6.5: Callao / Vladivostok – Pescado congelado

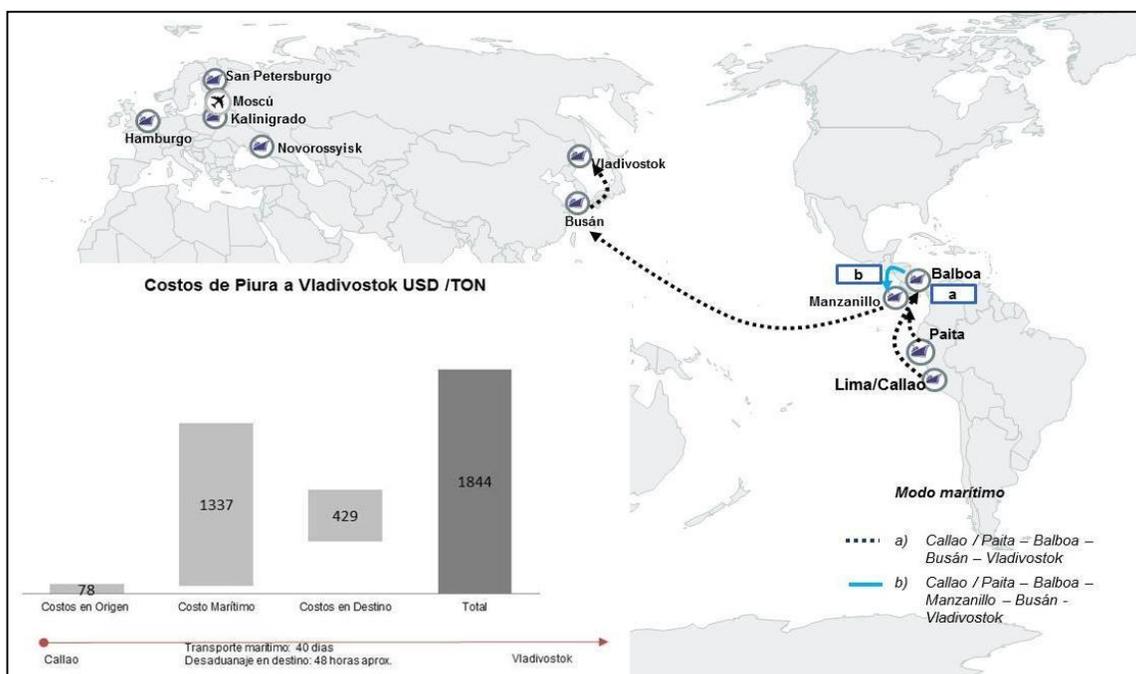


Elaboración: Propia

Desde el puerto de Paita: El tiempo de tránsito para llegar a destino es de 40 días. Para llegar a este destino existen dos rutas, en la primera la cual hemos asignado la letra a) las naves pasan por Balboa, luego pasan por Busán para llegar a su destino final. En la ruta b) las naves pasan por Balboa, se dirigen a Manzanillo, luego a Busán para luego llegar a su destino final. Las naves siguen el mismo recorrido que la ruta que tiene origen en el Callao.

El costo del flete, concepto que tiene mayor representatividad dentro del costeo, es de US\$ 1,337 por TN.

Figura 6.6: Paita / Vladivostok – Pescado congelado



Elaboración: Propia

▪ Vía Marítima – Pescado en conserva

Para efectos del costeo de productos del sector pesca, el tipo de contenedor que se ha cotizado es el de 20" estándar cuyo promedio de peso carga es de 8.01 TN para el puerto del Callao y para el puerto de Paita de 13.78 TN por contenedor. Los principales puertos de origen de esta carga son el Callao y Paita, y los puertos que se han costeado son San Petersburgo y Kaliningrado, los cuales de acuerdo a las estadísticas obtenidas son los de mayor relevancia en el comercio bilateral. A continuación se desarrollaran los costos logísticos y los tiempos de tránsito en la exportación de este producto:

Exportaciones a San Petersburgo:

Desde el puerto del Callao: El valor FOB promedio que ingresa por el puerto de San Petersburgo es de US\$ 1,421 por TN. El tiempo de tránsito para llegar a destino es de 31 a 38 días, tal como se puede apreciar en la siguiente gráfica, las naves pasan por Balboa, luego a Hamburgo para llegar a su destino final.

El costo del flete, concepto que tiene mayor representatividad dentro del costeo, es de US\$ 294 por TN.

Figura 6.7: Callao / San Petersburgo – Pescado en conserva



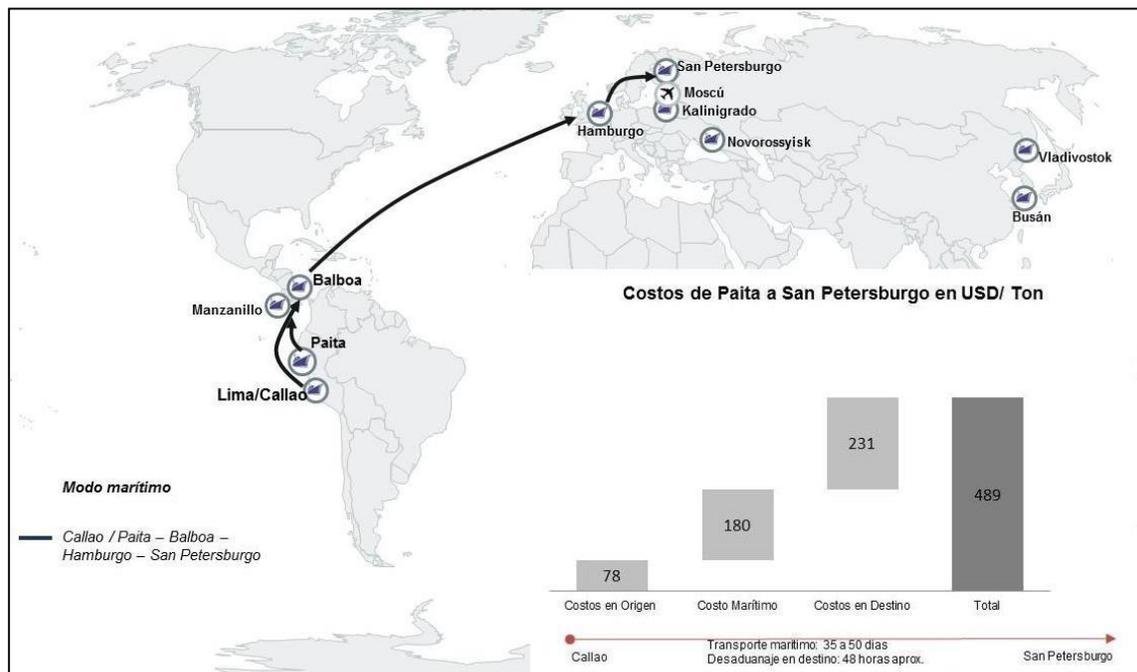
Elaboración: Propia

Desde el puerto de Paita: El costo por tonelada que se ha considerado para efecto del cálculo del costeo es de US\$ 1,421 por TN. El tiempo de tránsito para llegar a destino es de 35 a 50 días aproximadamente. Aquí existe una estrecha relación entre el costo del flete con los tiempos de tránsito, siendo Maersk la empresa que ofrece la menor tarifa de flete mientras que Hapag Lloyd ofrece un servicio más rápido (35 días) pero considerablemente más caro que la otra compañía.

Tal como se puede apreciar en la Figura 6.8, las naves siguen el mismo recorrido que la ruta que tiene origen en el Callao, es decir, pasan por Balboa, luego a Hamburgo para llegar a su destino final.

El costo del flete y los gastos en destino, que son los que tienen mayor representatividad, son US\$ 180 y US\$ 231 por TN, respectivamente.

Figura 6.8: Paíta / San Petersburgo – Pescado en conserva



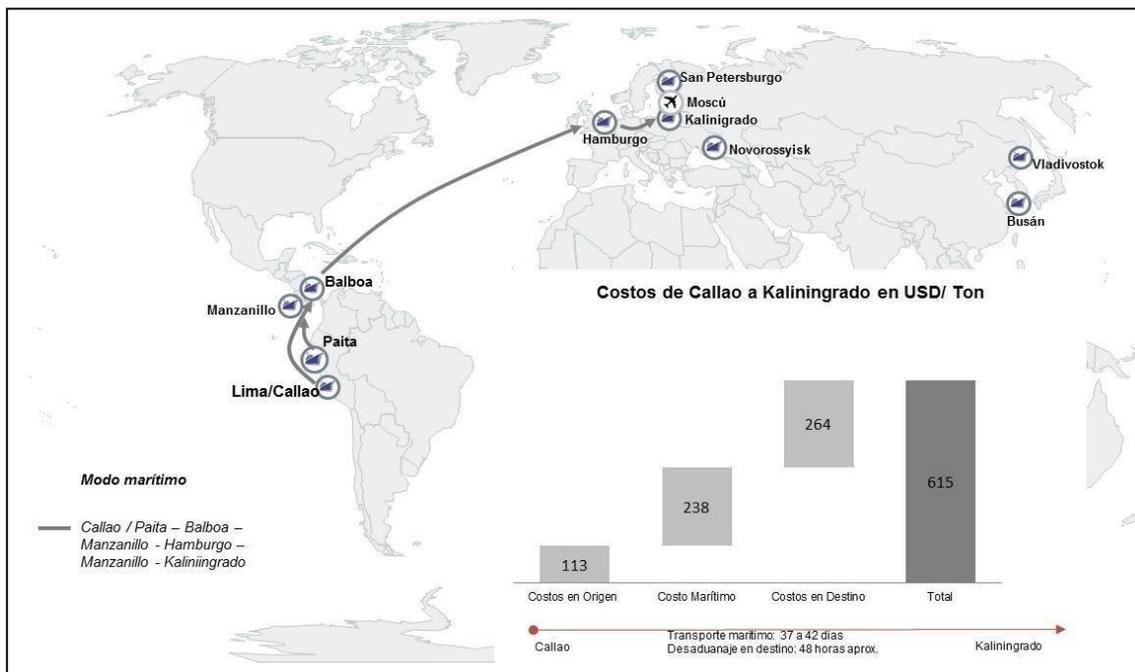
Elaboración: Propia

Exportaciones a Kaliningrado

Desde el puerto del Callao: El valor FOB promedio que ingresa por el puerto de Kaliningrado es de US\$ 1,318 por TN. El tiempo de tránsito para llegar a destino es de 33 a 42 días, tal como se puede apreciar en la siguiente gráfica, las naves pasan por Balboa, luego a Hamburgo para llegar a su destino final.

Los gastos en destino son los que tienen mayor representatividad dentro del costeo con US\$ 264 por TN, esto debido a los pagos de impuestos que se realizan por el desaduanaje del producto.

Figura 6.9: Callao / Kaliningrado – Pescado en conserva



Elaboración: Propia

Desde el puerto de Paita: El costo por tonelada de este producto que se ha considerado como base para el cálculo de los demás gastos es de US\$ 1,318 por TN (total general que se exporta a este destino), el tiempo de tránsito para llegar a destino es de 47 días aproximadamente. Tal como se puede apreciar en la siguiente gráfica, las naves siguen el mismo recorrido que la ruta que tiene origen en el Callao, es decir, pasan por Balboa, luego a Hamburgo para llegar a su destino final.

Los gastos en destino son los que tienen mayor representatividad con US\$ 215 por TN, esto principalmente al pago que se realiza por concepto de impuesto en destino (ad-valorem).

Figura 6.10: Paita / Kaliningrado – Pescado en conserva



Elaboración: Propia

Cuadro 6.3: Resumen costos DDP - Pescado congelado

PUERTO DE ORIGEN	CALLAO			PAITA		
	PETERSBURGO	KALININGRADO	VLADIVOSTOK	PETERSBURGO	KALININGRADO	VLADIVOSTOK
Valor de la carga USD x Contenedor	18,832	34,061	81,124	23,520	42,540	101,320
Valor de la carga por tonelada	1,176	2,127	5,066	1,176	2,127	5,066
A. Costos en origen USD x TN	63	68	83	58	63	78
Total costos de origen	1,010	1,086	1,322	1,162	1,257	1,551
1. Gastos de Agenciamiento	94	170	406	118	213	507
2. Inland terrestre por contenedor	173	173	173	173	173	173
3. Gastos de Almacenaje y Puerto	418	418	418	546	546	546
4. Servicios de la naviera	325	325	325	325	325	325
B. Flete marítimo x Via x TN	365	497	1,695	306	496	1,337
C. Total costos en destino USD X	149	217	441	137	206	429
Total costos en destino	2,387	3,480	7,059	2,739	4,116	8,574
Customs Clearance	500	500	500	500	500	500
Declaración de conformidad	100	100	100	100	100	100
Expeditions in port	75	75	75	75	75	75
Duty	1,412	2,555	6,084	1,764	3,191	7,599
Local Transport	300	250	300	300	250	300
D. Costos Totales USD X TON	577	783	2,218	501	765	1,844

Elaboración: Propia

Cuadro 6.4: Resumen costos DDP - Pescado en conserva

PUERTO DE ORIGEN	CALLAO		PAITA	
	PETERSBURGO	KALININGRADO	PETERSBURGO	KALININGRADO
Valor de la carga USD x Contenedor	11,378	10,553	19,588	18,168
Valor de la carga por tonelada	1,421	1,318	1,421	1,318
A. Costos en origen USD x TN	113	113	78	78
Total costos de origen	905	901	1,082	1,075
1. Gastos de Agenciamiento	57	53	98	91
2. Inland terrestre por contenedor	173	173	173	173
3. Gastos de Almacenaje y Puerto	350	350	486	486
4. Servicios de la naviera	325	325	325	325
B. Flete marítimo x Via x TN	294	238	180	145
C. Total costos en destino USD X TN	282	264	231	215
Total costos en destino	2,255	2,112	3,179	2,969
Customs Clearance	500	500	500	500
Declaración de conformidad	100	100	100	100
Expeditions in port	75	75	75	75
Duty	1,280	1,187	2,204	2,044
Local Transport	300	250	300	250
D. Costos Totales USD X TON	688	615	489	438

Elaboración: Propia

- **Vía Aérea – Pescado congelado**

En el modo aéreo las operaciones tienen inicio en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. La ruta para llegar hacia este destino es Callao – Frankfurt – Moscú. El tiempo de tránsito son 3 días para llegar a su destino final y el tiempo de desaduanaje en destino es de 24 horas aproximadamente. Cabe señalar que para el transporte de carga aérea el pescado congelado debe pasar por verificación veterinaria en Frankfurt, el cual tiene un costo que se asume dentro del costo del flete total. El valor Fob que se ha considerado para el costeo es de US\$ 20,713 por TN y el costo del flete es el factor que tiene mayor representatividad con el valor de US\$ 5,055 por TN.

Figura 6.11: Callao / Moscú – Pescado congelado



Elaboración: Propia

Cuadro 6.5: Resumen costos DDP - Pescado congelado

AEROPUERTO DE ORIGEN	Callao
AEROPUERTO DE DESTINO	Sheremetevo Moscú
Valor de la carga USD / TN	20,713
A. Costos en origen	181
1. Gastos de agenciamiento	104
2. Inland terrestre	77
B. Flete aéreo	5,055
C. Costos en destino	1,848
Declaración de conformidad	100
Expeditions in airport	75
Duty	1,553
Local Transport	120
D. Costos Totales USD / TN	7,084

Perfil Logístico para exportar Productos Pesqueros a la Federación Rusa

VIII.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Las reducciones de las barreras arancelarias y no arancelarias por parte de la Federación Rusa, así como las prohibiciones de importación de productos alimenticios impuestas a la Unión Europea; generan un escenario propicio para aprovechar las oportunidades comerciales en el mercado ruso para los productos pesqueros.
- La conectividad existente entre Perú y la Federación Rusa por vía marítima está básicamente relacionada con la rutas que salen del puerto del Callao o Paita y se dirigen a Balboa – Hamburgo – San Petersburgo/ Kalinigrado / Novorossiysk a excepción del caso de Vladivostok cuya ruta es Balboa – Busán – Vladivostok. Para la conectividad aérea, el aeropuerto de Moscú es el más representativo, sin embargo para llegar a este destino, la aerolínea hace una escala en Frankfurt, donde los productos pasa por controles veterinarios para luego llegar al destino final.
- En el caso de los costos en origen, el exportador está en la capacidad de manejar dichas variables, tales como la comisión por el agente de aduanas mediante un contrato a un año o mediano plazo con su operador logístico o agente de aduana, de la misma manera con el transporte local y el servicio de los almacenes aduaneros.
- El flete es un factor que varía en función al tiempo de tránsito que ofrecen las navieras, las frecuencias, espacios en las navieras, temporadas altas de un determinado producto, entre otros. Adicionalmente, de las consultas realizadas, se pudo observar que cuando no se es cliente preferencial de las navieras es complicado encontrar espacios disponibles dado que éstas suelen primero comprometer su capacidad con empresas grandes. Este tipo de situaciones también dificulta el costeo porque una vez que las navieras tienen su capacidad llena es muy difícil conseguir información sobre tarifas.
- En lo que respecta a los gastos en destino, aunque se tenga el conocimiento de todas las variables, hay que considerar que existe una barrera con el operador logístico en destino debido a que principalmente, prefieren tener contrato con el importador y negociar los costos con ellos.
- Finalmente, hay que tener en cuenta que los productos dentro del sector pesca y por su variedad también cuentan con cuotas de ingreso por lo que se tiene que ser bastante minucioso con el costeo, ya que los operadores y las aduanas mantienen tablas referenciales de precios y puede que el ajuste de precio al llegar a destino sea bastante alto.

Para ser llenado por MSC

VERIFICACION DE DATOS		SI	NO
La empresa se encuentra registrada en el directorio telefónico:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
El número de teléfono proporcionado existe:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Las referencias bancarias proporcionadas son correctas:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vigencia de datos en SUNAT (vigencia de RUC):		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verificación del estado de la empresa en Infocorp:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aparece en la Lista Clinton		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			
<hr/>			
Tráfico	:		
Persona que verificó:			
Nombre	:	Ricardo Arias	
Cargo / Departamento	:	Exports Sales Executive / Comercial	
Firma	:		
Fecha	:		

ANEXO B – Formato BASC

New Customer - Information Form

As a Customer not currently residing in Hapag-Lloyd's Organisation Catalogue please assist us by completing and returning this document, which is required prior to continuing with your booking. (Mandatory fields marked in bold*)

This form may be either E-mailed or faxed to the Hapag-Lloyd Sales office handling your booking.

Thank You.

Customer / Business Name:

*** 1. Address:**

*** 2. Company Telephone Number:** 3. Fax Number:

4. Mobile Number:

***6. Web address:**

***7. C-TPAT /BASC? Y/N** **If yes, SVI I.D.**

***8. Form of Business: (Check one)** Partnership Sole Proprietor
 Corporation

***9. State of Incorporation:** ***10. Date of Incorporation**

***11. Tax Registration / Company Registration No.**

***12. Dunn & Bradstreet or equivalent organisation Number (new businesses only if applicable):**

13. Trade association memberships (if any):

14. Customs Broker or Forwarder (if applicable – Name/address/contact info):

Consignee Details – Please provide the following consignee details of your shipment (if 'To order' then please provide Notify Party details)

***Consignee Name (or notify if 'To order):**

***Contact party Name:**

***1. Address:**

***2. Telephone Number:** 3. Fax Number:

4. Mobile Number: 5. E-mail address:

6. C-TPAT? Y/N **If yes, SVI I.D.**

By making a request for booking, Customer authorizes Hapag-Lloyd to take reasonable steps to confirm information provided above

ANEXO C - Formato CMA – CGM

San Isidro, XXX 2011

ACUERDO DE SEGURIDAD

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

CMA CGM PERU S.A.C.

(Sello y Firma)

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXX
(Sello y Firma)

ANEXO D - Costos de Fletes por navieras

En este anexo se detallará los costos de flete del pescado congelado y pescado en conserva en función a los puertos principales de Rusia

Producto: Pescado congelado

Costo del flete de Callao a puertos de Rusia / Contenedor de 40 Reefer

Puerto de origen: Callao		Puerto de destino: San Petersburgo		
Naviera	Happag Lloyd	Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA-CGM	Maersk
Flete USD		6,011	5,200	6,317
Tiempo de transito	No cuenta con equipos disponibles para cotizar	29	29	31
Frecuencia		semanal	semanal	semanal
Via		Balboa, Panama	Balboa, Panama	Balboa, Panama

Puerto de origen: Callao		Puerto de destino: Kaliningrado		
Naviera	Happag Lloyd	Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA- CGM	Maersk
Flete USD		6,011		9,922
Tiempo de transito	No llega a este destino	33	No llega a este destino	41
Frecuencia		semanal		semanal
Via		Balboa, Panama		Balboa, Panama

Puerto de origen: Callao		Puerto de destino: Vladivostok		
Naviera	Happag Lloyd	Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA-CGM	Maersk
Flete USD				27,135
Tiempo de transito	No cuenta con equipos disponibles para cotizar	No llega a este destino	No llega a este destino	41
Frecuencia				semanal
Via				Balboa, Panama

Costo de Paita a puertos de Rusia / Contenedor de 40 Reefer

Puerto de origen: Paita		Puerto de destino: San Petersburgo			
Naviera	Happag Lloyd	Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA-CGM	Maersk	
Flete USD					6,377.00
Tiempo de transito	No cuenta con equipos disponibles para cotizar	No cuenta con equipos disponibles para cotizar	No cuenta con equipos disponibles para cotizar		29
Frecuencia					semanal
Via					Balboa, Panama

Puerto de origen: Paita		Puerto de destino: Kaliningrado			
Naviera	Happag Lloyd	Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA-CGM	Maersk	
Flete USD					9,922.00
Tiempo de transito	No llega a este destino	No cuenta con equipos disponibles para cotizar	No llega a este destino		40
Frecuencia					semanal
Via					Balboa

Puerto de origen: Paita		Puerto de destino: Vladivostok			
Naviera	Happag Lloyd	Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA-CGM	Maersk	
Flete USD					26,747.00
Tiempo de transito	No cuenta con equipos disponibles para cotizar	No llega a este destino	No llega a este destino		40
Frecuencia					semanal
Via					Balboa Panama

Costo del flete de Callao a puertos de Rusia / Contenedor de 20 Standard

Se ha cotizado con las navieras el costo del flete por un contenedor de 20, debido a que en la experiencia de los operadores logísticos indicaron durante las entrevistas que lo recomendable es exportar contenedores de 20, ya que de por sí el peso del pescado en conserva llenaría un contenedor de este tipo mientras que uno de 40 no iría totalmente lleno por exceder los límites máximos permitidos.

Producto: Pescado en conserva

Puerto de origen: Callao		Puerto de destino: San Petersburgo		
Naviera	Happag Lloyd	Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA-CGM	Maersk
Flete USD	2,961	1,946		2,146
Tiempo de transito	38	33	No cuenta con equipos disponibles para cotizar	31
Frecuencia		semanal		semanal
Vía	Hamburgo	Balboa		Balboa

Puerto de origen: Callao		Puerto de destino: Kaliningrado		
Naviera	Happag Lloyd	Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA- CGM	Maersk
Flete USD		1,921		1,896
Tiempo de transito	No llega a este destino	33	No llega a este destino	42
Frecuencia		semanal		semanal
Vía		Balboa		Balboa

Puerto de origen: Callao		Puerto de destino: Vladivostok		
Naviera	Happag Lloyd	Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA-CGM	Maersk
Flete USD	2,089			2,208
Tiempo de transito	57	No llega a este destino	No llega a este destino	52
Frecuencia				semanal
Vía	Manzanillo - Panamá			Balboa -Panama

Puerto de origen: Callao		Puerto de destino:Novorossiysk		
Naviera	Happag Lloyd	Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA-CGM	Maersk
Flete USD				2,220
Tiempo de transito	No llega a este destino	No cuenta con equipos disponibles para cotizar	No llega a este destino	39
Frecuencia				semanal
Vía				Balboa - Panama

Costo de Paíta a puertos de Rusia / Contenedor de 20 Standard

Puerto de origen: Paíta		Puerto de destino: San Petersburgo		
Naviera	Happag Lloyd	Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA-CGM	Maersk
Flete USD	3,168			1,796
Tiempo de transito	35	No cuenta con equipos disponibles para cotizar	No cuenta con equipos disponibles para cotizar	50
Frecuencia	semanal			semanal
Via	Hamburgo			Balboa, Panama

Puerto de origen: Paíta		Puerto de destino: Kaliningrado		
Naviera	Happag Lloyd	Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA-CGM	Maersk
Flete USD				1,996
Tiempo de transito	No llega a este destino	No cuenta con equipos disponibles para cotizar	No llega a este destino	47
Frecuencia				semanal
Via				Balboa

Puerto de origen: Paíta		Puerto de destino: Vladivostok		
Naviera	Happag Lloyd	Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA-CGM	Maersk
Flete USD	2,289			2,458
Tiempo de transito	60	No llega a este destino	No llega a este destino	40
Frecuencia	semanal			semanal
Via	Manzanillo - Panama			Balboa Panama

Puerto de origen: Paíta		Puerto de destino: Novorossyisk		
Naviera	Happag Lloyd	Mediterranean Shipping Co. Peru SAC	CMA-CGM	Maersk
Flete USD				2,251
Tiempo de transito	No llega a este destino	No cuenta con equipos disponibles para cotizar	No llega a este destino	30
Frecuencia				semanal
Via				Balboa Panama