

Universidad Latina de Costa Rica.

Sede Guápiles.

Licenciatura en Administración de Negocios.

Trabajo final de Graduación.

Tema

Medir el impacto económico causado en el área de Operaciones Portuarias Terminal de la Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte Sociedad Anónima con la apertura de la Terminal de Contenedores de Moín APM Terminal de febrero a agosto 2019.

Autora.

Shandi Baily Smith.

Guápiles, Limón, Costa Rica.

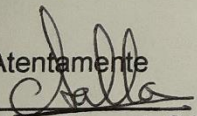
Mayo 2020.

Guápiles, abril de 2020

Universidad Latina de Costa Rica
Facultad de Ciencias Económicas

Leí y di sugerencias filológicas en la tesis titulada: **“Medir el Impacto Económico causado en el Área de Operaciones Portuarias Terminal de la Corporación de Desarrollo Agrícola Del Monte Sociedad Anónima con la apertura de la Terminal de Contenedores de Moín APM Terminal, de febrero a agosto 2019”**, elaborada por Shandi Baily Smith, cédula 701330814. Revisé aspectos como: construcción de párrafos, vicios del lenguaje que se trasladan al escrito, ortografía, puntuación y otros relacionados con el campo filológico. Se revisó según el estilo APA. Considero que está lista para ser presentada como Trabajo Final de Graduación para optar por el Título y Grado de Licenciatura en Administración de Negocios.

Atentamente


MSc. Dinorah Sánchez Fallas

Cédula 105770564

Filóloga U.C.R
Carné 004821
Correo sanfa2010@hotmail.com



Agradecimiento

Gracias infinitas al Ser Supremo, dador de todo bien que me ha permitido llegar al término de esta investigación y por permitirme cumplir con esta meta tan anhelada, guiándome y dándome las fuerzas para seguir adelante porque, aunque el viaje fue largo y con tantos obstáculos he logrado concluir.

Mi más sincero agradecimiento al Ingeniero Francisco Robles Maroto por su ayuda, por sus incontables horas de trabajo, su guía, tiempo, ideas, consejos y apoyo brindado a lo largo de mi investigación porque me hizo mantenerme firme en mi propósito sin claudicar durante este proceso.

A mis compañeros, tutor y demás colaboradores de la Terminal de Contenedores Del Monte que fueron como guías porque me brindaron en diversas formas su ayuda durante el transcurso de la investigación.

De igual manera agradezco a mi esposo e hijo por su paciencia, apoyo y motivación porque para lograr todo esto tuve que dejarlos de lado, sacrificando horas y quitándoles tiempo y afecto, pero aun con todos estos inconvenientes estuvieron presentes conmigo en todo este proceso.

Dedicatoria

El presente trabajo final de graduación, se lo dedico a mi madre querida, que fue un ejemplo de superación y porque siempre me alentó a concluir esta etapa abierta en mi carrera, por brindarme la mejor educación, valores y lecciones de vida y por haberme enseñado que con esfuerzo, trabajo y constancia todo se puede lograr; porque nunca dudó de mi capacidad y aunque ya no está entre nosotros sus palabras de ánimo y aliento las llevo en mi corazón día a día.

A mi esposo e hijo por estar siempre conmigo ayudando en esta y otras áreas para poder concluir, también alentarme a seguir adelante para concluir este proceso iniciado, sin su ayuda no estaría cumpliendo este sueño.

Resumen

Esta es una investigación que buscaba medir el impacto económico que se ha causado en el área de Operaciones Portuarias Terminal de la Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte, a partir de la apertura de la Terminal de Contenedores de Moín APM. Para ello, el trabajo metodológico se dio bajo el enfoque mixto, por medio de cuestionarios y hojas de cálculo. De tal manera que se logra concluir que efectivamente la apertura de la transnacional representó impactos en las operaciones de tomas eléctricas, Reach Stacker y transporte. Los costos por subutilización de estas variables reflejan un elevado desuso desde que el modelo de operaciones portuarias cambió de JAPDEVA a APM Terminals.

Palabras claves: JAPDEVA-APM Terminals-Del Monte-Tomas eléctricas-Reach Stacker-Transporte.

Índice general.

Contenido

| | |
|--|----|
| Capítulo 1 Generalidades de la investigación | ii |
| 1.1 Introducción | 1 |
| 1.2 Antecedentes del problema de estudio..... | 1 |
| 1.3 Justificación de la investigación..... | 5 |
| 1.4 Planteamiento del problema..... | 7 |
| 1.5. Supuesto General..... | 7 |
| 1.6 Objetivos..... | 8 |
| 1.6.1 Objetivo general | 8 |
| 1.6.2 Objetivos específicos | 8 |
| 1.7 Delimitación, alcance o cobertura | 8 |
| 1.7.1 Alcance o cobertura | 8 |
| 1.7.2 Delimitación..... | 9 |
| 1.8 Restricciones y/o limitaciones..... | 9 |
| Capítulo 2 Marco contextual y teórico..... | 1 |
| 2.1 Marco situacional | 10 |
| 2.1.1 Historia del cantón Central de Limón | 10 |
| 2.1.2 Historia Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte S.A. | 11 |
| 2.1.3 Historia Terminal Operaciones Portuarias | 13 |
| 2.1.4 Junta Administrativa Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica. . | 15 |
| 2.1.4.1 Puerto de Limón, Terminal Hernán Garrón Salazar. | 16 |
| 2.1.4.2 Puerto de Moín, Terminal Gaston Kogan Kogan. | 16 |
| 2.2 Marco teórico del objeto de estudio | 17 |
| 2.2.1 Definición de administración | 17 |
| 2.2.1.1 Funciones de la administración. | 17 |
| 2.2.1.1.1 Planear..... | 18 |
| 2.2.1.1.2 Organizar..... | 18 |
| 2.2.1.1.3 Dirigir..... | 18 |
| 2.2.1.1.4 Controlar..... | 18 |
| 2.2.2 Administración portuaria | 19 |
| 2.2.3 Definición de economía | 19 |

| | | |
|------------|--|----|
| 2.2.4.1 | Tipos de impactos económicos | 19 |
| 2.2.5 | Puertos..... | 20 |
| 2.2.6 | Consejo Nacional de Concesiones..... | 20 |
| 2.2.6.1 | Concesión de obra con servicio público..... | 20 |
| 2.2.7 | Licitación pública internacional 2009LI-00001-00200..... | 21 |
| 2.2.8. | Alcance N 130 Poder ejecutivo, decretos N 41212-MOPT del 12 de julio del 2018 | 21 |
| 2.2.8.1 | Artículos de relevancia para la investigación..... | 21 |
| 2.2.8.1.1 | Capítulo 13 disposiciones regulatorias para el desarrollo de la operación portuaria de la TCM, ARTÍCULO 95..... | 21 |
| 2.2.8.1.2 | Capitulo 13 disposiciones regulatorias para el desarrollo de la operación portuaria de la TCM, ARTÍCULO 98. | 22 |
| 2.2.9 | Operaciones Portuarias..... | 24 |
| 2.2.10 | Servicios portuarios..... | 24 |
| 2.2.10.1 | Servicios portuarios Junta Administrativa Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica. | 24 |
| 2.2.10.2 | Servicios portuarios APM Terminals. | 25 |
| 2.2.11 | Terminal de contenedores | 27 |
| 2.2.11.1 | Características..... | 27 |
| 2.2.12 | Tarifas o tarifario | 27 |
| 2.2.13 | Ingresos | 28 |
| 2.2.14 | Reach stacker..... | 28 |
| 2.2.15 | Toma eléctrica | 28 |
| 2.2.16 | Transporte..... | 29 |
| 2.2.17 | Costos..... | 29 |
| 2.2.18 | Subutilización..... | 29 |
| 2.2.18.1 | Costos asociados a la subutilización..... | 29 |
| 2.2.18.2 | Costo de mantenimiento y reparación. | 30 |
| Capítulo 3 | Marco metodológico. | 11 |
| 3.1 | Enfoque y tipo de investigación..... | 31 |
| 3.1.1 | Enfoque Mixto..... | 31 |
| 3.1.2. | Tipos de investigación | 32 |
| 3.1.2.1 | Exploratoria..... | 32 |
| 3.1.2.2 | Descriptiva. | 32 |
| 3.2 | Sujetos o fuentes de información | 33 |

| | | |
|---|--|----|
| 3.2.1 | Sujetos..... | 33 |
| 3.2.2 | Fuentes..... | 33 |
| 3.2.2.1 | Fuentes primarias..... | 33 |
| 3.2.2.2 | Fuentes secundarias..... | 34 |
| 3.3 | Definición conceptual, instrumental y operacional de variables..... | 34 |
| 3.4 | Población..... | 37 |
| 3.5 | Tipo de muestreo y muestra..... | 37 |
| 3.6 | Instrumentos y técnicas utilizadas en la recopilación de los datos..... | 38 |
| 3.6.1 | Observación..... | 38 |
| 3.6.2 | Cuestionario..... | 39 |
| 3.6.3 | Hojas de análisis..... | 39 |
| 3.7. | Confiability and validez de los instrumentos de la investigación..... | 40 |
| 3.7.1 | Confiability de los instrumentos..... | 40 |
| 3.7.2 | Validez de los instrumentos..... | 40 |
| Capítulo 4 Análisis e interpretación de los resultados..... | | 42 |
| 4.1 | Estudio comparativo entre tarifas de servicios cobrados entre JAPDEVA y APM Terminals.... | 42 |
| 4.2 | Análisis de ingresos dejados de percibir y costos de desuso de equipos en el área de Operaciones Portuarios Termina..... | 47 |
| Capítulo 5 Conclusiones y recomendaciones..... | | 66 |
| 5.1 | Conclusiones..... | 65 |
| 5.2 | Recomendaciones..... | 66 |
| Referencias bibliográficas..... | | 68 |
| Anexos..... | | 71 |

Índice de tablas.

| | |
|---|----|
| TABLA 1 SERVICIOS FIJOS COBRADOS POR APM TERMINAL..... | 25 |
| TABLA 2 SERVICIOS COMPLEMENTARIOS COBRADOS POR APM TERMINAL..... | 26 |
| TABLA 3 VARIABLES, DEFINICION CONCEPTUAL, INSTRUMENTAL Y OPERACIONAL..... | 35 |
| TABLA 4 CATEGORIZACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS QUE OFRECE APM TERMINALS Y JAPDEVA..... | 42 |
| TABLA 5 COMPARACION COSTO IMPORTACION Y EXPORTACION JAPDEVA VERSUS APM..... | 47 |
| TABLA 6 CANTIDAD DE HORAS COBRADAS POR EL USO DE TOMAS ELECTRICAS | 50 |
| TABLA 7 CANTIDAD DE MOVIMIENTOS DE REACH STACKER COBRADOS..... | 52 |
| TABLA 8 <i>CANTIDAD DE FLETES DE MOVIMIENTOS DE BARCO COBRADOS.</i> | 54 |
| TABLA 9 DISMINUCION DOLARES TOMAS ELECTRICAS, REACH STACKER Y FLETES | 56 |
| TABLA 10 CANTIDAD DE CONTENEDORES CONECTADOS A TOMA ELÉCTRICA DE FEBRERO A AGOSTO 2018. | 58 |
| TABLA 11 CANTIDAD DE CONTENEDORES CONECTADOS A TOMAS ELÉCTRICAS DE FEBRERO A AGOSTO 2019. | 60 |
| TABLA 12 CANTIDAD DE MOVIMIENTOS DE REACH STACKER ANTES Y DESPUÉS DE INICIO APM TERMINALS. | 62 |
| TABLA 13 MONTO DOLARES GENERAL (TOMAS ELECTRICAS, REACH STACKER Y FLETES) | 64 |

Índice de figuras.

| | | |
|----------|--|----|
| FIGURA 1 | COMPARACION COSTO IMPORTACION Y EXPORTACION JAPDEVA VERSUS APM | 47 |
| FIGURA 2 | CANTIDAD DE HORAS COBRADAS POR EL USO DE LAS TOMAS ELECTRICAS | 51 |
| FIGURA 3 | CANTIDAD DE MOVIMIENTOS DE REACH STACKER COBRADOS..... | 53 |
| FIGURA 4 | CANTIDAD DE FLETES DE MOVIMIENTOS DE BARCO COBRADOS..... | 55 |
| FIGURA 5 | DISMINUCION DOLARES TOMAS ELECTRICAS, REACH STACKER Y FLETES..... | 56 |
| FIGURA 6 | CANTIDAD DE CONTENEDORES CONECTADOS A TOMA ELÉCTRICA DE FEBRERO A AGOSTO 2018 | 59 |
| FIGURA 7 | CANTIDAD DE CONTENEDORES CONECTADOS A TOMAS ELÉCTRICAS DE FEBRERO A AGOSTO 2019..... | 61 |
| FIGURA 8 | CANTIDAD DE MOVIMIENTOS DE REACH STACKER ANTES Y DESPUÉS DE INICIO APM TERMINALS | 63 |
| FIGURA 9 | MONTO DOLARES GENERAL TOMAS ELECTRICAS, REACH STACKER Y FLETES | 65 |

Capítulo 1 Generalidades de la investigación

1.1 Introducción

Del Monte como empresa exportadora mantenía todas sus operaciones en Terminal Gastón Kogan Kogan (Moín) y en la Terminal Hernán Garrón Salazar (Limón) sus buques eran convencionales, lo que quería decir que la fruta paletizada se cargaba en las bodegas y la fruta en contenedor sobre la cubierta de buque. La Corporación inicia un proceso de cambio donde define contanerizar toda su fruta y utilizar barcos Full Container.

La logística consistía en recibir fruta en la Terminal de Operaciones Portuarias, en el transporte al muelle de los contenedores cargados y en la coordinación con la estibadora por la carga y descarga, el papel de la Junta Administrativa Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica (Japdeva) era de fungir como ente fiscalizador del servicio permitiendo las importaciones y exportaciones dentro de las regulaciones que exige el Estado costarricense.

Bajo este panorama toda compañía exportadora realizaba todo su proceso de importación y exportación; producto de esta logística y con el incremento en las exportaciones de Del Monte es que se vio la necesidad de que la Terminal de Operaciones Portuarias brindara sus servicios obteniendo así ganancias y la reducción de costo a las demás divisiones.

1.2 Antecedentes del problema de estudio

Del Monte Fresh es una empresa dedicada a la producción y exportación de fruta fresca alrededor del mundo. Con presencia en más de 50 países, con una fuerza laboral de más de 45.000 empleados a nivel mundial. En Costa Rica es la primera exportadora de fruta fresca para lo cual tiene extensas plantaciones de banano, piña, melón, vegetales, etc. Tiene más 40 años de presencia en Costa Rica y su casa Matriz se ubica en Estados Unidos.

Operaciones Portuarias Terminal de Del Monte, conocida anteriormente como Servicios Logísticos del Carmen S.A, forma parte de las divisiones de Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte S.A, la Terminal se encuentra en el cantón central de Limón, frente al Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), Moín, Limón, la misma fue creada en 1997 ante el incremento de todas la operaciones de la organización con la finalidad de brindar y suplir de servicios operativos y logísticos a las demás divisiones de la misma Corporación: División Bandeco (banano), División Pindeco (piña), División del Monte Speciality (melón), División Empaques (cartón), extendiéndose también a otras relacionadas directamente con la compañía como Congelados Del Monte y Agencia Marítima de Costa Rica. Operaciones Portuarias, no solo es la Terminal, sino que está compuesta también por la Red de Frío, Taller Liverpool, Oficina Central y la propia Terminal.

Su misión es brindar un servicio de abastecimiento y almacenaje de unidades de transporte de mercancías a las áreas de producción y su traslado a los puertos de embarque. Mientras que su visión es ser una empresa líder que garantiza un servicio de transporte eficiente en términos de calidad, bajo costo y oportunidad, que contribuya a la operación de producción y a la actividad exportadora.

La Terminal cuenta con 29 hectáreas de las cuales 11 están destinadas para el manejo de contenedores y la mantención de fruta fresca, actualmente cuenta con 842 tomas eléctricas, siete Reach Stacker, diez tracto mulas, un monta carga, seis plantas eléctricas, contenedores, chasis y generadores eléctricos, además de que tiene la capacidad de albergar 642 contenedores cargados, refrigerados y 1400 contenedores vacíos.

Siguiendo bajo la finalidad de reducir costos la Terminal también se encuentra amparada bajo tres regímenes necesarios para el manejo adecuado y legal de los procesos.

- Régimen de Perfeccionamiento de Activo.
- Régimen admisión temporal.
- Régimen estacionamiento transitorio.

Dentro de los servicios que brinda la Terminal de Operaciones Portuarias de Del Monte se encuentran:

- Conexión, monitoreo y desconexión de contenedores.
- Transporte de contenedores.
- Lavado de contenedores.
- Estacionamiento transitorio de contenedores.
- Despacho y recepción de equipo.
- Reparación y mantenimiento de equipos.
- Previajes a equipos.

Terminal de Contenedores Moín / concesionaria APM Terminal.

APM Terminal está construida en una isla artificial frente a la costa caribeña de Costa Rica. En funcionamiento desde febrero de 2019, su objetivo es ser el puerto más eficiente de América Latina y un símbolo de seguridad y progreso, en armonía con el medio ambiente.

La Terminal de Contenedores de Moín ocupa unas 80 hectáreas con un muelle de 650 metros y una profundidad de 14,5 metros. El canal de acceso tiene una profundidad de 18 metros. Equipada con 29 grúas eléctricas para contenedores y seis grúas pórtico Super-Post Panamax.

Esta terminal es capaz de manejar buques portacontenedores de hasta 8.500 TEUs, 24 horas al día, 7 días a la semana, 365 días al año.

Equipamiento e instalaciones.

Área: 80 Ha.

Muelle: 650.

Calado: 14.5m.

Canal de acceso: 18m.

Enchufes refrigerados: 3.750

Grúas de barco a tierra: 6.

eRGS: Capacidad de carga máxima 41 toneladas.

Almacenamiento: En desarrollo.

Instalación de cadena de frío: En desarrollo.

Según lo anterior, la Terminal de Contenedores Moín cuenta una capacidad instalada suficiente, equipos especializados para su función. Según los reglamentos establecidos por la Terminal de Contenedores Moín publicada en La Gaceta, alcance 130 / Decreto Poder Ejecutivo N * 41212 MOPT del 12 de julio 2018 capítulo 13 artículo 98, en el cual establece que el ingreso de los contenedores al muelle debe ser de 24 horas antes del atraque del barco, si por alguna razón este plazo no se cumple las agencias navieras deben informar mediante una lista los equipos que se encuentran bajo esa condición. Estos equipos tardíos entran bajo una modalidad conocida como Late Arrival Reefer Containers (LARS) siglas en inglés en los cuales la concesionaria autoriza el ingreso, pero se incurre en el pago de la multa respectiva.

Otro aspecto importante con la nueva Terminal de Moín se menciona en ese mismo capítulo, pero en el artículo 95, y es lo relacionado con las citas, cabe mencionar que cada contenedor que quiera ingresar o salir de las instalaciones de la Terminal de APM debe tener una cita previa. Las citas se pueden reservar desde al menos cinco días antes y hasta 36 horas antes del atraque del barco, esto en el caso de las exportaciones, el usuario posee una tolerancia de una hora más o menos para llegar a la cita otorgada, si este plazo no se cumple se pierde el derecho y se debe solicitar nuevamente, corriendo el riesgo de que la fruta no se exporte.

Debido a estos inconvenientes, que causan costos extraordinariamente altos a la Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte S.A., la misma tomó la decisión y dio la orden de que todo equipo después de cargado con fruta a su regreso entregue el equipo directamente en la nueva Terminal de contenedores Moín APM . Ocasionándole a la Terminal de Operaciones Portuarias de Del Monte la pérdida del ingreso de más de la mitad de los contenedores que antes ingresaban y se les brindaban los servicios de manejo interno.

1.3 Justificación de la investigación.

Con el inicio de operaciones de la APM Terminal, su infraestructura de 3500 tomas, un área de 80 hectáreas y con todo el equipo de manejo interno de contenedor con el que cuenta, obligó a la Corporación a realizar un cambio total en la logística de importación y exportación desde el punto de vista económico y operacional.

Este cambio implicó que se enviara desde finca un 80 % de los contenedores cargados con fruta directamente a la Terminal, manejada por APM Terminals, donde el manejo interno después de que el equipo entra en sus instalaciones es totalmente adsorbido por esta compañía

y facturado a las demás entidades con las tarifas autorizadas por el Consejo Nacional de Concesiones, las cuales son más altas que las pagadas anteriormente.

Todo este panorama significó para la Terminal Operaciones Portuarias Del Monte, toda una reingeniería de procesos desde el punto de vista de mano de obra y un rediseño de sus procesos laborales, los cuales se deben adoptar para obtener un punto de equilibrio dentro de sus operaciones. Es decir, que se diera un punto de equilibrio, entendiéndolo como “el punto en que los ingresos de la empresa son iguales a sus costos.” (Ramírez, 2013 p156)

Evaluar el impacto generado por la apertura de la nueva APM Terminal sobre los aspectos económicos de Corporación de Desarrollo Agrícola Del Monte S. A., División Operaciones Portuarias Terminal de Del Monte, es el fin de esta investigación, en la misma se comparará las tarifas del anterior muelle contra el actual y así determinar el porcentaje de aumento y los costos que implicó.

Otro aspecto por determinar son los ingresos dejados de percibir en el área de Operaciones Portuarias Terminal de Del Monte por los servicios de toma eléctrica, movimientos de Reach Stacker y Transporte por la apertura de este nuevo muelle teniendo información útil y actualizada para la toma de decisiones de la organización, por último, se valorará el costo por la subutilización de los equipos y la infraestructura de la terminal de Operaciones Portuarias de Del Monte como tal por la disminución del ingreso de contenedores.

La realización de este trabajo investigativo sobre el impacto económico en las Operaciones Portuarias Terminal de Del Monte, servirá de ayuda a la Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte Sociedad Anónima, debido a que brindará datos reales sobre la situación actual de la misma. También, servirá de base para la mejora de sus procesos administrativos y operativos

por ser una herramienta eficaz para la toma de decisiones, lo cual determinará su continuidad en el proceso logístico portuario.

Ante ello, siguiendo a Dávalos, se argumenta:

“Una toma de decisiones requiere un análisis y orden de ideas y hechos; objetividad en cuanto a la información y contexto, reflexión, crítica y sobre todo la firme intención de llevar a buen término una situación” (Dávalos, 2011, p78).

El proceso para la toma de decisiones es esencial para toda organización y siempre va a estar presente en todas las actividades que se realizan, para obtener buenos resultados se debe contar con la información necesaria para su respectivo análisis y así resolver toda circunstancia que puede presentar problemas para la empresa.

1.4 Planteamiento del problema

Con la apertura de la Terminal de Contenedores de Moín APM los ingresos de la Terminal de Operaciones Portuarias de Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte S.A disminuyeron drásticamente, por ello se ve la necesidad de evaluar la situación económica actual mediante el siguiente problema: ¿Cuál es el impacto económico causado en el área de Operaciones Portuarias Terminal de la Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte Sociedad Anónima con la apertura de la Terminal de Contenedores de Moín APM Terminal de febrero a agosto 2019.

1.5. Supuesto General

El inicio de las operaciones de la nueva Terminal APM Terminals ocasiona la disminución en más de un 80 % de los ingresos que posee la Terminal de Contenedores Operaciones Portuarias de la Corporación de Desarrollo agrícola del Monte S.A.

1.6 Objetivos

1.6.1 Objetivo general

Evaluar el impacto económico causado en el área de Operaciones Portuarias Terminal de la Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte Sociedad Anónima con la apertura de la Terminal de Contenedores de Moín APM Terminal de febrero a agosto 2019.

1.6.2 Objetivos específicos

Generar un estudio comparativo entre las tarifas de servicios cobradas por parte de APM Terminal contra las cobradas por la Junta administrativa Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica.

Calcular los ingresos dejados de percibir en el área de Operaciones Portuarias Terminal de Del Monte por los servicios de manejo interno de contenedores como lo son: la toma eléctrica, movimientos de Reach Stacker y Transporte por la apertura de APM Terminal.

Tasar el costo por subutilización de equipos por desuso de los mismos.

1.7 Delimitación, alcance o cobertura

1.7.1 Alcance o cobertura

Esta tesis se realizará en la empresa Corporación de Desarrollo Agrícola Del Monte S.A. división de Operaciones Portuarias Terminal, ubicada frente al Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) Moín carretera Saopín. y abarca exclusivamente la evaluación del impacto económico causado en el área de operaciones de la Terminal de Contenedores Limón, Costa Rica por la apertura del nuevo muelle Terminal de contenedores Moín APM Terminal. En la ejecución del análisis se aplicará el conocimiento recibido en la carrera y la misma servirá de base para la situación actual de la organización para la toma de decisiones.

1.7.2 Delimitación

La investigación iniciará con la recolección y análisis de la información necesaria para la ejecución de los objetivos establecidos y finalizará con la entrega de los resultados de esta, brindándole así un panorama actual para la toma de decisiones de la organización. Dentro de los elementos por realizar se consideran los cinco aspectos de mayor relevancia sobre los ingresos generados por la Terminal como lo son: la toma eléctrica, los movimientos de Reach Stacker, transporte, tarifas de APM Terminal y la subutilización de la infraestructura y equipo en el periodo establecido que va de febrero a agosto 2019.

1.8 Restricciones y/o limitaciones

Falta de estudios previos por lo novedoso del tema, existe poca información debido a que la Terminal de Contenedor Moín APM Terminal inició sus operaciones en febrero de 2019, por lo que es algo relativamente nuevo.

Tiempo de los entrevistados: al encontrarse en puestos de alto nivel o jefaturas los mismos a veces no están disponibles o no poseen el tiempo suficiente para atender consultas debido a sus funciones del diario vivir organizacional.

Capítulo 2 Marco contextual y teórico

2.1 Marco situacional

2.1.1 Historia del cantón Central de Limón

El cantón de Limón se encontraba poblado por naciones originarias, antes de la llegada de los españoles y en septiembre de 1502 el Almirante Cristóbal Colón llega a las costas limonenses, durante su cuarto y último viaje. Atraca sus naves en la isla Quiribrí, hoy llamada la Uvita, a la que Colón llamó La Huerta por la variedad de su flora. Después de dos siglos de abandono, a través del Decreto 27 del 6 de junio de 1870 se crea la comarca de Limón y el Decreto 61 del 25 de julio de 1892 da origen a la Municipalidad de la comarca de Limón.

En 1871 se inician los trabajos de construcción del ferrocarril al Atlántico que uniría a San José con Puerto Limón con el fin de facilitar las exportaciones a Europa del café costarricense. Un año después llegan los primeros inmigrantes jamaquinos para trabajar en las obras del ferrocarril, aportando con ellos su lengua, cultura, religión y gastronomía. En 1890 acaba su construcción y Costa Rica se ve así unida por vez primera a su costa caribeña y al resto del mundo.

La ciudad de Limón es cabecera del cantón central y de la provincia costarricense del mismo nombre, posee un área de 1.765.79 kilómetros cuadrados y una población de 94.415 habitantes aproximadamente de los cuales 94 de cada 100 mujeres son hombres.

Su relación de dependencia equivale a 56.9% por cada 100 personas en edad reproductiva.

Es el puerto de mayor importancia del país y se encuentra ubicada en el litoral caribeño de Costa Rica; por su amplia extensión se divide en cuatro distritos que son Limón, Valle la Estrella, Río Blanco y Matama. Presenta características urbanas en la ciudad de Limón a lo que

se le agrega su función de puerto internacional y al interior del cantón existe una importante actividad agrícola y rural.

Es uno de los centros navieros y de contenedores más importantes de América Latina y el Caribe y por su zona portuaria (Limón-Moín) transita casi el 90 % de las exportaciones e importaciones de Costa Rica.

A un lado de las importaciones y exportaciones de mercaderías dentro de su actividad económica también se encuentra la llegada de cruceros que suma a su economía por medio del turismo

Según sus características económicas la población fuera del área de trabajo equivale a un 51.1%

2.1.2 Historia Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte S.A.

En el año 1886 se dio el primer uso del nombre Del Monte en un producto alimenticio. El café Del Monte se estrena como una mezcla premium de café empaquetado para el prestigioso Hotel Del Monte en Monterey, California 1892 La marca Del Monte® se presenta cuando la empresa amplió su negocio y seleccionó a Del Monte como el nombre de marca para su nueva línea de duraznos enlatados.

En el año 1909, el escudo Del Monte hace su primera aparición en una etiqueta de lata. En 1920, California Packing Corporation (CalPak) establece estrictas especificaciones de calidad para su marca premium, Del Monte®. Los primeros anuncios aseguran a los clientes "No es una etiqueta, sino una garantía".

Nueve años después, en 1929, Con los precios cayendo y los depósitos desbordados, CalPak se ve obligado a ajustar el gasto. Siempre un producto de calidad superior, la publicidad de Del

Monte® aprovecha las muchas marcas de bajo costo en el mercado y se enfoca en el valor de la calidad confiable.

Para 1942 un enfoque persistente en la calidad ayuda a sacar a CalPak de una crisis. De manera que en 1955 se introduce la bebida de pomelo y piña Del Monte®. Del Monte® Stewed Tomatoes, un nuevo producto inspirado en la receta de la madre de un empleado se convierte en un clásico instantáneo.

En el año de 1967 es conocido por su marca favorita, CalPak cambia su nombre a Del Monte Corporation y para 1968 Del Monte Corporation adquiere West Indies Tropical Fruit Company de Coral Gables, Florida.

Para 1973 Del Monte Corporation se convierte en el primer gran procesador de alimentos en los Estados Unidos en incluir etiquetas nutricionales en sus productos y para 1979 los accionistas de Del Monte Corporation acuerdan una fusión con RJ Reynolds Industries.

En el 89 Del Monte Corporation se divide en dos entidades separadas: Del Monte Tropical Fruit y Del Monte Foods. Para 1993 un nuevo propietario de Del Monte Tropical Fruit cambia su nombre a Fresh Del Monte Produce NV y para 1996 Fresh Del Monte Produce NV es adquirida por Freshglo Limited, una empresa con sede en las Islas Caimán. Introdujo la primera nueva variedad de piña en más de 15 años, la piña extradulce Del Monte Gold®.

Se generó un momento de más capacidades de distribución diversificadas al agregar nuevos centros de distribución en mercados clave, agregando servicios de valor agregado adicionales a los clientes. Para 1997, mayo de 1997, Fresh Limited cambió su nombre a Fresh Del Monte Produce Inc. En octubre de 1997, Fresh Del Monte Produce Inc. Comienza a cotizar en la Bolsa de Nueva York bajo el símbolo de teletipo FDP (FDP).

Para 1998 se adquirieron varias filiales de su empresa matriz, IAT Group Inc., que se dedicaban principalmente a la producción, el transporte, la distribución y la comercialización de frutas de hoja caduca y otros productos frescos a nivel mundial y realizó operaciones en Chile, Estados Unidos, los Países Bajos y Uruguay.

En el 2002 los activos adquiridos de la división refrigerada de Fisher Foods Limited, con sede en el Reino Unido, expanden el crecimiento en la categoría de corte fresco. Para el 2003 adquirió Standard Fruit and Vegetable Co., Inc., un distribuidor de frutas y verduras frescas con sede en Dallas.

Adquirió el 100 % de la propiedad de Envases Industriales de Costa Rica SA (ENVACO). Expans adquirido Sp. 2.0.0. Distribuidor de frutas y verduras frescas con sede en Polonia. Además, adquirió Country Best Produce, un procesador y empaquetador líder de la costa este de los EEUU.

Para el 2004 adquirió Del Monte Foods Europe, un productor y distribuidor líder de frutas, verduras y bebidas preparadas en Europa, África, Oriente Medio y los países que anteriormente formaban parte de la Unión Soviética. En el 2008 adquirió el grupo costarricense Caribana, aumentando sustancialmente la producción de banano de la marca Del Monte® y la piña extradulce Del Monte Gold® de América Central y para el 2013 adquirió tierras de producción agrícola, empacadoras y maquinaria agrícola en Florida y Virginia.

2.1.3 Historia Terminal Operaciones Portuarias

Operaciones Portuarias Terminal de Del Monte, conocida anteriormente como Servicios Logísticos del Carmen S.A, forma parte de las divisiones de Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte S.A, la Terminal se encuentra en el cantón central de Limón, frente al Ministerio de

Obras Públicas y Transporte (MOPT), Moin, Limón. La misma fue creada en 1997 ante el incremento de todas las operaciones de la organización con la finalidad de brindar y suplir de servicios operativos y logísticos a las demás divisiones de la misma Corporación: División Bandeco(banano), División Pindeco(piña), División del Monte Speciality(melón), División Empaques(cartón), extendiéndose también a otras relacionadas directamente con la compañía como Congelados Del Monte y Agencia Marítima de Costa Rica.

Operaciones Portuarias no solo la compone la Terminal, sino que está compuesta también por la Red de Frío, Taller Liverpool y Oficina Central.

Misión:

Brindar un servicio de abastecimiento y almacenaje de unidades de transporte de mercancías a las áreas de producción y su traslado a los puertos de embarque.

Visión:

Ser una empresa líder que garantiza un servicio de transporte eficiente en términos de calidad, bajo costo y oportunidad, que contribuya a la operación de producción y a la actividad exportadora.

La Terminal cuenta con 29 hectáreas de las cuales 11 están destinadas para el manejo de contenedores y la mantención de fruta fresca, actualmente cuenta con 842 tomas eléctricas, siete Reach Stacker, diez tractomulas, un montacarga, seis plantas eléctricas, contenedores, chasis y generadores eléctricos, además de que tiene la capacidad de albergar 642 contenedores cargados, refrigerados y 1400 contenedores vacíos.

Siguiendo bajo la finalidad de reducir costos la Terminal también se encuentra amparada bajo tres regímenes necesarios para el manejo adecuado y legal de los procesos.

Régimen de Perfeccionamiento de Activo.

Régimen admisión temporal.

Régimen estacionamiento transitorio.

Dentro de los servicios que brinda la Terminal de Operaciones Portuarias se encuentran:

- Conexión, monitoreo y desconexión de contenedores.
- Transporte de contenedores.
- Lavado de contenedores.
- Estacionamiento transitorio de contenedores.
- Despacho y recepción de equipo.
- Reparación y mantenimiento de equipos.
- Previajes a equipos.

2.1.4 Junta Administrativa Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.

Marco legal JAPDEVA

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económica de la Vertiente Atlántica, denominada JAPDEVA, fue creada mediante la Ley N° 3091 del 18 de febrero de 1963, reformada en la Ley N° 5337 del 9 de agosto de 1973. Es un ente Autónomo del Estado, con carácter de Empresa de utilidad pública que asumirá las prerrogativas y funciones de Autoridad Portuaria, que se encargará de construir, administrar, conservar y operar el puerto actual de Limón y su extensión a Cieneguita, así como el puerto de Moín, y otros puertos marítimos y fluviales de la Vertiente Atlántica.

http://www.japdeva.go.cr/quienes_somos/resenna.html

La provincia de Limón contaba hasta enero del año 2019 con dos puertos de gran importancia, no solo para la provincia sino también para el país entero, estos puertos están bajo la administración de la Junta Administrativa Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.

2.1.4.1 Puerto de Limón, Terminal Hernán Garrón Salazar.

Ubicado en la ciudad de Limón a 160 kilómetros por tierra de la capital del país, posee un rompeolas de 723 metros de longitud, área de 27 hectáreas, con una profundidad de 11,5 metros. Consta de 3 muelles: Muelle Alemán, Muelle 70 y Muelle para cruceros.

La terminal tiene un área de almacenamiento de 3.26 hectáreas y la capacidad para almacenar 2000 TEU, también posee 120 tomas eléctricas para contenedores refrigerados; dos áreas de apoyo operacional y un área que consta 4920 m para el almacenamiento de vehículos y mercadería general.

Dentro de su equipo se encuentra:

Una grúa portica.

Tres strable Carrier.

Seis cabezales.

Cuatro monta cargas con diferentes capacidades de peso.

2.1.4.2 Puerto de Moín, Terminal Gaston Kogan Kogan.

Ubicado en la ciudad de Limón a 160 kilómetros por tierra de la capital del país, posee un rompeolas de 200 metros de longitud, área de 16 hectáreas con una profundidad de 14 metros.

Consta de 3 muelles: Muelle bananero, Muelle Taiwanes (multipropósito) y Muelle para petróleo.

La terminal tiene un área de almacenamiento de 5 hectáreas y la capacidad para almacenar 1200 TEU, también posee 160 tomas eléctricas para contenedores refrigerados; un área de apoyo operacional y un área que consta 4920 m para el almacenamiento de vehículos y mercadería general.

2.2 Marco teórico del objeto de estudio

La administración es una de las actividades humanas más importantes y antiguas; que con el paso del tiempo se ha vuelto esencial para toda organización, esto desde que notaron que había tareas que no se podía realizar individualmente sino que requerían de organización y coordinarse en grupo.

2.2.1 Definición de administración

“Es el proceso mediante el cual se diseña y mantiene un ambiente en el que individuos que trabajan en grupos cumplen metas específicas de manera eficaz.” (Koontz, Weihrich, & Cannice. 2012, p.4)

De lo anterior se puede mencionar también que es un proceso de realización de labores coordinadas con los empleados para alcanzar los objetivos y metas de la empresa.

2.2.1.1 Funciones de la administración.

Toda organización ya sea grande, pequeña, nacional o internacional que desea alcanzar sus metas y aumentar su desempeño debe de aplicar las cuatro funciones básicas de la administración las cuales son:

2.2.1.1.1 Planear.

Proceso de identificación de objetivos y metas que se desean alcanzar dentro de la organización para decidir cuándo, cómo y con qué recursos se realizará. Es establecer un plan con las actividades a realizar, pronosticar resultados, reducir costos todo a beneficio de los intereses de la empresa.

2.2.1.1.2 Organizar.

“Es el proceso de establecer una estructura de las relaciones laborales que permiten que los miembros de una entidad interactúen y cooperen para alcanzar las metas que esta se ha fijado” (Jones, & George, 2014, p.11)

Según Jones al organizar no solo se coopera sino que esta lleva a simplificar las actividades dentro de la organización para un bien común.

2.2.1.1.3 Dirigir.

Ejercer poder mediante la supervisión, comunicación y motivación a los empleados para que comprendan la visión de la empresa y el papel que desempeñan dentro del logro de los objetivos y metas de organización.

2.2.1.1.4 Controlar.

Proceso continuo para determinar y evaluar el logro de las actividades que llevan a la obtención de las metas de la organización, mediante este proceso se establecen medidas correctivas necesarias para mejorar el desempeño y trabajar eficazmente.

Estas funciones llevan a la conclusión de que la empresa Operaciones Portuarias Terminal debe de conocer todos los aspectos necesarios para la aplicación de las mismas para

llevar a la organización al bienestar y a la puesta en marcha de un proceso administrativo eficaz y eficazmente.

2.2.2 Administración portuaria

Ente designado por el país para brindar servicios portuarios de calidad a todas las naves y pasajeros.

2.2.3 Definición de economía

“La ciencia económica estudia el comportamiento humano dirigido a satisfacer necesidades a partir de un conjunto limitado de recurso. Esto involucra los procesos de producción, distribución intercambio y consumo de bienes y servicios.”(Egger. 2010 p.10)

Sobre lo anterior se puede agregar que tener un buen equilibrio en la economía es la necesidad latente de todo ser humano y de las organizaciones.

2.2.4 Impacto económico

Un impacto económico se produce cuando hay variación de hechos, fenómenos o actividades diferentes o nuevas que causan efectos y consecuencias que repercuten en la economía de una empresa; estos hechos pueden ser negativos o positivos que llegan a ocasionar que cualquier persona u organización adopte medidas diferentes a las antes utilizadas.

El análisis de un impacto económico brinda información cuantitativa importante para los administradores en la toma de decisiones.

2.2.4.1 Tipos de impactos económicos.

Dentro de los tipos de impactos se reconocen: el impacto directo, impacto indirecto e impacto inducido.

El impacto en el Terminal Operaciones Portuarias es directo porque se han visto reflejado en sus costos, de acuerdo con esto se puede definir que un impacto económico directo es aquel hecho que repercute directamente sobre la economía local de la empresa.

2.2.5 Puertos

Lugar destinado al atraque de buques para la carga y descarga de mercancías, contenedores y pasajeros.

2.2.6 Consejo Nacional de Concesiones

El CNC es una entidad del Estado creado por la Ley 7762 que regula su estructura y funciones. Es el órgano responsable de la gestión de los proyectos de concesión, conforme con lo establecido en el Artículo 8 de la Ley.

<https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/3d701f37-d9a4-423c-b438-5d11eca29c70/Puertos-Navegacion-Maritima.pdf?MOD=AJPERES>

Este órgano de acuerdo con sus funciones fue el encargado de la realización de la licitación pública con invitación internacional establecida para la Terminal de Contenedores Moín.

2.2.6.1 Concesión de obra con servicio público.

Concesión de obra con servicio público: contrato administrativo por el cual la Administración encarga a un tercero, el cual puede ser persona pública, privada o mixta, el diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, conservación, ampliación o reparación de cualquier bien inmueble público, así como su explotación, prestando los servicios previstos en el contrato a cambio de contraprestaciones cobradas a los usuarios de la obra o a los beneficiarios del servicio o de contrapartidas de cualquier tipo pagadas por la Administración concedente. <http://www.cnc.go.cr/index.php/quienes-somos/acerca-del-cnc>

Según lo anterior la concesión de obra con servicio público es el contrato que el Estado acuerda dar a otra administración un bien nacional para que lo administre de manera eficiente durante un estado de tiempo definido.

2.2.7 Licitación pública internacional 2009LI-00001-00200

Es la oferta realizada por el país para dar a conocer las necesidades de diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín del cual el único oferente fue la APM Terminals.

2.2.8. Alcance N 130 Poder ejecutivo, decretos N 41212-MOPT del 12 de julio del 2018

Reglamento aprobado, elaborado por la concesionaria para la operación portuaria donde se describen los procedimientos para la elaboración del servicio, los derechos y deberes de los usuarios y las relaciones con otras dependencias públicas.

2.2.8.1 Artículos de relevancia para la investigación.

A continuación, se mencionan algunos artículos de importancia para el desarrollo de la investigación.

2.2.8.1.1 Capítulo 13 disposiciones regulatorias para el desarrollo de la operación portuaria de la TCM, ARTÍCULO 95.

Citas para la entrada y salida de contenedores desde y hacia la TCM, los usuarios deberán obtener una cita previa a través de los medios que el Prestatario del Servicio disponga para estos efectos.

Las citas de exportación para contenedores llenos de cada buque estarán disponibles para reserva al menos cinco (5) días antes del tiempo estimado de llegada y hasta treinta y seis (36) horas antes del tiempo estimado de llegada.

Las citas de importación para contenedores llenos estarán disponibles para reserva veinticuatro (24) horas después del zarpe.

Las citas para contenedores vacíos se gestionan directamente con el departamento que el Prestatario del Servicio designe.

Solo podrán ingresar a la TCM aquellos contenedores que cuenten con una cita previa, salvo que el Prestatario del Servicio de otra manera lo autorice.

Para las citas de exportación e importación para contenedores llenos se tendrá una tolerancia de más o menos una (1) hora según la hora de la cita otorgada. En caso de que los usuarios incumplan con este parámetro, no podrán ingresar a la TCM hasta tanto no soliciten una nueva cita, salvo que la TCM de otra manera lo autorice.

En caso de fuerza mayor o caso fortuito el Prestatario del Servicio podrá alterar la programación de las citas previamente otorgadas, así como las tolerancias antes indicadas para evitar problemas operativos y cualquier atraso en los servicios que se brindan en la TCM.

Cualquier daño ocasionado por la pérdida o la no obtención de la cita, no será responsabilidad del Prestatario del Servicio.

2.2.8.1.2 Capítulo 13 disposiciones regulatorias para el desarrollo de la operación portuaria de la TCM, ARTÍCULO 98.

Límite temporal de ingreso. El tiempo límite de ingreso de contenedores llenos y vacíos (Cut-Off) al recinto portuario es de hasta veinticuatro (24) horas antes del tiempo estimado de inicio de operaciones de la nave. El Cut-Off puede ser disminuido por el Prestatario del Servicio por motivos operacionales.

La documentación necesaria para poder exportar los contenedores llenos y vacíos debe ser aprobada por todas las Autoridades Competentes al menos doce (12) horas antes del tiempo estimado de llegada. En caso de no presentar esta información en el plazo estipulado al Prestatario del Servicio este no será embarcado en el buque o nave programada, sin que ello conlleve ningún tipo de responsabilidad para el Prestatario del Servicio.

Se deberá informar vía correo electrónico al departamento del Prestatario del Servicio que este designe, sobre aquel contenedor que se requiera ingresar de manera posterior y fuera de los plazos anteriormente indicados. De ser el caso, el departamento del Prestatario del Servicio que este designe procederá a autorizar el ingreso de aquel contenedor, siempre y cuando se encuentren en el COPRAR de carga enviado por la línea naviera.

El ingreso de esta carga no garantiza su embarque. De autorizarse su ingreso, el agente naviero deberá solicitar y cancelar los costos por arribo tardío de contenedores.

El recibo de contenedores de exportación se realizará como mínimo cinco (5) días naturales antes del tiempo estimado de llegada, los camiones ingresarán de acuerdo con la cita otorgada previamente.

Los contenedores tendrán prioridad de despacho de la siguiente manera:

- a) Contenedores con mercancías peligrosas.
- b) Contenedores refrigerados.
- c) Contenedores sobredimensionados.
- d) Contenedores Secos.
- e) Contenedores Vacíos.

Los contenedores que hagan transbordo dentro del recinto portuario podrán ser conectados de una nave o buque a otra siempre que exista un lapso mínimo de veinticuatro (24) horas entre el tiempo estimado de llegada de la nave o buque que los descarga y el tiempo estimado de llegada de la nave o buque que los embarca.

2.2.9 Operaciones Portuarias

Obedecen al actuar de atención a buques para los procesos de carga y descarga de mercaderías, sea a granel o en contenedores, ingresos y salidas de personas con fines turísticos, generando todos los procesos requeridos con las normas del país.

Las operaciones portuarias deben reunir todas las condiciones necesarias para su operación.

2.2.10 Servicios portuarios

Incluye todas las actividades o servicios que brinda el ente responsable necesarios para el tráfico portuario marítimo relacionado con la llegada y salida de las embarcaciones al y del puerto.

2.2.10.1 Servicios portuarios Junta Administrativa Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.

Dentro de los servicios que brinda JAPDEVA están los siguientes atención a las naves, estadía, embarque y desembarque de pasajeros Moín y Limón, muellaje, tarifa única para naves pasajeros, alquiler de áreas, servicio de remolcador, alquiler de equipo, almacenaje, servicio de agua potable, servicios de movilización de contenedores y furgones asistido con equipo portuario, servicios de energía para refrigeración de contenedores y furgones, servicio de lancha, operador de monta carga, cargas recibidas fuera del manifiesto, demora, grúa portica, consolidación y des consolidación de contenedores y furgones, estacionamiento de

contenedores, furgones, cureñas, vehículos y otros, estadía en fondeadero de Rada portuaria, derecho de concesión, uso de instalaciones, demoras naves compañías navieras, demoras naves compañías estibadoras, derecho para la explotación de servicios conexos.

[_http://www.japdeva.go.cr/administracion_portuaria/servicios_portuarios.html](http://www.japdeva.go.cr/administracion_portuaria/servicios_portuarios.html)

2.2.10.2 Servicios portuarios APM Terminals.

Los servicios fijos facturados por APM Terminal después de la finalización de cada vapor son los siguientes:

Tabla 1

SERVICIOS FIJOS COBRADOS POR APM TERMINAL

| SERVICIOS | SERVICIOS |
|---|---|
| Servicio de nave menos de 500 movimientos | Servicio de nave más de 500 y menos de 1000 movimientos |
| Cuota variable para operaciones con más de 1000 movimientos | Servicio a la carga (carga y descarga de contenedores) |
| Almacenaje de contenedores vacíos (refrigerados o secos) | Almacenaje de contenedores secos llenos |
| Almacenaje de contenedores refrigerados llenos | Uso de conector |
| Costos administrativos | Electricidad |

Fuente: Información tomada de la página de internet de APM Terminals.

Existe otra gran cantidad de servicios que brinda la Terminal APM Terminals de los cuales algunos son cobrados de manera fija, mientras que los otros son cobrados únicamente si se incurre en ellos, estos servicios son facturados a cada una de las agencias navieras cada fin de mes.

Tabla 2

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS COBRADOS POR APM TERMINAL

| Servicios | Servicios | Servicios |
|--|---|---|
| Pre viaje corto y largo de contenedor. | Limpieza básica, estándar, avanzada y con químicos de contenedores. | Montaje y desmontaje de gen set. |
| Pesaje de contenedores. | Mantenimiento de contenedores. | Escaneo de contenedores. |
| Servicio de seguridad. | Remanejo o re-estibas de celda a celda y celda – puerto – celda. | Transferencia interna de contenedores. |
| Manejo de twistlocks. | Segregación de carga peligrosa y sobre dimensionada. | Inspección visual de contenedores. |
| Movimientos de Hatch cover. | Recibo y liberación de contenedores. | Consolidación y desconsolidación de carga |
| Espacio en la oficina para terceros. | Fotos. | Alquiler de equipo especial. |
| Upgrade de contenedores. | Cambio de temperatura. | Pagado / remoción de etiquetas para contenedores. |
| Documentación de exportación. | Segregación de contenedores. | Revisión de marchamos |
| Re-agendamiento. | Servicios de manejo de fugas de los contenedores. | Servicios de ingreso de vehículos en la TCM |
| Colocación de marchamos o sellos. | Conexión / desconexión a bordo del buque. | Asignación de temperatura a contenedor reefer. |
| Carga y descarga de contenedores de transbordo o tránsito. | Entrada a la terminal tarde (después del Cut Off). | Manejo de contenedores sobre pesados. |
| Inspecciones e contenedores dentro de la terminal. | Tiempo de espera de la cuadrilla. | Cambio destino o cambio de barco. |
| Tiempo adicional en muelle. | Transmisión de VGM. | Running test. |
| Monitoreo de contenedores de atmosfera controlada. | Pesaje de contenedores utilizando las balanzas del patio de la TCM. | Almacenaje de gen sets. |

Fuente: Información tomada de página de internet de APM Terminals.

2.2.11 Terminal de contenedores

“Se trata de una infraestructura generalmente privada que presta servicios a las líneas marítimas, las compañías de alquiler de contenedores u otros operadores.” (Fernandez, 2014 p.164)

Según lo anterior las terminales brindan servicios de acuerdo con las necesidades que se presenten, las mismas pueden ser para el uso exclusivo de contenedores secos los cuales no ocupan conexión o mixtas por lo que brindarían servicios de electricidad a los contenedores con carga refrigerada.

2.2.11.1 Características.

Las características de las terminales portuarias en la de brindar servicios propios de calidad que garanticen la seguridad y el buen control de la carga.

Deben contar con el equipo especializado requerido para el manejo de los contenedores a lo interno, cumplir con las condiciones de seguridad necesarias para asegurar la carga y estar bajo todas las disposiciones que la ley exige.

2.2.12 Tarifas o tarifario

Lista de precios de los servicios o bienes brindados a los consumidores.

Según artículo del Financiero las tarifas de la trasnacional la cual son reguladas por la concesión representan un 280 % más que las tarifas de la Junta Administrativa Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, este aumento ocasiona un incremento en el valor de la caja de fruta.

2.2.13 Ingresos

“Se denomina ingreso al incremento de los recursos económicos que presenta una organización, una persona o un sistema contable y que constituye un aumento del patrimonio neto de los mismos. Este término se emplea con significados técnicos similares en distintos ámbitos del quehacer económico y administrativo.”

<https://concepto.de/ingreso-2/>

Cabe mencionar que en una organización también es la entrada de dinero por las actividades, servicios o bienes brindados que aumentan el capital del negocio.

2.2.14 Reach stacker

O apilador de contenedores es un equipo especializado para la estiba de contenedores de una terminal o de un área portuaria, las mismas son adquiridas de acuerdo con las necesidades establecidas por cada terminal.

Existen equipos solo para el manejo de contenedores vacíos y otros para cargados, también hay con diferentes capacidades de alcance al estibar.

Los movimientos de Reach stacker dentro de la Terminal de Operaciones Portuarias constituyen una fuente de ingreso económico para la misma y con la apertura de la Terminal Contenedores Moín estos han venido en decaída.

2.2.15 Toma eléctrica

Las tomas eléctricas son puertos de conexión donde se colocan mediante un cable los contenedores con carga refrigerada que necesitan ser alimentados mediante corriente eléctrica para seguir con su proceso de refrigeración, este método es más económico para los clientes que el cobro de las horas de gen set.

Este servicio se considera el principal elemento que aportaba altos ingresos a la Terminal de contenedores, pero se vio disminuido debido a la entrada y apertura de la nueva Terminal.

2.2.16 Transporte

Función que obedece al traslado de un lugar a otro de mercaderías, personas, contenedores y cosas, el transporte terrestre forma parte de la logística de las operaciones portuarias de la Terminal y de igual manera constituye otro recurso importante para la obtención de ingresos de la organización.

2.2.17 Costos

“Suma de erogaciones en que incurre una persona física o moral para adquirir un bien o un servicio, con la intención de que genere ingresos en el futuro.”(Ramírez, 2013 p28)

Esta definición se ajusta a las expectativas de la investigación porque se observa el hecho o gasto cuantificable incurrido por la empresa para la generación de sus ingresos.

2.2.18 Subutilización

Según lo anterior, la subutilización corresponde al no uso eficiente o al desperdicio de un mecanismo, máquina o infraestructura de acuerdo con el diseño establecido para el cual fue destinado.

2.2.18.1 Costos asociados a la subutilización.

Los costos asociados a la subutilización de los equipos e infraestructura en la Terminal de Operaciones Portuarias son los relacionados con la depreciación, al mantenimiento y reparación de los mismos.

2.2.18.2 Costo de mantenimiento y reparación.

Gastos incurridos por el servicio brindado periódicamente a los equipos e infraestructura para evitar su deterioro y manteniendo su buen funcionamiento en la cadena de suministros.

Los costos de mantenimiento y reparación permiten el alargue de la vida útil de los mismos.

Capítulo 3 Marco metodológico.

3.1 Enfoque y tipo de investigación

3.1.1 Enfoque Mixto

La presente investigación se clasifica dentro del enfoque mixtos, debido que se analizará la realidad objetiva de la Terminal de Operaciones Portuarias en relación con la nueva apertura de la Terminal de Contenedores Moín, considerando además las percepciones de las personas que han trabajado en los procesos correspondientes a las operaciones portuarias.

Debido a que se comprende que el enfoque mixto “se define como la integración sistemática de los métodos cuantitativo y cualitativo en un solo estudio con el fin de obtener una “fotografía” más completa del fenómeno (...). (Chen, 2006 citado por Hernández, 2014; p. 534). Asimismo, esta investigación se ha categorizado dentro del diseño mixto de “diseño de triangulación concurrente” o DITRIAC, ya que se conoce porque la persona investigadora “(...) pretende confirmar o corroborar resultados y efectuar validación cruzada entre los datos cuantitativos y cualitativos, así como aprovechar las ventajas de cada método y minimizar sus debilidades.” (Hernández, 2014; p. 557).

El análisis de este impacto se reflejará dentro de la investigación mediante el uso de mediciones, análisis estadísticos y tabulación de datos, los cuales generan datos sólidos de exactitud, con validez y confiabilidad hacia los resultados por obtener. Todo este análisis servirá de ayuda para el logro de los objetivos establecidos dentro de la investigación y para la toma de decisiones de la organización.

3.1.2. Tipos de investigación

Para el desarrollo de este estudio se recurre a los tipos de investigación exploratoria y descriptiva porque consisten en la realización de un estudio de un problema poco analizado para ir preparando hasta llegar a la descripción de diferentes situaciones, características o fenómenos presentes dentro de este estudio investigativo.

3.1.2.1 Exploratoria.

Siguiendo a Hernández y Fernández (2010, p. 79) señalan que este tipo de investigación exploratoria “se realiza cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen dudas o no se ha abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que tan sólo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, si se desea indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas.”

Este tipo permitirá ahondar más en la investigación, de la cual se tiene poca información ocasionando una familiarización más estrecha con el tema en estudio para reflejar un mejor panorama. Debido a que la apertura de la Terminal de Contenedores de Moín se dio a finales del mes de febrero del año 2019, por lo que el dato del impacto económico causado en la Terminal de Operaciones Portuarias aún no se conoce debido a que es un asunto relativamente nuevo, con este tipo de investigación se aumentará el conocimiento del problema en estudio.

3.1.2.2 Descriptiva.

La investigación descriptiva se caracteriza porque “busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis.” (Hernández, S. R., & Fernández, 2010, p.80).

Según lo anterior escrito por Hernández y Fernández, se observa que este tipo de investigación tiene su fin en la descripción, el análisis de las variables y los resultados, puesto que consiste en describir características o eventos que suceden debido a la apertura de la Terminal de Contenedores Moín. El fin de este tipo descriptivo es medir los resultados que se presentarán en forma numérica.

3.2 Sujetos o fuentes de información

3.2.1 Sujetos

“Los sujetos son todas aquellas personas físicas o corporativas que aportaran información para responder al problema de investigación” (Campos, 2015, p,89). De lo anterior cabe resaltar que estas personas constituyen una valiosa pieza dentro de la investigación por el gran aporte que brindan. En este caso serán aquellas personas que laboran en la compañía del Monte en los distintos departamentos correspondientes, tanto a nivel administrativo como operativo.

3.2.2 Fuentes

Las fuentes de investigación son toda documentación que proporciona la información necesaria para el desarrollo de esta investigación, las fuentes por utilizar serán las primarias y secundarias.

3.2.2.1 Fuentes primarias.

Por fuentes primarias se puede entender como “las referencias o fuentes primarias que proporcionan datos de primera mano, se trata de documentos que incluyen los resultados de los estudios correspondientes.” (Hernández & Fernández, 2014, p.62).

Cabe mencionar que de las fuentes primarias se obtiene información confiable y directa para la realización del caso de investigación, además de que hace posible la recolección adecuada de

la información. Las fuentes primarias constituyen el objetivo del estudio y debido a que la investigación por desarrollar es de naturaleza cuantitativa las que se van a utilizar son:

- Entrevistas a los ejecutivos relacionadas directamente con el problema de la investigación.
- Datos estadísticos de la Terminal Operaciones Portuarias, correspondientes a tarifas, entradas y salidas de equipo, horas de conexión.
- Observación de los hechos.

3.2.2.2 Fuentes secundarias.

Las fuentes secundarias corresponden a datos recopilados por otras personas que permiten adquirir más conocimientos para el desarrollo de la investigación. Se utilizaron:

- Libros sobre la metodología de la investigación.
- Revistas de la Corporación Del Monte.
- Páginas de internet.
- Folletos y documentos escritos.
- Trabajos de investigación.

3.3 Definición conceptual, instrumental y operacional de variables

Una variable se puede comprender como una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible de medirse y observarse (Hernández, S. R., & Fernández, 2010, p.94). Sobre lo anterior se puede notar que una variable es todo lo que puede fluctuar dentro de la investigación por lo que debe ser medida, controlada y observada para obtener información.

Tabla 3

VARIABLES, DEFINICIÓN CONCEPTUAL, INSTRUMENTAL Y OPERACIONAL

| Objetivo Específico. | VARIABLES. | Definición Conceptual. | Definición Instrumental. | Definición Operacional. |
|---|-----------------|--|--|---|
| Generar un estudio comparativo entre las tarifas de servicios cobradas por parte de APM Terminal contra las cobradas por la Junta administrativa Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica. | Tarifas. | Acto de recibir una cantidad de dinero por un bien realizado. | Esta variable se medirá mediante la observación y el análisis de la información contenida de los tarifarios de APM Terminal y JAPDEVA. | La variable es positiva si se compara el 50% o más de las tarifas de APM Terminal versus Japdeva. |
| Calcular los ingresos dejados de percibir en el área de Operaciones Portuarias Terminal por los servicios de manejo interno de contenedores como lo son: toma eléctrica, movimientos de Reach Stacker y Transporte por la apertura de APM Terminal. | Ingresos | Aumento de las entradas económicas netamente provenientes de la actividad comercial. | Se medirá mediante el uso de cuestionario preguntas 2 a 11 y mediante el análisis de la información obtenida en la hoja de cotejo. | La variable es positiva al obtener un 50% o más en las preguntas del cuestionario y más de un 15% de disminución en cada uno de los rubros de ingresos dejados de percibir. |
| | Toma eléctrica. | Puertos de conexión de carga refrigerada que necesitan ser | Se medirá mediante el uso de cuestionario | La variable es positiva al obtener un 50% o más en las preguntas del cuestionario y más de un 15% de disminución del rubro. |

| | | | | |
|--|-------------------------------|---|---|---|
| | | alimentados mediante corriente eléctrica. | preguntas 2 a 5 y mediante el análisis de la información obtenida en la hoja de cotejo. | La variable es positiva al obtener un 50% o más en las preguntas del cuestionario y más de un 15% de disminución del rubro. |
| | Movimientos de Reach stacker. | Equipo especializado para la estiba de contenedores de una terminal o de un área portuaria. | Se medirá mediante el uso de cuestionario preguntas 6 a 9 y mediante el análisis de la información obtenida en la hoja de cotejo. | |
| | Transporte | Función que obedece al traslado de un lugar a otras de mercaderías, personas, contenedores y cosas. | Se medirá mediante el uso de cuestionario pregunta 10 y mediante el análisis de la información obtenida en la hoja de cotejo. | La variable es positiva al obtener un 50% o más en las preguntas del cuestionario y más de un 15% de disminución del rubro. |
| Tasar el costo por subutilización de equipos por desuso de los mismos. | Costos por Subutilización. | No darle el uso para el cual está destinado. | Esta variable se medirá mediante el análisis de la hoja de cálculo. | La variable es positiva al obtener más de un 25% de disminución en el uso de los equipos. |

Fuente: Elaboración propia a partir de objetivos específicos de la investigación.

3.4 Población

La población en un estudio viene siendo el “conjunto de individuos u objetos de interés o medidas que se obtienen a partir de todos los individuos u objetos de interés.” (Douglas, 2012, p7). Tomando en cuenta esta, el análisis de estos elementos o unidades con características iguales forman la población universal por investigar.

La unidad de análisis de esta investigación es la Terminal de Operaciones Portuarias, por lo que la población la constituye la base de datos de la organización y cuatro de los empleados de la Terminal de Operaciones Portuarias de Corporación relacionados directamente con el problema en estudio, estos empleados fungen como expertos brindando información necesaria y valiosa.

La población utilizada para esta investigación es:

- Bases de datos (sistemas).
- Superintendente de Operaciones Portuarias Terminal.
- Supervisor de Operaciones y Logísticas Operaciones Portuarias Terminal.
- Supervisor de Logística Operaciones Portuarias Terminal.
- Coordinador administrativo.
- Dos colaboradores de Operaciones Portuarias Terminal.

3.5 Tipo de muestreo y muestra

Según Hernández & Fernández “la muestra es un subgrupo de la población de interés sobre el cual se recolectarán los datos y que tiene que definirse y delimitarse de antemano con precisión, además que debe ser representativo a la población.” (Hernández & Fernández, 2014, p.173).

Se puede interpretar que la muestra es una pequeña parte de la población universo para lograr y desarrollar mediante la obtención de datos los objetivos de la investigación.

La población muestra por tomar en cuenta durante el desarrollo de la investigación es muy pequeña por lo que se trabajará con el 100 % de la población universo. El tipo de muestra utilizado es la no probabilística debido a que la componen cuatro ejecutivos que fueron seleccionados por los conocimientos que poseen del problema y la base de datos estadísticos para realizar el análisis comparativo.

3.6 Instrumentos y técnicas utilizadas en la recopilación de los datos

Para cumplir con los requisitos primordiales sobre validez y confiabilidad en la recolección de los datos e información durante el desarrollo de la investigación se recurre al cuestionario, observaciones y al análisis de la información. (Estadísticas y tarifarios).

3.6.1 Observación

La técnica de observación hace referencia al "registro sistemático, válido y confiable de comportamientos y situaciones observables, a través de un conjunto de categorías y subcategorías" (Hernández, S. R., & Fernández, 2010, p. 261). Tomando de referencia lo que menciona el autor sobre la observación se puede agregar que es una forma visual de recopilar información subjetivamente que ayudará a analizar e interpretar el problema por investigar.

Esta será una técnica utilizada de forma transversal a lo largo de la investigación. No obstante, será la base para el cumplimiento del objetivo primero que busca generar un estudio comparativo entre las tarifas de servicios cobradas por parte de APM Terminals en comparación por las que eran cobradas por JAPDEVA.

En este caso la variable que se analizó fue la de tarifas, la cual se presentará por medio de cuadros que se refuerzan con la técnica de análisis de contenido y hojas de análisis.

Igualmente, para el segundo objetivo que consiste en el cálculo de ingresos dejados de percibir por el nuevo modelo de operación portuaria, también se apoya de esta técnica de observación, siendo presentada por medio de cuadros comparativos bajo el modelo de hojas de análisis.

3.6.2 Cuestionario

La técnica de recolección de información de cuestionario consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables por medir (Chasteauneuf, 2009 citado por Hernández, 2014; p. 271). Además, este debe ser congruente con el planteamiento del problema e hipótesis (Brace, 2013 citado por Hernández, 2014; p. 271). Se ha tomado la decisión de usar este para el segundo objetivo que consiste en el cálculo de los ingresos que se han dejado de percibir en el área de Operaciones Portuarias, este es el segundo instrumento usado para este objetivo debido a que se pretende realizar una triangulación con lo observado y analizado en los informes y la percepción que tienen los colaboradores encargados de esta área.

Este instrumento se realizó basándose en las variables de toma eléctrica, movimientos del Reach Stacker y transporte. Para formar un cuestionario con once ítems en su mayoría redactados como preguntas cerradas. La forma de aplicación fue en persona a las dos colaboradoras del Departamento de Operación Portuaria de Del Monte.

3.6.3 Hojas de análisis

Este instrumento también será utilizado en los tres objetivos, pero como mayor presencia en el tercero que se enfoca en tasar el costo por subutilización de equipos por desuso de los mismos.

El motivo de su selección es porque en las hojas de análisis se trabaja con la técnica de observación pasiva, es decir “(...) el observador asume un rol de espectador, de manera que se halla presente en un acontecimiento, pero sin interactuar con los integrantes del grupo” (Campos, Madriz, 2017, p. 84).” Además, porque permite analizar la forma de comunicación observada de una manera “objetiva” y sistemática, realizando una cuantificación de categorías o subcategorías sometidas a análisis estadísticos.

Para el tercer objetivo también se analizan las variables de tomas eléctricas, Reach Stacker y transporte en comparación con los diferentes costos que estos han tenido durante los siete meses de estudio que comprende esta investigación.

3.7. Confiabilidad y validez de los instrumentos de la investigación

3.7.1 Confiabilidad de los instrumentos

Por confiabilidad se entiende el grado en que su aplicación repetida al mismo sujeto u objeto produce iguales (Hernández, Fernández, 2014 p. 200). En ese sentido, se considera que los instrumentos podrán garantizar la confiabilidad porque al ser en su mayoría información analizada de documentos estadísticos o reportes internos de la misma empresa, la información va a dar siempre los mismos resultados. Sobre los cuestionarios, al ser solo dos personas colaboradoras, estos mantienen un alto nivel de conocimiento porque son labores de sus quehaceres diarios.

3.7.2 Validez de los instrumentos

Para el caso de validez, esto “se refiere al grado en que un instrumento realmente mide la variable que se pretende medir” (Hernández, Fernández, 2014 p.201). En ese sentido, durante el desarrollo de los instrumentos se tomó la decisión de realizar un cuadro de análisis de

variables, por lo que su construcción se basa en una lógica de constructo-variable-indicador para que así las preguntas o ítems tuvieran una base conceptual y práctica.

Capítulo 4 Análisis e interpretación de los resultados.

4.1 Estudio comparativo entre tarifas de servicios cobrados entre JAPDEVA y APM Terminals

Al realizar este objetivo se hizo la revisión de los servicios y se visualiza que no existe un punto de comparación porque APM Terminal es más especializada y automatizada en comparación con JAPDEVA por lo que se adjunta el cuadro con las tarifas de ambas empresa y un cuadro comparativo con lo que le cuesta a la Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte Sociedad Anónima los servicios de importación y exportación de un contenedor de 40 pies cargado con carga refrigerada por cada uno de los muelles.

Tabla 4

CATEGORIZACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS QUE OFRECE APM TERMINALS Y JAPDEVA.

| Servicios portuarios | APM Terminals | JAPDEVA |
|--|------------------|---------|
| Servicio a la Nave. Menos de 500 movimientos | X | |
| Servicio a la Nave. Más de 500 y menos de 1000 movimientos | X | |
| Cuota variable. Más de 1000 movimientos | X | |
| Servicio a la carga (carga y descarga de contenedores) | X | |
| Almacenaje de contenedores vacíos (refrigerados o secos) | X | |
| Almacenaje de contenedores secos llenos | X | |
| Almacenaje de contenedores refrigerados llenos | X | |
| Uso de conector reefer | X | |
| Costos administrativos | X | |
| Electricidad | X | |
| Pre viaje corto contenedor | X | |
| Pre viaje largo contenedor | X | |
| Limpieza básica de contenedores | X | |

| | |
|---|---|
| Limpieza estándar | X |
| Limpieza avanzada | X |
| Limpieza con químicos | X |
| Montaje y desmontaje de gen set | X |
| Pesaje de contenedores | X |
| Mantenimiento de contenedores | X |
| Escaneo de contenedores | X |
| Servicio de seguridad | X |
| Re manejo o re estibas celda a celda | X |
| Re manejo o re estibas celda – puerto – celda | X |
| Movimiento de contenedores apilados | X |
| Transferencia interna de contenedores | X |
| Manejo de “twistlock” | X |
| Segregación de carga peligrosa | X |
| Inspección visual de contenedores | X |
| Movimientos de “Hatch covers” o tapas de los barcos | X |
| Segregación de cargo sobre dimensionada | X |
| Recibo y liberación de contenedores | X |
| Consolidación y desconsolidación de carga | X |
| Espacios en la oficina para terceros | X |
| Fotos | X |
| Alquiler de equipo especial | X |
| “upgrade” de contenedores | X |
| Cambio de temperatura | X |
| Pegado / remoción de etiquetas para contenedores | X |
| Documentación de exportación | X |

| | | |
|--|---|---|
| Segregación de contenedores | X | |
| Revisión de marchamos | X | |
| Re agendamiento | X | |
| Servicio de manejo de fugas de los contenedores | X | |
| Servicio de ingreso de vehículos en la TCM | X | |
| Colocación de marchamos o sellos | X | |
| Conexión / desconexión a bordo del buque | X | |
| Asignación de temperatura a contenedor reefer | X | |
| Carga y descarga de contenedores de transbordo o transito | X | |
| Entrada a la terminal tarde | X | |
| Manejo de contenedores sobrepesados | X | |
| Inspecciones de contenedores dentro de la terminal | X | |
| Tiempo de espera de la cuadrilla | X | |
| Cambio de destino o cambio de barco | X | |
| tiempo adicional muelle | X | |
| Transmisión de VGM | X | |
| Running test | X | |
| Monitoreo de contenedores de atmosfera controlada | X | |
| Pesaje de contenedores utilizando las balanzas del patio de la TCM | X | |
| Almacenaje de gen set | X | |
| Atención a nave cuota fija buque más de 300 TRB | | X |
| Atención a naves cuota fija buque hasta 300 TRB | | X |
| Atención nave puerto variable | | X |
| Estadía de naves en puerto | | X |
| Estadía de naves en RADA portuaria | | X |
| Pasajeros en transito | | X |

| | |
|---|---|
| Muellaje general | X |
| Muellaje chasis | X |
| Muellaje tara contenedor y furgón vacíos | X |
| Muellaje vehículos (menor 4 toneladas) | X |
| Muellaje maquinaria y equipo y vehículos (más de 3.1 toneladas) | X |
| Muellaje RECOPE | X |
| Atención naves pasajeros | X |
| Canon y tarifas por alquiler áreas | X |
| Remolcaje con 1 | X |
| Remolcaje con 2 | X |
| Remolcaje con 3 | X |
| Remolcaje costado buque | X |
| Remolcaje fuera rada | X |
| Montacarga costado buque de 2 a 3.4 toneladas | X |
| Montacarga costado buque de 3.5 a 9.9 toneladas | X |
| Montacarga costado buque de 10 toneladas en adelante | X |
| Montacarga en bodegas y patios de 2 a 3.4 toneladas | X |
| Montacarga en bodegas y patios de 3.5 a 9.9 toneladas | X |
| Montacarga en bodegas y patios más de 10 toneladas | X |
| Almacenaje | X |
| Suministro agua potable | X |
| Movilización de contenedores asistido / Stradler carrier | X |
| Movilización de contenedores asistido / Reach Stacker | X |
| Movilización de contenedores asistido / Cabezal | X |
| Movilización de contenedores asistido / grúa portica | X |
| Movilización de contenedores asistido / grúa portica sist. Conv | X |

| | |
|---|---|
| Movilización de contenedores / carga y descarga contenedores y furgones | X |
| Movilización de contenedores / recibo y despacho de contenedores | X |
| Servicio de contenedores refrigerados | X |
| Servicio de lancha | X |
| Operador de montacargas | X |
| Carga rec. Fuera de manifiesto carga en contenedor | X |
| Carga rec. Fuera de manifiesto carga por tonelada | X |
| Demora grúa puente | X |
| Consolidación y desconsolidación merc. Pto. | X |
| Estacionamiento contenedores y furgones + periodo de gracias | X |
| Estacionamiento en rada portuaria buques más de 300 TRB | X |
| Estacionamiento en rada portuaria buques hasta de 300 TRB | X |
| Canon derecho compañías estibadoras | X |
| Demoras compañías naviera | X |
| Demoras compañías estibadoras | X |
| Apertura de bodegas y chequeo merc. | X |
| Derechos para la explotación de servicios conexos | X |
| Derecho trasiego petróleo y deriv. | X |
| Derecho venta alimentos (ship Chandler) | X |
| Derecho tras, extrac. Y transp. Desechos | X |

Fuente: elaboración propia a partir de sitios web de JAPDEVA y APM Terminals)

Tabla 5

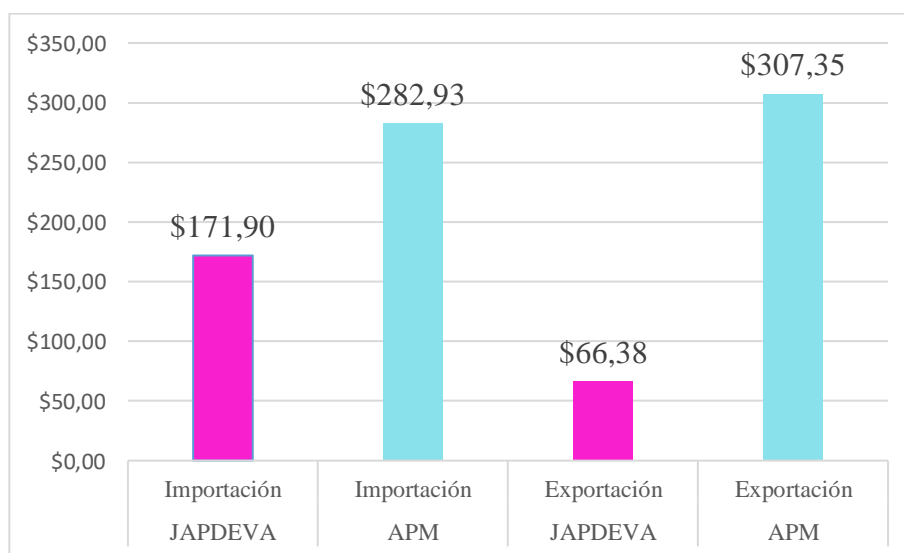
COMPARACION COSTO IMPORTACION Y EXPORTACION JAPDEVA VERSUS APM

| Conceptos | JAPDEVA Importación | APM Importación | JAPDEVA Exportación | APM Exportación |
|--------------------------------------|------------------------|--------------------|------------------------|--------------------|
| Carga y descarga estibadora | \$20,50 | | \$20,50 | |
| Carga y Descarga autoridad portuaria | \$16,98 | \$261,60 | \$16,98 | \$261,60 |
| Asistencia reach stacker | \$37,72 | | | |
| Asistencia cabezal Mafi | \$16,98 | | | |
| Uso grúa móvil puerto | \$64,27 | | | |
| Muellaje tara | \$3,90 | | \$19,40 | |
| Fumigación (MAG) | \$11,55 | \$11,55 | | |
| Marchamo revisión | | \$3,10 | \$1,50 | \$3,10 |
| Gastos indirectos | | | \$8,00 | \$8,00 |
| Servicio Seguridad | | \$6,68 | | \$6,68 |
| Costo administrativo | | | | \$10,58 |
| Conector reefer | | | | \$5,39 |
| Servicio electricidad | | | | \$12,00 |
| TOTAL | \$171,90 | \$282,93 | \$66,38 | \$307,35 |

Fuentes. Elaboración propia a base de información tarifas y estadísticas.

Figura 1

COMPARACION COSTO IMPORTACION Y EXPORTACION JAPDEVA VERSUS APM



Fuente: tabla 5

Con este cuadro y la gráfica podemos notar el muy evidente incremento en el valor por los servicios de importación y exportación de un contenedor en el muelle administrado por la APM Terminal con relación al administrado por la Junta Administrativa Portuaria de Desarrollo de la Vertiente Atlántica valor que corresponde al 60,75 % más en el caso de la importación y un 363% más en la operación de exportación de un contenedor.

Esta diferencia en las tarifas está aprobada por el Consejo Nacional de Concesiones y establecida en el contrato de la APM Terminal y provoca que en el caso de la exportación se encarezca el valor de la caja de fruta ocasionando una pérdida de competitividad en los mercados.

4.2 Análisis de ingresos dejados de percibir y costos de desuso de equipos en el área de Operaciones Portuarios Termina

En esta ocasión se hace una presentación de los datos, recurriendo a la triangulación de la información recopilada tanto del cuestionario como de las hojas de cotejo. Dentro los resultados más relevantes del cuestionario que fue respondido por las dos personas seleccionadas como la muestra se obtuvo lo siguiente:

En el primer ítem se les planteó sobre el rango de cantidad de tomas eléctricas que consideran cree que posee la terminal de contenedores de Del Monte, para lo cual el 100 % indicó que la cantidad ronda en el rubro de 632 a 842 tomas. Sobre esta misma variable de las tomas, se les consultó la frecuencia de mantenimiento, en esta ocasión el 50 % afirmó que muy frecuente y el otro 50 % frecuente. Comportamiento similar se dio sobre la calidad que tienen los tomas, donde el 50 % expresa que muy alta y el otro 50 % alta. Por último, en esta variable era también de valor conocer la percepción sobre el argumento de que, si desde la apertura de APM

Terminals las tomas eléctricas de la terminal son menos utilizados, para lo cual nuevamente el 50 % afirmó estar totalmente de acuerdo y el otro 50 % de acuerdo.

También se les preguntó información sobre la variable de Reach Stacker, sobre la cantidad que posee la terminal, el 100 % de los participantes mencionan que hay seis (6) en el sitio. Sobre la frecuencia de mantenimiento a este equipo el 50 % afirma que es muy frecuente y el otro 50% menciona que es frecuente. Sobre la calidad de los equipos el 100 % señala que es alta. Sobre los efectos de APM Terminals en cuanto el uso de los Reach Stacker el 100 % está de acuerdo en que su uso disminuyó.

Sobre la variable de transporte, al consultarles sobre la frecuencia en el mes de que se asigne transporte para el movimiento de barco, el 100 % marcó que suele ser más de 30 ocasiones en las que se asigna. Asimismo, se les consultó, sobre cuál muelle considera que logra trabajar de una manera más eficiente y eficaz, según su experiencia, para lo cual el 100 % señaló a APM Terminals. Además, se les solicitó que brindaran los motivos de por qué seleccionan este muelle, en este punto, sí se dieron dos posiciones porque el 50 % indica que a pesar de que los costos que implica la logística con este muelle sigue siendo eficiente en algunas áreas.

El otro 50 % indica que, durante el periodo que en esta investigación se está basando de febrero a agosto del 2019, APM Terminals al estar en su proceso de ajuste presentó deficiencias en cuanto la asignación de las citas.

Para este fin de hacer un cálculo de los efectos en los ingresos que la apertura de APM Terminals ha generado en la empresa, se realizaron unas hojas de análisis comparativo entre el uso de las variables de tomas eléctricas, Reach Stacker y transporte o fletes, a continuación, se presentan:

A razón de poder comparar se utilizaron los primeros seis meses posteriores a la apertura de APM Terminal que va de febrero a agosto del 2019, con estos mismos meses, pero del año 2018

(antes de APM) debido a la denominada temporada alta que presenta la Terminal de Operaciones Portuarias de Del Monte por la operación melonera.

Tabla 6

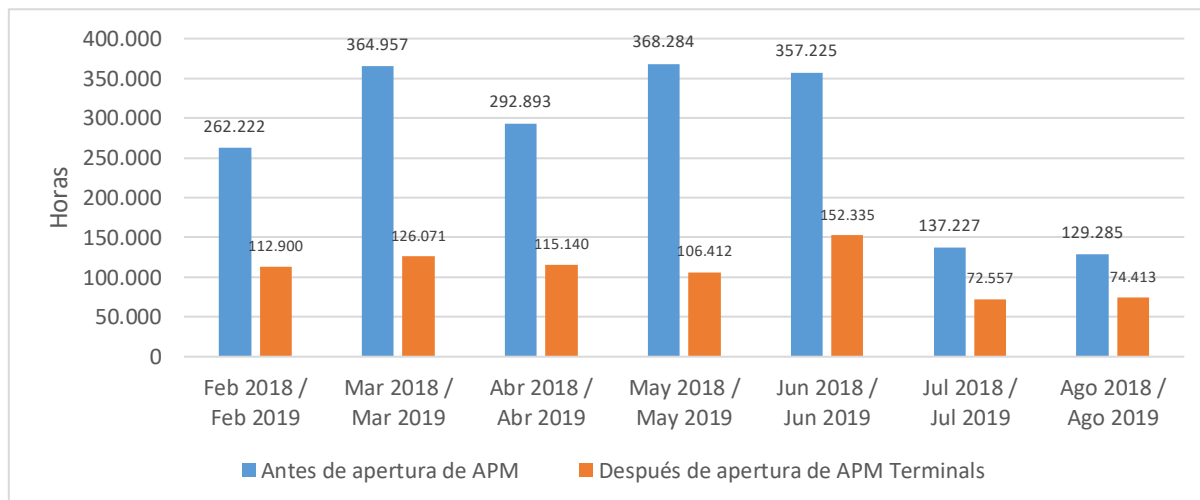
CANTIDAD DE HORAS COBRADAS POR EL USO DE LAS TOMAS ELÉCTRICAS

| Antes de apertura de APM | de Tomas eléctricas | Después de apertura de APM | Tomas eléctricas |
|--------------------------|---------------------|----------------------------|------------------|
| Terminals | | Terminals | |
| Febrero 2018 | 262.222 | Febrero 2019 | 112.900 |
| Marzo 2018 | 364.957 | Marzo 2019 | 126.071 |
| Abril 2018 | 292.893 | Abril 2019 | 115.140 |
| Mayo 2018 | 368.284 | Mayo 2019 | 106.412 |
| Junio 2018 | 357.225 | Junio 2019 | 152.335 |
| Julio 2018 | 137.227 | Julio 2019 | 72.557 |
| Agosto 2018 | 129.285 | Agosto 2019 | 74.413 |
| Total | 1.912.093 | Total | 759.828 |

Fuente. Elaboración propia a base de estadísticas de la terminal y sistemas.

Figura 2.

Cantidad de horas cobradas por el uso de las tomas eléctricas.



Fuente: Tabla 6

De acuerdo con esta figura podemos visualizar la gran disminución en la cantidad de horas eléctricas cobradas por la Terminal de Operaciones Portuarias de Del Monte durante todos los seis meses posteriores a la puesta en funcionamiento del muelle administrado por la APM Terminal, notando también que el mes de más disminución fue el mes de mayo con 261.872 horas menos.

Analizando las tomas eléctricas de manera global se obtiene que la Terminal de Operaciones Portuarias de Del Monte dejó de percibir el 60% de los ingresos en ese servicio lo que conlleva a una gran reducción en el aspecto monetario ya que este rubro es el de mayor generación de ingresos para la Terminal de Operaciones Portuarias de Del Monte, también implica que todas esas horas dejadas de percibir fueron absorbidas por la APM Terminal.

Cálculo de porcentaje tomas Eléctricas

$$\frac{759.828 (Total\ 2019) - 1.912.093 (Total\ 2018)}{1.912.093} = -60\% \text{ (Dejado de percibir)}$$

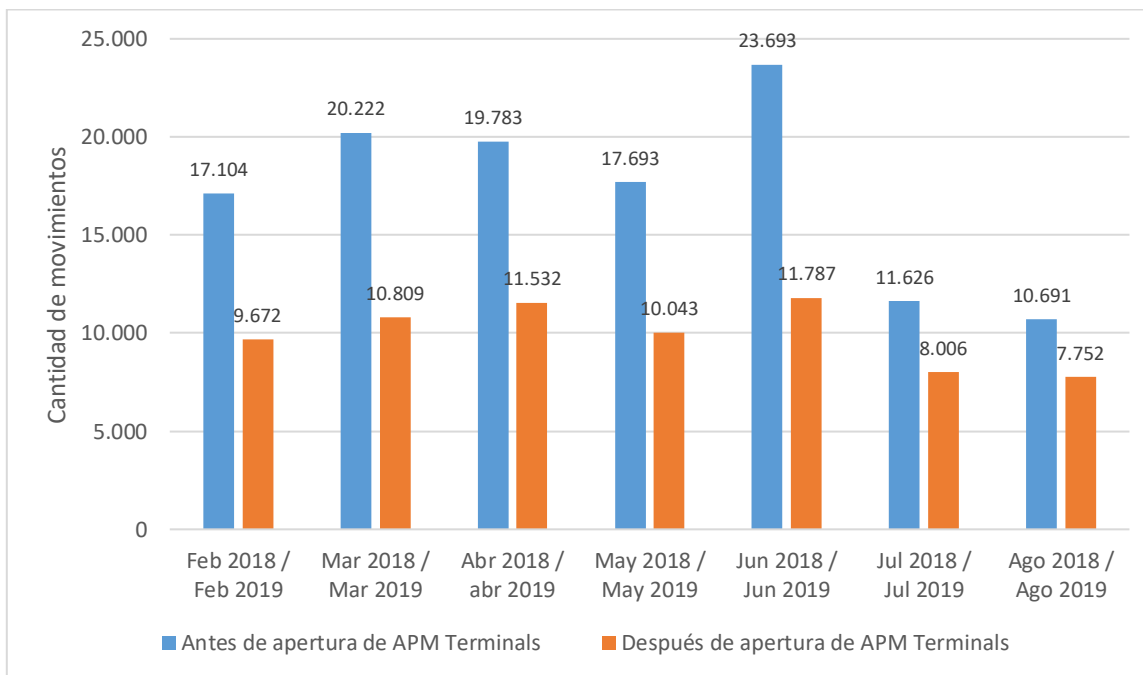
Tabla 7

CANTIDAD DE MOVIMIENTOS DE REACH STACKER COBRADOS.

| Antes de apertura de APM Terminals | de Reach Stacker | Después de apertura de APM Terminals | Reach Stacker |
|------------------------------------|------------------|--------------------------------------|---------------|
| Febrero 2018 | 17.104 | Febrero 2019 | 9.672 |
| Marzo 2018 | 20.222 | Marzo 2019 | 10.809 |
| Abril 2018 | 19.783 | Abril 2019 | 11.532 |
| Mayo 2018 | 17.693 | Mayo 2019 | 10.043 |
| Junio 2018 | 23.693 | Junio 2019 | 11.787 |
| Julio 2018 | 11.626 | Julio 2019 | 8.006 |
| Agosto 2018 | 10.691 | Agosto 2019 | 7.752 |
| Total | 120.812 | Total | 69.601 |

Fuente. Elaboración propia a base de estadísticas de la terminal y sistemas.

Figura 3 Cantidad de movimientos de reach stacker cobrados.



Fuente: tabla 7.

Para esta segunda figura se nota la misma tendencia, disminución en la cantidad de movimientos de reach stacker, identificando que el mes de más pérdida corresponde a junio con una disminución de 11.906 movimientos, mientras que el mes con menos disminución corresponde a agosto.

Analizando los movimientos de reach stacker de manera global (sumatoria seis meses) se obtiene que la Terminal de Operaciones Portuarias de Del Monte dejó de percibir el 42 % de los ingresos en ese servicio.

Esta disminución además de reducir los ingresos también implica el encarecimiento de la tarifa que cobra Operaciones Portuarias de Del Monte a las demás divisiones de la Corporación, mismo que se obtiene entre el monto del costos y la cantidad de movimientos realizados.

Calculo porcentaje reach stacker

$$\frac{69.601 \text{ (Total 2019)} - 120.812 \text{ (Total 2018)}}{120.812} = -42\% \text{ (dejado de percibir.)}$$

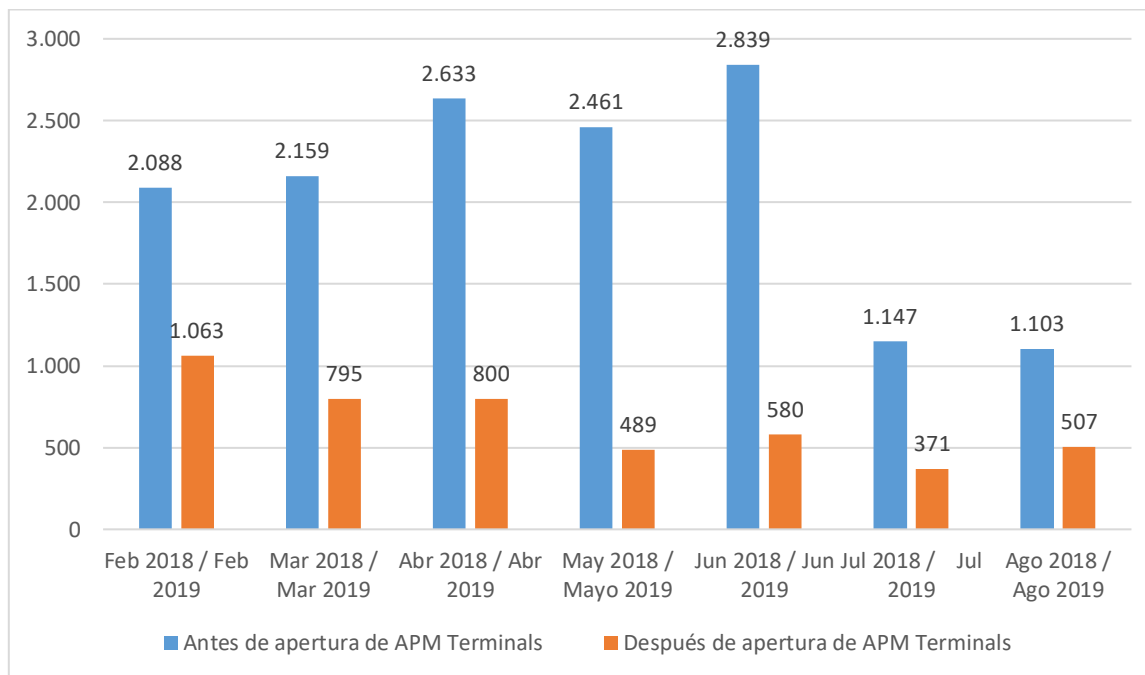
Tabla 8

CANTIDAD DE FLETES DE MOVIMIENTOS DE BARCO COBRADOS.

| Antes de Fletes apertura de APM Terminals. | | Después de apertura Fletes de APM Terminals. | |
|--|--------|---|-------|
| Febrero 2018 | 2.088 | Febrero 2019 | 1.063 |
| Marzo 2018 | 2.159 | Marzo 2019 | 795 |
| Abril 2018 | 2.633 | Abril 2019 | 800 |
| Mayo 2018 | 2.461 | Mayo 2019 | 489 |
| Junio 2018 | 2.839 | Junio 2019 | 580 |
| Julio 2018 | 1.147 | Julio 2019 | 371 |
| Agosto 2018 | 1.103 | Agosto 2019 | 507 |
| Total | 14.430 | Total | 4.605 |

Fuente. Elaboración propia a base de estadísticas de la terminal y sistemas.

Figura 4. Cantidad de fletes de movimientos de barco cobrados.



Fuente: tabla 8.

Esta figura corresponde al cálculo de los fletes de movimientos de barcos realizados ocurre la misma tendencia, disminución de las cantidades por la apertura de la APM Terminal.

Aparte de lo anterior se puede reflejar que el mes con mayor disminución lo representa junio con un total de 2839 contra 580 realizados en el 2019.

Analizando los fletes por movimientos de barco de manera global se obtiene que la Terminal de Operaciones portuarias de Del Monte dejó de percibir el 68 % de los ingresos en ese servicio.

Calculo de porcentaje fletes

$$\frac{4.605 \text{ (Total 2019)} - 14.430 \text{ (Total 2018)}}{14.430} = -68\% \text{ (dejado de percibir)}$$

Tabla 9

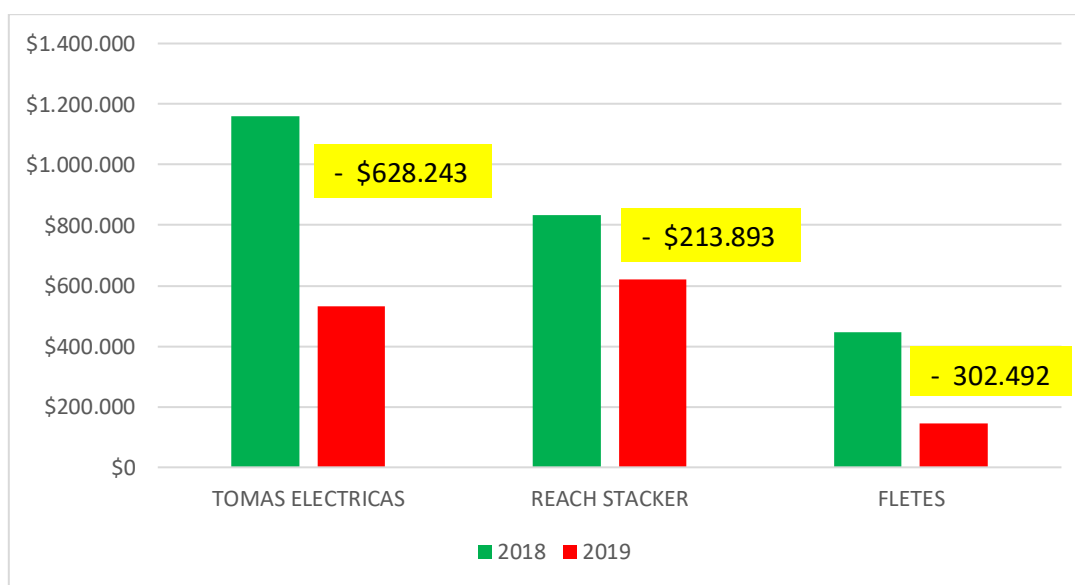
DISMINUCION DOLARES TOMAS ELECTRICAS, REACH STACKER Y FLETES

| Detalle | Año 2018 | Año 2019 | Reducción |
|------------------|--------------|------------|------------|
| Tomas eléctricas | \$ 1.161.240 | \$ 532.997 | \$ 628.243 |
| Reach stacker | \$ 833.360 | \$ 619.467 | \$ 213.893 |
| Fletes | \$ 447.179 | \$ 144.687 | \$ 302.492 |

Fuente. Elaboración propia a base de estadísticas de la terminal y sistemas.

Figura 5

Disminución dólares tomas eléctricas, reach stacker y fletes



Fuente: tabla 9

Con esta figura se muestra la disminución en términos monetarios de cada uno de los servicios que brinda Operaciones Portuarias Terminal de Del Monte a sus clientes; en primer lugar se muestra el servicio que presenta más pérdida como lo es las tomas eléctricas con más

de \$600.000, luego en segundo lugar es para los fletes terrestres con \$ 302.492 de disminución y por ultimo pero no menos importación en valor monetario los movimientos de reach stacker,

Determinando así que los ingresos dejados de percibir por los servicios en estudio suman más de \$1.000.000 de dólares menos en el transcurso de los seis meses del inicio de la operación de APM Terminal.

Este en un monto bastante significativo la cual deja en evidencia la reducción de los ingresos por el manejo interno de contenedores después de la apertura de la APM Terminal perdiendo especialmente en las tomas eléctricas, movimientos de reach stacker y el servicio de fletes.

Esto conlleva a que la compañía busque su punto de equilibrio en las operaciones que realiza para evitar su cierre debido a la disminución de los ingresos.

Además de estos cálculos, en esta investigación se planteó realizar un cálculo del uso de toma eléctrica en contraposición con la cantidad de contenedores que han demandado su uso, para lo cual se obtuvo lo siguiente:

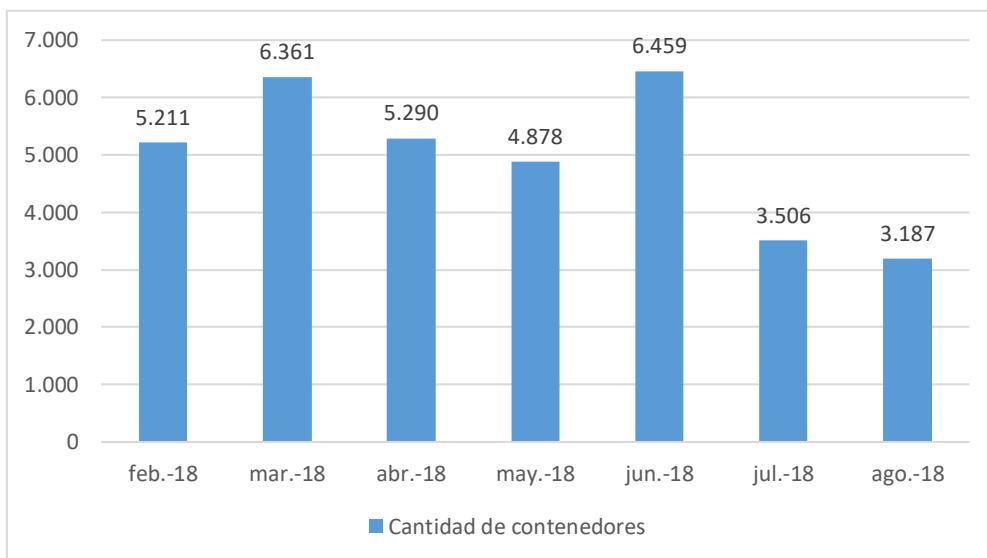
Tabla 10

CANTIDAD DE CONTENEDORES CONECTADOS A TOMA ELÉCTRICA DE FEBRERO A AGOSTO 2018.

| Mes. | Cantidad de contenedores. |
|--------------|---------------------------|
| Febrero 2018 | 5.211 |
| Marzo 2018 | 6.361 |
| Abril 2018 | 5.290 |
| Mayo 2018 | 4.878 |
| Junio 2018 | 6.459 |
| Julio 2018 | 3.506 |
| Agosto 2018 | 3.187 |
| Total | 34.892 |

Fuente. Elaboración propia a base de estadísticas de la terminal y sistemas.

Figura 6. Cantidad de contenedores conectados año 2018.



Fuente: tabla 10.

La siguiente figura muestra el comportamiento que ha tenido la Terminal Operaciones Portuarias de Del Monte con la cantidad de contenedores conectados en el año 2018, en el cual se muestra un comportamiento no muy desigual con referente a los demás meses del año 2018 en estudio.

Para establecer el grado de desuso de las tomas eléctricas se toma como referencia la información del año 2018 antes de APM Terminal como un 100 % para el debido análisis.

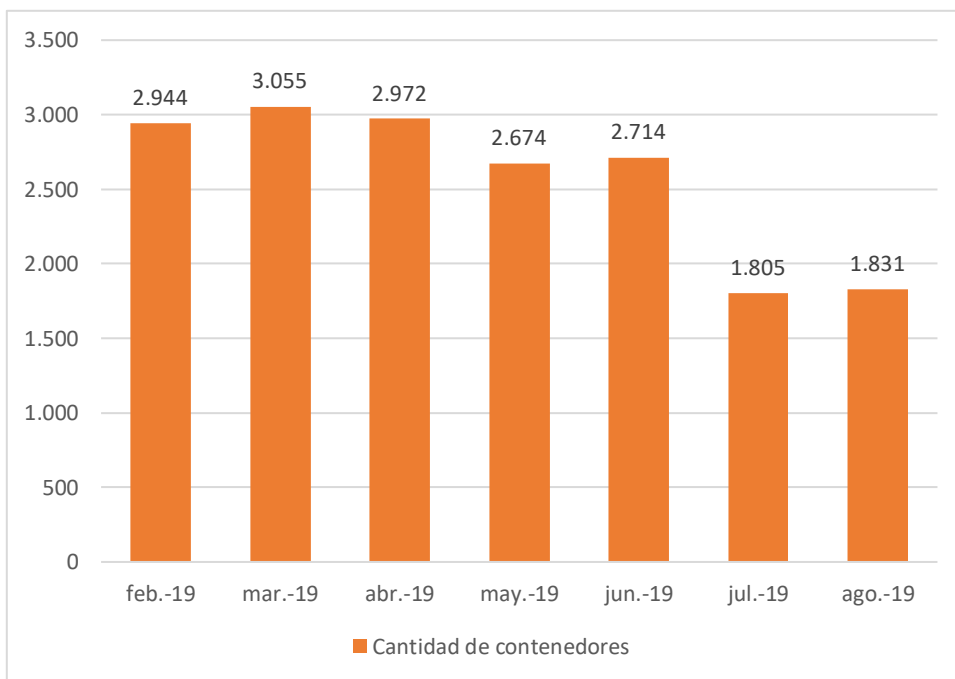
Tabla 11

CANTIDAD DE CONTENEDORES CONECTADOS A TOMAS ELÉCTRICAS DE FEBRERO A AGOSTO 2019.

| Mes. | Cantidad de contenedores. |
|--------------|---------------------------|
| Febrero 2019 | 2.944 |
| Marzo 2019 | 3.055 |
| Abril 2019 | 2.972 |
| Mayo 2019 | 2.674 |
| Junio 2018 | 2.714 |
| Julio 2019 | 1.805 |
| Agosto 2019 | 1.831 |
| Total | 17.995 |

Fuente. Elaboración propia a base de estadísticas de la terminal y sistemas.

Figura 7. Cantidad de contenedores conectados año 2019.



Fuente: tabla 11.

En esta figura sobre la cantidad de contenedores conectados en el año 2019 también denota un comportamiento un poco lineal con respecto a la cantidad reflejando que el mes de más equipos conectados fue el de marzo con 3.055, bajando ya para el mes de agosto con 1.831.

Visualizando de manera global:

Cálculo de porcentajes sobre el uso de las tomas eléctricas antes y después de APM Terminals

Antes de la apertura de la Terminal de Contenedores APM Terminals el uso de las tomas eléctricas representaban el 100 %.

Año 2018, 34.892 equipos se conectaron a tomas eléctricas de la Terminal Operaciones Portuarias de Del Monte = 100 %.

Después.

Año 2019, 17.995 equipos se conectaron a las tomas eléctricas de la Terminal Operaciones Portuarias de Del Monte.

$$\frac{17.995 - 34.892}{34.892} = -48\%$$

842 x 52% = 438 (tomas eléctricas utilizadas).

842 – 438 = 404 (tomas eléctricas no utilizadas).

Estos cálculos reflejan que durante la apertura de la APM Terminal el grado por desuso de las tomas eléctricas corresponde a un 48 % por lo que la operación de la Terminal Del Monte se realizó solo con 438 tomas quedando en desuso 404.

Asimismo, se realizó estos análisis y cálculos para la segunda variable que corresponde al Reach Stacker, se obtuvo lo siguiente:

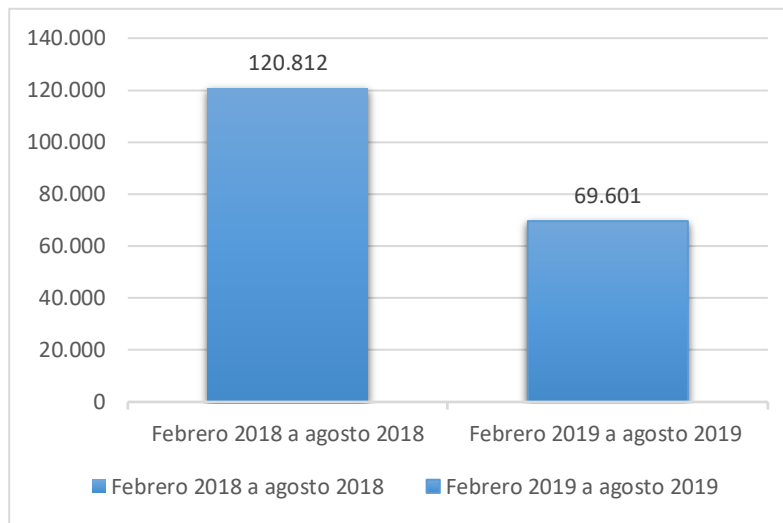
TABLA 12

CANTIDAD DE MOVIMIENTOS DE REACH STACKER ANTES Y DESPUÉS DE INICIO APM TERMINALS.

| Febrero 2018 a agosto 2018. | Febrero 2019 a agosto 2019. |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 120.812 | 69.601 |

Fuente. Elaboración propia a base de estadísticas de la terminal y sistemas.

Figura 8. Cantidad de contenedores conectados año 2019.



Fuente: tabla 12.

Cálculo de porcentajes sobre el uso de los Reach Stacker antes y después de inicio APM Terminals.

Antes de la apertura de la Terminal de Contenedores APM Terminals el uso de los reach stacker representaba el 100 %.

Año 2018 , 120.812 movimientos realizados con 6 equipos = 100 %.

$\frac{120.812}{6} = 20.135$ movimientos por reach stacker.

6

Después.

Año 2019, 69.601 movimientos realizados con 6 equipos.

$$\frac{69.601}{6} = 11.600$$

$$\frac{11.600 - 20.135}{20.135} = -42\%$$

6 x 58% = 3.48 (reach stacker utilizados).

6 - 3.48 = 2,52 (reach stacker no utilizadas).

Estos cálculos reflejan que durante la apertura de la APM Terminal el grado por desuso de los reach stacker corresponde a un 42 % por lo que la operación de la Terminal Del Monte se realizó solo con tres a cuatro reach stacker quedando en desuso dos.

Al final de esta investigación y para determinar el impacto global se sumaron los tres factores que le generan los principales ingresos a Operaciones Portuarias Terminal de Del Monte y los cuales se vieron afectados con la apertura de la APM Terminal para determinar lo siguiente:

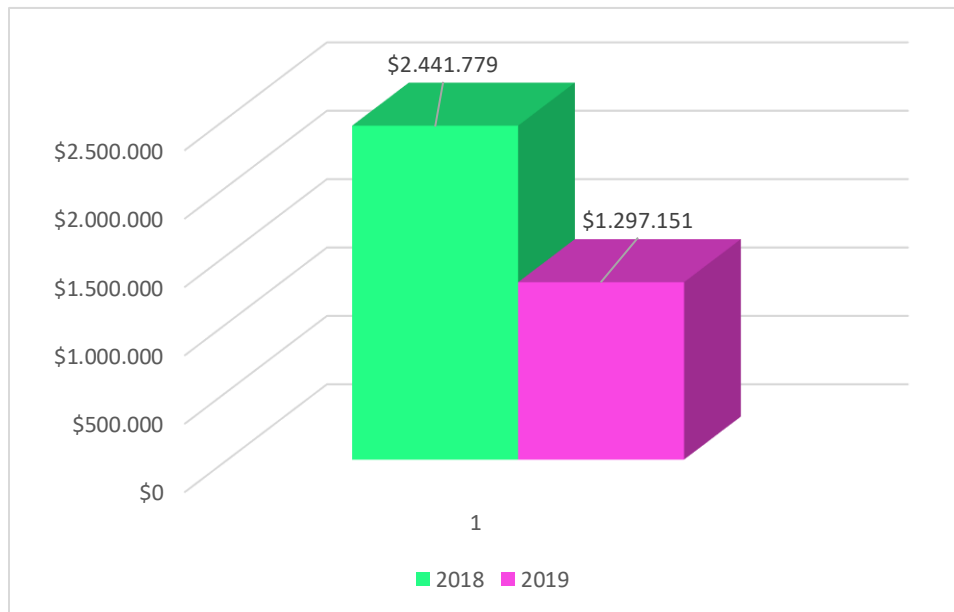
Tabla 13

MONTO DOLARES GENERAL (TOMAS ELECTRICAS, REACH STACKER Y FLETES)

| Febrero a agosto 2018 (Antes APM) | Febrero a Agosto 2019 (Con APM) |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| \$2.441.779 | \$1.297.151 |

Fuentes: elaboración propia a base de estadísticas de la terminal, entrevistas y sistemas.

Figura. 9 Monto dólar general (toma eléctrica, reach stacker y fletes)



Fuente: tabla 13

Esta figura 8 muestra en el ámbito global la caída de los ingresos general de los tres servicios objetos de estudio de esta investigación, en donde se refleja que de un año a otro la diferencia es bastante considerable y significativa para las Operaciones Portuarias Terminal de Del Monte.

La disminución representa un 46% menos dejados de percibir y atenta contra la estabilidad economía de la empresa.

Calculo porcentaje general.

$$\frac{1.297.151 - 2.441.779}{2.441.779} = -46\%$$

Capítulo 5 Conclusiones y recomendaciones.

5.1 Conclusiones

Después de la tabulación y el análisis de los resultados obtenidos se determinan las siguientes conclusiones:

Al realizar la comparación de las tarifas se nota que las mismas difieren por ser servicios muy diferentes, en descripción y unidades de medida, además de que la Terminal APM Terminal posee muchos más servicios de los que ofrece la Junta Administrativa Portuaria de la Vertiente Atlántica por lo que la variable es negativa.

Al utilizar la Terminal APM conlleva obligatoriamente al uso de otros servicios adicionales que van sumando al costo operativo para la descarga y carga de un contenedor, por lo que al ir sumando estos costos se determina que los costos de importar y exportar un contenedor por la APM Terminal es bastante superior a los costos que tomaría realizarlo con JAPDEVA; este aumento es mucho más evidente cuando se refiere a la operación de exportación de un contenedor y ocasiona para la Corporación un aumento en el valor de la fruta y hasta la dificultad de colocación de la fruta en mercados externos.

Este aumento en las tarifas no solo afecta a la Corporación sino también a todas las empresas relacionadas con el proceso de importación exportación de contenedores.

Efectivamente el análisis reveló un impacto negativo de más de \$1.000.000 menos en los ingresos de la Terminal Operaciones Portuarias de Del Monte, lo que representa en general un 46% de pérdida relacionado con lo recibido en el 2018, efecto que no solo se ve reflejado en dinero sino también en costos por mantenimiento.

Los tres elementos de estudio; tomas eléctricas, reach stacker y fletes, reflejan disminuciones considerables en su comportamiento; siendo las más significativas los fletes que representan un 68 % menos, las tomas eléctricas con un 60 % y por último los reach stacker con un 42 % menos en los seis meses de estudio de esta investigación estas disminuciones reflejan que la variable ingresos es positiva.

Este impacto ocasionó en primera instancia graves complicaciones durante la toma de decisiones para poder rebajar los costos de la Terminal Operaciones Portuarias de Del Monte la consecuencia inmediata obligó en primera medida y con carácter de urgencia a la realización de

una reestructuración de personal en un 25% ocasionando desempleo al mismo tiempo que redujo el gasto por la eliminación de tiempo extra ordinario.

La afectación a la compañía es directa y no solo repercute en el aspecto económico de Operaciones Portuarias Terminal de Del Monte sino también sobre toda la organización por las altas tarifas las cuales incrementaron el valor de la caja de fruta exportada; enfocándonos en la Terminal de Del Monte el impacto también ocasionó a la misma una caída en la facturación y la obliga a establecer nuevas estrategias desde el punto de vista logística y operacional por medio de la toma de decisiones para seguir con la continuidad de la empresa evitando así el despido de empleados acción realizada anteriormente por otras transnacionales de la misma rama debido a la puesta en funcionamiento de la APM Terminals.

De febrero a agosto 2019 etapa después de la Apertura de la APM Terminal, se dio una caída de la operación utilizando un 48 % menos de tomas eléctricas por lo que ese es el costo por subutilización de estas, esto también refleja que para ese mismo periodo la operación de la terminal de Del Monte se pudo haber realizado con tan solo un poco más de la mitad de las tomas eléctricas dejando en desuso 404 de las 842 que posee la Terminal de Operaciones Portuarias de Del Monte.

De igual manera sucede con los reach stacker el cálculo por el costo por subutilización reflejó que es de un 42 % por lo que la operación de la Terminal de Operaciones Portuarias de Del Monte para este mismo periodo se podía realizar con tres o cuatro equipos únicamente, dejando dos en desuso.

La toma eléctrica y los reach stacker que no están siendo utilizados generan costos de mantenimiento y estos gastos no se pueden eliminar porque forman parte de la infraestructura y equipos de la Terminal de Operaciones Portuarias de Del Monte variable positiva.

5.2 Recomendaciones

Que la alta Gerencia de la Terminal de Contenedores Operaciones Portuarias de Del Monte presente un documento a las Cámara de Exportadores donde se explica el aumento en los costos de las diferentes navieras por las tarifas cobrados por APM Terminal y la Cámara a su vez eleve lo expresado al gobierno de Costa Rica para que revise y renegocie las tarifas ya establecidas

para que las mismas sean más competitivas y no generen tanto impacto negativo sobre los costos de las navieras y sobre la economía Costarricense.

También para que se les diera la opción a las navieras para poder escoger con cuál servicio quieren trabajar valorando algunos criterios como: el precio, tiempo de la operación, calidad del servicio e instalaciones.

Expandir los horizontes y buscar clientes externos (terceros), que no transportan la fruta de Del Monte para vender los servicios que presta la Terminal de Contenedores Operaciones Portuarias de Del Monte en diferentes campos como lo son: el campo operacional y en el campo de reparación y mantenimiento de equipos, otra área que también posee la Terminal de Operaciones Portuarias de Del Monte para así poder incrementar los ingresos por tomas eléctricas, movimientos de reach stacker y fletes que disminuyeron con la apertura de la APM Terminal.

Esta recomendación también aumentaría la cartera de clientes, evitaría despidos y podría mantener la estabilidad laboral de la operación y de la compañía.

Buscar nuevos clientes que requieran de esos servicios para bajar o eliminar los costos por subutilización que generan.

Rotación en igual proporción de las tomas eléctricas y los reach stacker para que su vida útil sea similar y no forzar su uso debido a que los costos de mantenimiento siempre serán iguales.

En el caso de los reach stacker no venderlos para así poder aprovecharlos a futuro si se amplía la cartera de clientes.

Referencias bibliográficas.

Campos (2016) Como hacer un trabajo final de graduación (primera edición – primera reimpresión.

Dávalos, V. (2011). *Comunicación y liderazgo: Una propuesta juvenil*. Retrieved from <https://ebookcentral.proquest>.

Fernández, S. F. (2014). *Estiba y trincaje de mercancías en contenedor*. Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com>

file:///C:/Users/s_baily/Downloads/reglamento-de-operaciones-tcm.PDF

file:///C:/Users/Usuario/AppData/Local/Packages/Microsoft.MicrosoftEdge_8wekyb3d8bbwe/TempState/Downloads/reglamento-de-operaciones-tcm%20(1).PDF

file:///C:/Users/Usuario/AppData/Local/Packages/Microsoft.MicrosoftEdge_8wekyb3d8bbwe/TempState/Downloads/tcm-services-rates-2019-2020-spanish%20(1).pdf

file:///C:/Users/Usuario/Downloads/reglamento-de-operaciones-tcm.PDF

García, C. J. (2014). *Contabilidad de costos (4a. ed.)*. Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com>

Hernández, S. R., & Fernández, C. C. (2014). *Metodología de la investigación (6a. ed.)*. Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com>

Hernández, S. R., & Fernández, C. C. (2014). *Metodología de la investigación (6a. ed.)*. Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com>

Hernández, S. R., & Fernández, C. C. (2014). *Metodología de la investigación (6a. ed.)*. Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com>

Hernández, S. R., & Fernández, C. C. (2014). *Metodología de la investigación (6a. ed.)*.

Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com>

Hernández, S. R., Fernández, C. C., & Baptista, L. M. D. P. (2010). *Metodología de la*

investigación (5a. ed.). Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com>

http://www.japdeva.go.cr/administracion_portuaria/descripcion_tarifas_canon.html

http://www.japdeva.go.cr/administracion_portuaria/reglamentos/manual_de_servicios_portuarios.pdf

http://www.japdeva.go.cr/administracion_portuaria/servicios_portuarios.html

<http://www.municlimon.go.cr/index.php/mn-conozcanos/mn-micanton/mn-historiacanton>

<https://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-limon-moin>

https://www.academia.edu/11447056/MODERNIZACION_DE_PUERTOS_EN_COSTA_RICA_UNA_NECESIDAD_LATENTE?auto=download

<https://www.crhoy.com/nacionales/tarifas-de-apm-terminals-experimentan-un-primer-incremento/>

<https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/cinco-meses-de-apm-terminals-tarifas-supervision/LZK6FNP4P5AEXIETVO26IBU4IU/story/>

<https://www.freshdelmonte.com/our-company/company-overview/history/>

<https://www.inec.cr/sites/default/files/documentos/poblacion/estadisticas/resultados/repoblacencenso2011-07.pdf.pdf>

<https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/3d701f37-d9a4-423c-b438-5d11eca29c70/Puertos-Navegacion-Maritima.pdf?MOD=AJPERES>

Jones, G. R., & George, J. M. (2014). *Administración contemporánea (8a. ed.)*. Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com>

Koontz, H., Weihrich, H., & Cannice, M. (2012). *Administración: Una perspectiva global y empresarial (14a. ed.)*. Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com>

La gaceta; alcance 130 / poder ejecutivo 41241 mopt / 12 de julio 2018

Lind, D. A., Marchal, W. G., & Wathen, S. A. (2012). *Estadística aplicada a los negocios y la economía (15a. ed.)*. Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com>

Ramírez, P. D. N. (2013). *Contabilidad administrativa: Un enfoque estratégico para competir (9a. ed.)*. Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com>

Anexos.

Anexo 1. Cuadro de análisis instrumento observación objetivo primero

| Objetivo | Variable | Indicador | Item |
|--|----------|--|---|
| Generar un estudio comparativo entre las tarifas de servicios cobradas por parte de APM Terminal contra las cobradas por la Junta administrativa Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica | Tarifa | Tipo de servicios que ofrece APM Terminals que no da JAPDEVA | - Mención de todos los servicios portuarios -Categorización de los servicios ofrecidos en cada empresa |
| | | Monto de los servicios que ofrece APM Terminals que son también de JAPDEVA | -Desglose de tarifas de los servicios según cada empresa -Cálculo de la diferencia entre las tarifas |
| | | Monto de los servicios que ofrece APM Terminals que no son ofrecidos por JAPDEVA | Desglose de tarifa de los servicios de APM Terminals |

Anexo 2. Instrumento observación objetivo primero

Instrucciones

El presente documento corresponde al instrumento de análisis de contenido del trabajo final de graduación para optar por el título de Licenciatura en Administración de Negocios elaborado por la estudiante Shandi Baily Smith. Los datos recopilados serán utilizados para fines académicos.

A. Categorización de los servicios portuarios que ofrece APM Terminals y JAPDEVA.

| Servicios portuarios | APM Terminals | JAPDEVA |
|----------------------|---------------|---------|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

B. Comparación de costos de APM Terminals y JAPDEVA

| Servicios portuarios en común | Tarifas APM Terminals | Tarifas JAPDEVA | Diferencia |
|-------------------------------|-----------------------|-----------------|------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |

C. Montos de servicios de APM Terminals

| Servicios portuarios | Tarifas APM Terminals |
|----------------------|-----------------------|
| | |
| | |

Anexo 3. Cuadro de análisis instrumento cuestionario objetivo segundo

| Cuestionario Departamento Operativo | | | |
|--|------------------------------|---|---|
| Objetivo | Variable | Indicador | Item |
| Calcular los ingresos dejados de percibir en el área de Operaciones Portuarias Terminal por los servicios de manejo interno de contenedores como lo son: la toma eléctrica, movimientos de Reach Stacker y Transporte por la apertura de APM Terminal. | Toma eléctrica | Cantidad de tomas eléctricas en la Terminal | ¿En cuál rango de cantidad de tomas eléctricas, cree que posee la terminal de contenedores de Del Monte? |
| | | Nivel de mantenimiento de tomas eléctricas en la terminal | ¿Qué tan frecuente es el mantenimiento de las tomas eléctricas de la terminal de contenedores? (Muy frecuente-frecuente-poco frecuente-nada frecuente) ¿Cómo considera que es la calidad de las tomas eléctricas de la terminal? (Muy alta, alta, media, baja) |
| | | Frecuencia de uso de las tomas eléctricas de la terminal | Considera que desde la apertura de APM Terminals las tomas eléctricas de la terminal son menos utilizadas (Totalmente de acuerdo-de acuerdo-en desacuerdo-totalmente en desacuerdo) |
| | Movimientos de Reach Stacker | Cantidad de Reach Stacker que hay en la Terminal | ¿Cuántas Reach Stacker posee la terminal? (abierta) |
| | | Nivel de mantenimiento del Reach Stacker | ¿Qué tan frecuente es el mantenimiento de los Reach Stacker de la terminal de contenedores? (Muy frecuente-frecuente-poco frecuente-nada frecuente) ¿Cómo considera que es la calidad de los Reach Stacker de la terminal? (Muy alta, alta, media, baja) |

| | | | |
|--|------------|--|--|
| | | Frecuencia de uso del Reach Stacker | Considera que desde la apertura de APM Terminals los Reach Stacker de la terminal son menos utilizados (Totalmente de acuerdo-de acuerdo-en desacuerdo-totalmente en desacuerdo) |
| | Transporte | Nivel de frecuencia de asignación de transporte de Del Monte para movimientos de barco | Desde la apertura de APM Terminals, ¿qué tan frecuente en el mes su departamento debe asignar transporte para el movimiento de barco? de 1 a 10 asignaciones al mes/ de 10 a 20 asignaciones al mes / 20 a 30 asignaciones al mes / más de 30 asignaciones al mes |
| | | Percepción de calidad de servicio según tipo muelle | ¿Con cuál muelle considera que se trabaja de manera eficiente y eficaz? (APM Terminals-JAPDEVA) ¿Por qué? (abierta) |

Anexo 4 Cuestionario para colaboradores departamento operativo

Universidad Latina
Facultad de Ciencias Económicas
Administración de Negocios

Reciban un cordial saludo. El presente cuestionario pertenece a la estudiante Sandi Baily Smith, estudiante de la Licenciatura en Administración de Negocios de la Universidad Latina. Se le agradece de antemano su participación, los datos e información recopilada será utilizada solamente para fines académicos y se garantiza el anonimato.

Instrucciones

Favor leer con atención cada pregunta y responder honestamente a cada ítem.

1. Tiempo laborado en la institución: _____
2. En cuál rango de cantidad de tomas eléctricos, cree que posee la terminal de contenedores de Del Monte

| | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |

3. ¿Qué tan frecuente es el mantenimiento de las tomas eléctricas de la terminal de contenedores?

| | |
|--|----------------|
| | Muy frecuente |
| | Frecuente |
| | Poco frecuente |
| | Nada frecuente |

4. ¿Cómo considera que es la calidad de las tomas eléctricas de la terminal?

| | |
|--|----------|
| | Muy alta |
| | Alta |
| | Baja |
| | Muy baja |

5. Considera que desde la apertura de APM Terminals las tomas eléctricas de la terminal son menos utilizados

| | |
|--|--------------------------|
| | Totalmente de acuerdo |
| | De acuerdo |
| | En desacuerdo |
| | Totalmente en desacuerdo |

6. ¿Cuántas Reach Stacker posee la terminal?

7. ¿Qué tan frecuente es el mantenimiento de los Reach Stacker de la terminal de contenedores?

| | |
|--|----------------|
| | Muy frecuente |
| | Frecuente |
| | Poco frecuente |
| | Nada frecuente |

8. ¿Cómo considera que es la calidad de los Reach Stacker de la terminal?

| | |
|--|----------|
| | Muy alta |
| | Alta |
| | Baja |
| | Muy baja |

9. Considera que desde la apertura de APM Terminals los Reach Stacker de la terminal son menos utilizados

| | |
|--|--------------------------|
| | Totalmente de acuerdo |
| | De acuerdo |
| | En desacuerdo |
| | Totalmente en desacuerdo |

10. Desde la apertura de APM Terminals, ¿qué tan frecuente en el mes su departamento debe asignar transporte para el movimiento de barco?

| | |
|--|-----------------------|
| | 1 a 10 movimiento |
| | 10 a 20 movimientos |
| | 20 a 30 movimientos |
| | Más de 30 movimientos |
| | |

11. ¿Con cuál muelle considera que se trabaja de manera eficiente y eficaz?

| | |
|--|---------------|
| | JAPDEVA |
| | AMP Terminals |

¿Por qué?

Anexo 5 Cuadro de análisis hoja de análisis de segundo objetivo

| Análisis de contenido: Documentos del Departamento de Control de Interno | | | |
|--|----------------|---|--|
| Objetivo | Variable | Indicador | Item |
| Calcular los ingresos dejados de percibir en el área de Operaciones Portuarias Terminal por los servicios de manejo interno de contenedores como lo son; la toma eléctrica, movimientos de Reach Stacker y Transporte por la apertura de APM Terminal. | Toma eléctrica | Cantidad de horas eléctricas cobradas antes de apertura de APM Terminals de febrero a agosto del 2018 | Revisión de base de datos estadísticas generadas en el servidor de Del Monte |
| | | Cantidad de horas eléctricas cobradas después de apertura de APM Terminal de febrero a agosto 2019 | Revisión de base de datos estadísticas generadas en el servidor de Del Monte |
| | Reach Stacker | Cantidad de movimientos de Reach Stacker cobrados antes de apertura de APM Terminals de febrero a agosto del 2018 | Revisión de base de datos estadísticas generadas en el servidor de Del Monte |
| | | Cantidad de movimientos de Reach Stacker cobradas después de apertura de | Revisión de base de datos estadísticas |

| | | | |
|--|------------|--|---|
| | | APM Terminal de febrero a agosto 2019 | generadas en el servidor de Del Monte |
| | Transporte | Cantidad de fletes de movimientos de barco cobrados antes de apertura de APM Terminals de febrero a agosto 2018 | Revisión de base de datos generadas en el servidor de Del Monte |
| | | Cantidad de fletes de movimientos de barco cobrados después de apertura de APM Terminal de febrero a agosto 2019 | Revisión de base de datos generadas en el servidor de Del Monte |

Anexo 6 Hoja de análisis segundo objetivo

Instrucciones

El presente documento corresponde al instrumento de análisis de contenido del trabajo final de graduación para optar por el título de Licenciatura en Administración de Negocios elaborado por la estudiante Shandi Baily Smith. Los datos recopilados serán utilizados para fines académicos

| Cantidad de horas cobradas en el uso de tomas eléctricas | | | |
|--|------------------|--------------------------------------|------------------|
| Antes de apertura de APM Terminals | Tomas eléctricas | Después de apertura de APM Terminals | Tomas eléctricas |
| Febrero 2018 | | Febrero 2019 | |
| Marzo 2018 | | Marzo 2019 | |
| Abril 2018 | | Abril 2019 | |
| Mayo 2018 | | Mayo 2019 | |
| Junio 2018 | | Junio 2019 | |
| Julio 2018 | | Julio 2019 | |
| Agosto 2018 | | Agosto 2019 | |

| Cantidad de movimientos de Reach Stacker cobradas | | | |
|---|---------------|--------------------------------------|---------------|
| Antes de apertura de APM Terminals | Reach Stacker | Después de apertura de APM Terminals | Reach Stacker |
| Febrero 2018 | # | Febrero 2019 | |
| Marzo 2018 | | Marzo 2019 | |
| Abril 2018 | | Abril 2019 | |
| Mayo 2018 | | Mayo 2019 | |
| Junio 2018 | | Junio 2019 | |
| Julio 2018 | | Julio 2019 | |
| Agosto 2018 | | Agosto 2019 | |

| Cantidad de horas de fletes de movimientos de barco cobrados | | | |
|--|--------|--------------------------------------|--------|
| Antes de apertura de APM Terminals | Fletes | Después de apertura de APM Terminals | Fletes |
| Febrero 2018 | # | Febrero 2019 | |
| Marzo 2018 | | Marzo 2019 | |
| Abril 2018 | | Abril 2019 | |
| Mayo 2018 | | Mayo 2019 | |
| Junio 2018 | | Junio 2019 | |
| Julio 2018 | | Julio 2019 | |
| Agosto 2018 | | Agosto 2019 | |

Anexo 7 Cuadro de análisis de hoja de análisis de tercer objetivo

| Constructo | Variable | Indicador | Ítem |
|--------------------------|--|--|---|
| Costo por subutilización | Tomas eléctricas | Total, de tomas eléctricas de la terminal | Revisión de información a partir de cuestionario anterior. |
| | | Porcentajes de la cantidad de tomas eléctricas utilizadas de enero a agosto 2018 | Revisión en el sistema de predio y estadísticas de la cantidad de contenedores conectados |
| | | | Cálculo relacionando la cantidad de horas eléctricas y la cantidad reportada de contenedores conectados |
| | | Porcentajes de la cantidad de tomas eléctricas utilizadas de febrero a agosto 2019 | Revisión en el sistema predio y estadísticas de la cantidad de contenedores conectados |
| | | | Cálculo relacionando la cantidad de horas eléctricas y la cantidad reportada de contenedores conectados |
| | | Reach Stacker | Total de Reach Stacker |
| | Porcentajes de movimientos realizados de febrero a agosto 2018 | | Cálculos porcentuales de movimientos realizados en el periodo en estudio |
| | Porcentajes de movimientos realizados de febrero a agosto 2019 | | Cálculos porcentuales de movimientos realizados en el periodo en estudio |

Anexo 8 hoja de análisis de tercer objetivo

Instrucciones

El presente documento corresponde al instrumento de hoja de cálculo del trabajo final de graduación para optar por el título de Licenciatura en Administración de Negocios elaborado por la estudiante Shandi Baily Smith. Los datos recopilados serán utilizados para fines académicos

I. Parte cálculos tomas eléctricas

Cantidad total de tomas eléctricas

| | |
|---------------------------|--|
| Total de tomas eléctricas | |
|---------------------------|--|

Cantidad de contenedores conectados a tomas eléctricas de julio 2018 a enero 2019

| Mes | Cantidad de contenedores |
|--------------|--------------------------|
| Febrero 2018 | |
| Marzo 2018 | |
| Abril 2018 | |
| Mayo 2018 | |
| Junio 2018 | |
| Julio 2018 | |
| Agosto 2018 | |
| Total | |

Cantidad de contenedores conectados a tomas eléctricas de febrero a agosto 2019

| Mes | Cantidad de contenedores |
|--------------|--------------------------|
| Febrero 2019 | |
| Marzo 2019 | |
| Abril 2019 | |
| Mayo 2019 | |
| Junio 2018 | |
| Julio 2019 | |
| Agosto 2019 | |
| Total | |

II Parte cálculo de movimientos de Reach Stacker

Cantidad total de Reach Stacker en Terminal

| | |
|------------------------|--|
| Total da Reach Stacker | |
|------------------------|--|

Cantidad de movimientos de Reach Stacker antes y después de APM Terminals

| Febrero 2018 a agosto 2018 | Febrero 2019 a agosto 2019 |
|----------------------------|----------------------------|
| | |

Cálculo de porcentajes sobre el uso de los Reach Stacker antes y después de APM Terminal.

Anexo 9

TARIFAS JAPDEVA

| N° | CONCEPTO | UND. | TARIFA en US \$ | NOTAS |
|-----|---|--------|-----------------|-------|
| 1 | Atención a naves | | | |
| 1,1 | Cuota fija buque más de 300 TRB. | UND. | 836.59 | |
| 1,2 | Cuota fija buque hasta 300 TRB. | UND. | 110.75 | |
| 1,3 | Atención nave puerto variable | T.R.B. | 0.14 | |
| 2 | Estadía Naves | | | |
| 2,1 | En Puerto | M.E.H. | 1.27 | |
| 2,2 | En Rada Portuaria | Buque | 127.36 | |
| 3 | Pasajeros en tránsito | UND. | 2.09 | |
| 4 | Muellaje | | | |
| 4,1 | Muellaje General | TON | 0.97 | |
| 4,2 | Muellaje Chasis | UND. | 1.95 | |
| 4,3 | Muellaje Tara Cont. y Furg. Vacíos | UND. | 3.90 | |
| 4,4 | Muellaje vehículos (menor 4 Tons.) | UND. | 3.90 | |
| 4,5 | Muellaje Maq. Eq. y Veh. (Más 3.1 Ton.) | UND. | 19.50 | |
| 4,6 | Muellaje RECOPE | TRB. | 0.15 | |
| 5 | Atención Naves pasajeros | UND. | 5,864.00 | |
| 6 | Canon y tarifas por alquiler áreas | M²/mes | 5.17 | |
| 7 | Remolcador | | | |
| 7,1 | Remolcaje con 1 | T.R.B. | 0.27 | |
| 7,2 | Remolcaje con 2 | T.R.B. | 0.53 | |
| 7,3 | Remolcaje con 3 | T.R.B. | 0.80 | |
| 7,4 | Remolcaje costado buque | HRS. | 1,666.61 | |
| 7,5 | Remolcaje fuera rada | HRS. | 1,666.61 | |
| 8 | Montacargas | | | |
| | Montacargas costado buque: | | | |
| 8,1 | Montacargas de 2 a 3.4 Tons. | HRS. | 15.45 | |
| 8,2 | Montacargas de 3.5 a 9.9 Tons. | HRS. | 30.77 | |
| 8,3 | Montacargas de 10 en adelante | HRS. | 49.45 | |
| | Montacargas en bodegas y patios: | | | |
| 8,4 | Montacargas 2 a 3.4 Tons. | TON. | 0.77 | |
| 8,5 | Montacargas 3.4 a 9.9 Tons. | TON. | 0.62 | |
| 8,6 | Montacargas más de 10 Tons. | TON. | 0.69 | |

| | | | | |
|------|--|-----------|----------|--|
| 9 | Almacenaje | TON/DIA | 5.34 | |
| 10 | Suministro de agua potable | TON | 4.00 | |
| 11 | Movilización de contenedores: | | | |
| 11,1 | Asistido/Stradler Carrier | MOV/UND | 18.86 | |
| 11,2 | Asistido/Reach Stacker | MOV/UND | 18.86 | |
| 11,3 | Asistido/Cabezal | MOV/UND | 16.98 | |
| 11,4 | Asistido/Grúa Pórtica | MOV/UND | 64.27 | |
| 11,5 | Asistido Grúa Pórtica sist. Conv. | HRS. | 1,316.85 | |
| 11,6 | Carga y descarga Cont. y Furg. | MOV. | 16.98 | |
| 11,7 | Recibo y despacho contenedores | MOV. | 18.86 | |
| 12 | Servicio de contenedores Refrigerados | HR/FRAC | 1.65 | |
| 13 | Servicio de lancha | VIAJE | 50.20 | |
| 14 | Operador de montacargas | HRS. | 9.95 | |
| 15 | Carga rec. Fuera de manifiesto | | | |
| 15,1 | Carga RFM en contenedor | CONT | 100.00 | |
| 15,2 | Carga RFM por tonelada | TON | 5.00 | |
| 16 | Demora grúa puente | HRS. | 500.00 | |
| 17 | Consolidación y Descons. Merc. Pto. | VEHICULO | 16.39 | |
| 18 | Estac. Cont. y Furg. + Período gracia | UND | 10.79 | |
| 19 | Estacionamiento en rada portuaria | | | |
| 19,1 | Buques más de 300 TRB | BUQUE | 116.4 | |
| 19,2 | Buques hasta 300 TRB | BUQUE | 23.70 | |
| 20 | Canon Derecho Cias. Estibadoras | TONS | 0.16 | |
| 21 | Demoras Cía. Naviera | M.E.H. | 0.48 | |
| 22 | Demoras Cía. Estibadora | M.E.H. | 0.71 | |
| 23 | Apertura de Bodegas y Chequeo Merc. | HR/FRACC | 17.10 | |
| 24 | Derechos para la explotación de Serv. Conexos | | | |
| 24.1 | Derecho trasiego petróleo y Deriv. | CAM/20TON | 22.70 | |
| 24.2 | Derecho venta Alimentos (Ship Chandler) | CAM/5TON | 5.67 | |
| 24.3 | Derecho Tras. Extrac. y Transp. Desechos | CAM/12TON | 13.62 | |

Tarifas portuarias

* Información confirmada por el dpto. De planificación.

Todos estos cobros deberán hacerse por adelantado.

Anexo 10 Tarifas APM



| Concepto del Servicio | Tarifa | Base Tarifaria |
|--|--------------|---|
| Servicio a la Nave. Menos de 500 movimientos | \$ 8 212,09 | por Barco |
| Servicio a la Nave. Más de 500 y menos de 1000 movimientos | \$ 16 424,19 | |
| Cuota Variable. Para Operaciones con más de 1000 movimientos | \$ 16,42 | Por cada movimiento adicional a 1,000 |
| Servicio a la Carga (carga y descarga de contenedores) | \$ 261,62 | Por Contenedor (lleno o vacío) |
| Almacenaje de Contenedores Vacíos (refrigerados o secos) | \$ 2,64 | Por Contenedor/Por día (Aplica luego de 48 horas libres) |
| Almacenaje de Contenedores Secos Llenos | \$ 3,51 | |
| Almacenaje de Contenedores Refrigerados Llenos | \$ 4,41 | |
| Uso de Conector Reefer | \$ 5,39 | Por Contenedor / Por Día |
| Costos Administrativos | \$ 10,58 | |
| Electricity | *TBD | Por Contenedor / Por Hora |
| *Servicio a Facturar a la Naviera al final de cada mes, considerando el costo actual y un consumo de SKWH. | | |
| Pre viaje Corto de Contenedor | \$ 39,92 | Por Contenedor |
| Pre viaje Largo de Contenedor | \$ 46,49 | |
| Limpieza Básica de Contenedores | \$ 8,55 | |
| Limpieza Estándar | \$ 22,44 | |
| Limpieza Avanzada | \$ 58,89 | |
| Limpieza con Químicos | \$ 87,81 | |
| Montaje y Desmontaje de Gensets | \$ 11,39 | Por Genset |
| Pesaje de Contenedores | \$ 3,57 | Por Contenedor |
| Mantenimiento de Contenedores | \$ 17,21 | Por hora hombre |
| Escaneo de Contenedores | \$ 28,51 | Por Contenedor |

| | | |
|---|---|---|
| Servicio de Seguridad | \$ 6,68 | Por Contenedor Llano |
| Remanejo o Re estibas Celda a Celda | \$ 68,74 | Por Contenedor |
| Remanejo o Re estibas Celda - Puerto - Celda | \$ 217,02 | Por Contenedor por ciclo. |
| Movimiento de contenedores apilados (Pre Asignación) | \$ 15,55 | Por movimiento. En el caso de pre-asignación se consideran dos movimientos. |
| Transferencia Interna de Contenedores | \$ 40,07 | Por Contenedor |
| Manejo de "twistlocks" | \$ 103,10 | Por caja |
| Segregación de Carga Peligrosa | \$ 20,43 | Por Contenedor |
| Inspección Visual de Contenedores | \$ 7,67 | Por Contenedor |
| Movimiento de "Hatch Covers" o "tapas" de los barcos. | \$ 206,22 | Por Movimiento |
| Segregación de Carga Sobre dimensionada | Terminos a definirse por usuario y situación. | |
| Recibo y Liberación de Contenedores | \$ 25,41 | Por transacción en puerta |
| Consolidación y Desconsolidación de Carga | Terminos a definirse por usuario y situación | |
| Espacios en la Oficina para Terceros | Terminos a definirse por usuario y situación | |
| Fotos | \$ 25,82 | Por cada 5 fotos |
| Alquiler de Equipo Especial | Terminos a definirse por usuario y situación | |
| "Upgrade" de Contenedores | \$ 204,93 | Por Contenedor |
| Cambio de Temperatura | \$ 14,69 | Por Contenedor |
| Pegado/Remoción de etiquetas para Contenedores | \$ 62,33 | por 4 etiquetas |
| Documentación de Exportación | \$ 11,39 | Por Contenedor |
| Segregación de Contenedores | \$ 154,96 | Por Contenedor |
| Revisión de Marchamos | \$ 3,10 | Por Contenedor Llano |
| Reagendamiento | \$ 20,17 | Por Cita perdida |
| Servicio de Manejo de Fugas de los Contenedores | Por Evento | |
| Servicio de Ingreso de Vehículos en la TCM | \$ 25,75 | Por vehículo cada 6 meses. |
| Colocación de Marchamos o Sellos | \$ 11,64 | Por marchamo |

| | | |
|--|-------------|--------------------------|
| Conexión/Desconexión a bordo del buque | \$ 6,53 | Por Contenedor |
| Asignación de Temperatura a Contenedor Reefer | \$ 14,69 | Por Contenedor |
| Carga y Descarga de Contenedores de transbordo o tránsito | \$ 180,69 | Por Movimiento |
| Entrada a la Terminal Tarde (después del Cut Off) | \$ 152,43 | Por Contenedor |
| Manejo de Contenedores Sobrepesados | \$ 92,50 | |
| Inspecciones de Contenedores dentro de la Terminal | \$ 361,57 | |
| Tiempo de Espera de la Cuadrilla | \$ 1 287,20 | Por Hora / Por Cuadrilla |
| Cambio de Destino o Cambio de Barco | \$ 5,50 | Por Contenedor |
| Tiempo Adicional en Muelle | \$ 6 553,77 | Por hora |
| Transmisión de VGM | \$ 24,81 | Por Contenedor |
| Running Test | \$ 31,08 | Por Contenedor |
| Monitoreo de Contenedores de Atmósfera Controlada | \$ 10,58 | Por Contenedor/Por día |
| Pesaje de Contenedores utilizando las balanzas del patio de la TCM | \$ 51,98 | Por Contenedor |
| Almacenaje de Gensets | \$ 20,56 | Por genset / Por día |

“Carta autorización del autor (es) para uso didáctico del Trabajo Final de Graduación”

Vigente a partir del 31 de Mayo de 2016, revisada el 24 de Abril de 2020

Instrucción: Complete el formulario en PDF, imprima, firme, escanee y adjunte en la página correspondiente del Trabajo Final de Graduación.

Yo (Nosotros):

Escriba Apellidos, Nombre del Autor(a). Para más de un autor separe con " ; "

Baily Smith Shandi

De la Carrera / Programa:

autor(es) del trabajo final de graduación titulado:

Administración de Negocios.

Medir el impacto económico causado en el área de Operaciones Portuarias Terminal de la Corporación de Desarrollo Agrícola del Monte Sociedad Anónima con la apertura de la Terminal de Contenedores de Moín APM Terminal de febrero a agosto 2019.

Autorizo (autorizamos) a la Universidad Latina de Costa Rica, para que exponga mi trabajo como medio didáctico en el Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación (CRAI o Biblioteca), y con fines académicos permita a los usuarios su consulta y acceso mediante catálogos electrónicos, repositorios académicos nacionales o internacionales, página Web institucional, así como medios electrónicos en general, Internet, intranet, DVD, u otro formato conocido o por conocer; así como integrados en programas de cooperación bibliotecaria académicos, que permitan mostrar al mundo la producción académica de la Universidad a través de la visibilidad de su contenido.

De acuerdo a lo dispuesto en la Ley No. 6683 sobre derechos de autor y derechos conexos de Costa Rica, permita copiar, reproducir o transferir información del documento, conforme su uso educativo y debiendo citar en todo momento la fuente de información; únicamente podrá ser consultado, esto permitirá ampliar los conocimientos a las personas que hagan uso, siempre y cuando resguarden la completa información que allí se muestra, debiendo citar los datos bibliográficos de la obra en caso de usar información textual o paráfrasis de la misma.

La presente autorización se extiende el día (*Día, fecha*)
año 2020 a las 15:00 . Asimismo doy fe de
documento y eximo a la Universidad de cualquier
cualquier situación de perjuicio que se pudiera presentar.

15 del mes octubre de
la veracidad de los datos incluidos en el
responsabilidad por su autoría o

Firma(s) de los autores

Según orden de mención al inicio de ésta carta:

