



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

**Los sobrecostos de importación y la cadena logística de la
empresa Compechi Logistics Group S.A.C, Callao - 2021**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciado en Negocios Internacionales

AUTORES:

Enriquez Risco, Dany William (orcid.org/0000-0002-9558-2589)

Llatas Samaniego, Maria Yudith (orcid.org/0000-0003-1028-6690)

ASESOR:

Dr. Marquez Caro, Orlando Juan (orcid.org/0000-0003-4804-2528)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

LIMA – PERÚ

2022

Dedicatoria

A nuestros padres, hermanos y familiares en general por el apoyo incondicional.

A nuestros hijos Dylan y Valery que gracias a ellos que son nuestro motor y motivo para crecer cada día más.

Agradecimiento

A Dios.

Por darnos la sabiduría y fuerza para culminar esta etapa académica.

A nuestro asesor el Dr. Márquez Caro, Orlando Juan, por su guía, comprensión, paciencia, entrega y valiosos consejos a lo largo de este proceso de investigación.

A nuestros padres por su entero apoyo en esta nueva etapa académica para nosotros.

Índice de contenido

Carátula.....	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenido	iv
Índice de tablas	v
Índice de figuras	vi
Resumen.....	vii
Abstract.....	viii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO	5
III. METODOLOGÍA	17
3.1. Tipo y diseño de investigación	17
3.2. Variables y operacionalización.....	18
3.2.1. Variable X.....	18
3.2.2. Variable Y.....	19
3.3. Población, muestra y muestreo.....	20
3.3.1. Población.....	20
3.3.2. Muestra.....	20
3.3.3. Muestreo.....	21
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	21
3.4.1. Técnicas de recolección de datos.....	21
3.4.2. Instrumento de recolección de datos.....	21
3.5. Procedimiento	23
3.6. Método de análisis de datos.....	24
3.7. Aspectos éticos.....	24
IV. RESULTADOS.....	26
V. DISCUSIÓN	36
VI. CONCLUSIONES	40
VII. RECOMENDACIONES.....	42
REFERENCIAS.....	43
ANEXO.....	46

Índice de tablas

Tabla 1. Subdivisión de la Población por área	20
Tabla 2. Consolidado de validación al instrumento	22
Tabla 3. Confiabilidad ítems variable sobrecostos de importación	22
Tabla 4. Confiabilidad ítems variable cadena logística	22
Tabla 5. Confiabilidad instrumento de recolección de datos	23
Tabla 6. Medidas de centralización para la variable sobrecostos de importación y sus dimensiones.....	26
Tabla 7. Medidas de centralización para la variable cadena logística y sus dimensiones	26
Tabla 8. Distribución de Frecuencia para la variable sobrecostos de importación y sus dimensiones categorizada	28
Tabla 9. Distribución de Frecuencia para la variable cadena logística y sus dimensiones categorizada.....	29
Tabla 10. Prueba de normalidad para variables y dimensiones de estudio	30
Tabla 11. Prueba Rho de Spearman para variables	31
Tabla 12. Prueba Rho de Spearman para sobrecosto de importación y compraventa internacional	32
Tabla 13. Prueba Rho de Spearman para sobrecosto de importación y desaduanización de la mercancía	33
Tabla 14. Prueba Rho de Spearman para sobrecosto de importación y desconsolidación de la mercancía	34
Tabla 15. Prueba Rho de Spearman para sobrecosto de importación y transporte interno	35

Índice de figuras

Figura 1. Diagrama del tipo de investigación.....	18
--	----

Resumen

El objetivo del trabajo se centra en determinar la relación de los sobrecostos de importación con la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021. Para lo que se enmarcó metodológicamente el estudio en uno de tipo aplicado, cuantitativo, correlacional; cuyo diseño es no experimental de corte transversal. Dentro del que se aplicó un cuestionario a un total de cuarenta empleados de la empresa. Teniendo como resultado la existencia de relación entre sobrecostos de importación y cadena logística en un nivel positivo alto (coeficiente de .895) comprobado a través del Rho de Spearman (psig .001); asimismo, se determinó que no existe relación entre los sobrecostos de importación y la compraventa internacional (Rho de Spearman psig .326); por su parte, los sobrecostos de importación se relacionan con: la desaduanización de la mercancía en un nivel positivo alto (coeficiente .718; psig .003), la desconsolidación de la mercancía en un nivel positivo alto (coeficiente .816; psig .003), y con el transporte interno en un nivel positivo alto (coeficiente .736; psig .023). Pudiendo concluir que existe relación entre los sobrecostos de importación y la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021; exceptuando el proceso de compraventa internacional.

Palabras clave: sobrecostos, importación, cadena logística

Abstract

The objective of the work is focused on determining the relationship of import cost overruns with the logistics chain of the company Compechi Logistics Group S.A.C, El Callao district - 2021. For which the study was methodologically framed in one of an applied, quantitative, correlational type; whose design is non-experimental cross-sectional. Within which a questionnaire was applied to a total of forty employees of the company. Resulting in the existence of a relationship between import cost overruns and the logistics chain at a high positive level (coefficient of .895) verified through Spearman's Rho (psig .001); likewise, it was determined that there is no relationship between import surcharges and international sales (Spearman's Rho psig .326); On the other hand, import surcharges are related to: the clearance of merchandise at a high positive level (coefficient .718; psig .003), the deconsolidation of merchandise at a high positive level (coefficient .816; psig .003), and with internal transport at a high positive level (coefficient .736; psig .023). Being able to conclude that there is a relationship between import cost overruns and the logistics chain of the company Compechi Logistics Group S.A.C, El Callao district - 2021; except for the process of international sale.

Keywords: cost overruns, import, logistics chain

I. INTRODUCCIÓN

Las importaciones poseen un papel de vital importancia para cualquier país puesto que son capaces de promover el desarrollo económico, esto fácilmente visible a través de la capacidad que brinda a las empresas para ser competitivas y ofrecerles a sus clientes productos de calidad y con una amplia variedad (Tejeda, et al, 2019).

El mundo, en la actualidad, se encuentra atravesando una dificultad marítima con gravedad por el uso de contenedores lo que al mismo tiempo repercute en el colapso de los establecimientos de los sistemas portuarios; lo cual presenta ocurrencia, debido a que la declaración de la pandemia por COVID 19, y las diferentes medidas de bioseguridad implementadas han generado un gran cumulo de situaciones que han provocado alteraciones en la cadena de suministro, lo cual conlleva a la falta de talento humano, materia prima, así como también de espacios oportunos para el resguardo de los buques de carga en estaciones marítimos (Barría, 2021). Gran parte de ésta situación se deriva de la contracción ocurrida el año anterior, en el que las organizaciones redujeron la demandas de los servicios otorgados durante el proceso de aislamiento social y por ende las firmas transportistas se vieron obligados a reducir sus operaciones; sin embargo, en el presente año se dio un esquema de resurgimiento en las demandas de productos para el cual el sistema de transporte marítimo no se encontraba preparado (Barría, 2021). Toda esta situación se refleja finalmente en los costos determinados por el servicio del trasporte marítimo, los que según Shipping (2021) han experimentado un aumento del 360% en las principales rutas Este-Oeste, mientras que en las rutas de Asia a Países Bajos el incremento ha llegado a escalar el 659%.

En Perú el comercio internacional también se ha visto afectado de forma significativa, ya que las importaciones totales del 2020 evidenciaron una abrupta caída del -18.7% en comparación con el mismo período del año 2019 (COMEXPERÚ, 2020). Sin embargo, durante el presente año las importaciones han experimentado un favorable crecimiento en comparación con el año anterior todo gracias a la reactivación económica mundial y al retorno completo de las actividades productivas en el país logrando alcanzar un 44.1% más que el mismo período en el año anterior (COMEXPERÚ, 2021).

Sin embargo, los efectos ocasionados por el elevado costo de fletes que afectan al mundo también repercuten en las importaciones del país; conociéndose que con anticipación al periodo de la declaración de pandemia el servicio de transporte de Asia a Suramérica oscilaba entre los US\$ 2000, mientras que ahora ronda los US\$ 7000 lo que presenta un incremento del 350% (BID, 2021). Todo ello afecta negativamente el desenvolvimiento de la cadena logística dentro de las empresas de transporte marítimo además de que genera efectos negativos que genera secuelas al sector económico y perjudicarán a los consumidores finales quienes serán los encargados de costearlo a través del incremento en los precios de los productos consumidos.

A esta realidad no escapa la empresa Compechi Logistics Group S.A.C; la cual es una organización que se dedica a prestar servicios especializados de comercio a nivel internacional ofreciendo para sus clientes el empleo de medios de transportes; terrestre, marítimo y aéreo, otorgando precios accesibles acorde al mercado y atención eficiente y personalizada. Es una empresa que cuenta con cinco años de actividades ininterrumpidas con domicilio en el Callao.

Compechi Logistics Group S.A.C se encuentra evidenciando situaciones conflictivas en la cadena logística de importación ocasionado por los elevados costos de flete y otros ámbitos; teniendo que a principios del 2021 los costos eran de aproximadamente \$ 4mil mientras que a la fecha oscilan en aproximadamente \$ 15mil lo que dificulta ofrecer un servicio adecuado a las necesidades y presupuesto de los clientes, así como dificulta el mantener una cadena logística competitiva. Razón por la cual, es imprescindible evaluar la influencia que los sobrecostos de importación generan sobre la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C ubicada en el distrito El Callao durante el año 2021.

Teniendo como pregunta general: ¿Cuál es la relación de los sobrecostos de importación con la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao - 2021?. Siendo las preguntas específicas: 1. ¿Cuál es la relación de los sobrecostos de importación con la compraventa internacional en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao - 2021?; 2. ¿Cuál es la

relación de los sobrecostos de importación con la desaduanización de mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao - 2021?; 3. ¿Cuál es la relación de los sobrecostos de importación con la desconsolidación de mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao - 2021? Y 4. ¿Cuál es la relación de los sobrecostos de importación con el transporte interno en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao - 2021?

Vale mencionar que esta investigación en su ejecución se justifica de la siguiente manera: Desde un punto de vista práctico el estudio se considera trascendental ya que a partir del mismo se pretende explicar la influencia que ejercen los sobrecostos de importación sobre la cadena logística, siendo que en su realización pretenda brindar bienestar a la entidad objeto de estudio. Por otra parte, desde una perspectiva teórica el estudio servirá de marco de referencia para futuras investigaciones vinculadas al tema, alusivo a sobrecostos de importación y cadena logística, puesto que servirá como material de referencia y apoyo bibliográfico. También desde una perspectiva metodológica la investigación puede constituirse como un referente para el desarrollo de investigaciones tanto de campo como documentales alusivos a los sobrecostos de importación y la cadena logística, puesto que se rige por el empleo del método científico, resaltándose que sus resultados presentan validez y confiabilidad debido a que se le otorga rigor ético y científico.

Siendo el objetivo general del estudio: Determinar la relación de los sobrecostos de importación con la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021. Del cual se desprenden los objetivos específicos siguientes: 1. Identificar la relación de los sobrecostos de importación con la compraventa internacional en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021; 2. Establecer la relación de los sobrecostos de importación con la desaduanización de mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021; 3. Precisar la relación de los sobrecostos de importación con la desconsolidación de mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021 y 4. Precisar la relación de los sobrecostos de importación con el transporte interno en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021.

Teniendo como hipótesis general: Existe relación entre los sobrecostos de importación y la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021. Siendo las hipótesis específicas: 1. Existe relación entre los sobrecostos de importación y la compraventa internacional en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021; 2. Existe relación entre los sobrecostos de importación y la desaduanización de mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021; 3. Existe relación entre los sobrecostos de importación y la desconsolidación de mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021 y 4. Existe relación entre los sobrecostos de importación y el transporte interno en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021.

II. MARCO TEÓRICO

Dentro de los antecedentes en el ámbito nacional se tiene: Panta (2021), en su trabajo denominado “*¿Cómo los sobrecostos logísticos afectan al comercio exterior y cómo solucionarlo?*”, cuyo objetivo fue determinar el contexto logístico del peru para el comercio internacional con relacion a los emenetos que causan sobrecostos para solventar estas situaciones. El enfoque metodologico empleado fue cualicuantitativo. Cuyos resultados denotaron que los sobrecostos logísticos afectan considerablemente el adecuado desarrollo del comercio exterior (Chi Cuadrado .870) especialmente en el relacionado con los contenedores; concluyendo que este es uno de las principales causas por lo cual el posicionamiento en el movimiento de contenedores a nivel nacional no logra alto niveles.

Santome (2019), en su artículo denominado “*Los sobrecostos logísticos en la importación de vehículos nuevos de Toyota 2013-2017*”, cuyo objetivo central se enfocó en investigar referente a los sobrecostos y sus principales factores incidentes en los procesos de importacion de los nuevos transportes de la marca toyota, en funcion de disminuir costos y egresos referidos a estos procesos aduaneros y su cadena logística. Todo enfocado en una metodología de tipo correlacional con diseño no experimental haciendo uso de encuestas. Teniendo como resultado y conclusión que uno de los primeros elementos que generan sobrecostos logísticos dentro del ambito de estudio son las diferentes demoras de tiempo en los procedimientos en un 80% y en cuanto a riesgos en el terminal portuario representando el 20% de sobrecostos restante.

Benavides y López (2019), en su trabajo denominado “*Los sobrecostos de importación en el puerto del Callao y su influencia en la cadena de comercialización de empresas importadoras de productos químicos en Lima Metropolitana en el año 2019*”, cuyo objetivo principal fue determinar como las importaciones desarrolladas en el puerto del callao impactan en la generacion de los sobrecostos logísticos presentes en los procedimientos de produccion de los productos químicos mencionados en dicha localidad. Para lo cual hizo uso de una metodología descriptiva- correlacional, bajo un enfoque cuantitativo. Cuyos resultados y

conclusión arrojaron que dentro del proceso de importaciones realizadas en el puerto del Callao los sobrecostos si afectan e impactan en la cadena de producción de los productos químicos, lo cual se refleja en un 71.2% denotando una correlación alta entre las variables de estudio.

Nieto (2018), en su investigación denominada *“Influencia de los costos de importación en el precio de venta y la participación en el mercado de motocultores provenientes de China de la empresa Recomar S.R.L – Tarapoto 2015 – 2016”*; dentro del cual el objeto fue determinar como influyen los costos derivados del proceso de importaciones en el valor económico ofertado y la participación dentro del sector de motocultores de China de la empresa Recomar S.R.L. durante el año 2015 y 2016, todo enfocado en una investigación con metodología descriptiva, cuantitativa y correlacional. Se resalta que entre los resultados y conclusiones se destaca la existencia de una correspondencia directa, de signo positivo alto entre los términos evaluados (Rho de Spearman .829).

Benavente (2017) desarrolló un trabajo denominado *“Análisis comparativo de los sobrecostos logísticos portuarios en el Puerto del Callao y Buenaventura”*, cuyo objetivo central fue realizar un análisis y comparación referentes a los costos logísticos de un ambiente de puertos con afectación al usuario final, todo desarrollado bajo la metodología mixta. Cuyos resultados mostraron que el espacio diferencial en tanto al desempeño logístico visto internacionalmente entre el país y el vecino es cuantiosamente menor (32%) que la de países vecinos como Colombia y Chile (64%). Concluyendo que, desde el panorama mundial y en comparación con ciertos países, Perú es uno dedicado a mejorar continuamente aspectos como la infraestructura de logística y servicio dentro de operaciones de comercialización con el exterior.

Como antecedentes internacionales se ha considerado a:

Lezhnina y Balykina (2021), en su artículo denominado *“Cooperation between sea ports and carriers in the logistics chain”*; cuyo objetivo central fue analizar la eficacia de la cooperación horizontal y vertical entre puertos y transportistas, para el cual se empleó como método la una revisión de literatura científica opiniones de expertos y datos estadísticos. Dentro de los resultados

obtenidos denotan que el nivel de correlación presente entre los elementos de la cadena logística dentro de un Puerto Marítimo es alta con Rho de Spearman del (.893); concluyendo que un puerto que interactúa con las líneas navieras reducirá significativamente las tarifas portuarias, lo que crea la ventaja de recibir más solicitudes de puertos.

Eglit, et al (2020), en su artículo denominado *“The construction of logistics chains for the delivery of goods in containers”*, cuyo objeto fue la presentación de la construcción de cadenas logísticas para la entrega de mercancías en contenedores incluyendo en ello el transporte y equipos de transbordo. El estudio ha sido efectuado haciendo uso de una metodología cuantitativa y experimental dentro del proceso de logística de los puertos. Teniendo como resultados que las relaciones integrales entre la logística y el transporte influye directamente sobre las variaciones de costos que se experimentan en el proceso de movimiento de mercancía con un nivel alto (Chi Cuadrado .870); concluyendo que las distancias, el tiempo de los pedidos, la intensidad de la demanda y la utilización máxima de las instalaciones logísticas son factores directos dentro de las variaciones.

Galkin et al (2019), en su artículo titulado *“Evaluation of influence of the logistics chain infrastructure on the logistics costs formation”*, cuyo objetivo central fue revelar la influencia de la infraestructura de la cadena logística sobre los gastos en la misma; teniendo como marco metodológico un estudio de tipo cuantitativo con diseño no experimental haciendo uso de revisión de datos y estimaciones. Cuyos resultados demuestran que la identificación de los costos por uso de almacenes es el que posee un mayor impacto sobre la cadena logística con un nivel alto (Correlación de Pearson .912), concluyendo y resaltando en la necesidad de hacer evaluaciones y estimaciones adecuadas de costos evita acarrear consecuencias negativas.

Zubayer et al (2019), en su artículo denominado *“Conceptual framework of integrative logistics in supply chain management for maritime port logistics chain”*; cuyo objetivo se centra en mostrar la cadena logística portuaria marítima y cómo funciona la integración en la cadena de suministro para la cadena logística portuaria marítima. Para lo cual se hizo uso de una metodología cuantitativa, descriptiva y no

experimental. Cuyos resultados revelaron que la cadena de suministro influye de forma directa sobre la cadena logística con un nivel medio (Rho de Spearman .745); pudiendo concluir que debe existir más creación de servicios extra de valor agregado, así como deben desarrollar el acceso del puerto al hinterland para extender la efectividad del puerto a sus usuarios.

Esa, et al (2017), cuyo artículo denominado “*Cost aggregation in export logistics chain*”, tuvo como objetivo central analizar la agregación de costos en una cadena de suministro, proporcionando una descripción general de la literatura sobre los conceptos clave de agregación de costos, transporte multimodal, cadena logística y transporte marítimo. Todo desarrollado bajo una metodología cuantitativa no experimental; cuyos resultados indican evidencia de las propiedades que posee la función de costo, manifestando que los costos influyen directamente sobre la logística de exportación en un nivel muy alto (Correlación de Pearson .958). concluyendo que aunque este tipo de enfoque es poco común en la literatura sobre logística, ya que estos conjuntos de datos detallados son muy difíciles de obtener pero son importantes de analizar.

Para la comprensión de la variable independiente costos de importación se plantean los enfoque teóricos a continuación:

Teoría 1 para costos de importación; de acuerdo con Mamani (2015), se le denominan costos de importación al valor atribuido a los bienes por su adquisición, resaltando además a aquellos costos que tengan relación con la obtención de la mercancía. Adicionalmente resalta que los costos de los bienes objetos de importaciones se van aumentando desde su lugar de origen inicial y concluyen cuando son colocados en el espacio determinado según la planificación establecida; teniendo entonces no solamente los desembolsos normales sino también los que refieren a la obtención y desplazamiento de las mercancías hasta llegar al lugar indicado. En este sentido se deben establecer de forma clara y precisa los términos de contratación de servicios entre las partes intervinientes en el intercambio comercial, lo cual será fructífero para evitar malos entendidos e insatisfacciones en el servicio.

El autor refiere que los costos de importación comprenden dos subgrupos, aquellos relacionados con la infraestructura necesaria para movilizar el bien dentro del proceso, y, aquellos relacionados con la operación aduanera que debe cumplirse para lograr la importación del bien. Para el autor es importante, tomar en cuenta ambos grupos pero al mismo tiempo llevar a cabo control riguroso de ellos para que no llegase a existir una erogación adicional que perjudique lo presupuestado inicialmente, asimismo, explica que todo aquello que afecte a uno o ambos componentes desencadenará incrementos dentro del proceso de importación del bien que al mismo tiempo se verá reflejado en el consumidor final.

Las dimensiones del costo de importación de acuerdo con lo expuesto por Mamani (2015) en la primera teoría, son:

Costos de infraestructura; está referido con todos aquellos que se asocian con el uso de maquinarias o equipos físicos para su realización teniendo entre ellos: El despacho excepcional, el despacho anticipado, el almacén temporal, flete y complejo aduanero.

Costos de operación aduanera; son los directamente involucrados dentro del proceso de documentación y puesta en marcha de la importación, teniendo entre ellos: La inspección de precintos y daños, la emisión VB, la emisión BL, el seguro del contenedor, Gate in, movilización para aforo, conexión de contenedores.

Teoría 2 para costos de importación; según Gavelán (1999) referido por Gómez (2018), se destaca que el monto fijado por el proceso de importación depende inicialmente de la compra del producto, sumandose todos los costos que implican el traslado y los procesos para que el producto llegue a su destino final. Estos gastos están referidos directamente con: derechos e impuestos que gravan la importación, seguro, transporte, acarreo y gastos de aduana en general; los cuales se subclasifican en: operaciones y de infraestructura, reflejandose que se toman en consideración todos los costos generados de forma directa con relación al producto, así como también se deben valorar e incluir los gastos indirectos entre los cuales se destacan los procedimientos administrativos que hacen posible la articulación de esfuerzo para la comercialización. Dentro del costo de la mercadería importada se constituye el monto de facturación por los proveedores extranjeros

(FOB, CIF, C&F, etc), así como todos los demás gastos mencionados directos e indirectos, solo con excepción de los impuestos cuya clasificación correspondan a créditos tributarios y otros costos por conceptos de interés por compra a créditos.

De acuerdo con Gavelán (1999) referido por Gómez (2018) siendo ésta la segunda teoría, las dimensiones que conforman los costos de importación son:

Costos de infraestructura; son los relacionados con el uso de herramientas, equipos o maquinarias para el traslado, almacenamiento y movilización de la mercadería, entre los que destaca: transporte, gastos de despacho, transporte interno, acarreo y flete.

Costos de operación; son los directamente atribuibles con el proceso operativo y administrativo para poder efectuar la importación, teniendo, por ejemplo: El precio de la mercadería, FOB, CIF, C&F, seguro, derechos e impuestos que gravan la importación, gastos de despacho, costos del servicio del banco local y corresponsal.

Teoría 3 para costos de importación; Araujo (2009) referido por Gómez (2018), menciona que los costos de importación son el conjunto de erogaciones a los que se debe incurrir para poder adquirir un producto que se encuentra en otro país, movilizarlo y colocarlo en el almacén del destinatario o comprador del bien. Según el autor, estos costos se dividen en: Costos de origen, donde se toman en cuenta las erogaciones asociadas con la compra del producto, embalaje, emisión de documentación, manipulación y traslado interno, almacenamiento y gastos de agenciamiento de la mercadería; en segundo lugar se tienen los costos de tránsito internacional, siendo aquellos referidos con la carga y estiba, descarga, el flete internacional y desestiba, seguro y transporte; por último se tienen los costos en destino que forman parte del almacenaje del producto, el flete para colocarlo en el destino, procesos de documentación para la desaduanización, pago de tributos, entre otros. Los costos de importación son de relevancia ya que forman parte de los eslabones que componen la cadena logística internacional, para ello se tiene un conjunto de actividades conexas que hacen posible el traslado de un bien inicialmente desde su punto de partida hasta su disposición final y por ello es necesario tomar en consideración cada costo o gasto en el que se incurre de forma

ordenada ya que la correcta determinación de ellos o de sus posibles variaciones permitirá a la empresa tomar decisiones en cuanto a la elevación o disminución de éstos.

Según la tercera teoría, referida por Araujo (2009) referido por Gómez (2018), menciona que los costos de las importaciones son clasificables en tres grupos, tal como se presentan a continuación:

Costos en origen; se relacionan con todos aquellos en los cuales se deben incurrir dentro del país donde se encuentra el producto, es decir, desde el punto de salida, teniendo: el costo del producto en fábrica, embalaje, etiquetado y marcado, Unitarización/consolidación, documentación, manipuleo local, flete interno, seguro interno, almacenaje, comisiones bancarias, costos financieros, gastos de agenciamiento.

Costos en tránsito internacional; son los atribuibles al recorrido que efectúa el producto de forma marítima o aérea para poder llegar a su destino, teniendo entre ellos: carga y estiba, flete internacional, descarga y desestiba, recargas en el transporte, seguro a la carga.

Costos en destino; son todos aquellos a los que se debe incurrir para recibir el producto en el destino y ponerlo en disposición del comprador, entre ellos destacan: el almacenaje, flete interno para destino, emisión de documentación, tributos aduaneros, bancarios y agenciamiento.

Base conceptual para la variable costos de importación

La base conceptual seleccionada para los sobre costos de importación se extrae de lo expresado por Araujo (2009) referido por Gómez (2018), en el cual se comprenden como la totalidad de los gastos que deben ser responsabilidad de quien hace la importación en base a las condiciones previas establecidas durante el intercambio comercial, lo cual incluye hasta los términos internacionales de comercialización o también conocido como Incoterms. Tomando como base para la evaluación del mismo los costos de origen, los costos en tránsito internacional y los costos en destino final.

Para la comprensión de la variable dependiente cadena logística se exponen los siguientes enfoques:

Teoría 1 para cadena logística; de acuerdo con lo expresado por Castellanos (2015) se considera que esta es la línea ficticia por medio de la cual se desarrolla el desplazamiento de los productos importados desde su lugar inicial hasta llegar a su disposición final. Mencionándose que este desplazamiento se realiza haciendo usos de aspectos como; almacenaje servicio, transformación, manipulación, siendo esto los procesos a los cuales son sometidos las mercancías desde que son procesados y transformados partiendo de la materia prima hasta su acabado ideal. Siendo estas cadenas planificadas para sostener diversos estilos de transporte: marítimo, aéreo y terrestres (férreo y carretera), haciéndose la alusión que en esta constitución intervienen aspectos que contemplan varias etapas y cobijan: 1) la compra venta, el cual hace referencia al intercambio y negociaciones entre el comprador y el vendedor (importador y el exportador); 2) el procesamiento inicial que reside en el fabricante quien se encarga de transformar la materia prima y una vez elaborado su meta la dispone en transporte y envía al almacén (*freight forward*), en el que se entrega al encargado del almacén (*warehouse*) consolidador de carga (*courrier*); 3) los representantes de las entidades públicas y 4) el aporte del representante quien dirigirá la mercancía hasta el lugar designado. La administración de los diversos actores es fundamental para la construcción y progreso de la cadena logística, debido a que de esta forma se fomenta y controla la salida de mercadería que ha sido negociada a nivel internacional, que serán transportadas en el medio seleccionado. Por tanto, la cadena logística incluye: la desaduanización de la mercancía, la compraventa internacional, el transporte interno y la desconsolidación de la mercancía.

En la primera teoría, expresado por Castellanos (2015) las dimensiones con las cuales se evalúa la cadena logística son:

La compraventa internacional; directamente relacionado con todo el procedimiento llevado a cabo con la empresa internacional que posee el producto para poder concretar la compra del bien; refiriéndose a la categoría a la que

pertenece el bien, las muestras recibidas sobre el producto y el operador logístico seleccionado.

Desaduanización de mercancía; es el procedimiento llevado a cabo para nacionalizar las mercancías que entran al país, en donde se debe tomar en cuenta: el arribo del transporte con la mercancía, la movilización del depósito temporal, la declaración aduanera, la cancelación tributaria y finalmente la gestión de la autorización de salida.

Desconsolidación de mercancía; es la desagrupación de embarques previamente determinados dentro de una sola nota de envío con diferentes destinos de entrega y consignatarios, presentando cada embarque de forma individual con su respectiva documentación de transporte. Estimándose: la cubicación, el tipo de estiba, las características del contenedor y la simbología del contenedor.

Transporte interno; es aquel fundamental para el movimiento físico de los productos dentro de los espacios determinados para el embarque de la mercancía y la descarga en los mulles de los productos, zona de alistamiento de pedidos y carga de camiones; en el cual se toman en cuenta los gastos directos y los indirectos de su utilización.

Teoría 2 para cadena logística; para Carreño (2017) es el conjunto de tareas o actividades necesarias para hacer posible la salida de los productos, desde el lugar de origen, donde se comercializan hasta el lugar pactado por el comprador, cuyo traslado se da de un país a otro. Esta actividad posee rasgos definitorios que plantea sus diferencias dentro de la cadena logística local, puesto que poseen un nivel de complejidad mayor que, con una adecuada planificación resulta sencilla. La cadena logística se enfoca solamente en el transporte de los bienes, mercancías o materias primas, desde la producción hasta el cliente; ella es esencial para que los plazos sean cumplidos y para que puedan darse entregas exitosas de los productos; dentro de ella se ejecuta: la identificación de la fluctuación entre la oferta y la demanda de los productos, la gestión del inventario y la planificación y control de la flota que transportará la mercancía. Además se conoce que dentro de sus tareas se incluye: la gestión y planificación del movimiento de los productos, la organización del transporte de la mercancía, la gestión y control de los inventarios,

la gestión de Stocks, la organización de la mercancía vendida y el análisis de las fluctuaciones existentes entre la oferta y la demanda a corto y mediano plazo.

De acuerdo con lo expuesto en la segunda teoría por Carreño (2017), las dimensiones encargadas de evaluar la cadena logística son:

Gestión de movilización; esa referido con todos los procesos necesarios de implementar para poner en marcha la movilización de los bienes adquiridos, corresponde al punto inicial del proceso.

Transporte de productos; se encuentra directamente asociado con el flete para transportar los productos desde el punto inicial hasta su destino final.

Control de inventarios; son los procedimientos llevados a cabo para mantener el inventario del almacén ordenados, con un alto nivel de calidad y corrigiendo las cantidades manejadas.

Organización de mercancía; se refiere a las tareas llevadas a cabo para mantener el orden dentro de los almacenes así como también dentro de los medios de transportes con la finalidad de efectuar una distribución idónea de los productos.

Análisis de fluctuaciones en el mercado; dentro de las funciones de la cadena logística se tiene la evaluación periódica de los niveles de oferta y demanda con el interés de mantener a los clientes informados sobre los cambios suscitados en ellos.

Teoría 3 para cadena logística; según lo expuesto por Jiménez y Hernández (2002) referido por Gonzales y Tuesta (2019), refiere al proceso de planeamiento y control de la mercancía que será dispuesta para hacerse llegar a los compradores, en el que se estima los tiempos de envío, la calidad del bien, el número indicado de mercancía; por lo que en el proceso de estimación logística se se planifican los transporte para el desplazamiento de la mercancía, la flota, almacén, mantenimiento, inventarios, así como también se determina el comportamiento de la oferta y la demanda a corto, mediano y largo plazo. Donde la meta superior es hacer entrega de la mercancía al comprador, téngase en cuenta que para la cadena logística la organización es fundamental porque con ello se logrará servir los

productos en el menor tiempo posible. La cadena logística también se puede entender como la parte del proceso de la cadena de suministro encargada de cumplir con los procesos de planificación, implementación y control eficiente y eficaz del flujo y almacenaje de bienes, servicios e información relacionada, desde el origen hasta el consumidor para poder cumplir con los requerimientos de los clientes. Dentro de los aspectos que se deben considerar al evaluar la cadena logística internacional se tiene: el abastecimiento, transporte, almacenamiento y distribución de la mercancía, por lo cual se tiene logística de abastecimiento, logística de producción y logística de distribución.

De acuerdo con la tercera teoría expuesta por Jiménez y Hernández (2002) referido por Gonzales y Tuesta (2019), las dimensiones que componen a la cadena logística son:

Organización del transporte; referido por el conjunto de actividades que deben ser llevadas a cabo con la intención de abastecerse son la cantidad y características del transporte indispensable para movilizar los diferentes tipos de mercancías.

Mantenimiento y control de flota; se refiere con los procesos para efectuar control de calidad, control de manejo de la flota además de los procedimientos propios de mantenimiento para tener la flota en perfecta disposición para los traslados oportunos.

Almacenamiento y organización de inventarios; se encarga de la disposición de los productos en un lugar para su resguardo hasta el momento de poner a disposición del propietario final, dentro de ello también se debe considerar la aplicación de estrategias para la organización de los espacios y el inventario con el fin de conocer los límites que posee el recinto.

Base conceptual para la variable gestión logística

La base conceptual seleccionada para la variable cadena logística es la expuesta por Castellanos (2015) en donde expresa que se considera que esta es la línea ficticia por medio de la cual se desarrolla el desplazamiento de los productos

importados desde su lugar inicial hasta llegar a su disposición final. Mencionándose que este desplazamiento se realiza haciendo usos de aspectos como; almacenaje servicio, transformación, manipulación; incluyendo la compraventa internacional, la desaduanización de la mercancía, la desconsolidación de la mercancía y el transporte interno.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

La investigación es de tipo Aplicada, la que según CONCYTEC (2018) es la tipología en la cual la intención de determinar los medios que satisfarán necesidades concretas y permitirán conocer las influencias que ejercer algunos medios sobre variables. El estudio se enfocó en una de tipo aplicada ya que se pretendió conocer la forma de relación existente entre los sobrecostos de importación y la cadena logística dentro de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C.

Según el enfoque la investigación es de tipo Cuantitativa, conociéndose como aquella cuyo fin es examinar las situaciones presentes en la realidad haciendo uso de datos primarios numéricos, posteriormente analizados y presentados mediante tablas y gráficos (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018). El estudio se enfocó en una tipología cuantitativa puesto que los datos e información recolectada se representaron con datos numéricos categorizados a través de una escala de Likert dentro de la encuesta suministrada a los colaboradores de Compechi Logistics Group S.A.C.

Según el alcance es una investigación de tipo Correlacional, definida como aquella en la que se determina la interrelación entre las diversas variables (Arias, 2016). La presente investigación se inscribió como correlacional ya que la intención fue determinar la existencia de una relación y el grado de relación entre las variables sobrecostos de importación y cadena logística en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C.

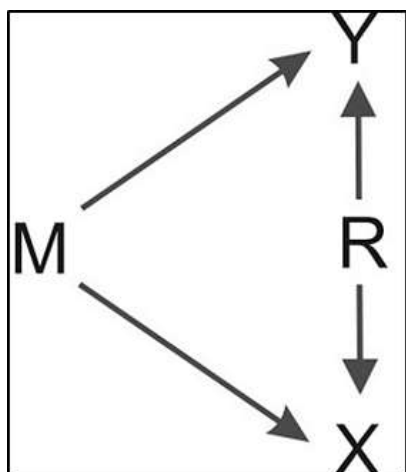
En lo relacionado con el diseño de la investigación se trata de uno con tipología No Experimental, comprendiendo que es aquel diseño dentro del cual se busca tan solamente el conocimiento, sin manipular, el proceder que tienen las variables dentro de un contexto particular, así como saber las relaciones o incidencias que la variable independiente ejerce sobre la dependiente (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018). La forma de tratar el problema fue de tipo no experimental ya que tan solamente se procuró determinar la relación entre los

sobrecostos de importación y la cadena logística en la entidad Compechi Logistics Group S.A.C. durante el año 2022.

Asimismo, el diseño se enmarcó en un Corte Transversal, siendo aquel en el que la recolección de información o datos se ejecuta en un momento único de tiempo, cuyo propósito principal es describir el comportamiento de las variables sobre una unidad de estudio única (Arias, 2016). El estudio es transversal ya que la recolección de datos se ejecutó en un período único de tiempo siendo en total un mes del año 2022.

Figura 1.

Diagrama del tipo de investigación



Nota: extraído de Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018.

Dónde:

M: muestra estudiada (Empleados de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C).

Y: observación de la variable independiente (sobrecostos de importación).

X: observación de la variable dependiente (cadena logística).

R: correlación o relación entre las variables medidas.

3.2. Variables y operacionalización

3.2.1. Variable X

Sobrecostos de importación

Son el conjunto de erogaciones a los que se debe incurrir para poder adquirir un producto que se encuentra en otro país, movilizarlo y colocarlo en el almacén del destinatario o comprador del bien. Según el autor, estos costos se dividen en: **a)** Costos de origen, donde se toman en cuenta las erogaciones asociadas con la compra del producto, embalaje, emisión de documentación, manipulación y traslado interno, almacenamiento y gastos de agenciamiento de la mercadería; **b)** los costos de tránsito internacional, siendo aquellos referidos con la carga y estiba, el flete internacional, descarga y desestiba, transporte y seguro; **c)** costos en destino que forman parte del almacenaje del producto, el flete para colocarlo en el destino, procesos de documentación para la desaduanización, pago de tributos, entre otros (Araujo, 2009 como se cita en Gómez, 2018).

X1: Costos de origen

X2: Costos de tránsito internacional

X3: Costos en destino

3.2.2. Variable Y

Cadena logística

Es la toma de un camino relativamente imaginario, donde se desarrollan tareas relacionadas con mover la mercadería desde su punto inicial hasta el final, entendiendo el primero como el origen y el segundo como el consumidor. Dicha movilización es efectuada con la realización del servicio basado en manipular, transformar, desplazar y hasta almacenar los productos o materia prima. Por tanto, la cadena logística incluye: la compraventa internacional, la desaduanización de la mercancía, la desconsolidación de la mercancía y el transporte interno (Castellanos, 2015).

Y1: Compraventa internacional

Y2: Desaduanización de la mercancía

Y3: Desconsolidación de la mercancía

Y4: Transporte interno

3.3. Población, muestra y muestreo

3.3.1. Población

La población es conocida como el conjunto de personajes que compondrán el ámbito del estudio considerando en ello las aristas comunes que los asocia con la temática, se traduce como el asiento que vislumbra los datos que luego permitirán generalizar las resultas obtenidas (Tamayo, 2016).

Para desarrollar la indagación se tuvo como población a todos los trabajadores tanto administrativos como operativos de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, siendo un total de cuarenta (40) segregados según las áreas en las cuales laboran, teniendo en cuenta que para el basamento teórico de los sobrecostos de importación y la cadena logística se debe considerar todos los actores que intervienen en el proceso de importación. Teniendo entonces la división de la población presentada a continuación:

Tabla 1.

Subdivisión de la Población por área

Área	Cantidad de Personal
Administrativo	10
Aduanero	5
Operativo	10
Practicantes	15
Total	40

Nota: extraído de Compechi Logistics Group S.A.C, 2022

3.3.2. Muestra

La muestra es un subgrupo de la población de la cual se obtendrán datos precisos para el estudio (Tamayo, 2016). En este sentido, la muestra se encontró conformada por la totalidad de la población, siendo cuarenta (40) trabajadores divididos entre las áreas administrativa, aduanera, operativa y practicantes que operan dentro de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C.

La muestra se caracteriza por ser de tipo censal, siendo aquella en donde todas las unidades de investigación son consideradas como muestra (Arias, 2016). En virtud de que todo el conjunto de participantes que componen a la población forman parte de la muestra, es razón suficiente para considerar a la muestra como de tipo censal.

3.3.3. Muestreo

El tipo de muestreo ejecutado en la investigación es Probabilístico siendo aquel en el que los colaboradores a experimentar tienen el mismo nivel probable de ser seleccionado, estando por lo tanto, todos disponibles para su elección (Cuesta, 2016).

En virtud de que la población que conforma la unidad de estudio fue de pequeña proporción conformada por apenas cuarenta (40) trabajadores y todos con de fácil acceso y disponibilidad, además de que cada uno manejan distintas etapas relacionadas con el proceso de importación y con la cadena logística; por tanto, se seleccionaron a todas y cada una de ellas como la muestra haciendo uso de la técnica de muestreo no probabilística por conveniencia.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.4.1. Técnicas de recolección de datos

La técnica empleada fue la Encuesta, entendiéndose como la que sirve para la interrogación de colaboradores con la intención de recabar información o datos que faciliten la medición de los problemas que enfoca el estudio, los que deben haber sido desarrollados con anticipación y con el análisis necesario para ello (Tamayo, 2016).

3.4.2. Instrumento de recolección de datos

El instrumento elegido para aplicar la técnica fue el Cuestionario, correspondiendo a la guía escrita que debe contener el cúmulo de inquietudes necesarias de aclarar por la investigación y que se facilitan al colaborador para su llenado (Arias, 2016).

Este es un único instrumento el cual contiene los ítems correspondientes para cada una de las variables de estudio: sobrecostos de importación y cadena logística. Para la primera variable se tiene un total de dieciocho (18), para la segunda variable se tiene un total de quince (15) ítems. Todos categorizados según escala de Likert de cinco niveles que va desde: Nunca, casi nunca, a veces, casi siempre y siempre.

Validez del instrumento

La validez de cada uno de los instrumentos se encontró acreditada por el evaluación de expertos a través del que se precisa la relevancia, pertinencia y claridad, siendo este cúmulo un total de tres expertos, teniendo como resultado un porcentaje del 80% considerándolo muy bueno.

Tabla 2.

Consolidado de validación al instrumento

Especialista	Valoración	Dictamen
Dr. Orlando Juan Márquez Caro	80%	Muy Bueno
Dra. Mary Michca Maguiña	80%	Muy Bueno
Dr. Fernando Márquez Caro	80%	Muy Bueno

Nota: extraído del proceso de validación del instrumento, 2022

Confiabilidad del instrumento

En cuanto a la confiabilidad del instrumento fue medida bajo el cúmulo de respuesta de todos los participantes haciendo uso del estadístico Alfa de Cronbach, teniendo los resultados mostrados a continuación.

Tabla 3.

Confiabilidad ítems variable sobre costos de importación

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,896	18

Nota: datos extraídos de proceso estadístico aplicado con el SPSS v26, 2022

Tabla 4.

Confiabilidad ítems variable cadena logística

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,786	15

Nota: datos extraídos de proceso estadístico aplicado con el SPSS v26, 2022

Tabla 5.

Confiabilidad instrumento de recolección de datos

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,913	33

Nota: datos extraídos de proceso estadístico aplicado con el SPSS v26, 2022

Los resultados mostrados en las tablas 2, 3 y 4 evidencian el nivel de confiabilidad que posee el conjunto de ítems del instrumento tanto para cada variable como para el componente del instrumento total; teniendo que, para los ítems de la variable sobrecostos de importación el valor es de .89 (89%), para el conjunto de ítems de la variable cadena logística el valor es de .78 (78%), y para el total de ítems del instrumento en general el valor es de .91 (91%). Teniendo absolutamente todo un nivel aceptable.

3.5. Procedimiento

Se inició con la ejecución de reuniones para la solicitud de participación, en conjunto con una charla explicativa al personal interviniente de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, para exponer los motivos y finalidad de la investigación; así como, la solicitud de permisos para la ejecución del trabajo en general y de la implementación de las encuestas dentro del personal.

Acto seguido se coordinó la comunicación para la entrega de cada formulario del instrumento, éste fue realizado de forma virtual tomando como herramienta el Google Forms; haciendo de conocimiento y seguimiento a cada trabajador sobre el correcto llenado del mismo, así como la aprobación del consentimiento para su participación.

Una vez recolectadas las respuestas de cada uno de los participantes, fueron trasladadas a la herramienta Excel para su categorización y tratamiento estadístico adecuado con el cual se obtuvieron los resultados particulares por cada ítem consultado y amplificados por cada dimensión evaluada a través de la cual se pudo dar respuesta a las interrogantes y objetivos del estudio.

3.6. Método de análisis de datos

La técnica para el análisis de los datos es el análisis de relación entre variables, aplicado para conocer el tipo y nivel de correlación que existe entre ambas variables de estudio. Para efectos de análisis de los resultados, se procedió a la formulación y aplicación de indicadores sobre la información hallada en los trabajadores de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, en lo que respecta a los sobrecostos de importación y a la cadena logística; teniendo así análisis descriptivos y deductivos.

Descriptivo

Se efectuó la descripción de cada una de las variables de manera teórica, práctica y gráfica; con este método se pudo obtener información sobre la relación existente entre los sobrecostos de importación y la cadena logística, que brindaron datos distinguidos y así juntarlos con el objetivo de esta investigación.

Con el análisis descriptivo se realizó medidas centrales (también conocidas como media aritmética, mediana, moda), de dispersiación (como la varianza y la desviación estándar), y gráficos (histogramas) todos a través del programa SPSS v26.

Deductivo

La estadística deductiva proporcionó la habilidad de explicar la teoría en función de la prueba de hipótesis, manejando para ello la estadística adelantada realizada a través del programa SPSS v26. Se aplicó previamente la prueba de normalidad a través de Shapiro-Wilk; para luego proceder con el análisis estadístico deductivo con el tipo de prueba que direcciona la normalidad en la distribución de los datos obtenidos, siendo las opciones según la modalidad de investigación, Rho de Spearman y Correlación de Pearson.

3.7. Aspectos éticos

Para los efectos de la investigación se respeta las ideas de otros autores convirtiendo este aspecto como basado en la originalidad ya que no es copia de otra exploración haciendo uso para ello de la adecuada presentación de referencias en citas de otros autores. Haciéndose constatar que las reseñas manejadas durante

la exploración son enteramente fidedignas por lo que no existe manipulación, los mismos fueron sustraídos directamente de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C. Se respetó la confidencialidad de la empresa bajo estudio, los datos suministrados y los empleados que a ella pertenecen por lo cual se garantiza que el manejo de los mismos fue bajo estricto uso profesional y académico.

IV. RESULTADOS

4.1. Resultados descriptivos

En primera instancia es necesario conocer el nivel en el que se posiciona la variable sobrecostos de importación y cadena logística, así como para cada una de las dimensiones que lo componen. Todo esto ayudará a concebir fácilmente el estado situacional en el que se encuentra la empresa Compechi Logistics Group S.A.C en relación con el tema abordado.

Para poder lograr esclarecer lo anteriormente comentado, se procedió a categorizar las respuestas obtenidas en cada ítem que compone tanto a las dimensiones como a las variables y sobre estos datos se procesó el tratamiento estadístico descriptivo con medidas de centralización y con medidas de frecuencia.

Tabla 6.

Medidas de centralización para la variable sobrecostos de importación y sus dimensiones

		Sobrecostos de importación	Costo de origen	Costo de tránsito internacional	Costo de destino
N	Válido	40	40	40	40
	Perdidos	0	0	0	0
Media		54,43	16,35	19,27	18,80
Mediana		55,00	16,00	19,00	19,00
Moda		56	18	19	19
Desv. Desviación		2,688	1,511	1,109	2,015

Nota: datos extraídos de encuesta aplicada a trabajadores de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, visor SPSS v26, 2022.

El promedio que evidencia el conjunto de datos o denominado como media para la variable sobrecostos de importación es 54.43 en tanto para las dimensiones costos de origen (16.35), costo de tránsito internacional (19.27) y costo de destino (18.80). El valor encontrado en el centro del conjunto de datos o llamado mediana de la variable independiente es 55, en tanto que en las dimensiones costos de origen (16), costo de tránsito internacional (19) y costo de destino (19). El valor repetido frecuentemente en el grupo de datos o denominado moda dentro de la

variable independiente es 56, en tanto que en las dimensiones costos de origen (18), costo de tránsito internacional (19) y costo de destino (19).

La medida en la que se distribuyen los datos en relación con la media o llamado desviación para la variable sobrecostos de importación es 2.688, mientras que para las dimensiones costos de origen (1.511), costo de tránsito internacional (1.109) y costo de destino (2.015).

Tabla 7.

Medidas de centralización para la variable cadena logística y sus dimensiones

	Cadena logística	Compraventa internacional	Desaduanización de la mercancía	Desconsolidación de la mercancía	Transporte interno
N Válido	40	40	40	40	40
Perdidos	0	0	0	0	0
Media	49,35	8,28	15,88	15,23	9,98
Mediana	49,50	8,00	16,00	15,00	10,00
Moda	49	8	15	15	8
Desv. Desviación	2,486	,933	1,114	,862	1,609

Nota: datos extraídos de encuesta aplicada a trabajadores de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, visor SPSS v26, 2022.

El promedio que evidencia el conjunto de datos o denominado como media para la variable cadena logística es 49.35 mientras que para las dimensiones compraventa internacional (8.28), desaduanización de la mercancía (15.88), desconsolidación de la mercancía (15.23) y transporte interno (9.98). El valor encontrado en el centro del conjunto de datos o llamado mediana de la variable independiente es 49.50, mientras que para las dimensiones compraventa internacional (8), desaduanización de la mercancía (16), desconsolidación de la mercancía (15) y transporte interno (10). El valor repetido frecuentemente en el grupo de datos o denominado moda dentro de la variable independiente es 49, mientras que para las dimensiones compraventa internacional (8), desaduanización de la mercancía (15), desconsolidación de la mercancía (15) y transporte interno (8).

La medida en la que se distribuyen los datos en relación con la media o llamado desviación para la variable sobrecostos de importación es 2.486, en tanto que para las dimensiones compraventa internacional (.933), desaduanización de la

mercancía (1.114), desconsolidación de la mercancía (.862) y transporte interno (1.609).

La distribución de frecuencia existente para la variable sobrecosto de importación y sus dimensiones son las demostradas a continuación.

Tabla 8.

Distribución de Frecuencia para la variable sobrecostos de importación y sus dimensiones categorizada

Descripción:	Frecuencia	Porcentaje
Sobrecostos de Importación		
Nivel Medio	40	100%
Costo de Origen		
Nivel Bajo	21	52.5%
Nivel Medio	19	47.5%
Costo de Tránsito Internacional		
Nivel Medio	4	10%
Nivel Alto	36	90%
Costo de Destino		
Nivel Medio	40	100%

Nota: datos extraídos de encuesta aplicada a trabajadores de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, visor SPSS v26, 2022.

La tabla 7 muestra el nivel en el cual se posiciona tanto el sobrecosto de importación como las dimensiones que lo componen dentro de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C; es así como se tiene que la variable independiente posee un nivel medio (100%), es decir, los sobrecostos de importación alcanzan un nivel medianamente importante. Para la dimensión costo de origen el nivel es bajo con un 52.5%, en tanto que el 47.5% restante lo posicionan en un nivel medio. Para la dimensión costo de tránsito internacional el nivel se posiciona entre medio (10%) y alto (90%), es decir, para la empresa los costos provenientes del proceso de tránsito internacional poseen un alto nivel de repercusión. Para la dimensión costos de destino, los empleados la posicionaron con un nivel medio en el 100%.

Tabla 9.

Distribución de Frecuencia para la variable cadena logística y sus dimensiones categorizada

Descripción:	Frecuencia	Porcentaje
Cadena Logística		
Nivel Medio	40	100%
Compraventa Internacional		
Nivel Bajo	9	22.5%
Nivel Medio	31	77.5%
Desaduanización de la mercancía		
Nivel Medio	40	100%
Desconsolidación de la mercancía		
Nivel Medio	24	60%
Nivel Alto	16	40%
Transporte Interno		
Nivel Medio	31	77.5%
Nivel Alto	9	22.5%

Nota: datos extraídos de encuesta aplicada a trabajadores de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, visor SPSS v26, 2022.

La tabla 8 muestra el nivel en el cual se posiciona tanto la cadena logística como las dimensiones que lo componen dentro de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C; es así como se tiene que la variable dependiente posee un nivel medio (100%), es decir, la cadena logística alcanza un nivel medianamente importante. Para la dimensión compraventa internacional el nivel es bajo con un 22.5%, en tanto que el 77.5% restante lo posicionan en un nivel medio. Para la dimensión desaduanización de la mercancía el nivel se posiciona en un nivel medio (100%), es decir, para la empresa los costos provenientes del proceso de desaduanización de la mercancía poseen un mediano nivel de repercusión. Para la dimensión desconsolidación de la mercancía el nivel se posiciona entre medio (60%) y alto (40%), es decir, para la empresa los costos provenientes del proceso de desconsolidación de la mercancía poseen un alto nivel de repercusión. Para la dimensión transporte interno, los empleados la posicionaron con un nivel medio (77.5%) y el 22.5% lo posiciona en un nivel alto.

4.2. Resultado inferencial

Con la finalidad de comprobar las hipótesis de investigación, se procedió en primera instancia a aplicar la prueba de normalidad entre el conjunto de datos para cada una de las variables lo que ayuda a saber el tipo de prueba apropiada a aplicar para la comprobación de hipótesis en la búsqueda de la relación entre las variables. Para lo cual se efectúa la prueba de Shapiro-Wilk puesto que el total de la muestra es ≤ 50 , teniendo como base de análisis que:

$P(\text{sig}) \leq .05$ anormalidad en la distribución (asimétrica) y se aplica Rho de Spearman

$P(\text{sig}) \geq .05$ normalidad en la distribución (simétrica) y se aplica Correlación de Pearson.

Tabla 10.

Prueba de normalidad para variables y dimensiones de estudio

	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
Sobrecostos de importación	,929	40	,015
Costo de origen	,924	40	,010
Costo de tránsito internacional	,907	40	,003
Costo de destino	,943	40	,043
Cadena logística	,951	40	,034
Compraventa internacional	,877	40	,000
Desaduanización de la mercancía	,902	40	,002
Desconsolidación de la mercancía	,864	40	,000
Transporte interno	,897	40	,002

Nota: datos extraídos de encuesta aplicada a trabajadores de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, visor SPSS v26, 2022.

A través de las resultas visualizadas en la tabla 9, se ha podido conocer que tanto para la variable sobrecostos de importación como para la variable Cadena logística y las dimensiones que componen a cada una el $p(\text{sig})$ es menor a $.05$ por lo tanto se demuestra que la distribución de los datos no son normales o asimétricos y la prueba idónea para comprobar las hipótesis de la investigación y determinar la relación entre ambas es la correlación de Rho de Spearman desarrollado a continuación teniendo en cuenta el siguiente parámetro de análisis:

$P(\text{sig}) \geq .05$ aceptación de la hipótesis nula

$P(\text{sig}) \leq .05$ aceptación de la hipótesis del investigador

Hipótesis general

H₀: No existe relación entre los sobrecostos de importación y la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021

H₁: Existe relación entre los sobrecostos de importación y la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021

Tabla 11.

Prueba Rho de Spearman para variables

			Sobrecostos de importación	Cadena logística
Rho de Spearman	Sobrecostos de importación	Coeficiente de correlación	1,000	,895
		Sig. (bilateral)	.	,001
		N	40	40

Nota: datos extraídos de encuesta aplicada a trabajadores de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, visor SPSS v26, 2022.

El p(valor) obtenido es .001 siendo menor a .05 por lo que se toma la hipótesis alternativa o hipótesis del investigador la que establece que existe relación entre los sobrecostos de importación y la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021, rechazándose la hipótesis nula. Asimismo, se visualiza el coeficiente de correlación de Pearson el cual demuestra el nivel de dependencia que existe entre las variables teniendo como resultado un valor de .895 lo que simboliza que la relación encontrada entre las variables sobrecostos de importación y la cadena logística es positiva alta.

Primera hipótesis específica

H₀: No existe relación entre los sobrecostos de importación y la compraventa internacional de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021

H₁: Existe relación entre los sobrecostos de importación y la compraventa internacional de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021

Tabla 12.

Prueba Rho de Spearman para sobrecosto de importación y compraventa internacional

			Sobrecostos de importación	Compraventa internacional
Rho de Spearman	Sobrecostos de importación	Coefficiente de correlación	1,000	-,159
		Sig. (bilateral)	.	,326
		N	40	40

Nota: datos extraídos de encuesta aplicada a trabajadores de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, visor SPSS v26, 2022.

El p(valor) obtenido es .326 siendo mayor a .05 por lo que se acepta la hipótesis nula que establece que no existe relación entre los sobrecostos de importación y la compraventa internacional de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021, rechazándose la hipótesis del investigador.

Segunda hipótesis específica

H₀: No existe relación entre los sobrecostos de importación y la desaduanización de la mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021

H₁: Existe relación entre los sobrecostos de importación y la desaduanización de la mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021

Tabla 13.

Prueba Rho de Spearman para sobrecosto de importación y desaduanización de la mercancía

			Sobrecostos de importación	Desaduanización de la mercancía
Rho de Spearman	Sobrecostos de importación	Coefficiente de correlación	1,000	,718
		Sig. (bilateral)	.	,003
		N	40	40

Nota: datos extraídos de encuesta aplicada a trabajadores de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, visor SPSS v26, 2022.

El p(valor) obtenido es .003 siendo menor a .05 por lo que se toma la hipótesis alternativa o hipótesis del investigador que establece que existe relación entre los sobrecostos de importación y la desaduanización de mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021, rechazándose la hipótesis nula. Asimismo, se visualiza el coeficiente de correlación de Pearson el cual demuestra el nivel de dependencia existente entre las variables teniendo como resulta un valor de .718 lo que significa que la relación hallada entre las variables sobrecostos de importación y la desaduanización de la mercancía es positiva alta.

Tercera hipótesis específica

H₀: No existe relación entre los sobrecostos de importación y la desconsolidación de la mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021

H₁: Existe relación entre los sobrecostos de importación y la desconsolidación de la mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021

Tabla 14.

Prueba Rho de Spearman para sobrecosto de importación y desconsolidación de la mercancía

			Sobrecostos de importación	Desconsolidación de la mercancía
Rho de Spearman	Sobrecostos de importación	Coefficiente de correlación	1,000	,816
		Sig. (bilateral)	.	,003
		N	40	40

Nota: datos extraídos de encuesta aplicada a trabajadores de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, visor SPSS v26, 2022.

El p(valor) obtenido es .003 siendo menor a .05 por lo que se toma la hipótesis alternativa o hipótesis del investigador que establece que existe relación entre los sobrecostos de importación y la desconsolidación de mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021, rechazándose la hipótesis nula. Asimismo, se visualiza el coeficiente de correlación de Pearson el cual demuestra el nivel de dependencia existente entre las variables teniendo como resultado un valor de .816 lo que significa que la relación encontrada entre las variables sobrecostos de importación y la desconsolidación de la mercancía es positiva alta.

Cuarta hipótesis específica

H₀: No existe relación entre los sobrecostos de importación y el transporte interno de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021

H₁: Existe relación entre los sobrecostos de importación y el transporte interno de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021

Tabla 15.*Prueba Rho de Spearman para sobrecosto de importación y transporte interno*

			Sobrecostos de importación	Transporte interno
Rho de Spearman	Sobrecostos de importación	Coefficiente de correlación	1,000	,736
		Sig. (bilateral)	.	,023
		N	40	40

Nota: datos extraídos de encuesta aplicada a trabajadores de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, visor SPSS v26, 2022.

El p(valor) obtenido es .023 siendo menor a .05 por lo que se toma la hipótesis alternativa o hipótesis del investigador que establece que existe relación entre los sobrecostos de importación y el transporte interno de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021, rechazándose la hipótesis nula. Asimismo, se visualiza el coeficiente de correlación de Pearson el cual demuestra el nivel de dependencia existente entre las variables teniendo como resultado un valor de .736 lo que significa que la relación hallada entre las variables sobrecostos de importación y el transporte interno es positivo alto.

V. DISCUSIÓN

Los resultados obtenidos de acuerdo al problema encontrado denotan la respuesta precisa para la aceptación o rechazo de la hipótesis. Por lo que se tiene para la hipótesis general, la existencia de relación entre la variable sobrecostos de importación y la cadena logística dentro de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, claramente evidenciado a través de la prueba Rho de Spearman con nivel de significancia de $.001 < .05$ y un coeficiente de correlación de $.895$, lo que permite la aceptación de la hipótesis del investigador. Todo lo que concuerda con lo expresado por Panta (2021) en su estudio, a través del cual pudo conocer que los sobrecostos logísticos afectan considerablemente el adecuado desarrollo del comercio exterior (Chi Cuadrado $.870$) especialmente en el costo relacionado con uso de contenedores. Asimismo, concuerda con lo expresado por Lezhnina y Balykina (2021), quienes denotaron la existencia de relación entre los elementos de la cadena logística con los costos incurridos en ésta, siendo una correlación de nivel alto con Rho de Spearman del $(.893)$.

Al respecto Araujo (2009) referido por Gómez (2018) explica que la cadena logística es una serie de procedimientos concatenados fácilmente manipulables que llegan a causar un efecto variativo dentro de los resultados que se deseen obtener, esto debido a la existencia de infinidad de factores intrínsecos y extrínsecos que al alterarse pueden llegar a dar resultados negativos que afectan el logro de objetivos y crecimiento institucional de las empresas importadoras o exportadoras.

Asimismo, en la primera hipótesis específica se tiene la inexistencia de relación entre los sobrecostos de importación y la compraventa internacional dentro de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, claramente evidenciado a través de la prueba Rho de Spearman con nivel de significancia de $.326 > .05$, lo que permite inducir en la no aceptación de la hipótesis del investigador. Todo lo que difiere de los hallazgos encontrados por Santome (2019), quien pudo conocer que los sobrecostos logísticos presentan características variativas en todos los niveles, tanto en procedimientos (80%) como en elementos portuarios (20%), siendo los sobrecostos de procedimientos lo que afectan notablemente la compraventa inicial

de importación. Asimismo, difiere de los resultados encontrados por Galkin, et al (2019), quien pudo demostrar que el incremento de los costos asociados con los precios de bienes, documentación entre otros afectan la cadena logística con un nivel alto (Correlación de Pearson .912), resaltando la necesidad de hacer evaluaciones y estimaciones adecuadas de costos para evitar acarrear consecuencias negativas.

Al respecto, Mamani (2015) explica que los costos referidos con los elementos para la compraventa de productos para importación tendrán impacto sobre la cadena logística siempre y cuando sean ellos lo que representen el incremento, en caso de que no evidencien variación no repercutirán y por consiguiente no existirá relación entre ellos.

En la segunda hipótesis específica se tiene la existencia de relación entre los sobrecostos de importación y la desaduanización de mercancía dentro de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, claramente evidenciado a través de la prueba Rho de Spearman con nivel de significancia de $.003 < .05$ y un coeficiente de correlación de .718, lo que permite la aceptación de la hipótesis del investigador. Concordando estos resultados con lo presentado por Zubayer, et al (2019), cuyos resultados revelaron que los sobrecostos de importación influyen de forma directa sobre la cadena logística específicamente en lo referido con la el proceso de desaduanización de la mercancía, teniendo un nivel medio (Rho de Spearman .745). Asimismo, concuerda con lo expresado por Nieto (2018) quien resalta la existencia de una correlación directa, positiva y alta entre el sobrecosto de importación y los elementos de procedimiento de desaduanización (Rho de Spearman .829).

Al respecto, Castellano (2015) explica que los sobrecostos de importación causan afectación sobre la desaduanización de la mercancía una vez que llegue a puerto de destino, debido a que todos los elementos ocasionan alteraciones sobre el proceso para lograr desaduanizar la mercadería que llega a destino, esto referenciado por el uso de contenedores, movilización, declaración y pago de tributos.

En la tercera hipótesis específica se tiene la existencia de relación entre los sobrecostos de importación y la desconsolidación de mercancía dentro de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, claramente evidenciado a través de la prueba Rho de Spearman con nivel de significancia de $.003 < .05$ y un coeficiente de correlación de $.816$, lo que permite la aceptación de la hipótesis del investigador. Todo lo que concuerda con Benavente (2017) quien explica que a pesar de las mejoras en la infraestructura logística del puerto de Perú en comparación con otros países el procedimiento de desconsolidación de la mercancía se ve afectada por las variaciones en los costos de importación lo que repercute en el adecuado proceder de la cadena logística y además en los resultados obtenidos. Asimismo, concuerda con Esa, et al (2017), cuyos resultados evidenciaron que los costos influyen directamente sobre la logística de Importación y exportación en un nivel muy alto (Correlación de Pearson $.958$), especialmente en lo referido con los procedimientos de desconsolidación de la mercadería.

Al respecto, Carreño (2017) menciona que la desconsolidación de la mercancía conlleva una serie de elementos tales como cubicación, el tipo de estriba o los contenedores; todo lo que repercute en la adecuada consecución de la cadena logística para el logro de la importación de mercadería. Al haber, variación sobre alguno de estos aspectos o sobre aspectos que se relacionen directamente con ellos traera consecuencias directas e inmediadas, por lo tanto, si existe relación entre ambos aspectos.

En la cuarta hipótesis específica se tiene la existencia de relación entre los sobrecostos de importación y el transporte interno dentro de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, claramente evidenciado a través de la prueba Rho de Spearman con nivel de significancia de $.023 < .05$ y un coeficiente de correlación de $.736$, lo que permite la aceptación de la hipótesis del investigador. Todo lo que concuerda con Eglit, et al (2020), quien logró conocer la existencia de relaciones integrales entre la logística y el transporte, las cuales a su vez se encuentran influenciada directamente por las variaciones de costos que se experimentan en el proceso de movimiento de mercancía con un nivel alto (Chi Cuadrado $.870$); concluyendo que las distancias, el tiempo de los pedidos, la intensidad de la demanda y la utilización máxima de las instalaciones logísticas son factores

directos dentro de las variaciones. De la misma manera, concuerda con lo presentado por Benavides y López (2019) cuyos resultados demostraron que dentro del proceso de importaciones realizadas en el puerto del Callao los sobrecostos si afectan e impactan en la cadena logística, lo cual se refleja en un 71.2% denotando una correlación alta entre las variables de estudio.

Sobre el mismo punto, Jimenez y Hernández (2002) referido por Gonzáles y Tuesta (2019), mencionan que los sobrecostos de importación repercuten en el transporte interno de la mercadería una vez arriba a puerto de destino, puesto que existen elementos referidos con el puerto de destino relacionados con la fase de transporte interno en la cadena logística lo que al mismo tiempo acarrea que el precio ofrecido a los clientes sea cada vez más elevado y por ende se disminuya la cantidad de clientes concretados.

VI. CONCLUSIONES

Pudiendo contrastar los resultados obtenidos con los objetivos planteados en el estudio, lo presentan como conclusiones lo siguiente:

1. Se cumple el objetivo general y por ende la hipótesis general planteada, ya que los resultados reflejaron que las variables en análisis poseen un grado de significancia es de $.001 < .05$, rechazándose la hipótesis nula y aceptándose la hipótesis del investigador. Concluyendo que existe relación entre los sobrecostos de importación y la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021, teniendo además un nivel de correlación $.895$ siendo positivo alto.

2. No se cumple el primer objetivo específico y por ende la primera hipótesis específica planteada, ya que los resultados reflejaron que la variable y dimensión en análisis no poseen un grado de significancia puesto que es de $.326 > .05$, rechazándose la hipótesis del investigador y aceptándose la hipótesis nula. Concluyendo que no existe relación entre los sobrecostos de importación y la compraventa internacional de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021.

3. Se cumple el segundo objetivo específico y por ende la segunda hipótesis específica planteada, ya que los resultados reflejaron que la variable y dimensión en análisis poseen un grado de significancia de $.003 < .05$, rechazándose la hipótesis nula y aceptándose la hipótesis del investigador. Concluyendo que existe relación entre los sobrecostos de importación y la desaduanización de mercancía de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021, teniendo además un nivel de correlación $.718$ siendo positivo alto.

4. Se cumple el tercer objetivo específico y por ende la tercera hipótesis específica planteada, ya que los resultados reflejaron que la variable y dimensión en análisis poseen un grado de significancia de $.003 < .05$, rechazándose la hipótesis nula y aceptándose la hipótesis del investigador. Concluyendo que existe relación entre los sobrecostos de importación y la desconsolidación de mercancía

de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021, teniendo además un nivel de correlación .816 siendo positivo alto.

5. Se cumple el cuarto objetivo específico y por ende la cuarta hipótesis específica planteada, ya que los resultados reflejaron que la variable y dimensión en análisis poseyendo un grado de significancia de $.023 < .05$, rechazándose la hipótesis nula y aceptándose la hipótesis del investigador. Concluyendo que existe relación entre los sobrecostos de importación y el transporte interno de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021, teniendo además un nivel de correlación .736 siendo positivo alto.

VII. RECOMENDACIONES

1. La empresa Compechi Logistics Group S.A.C, debe tomar en consideración la evaluación continua de los costos que se acarrearán durante el proceso de importación con la finalidad de precisar aquellos que evidencian cambios, así como el conocer el nivel de cambios o recurrencia de los mismos, pudiendo así generar cambios significativos que ayuden a no percibir deficiencias dentro de la cadena logística.

2. Los empleados de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C indican que los sobrecostos de importación no afectan al proceso de compraventa internacional puesto que los incrementos no están asociados con los componentes de ello; sin embargo, se aconseja la aplicación de indicadores evaluativos para el reconocimiento inmediato de ellos en caso de alguna variación.

3. La empresa Compechi Logistics Group S.A.C, evidencia cambios en el proceso de desaduanización de la mercancía ocasionado por el incremento en los costos de tránsito internacional, por lo que se recomienda evaluar otras opciones que brinden mejores costos y con ello no se vea afectado la consecución de la cadena logística.

4. Los empleados de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C indican que los sobrecostos de importación afectan al proceso de desconsolidación de la mercancía puesto que los incrementos se asocian con los componentes de ello; por lo cual, deben evaluar todos los cambios que directamente afecten dicho procedimiento para disminuir los efectos.

5. Los empleados de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C indican que los sobrecostos de importación afectan en el transporte interno de la mercancía ya que todos los incrementos imposibilitan la inversión en este aspecto; por lo cual, deben efectuar mecanismos de re-direccionamiento de recursos y búsqueda de opciones completas y económicas para su cumplimiento.

REFERENCIAS

- Araujo Mattos, C. (2009). Costo de compra internacional. *Revista de Investigación y Negocios: Actualidad Empresarial*, 9(179), 71-74.
- Arias, F. (2016). *El proyecto de investigación: Introducción a la metodología científica* (Septima ed.). Caracas: Editorial Episteme.
- Barría, C. (2021). *La emergencia de los contenedores: Crisis del transporte marítimo*. New York: BBC.
- Benavente Chen, P. (2017). Análisis comparativo de los sobrecostos logísticos portuarios en el puerto del Callao y Buenaventura. Lima, País: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.
- Benavides Munguia, A., & López Saldaña, S. (2019). Los sobrecostos de importación del puerto del Callao y su influencia en la cadena de comercialización de empresas importadoras de productos químicos en Lima Metropolitana en el año 2019. Lima, Perú: Universidad Tecnológica del Perú.
- BID. (2021). *Estimaciones sobre el costo de flete para América Latina en el 2021*. Buenos Aires: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Carreño Solís, A. (2017). *Cadena de suministro y logística*. Lima: Fondo Editorial.
- Castellanos Ramírez, A. (2015). *Logística comercial internacional*. Madrid: ECOE Ediciones.
- COMEXPERÚ. (2020). *Importaciones caen un 18.7% en el período enero - septiembre de 2020*. Lima: COMEXPERÚ.
- COMEXPERÚ. (2021). *Importaciones muestran recuperación al primer bimestre de 2021*. Lima: COMEXPERÚ.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. Santiago de Chile: CEPAL.
- CONCYTEC. (2018). *Reglamento de calificación, clasificación y registro de los investigadores*. Lima: CONCYTEC.
- Cuesta, M. (2016). *Introducción al muestreo*. Madrid: Universidad de Oviedo.
- Dieterich, H. (2018). *Nueva guía para la investigación científica*. Ciudad de México: Editorial Planeta Mexicana.
- Eglit, Y., Eglit, K., Kovtun, A., & Golovenko, A. (2020). The construction of logistics chains for the delivery of goods in containers. *Business Management*, 4(67), 50-62.
- Esa, H., Twrdy, E., & Inkinen, T. (2017). Cost aggregation in export logistics chain. *Journal of Open Innovation Technology Market and Complexity*, 3(26), 1-14.

- Fernández, R. (2021). *Exportaciones mundiales: principales países exportadores en 2020*. Suecia: Statista.
- Galkin, A., Kush, Y., Davidich, N., & Davidich, Y. (2019). Evaluation of influence of the logistics chain infrastructure on the logistics costs formation. *New mechanisms of horizontal collaboration for ensuring the sustainable development of transport and logistics*, 5(11), 10-21. doi: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196703002>
- Gavelán Izaguirre, J. (1999). Costos de importación. *Revista de Investigación Quipukamayoc*, 6(11), 117-124.
- Gómez Ternero, E. (2018). Análisis de la relación entre los costos logísticos adicionales y el costo de importación de la empresa Best Security del Perú S.A.C 2016-2017. Lima, Perú: Universidad de San Martín de Porres.
- Gonzales Prado, J., & Tuesta Velarde, P. (2019). Diagnóstico y puesta de mejora en la cadena de suministro en un centro de distribución logística aplicando el modelo SCOR. Lima, Perú: Universidad Ricardo Palma.
- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Ciudad de México: McGraw Hill Interamericana Editores.
- Instituto de Economía Peruana. (2021). *El costo de la incertidumbre política*. Lima: IPE.
- Jiménez Sánchez, J., & Hernández García, S. (2002). *Marco conceptual de la cadena de suministro: Un nuevo enfoque logístico*. Ciudad de México: SCT Ediciones.
- Lezhnina, E., & Balykina, Y. (2021). Cooperation between Sea Ports and Carriers in the Logistics Chain. *Journal of Marine Science and Engineering*, 9(7), 1-10. doi:<https://doi.org/10.3390/jmse9070774>
- Mamani Bautista, J. (2015). Determinación de los costos de importación. Tratamiento contable. *Actualidad Empresarial*, 4(334), 10-15.
- Nieto Edquen, J. (2018). Influencia de los costos de importación en el precio de venta y la participación en el mercado de motocultores provenientes de China de la empresa Recomar S.R.L - Tarapoto 2015 - 2016. Chiclayo, Perú: Universidad de San Martín de Porres.
- Organización Mundial del Comercio. (30 de Julio de 2021). *El Barómetro sobre el Comercio de Mercancías indica una desaceleración del crecimiento del comercio provoca por perturbaciones en los sectores críticos*. Alemania: Organización Mundial del Comercio. Obtenido de <https://www.baenegocios.com/mundo/Historico-el-PBI-de-Estados-Unidos-cayo-329-en-el-segundo-trimestre-20200730-0014-html>
- Panta Morales, A. (2021). *¿Cómo los sobrecostos logísticos afectan al comercio exterior y cómo solucionarlo?* Lima, Perú: Universidad de Lima.

- Santome Jiménez, B. (2019). Los sobrecostos logísticos en la importación de vehículos nuevos de toyota 2013 - 2017. *Quipukamayoc*, 27(55), 55-61.
- Shipping, D. (2021). *Comportamiento de los precios en fletes marítimos a nivel global*. New York: Dewry World Container Index.
- Tamayo, M. (2016). *El proceso de investigación científica*. Ciudad de México: Editorial Limusa.
- Tejeda Villanueva, A., Blanco Jiménez, M., & Guerra Moya, S. (2019). Factores que impulsan las importaciones de las empresas de alimentos procesados, mejorando su competitividad. *Investigación Administrativa*, 48(124), 1-15.
- Zubayer Abdullah, S., Hasan Miraz, M., Li, Y., & Abdullah, A. (2019). Conceptual Framework of Integrative Logistics in Supply Chain Management for Maritime Port Logistics Chain. *The North American review*, 2(5), 139-146.

Anexo 1.

Matriz de operacionalización

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	ESCALA DE MEDICIÓN
SOBRECOSTOS DE IMPORTACIÓN	Son el conjunto de erogaciones a los que se debe incurrir para poder adquirir un producto que se encuentra en otro país, movilizarlo y colocarlo en el almacén del destinatario o comprador del bien. Estos se dividen en: costos de origen, costos de tránsito internacional y costos de destino. (Araujo, 2009 como se cita en Gómez, 2018).	Costos de origen (Araujo, 2009 como se cita en Gómez, 2018).	Costo del producto en fábrica	1 – 7	Ordinal. Escala de Lickert
			Embalaje, etiquetado y marcado		
			Consolidación		
			Documentación		
			Flete interno		
			Almacenaje		
			Gastos de agenciamiento		
		Costos de tránsito internacional (Araujo, 2009 como se cita en Gómez, 2018).	Carga y estiba	8 – 12	
			Flete internacional		
			Descarga y desestiba		
			Recargas en transporte		
		Costos de destino (Araujo, 2009 como se cita en Gómez, 2018).	Seguro de la carga	13 - 18	
			Almacenaje		
Flete interno a destino					
Emisión de documentación					
Tributos aduaneros					
CADENA LOGÍSTICA	Es la vía imaginaria mediante la cual se realiza el movimiento de mercancías desde su origen hasta el consumidor final. Esta movilización se lleva a cabo a través del servicio, manipulación, transformación, desplazamiento y almacenaje que sufren los productos desde que son materia prima hasta su elaboración como mercancía final. Por tanto, la cadena logística incluye: la compraventa internacional, la desaduanización de la mercancía, la desconsolidación de la mercancía y el transporte interno (Castellanos, 2015).	Compraventa internacional (Castellanos, 2015).	Categoría del bien	19 - 21	Ordinal. Escala de Lickert
			Muestras del producto		
			Operador logístico		
		Desaduanización de la mercancía (Castellanos, 2015).	Arribo de la mercancía	22 - 26	
			Movilización del depósito temporal		
			Declaración aduanera		
			Pago de tributos		
		Desconsolidación de la mercancía (Castellanos, 2015).	Autorización de salida	27 – 30	
			Cubicación		
			Tipo de estiba		
		Transporte interno (Castellanos, 2015).	Características del contenedor	31 - 33	
			Simbología del contenedor		
			Transporte para movilización de carga		
	Transporte para movilización de descarga				
	Transporte para preparación de pedido				

Anexo 2.

Matriz de consistencia

Título: “Los sobrecostos de importación y la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, Callao – 2021” Autores: Enríquez y Llatas			
PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPOTESIS GENERAL	METODOLOGIA
¿Cuál es la relación de los sobrecostos de importación con la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao - 2021?.	Determinar la relación de los sobrecostos de importación con la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021.	Existe relación entre los sobrecostos de importación y la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021.	Tipo de investigación: - Aplicada - Cuantitativa - Correlacional Diseño de investigación: - No Experimental - De corte transversal
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPOTESIS ESPECIFICAS	Población y muestra: Población: 25 trabajadores de la empresa. Muestra: 25 trabajadores del área administrativa, aduanera y operativa. Técnica de recolección de datos: - Encuesta Instrumento de recolección de datos: - Cuestionario Técnica de análisis de datos: - Descriptiva - Deductiva
¿Cuál es la relación de los sobrecostos de importación con la compraventa internacional en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao - 2021?;	Identificar la relación de los sobrecostos de importación con la compraventa internacional en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021.	Existe relación entre los sobrecostos de importación y la compraventa internacional en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021.	
¿Cuál es la relación de los sobrecostos de importación con la desaduanización de mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao - 2021?;	Establecer la relación de los sobrecostos de importación con la desaduanización de mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021.	Existe relación entre los sobrecostos de importación y la desaduanización de mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021.	
¿Cuál es la relación de los sobrecostos de importación con la desconsolidación de mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao - 2021?;	Precisar la relación de los sobrecostos de importación con la desconsolidación de mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021.	Existe relación entre los sobrecostos de importación y la desconsolidación de mercancía en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021.	
¿Cuál es la relación de los sobrecostos de importación con el transporte interno en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao - 2021?;	Precisar la relación de los sobrecostos de importación con el transporte interno en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021.	Existe relación entre los sobrecostos de importación y el transporte interno en la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, distrito El Callao – 2021.	

Anexo 3.

Instrumento

“CUESTIONARIO DE LA RELACIÓN ENTRE LOS SOBRECOSTOS DE IMPORTACIÓN Y LA CADENA LOGÍSTICA”

INSTRUCCIONES:

Este cuestionario es personal y anónimo, dirigido a las personas relacionadas con el proceso de importación dentro de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, ubicada en El Callao – Lima.

Se agradece encarecidamente la mayor transparencia y veracidad en las respuestas para este instrumento, todo lo que permitirá lograr un acercamiento científico a la realidad específica en cuanto a los sobrecostos de importación y relación que este tiene con la cadena logística.

Al contestar por favor considerar lo siguiente:

1	2	3	4	5
Nunca	Muy pocas veces	Algunas veces	Casi siempre	Siempre

SOBRECOSTOS DE IMPORTACIÓN					
I. Costos de Origen	Clasificación				
	1	2	3	4	5
1. ¿Ha notado variaciones en el costo del producto en fábrica?					
2. ¿Ha experimentado elevaciones en el costo del embalaje, etiquetado y marcado del producto en fábrica?					
3. ¿Ha notado incremento en el costo de la consolidación de la mercadería en el puerto de origen?					
4. ¿Ha denotado variación en el costo de la documentación manejada en el puerto de origen?					
5. ¿Se ha presentado incremento en el costo del flete interno en el puerto de origen?					
6. ¿Ha percibido algún cambio en el costo de almacenaje de la mercadería en el puerto de origen?					
7. ¿Ha percibido algún cambio en los gastos de agenciamiento de la mercadería en el puerto de origen?					
II. Costos de Tránsito Internacional	Clasificación				
	1	2	3	4	5
8. ¿Se ha dado variaciones en el costo de carga y estiba de la mercadería importada?					
9. ¿Existe incremento en el costo del flete internacional para importación?					
10. ¿Existe elevaciones en el costo de la descarga y desestiba de la mercadería importada?					
11. ¿Existe variación por costos en la recarga de transporte en tránsito internacional?					
12. ¿Existe aumento en el costo del seguro de carga para mercadería importada?					
III. Costos de Destino	Clasificación				
	1	2	3	4	5
13. ¿Existe incremento en el costo de almacenaje en destino de mercadería importada?					
14. ¿Se han dado variaciones en el costo del flete interno a destino de mercadería importada?					
15. ¿Existe aumento en el costo para emitir documentación de mercadería importada?					
16. ¿Existe aumento en los tributos aduaneros para mercadería importada?					
17. ¿Existe aumento en los tributos bancarios para la importación de mercadería?					
18. ¿Ha experimentado incremento en el costo de agenciamiento para mercadería importada?					

CADENA LOGÍSTICA					
IV. Compraventa internacional	Clasificación				
	1	2	3	4	5
19. ¿Ha evidenciado cambios en los costos de los productos de acuerdo a la categoría del bien?					
20. ¿Se ha modificado o desaparecido la entrega de muestras del producto a importar?					
21. ¿Han realizado cambios en el operador logístico debido a los sobrecostos de importación?					
V. Desaduanización de la mercancía	Clasificación				
	1	2	3	4	5
22. ¿Las variaciones en los costos de importación han influenciado en el arribo de la mercadería?					
23. ¿Las variaciones en los costos de importación han influenciado en la movilización del depósito temporal?					
24. ¿Se ha visto perjudicada la declaración aduanera por el cambio en los costos de importación?					
25. ¿Se ha visto afectado el correcto pago de los tributos por los cambios en el costo de importación?					
26. ¿Se atrasa la autorización de salida de la mercadería por problemas asociados con el costo de importación?					
VI. Desconsolidación de la mercancía	Clasificación				
	1	2	3	4	5
27. ¿Los sobrecostos de importación afectan la correcta cubicación de la mercadería importada?					
28. ¿Los sobrecostos de importación afecta la selección adecuada del tipo de estiba en la mercadería?					
29. ¿Los sobrecostos de importación afecta la selección de un contenedor con las características adecuadas?					
30. ¿Los sobrecostos de importación afectan la simbología del contenedor en la mercadería importada?					
VII. Transporte Interno	Clasificación				
	1	2	3	4	5
31. ¿El sobrecosto en la importación influye sobre la contratación del transporte para movilizar la carga en destino?					
32. ¿El sobrecosto en la importación influye sobre la contratación del transporte para movilizar la descarga en destino?					
33. ¿El sobrecosto en la importación influye sobre la contratación del transporte para preparación de pedido en destino?					

Muchas Gracias

Anexo 4.

Validación del Instrumento



INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del Validador: Dr. Márquez Caro Juan Orlando
- I.2. Especialidad del Validador: _Dr. Administración
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Docente Universidad César Vallejo
- I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Cuestionario
- I.5. Autor del instrumento: Dany William Enriquez Risco y María Yudith Llatas Samaniego

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado				X	
OBJETIVIDAD	Está expresado de manera coherente y lógica				X	
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación				X	
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables				X	
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.				X	
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.				X	
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación				X	
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.				X	
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento				X	
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.				X	
PROMEDIO DE VALORACIÓN					80%	

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

Se sugiere revisar definiciones y literatura la variable a trabajar. Sí cumple con la valoración requerida.

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

80%

Lima, 07 de Marzo del 2022.

Dr. Márquez Caro, Juan Orlando
DNI: 09075930
Teléfono: 996 956 224



INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del Validador: Dra. Mary Hellen Mariela Michca Maguiña
- I.2. Especialidad del Validador: _Dra. Gestión de la Educación
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Docente Universidad César Vallejo
- I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Cuestionario
- I.5. Autor del instrumento: Dany William Enriquez Risco y María Yudith Llatas Samaniego

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado				X	
OBJETIVIDAD	Está expresado de manera coherente y lógica				X	
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación				X	
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables				X	
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.				X	
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.				X	
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación				X	
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.				X	
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento				X	
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.				X	
PROMEDIO DE VALORACIÓN					80%	

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

Se sugiere revisar definiciones y literatura la variable a trabajar. Sí cumple con la valoración requerida.

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

80%

Lima, 07 de Marzo del 2022.

Dra. Mary Hellen Mariela Michca Maguiña
DNI: 41478652
Teléfono: 995801023

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN
I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del Validador: Dr. Márquez Caro, Fernando Luis
 I.2. Especialidad del Validador: _Dr. Administración
 I.3. Cargo e Institución donde labora: Docente Universidad César Vallejo
 I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Cuestionario
 I.5. Autor del instrumento: Dany William Enriquez Risco y María Yudith Llatas Samaniego

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado				X	
OBJETIVIDAD	Está expresado de manera coherente y lógica				X	
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación				X	
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables				X	
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.				X	
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.				X	
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación				X	
CONSISTENCIA	Considera que los Items utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.				X	
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento				X	
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.				X	
PROMEDIO DE VALORACIÓN					80%	

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?
 Se sugiere revisar definiciones y literatura la variable a trabajar. Sí cumple con la valoración requerida.

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

80%

Lima, 07 de Marzo del 2022.



Dr. Márquez Caro, Fernando Luis
 DNI: 08729589
 Teléfono: 985 997 741

Anexo 5.

Planilla de trabajadores empresa Compechi Logistics Group S.A.C

PERSONAL EN LA EMPRESA COMPECHI LOGISTICS

Nº	NOMBRES	CARGO
1	DANY ENRIQUEZ RISCO	ADMINISTRATIVO
2	MARIA YUDITH LLATAS SAMANIEGO	ADMINISTRATIVO
3	CRISTINA ROMANÍ TICLLA	ADMINISTRATIVO
4	JHOSELIN FLORES HUAMAN	ADMINISTRATIVO
5	ITILAROJAS DÍAZ	ADMINISTRATIVO
6	EDDERCASTRO VALERO	ADMINISTRATIVO
7	ALEXANDERAGUILAR VARGAS	ADMINISTRATIVO
8	INGRID LAZARTE TORRES	ADMINISTRATIVO
9	DEBORA PAPA HUACARAHUNA	ADMINISTRATIVO
10	DENNIS HUARACA CANNA	ADMINISTRATIVO
11	EDGAR LEOPOLDO HURTADO DE LA CRUZ	ADUANERO
12	DIEGO IGNACIO VILLAVERDE LA TORRE	ADUANERO
13	WENDY VALENCIA CAHUAYA	ADUANERO
14	ELLEN ESTHER GARCIA RODRIGUEZ DE PAREJA	ADUANERO
15	GABRIELA NADHESKA MENDOZA LOAYZA	ADUANERO
16	NILTON COLLAZO EVARISTO	OPERATIVO
17	WINCHESTER ROBINSON MUCHA QUILCA	OPERATIVO
18	JUAN RICARDO CCANTO FERNANDEZ	OPERATIVO
19	EDWIN FELIX ZARATE GODOY	OPERATIVO
20	EDGAR MANUEL MORALES BALBOA	OPERATIVO
21	ROSARIO GUTIÉRREZ ACHANCARAY	OPERATIVO
22	ALEX FERNANDO GARCIA CASERES	OPERATIVO
23	WILVER COORINAUPA CONDORI	OPERATIVO
24	BERNA CARRASCO PALOMINO	OPERATIVO
25	MARIA ANGELICA REATEGUI MALCA	OPERATIVO
26	NAEDA ANATOLIA RAMOS QUISPE	PRACTICANTE
27	GRIMALDO LUNA ALVA	PRACTICANTE
28	CLAUDIA MARGOT BECERRA NORIEGA	PRACTICANTE
29	JENNY CONDORI LLAVILLA	PRACTICANTE
30	LORENA FERNANDEZ DIAZ	PRACTICANTE
31	NEPTALI QUISPE FLORES	PRACTICANTE
32	ESTHER HANCCO LAURA	PRACTICANTE
33	JANINA LISBETH LOPEZ RIVERA	PRACTICANTE
34	YOVER BENAVIDES ROJAS	PRACTICANTE
35	JOHNNY MIGUEL LOAYZA	PRACTICANTE
36	CARLOS BERNARDO POZO CEDRON	PRACTICANTE
37	DAISY AMPARO PALPAN SOLORZANO	PRACTICANTE
38	NOELIA ESPINOSA GUARDIA	PRACTICANTE
39	HAYDEE MARIBELL CONDORI HUARACALLO	PRACTICANTE
40	PABLO NUÑEZ BURGOS	PRACTICANTE

Anexo 6.

Datos de encuesta según variable independiente

SOBRECOSTOS DE IMPORTACIÓN																		
Nº	Costos de Origen							Costos de Tránsito Internacional					Costos de Destino					
	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	I9	I10	I11	I12	I13	I14	I15	I16	I17	I18
1	2	2	3	2	2	2	3	4	5	3	5	3	3	3	2	2	2	3
2	3	2	3	2	2	2	3	4	5	3	4	3	4	3	2	2	2	4
3	4	2	4	3	1	3	2	4	5	3	3	4	4	4	3	2	1	4
4	2	3	3	2	2	2	2	4	5	4	4	3	4	3	2	2	3	3
5	2	2	3	3	2	2	2	5	4	3	3	3	4	3	2	2	1	3
6	2	3	4	3	2	2	1	4	5	4	3	3	4	3	2	2	1	4
7	3	1	3	2	2	1	2	3	4	4	4	4	3	4	3	3	2	4
8	3	2	3	1	1	2	2	4	3	4	3	3	5	3	4	2	2	4
9	4	2	3	2	1	2	3	4	5	3	3	4	4	4	3	3	2	3
10	4	3	3	1	3	2	2	4	5	4	4	3	4	4	3	2	2	4
11	2	3	4	3	2	2	2	3	5	4	4	3	4	3	4	3	1	3
12	2	2	4	3	1	1	2	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	4
13	2	3	4	2	1	2	3	3	4	3	4	4	3	3	3	2	1	3
14	3	3	3	3	2	2	2	5	4	4	5	3	3	3	3	3	2	3
15	2	2	4	2	1	3	2	4	5	4	4	3	4	4	4	2	2	4
16	3	2	4	2	2	2	2	4	4	3	4	4	4	4	4	3	2	4
17	3	3	3	3	1	2	3	4	5	4	5	3	4	3	3	3	1	4
18	2	2	3	2	2	2	2	4	4	3	3	3	3	4	3	2	2	3
19	3	2	3	2	1	2	2	5	5	4	3	4	4	4	4	3	2	3
20	4	2	5	2	1	1	1	4	5	4	4	3	4	5	3	3	1	4
21	2	2	3	3	1	3	2	4	4	4	4	3	5	4	3	2	2	3
22	2	1	3	2	2	2	1	3	5	3	5	3	4	5	4	2	2	4
23	2	2	4	2	1	2	2	4	3	4	4	3	5	5	4	2	3	3
24	3	3	3	2	2	2	3	3	4	3	5	4	5	4	3	3	2	4
25	4	3	4	2	1	2	2	5	3	3	4	4	4	5	4	2	3	4
26	4	3	3	1	3	2	2	4	5	4	4	3	4	4	3	2	2	4
27	2	3	4	3	2	2	2	3	5	4	4	3	4	3	4	3	1	3
28	2	2	4	3	1	1	2	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	4
29	2	3	4	2	1	2	3	3	4	3	4	4	3	3	3	2	1	3
30	3	3	3	3	2	2	2	5	4	4	5	3	3	3	3	3	2	3
31	2	2	4	2	1	3	2	4	5	4	4	3	4	4	4	2	2	4
32	3	2	4	2	2	2	2	4	4	3	4	4	4	4	4	3	2	4
33	3	3	3	3	1	2	3	4	5	4	5	3	4	3	3	3	1	4
34	2	2	3	2	2	2	2	4	4	3	3	3	3	4	3	2	2	3
35	3	2	3	2	1	2	2	5	5	4	3	4	4	4	4	3	2	3
36	4	2	5	2	1	1	1	4	5	4	4	3	4	5	3	3	1	4
37	2	2	3	3	1	3	2	4	4	4	4	3	5	4	3	2	2	3
38	2	1	3	2	2	2	1	3	5	3	5	3	4	5	4	2	2	4
39	2	2	4	2	1	2	2	4	3	4	4	3	5	5	4	2	3	3
40	3	3	3	2	2	2	3	3	4	3	5	4	5	4	3	3	2	4

Anexo 7.

Datos de encuesta según variable dependiente

CADENA LOGÍSTICA															
Nº	Compraventa Internacional			Desaduanización de la Mercancía					Desconsolidación de la Mercancía				Transporte Interno		
	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	I9	I10	I11	I12	I13	I14	I15
1	2	1	4	4	3	4	1	2	3	3	5	3	2	4	4
2	3	2	5	4	3	3	2	2	3	3	5	3	3	4	4
3	2	2	4	5	3	4	2	2	4	2	5	4	4	4	4
4	2	2	4	5	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3
5	2	3	4	4	4	3	2	3	4	2	5	4	3	4	4
6	2	2	5	4	3	3	2	4	4	2	5	4	4	3	3
7	3	2	4	4	3	4	1	3	3	3	5	4	2	3	3
8	3	2	5	4	2	4	1	4	4	3	4	3	2	4	4
9	2	3	4	4	3	3	2	4	3	4	4	4	2	4	4
10	1	3	4	5	2	4	1	3	4	3	5	3	3	4	4
11	2	2	5	4	2	4	2	3	4	4	4	4	2	4	4
12	2	2	5	5	3	4	2	4	4	3	3	5	3	5	5
13	3	2	4	4	3	3	2	4	4	3	4	5	4	4	4
14	2	2	4	4	3	2	3	4	4	3	4	4	4	4	4
15	2	1	4	3	4	2	2	4	3	4	5	4	2	3	3
16	1	2	4	4	4	2	1	4	3	3	4	4	2	3	3
17	2	2	4	4	3	3	2	3	4	4	4	5	2	3	3
18	2	3	3	3	3	3	2	5	4	4	5	3	2	4	4
19	2	3	3	5	3	3	3	3	5	4	3	3	3	3	3
20	3	2	4	5	2	2	2	4	4	3	3	4	3	4	4
21	2	2	4	4	3	3	3	5	3	3	5	5	3	3	3
22	2	2	3	5	2	2	2	5	4	3	5	4	4	4	4
23	2	1	4	5	3	4	2	3	4	4	5	3	2	3	3
24	3	2	5	4	3	4	1	5	4	3	4	4	2	3	3
25	2	1	5	3	3	2	2	4	3	4	3	4	2	4	4
26	1	3	4	5	2	4	1	3	4	3	5	3	3	4	4
27	2	2	5	4	2	4	2	3	4	4	4	4	2	4	4
28	2	2	5	5	3	4	2	4	4	3	3	5	3	5	5
29	3	2	4	4	3	3	2	4	4	3	4	5	4	4	4
30	2	2	4	4	3	2	3	4	4	3	4	4	4	4	4
31	2	1	4	3	4	2	2	4	3	4	5	4	2	3	3
32	1	2	4	4	4	2	1	4	3	3	4	4	2	3	3
33	2	2	4	4	3	3	2	3	4	4	4	5	2	3	3
34	2	3	3	3	3	3	2	5	4	4	5	3	2	4	4
35	2	3	3	5	3	3	3	3	5	4	3	3	3	3	3
36	3	2	4	5	2	2	2	4	4	3	3	4	3	4	4
37	2	2	4	4	3	3	3	5	3	3	5	5	3	3	3
38	2	2	3	5	2	2	2	5	4	3	5	4	4	4	4
39	2	1	4	5	3	4	2	3	4	4	5	3	2	3	3
40	3	2	5	4	3	4	1	5	4	3	4	4	2	3	3

Anexo 8.

Datos agrupados según variables y dimensiones

Costo de origen	Costo de tránsito	Costo de desdoblamiento	Sobrecostos	Compraventa	Desaduanización	Desconsolidación	Transporte interno	Cadena logística
16	20	15	51	7	14	14	10	45
17	19	17	53	10	14	14	11	49
19	19	18	56	8	16	15	12	51
16	20	17	53	8	17	14	9	48
16	18	15	49	9	16	15	11	51
17	19	16	52	9	16	15	10	50
14	19	19	52	9	15	15	8	47
14	17	20	51	10	15	14	10	49
17	19	19	55	9	16	15	10	50
18	20	19	57	8	15	15	11	49
18	19	18	55	9	15	16	10	50
15	20	19	54	9	18	15	13	55
17	18	15	50	9	16	16	12	53
18	21	17	56	8	16	15	12	51
16	20	20	56	7	15	16	8	46
17	19	21	57	7	15	14	8	44
18	21	18	57	8	15	17	8	48
15	17	17	49	8	16	16	10	50
15	21	20	56	8	17	15	9	49
16	20	20	56	9	15	14	11	49
16	19	19	54	8	18	16	9	51
13	19	21	53	7	16	16	12	51
15	18	22	55	7	17	16	8	48
18	19	21	58	10	17	15	8	50
18	19	22	59	8	14	14	10	46
18	20	19	57	8	15	15	11	49
18	19	18	55	9	15	16	10	50
15	20	19	54	9	18	15	13	55
17	18	15	50	9	16	16	12	53
18	21	17	56	8	16	15	12	51
16	20	20	56	7	15	16	8	46
17	19	21	57	7	15	14	8	44
18	21	18	57	8	15	17	8	48
15	17	17	49	8	16	16	10	50
15	21	20	56	8	17	15	9	49
16	20	20	56	9	15	14	11	49
16	19	19	54	8	18	16	9	51
13	19	21	53	7	16	16	12	51
15	18	22	55	7	17	16	8	48
18	19	21	58	10	17	15	8	50

Anexo 9.

Datos categorizados según variables y dimensiones

Costo de origen	Costo de trá	Costo de des	Sobrecostos	Compravent	Desaduaniza	Desconsolid	Transporte i	Cadena logís
1	3	2	2	1	2	2	2	2
2	3	2	2	2	2	2	2	2
2	3	2	2	2	2	2	3	2
1	3	2	2	2	2	2	2	2
1	2	2	2	2	2	2	2	2
2	3	2	2	2	2	2	2	2
1	3	2	2	2	2	2	2	2
1	2	2	2	2	2	2	2	2
2	3	2	2	2	2	2	2	2
2	3	2	2	2	2	2	2	2
2	3	2	2	2	2	3	2	2
1	3	2	2	2	2	2	3	2
2	3	2	2	2	2	3	3	2
2	3	2	2	2	2	2	3	2
1	3	2	2	1	2	3	2	2
2	3	2	2	1	2	2	2	2
2	3	2	2	2	2	3	2	2
2	3	2	2	2	2	2	2	2
2	3	2	2	2	2	3	2	2
1	2	2	2	2	2	3	2	2
1	3	2	2	2	2	2	2	2
1	3	2	2	2	2	2	2	2
1	3	2	2	2	2	3	2	2
1	3	2	2	1	2	3	3	2
1	3	2	2	1	2	3	2	2
2	3	2	2	2	2	2	2	2
2	3	2	2	2	2	2	2	2

Anexo 10.

Prueba de datos manejados en SPSS v26

View of data: 37 rows x 17 variables

	Categorías	Componente	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias
1	16	20	16	11	7	14	16	10	45	1	1	1	1	1	1	1	
2	17	18	17	12	10	12	16	11	48	2	1	1	1	1	1	1	
3	16	18	16	14	8	16	16	12	51	2	1	1	1	1	1	1	
4	16	20	17	12	8	17	16	8	48	1	1	1	1	1	1	1	
5	16	18	16	14	8	16	16	11	51	1	1	1	1	1	1	1	
6	17	18	16	12	8	16	16	10	50	2	1	1	1	1	1	1	
7	14	18	16	12	8	16	16	8	47	1	1	1	1	1	1	1	
8	14	17	16	11	10	16	16	10	49	1	1	1	1	1	1	1	
9	17	18	16	14	8	16	16	10	50	2	1	1	1	1	1	1	
10	18	20	18	17	8	16	16	11	48	2	1	1	1	1	1	1	
11	18	18	18	16	8	16	16	10	50	2	1	1	1	1	1	1	
12	16	20	18	14	8	18	16	13	52	1	1	1	1	1	1	1	
13	17	18	16	14	8	16	16	12	53	2	1	1	1	1	1	1	
14	16	21	17	14	8	16	16	12	51	2	1	1	1	1	1	1	
15	16	20	20	16	7	16	16	8	46	1	1	1	1	1	1	1	
16	17	18	21	17	7	16	16	8	44	2	1	1	1	1	1	1	
17	18	21	18	17	8	16	17	8	48	2	1	1	1	1	1	1	
18	18	17	17	14	8	16	16	10	50	1	1	1	1	1	1	1	
19	16	21	20	16	8	17	16	9	49	1	1	1	1	1	1	1	
20	18	20	20	16	8	16	16	11	49	1	1	1	1	1	1	1	
21	16	18	18	14	8	18	16	9	51	1	1	1	1	1	1	1	
22	16	18	21	13	7	16	16	10	51	1	1	1	1	1	1	1	
23	16	18	22	14	7	17	16	8	48	1	1	1	1	1	1	1	
24	18	18	21	16	10	17	16	8	50	2	1	1	1	1	1	1	
25	18	18	22	16	8	16	16	10	46	2	1	1	1	1	1	1	
26	18	20	18	17	8	16	16	11	49	2	1	1	1	1	1	1	
27	18	18	18	16	8	16	16	10	50	1	1	1	1	1	1	1	
28	18	20	18	16	8	18	16	10	50	2	1	1	1	1	1	1	
29	18	18	18	16	8	16	16	12	53	2	1	1	1	1	1	1	
30	18	21	17	16	8	16	16	12	51	1	1	1	1	1	1	1	
31	18	20	20	16	7	16	16	8	46	2	1	1	1	1	1	1	
32	17	18	21	17	7	16	16	8	44	2	1	1	1	1	1	1	
33	18	21	18	17	8	16	17	8	48	1	1	1	1	1	1	1	
34	16	17	17	14	8	16	16	10	50	1	1	1	1	1	1	1	
35	16	21	20	16	8	17	16	9	49	1	1	1	1	1	1	1	
36	17	18	18	16	8	16	16	10	49	1	1	1	1	1	1	1	

View of data: 37 rows x 17 variables

	Categorías	Componente	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias	Distancias
1	4	5	4	3	2	2	3	4	5	3	4	5	4	3	4	5	
2	3	4	3	2	2	2	3	4	5	3	4	5	4	3	4	5	
3	4	4	4	3	2	2	3	4	5	3	4	5	4	3	4	5	
4	3	3	3	2	2	2	2	4	5	4	4	5	4	3	4	5	
5	2	2	2	2	2	2	2	4	4	3	3	4	3	4	3	4	
6	2	1	4	3	2	2	1	4	5	4	5	3	4	3	4	5	
7	3	1	3	2	2	1	2	3	4	4	4	4	3	4	3	4	
8	4	2	3	2	1	2	2	4	3	4	5	3	4	3	4	5	
9	4	2	3	2	1	2	2	4	3	4	5	3	4	3	4	5	
10	4	1	3	2	1	2	2	4	3	4	4	3	4	3	4	5	
11	3	3	4	3	2	2	2	3	4	4	4	3	4	3	4	5	
12	3	3	4	3	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	4	5	
13	3	3	4	2	1	1	1	3	4	5	3	4	4	3	4	5	
14	3	3	4	2	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	4	5	
15	3	3	4	2	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	4	5	
16	3	3	4	2	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	4	5	
17	3	3	4	2	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	4	5	
18	3	3	4	2	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	4	5	
19	3	3	4	2	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	4	5	
20	3	3	4	2	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	4	5	
21	2	2	3	2	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	4	5	
22	2	1	3	2	2	2	2	3	5	3	5	3	4	3	4	5	
23	2	2	4	2	1	2	2	4	3	4	4	4	4	4	4	5	
24	3	3	3	2	2	2	2	3	4	3	4	3	4	3	4	5	
25	4	3	4	3	1	2	2	4	3	4	4	4	4	4	4	5	
26	4	3	3	2	1	2	2	4	3	4	4	4	4	4	4	5	
27	3	3	4	3	2	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4	5	
28	3	2	4	3	1	1	1	3	4	4	4	4	4	4	4	5	
29	3	1	3	2	1	1	1	3	4	3	4	4	4	3	4	5	
30	3	1	3	2	1	1	1	3	4	3	4	4	4	3	4	5	
31	3	1	3	2	1	1	1	3	4	3	4	4	4	3	4	5	
32	3	1	3	2	1	1	1	3	4	3	4	4	4	3	4	5	
33	3	1	3	2	1	1	1	3	4	3	4	4	4	3	4	5	
34	2	2	3	2	2	2	2	4	4	3	3	3	3	4	4	5	
35	3	2	3	2	1	2	2	5	5	4	3	4	4	4	4	5	
36	4	2	4	2	1	1	1	4	5	4	4	4	4	4	4	5	
37	2	2	3	2	1	2	2	4	4	4	4	4	4	3	4	5	

Anexo 11.

Escala de valoración para nivel en correlaciones

Interpretación del coeficiente de correlación Rho de Spearman

Valor de correlación	Significado
-1	Correlación negativa grande y perfecta
-0.9 a -0.99	Correlación negativa muy alta
-0.7 a -0.89	Correlación negativa alta
-0.4 a -0.69	Correlación negativa moderada
-0.2 a -0.39	Correlación negativa baja
-0.01 a -0.19	Correlación negativa muy baja
0	Correlación nula
0.01 a 0.19	Correlación positiva muy baja
0.2 a 0.39	Correlación positiva baja
0.4 a 0.69	Correlación positiva moderada
0.7 a 0.89	Correlación positiva alta
0.9 a 0.99	Correlación positiva muy alta
1	Correlación positiva grande y perfecta

Anexo 12.

Carta de autorización de la empresa



"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

25 de abril de 2022

Señores

ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

Universidad César Vallejo – Campus LIMA - NORTE

A través del presente, YO, Dany Enriquez Risco, identificado (a) con DNI N°41522623 representante de la empresa / institución **COMPECHI LOGISTICS GROUP S.A.C.** con el cargo de **GERENTE GENERAL**, me dirijo a su representada a fin de dar a conocer que las siguientes personas:

- a) Enriquez Risco Dany William
- b) Llatas Samaniego Maria Yudith

Están autorizadas para:

- a) Recoger y emplear datos de nuestra organización a efecto de la realización de su proyecto y posterior tesis titulada:

"Los sobrecostos de importación y la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, Callao – 2021"

Si No

- b) Publicar el nombre de nuestra organización en la investigación

Si No

Lo que le manifestamos para los fines pertinentes, a solicitud de los interesados.

Atentamente,

COMPECHI LOGISTICS GROUP S.A.C.

DANY ENRIQUEZ RISCO
Gerente General
RUC: 20807017394



 Av. Los Dominicos N° 520 Urb. Sesquicentenario - Callao
 Cel: 982 501 797 / 933 342 055 / Oficina: (01) 314 4252
 gerencia@compechi.com.pe / comercial@compechi.com.pe
 www.compechi.com.pe



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

ACTA DE SUSTENTACION DE TESIS

Siendo las 08:00 horas del 14/05/2022, el jurado evaluador se reunió para presenciar el acto de sustentación de Tesis titulada: "Los sobrecostos de importación y la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, Callao - 2021", presentado por los autores LLATAS SAMANIEGO MARIA YUDITH, ENRIQUEZ RISCO DANY WILLIAM estudiantes de la escuela profesional de NEGOCIOS INTERNACIONALES.

Concluido el acto de exposición y defensa de Tesis, el jurado luego de la deliberación sobre la sustentación, dictaminó:

Autor	Dictamen
DANY WILLIAM ENRIQUEZ RISCO	Mayoría

Firmado electrónicamente por:
MMICHCAM el 27 Sep 2022 15:27:17

MARY HELLEN MARIELA MICHCA
MAGUIÑA
PRESIDENTE

Firmado electrónicamente por:
ECONDORSAN el 27 Sep 2022 15:26:31

EDUARDO FRANCISCO CONDOR
SANCHEZ
SECRETARIO

Firmado electrónicamente por:
ORMARQUEZCAR el 27 Sep 2022 15:26:57

ORLANDO JUAN MARQUEZ CARO
VOCAL

Código documento Trilce: TRI - 0430985



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, MARQUEZ CARO ORLANDO JUAN, docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de NEGOCIOS INTERNACIONALES de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Los sobre costos de importación y la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, Callao - 2021", cuyos autores son LLATAS SAMANIEGO MARIA YUDITH, ENRIQUEZ RISCO DANY WILLIAM, constato que la investigación cumple con el índice de similitud establecido, y verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo 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.

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 vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 27 de Setiembre del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
MARQUEZ CARO ORLANDO JUAN DNI: 09075930 ORCID 0000-0003-4804-2528	Firmado digitalmente por: ORMARQUEZCAR el 27- 09-2022 15:25:58

Código documento Trilce: TRI - 0430987