



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE NEGOCIOS  
INTERNACIONALES**

**TRABAJO DE INVESTIGACION PARA OBTENER EL**

**GRADO DE:**

**Bachiller en Negocios Internacionales**

**La modalidad aduanera de despacho anticipado régimen aduanero  
que reduce tiempos y costos en la Intendencia de Aduana  
Marítima del Callao, 2017.**

**AUTOR:**

**Erick Martin Sanchez Marres**

**ASESOR:**

**Dr. Luis Burgos Encarnación**

**LINEA DE INVESTIGACION**

**Marketing y Comercio Internacional**

**PERU**

**2017**



ACTA DE SUSTENTACIÓN

El Jurado encargado de evaluar el Trabajo de Investigación, presentado por don (ña):

ERICK MARTIN SANCHEZ MARRAS

Cuyo Título es:

LA MODALIDAD DE DESPACHO ANTICIPADO REGIMEN ADUANERO QUE REDUCE TIEMPOS Y COSTOS EN LA INTENDENCIA DE ARJANA MARITIMA DEL CALLAO, 2017.

Reunido en la fecha, escuchó la sustentación y la resolución de preguntas por el estudiante, otorgándole el calificativo de: 20 (número) VEINTE (letras).

Callao, 01 de DICIEMBRE del 2017.

[Signature]
PRESIDENTE
MG. BRUNO CASTILLO CAMPOS

[Signature]
SECRETARIO
MG. CARLOS ALVAREZ SANCHEZ

[Signature]
VOCAL
DR. LUIS BUREOS ENCARNAZÓN

NOTA: En el caso de que haya nuevas observaciones en el informe, el estudiante debe levantar las observaciones para dar el pase a Resolución.

## Declaratoria de autenticidad

Yo, Sanchez Marres Erick Martin, con DNI N° 42160466, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el reglamento de Grados y títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de Ciencias Empresariales, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica. Así mismo, declaro también bajo juramento que todos los datos e información que se presenta en el presente trabajo de investigación son auténticos y veraces

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad Cesar Vallejo.

Lima, 1 de diciembre de 2017

Sanchez Marres Erick Martin

DNI N°42160466

## **RESUMEN**

El comercio internacional es regido por normas de expreso cumplimiento en base a controles de supervisión, fiscalización, facilitación, recaudación, bajo el ente rector de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, y la gestión responsable de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

Para llevar a cabo el presente trabajo de investigación la propuesta que se plantea es de describir de forma clara y en base a la ley y reglamento de aduanas el proceso aduanero de despacho anticipado de importación definitiva, el cual es controlado por la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria SUNAT y fiscalizado por la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, según la circunscripción en la que se haga el despacho aduanero.

En tal sentido el tipo de investigación que se utilizó es aplicada, desarrollado en base a un estudio no experimental con un enfoque cuantitativo y un diseño descriptivo simple, la población se encuentra ubicada la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, la muestra se tomó de la Sección de Despacho Anticipado donde laboran 50 personas, la muestra se tomó bajo un estimado de 34 encuestados siguiendo los protocolos necesarios, se utilizó como instrumento la variable despacho anticipado una encuesta polinómica.

Como conclusión se llegó a confirmar que el despacho anticipado minimiza tiempos y es una herramienta aduanera dada por los entes reguladores que ayuda a contralar de la mejor manera el tráfico de mercancías en territorio nacional.

## **ABSTRACT**

International trade is governed by rules of express compliance based on supervision, inspection, facilitation, and collection controls, under the governing body of the National Superintendence of Tax Administration, and the responsible management of the Maritime Customs Office of Callao.

In order to carry out the present research work, the proposed proposal is to describe clearly and based on the customs law and regulation the customs process of advance final importation, which is controlled by the National Superintendence of Administration Tax SUNAT and audited by the Intendancy of Maritime Customs of Callao, according to the circumscription in which the customs clearance is made.

In this sense, the type of research that was used is applied, developed based on a non-experimental study with a quantitative approach and a simple descriptive design. The population is located in the Maritime Customs Office of Callao, the sample was taken from the Anticipated Dispatch Section where 50 people work, the sample was taken under an estimate of 34 respondents following the necessary protocols, used as an instrument variable advance dispatch a polynomial survey.

As a conclusion it was confirmed that the advance clearance minimizes time and is a customs tool given by the regulatory bodies that helps to control the best way the traffic of goods in national territory.

## INDICE

RESUMEN .....	4
ABSTRACT .....	5
I. INTRODUCCIÓN .....	9
1.1 REALIDAD PROBLEMÁTICA .....	10
1.2. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO .....	13
1.3. ANTECEDENTES .....	13
1.3.1 Nacionales .....	13
1.3.2 Internacionales .....	15
1.4. OBJETIVO GENERAL.....	17
1.5. TEORÍA QUE FUNDAMENTA EL ESTUDIO.....	18
1.5.1 Despacho anticipado .....	18
a) Definición .....	18
b) Pasos a seguir para realizar los trámites aduaneros de Importación para el Consumo en la modalidad de despacho anticipado.....	19
Modalidades de despacho de Importación para el Consumo .....	19
Numeración de la Declaración de Importación para el Consumo.....	19
Levante Aduanero en 48 horas.....	20
Canales de Control .....	20
<i>Retiro de Mercancías de los Almacenes Aduaneros</i> .....	21
Almacenes Aduaneros.....	21
Depósitos Temporales Portuarios .....	21
Deposito Temporal Extra Portuario .....	22
Agencias Marítimas .....	22
Agencias de Aduanas .....	23
1.6. MARCO METODOLOGICO.....	23
1.6.1 Diseño de investigación .....	23
Enfoque cuantitativo .....	24
1.6.2 Variable, Operacionalización.....	24
1.6.3. Población y muestra.....	24
1.6.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.....	25
1.6.5. Validez y confiabilidad .....	31
II. DESARROLLO .....	32
2.1. DESCRICION DE RESULTADOS .....	33
2.2. Discusión .....	43
2.2.1. Discusión con las teorías .....	43

2.2.2. Discusión con los antecedentes .....	45
III. CONCLUSION Y RECOMENDACIONES .....	48
3.1. Conclusión .....	49
3.2. Recomendaciones .....	50
IV. REFERENCIAS .....	51
X. ANEXOS .....	56

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1- Modalidad de Despachos.....	21
Tabla 2 – Operalización de la variable despacho anticipado.....	32
Tabla 3 - Rangos de Tiempos Agregados por Tipo de Despacho .....	67
Tabla 4 - Tiempos Promedios de Importación por Fase y Agente (días).....	68
Tabla 5 - Demoras Promedio en Importación – Despacho Anticipado por Agente ..	69
Tabla 6 - Demoras en Importación – Despacho diferido por Agente.....	70



## **I. INTRODUCCIÓN**

## **1.1 REALIDAD PROBLEMÁTICA**

La necesidad de los países de comercializar sus productos para generar ingresos y poder darle una mayor calidad de vida a su población es el aspecto económico principal que genera el denominado Comercio Internacional, definimos Comercio Internacional como una actividad terciaria, que comenzó a desarrollarse desde siglos atrás cuando el hombre advirtió la existencia de cosas que le sobraban, otras que le faltaban y otras que no estaban a la mano pero por su necesidad se solicitaban través del trueque, donde si bien hay intercambio no hay intermediación comercial, pero si un antecedente del comercio donde sí hay intermediación, para poder comercializar deben de intervenir dos o más sujetos ellos a la vez son denominados como compradores y vendedores.

Actualmente el Comercio Internacional consiste en la compra de bienes para luego revenderlos. El comercio persigue una necesidad inminente de conseguir ingresos, derivado de actuar como intermediario entre la oferta y la demanda de mercancías. Quien desempeña la actividad de comprar y vender en forma habitual se denomina comerciante y su actividad está regulada por leyes especiales que son las comerciales.

Para poder cumplir los Acuerdos de la OMC a nivel mundial se creó la OMA (Organización Mundial de Aduanas) la cual es un organismo intergubernamental independiente cuya misión es mejorar la eficiencia y eficacia de las Administraciones de Aduanas a nivel mundial, en la actualidad, la OMA representa a 182 administraciones aduaneras de todo el mundo que, en conjunto, procesan aproximadamente el 98% del comercio mundial. La OMA es la única organización internacional con competencia en materia aduanera y, con justa razón puede llamar la voz de la comunidad aduanera internacional.

La Intendencia de Aduana Marítima del Callao es un departamento creado por la Superintendencia Nacional de Tributación Aduanera SUNAT que tiene como encargo Administrar todos los tributos internos con excepción de los municipales, fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones tributarias a efecto de combatir la evasión fiscal, ejercer los actos de coerción para el cobro de la deuda tributaria de acuerdo con la Ley, facilitar las prácticas comerciales en su jurisdicción, hacer acciones de control previsto en la Ley y las demás funciones que sean compatibles con la finalidad de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, en definitiva, la Intendencia de la Aduana Marítima del Callao tiene como objetivo “incrementar sostenidamente la recaudación

tributaria y aduanera, combatiendo, de forma honesta y justa, la evasión y el contrabando, mediante la generación efectiva de riesgo y servicios de calidad a los contribuyentes y usuarios del comercio exterior.

También tiene como finalidad la implementación, la inspección y el control del cumplimiento de la política aduanera en el territorio nacional y el tráfico internacional de mercancías, personas y medios de transporte, facilitando las actividades aduaneras de comercio exterior y asegurando la correcta aplicación de los tratados y convenios internacionales y demás normas que rigen la materia.

Asimismo, le corresponde participar en el combate contra la minería ilegal así como del narcotráfico, a través del control y fiscalización del ingreso, permanencia, transporte o traslado y salida de los productos de la actividad minera, de insumos químicos y maquinarias que puedan ser utilizados en la minería ilegal, así como del control y fiscalización de los insumos químicos, productos y sus sub productos o derivados, maquinarias y equipos que puedan ser utilizados directa o indirectamente en la elaboración de drogas ilícitas; y otros fines que se establezcan mediante Ley.

Adicionalmente, debe proveer a los administrados los servicios que les faciliten el cumplimiento de sus obligaciones tributarias, aduaneras y otras vinculadas a las funciones que realiza la Sunat, así como brindar servicios a la ciudadanía en general dentro del ámbito de su competencia.

Su organización está detallada como sigue:

- Intendente.
- Jefe de División.
- Gerencia de Regímenes Aduaneros
- División de Importaciones
- Sección Despacho de Importaciones

Podemos detallar que los procesos operativos de la Intendencia de la Aduana Marítima del Callao están basados en el Cumplimiento de las Normas legales vigentes según el rango jerárquico.

En estos momentos la realidad de nuestro país y la necesidad de estar a la vanguardia de la globalización, nos obliga a generar mecanismos prácticos, didácticos y menos costosos para poder realizar nuestras operaciones en todos los aspectos generados del día a día, es por ello que nuestro país desde hace 10 años atrás viene mejorando sus procesos aduaneros vigentes realizando modificaciones continuas y prácticas a los mecanismos ya vigentes, esto quiere decir, que a pesar de ser un país sub desarrollado podemos estar a la altura de procesos aduaneros eficaces con continuas mejoras y buenas iniciativas generadas a las decisiones tomadas por las autoridades competentes.

Para poder realizar un buen negocio en nuestro país necesitamos tener; potenciales compradores de nuestros productos, una buena logística para que nuestra mercancía ingrese al país y minimizar costos para obtener mejores ganancias, dentro de los tres factores establecidos el primero es tomado en cuenta por los Importadores con el fin de generar ingresos, pero los otros dos factores no son materia de investigación y generalmente son delegados o los Operadores de Comercio Exterior los cuales buscan brindar un servicio logístico para beneficio del interlocutor (Comisionista) y beneficio de la Empresa, en la actualidad los Importadores muchas veces no son bien asesorados por los Operadores de Comercio Exterior y también ellos no tienen los departamentos idóneos para poder realizar un buen análisis detallado de los tiempos y costos que pudieran evitar al momento de realizar sus operaciones aduaneras.

Dentro de los trámites a realizar y la distancia a recorrer podemos señalar que el exceso de documentación solicitada dificulta el buen proceder de las operaciones a realizar, es por esto que la Sunat por intermedio de la Aduana Marítima del Callao está tratando de minimizar los trámites documentarios para poder agilizar el retiro de las mercancías provenientes del exterior.

En ese sentido, el presente trabajo investigación pretende describir los procesos aduaneros vigentes del despacho anticipado de Importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, esto implicaría que el análisis de la normativa legal vigente y el ámbito operacional aduanero.

## **1.2. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO**

El presente estudio se justifica porque la normatividad nacional e internacional define que los procesos aduaneros son mecanismos utilizados por la autoridad aduanera nacional para controlar, fiscalizar, facilitar y supervisar las mercancías procedentes de territorio extranjero a territorio nacional y esto conlleva a que no siempre dichos procesos son los adecuados dentro de la logística operativa, por ende, tienen que ser mejorados constantemente para beneficio de los usuarios y agentes autorizados que intervienen en el proceso, a su vez, buscamos busque mecanismos para poder minimizar tiempos en los procesos operacionales, y como esto poder llegar a la satisfacción plena que los agentes que intervienen en el proceso aduanero vigente y al Importador que realiza operaciones dentro de la jurisdicción aduanera.

la Ley y el Reglamento de aduanas son normas legales que garantizan el pleno cumplimiento de las disposiciones aduaneras vigentes y dichas normas tienen que mejorar en el transcurso del presente trabajo de investigación.

## **1.3. ANTECEDENTES**

### **1.3.1 Nacionales**

Falla (2017) en la tesis Despacho Anticipado y costos logísticos de las empresas Importadoras en la Aduana Marítima del Callao, presentada para optar el título de Licenciada en la escuela profesional de Negocios Internacionales en la Universidad Cesar Vallejo (Lima-Perú), propone como objetivo general determinar la relación que existe entre el despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao; la presente tesis tomó como método de análisis estudio descriptivo correlacional tomando datos ex post facto por ende no se tomó nuestra poblacional; la investigadora llegó a la conclusión de que el despacho anticipado ayuda a los importadores en ahorrar sus costos y con ello mejorar sus ganancias finales, pero esto no quiere decir que el despacho anticipado sea la mejor opción para buscar beneficios ya que todavía existe la figura de los almacenes aduaneros, los cuales generan costos enormes dentro de la cadena logística, entonces se deduce que se ahorra en tiempos, pero sino se eliminan los almacenes seguirá el problema de gastos innecesarios.

Esta investigación es importante para el presente estudio porque da a entender que despacho anticipado es una muy buena opción para minimizar tiempos pero no costos.

Aguirre, Chávez, Paredes, Serrepe (2016) en la tesis Análisis del Acuerdo de Nivel de Servicio en los Procesos de Importación bajo la modalidad de Despacho Anticipado: Caso Ransa Comercial S.A, presentada para optar el título de Licenciada en la escuela profesional de Negocios Internacionales en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (Lima-Perú), propone como objetivo general idear un plan de actividades que genere la satisfacción del cliente al momento de solicitar los servicios de la empresa Ransa manteniendo un buen servicio a menos costo; la presente tesis tomó como método de análisis descriptivo correlacional realizado en una muestra de 800 despachos de importación provenientes de la cartera de clientes de la empresa Ransa Comercial utilizando la técnica de la encuesta en base a las variables de estudio; Los investigadores llegaron a la conclusión de que la nacionalización de las mercancías bajo la modalidad de despacho anticipado, necesitan tener una comunicación en tiempos reales por todos los actores que intervienen en la cadena logística de la empresa Ransa. Luego del análisis realizado podemos concluir que Ransa Comercial no ejerce un control efectivo de este proceso, evidenciándose una deficiente relación con sus proveedores originando incumplimiento en los acuerdos establecidos operacionalmente.

Esta investigación es importante para el presente estudio porque ve al despacho anticipado como una herramienta adecuada dentro de los procesos de Importación.

Avalos (2017) en la tesis Estudio del mecanismo de despacho Levante en 48 horas en Aduanas de Perú y su impacto en el sector importador, 2010 - 2014, presentada para optar el Grado Académico de Magíster en Ingeniería Industrial con mención en Gestión Industrial en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (Lima-Perú), propone como objetivo general la selección de reportes aduaneros que brindan la información necesaria a los usuarios importadores; la presente tesis tomó como método de análisis un estudio sobre las variables independientes, donde cada una de ellas tiene la misma distribución poblacional; el investigador llegó a la conclusión de que se ha presentado un análisis del mecanismo de Levante en 48 horas, para validar el proceso de despacho aduanero en el sector importador de la Aduana Aérea y postal del Callao. De acuerdo al estudio, se puede observar que existe una evolución favorable de usuarios/importadores desde su implementación hasta el 2014, notándose un uso mayor en comparación con la Aduana Marítima del Callao. Cabe precisar que el 99,8% de las declaraciones acogidas al sistema se atendieron dentro de los límites de tiempo (48 horas). Sin embargo, este porcentaje de uso del Levante en 48 horas podría ser incrementado si los productos que ingresan por la

aduana del aeropuerto no tuvieran que entrar obligatoriamente a un almacén temporal, por un convenio entre las líneas aéreas y los almacenes temporales.

Esta investigación es importante y relevante porque ve la figura del levante en 48 horas como un instrumento óptimo dentro de los procesos aduaneros vigentes y también ve la figura de los depósitos temporales como un obstáculo al comercio exterior.

### **1.3.2 Internacionales**

Valeriano (2014) en la tesis Optimización del procedimiento de Importación y Operacional de hilo crudo para textil Meka S.A. DE C.V. presentada para optar el Grado Académico de Licenciada en Contaduría en la Universidad Autónoma del estado de México, propone como objetivo el de modernizar los sistemas de integración aduanera dando paso a la mejora de infraestructura, tecnología de punta para así llegar a competir con las grandes potencias del comercio internacional, darle frente a la informalidad luchando frontalmente contra el comercio informal, esto se debe de dar creando mejores procesos fiscalizadores, mejorando la calidad del servicio y capacitando constante a los operadores; la presente tesis tomó como método de análisis un estudio de las variables aleatorias independientes, donde cada una tiene la misma distribución poblacional; El investigador en mención llegó a la conclusión de que al crear un manual de importación y producción para la presente empresa textil puede asegurar lo siguiente: mejorar los procesos de producción, despachar la carga con mayor rapidez y fluidez lo cual generaría menos demoras y mayor efectividad, con respecto al producto a vender se ha creado mecanismos para que los hilos de coser puedan generarse más rápido, dando forma de puntada.

Esta investigación es importante para nuestro estudio porque nos da una idea correcta de mejoras que puede haber al crear un manual operacional, con esta afirmación podemos entender que con mecanismos y procesos óptimos podemos minimizar tiempos y costos.

Galicia (2013) en la tesis La importancia del despacho aduanero en el comercio exterior de México presentada para optar el grado Académico de Licenciado en Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional Autónoma de México, México DF 2013, propone como objetivo profundizar mediante un análisis técnico y operacional la verdadera importancia de la Importación aduanera de productos en el país de México y con esto obtener lo siguiente: una mejor apertura comercial en todo los procesos operativos, dar un marco jurídico idóneo para las Importaciones, mejorar los procesos

aduaneros, formar un proceso aduanero de Importación para el Consumo fácil y con controles claros para el entendimiento de los usuarios; la presente tesis tomó como método de análisis un estudio variable aleatorias independientes, donde cada una de las variables tienen la misma distribución poblacional; el investigador en mención llega a la conclusión que México recibe variedad de carga de Importación a diario provenientes del exterior pero muchas veces los procesos aduaneros no son verdaderamente un instrumento de control, esto implica que ingresen mercancías que pueden ocasionar un daño a la nación, es por ello de la Importancia de tener procesos aduaneros de control modernizados y con un marco legal que cumpla con los estándares que necesita el país Mexicano, de esta explicación se deduce la importancia del despacho aduanero, pues por medio de éste se controla el ingreso, traslado, permanencia y salida de personas, mercancías y medios de transporte, así como para hacer cumplir las disposiciones legales vigentes, es decir, sin el acto de despacho, simplemente no se podría ingresar o extraer mercancía del territorio Mexicano de forma legal.

Esta investigación es importante para el nuestro estudio porque está enfocado directamente a los procesos aduaneros como facilitador del comercio exterior y también sirve como herramienta de medición de los tiempos en los costos operacionales que pueden incurrir las mercancías provenientes del exterior.

Arguedas (2011) en la tesis: La figura del agente de aduanas en el ordenamiento jurídico Costarricense, sus actuaciones, responsabilidades actuales y retos futuros, presentada para optar el Grado Académico de Licenciado de Derecho en la Universidad de Costa Rica, propone como objetivo general la importancia que tiene el agente de aduanas dentro de los procesos aduaneros, ya que es un operador dentro de la cadena jurídica, normativa y operacional, generando así que prácticamente sea un asesor legal más no un simple tramitador; la presente tesis tomó como método de análisis un estudio no experimental, en los que se incluyen las técnicas, exploratorias, correlaciones y explicativas, básicamente el estudio se enfoca en el tipo descriptivo con enfoque cuantitativo, pues se consideró como el más adecuado de acuerdo con el tema que se analizó y desarrollo; La investigación citada concluye que el trabajo del agente de aduanas dentro de la cadena logística se hace muy fuerte en base a los cambios operacionales en la gestión que puedan realizar dentro de las normativas vigentes en Costa Rica. Con ello podemos deducir que la Asociación de Agentes de Aduanas de Costa Rica debe enfocar sus esfuerzos en la expansión de su figura jurídica del Agente de aduanas para así llegar a ser los verdaderos



asesores de sus clientes en lo que al comercio exterior se refiere, para que el empresario al momento de contratar a un agente de aduanas no lo haga por necesidad legal, sino por buscar la mejor propuesta de personas capaces en todos los aspectos normativos nacionales e internacionales.

Esta investigación es importante para nuestro estudio porque ve la figura del agente de aduanas dentro de otro ámbito normativo y no documentario como generalmente se ve en nuestro país, esto quiere decir que puede intervenir en decisión más sustanciales para el beneficio del Importador dentro de la cadena logística.

#### **1.4. OBJETIVO GENERAL**

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo general detallar, analizar y confirmar mediante información recolectada el procedimiento DESPA-PG.01 versión 7 que la modalidad de despacho anticipado es la herramienta adecuada para minimizar tiempos y costos en la cadena logística aduanera en el Perú, , dicho procedimiento aduanero , establece varias maneras para poder retirar las mercancías de territorio aduanero de la circunscripción las cuales serían: Despacho diferido punto de llegada Deposito Temporal, despacho anticipado de mercancías con punto de llegada y/o zona primaria con autorización especial o sin garantía previa según o estipula la Ley General de Aduanas en su artículo 160, despacho urgente de mercancías que cumplan con lo estipulado en procedimiento DESPA-PG.01 versión 7, es por ello que se pretende realizar el estudio de los dos factores restantes (una buena logística para que nuestra mercancía ingrese al país y minimizar costos para obtener mejores ganancias) y analizar si los procesos aduaneros vigentes y los costos logísticos para el ingreso de la mercancía a nuestro país son verdaderamente una herramienta para minimizar tiempos y con esto obtener mayor rentabilidad al momento del ingreso del producto al país .

El presente trabajo de investigación que se ha siguiendo sobre la variable de estudio viabiliza el encaminamiento integral de todo el proceso dada su unicidad (Los procesos de despacho aduanero están regidos por una norma la cual no puede ser interpretada y modificada), lo cual limita la construcción de objetivos específicos dentro de la presente.

## **1.5. TEORÍA QUE FUNDAMENTA EL ESTUDIO**

### **1.5.1 Despacho anticipado**

#### **a) Definición**

Para poder definir el despacho anticipado como un proceso aduanero que permite la facilitación del comercio exterior primero hay que tener en cuenta que existe un procedimiento de Importación para el Consumo el cual es definido por la Decreto Legislativo 1053 y sus modificaciones, 2008, como:

La operación aduanera que permite el ingreso a territorio nacional de mercancías provenientes del exterior para su uso o beneficio, con la salvedad que antes hayan cancelado los tributos generados por la aduana de jurisdicción (art.49).

Esto quiere decir que el despacho anticipado es una forma que creo la SUNAT para poder retirar nuestras mercancías según los procesos de Importación para el consumo vigente, con ello damos paso a la definición del despacho anticipado

Según el Decreto Legislativo 1053 y sus modificaciones, 2008, define el despacho anticipado como:

El proceso aduanero que se encuentra que se encuentra normado en el procedimiento de Importación para el Consumo que permite la numeración de la declaración antes del arribo de la carga para poder facilitar los trámites aduaneros de retiro (art.2).

“El despacho Anticipado es proceso que facilita el numerar la Declaración Aduanera de Mercancías dentro del plazo de 30 días calendarios contados a partir de la fecha de numeración. Siempre y cuando la mercancía sea embarcada al Perú”. (Ministerio de Economía y Finanzas, s.f., párrafo 1).

Como una definición clásica (Magoyarse, 2013, p.230) define el despacho anticipado como “el proceso aduanero de numeración de la carga antes de la llegada de las mercancías, por ende, no podrá acogerse al beneficio aduanero de despacho anticipado cuando las mercancías ya se encuentren arribadas a territorio nacional, la razón fundamental de esta modalidad de despacho es que se sustenta en adelantar los trámites aduaneros para la importación y puedan ser trasladadas al depósito del Importador, ya con libre disponibilidad de la carga previa cancelación de la deuda tributaria aduanera.

## **b) Pasos a seguir para realizar los trámites aduaneros de Importación para el Consumo en la modalidad de despacho anticipado**

### **Modalidades de despacho de Importación para el Consumo**

Para poder identificar las modalidades de despachos en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao detallamos la siguiente tabla:

**Tabla 1 - Modalidad de despachos**

<b>Modalidad</b>	<b>Detalle</b>
Anticipado (30% del total de importaciones)	<i>En el despacho anticipado</i> , las mercancías pueden ser solicitadas al Régimen de Importación dentro del plazo de treinta (30) días calendarios antes de la llegada del medio de transporte, pudiendo disponer de la mercancía desde el mismo puerto o su traslado inmediato al almacén del dueño o consignatario para las acciones de control respectivas, sin la necesidad de ingresar a un Depósito Temporal. El Despacho con punto de llegada en puerto constituye apenas el 3% y el Despacho con punto de llegada en el depósito temporal (terminal extra portuario) constituye el 27%.
Urgente (1% del total de importaciones)	<i>En el despacho urgente</i> , las mercancías también pueden ser solicitadas al régimen de Importación antes del arribo de la nave y hasta siete (7) días calendarios posteriores a la fecha de término de la descarga. Sin embargo, a diferencia del Despacho Anticipado, en el Despacho Urgente las mercancías importadas, por su naturaleza, no pueden permanecer en el puerto o terminal debiendo ser retiradas inmediatamente. Esta modalidad aplica para materiales radioactivos, animales vivos, explosivos, combustibles, mercancías inflamables, medicamentos, vacunas, carga peligrosa, envíos de socorro, entre otros.
Diferido (69% del total de importaciones)	<i>Se trata de despacho excepcional</i> , cuando las mercancías son solicitadas a régimen de importación y por tanto el Despachador de Aduanas numera la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) una vez arribada la nave. Para ello, se tiene un plazo de quince (30) días calendarios computados a partir del día siguiente del término de la descarga para solicitar que las mercancías al Régimen de importación, de lo contrario, caerán en abandono legal.

**Fuente:** (MINCETUR 2017, *Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios*, p.24)

### **Numeración de la Declaración de Importación para el Consumo**

Se deduce por la Resolución de Intendencia Nacional No.11-2014-SUNAT/5C0000 y sus modificaciones, 2014, que:

El operador autorizado de aduana solicita la destinación aduanera del régimen de importación para el consumo mediante el envío por sistema de los datos a validar, al instructivo de llenado el cual se puede visualizar en el portal web de la Sunat, dicho envío se realiza utilizando la clave electrónica asignada por parte de la SUNAT, en el caso que los derechos sean impugnados, conforme al artículo 160° de la Ley, se debe indicar el número de la cuenta corriente de la garantía al momento numeración de la Declaración Aduanera de Mercancías, sea el caso que podamos acogernos al despacho anticipado al momento de realizar el envío debemos contar con el número de manifiesto de carga, el número de conocimiento de embarque o

B/L y el número de contenedor asignado para el traslado internacional de la mercancía a territorio nacional de ser necesario, sino se cuenta con la información solicitada se envía la información con el manifiesto número (9998) y a posterior se realiza el envío de la información complementaria con los datos correctos. (p.533455).

### **Levante Aduanero en 48 horas**

Según el Decreto Legislativo 1053 y sus modificaciones, 2008, tipifica levante en 48 horas como se procede a detallar a continuación:

La Sunat por intermedio de la Intendencia de la Aduana de la jurisdicción en donde se realizara el despacho en lo posible entregara la carga al Importador dentro de las cuarenta y ocho horas contadas a partir del día siguiente del termino de operaciones del buque, para efectuar lo antes detallado se tiene que presentar una garantía global o especifica con anterioridad al envío de la declaración aduanera de mercancías como despacho en cuarenta y ocho horas, en el caso que por asignación aleatoria la DAM se determine que debe realizarse un reconocimiento físico, posterior al arribo se tiene que realizar las acciones de control necesarias (art. 167).

### **Canales de Control**

Según la Resolución de Intendencia Nacional No.11-2014-SUNAT/5C0000 y sus modificaciones, 2014, los canales aduaneros de control son los siguientes:

**canal verde** disponibilidad inmediata de la carga, en este canal, el despachador de aduana no presenta ninguna documentación, pero debe guardarlos en su archivo, el cual debe estar a disposición de la Sunat para las acciones de control que correspondan, **canal naranja** es sometida a revisión documentaria, **Canal rojo:** reconocimiento físico de la carga por parte de la autoridad aduanera, en caso que el despachador de aduanas lo solicite los canales verdes y naranjas pueden también ser reconocidos físicamente antes que sean retirados de los depósitos temporales (p.533454).

Para El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios detalla:

En torno a la gestión de riesgo para importaciones, la única entidad del estado que cuenta con los canales de control es la administración aduanera Sunat. Este ente

cuenta con una plataforma por medio de la cual se determina a partir del empresario, la naturaleza de la carga o el puerto de origen el nivel de riesgo que esta representa para el país. A partir de lo anterior, la Sunat determina si hay el reconocimiento físico de la carga (abriéndola y manipulándola) o la revisión documentaria (ocular y viendo los riesgos de las mismas). Actualmente, conforme a las estadísticas de la entidad, el 7% de la carga que ingresa al Perú pasa por el “Canal Rojo” que es el de inspección física, 10% pasa por inspección documentaria o “Canal naranja” y el 82% pasa por el canal verde (p.27).

### ***Retiro de Mercancías de los Almacenes Aduaneros***

Según la Resolución de Intendencia Nacional No.11-2014-SUNAT/5C0000 y sus modificaciones, 2014, tipifica el retiro de mercancías de la siguiente manera:

Antes del retiro de las mercancías que cuenten con levante autorizado por parte de la autoridad aduanera que ha realizado la verificación de la mercancía ya sea de forma virtual, documentaria o física, los depósitos temporales portuarios y extra portuarios deben de consultar en la web de la Sunat si en realidad la carga puede ser entregada al Importador, fuese el caso que no contaran con el levante autorizado, se permite el retiro de las mercancías del depósitos mencionados cuando: sean trasladadas a un depósito temporal (tipo 03 B) y cuenten con autorización especial de zona primaria (tipo 04) y con canal de control asignado (p.533460).

### **Almacenes Aduaneros**

En el Decreto Legislativo 1053 y sus modificaciones, 2008, podemos encontrar la siguiente definición de almacenes aduaneros:

Recinto encargado a custodiar temporalmente la mercancía procedente del exterior cuya administración puede estar a cargo de la Autoridad Aduanera Nacional, de otras dependencias públicas o de personas naturales o jurídicas, entendiéndose como tales a los depósitos temporales y depósitos aduaneros, para poder brindar los servicios de Almacén Aduanero y albergar las cargas provenientes del exterior las personas naturales o jurídicas deben de cumplir

### **Depósitos Temporales Portuarios**

Decreto Legislativo 1053 y sus modificaciones, 2008, lo define como:

Porción del territorio aduanero donde están comprendidos los puertos, aeropuertos, terminales terrestres, centros de atención en frontera para las operaciones de desembarque, embarque, movilización o despacho de las mercancías y las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de una aduana. Complementariamente, puede comprender recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres, predios o caminos habilitados o autorizados para las operaciones arriba mencionadas. Esto incluye a los almacenes y depósitos de mercancía que cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad vigente y hayan sido autorizados por la Administración Aduanera (art. 2)

### **Deposito Temporal Extra Portuario**

“Parte del territorio aduanero no comprendida como depósito temporal portuario, local donde se ingresan y almacenan temporalmente mercancías pendientes de la autorización de levante por la autoridad aduanera” (DL 1053, 2008, art.2).

Dentro de una definición más operacional y crítica Mincetur, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios indica:

Los depósitos temporales extra portuarios compiten siempre por atraer más contenedores a sus almacenes bajando sus tarifas y brindando mejores beneficios para el importador, estos beneficios pueden ser económicos o de servicio, generalmente se ofrece el servicio económico dependiendo de la cantidad de contenedores que puedan ingresar durante el año, esto quiere decir, que los Importadores también tienen parte de culpa en las demoras que puedan ocasionarse en los trámites aduaneros y de retiro.

### **Agencias Marítimas**

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios define a las agencias marítimas como:

Una persona jurídica constituida en el país conforme a ley, que reemplaza al capitán, propietario, armador, fletador u operador de un vapor en el puerto del país donde este atraque. El agente marítimo puede cumplir por encargo o poder especial del capitán, propietario, armador, fletador u operador de un buque o agente general, entre otras tareas las de; operaciones de recibir y atender el vapor, gestionar para la estiba de la carga, operaciones portuarias similares a las anteriores, emitir, firmar y

cancelar, por cuenta y en nombre de su principal los B/L y toda documentación requerida, y aquellos servicios que este último pueda encargarle. El agente marítimo puede ser asignado por el propietario, armador, fletador u operador de un vapor o por el agente general (p.74)

### **Agencias de Aduanas**

“Las personas naturales o jurídicas autorizadas por la administración Aduaneras para prestar servicios a terceros, en toda la clase de trámites aduaneros, en las condiciones y con los requisitos que establezcan este Decreto Legislativo y su Reglamento” (DL 1053, 2008, art.23).

Según El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios define a las agencias de aduanas de la siguiente manera:

El agente de aduana se encuentra vinculado al usuario por un mandato de representación, que se constituye mediante el endoso del conocimiento de embarque, u otro documento que haga sus veces, o por medio de poder especial otorgado mediante instrumento privado ante Notario Público. Los cargos del agente de aduanas se realizan como un porcentaje del valor del CIF del producto, este puede variar entre el 0.50% y el 1.00%, con un cargo mínimo de US\$100. Actualmente, se trata de uno de los segmentos más competitivos de la cadena logística. En el caso de las exportaciones, la comisión que cobra el agente de aduanas está alrededor de los USD 45 (p.75).

## **1.6. MARCO METODOLOGICO**

### **1.6.1 Diseño de investigación**

#### **Aplicada**

La presente investigación implicó el desarrollo de un estudio no experimental.

En efecto, este estudio se limitó a tomar datos concretos de los sucesos acontecidos al momento de realizar las operaciones aduaneras en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, teniendo como principal objetivo el análisis, los procesos y la búsqueda de soluciones concretas a lo planteado en el presente trabajo de investigación (Falla, 2017, p.23).

## Enfoque cuantitativo

El presente trabajo de investigación se desarrolló bajo un estudio descriptivo; dado que se identificó y describió las ocurrencias, frecuencias y tendencias de la variable independiente (despacho anticipado) de acuerdo a la problemática y objetivo planteado. (Baique, 2016, p.76).

### 1.6.2 Variable, Operacionalización

*Tablas 2*

*Operacionalización de la variable Independiente: Despacho Anticipado*

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala y valores
Procesos para la Numeración de la DAM	Modalidades de despacho anticipado	1,2,3,4	Escala Si (0) No (1) Ni Si Ni No (2)
	Numeración de la Declaración	5,6, 7	
	Canales de Control	8, 9,10	
	Levante en 48 horas	11,12,13	
Procesos para el Retiro de la mercancía	Almacenes aduaneros	14,15,16	
	Retiro de la Mercancía	17,18,19,20	

### 1.6.3. Población y muestra

#### Población

Para poder identificar la población en nuestro trabajo de investigación se tomó en cuenta que dentro de lo planteado en el despacho anticipado la ubicación de la población que identificó la ocurrencia se dio en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, dicho esto, podemos indicar que la Intendencia de Aduana Marítima está dividida en Áreas estratégicas, las cuales se encargan de supervisar, controlar y verificar las mercancías nacionales o nacionalizadas por régimen aduanero, en este caso, el Área que se encarga del control aduanero de Importación es la Sección de Despacho.



En la Sección de Despacho de Importación laboran actualmente un total de 50 personas entre Jefes, Coordinadores, Especialistas de Aduanas y Personal documentario los cuales se encargan de hacer cumplir las disposiciones aduaneras vigentes; a los cuales se aplicó la encuesta correspondiente.

### **Muestra**

En la determinación del tamaño de muestra se aplicó el muestro aleatorio simple, tomando en consideración un nivel de significación  $\alpha= 5\%$  y un error de precisión de 0.1; tomando como prevalencia favorable a la variable en estudio 0.5 y la prevalencia no favorable de dicha variable igual a 0.5; consignando un valor de 1.96 para la normal estándar:

$$n = \frac{Z^2 p.q N}{e^2 (N-1) + Z^2 p.q}$$

Reemplazando por sus valores numéricos se estimó que n es igual 34.

#### **1.6.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad**

Para la variable independiente Despacho Anticipado tomaremos como datos la fiabilidad de las encuestas realizadas en total 34, demostrado en los siguientes cuadros.

---

## Resumen de procesamiento de casos

---

		N	%
	Válido	34	100.0
Casos	Excluido <sup>a</sup>	0	0.0
	Total	34	100.0

---

*a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.*

*Fuente: SPSS Statistics*

---

## Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
.852	.858	20

---

*Fuente: SPSS Statistics*

---

## ESTADÍSTICAS DE ELEMENTOS

---

Media	Desviación estándar	N
-------	---------------------	---

---

Despacho Anticipado Agiliza	.26	.618	34
Despacho Anticipado menores costos	.91	.514	34
Despacho Anticipado facilita	.26	.618	34
Despacho Anticipado mojaras	1.59	.783	34
Numeración DAM antes de llegada	.26	.618	34
Numeración DAM validación	.91	.514	34
Numeración DAM mejoras	1.59	.783	34
Canales de Control necesarios	.24	.654	34
Canales de Control facilita	.91	.514	34
Canales de Control mejoras	1.59	.783	34
Levante en 48 horas agiliza	.35	.734	34
Levante en 48 horas facilita	.24	.606	34
Levante en 48 horas mejoras	.91	.514	34
Almacenes Aduaneros infraestructura	1.09	.514	34
Almacenes Aduaneros cobros	.26	.618	34
Almacenes Aduaneros mejoras	1.59	.783	34
Retiro de Mercancías costos	.26	.618	34
Retiro de Mercancías tiempos	1.09	.514	34
Retiro de Mercancías influencia DA	.91	.514	34
Retiro de Mercancías mejoras	1.59	.783	34

*Fuente: SPSS Statistic*

## CORRELACIONES

		Despacho Anticipado Agiliza	Despacho Anticipado menores costos	Despacho Anticipado facilita	Despacho Anticipado mojaras	Numeración DAM antes de llegada	Numeración DAM validación	Numeración DAM mejoras	Canales de Control necesarios	Canales de Control facilita	Canales de Control mejoras	Levante en 48 horas agiliza	Levante en 48 horas facilita	Levante en 48 horas mejoras	Almacenes Aduaneros infraestructura	Almacenes Aduaneros cobros	Almacenes Aduaneros mejoras	Retiro de Mercancías costos	Retiro de Mercancías tiempos	Retiro de Mercancías influencia DA	Retiro de Mercancías mejoras
Despacho Anticipado Agiliza	Correlación de Pearson	1	.266	1,000**	.107	1,000**	.266	.107	-.159	.266	.107	-.212	-.171	.266	-.076	1,000**	.107	1,000**	-.076	.266	.107
	Sig. (bilateral)		.128	0.000	.548	0.000	.128	.548	.370	.128	.548	.228	.333	.128	.671	0.000	.548	0.000	.671	.128	.548
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Despacho Anticipado menores costos	Correlación de Pearson	.266	1	.266	-.018	.266	1,000**	-.018	-.117	1,000**	-.018	.085	.069	1,000**	.259	.266	-.018	.266	.259	1,000**	-.018
	Sig. (bilateral)	.128		.128	.921	.128	0.000	.921	.512	0.000	.921	.633	.700	0.000	.139	.128	.921	.128	.139	0.000	.921
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Despacho Anticipado facilita	Correlación de Pearson	1,000**	.266	1	.107	1,000**	.266	.107	-.159	.266	.107	-.212	-.171	.266	-.076	1,000**	.107	1,000**	-.076	.266	.107
	Sig. (bilateral)	0.000	.128		.548	0.000	.128	.548	.370	.128	.548	.228	.333	.128	.671	0.000	.548	0.000	.671	.128	.548
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Despacho Anticipado mojaras	Correlación de Pearson	.107	-.018	.107	1	.107	-.018	1,000**	.195	-.018	1,000**	-.161	-.045	-.018	.319	.107	1,000**	.107	.319	-.018	1,000**
	Sig. (bilateral)	.548	.921	.548		.548	.921	0.000	.269	.921	0.000	.362	.800	.921	.066	.548	0.000	.548	.066	.921	0.000
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Numeración DAM antes de llegada	Correlación de Pearson	1,000**	.266	1,000**	.107	1	.266	.107	-.159	.266	.107	-.212	-.171	.266	-.076	1,000**	.107	1,000**	-.076	.266	.107
	Sig. (bilateral)	0.000	.128	0.000	.548		.128	.548	.370	.128	.548	.228	.333	.128	.671	0.000	.548	0.000	.671	.128	.548
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Numeración DAM validación	Correlación de Pearson	.266	1,000**	.266	-.018	.266	1	-.018	-.117	1,000**	-.018	.085	.069	1,000**	.259	.266	-.018	.266	.259	1,000**	-.018
	Sig. (bilateral)	.128	0.000	.128	.921	.128		.921	.512	0.000	.921	.633	.700	0.000	.139	.128	.921	.128	.139	0.000	.921
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34

	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Numeración DAM mejoras	Correlación de Pearson	.107	-.018	.107	1,000**	.107	-.018	1	.195	-.018	1,000**	-.161	-.045	-.018	.319	.107	1,000**	.107	.319	-.018	1,000**
	Sig. (bilateral)	.548	.921	.548	0.000	.548	.921	.269	.921	0.000	.362	.800	.921	.066	.548	0.000	.548	.066	.921	0.000	
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Canales de Control necesarios	Correlación de Pearson	-.159	-.117	-.159	.195	-.159	-.117	.195	1	-.117	.195	.201	.009	-.117	.117	-.159	.195	-.159	.117	-.117	.195
	Sig. (bilateral)	.370	.512	.370	.269	.370	.512	.269	.512	.269	.255	.960	.512	.512	.370	.269	.370	.512	.512	.269	
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Canales de Control facilita	Correlación de Pearson	.266	1,000**	.266	-.018	.266	1,000**	-.018	-.117	1	-.018	.085	.069	1,000**	.259	.266	-.018	.266	.259	1,000**	-.018
	Sig. (bilateral)	.128	0.000	.128	.921	.128	0.000	.921	.512	.921	.633	.700	0.000	.139	.128	.921	.128	.139	0.000	.921	
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Canales de Control mejoras	Correlación de Pearson	.107	-.018	.107	1,000**	.107	-.018	1,000**	.195	-.018	1	-.161	-.045	-.018	.319	.107	1,000**	.107	.319	-.018	1,000**
	Sig. (bilateral)	.548	.921	.548	0.000	.548	.921	0.000	.269	.921	.362	.800	.921	.066	.548	0.000	.548	.066	.921	0.000	
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Levante en 48 horas agiliza	Correlación de Pearson	-.212	.085	-.212	-.161	-.212	.085	-.161	.201	.085	-.161	1	.353*	.085	.076	-.212	-.161	-.212	.076	.085	-.161
	Sig. (bilateral)	.228	.633	.228	.362	.228	.633	.362	.255	.633	.362	.041	.633	.671	.228	.362	.228	.671	.633	.362	
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Levante en 48 horas facilita	Correlación de Pearson	-.171	.069	-.171	-.045	-.171	.069	-.045	.009	.069	-.045	.353*	1	.069	.417*	-.171	-.045	-.171	.417*	.069	-.045
	Sig. (bilateral)	.333	.700	.333	.800	.333	.700	.800	.960	.700	.800	.041	.700	.014	.333	.800	.333	.014	.700	.800	
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Levante en 48 horas mejoras	Correlación de Pearson	.266	1,000**	.266	-.018	.266	1,000**	-.018	-.117	1,000**	-.018	.085	.069	1	.259	.266	-.018	.266	.259	1,000**	-.018
	Sig. (bilateral)	.128	0.000	.128	.921	.128	0.000	.921	.512	0.000	.921	.633	.700	.139	.128	.921	.128	.139	0.000	.921	
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Almacenes Aduaneros infraestructura	Correlación de Pearson	-.076	.259	-.076	.319	-.076	.259	.319	.117	.259	.319	.076	.417*	.259	1	-.076	.319	-.076	1,000**	.259	.319
	Sig. (bilateral)	.671	.139	.671	.066	.671	.139	.066	.512	.139	.066	.671	.014	.139	.671	.066	.671	0.000	.139	.066	
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Almacenes Aduaneros cobros	Correlación de Pearson	1,000**	.266	1,000**	.107	1,000**	.266	.107	-.159	.266	.107	-.212	-.171	.266	-.076	1	.107	1,000**	-.076	.266	.107
	Sig. (bilateral)	0.000	.128	0.000	.548	0.000	.128	.548	.370	.128	.548	.228	.333	.128	.671	.548	0.000	.671	.128	.548	
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34

	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Almacenes Aduaneros mejoras	Correlación de Pearson	.107	-.018	.107	1,000**	.107	-.018	1,000**	.195	-.018	1,000**	-.161	-.045	-.018	.319	.107	1	.107	.319	-.018	1,000**
	Sig. (bilateral)	.548	.921	.548	0.000	.548	.921	0.000	.269	.921	0.000	.362	.800	.921	.066	.548		.548	.066	.921	0.000
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Retiro de Mercancías costos	Correlación de Pearson	1,000**	.266	1,000**	.107	1,000**	.266	.107	-.159	.266	.107	-.212	-.171	.266	-.076	1,000**	.107	1	-.076	.266	.107
	Sig. (bilateral)	0.000	.128	0.000	.548	0.000	.128	.548	.370	.128	.548	.228	.333	.128	.671	0.000	.548		.671	.128	.548
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Retiro de Mercancías tiempos	Correlación de Pearson	-.076	.259	-.076	.319	-.076	.259	.319	.117	.259	.319	.076	.417*	.259	1,000**	-.076	.319	-.076	1	.259	.319
	Sig. (bilateral)	.671	.139	.671	.066	.671	.139	.066	.512	.139	.066	.671	.014	.139	0.000	.671	.066	.671		.139	.066
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Retiro de Mercancías influencia DA	Correlación de Pearson	.266	1,000**	.266	-.018	.266	1,000**	-.018	-.117	1,000**	-.018	.085	.069	1,000**	.259	.266	-.018	.266	.259	1	-.018
	Sig. (bilateral)	.128	0.000	.128	.921	.128	0.000	.921	.512	0.000	.921	.633	.700	0.000	.139	.128	.921	.128	.139		.921
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Retiro de Mercancías mejoras	Correlación de Pearson	.107	-.018	.107	1,000**	.107	-.018	1,000**	.195	-.018	1,000**	-.161	-.045	-.018	.319	.107	1,000**	.107	.319	-.018	1
	Sig. (bilateral)	.548	.921	.548	0.000	.548	.921	0.000	.269	.921	0.000	.362	.800	.921	.066	.548	0.000	.548	.066	.921	
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34

\*\* . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

\* . La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas).

*Fuente SPSS Statistics*

Estadísticas de escala			
Media	Varianza	Desviación estándar	N de elementos
16.82	42.877	6.548	20

*Fuente SPSS Statisti*

### **1.6.5. Validez y confiabilidad**

Todo instrumento de recolección de datos debe resumir dos requisitos esenciales: validez y confiabilidad. Con la validez se determina la revisión de la presentación del contenido, el contraste de los indicadores con los ítems (preguntas) que miden las variables correspondientes. Se estima la validez como el hecho de que una prueba sea de tal manera concebida, elaborada y aplicada y que mida lo que se propone medir.

Los instrumentos presentados en el presente proyecto fueron validados por tres profesores en Negocios Internacionales los cuales pasamos a detallar:

1. Mgtr. Luis Alberto Calderón Coello.
2. Mgtr. José Ignacio Andrades Sosa.
3. Dr. Manuel Alberto Mori Paredes.

## **II. DESARROLLO**

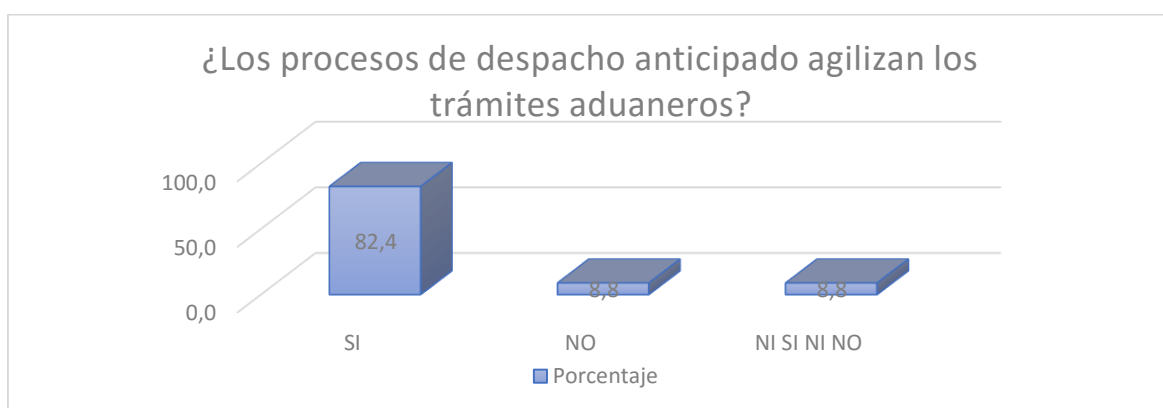


## 2.1. DESCRICION DE RESULTADOS

### Tablas de frecuencia

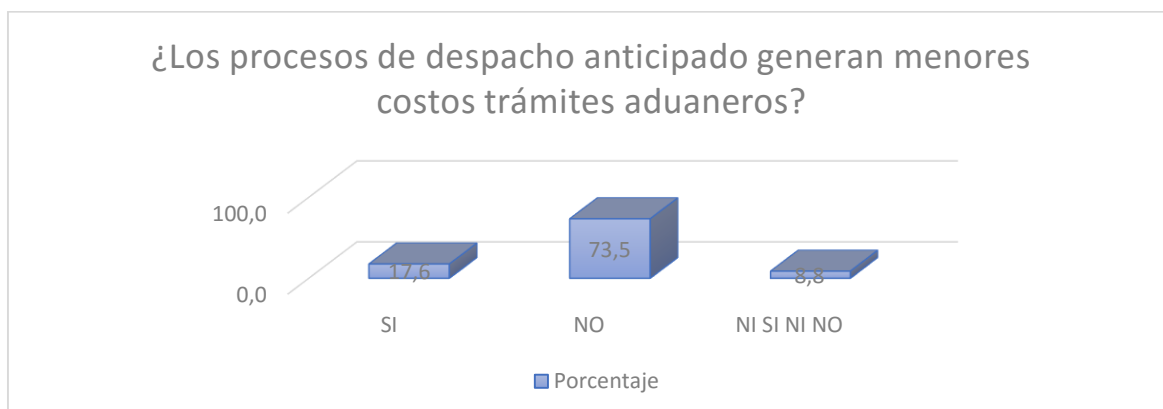
¿Los procesos de despacho anticipado agilizan los trámites aduaneros?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	28	82.4	82.4	82.4
	NO	3	8.8	8.8	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



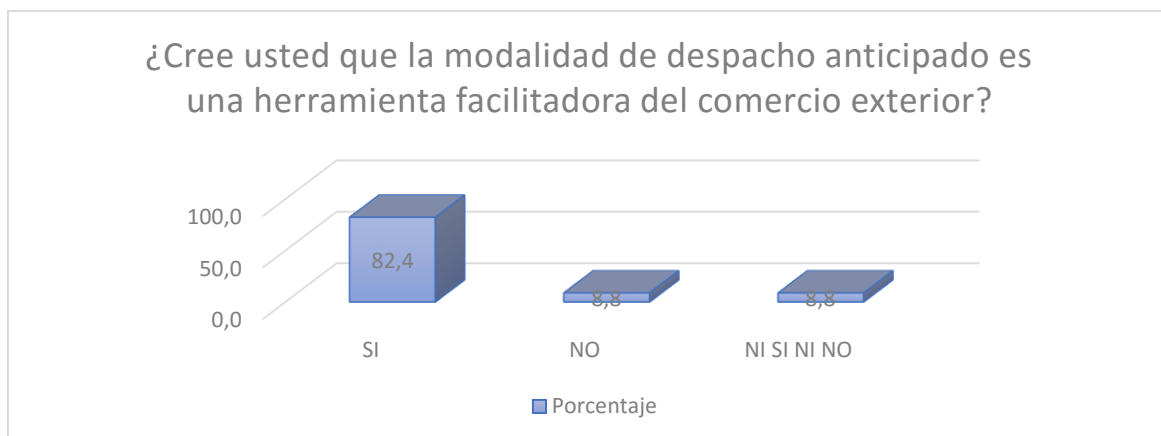
¿Los procesos de despacho anticipado generan menores costos trámites aduaneros?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	25	73.5	73.5	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



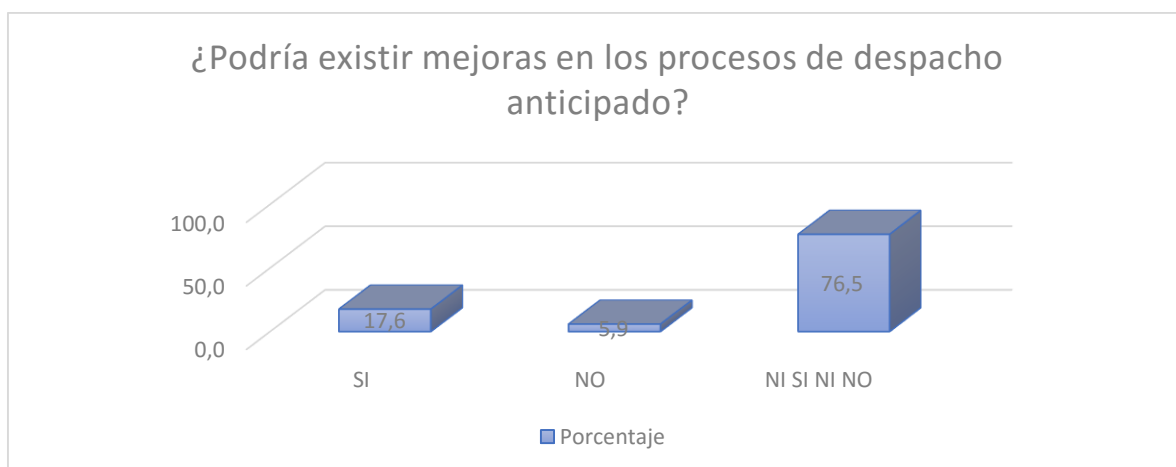
**¿Cree usted que la modalidad de despacho anticipado es una herramienta facilitadora del comercio exterior?**

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	28	82.4	82.4	82.4
	NO	3	8.8	8.8	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



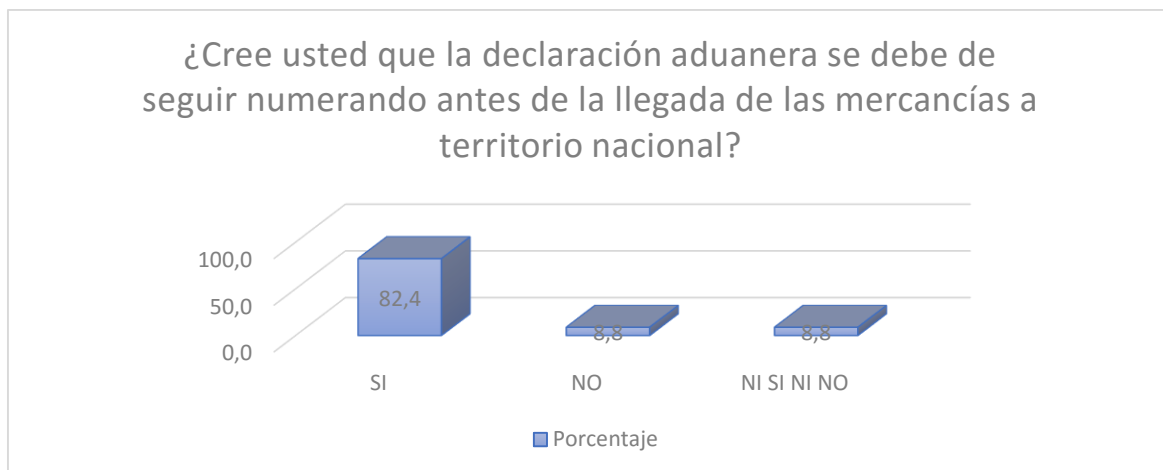
**¿Podría existir mejoras en los procesos de despacho anticipado?**

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	2	5.9	5.9	23.5
	NI SI NI NO	26	76.5	76.5	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



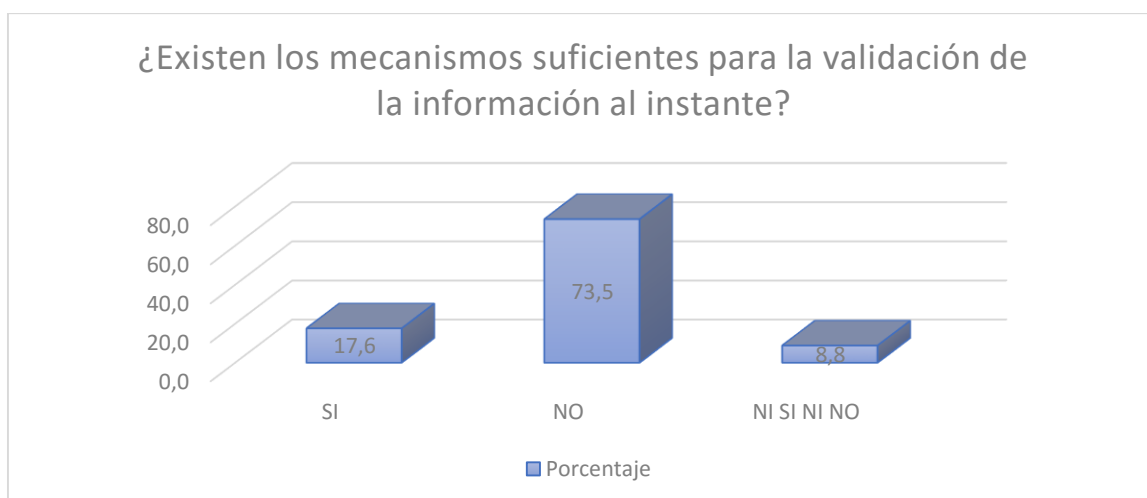
¿Cree usted que la declaración aduanera se debe de seguir numerando antes de la llegada de las mercancías a territorio nacional?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	28	82.4	82.4	82.4
	NO	3	8.8	8.8	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



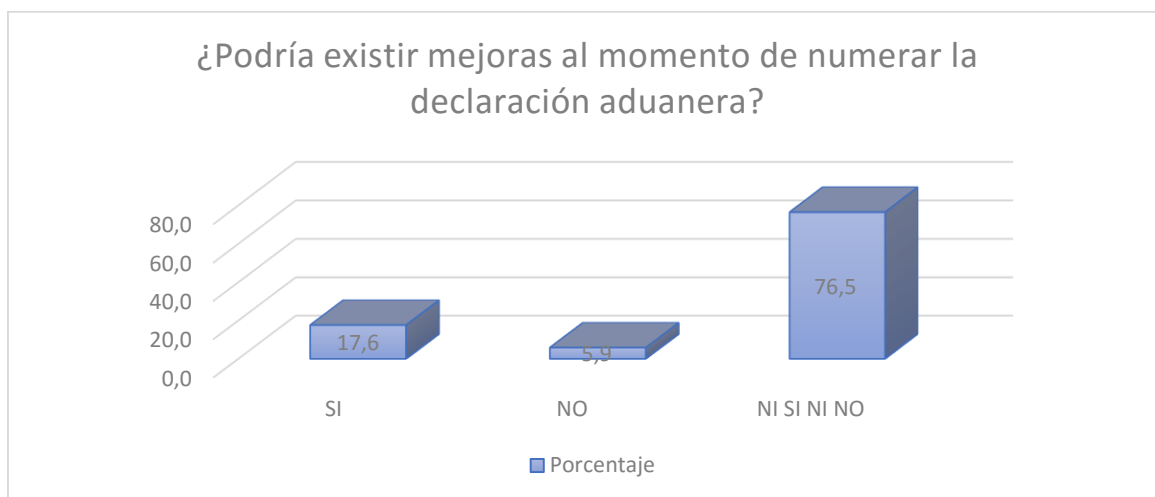
¿Existen los mecanismos suficientes para la validación de la información al instante?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	25	73.5	73.5	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



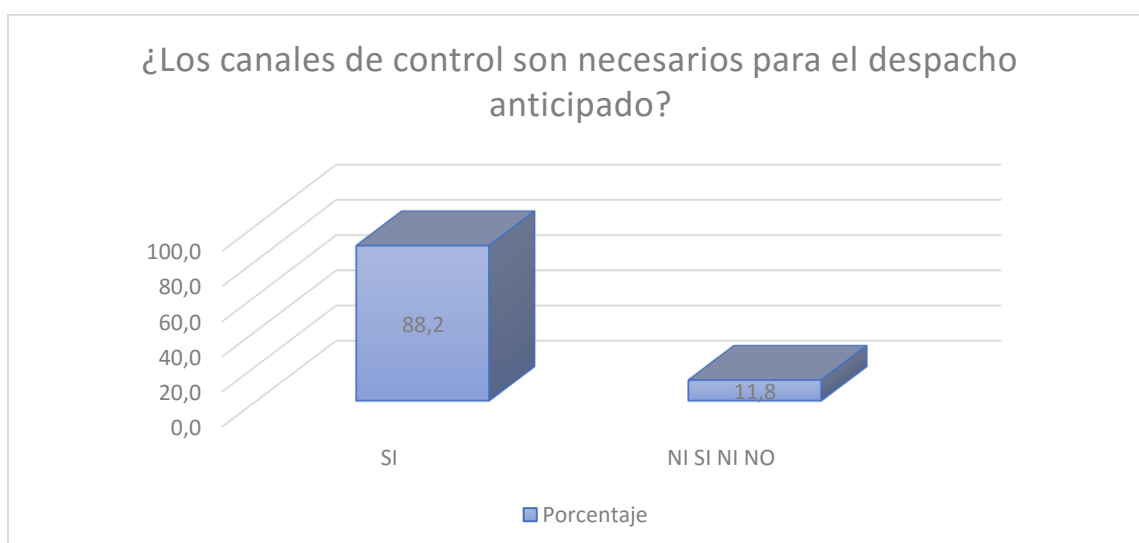
¿Podría existir mejoras al momento de numerar la declaración aduanera?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	2	5.9	5.9	23.5
	NI SI NI NO	26	76.5	76.5	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



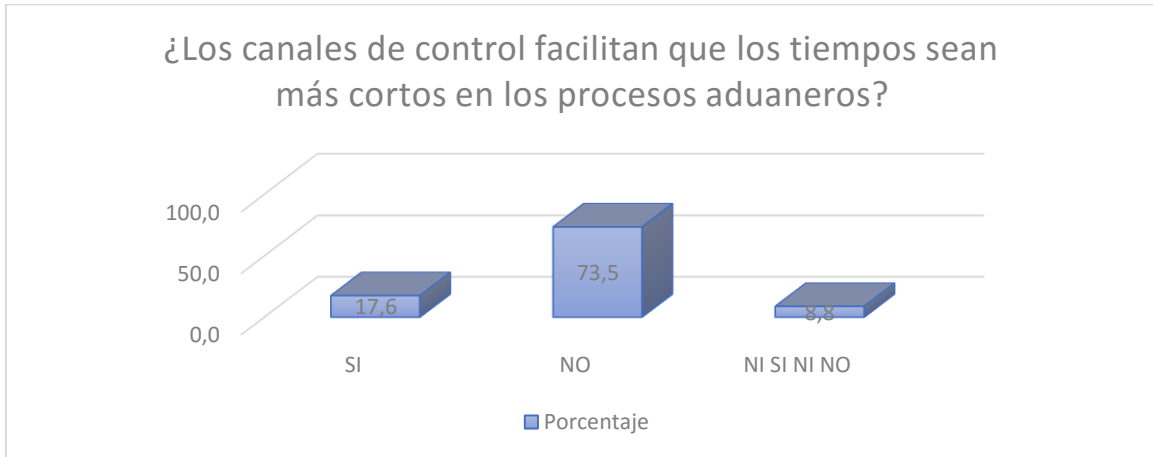
¿Los canales de control son necesarios para el despacho anticipado?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	30	88.2	88.2	88.2
	NI SI NI NO	4	11.8	11.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



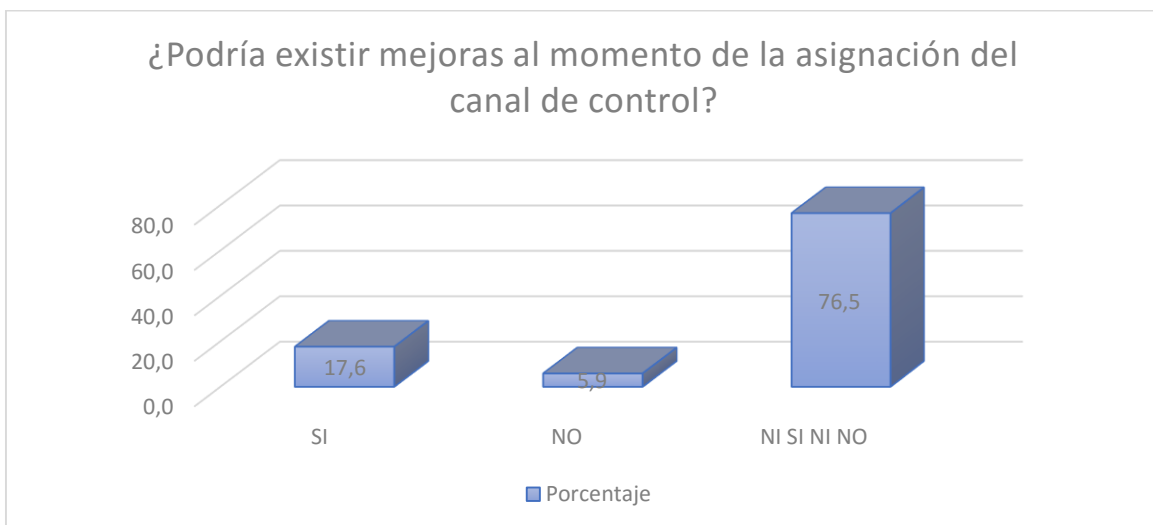
¿Los canales de control facilitan que los tiempos sean más cortos en los procesos aduaneros?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	25	73.5	73.5	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



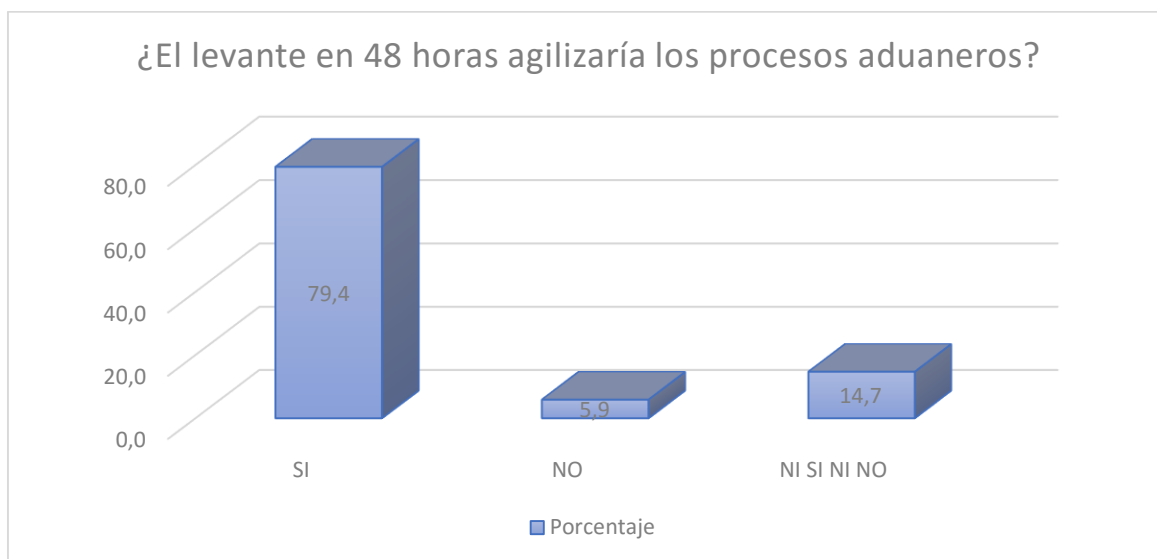
¿Podría existir mejoras al momento de la asignación del canal de control?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	2	5.9	5.9	23.5
	NI SI NI NO	26	76.5	76.5	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



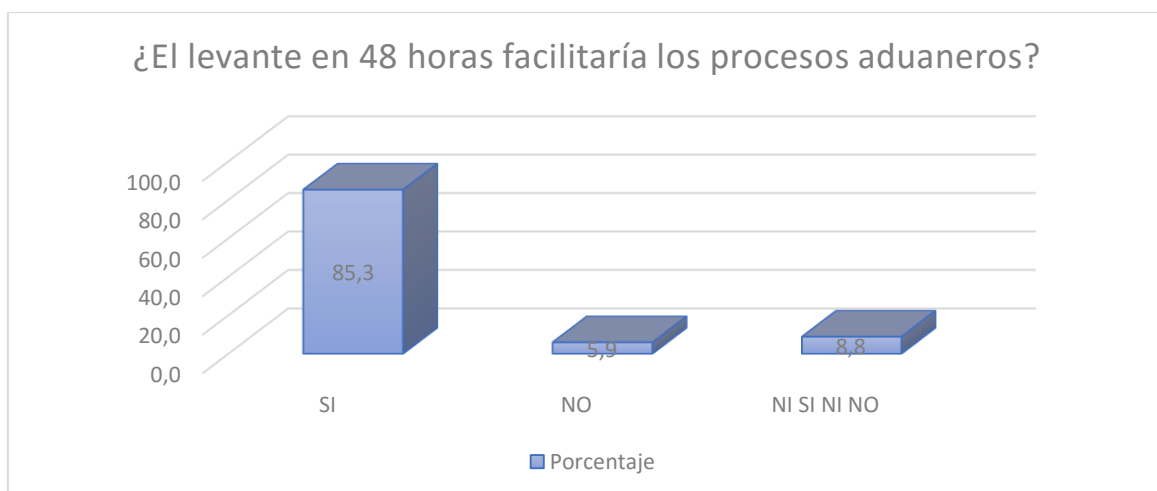
¿El levante en 48 horas agilizaría los procesos aduaneros?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	27	79.4	79.4	79.4
	NO	2	5.9	5.9	85.3
	NI SI NI NO	5	14.7	14.7	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



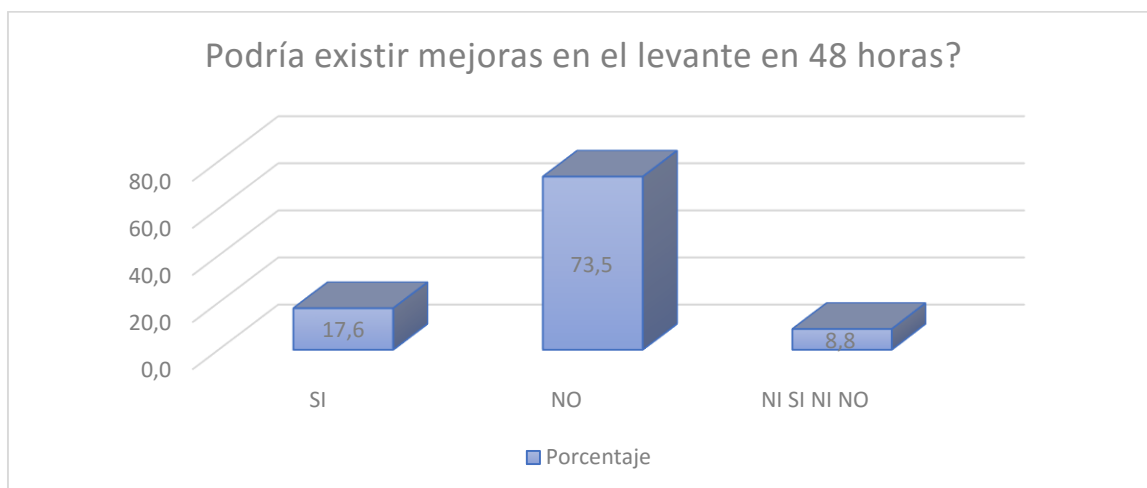
¿El levante en 48 horas facilitaría los procesos aduaneros?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	29	85.3	85.3	85.3
	NO	2	5.9	5.9	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



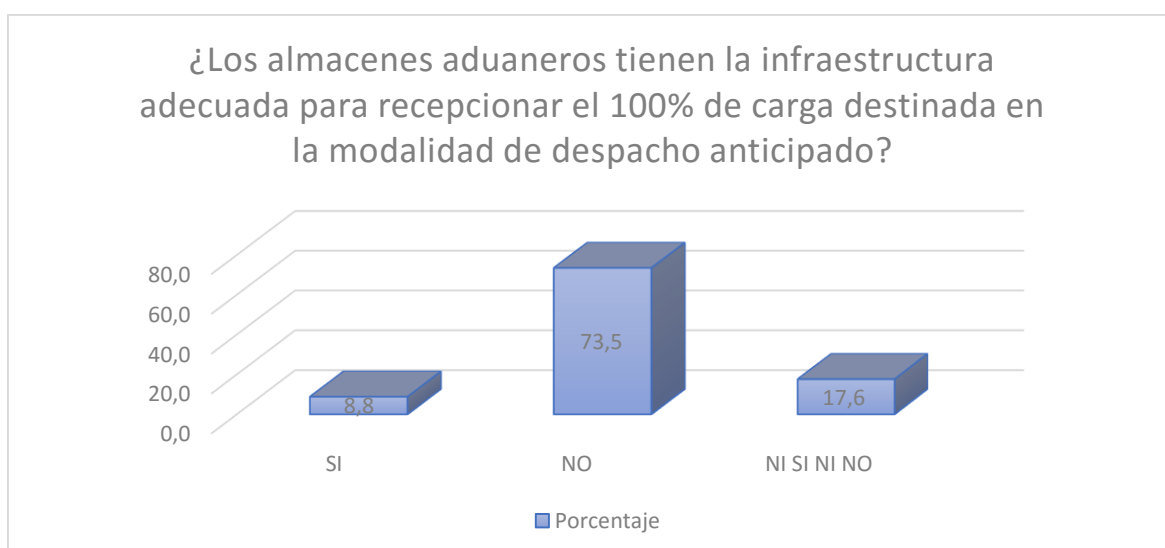
¿Podría existir mejoras en el levante en 48 horas?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	25	73.5	73.5	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



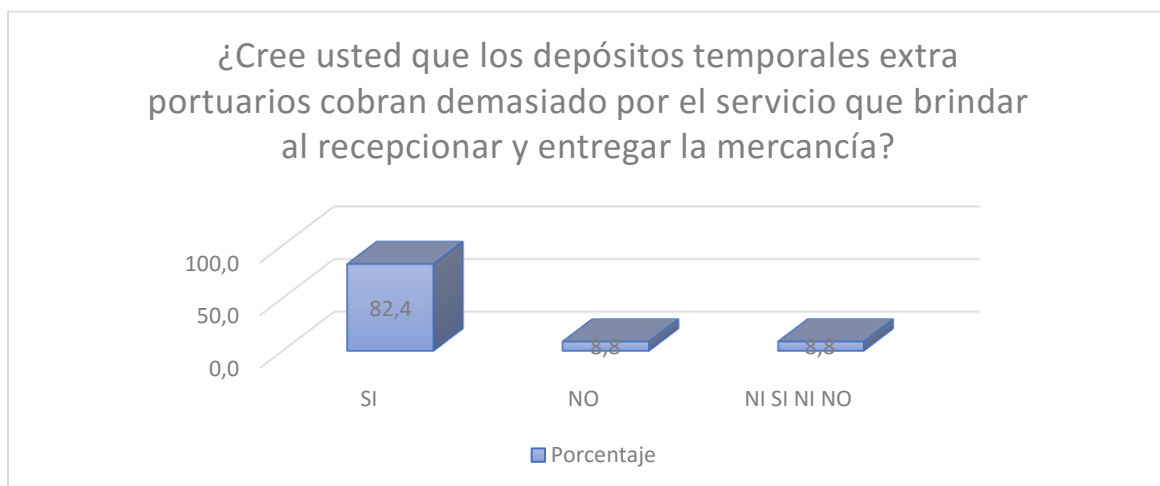
¿Los almacenes aduaneros tienen la infraestructura adecuada para recepcionar el 100% de carga destinada en la modalidad de despacho anticipado?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	3	8.8	8.8	8.8
	NO	25	73.5	73.5	82.4
	NI SI NI NO	6	17.6	17.6	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



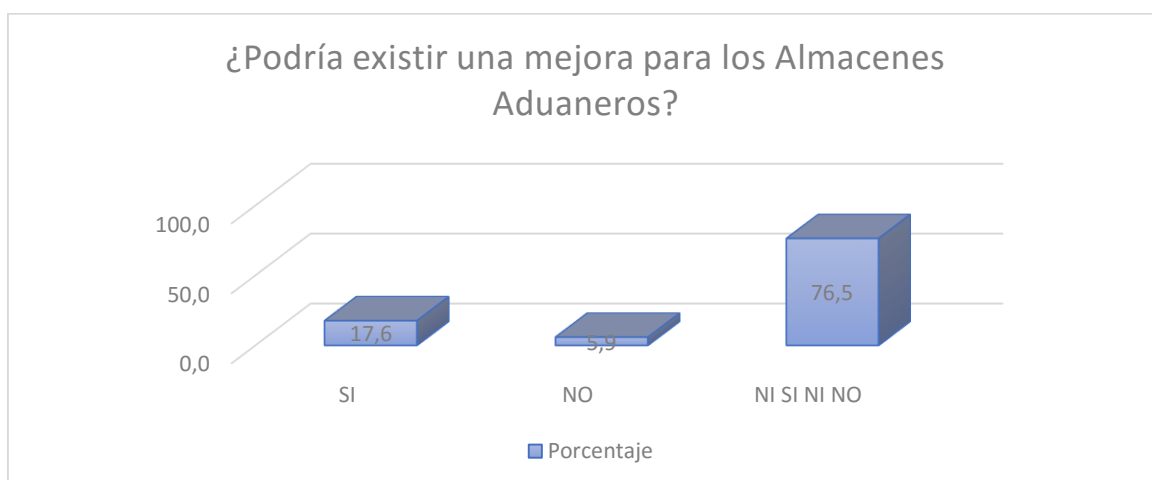
**¿Cree usted que los depósitos temporales extra portuarios cobran demasiado por el servicio que brindar al recepcionar y entregar la mercancía?**

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	28	82.4	82.4	82.4
	NO	3	8.8	8.8	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



**¿Podría existir una mejora para los Almacenes Aduaneros?**

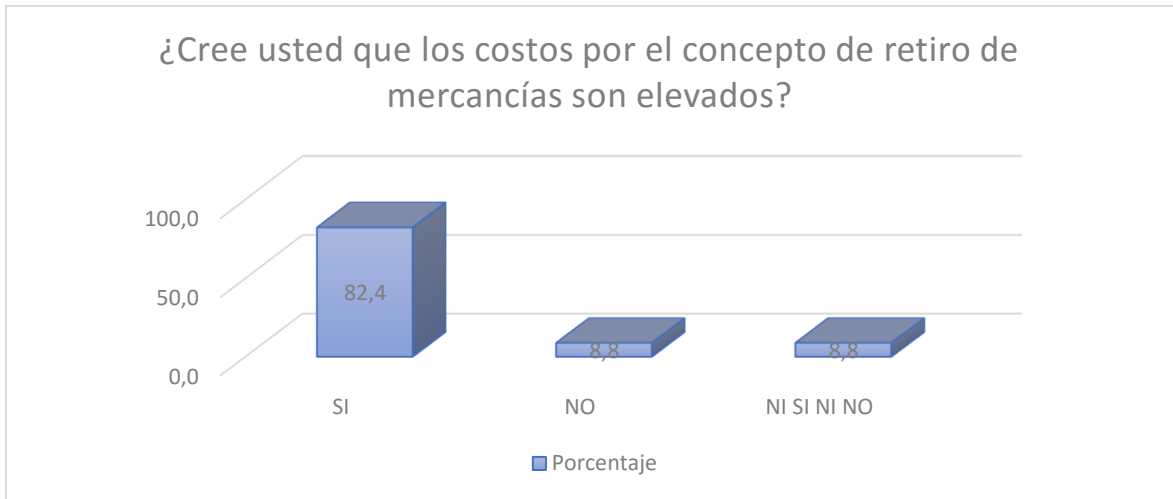
	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	2	5.9	5.9	23.5
	NI SI NI NO	26	76.5	76.5	100.0
	Total	34	100.0	100.0	





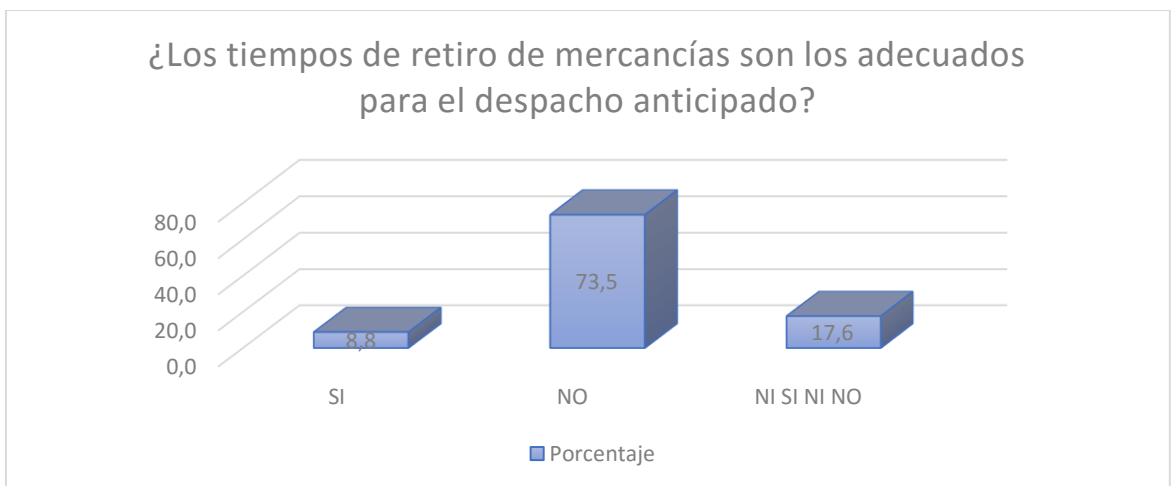
¿Cree usted que los costos por el concepto de retiro de mercancías son elevados?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	28	82.4	82.4	82.4
	NO	3	8.8	8.8	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



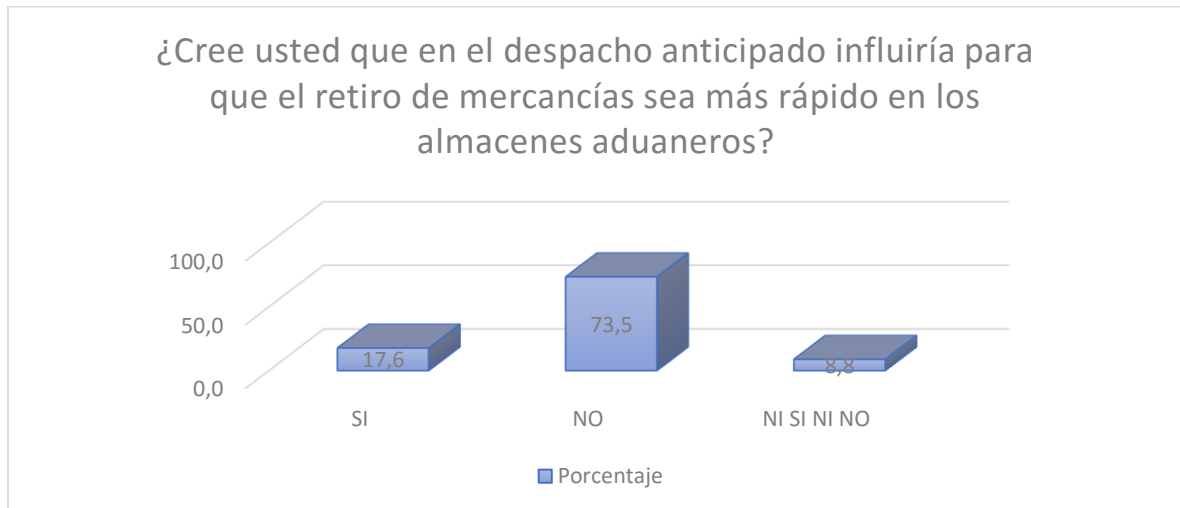
¿Los tiempos de retiro de mercancías son los adecuados para el despacho anticipado?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	3	8.8	8.8	8.8
	NO	25	73.5	73.5	82.4
	NI SI NI NO	6	17.6	17.6	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



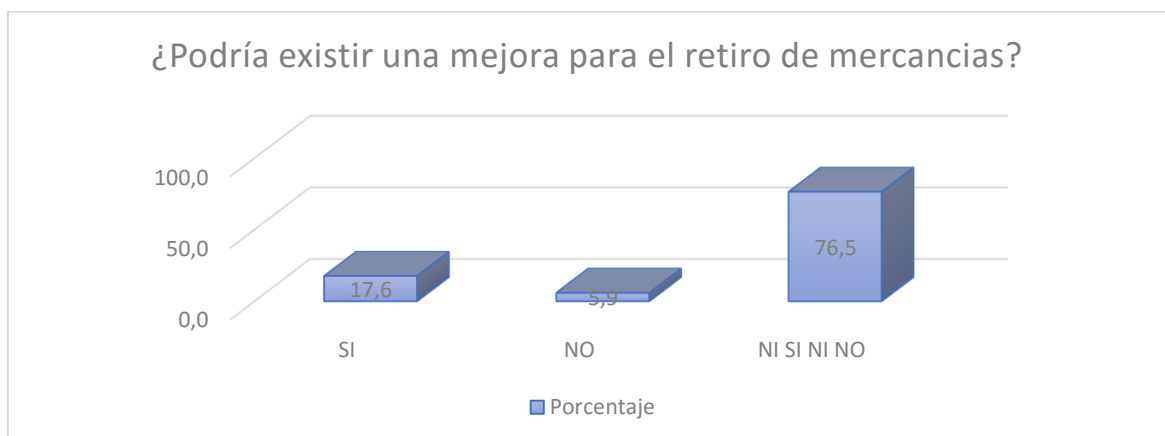
¿Cree usted que en el despacho anticipado influiría para que el retiro de mercancías sea más rápido en los almacenes aduaneros?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	25	73.5	73.5	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



¿Podría existir una mejora para el retiro de mercancías?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>VALIDO</b>	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	2	5.9	5.9	23.5
	NI SI NI NO	26	76.5	76.5	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



## 2.2. Discusión

### 2.2.1. Discusión con las teorías

En el presente trabajo de investigación quedó demostrado (por el resultado de las encuestas) que el despacho anticipado facilita el comercio exterior ya que es una herramienta brindada por la autoridad aduanera para agilizar los trámites aduaneros vigentes en la actualidad, esto se evidencia por los aspectos siguientes:

- Se observa: En la tabla 1 pagina 22 y tabla 3 de los anexos, observamos que las modalidades de despacho más utilizadas a nivel nacional en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao es el despacho anticipado y el despacho diferido los cuales representan el 30% y el 69% respectivamente, haciendo una comparación con los tiempos de cada proceso operativo el despacho anticipado como mínimo de tiempo para la tramitación del régimen aduanero y retiro de la carga toma 2.42 días aproximados, mientras el despacho diferido toma como tiempo mínimo para el retiro de la carga unos 8.82 días, evidenciando que el despacho anticipado se realiza en menor tiempo.
- Se tiene en la tabla 4, 5, 6 de los anexos adjuntos, referido a los procesos para el retiro de la mercancía desde su llegada al territorio aduanero nacional y posterior retiro de los depósitos aduaneros asignados, demandan para la modalidad de despacho anticipado el tiempo de 5.69 días promedio como mínimo incluido todo tramite, en cambio en la modalidad de despacho diferido toma un tiempo mínimo de 12.36 días, ratificando de esta manera que el mejor proceso aduanero para minimizar tiempos en los trámites aduaneros es el despacho anticipado.

En concordancia con las teorías:

a) **La numeración de la Declaración Aduanera de Mercancías:** debe de realizarse como siempre antes de la llegada de la carga a territorio nacional aduanero, en base a lo indicado se gana más tiempo para el retiro de las mercancías apenas ingresen a los depósitos aduaneros extra portuarios, este proceso va de la mano con el protocolo aduanero destinado para entregar la carga en 48 horas al dueño o consignatario; si hacemos una comparación entre el levante en 48 horas y el despacho anticipado podemos indicar que para ambos casos el proceso minimiza tiempos, pero si genera mayores gastos el despacho en 48 horas que en el despacho anticipado, dado que se utiliza una garantía bancaria dependiendo del tipo de Importador frecuente.

**b) Los canales de control:** sirven como herramientas adecuadas para poder fiscalizar de una manera correcta las cargas provenientes del exterior, el canal verde es generalmente asignado a los importadores frecuentes que no tienen incidencia tributaria, el canal naranja es el medio que permite a la autoridad aduanera revisar los documentos antes o posterior a la llegada de la carga, el canal rojo es utilizado por la autoridad aduanera para revisar físicamente las mercancías que pudieran ingresar al país sin contar con los requisitos necesarios para su uso o consumo, generalmente el canal rojo es asignado para mercancías restringidas o para los importadores que no son frecuentes.

**c) Los almacenes aduaneros:** son los recintos autorizados por aduanas para recepcionar las cargas provenientes del exterior para su posterior revisión y autorización de ingreso, este proceso es simultaneo con el retiro de las mercancías, ya que son costos logísticos que se generan a causa de los problemas que puedan surgir durante los trámites aduaneros de Importación, lo cual nos permite concluir que en nuestro país existen problemas para supervisar los importes que pueden cobrar los almacenes aduaneros para el retiro de la carga, con el estudio realizado se ha llegado a ratificar lo planteado por MINCETUR, en lo referente a los cobros.

Según El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios realiza el siguiente análisis de la problemática de los almacenes aduaneros con el retiro de carga.

La falta de coordinación entre las autoridades portuarias y aduaneras es un tema crítico y el más importante por mejorar o revisar y se refiere a la baja o nula coordinación institucional entre Aduanas y la Autoridad Portuaria. Buena parte de esa falta de coordinación es derivada de la falta de compatibilidad entre la normativa vigente de ambos sectores, muy particularmente en lo que se refiere, primero, a la definición de zona portuaria y territorio aduanero primario, y, segundo, a la superposición de responsabilidades y autoridad en los controles y seguridad del puerto. Resolver esa falta de compatibilidad normativa es esencial para armonizar una estrategia viable al problema actual: espacios físicos portuarios, rol de los depósitos temporales extra-portuarios, medidas de seguridad y protección de las cargas y comercio seguro (pág. 97).

**Esto ha permitido afirmar que las normativas aplicadas para los almacenes aduaneros, con las normativas que rigen para la autoridad aduanera no son las mismas y esto provoca que se generen más costos logísticos a los procesos aduaneros.**

d) **Las Agencias de Aduanas:** son los encargados solidarios de realizar todo trámite aduanero vigente y regulado por la autoridad aduanera por encargo del dueño o consignatario de la carga proveniente del exterior, los costos a cobrar por los servicios brindados no son regulados por ninguna autoridad a nivel nacional, esto quiere decir, que los cobros pueden ser excesivos como también mínimos dependiendo del cliente a atender.

e) **Las Agencias Marítimas y las Líneas Navieras:** son las encargadas de realizar los trámites y transportación de la carga de un punto designado por el consignante al punto acordado por el consignatario, quiere decir que estos dos agentes logísticos llegan a ser el intermediario indirecto entre el vendedor extranjero y el comprador nacional para transportar la carga.

A nivel nacional El Agente Marítimo sirve como representante en el país de las Líneas Navieras internacionales que transportan la carga, es por ello que las Agencias Marítimas en el Perú brindan un servicio a las Líneas Navieras Internacionales para ser su representante en el país y recepcionar la mercancías por su encargo, esto genera que las Líneas Navieras tengan que pagar por el servicio de recepción de las cargas a los Agentes Marítimos por ser su representante en el país ya que las Líneas Navieras cobran un Flete al vendedor o comprador según corresponda el contrato de compra venta internacional.

### **2.2.2. Discusión con los antecedentes**

Valeriano (2014) en la tesis: Optimización del procedimiento de Importación y Operacional de hilo crudo para textil Meka S.A. DE C.V, propone como objetivo el de modernizar los sistemas de integración aduanera dando paso a la mejora de infraestructura, tecnología de punta para así llegar a competir con las grandes potencias del comercio internacional, darle frente a la informalidad luchando contra el comercio informal, esto se puede lograr creando mejores procesos fiscalizadores, mejorar la calidad del servicio y capacitación constante entre sus operadores, por lo expuesto en el objetivo planteado concordamos con los resultados alcanzados en la presente tesis ya que el despacho anticipado es una herramienta para modernizar los trámites aduaneros a nivel

internacional, permitiendo que los procesos sean más rápidos, y las empresas que brindan el servicio logísticos tengan la obligación de modernizar los sistemas.

Galicia, (2013) en la tesis: La importancia del despacho aduanero en el comercio exterior de México, propone como objetivo profundizar mediante un análisis técnico y operacional la verdadera relevancia de la Importación aduanera de productos en el país de México y con esto obtener lo siguiente: una mejor apertura comercial en todo los procesos operativos, dar un marco jurídico idóneo para las Importaciones, mejorar los procesos aduaneros, formar un proceso aduanero de Importación para el Consumo fácil y con controles claros para el entendimiento de los usuarios, por lo expuesto en el objetivo planteado concordamos con los resultados alcanzados en la presente tesis que señala al despacho anticipado como un regulador para los controles aduaneros y genera mejor apertura a los productos que pudieran ingresar al territorio aduanero peruano.

Arguedas (2011) en la tesis: La figura del agente de aduanas en el ordenamiento jurídico Costarricense, sus actuaciones, responsabilidades actuales y retos futuros, propone como objetivo general la importancia que tiene el agente de aduanas dentro de los procesos aduaneros, ya que es un operador dentro de la cadena jurídica, normativa y operacional generando así que prácticamente sea un asesor legal más que un tramitador, por lo expuesto en el objetivo planteado no concordamos con los resultados alcanzados en la presente tesis ya que el agente de aduanas no es el especialista que puede agilizar los trámites aduaneros a nivel nacional del despacho anticipado sino es un pleno tramitador que participa activamente en los procesos aduaneros que se pueden dar a nivel nacional como internacional (OMA) Organización Mundial de Aduanas.

Falla (2017) en la tesis: Despacho Anticipado y costos logísticos de las empresas Importadoras en la Aduana Marítima del Callao, propone como objetivo general determinar la relación que existe entre el despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao, por lo expuesto en el objetivo planteado concordamos con los resultados alcanzados en la presente tesis debido a que está dentro de nuestro análisis propuesto pero no visualiza al despacho anticipado como una mejora significativa a los costos logísticos, los cuales son importantes en la cadena logística, dicho esto nuestro análisis no solo busca determinar que el despacho anticipado es un proceso óptimo aduanero que minimiza los costos a incurrir para la entrega de la carga final al dueño o consignatario.

Aguirre, Chávez, Paredes, Serrepe, (2016) en la tesis: Análisis del Acuerdo de Nivel de Servicio en los Procesos de Importación bajo la modalidad de Despacho Anticipado: Caso Ransa Comercial S.A, propone como objetivo general idear un plan de actividades que genere la satisfacción del cliente al momento de solicitar los servicios de la empresa Ransa manteniendo un buen servicio a menos costo, por lo expuesto en el objetivo planteado concordamos con los resultados alcanzados en la presente tesis ya que es potestad del Agente Aduanas brindarle una buena asesoría a su cliente en este caso el dueño o consignatario de la carga, cabe precisar que la Agencia Ransa toma el modelo del despacho anticipado como una herramienta de facilitación al comercio exterior.

Avalos (2017) en la tesis Estudio del mecanismo de despacho Levante en 48 horas en Aduanas de Perú y su impacto en el sector importador, 2010 - 2014, propone como objetivo general la selección de reportes aduaneros que brindaran la información necesaria de los usuarios importadores y que el levante autorizado es una herramienta adecuada para facilitar los trámites aduaneros, por lo expuesto en el objetivo planteado no concordamos con los resultados alcanzados en la presente tesis debido a que el levante en 48 horas si agiliza los trámites aduaneros pero no minimiza los costos en los que se puede incurrir para realizar los trámites aduaneros ya que para poder acogerse a la presente modalidad de despacho aduanero se necesita obligatoriamente garantizar los derechos de aduana mediante una carta de garantía bancaria, dicha carta genera costos y primas lo cual aumenta el costo de Importación.

### **III. CONCLUSION Y RECOMENDACIONES**



### **3.1. Conclusión**

En nuestro trabajo de investigación el cual pretende confirmar si el despacho anticipado reduce tiempos y costos en los procesos logísticos aduaneros llegamos a la conclusión que no existe la necesidad de modificar los procesos aduaneros vigentes para la Importación de las mercancías en la modalidad de despacho anticipado, sino que hay que mejorar los servicios logísticos que se puedan brindar al momento de recepcionar la carga proveniente del exterior por parte de las Líneas Navieras, Agentes Marítimos y Almacenes Aduaneros respectivamente, esto nos lleva a realizar un análisis completo para deducir cual ha sido exactamente el problema, esto quiere decir que los tiempos están siendo los correctos pero los costos no van con la mejora del proceso.

Si la autoridad aduanera nacional y la autoridad portuaria nacional trabajaran de forma conjunta para brindar un buen servicio a las personas jurídicas con negocio que deseen importar mercancías provenientes del exterior, se tendría como resultado que la modalidad de despacho anticipado podría centrarse e impulsarse con mayor frecuencia en los depósitos temporales portuarios, esto quiere decir, que las cargas sean entregadas apenas ingresen a territorio nacional pagando solo por la recepción y manipuleo de la carga en zona primaria, quedaría como segundo plano los depósitos temporales extra portuario para las mercancías que por su naturaleza o necesidad requieran ser acondicionadas, para tal fin la autoridad portuaria nacional tendría que realizar las coordinaciones con el gobierno central y solicitar a los concesionarios de los puertos a nivel Callao (DPWORLD y APM TERMINALS) que realicen ampliaciones a sus infraestructuras almacenarías, debemos de tener en cuenta que los costos logísticos son muy elevados a nivel nacional porque no hay un control adecuado a los gastos que se deben de incurrir para el retiro de las mercancías, es por ello que tenemos gastos de vistos buenos innecesarios que no deben de ser cobrados porque los Agentes Marítimos brindan un servicio a las Líneas Navieras y por ende los que deberían de pagar el servicio tendrían que ser las Líneas Navieras porque ellos son los beneficiados, pero en el Perú tiende a ser lo contrario los perjudicados son los Importadores ya que pagan tanto para la entrega de los documentos B/L y los gastos que realizan los Agentes Marítimos para realizar los trámites de recepción de la carga..

### **3.2. Recomendaciones**

Recomendamos que las Líneas Navieras asuman sus gastos operacionales dentro de la cadena logística ya que los Agentes Marítimos son los encargados de recepcionar la carga dado que tienen un encargo por parte de la Línea Naviera de ser su representante en el país de destino, el flete pagado por el vendedor o comprador de la carga debe de incluir los gastos operacionales en destino, esto llevaría a anular el visto bueno al conocimiento de embarque (documento legal que acredita la llegada de la carga) y el receptor de la carga en destino pueda apenas llegue a territorio aduanero la mercancía realizar los trámites correspondientes al retiro de la carga sin esperar que estos lleguen e ingresen a un deposito temporal extra portuario, las zonas primarias o los depósitos temporales portuarios deben de ser el operador logístico que más intervenga en la cadena.

#### **IV. REFERENCIAS**

Aguirre, J. Chávez, F. Paredes, M. Serrepe, I. (2016) Análisis del Acuerdo de Nivel de Servicio en los Procesos de Importación bajo la modalidad de Despacho Anticipado: Caso Ransa Comercial S.A. (para optar el grado de licenciatura en Negocios Internacionales, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas). Recupera de: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/614038/Chavez%20CF.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Apm Inland Service. (2018). Tarifario para poder detallar los costos de retiro de mercancías Recuperado de:

<http://www.alconsa.com.pe/tarifas.aspx>

Apm Terminals Callao. (Vigente a partir del 02 de mayo de 2018). Tarifario V 6.5 para poder detallar los costos de retiro de mercancías Recuperado de: [http://www.apmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/TARIFARIO%20V%206.5%20\(VIGENTE%20A%20PARTIR%20DEL%2002-05-2018\).pdf](http://www.apmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/TARIFARIO%20V%206.5%20(VIGENTE%20A%20PARTIR%20DEL%2002-05-2018).pdf)

Arguedas, M. (2017) La figura del agente de aduanas en el ordenamiento jurídico costarricense, sus actuaciones, responsabilidades actuales y retos futuros, (para optar el grado de Licenciado en Derecho, Universidad de Costa Rica). Recuperado de: <http://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2017/06/La-figura-del-agente-de-aduanas-en-el-ordenamiento-juridico-costarricense.pdf>

Asociación Peruana de Agencias Navieras. (2005). Estudio de los Costos y Sobrecostos Portuarios del Puerto del Callao. Recuperado de: <http://www.apam-peru.com/documentacion/BIBLIOTECA/costosysobrecostos.pdf>

Avalos, L. (2017) Estudio del mecanismo de despacho Levante en 48 horas en Aduanas de Perú y su impacto en el sector importador, 2010 - 2014. (Para optar el grado de Grado Académico de Magíster en Ingeniería Industrial, Universidad Nacional Mayor de San Marcos). Recupera de: [http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/cybertesis/6597/Avalos\\_il.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/cybertesis/6597/Avalos_il.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Baique, H. (2016) Liderazgo directivo de instituciones educativas secundarias de Chiclayo y el desempeño docente. (Para optar el grado de Doctor en educación, Universidad Cesar Vallejo). Recuperado de: [http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/2223/baique\\_ch.pdf?sequence=1](http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/2223/baique_ch.pdf?sequence=1)

Boletín Despacho anticipado – 2017. (2017). *Ministerio de Economía y Finanzas*. Recuperado de:

[https://www.mef.gob.pe/defensoria/boletines/LXII\\_dcho\\_aduanero\\_2017.pdf](https://www.mef.gob.pe/defensoria/boletines/LXII_dcho_aduanero_2017.pdf)

Espino, C. (2017) Exportación de aceituna botija en conserva al mercado alemán en el periodo 2011 – 2016. (Para optar el grado de licenciada en Negocios Internacionales, Universidad Cesar Vallejo). Recuperado de:

<http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/12939/Espino%20TCG.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Decreto Legislativo 1053 y sus modificaciones. (27 de junio de 2008). Ley General de Aduanas. *Darío Oficial El Peruano*.

Decreto Supremo No. 010-2009-EF y sus modificaciones. (16 de enero de 2009). Reglamento de la Ley General de Aduanas. *Darío Oficial El Peruano*.

Dp World. (2017). Tarifario para poder detallar los costos de retiro de mercancías Recuperado de:

<https://www.dpworldcallao.com.pe/uploads/tarifario/tarifarios-2017-compressed.pdf>

Escuela de Organización Industrial (2012) Logística Internacional Recuperado de:

[http://api.eoi.es/api\\_v1\\_dev.php/fedora/asset/eoi:75375/componente75373.pdf](http://api.eoi.es/api_v1_dev.php/fedora/asset/eoi:75375/componente75373.pdf)

Estudio de los Costos y Sobrecostos Portuarios del Puerto del Callao. (Enero 2005). APAM- PERU. Recuperado de <http://www.apam-peru.com/documentacion/BIBLIOTECA/costosysobrecostos.pdf>

Falla, K. (2017) Despacho Anticipado y Costos Logísticos de las empresas Importadoras en la Aduana Marítima del Callao. (Para optar el grado de Negocios Internacionales, Universidad Cesar Vallejo). Recuperado de:

[http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/1987/Torre\\_PRJ.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/1987/Torre_PRJ.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Galicia, C. (2013) La importancia del despacho aduanero en el comercio exterior de México. (Para optar el grado de Licenciado en Relaciones Internacionales, Universidad Autónoma del estado de México Recuperado de:

<http://132.248.9.195/ptd2013/diciembre/0706959/0706959.pdf>

García, Iris (2017) Control aduanero y régimen sancionador en las exportaciones de El Perú. (Tesis doctoral, Universidad de Granada). Recupera de: <https://hera.ugr.es/tesisugr/26759020.pdf>

Inversiones. Marítimas Universales Perú S.A. (2018). Tarifario para poder detallar los costos de retiro de mercancías Recuperado de: [http://www.imupesa.com.pe/index.php?option=com\\_content&task=view&id=118&Itemid=158](http://www.imupesa.com.pe/index.php?option=com_content&task=view&id=118&Itemid=158)

Logística Integral Callao S.A. (2018). Tarifario para poder detallar los costos de retiro de mercancías. Recuperado de:

<http://www.licsa.com.pe/web/msc/tarifarios>

Magoyarse, J. (2013). Modalidades de despacho. <http://magoyarse.blogspot.pe/>

Ministerio de Economía y finanzas. (2018). Despacho anticipado 2017. Recuperado de: [https://www.mef.gob.pe/defensoria/boletines/LXII\\_dcho\\_aduanero\\_2017.pdf](https://www.mef.gob.pe/defensoria/boletines/LXII_dcho_aduanero_2017.pdf)

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (Abril, 2017). Análisis de los costos logísticos y portuarios. Recuperado de:

[https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio\\_exterior/facilitacion\\_comercio\\_exterior/Costos\\_Portuarios\\_Maritimos\\_Peru.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Costos_Portuarios_Maritimos_Peru.pdf)

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (Abril, 2016)...Análisis Integral de Logística en Perú Recuperado de: [https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio\\_exterior/facilitacion\\_comercio\\_exterior/Analisis\\_Integral\\_Logistica\\_Peru.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Analisis_Integral_Logistica_Peru.pdf)

Neptunia. (2018). Tarifario para poder detallar los costos de retiro de mercancías Recuperado de:

[http://www.neptunia.com.pe/HTML\\_Libre/TARIFARIO\\_WEB\\_CAL.HTM](http://www.neptunia.com.pe/HTML_Libre/TARIFARIO_WEB_CAL.HTM)

Portal, C. (2016) COSTOS LOGISTICOS. Recuperado de: [http://www.fca-ude.edu.uy/upload/Materiales/1\\_costos-logisticos-en-la-empresa-0004-0025.pdf](http://www.fca-ude.edu.uy/upload/Materiales/1_costos-logisticos-en-la-empresa-0004-0025.pdf)

Ramírez, F. Brian, F. Coronel, T. Ormecinda, F. (2016) La eficiencia en la gestión de las agencias de aduana y su influencia en los costos logísticos de las empresas

agroindustriales en el Perú año 2016. (Para optar el grado de bachiller en Negocios Internacionales, Universidad Tecnológica del Perú). Recuperado de: [http://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/UTP/1064/1/Fabricio%20Frias\\_Flor%20Tellos\\_Trabajo%20de%20Investigacion\\_Bachillerato\\_2016.pdf](http://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/UTP/1064/1/Fabricio%20Frias_Flor%20Tellos_Trabajo%20de%20Investigacion_Bachillerato_2016.pdf)

Ransa. (2018). Tarifario para poder detallar los costos de retiro de mercancías. Recuperado de:

<http://www.ransa.net>

RIN N° 11-2014-SUNAT/5C0000. (27 de setiembre de 2014). Procedimiento de despacho anticipado DESPA-PG.01 (VERSION 07). *Darío Oficial El Peruano*.

Trabajos Marítimos S.A. (2018). Tarifario para poder detallar los costos de retiro de mercancías Recuperado de:

[http://www1.tramarsa.com.pe/static/2016-01/2016-01-04175649\\_08460dce-f744-4338-930a-e632ab2bca4d\\$\\$4d02442d-8b0c-4596-bd52-912036fec303\\$\\$74fe6d30-fc5c-4ea5-8143-424aa4e72039\\$\\$Archivo\\$\\$pt\\$\\$1.pdf](http://www1.tramarsa.com.pe/static/2016-01/2016-01-04175649_08460dce-f744-4338-930a-e632ab2bca4d$$4d02442d-8b0c-4596-bd52-912036fec303$$74fe6d30-fc5c-4ea5-8143-424aa4e72039$$Archivo$$pt$$1.pdf)

Valeriano, G. (2014) Optimización del procedimiento de Importación y operacional de hilo crudo para textil Meka s.a. de C.V. (Para optar el grado de Licenciado en contaduría, Universidad Autónoma del estado de México). Recuperado de: <http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/30722/merged.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

## **X. ANEXOS**



Tabla 03

Rangos de Tiempos Agregados por Tipo de Despacho

<b>DESPACHO ANTICIPADO</b>			
	<b>Escenario Base</b>	<b>Escenario Pesimista</b>	<b>Variación de Tiempos</b>
		Días	(% sobre escenario base)
Preparatoria	0.17	0.53	219%
Numeración-Canal	0.93	4.54	390%
Arribo-Descarga	0.99	2.74	177%
Inspecciones	0.29	0.92	214%
Levante	0.04	0.08	100%
<b>TOTAL</b>	<b>2.42</b>	<b>8.82</b>	<b>265%</b>
<b>DESPACHO DIFERIDO</b>			
	<b>Escenario Base</b>	<b>Escenario Pesimista</b>	<b>Variación de Tiempos</b>
		Días	(% sobre escenario base)
Preparatoria	0.18	0.53	200%
Numeración-Canal	5.25	9.65	84%
Arribo-Descarga	1.45	3.27	125%
Inspecciones	0.88	2.08	138%
Levante	0.09	0.19	100%
<b>TOTAL</b>	<b>7.85</b>	<b>15.72</b>	<b>100%</b>

(MINCETUR 2017, Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios, p.38)

Tabla 04

Tiempos Promedios de Importación por Fase y Agente (días)

<b>DESPACHO ANTICIPADO</b>							
Responsable	Preparatoria	Numeración-Canal	Arribo-Descarga	Inspecciones	Levante	Total	Composición (%)
Agente de Aduana	0.06	0.89	-			0.95	17%
Agente de Aduana/Inspector				0.31		0.31	5%
Agente de Aduana/SENASA				0.23		0.23	4%
Agente Marítimo	0.08	0.06				0.15	3%
Importador	0.21					0.21	4%
Depósito Temporal	--	--	--	--	--	--	--
Inspector		0.56				0.56	10%
Operador Portuario			0.51			0.51	9%
SUNAT		0.7	1.5	0.06	0.06	2.33	41%
Transportista			0.45		-	0.45	8%
<b>Total</b>	<b>0.35</b>	<b>2.22</b>	<b>2.46</b>	<b>0.6</b>	<b>0.06</b>	<b>5.69</b>	100%
<b>Composición (%)</b>	6%	39%	43%	11%	1%	100%	
<b>DESPACHO DIFERIDO</b>							
Responsable	Preparatoria	Numeración-Canal	Arribo-Descarga	Inspecciones	Levante	Total	Composición (%)
Agente de Aduana		3.4		0.75		3.40	
Agente de Aduana/Inspector				0.67		0.75	
Agente de Aduana/SENASA						0.67	
Agente Marítimo	0.15					0.15	
Depósito Temporal		0.06			0.06	0.13	
Importador	0.21					0.21	
Inspector		0.75				0.75	
Operador Portuario			1.76			1.76	
SUNAT		3.85		0.06		3.91	
Transportista			0.56		0.08	0.64	
<b>Total</b>	<b>0.35</b>	<b>8.06</b>	<b>2.33</b>	<b>1.48</b>	<b>0.14</b>	<b>12.36</b>	100%
<b>Composición (%)</b>	3%	65%	19%	12%	1%	100%	

Fuente: MINCETUR, 2017, Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios, p.39)

Tabla 5: Demoras Promedio en Importación – Despacho Anticipado por Agente

Demora Promedio (días)	Preparatoria	Numeración-Canal	Arribo-Descarga	Inspecciones	Levante	Total	Composición
<b>Agente de Aduana</b>	<b>0.03</b>		<b>1.1</b>			<b>1.13</b>	<b>30%</b>
01 Con la obtención del B/L original, el agente de aduana gestiona con los operadores correspondientes el Visto Bueno.							
02 Agente de Aduana revisa la documentación, prepara y transmite la DAM.	0.03					0.03	
03 El agente de aduana dentro de los plazos establecidos por el agente marítimo tramita los vistos buenos.		0.46				0.46	
08 Agente de Aduana presenta documentos de despacho a la aduana, de corresponder.		0.44				0.44	
09 Importador o su Agente de Aduana solicita la inspección a través de la VUCE u otros medios según la entidad autorizante.		0.02				0.02	
10 Agente de Aduana solicita movilización del contenedor en el puerto		0.17				0.17	
14 Agente de Aduana solicita facturación al terminal portuario para la entrega del contenedor							
08 Agente de Aduana transmite la SERF, de corresponder		0.02				0.02	
<b>Agente de Aduana/Inspector</b>				<b>0.19</b>		<b>0.19</b>	<b>5%</b>
13 Agente de Aduana se presenta para reconocimiento físico.				0.19		0.19	
<b>Agente de Aduana/SENASA</b>				<b>0.10</b>		<b>0.10</b>	<b>3%</b>
12 Agente de Aduana se presenta para la inspección				0.10		0.10	
<b>Agente Marítimo</b>	<b>0.03</b>	<b>0.02</b>				<b>0.05</b>	<b>1%</b>
02 El agente marítimo solicita al operador portuario la numeración del manifiesto de carga.	0.01					0.01	
02 El manifiesto de carga es transmitido a la SUNAT para el despacho de la carga, 48 horas antes del arribo de la nave	0.02					0.02	
04 Agente Marítimo transmite a SUNAT arribo de la nave		0.02				0.02	
<b>Importador</b>	<b>0.13</b>					<b>0.13</b>	<b>3%</b>
01 El importador luego de recibir los documentos necesarios para el despacho de su proveedor, los entrega a su agente de aduana (opcional el importador prepara póliza de seguro).							
01 El importador presentó a inicios del año su garantía global a SUNAT	0.13					0.13	
<b>Inspector</b>		<b>0.50</b>				<b>0.50</b>	<b>13%</b>
11 Asignación del inspector (SENASA, SUCAMEC, ETC, según corresponda)		0.50				0.50	
<b>Operador Portuario</b>			<b>0.22</b>			<b>0.22</b>	<b>6%</b>
06 Arribo de la nave y descarga de la mercancía			0.08			0.08	
07 El terminal portuario ofrece el servicio de tracción del contenedor desde el muelle hasta la zona de recojo.				0.01		0.01	
14.1 Por plataforma (mecanismo de citas)				0.01		0.01	
14.2 Por ventanilla (de acuerdo a la hora de llegada de la unidad de transporte)				0.13		0.13	
<b>SUNAT</b>		<b>0.34</b>	<b>0.83</b>	<b>0.02</b>	<b>0.02</b>	<b>1.21</b>	<b>32%</b>
03 Numeración de la DAM por SUNAT		0.33				0.33	
05 SUNAT asigna canal de control		0.01				0.01	
13.1 Desde la inspección hasta levante autorizado			0.83			0.83	
19 Inspección SINI, de salir seleccionado el contenedor				0.02		0.02	
20 Salida del camión del terminal portuario, pesaje de salida con contenedor lleno					0.02	0.02	
<b>Transportista</b>			<b>0.29</b>		-	<b>0.29</b>	<b>7%</b>
15 Espera de camión en ingreso al Terminal Portuario			0.14			0.14	
16 Ingresar de camión al terminal portuario, pesaje de ingreso.			0.01			0.01	
17 Carguío del contenedor			0.01			0.01	
18 Traslado del contenedor al SINI			0.13			0.13	
21 Traslado del Contenedor a local del importador o designado por éste							
<b>Total</b>	<b>0.18</b>	<b>1.96</b>	<b>1.34</b>	<b>0.31</b>	<b>0.02</b>	<b>3.82</b>	<b>100%</b>
<b>Composición (%)</b>	<b>5%</b>	<b>51%</b>	<b>35%</b>	<b>8%</b>	<b>1%</b>	<b>100%</b>	

Fuente: MINCETUR, 2017, Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios, p.41)

Tabla 6: Demoras en Importación – Despacho diferido por Agente

Demora Promedio (días)	Preparatoria	Numeración-Canal	Arribo-Descarga	Inspecciones	Levante	Total	Composición (%)
<b>Agente de Aduana</b>		2.42				2.42	40%
11 Agente de Aduanas solicita el volante de despacho		0.01				0.01	
12 Con la obtención del B/L original y el volante, el agente de aduana gestiona con los operadores correspondientes el Visto Bueno.		0.38				0.38	
15 Importador o su Agente de Aduana solicita la inspección a través de la VUCE u otros medios según la entidad autorizante.		0.02				0.02	
16 Agente de Aduana transmite la SERF, de corresponder		0.02				0.02	
17 Agente de Aduana solicita movilización del contenedor al depósito temporal		0.50				0.50	
20 Agente de Aduana presenta documentos de despacho a la aduana, de corresponder.		1.50				1.50	
<b>Agente de Aduana/Inspector</b>				0.25		0.25	4%
19 Agente de Aduana se presenta para la inspección				0.25		0.25	
<b>Agente de Aduana/SENASA</b>				0.33		0.33	6%
21 Agente de Aduana se presenta para reconocimiento físico.				0.33		0.33	
<b>Agente Marítimo</b>	0.05					0.05	1%
01 El agente marítimo solicita al operador portuario la numeración del manifiesto de carga.	0.01					0.01	
01 El manifiesto de carga es transmitido a la SUNAT para el despacho de la carga, 48 horas antes del arribo de la nave	0.02					0.02	
02 Agente Marítimo transmite a SUNAT arribo de la nave	0.02					0.02	
<b>Deposito Temporal</b>		0.02	-		0.02	0.04	1%
05 Deposito temporal solicita facturación para la entrega del contenedor			-			-	
09 Deposito temporal transmite Ingreso de Carga al Almacén (ICA)			-			-	
10 El Deposito Temporal genera los volantes de despacho		0.02				0.02	
22 Facturación por ventanilla en el DT					0.02	0.02	
<b>Importador</b>	0.13					0.13	2%
01 El importador presentó a inicios del año su garantía global a SUNAT	0.13					0.13	
<b>Inspector</b>		0.50				0.50	8%
18 Asignación del inspector (SENASA, SUCAMEC, ETC, según corresponda)		0.50				0.50	
<b>Operador Portuario</b>			0.64			0.64	11%
03 Arribo de la nave y descarga de la mercancía			0.50			0.50	
04 El terminal portuario ofrece el servicio de tracción del contenedor desde el muelle hasta la zona de recojo.			0.01			0.01	
05.1 Por plataforma (mecanismo de citas)			0.01			0.01	
05.1 Por ventanilla (de acuerdo a la hora de llegada de la unidad de transporte)			0.13			0.13	
<b>SUNAT</b>		1.31		0.02		1.33	22%
07 Inspección SINI, de salir seleccionado el contenedor				0.02		0.02	
13 Numeración de la DAM por SUNAT		0.25				0.25	
14 SUNAT asigna canal de control		0.02				0.02	
19.1 Inspección sin incidencia		1.04				1.04	
20.1 Desde la inspección hasta levante autorizado							
21.1 Desde la inspección hasta levante autorizado							
<b>Transportista</b>			0.27		0.03	0.29	5%
06 Traslado del contenedor al SINI			0.13			0.13	
08 Ingreso del camión al terminal portuario para posterior Traslado del contenedor al depósito temporal			0.1			0.1	
23 Ingresa de camión al DT, pesaje de ingreso					0.02	0.02	
24 Carguío del contenedor			0.04			0.04	
25 Salida del camión del Depósito Temporal, pesaje de salida con contenedor lleno					0.01	0.01	
<b>Total</b>	0.18	4.25	0.9	0.6	0.05	5.98	100%
<b>Composición (%)</b>	3%	71%	15%	10%	1%	100%	

Fuente: MINCETUR, 2017, Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios, p.43

**Instrumento**

**DESPACHO ANTICIPADO**

ENC	E 1	E 2	E 3	E 4	E 5	E 6	E 7	E 8	E 9	E 10	E 11	E 12	E 13	E 14	E 15	E 16	E 17	E 18	E 19	E 20	E 21	E 22	E 23	E 24	E 25	E 26	E 27	E 28	E 29	E 30	E 31	E 32	E 33	E 34		
P 1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
P 2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0		
P 3	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0		
P 4	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	0	2	2	2	2	2	0	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	1	2	1	
P 5	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	
P 6	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0		
P 7	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	0	2	2	2	2	2	0	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	1	2	1	
P 8	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
P 9	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0		
P 10	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	0	2	2	2	2	2	0	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	1	2	1	
P 11	0	0	0	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
P 12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P 13	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0		
P 14	1	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0	
P 15	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P 16	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	0	2	2	2	2	2	0	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1
P 17	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P 18	1	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0	
P 19	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	
P 20	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	0	2	2	2	2	2	0	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1

## Validación del instrumento

### CUESTIONARIO PARA MEDIR EL DESPACHO ANTICIPADO

La presente encuesta, busca recolectar información relacionada con el siguiente tema: “Propuesta de un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de importación en la intendencia de aduana marítima del callao, en el año 2018.” sobre este particular se le solicita que en las preguntas que a continuación se presentan elija la alternativa que considere correcta, marcando con un aspa (X). Este cuestionario de preguntas permitirá, tener una información de gran interés para nuestro proyecto de investigación, de antemano agradecemos su tiempo y colaboración.

SI	NO	NI SI NIO NO
0	1	2

IT	Modalidades de Despacho Anticipado	Respuestas					
1	¿El proceso de despacho anticipado agiliza los trámites aduaneros?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
2	¿El proceso de despacho anticipado genera menores costos a los trámites aduaneros?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
3	¿Cree usted que la modalidad de despacho anticipado es una herramienta facilitadora del comercio exterior?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
4	¿Podría existir mejoras en los procesos de despacho anticipado?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
<b>Numeracion de la Declaracion</b>							
5	¿Cree usted que la declaración aduanera se debe de seguir numerando antes de la llegada de las mercancías a territorio nacional?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
6	¿Existen los mecanismos suficientes para la validación de la información al instante?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
7	¿Podría existir mejoras al momento de numerar la declaración aduanera?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
<b>Canales de Control</b>							
8	¿Los canales de control son necesarios para el despacho anticipado?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
9	¿Los canales de control facilitan que los tiempos sean más cortos en los procesos aduaneros?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
10	¿Podría existir mejoras al momento de la asignación del canal de control?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
<b>Levante en cuarenta y ocho horas</b>							
11	¿El levante en 48 horas agilizaría los procesos aduaneros?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
12	¿El levante en 48 horas facilitaría los procesos aduaneros?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
13	¿Podría existir mejoras en el levante en 48 horas?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
<b>Almacenes Aduaneros</b>							
14	¿Los almacenes aduaneros tienen la infraestructura adecuada para recepcionar el 100% de carga destinada en la modalidad de despacho anticipado?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que los depósitos temporales extra portuarios cobran demasiado por el servicio que brindar al recepcionar y entregar la mercancía?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
16	¿Podría existir una mejora para los Almacenes Aduaneros?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
<b>Retiro de Mercancías</b>							
17	¿Cree usted que los costos por el concepto de retiro de mercancías son elevados?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
18	¿Los tiempos de retiro de mercancías son los adecuados para el despacho anticipado?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
19	¿Cree usted que en el despacho anticipado influiría para que el retiro de mercancías sea más rápido en los almacenes aduaneros?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
20	¿Podría existir una mejora para el retiro de mercancías?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>



**ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD  
DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**

Código : F06-PP-PR-02.02  
Versión : 07  
Fecha : 31-03-2017  
Página : 1 de 1


Yo, LUIS BURGOS ENCARNACION  
....., docente de la Facultad DE CIENCIAS EMPRESARIALES y Escuela  
Profesional DE NEGOCIOS INTERNACIONALES de la Universidad César Vallejo SEDE CALLAO (precisar  
filial o sede), revisor (a) del Trabajo de Investigación titulado:

" LA MODALIDAD ADUANERA DE DESPACHO ANTICIPADO REGIMEN ADUANERO QUE  
REDUCE TIEMPOS Y COSTOS EN LA INTENSIÓN DE ADUANA MARITIMA DEL CALLAO,  
2017. "

del (de la) estudiante SANCHEZ MORALES ERICK MARTIN  
....., constato que la investigación tiene un índice de similitud  
de 27% verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El/la suscrito (a) analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las  
coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis  
cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la  
Universidad César Vallejo.

Lugar y fecha 01 DE DICIEMBRE DEL 2017

  
.....  
Firma  
DR. LUIS BURGOS ENCARNACION  
Nombres y apellidos del (de la) docente  
DNI: 06003711

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Representante de la Dirección / Vicerrectorado de Investigación y Calidad	Aprobó	Rectorado
---------	----------------------------	--------	---	--------	-----------

**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**  
**ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OBTENER EL GRADO DE:**  
Bachiller en Negocios Internacionales

La modalidad aduanera de despacho anticipado régimen aduanero que reduce tiempos y costos en la Interdependencia de Aduana Miraflores del Callao, 2017.

**AUTOR:**  
Erick Martín Sánchez Mares

**ASESOR:**  
Dr. Luis Burgos Encarnación

**LINEA DE INVESTIGACION**  
Marketing y Comercio Internacional

PERU  
2017

**Resumen de coincidencias**

**22 %**

1	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante	4 %
2	www.dianodialesported... Fuente de Internet	3 %
3	manualescomerciobvst... Fuente de Internet	1 %
4	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante	1 %
5	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	1 %
6	tesis.pucp.edu.pe Fuente de Internet	1 %
7	www.sildeshare.net Fuente de Internet	1 %
8	repositorio.unival.edu... Fuente de Internet	1 %
9	deconexioa.com Fuente de Internet	1 %
10	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante	<1 %
11	repositorioacademico... Fuente de Internet	<1 %
12	es.sildeshare.net Fuente de Internet	<1 %
13	www.empresaycomer... Fuente de Internet	<1 %





# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación (CRAI)  
"César Acuña Peralta"

## FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN O LA TESIS

### 1. DATOS PERSONALES

Apellidos y Nombres: SANCHEZ MARRAS ERICK MARTIN  
D.N.I. : 42160466  
Domicilio : JR. URUGUAY 442  
Teléfono : Fijo: 4290594 Móvil : 998352165  
E-mail : ESANCHEZ@BOXPOOL.COM.PE

### 2. IDENTIFICACIÓN DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN O TESIS

Modalidad:

Trabajo de Investigación de Pregrado

Tesis de Pregrado

Facultad : CIENCIAS EMPRESARIALES

Escuela : NEGOCIOS INTERNACIONALES

Grado

Título

Bachiller

Tesis de Post Grado

Maestría

Grado :

Doctorado

Mención :

### 3. DATOS DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN O TESIS

Autor (es) Apellidos y Nombres:

SANCHEZ MARRAS ERICK MARTIN

Título del Trabajo de Investigación o de la tesis:

LA MODALIDAD ADUANERA DE DESPACHO ANTICIPADO, REGIMEN ADUANERO  
QUE REDUCE TIEMPOS Y COSTOS EN LA INTENDENCIA DE ADUANA MARITIMA SCL  
CALLAO, 2017.

Año de publicación :

### 4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DEL TRABAJO DE INVESTIGACION O TESIS EN VERSIÓN ELECTRÓNICA:

A través del presente documento,

Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis.  
No autorizo a publicar en texto completo mi tesis.



Firma :

[Firma manuscrita]

Fecha :

21/02/2019



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**

**CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL COORDINADOR DE INVESTIGACIÓN DE**

La escuela Profesional de Negocios Internacionales

---

**A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:**

Erick Martin Sanchez Marres

---

**INFORME TÍTULADO:**

La modalidad aduanera de despacho anticipado régimen aduanero que reduce tiempos y costos en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, 2017.

---

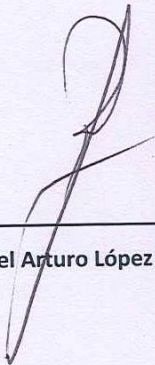
**PARA OBTENER EL GRADO TÍTULO O GRADO DE:**

Bachiller en Negocios Internacionales

---

**SUSTENTADO EN FECHA:** 01 / 12 / 2017

**NOTA O MENCIÓN:** 20

  
Mg. Rafael Arturo López Landauro

