



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

**OPERADORES LOGISTICOS Y LOS COSTOS LOGISTICOS EN LAS
IMPORTACIONES MARITIMAS DEL CALLAO**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
NEGOCIOS INTERNACIONALES**

AUTOR:

TORRE PADILLA, RODRIGO JOSÉ

ASESOR:

MGTR. PERCY HUGO QUISPE FARFAN

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

COMERCIO INTERNACIONAL

LIMA-PERÚ

Año 2017

Página del Jurado

Mgtr. Maldonado Cueva, Percy David.

Mgtr. Guerra Bendezú, Carlos.

Mgtr. Dueñas Lujan, Raúl.

Dedicatoria:

A mis padres y hermanos por su apoyo incondicional en mis proyectos propuestos y por toda la confianza depositada en mí para alcanzar mis metas.

Agradecimiento:

A cada persona que me apoyo y permitió compartir sus experiencias en este hermoso rubro para poder realizar este estudio.

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo, Rodrigo José Torre Padilla con DNI 46153715 a efecto de cumplir con disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejos, Facultad de Ciencias Empresariales, Escuela de Negocios Internacionales, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y autentica.

Asimismo, declaro también bajo juramento que todos los datos e información que se presenta en la presente tesis son auténticos y veraces.

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

Lima, 05 de julio del 2017

.....
Torre Padilla, Rodrigo José

PRESENTACIÓN

Señores miembros del Jurado:

En cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo presento ante ustedes la Tesis titulada “operadores logísticos y costos logísticos de la aduana marítima el callao”, la misma que someto a vuestra consideración y espero que cumpla con los requisitos de aprobación para obtener el título Profesional de Negocios Internacionales.

Rodrigo José Torre Padilla

INDICE

| | Pág. |
|-----------------------------------|-------------|
| Página del Jurado | 02 |
| Dedicatoria | 03 |
| Agradecimiento | 04 |
| Declaratoria de autenticidad | 05 |
| Presentación | 06 |
| Índice | 08 |
| RESUMEN | 10 |
| ABSTRACT | 11 |
| I. INTRODUCCIÓN | 12 |
| 1.1 Realidad Problemática | 12 |
| 1.2 Trabajos previos | 13 |
| 1.3 Teorías relacionadas al tema | 15 |
| 1.4 Formulación del problema | 20 |
| 1.4.1 Problema General | 20 |
| 1.4.2 Problemas Específicos | 20 |
| 1.5 Justificación del estudio | 20 |
| 1.6 Objetivos | 21 |
| 1.6.1 Objetivo General | 21 |
| 1.6.2 Objetivos Específicos | 21 |
| 1.7 Hipótesis | 21 |
| 1.7.1 Hipótesis General | 21 |
| 1.7.2 Hipótesis Específicas | 21 |
| II. MÉTODO | 22 |
| 2.1 Diseño de investigación | 22 |
| 2.2 Variables, operacionalización | 22 |
| 2.3 Población y muestra | 22 |
| 2.4 Método | 22 |
| 2.5 Método de análisis d datos | 22 |
| 2.6 Aspectos éticos | 24 |
| III. RESULTADOS | 25 |
| IV. DISCUSIÓN | 26 |

| | | |
|------|-------------------------------------|----|
| V. | CONCLUSIÓN | 27 |
| VI. | RECOMENDACIONES | 28 |
| VII. | REFERENCIAS | 29 |
| | ANEXOS | 30 |
| | Anexo 1 Matriz de Consistencia | 31 |
| | Anexo 2 Juicio de expertos Encuesta | 32 |
| | Anexo 3 Encuesta | 39 |

RESUMEN

El Perú y la globalización han permitido que nosotros nos aventuremos a realizar negocios que impliquen adquirir mercancías de diferentes lugares, sin embargo, muchos de estos importadores desconocen muchos procesos y costos que pasan las mercancías desde su exportación hasta la entrega en su local.

Por lo tanto, el objetivo es demostrar la función de los operadores logísticos y lo beneficioso que tiene de integrar estas empresas en nuestra cadena logística.

Para llevar a cabo la investigación la idea ha sido probar si el servicio de los operadores logísticos y los costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del callao, han sido favorables para los Importadores teniendo un efecto favorable de rentabilidad.

El proceso se inició con la recopilación de datos para luego proceder con su organización, es decir se clasificaron según la cantidad de importadores que realizan importaciones por la aduana marítima.

Por último, se procedió a las encuestas con el fin de obtener un resultado favorable para ellos.

ABSTRACT

Peru and globalization have allowed us to venture to conduct business involving the purchase of goods from different places, however, many of these importers are unaware of the many processes and costs that pass the goods from the export to the delivery in your local.

Therefore, the objective is to demonstrate the role of logistics operators and how beneficial it is to integrate these companies into our logistics chain.

To carry out the research the idea has been to test whether the service of the logistic operators and the logistic costs of the importing companies in the maritime customs of Callao have been favorable for the Importers having a favorable effect of profitability.

The process began with the collection of data and then proceeded with its organization, ie they were classified according to the number of importers that carry out imports by the maritime customs.

Finally, the surveys were conducted in order to obtain a favorable outcome for them.

I. INTRODUCCIÓN

1.1 Realidad Problemática

El Comercio Exterior en nuestro país se ha visto en incremento cada día esto gracias a la Globalización, la tecnología, los acuerdos comerciales, los beneficios tributarios, han impulsado totalmente nuestro desarrollo comercial en diferentes países, adentrándonos cada día más a incursionar en la comercialización de nuestros productos nacionales al extranjero (Exportación) además de poder contar con recursos, materias, maquinarias y diferentes clases de mercancías de diferentes países (importación).

Tanto la importación como la Exportación están sometidos a diferentes procesos logísticos que van de la mano al rubro, lugar de destino u origen sea el caso y diferentes normas legales aplicables según legislación Aduanera, sumado a los costos logísticos y los tiempos en que demora los proyectos de comercialización en el exterior.

Los Operadores Logísticos quienes cumplen un rol importante en el comercio internacional de este rubro son empresas que brindan el soporte de Transporte Internacional Multimodal, Soporte Aduanero, Seguro internacional y demás servicios que permitan y garanticen el comercio internacional eficiente, rápido y seguro.

Sin embargo en el Perú, nos hemos visto en la situación que, por la diversidad de servicios ligados al comercio internacional, la demanda de servicios de Transporte internacional, costos logísticos, aduanas, seguro de abaratar los costos, han generado que los Operadores Logísticos los cuales deben ser en general la constitución de servicios que integran un proceso logístico internacional, se hayan dividido, constituido y formalizado en diferentes empresas que sirven de manera independiente; siendo esto un perjuicio para el comercio internacional el país, afectando directamente los costos logísticos, tiempos y seguridad de toda operación solicitada por los Importadores.

Actualmente, en el Perú existen muchas Agencias de Aduana, Agencias de Carga, Aseguradoras de Carga internacional, empresas de Transporte de Carga Internacional y demás empresas que fueron independizando el

servicio, desviando el propósito el cual es “un proceso más ágil, económico y seguro” para cualquier Gestión Aduanera del País.

1.2 Trabajos previos

Actualmente existen innumerables estudios, muchos de ellos inclinados a las mejoras sobre logística internacional y transparencia en los procesos de comercio internacional lo cual están vinculados a los Operadores Logísticos y a los costos logísticos; por tal motivo presento algunos trabajos realizados respecto a los operadores logísticos y sus gestiones a favor de los costos logísticos.

Coronel (2014) en su tesis “Diseño del modelo scor en un operador logístico, aplicado a los procesos de almacenamiento, recolección y despacho de productos perecibles para mejorar la eficacia de la gestión de la cadena de suministro y mejorar el nivel de servicio al cliente” tiene como objetivo verificar sobre la eficacia de los operadores logísticos y su metodología es no experimental concluye que:

Los Operadores Logísticos Integrales serán la parte Importante ante toda Cadena de Suministros, su metodología, su complejidad y la demostración que cada proceso es elemental para poder cubrir las expectativas entre la entrega y el proceso de entrega en el tiempo coordinado.

Asimismo, las Operaciones Logísticas permiten que cada vez se mejore el proceso otorgando un mejor aporte respecto a rapidez en respuesta, costos logístico y recursos a requerir en cada operación.

Contar con un plan logístico es crucial para cualesquiera operaciones del comercio internacional, los operadores Logísticos Integrales conformados por innumerables procesos de acuerdo con la empresa permite poder establecer mejoras constantemente, su retroalimentación respecto a los procesos siempre será un beneficio de cualquier que haga de esta gestión su soporte ante sus proyectos en el rubro del Comercio Exterior.

Vásconez (2014) en su tesis “Plan De Negocios Para La Creación Y Puesta En Marcha De Un Operador Logístico Integral, Para Empresas Que Comercializan Equipos E Insumos De Laboratorios Médicos En La Ciudad De Quito” tiene como objetivo explicar la logística internacional y su metodología es no experimental llegó a las siguientes conclusiones:

La función de los Operadores Logísticos Integrales es fundamentalmente satisfacer al cliente en dos factores: Tiempo y Lugar oportuno; la propuesta de un gran servicio como este conlleva a un correcto aprovechamiento de la empresas importadoras y exportadoras ante el mercado, la comunicación directa a través de estos operadores mejora considerablemente su competitividad.

Adicionalmente indica que este servicio al integrarse a la logística de cualquier empresa tiene un impacto directo ante su competencia, ya que como se explicó en el párrafo anterior se sugiera aplicar correctamente y conjuntamente los procesos logísticos con estos operadores a logística de los clientes.

La correcta coordinación a través de estos Operadores Logísticos, y el manejo de los procesos mejor la comunicación entre el proveedor o cliente y las empresas importadoras y exportadoras del país.

Carranza (2015) en su tesis “Estudio de la cadena de abastecimiento de supermercados virtuales y su incidencia en la comercialización de productos de consumo masivo en la ciudad de Quito en el año 2013” tiene como objetivo explicar sobre el funcionamiento de la cadena logística y su metodología es no experimental llego a las siguientes conclusiones:

La Cadena tradicional de abastecimiento inicia siempre con una proyección que se originada a través de una compra local o una internacional de los productos, internamiento, distribución y desconcentración de locales, esto dirigido para contribuir el negocio de una bodega local claro estado, sin embargo este misma gestión originada por un plan Logístico dirigido por empresas que constituyen una diversidad de servicios para poder satisfacer a las empresas (Operadores Logísticos) de tal magnitud que los siguientes proyectos impulsan que muchas empresas se aventuren a diversificar productos. Asimismo, se observa que estos procesos con el tiempo y el desarrollo contribuyen a una retroalimentación que influye directamente en la competitividad de las empresas, realizando mejoras constantes en los procesos generando bajos costos logísticos, seguridad y satisfacción al cliente final.

Vivaldini (2012) en su tesis “El papel de los operadores logísticos en años de sustentabilidad” tiene como objetivo hablar de la gestión de los operadores logísticos y su metodología es no experimental concluye que:

Que los operadores Logísticos integrales funcionan conjuntamente respecto a la logística internacional y la fortaleza que tiene es que cada proceso en el que se encuentran involucrados puede ser mejorado constantemente respecto al papel en el que se desarrollan siendo así un sistema de trabajo adaptable, portátil y que siempre promoverá el desarrollo de nuevos procesos en la Logística internacional.

González (2011) en su investigación “Gestión del Comercio Exterior” tiene como objetivo evidenciar las gestiones y la dinámica del comercio exterior y su metodología es no experimental concluye que:

Decir Operadores Logísticos es indicar que los costos Logísticos reducirán drásticamente, esto porque los operadores logísticos siempre han visto alinear sus servicios y procesos en compras internacionales de todas las empresas que decidieron integrar a su cadena logística favoreciendo y haciendo más ágil cada negociación internacional, abriendo puerta a nuevos productos con la confianza que se amoldara el sistema.

Achurra (2015) en su tesis “Gestión de la cadena de suministro de la bodega de licores quinta normal” tiene como objetivo sobre la cadena de suministros y su metodología es descriptiva:

concluye que:

Toda gestión de abastecimientos, controles operativos, operatividad aduanera, incluso logística, tendrán un resultado positivo si contamos con un orden en nuestra cadena de suministros los cuales siempre están incluidos dentro de las actividades y funciones de los Operadores Logísticos, dando como resultado circulación ágil, transparente y rentable de los productos y mercancías.

Canoles (2012) en su tesis “Diseño del modelo scor en un operador logístico, aplicado a los procesos de almacenamiento, recolección y despacho de productos perecibles, para mejorar la eficacia de la gestión de la cadena de suministro y mejorar el nivel de servicio al cliente” tiene como objetivo medir la eficiencia de los operadores Logísticos y su metodología es experimental concluye que:

Que las metodologías sobre procedimientos de las cadenas de suministros se ven reflejados directamente con los operadores logísticos que decidimos incluir en nuestras operaciones de exportación son la decisión que se debe tomar con seriedad, ya que establecer una línea directa respecto a las cargas facilita bastante nuestras operaciones comerciales.

Velásquez (2013) en su investigación “Internacionalización De Operadores Logísticos Casos Exitosos: Servientrega Fedex Deutsche Post – DHL” tiene como objetivo analizar la exposición comercial y su metodología es no experimental concluye lo siguiente:

Los Resultados de unificación en atenciones al comercio internacional respecto al escenario logístico tiene un único resultado, proceso dinámico que empresas como DHL y FEDEX han podido alcanzar rápidamente cuando sirvieron como operadores logísticos de manera internacional, realizar una sola línea de suministros adaptándose a la dirección de las empresas importadoras, eso es más que una estrategia comercial, es un estilo de adaptación muy rápida de seguir.

Martínez (2012) en su investigación “propuesta e implementación de un sistema de trazabilidad en los procesos logísticos de un operador para mejorar el nivel de servicio en la logística inversa” tiene como objetivo detallar los procesos logísticos internacionales y su metodología no experimental concluye que la implementación de diferentes proyectos de comercio internacional debe contar con la capacidad de poder manejar diferentes puntos en los que transita cada mercancía, eso vendría a ser una mejor en la cadena de suministros; cada empresa que maneje controles rigurosos sobre inventarios y almacenamiento de insumos debe sumar a sus controles un operador logístico con quienes deberá establecer parámetros que adicionando sistemas digitales de control mejorarían constante el flujo de las mercancías, los softwares como SAP, IWMS y en otros casos SINTAD-ADUANAS pueden reducir riesgo de tránsito de mercancías garantizando la seguridad de las mercancías en las importaciones y exportaciones.

Medina (2013) en su tesis “Descripción de procedimientos de un operador logístico para la distribución y reparto de una línea de productos de belleza en la provincia de Lima” tiene como objetivo analizar los principales procedimientos logísticos y su metodología no descriptiva concluye que Una

mercancía con un seguimiento desde su punto de embarcación hasta la entrega al local final debe tener los controles de ruta necesarios para mantener un flujo comercial muy positivo, ya que reduce un tiempo significativo en la entrega de los productos finales a cualquier cliente, la satisfacción de contar con un servicio integral proporcionado por un operador logístico está basado en que la diversidad de intervenciones garantiza un transparente y ágil gestión en la adquisición de mercancías de diferentes orígenes.

1.3 Teorías relacionadas al tema

1.3.1 Operadores Logísticos

A. Definición

Como una definición clásica Sotelo (1990, p. 2) define la función del operador logístico como “El comercio internacional se desprende de una rama de la economía internacional, que consiste en un intercambio de mercancías o capitales y en otros casos servicios entre diferentes países o localmente, quien tenga base de dinamismo respecto a estos servicios concierne llamarlo Operador Logístico.

Según Castellanos (2009, p. 17) señala que el operador logístico “como un conjunto de empresas que tienen funciones y autonomía independiente respecto a la logística internacional y que en otros países se encuentra dividida en empresas Aduaneras, de carga internacional, naviero y transporte local con propósitos de aumentar y diversificar productos y satisfacer a los clientes finales en diferentes modalidades de actividades comerciales incluso de jurisdicciones distantes”

Según Mora (2012, p. 240-241) señala que el operador logístico “Grupos estratégicos dirigidos a extender sus servicios para canalizarlos en procesos logísticos de acuerdo con el país, régimen, legislación y modalidad de traslado de las mercancías integradas principalmente a un tipo de mercancías.

B. Indicadores

Para medir la Importaciones se deberá tener en consideración los siguientes indicadores: Tipo de Mercancía y Mercancías Restringidas

Tipo de Mercancía

La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración

Tributaria – Sunat menciona que respecto a “tipo de mercancía” se entenderá como:

Es la clasificación de todas las mercancías que compartan ciertas características como composición, especie, forma, procesos, variedad entre otras y que recurriendo a lo mencionado en la Real Academia de la Lengua Española quienes definen que la palabra “Tipo” como Clase, índole o naturaleza de las cosas.

Mercancías Restringidas

La Ventanilla Única del Comercio Exterior – VUCE, establece el siguiente concepto para “mercancías Restringidas”:

Las mercancías Restringidas son objetos o productos, que por su naturaleza, composición, características y función o uso que se le pueda dar, se encuentran sujetas a una autorización de instituciones públicas para el ingreso de mercancías o salida del país características especiales o al uso que se le pueda dar, requiere de una autorización especial de un sector competente, para permitir su ingreso o salida del país.

Para medir los operadores logísticos y la operatividad aduanera utilizaremos como indicadores: Trámites Documentarios, y legislación aduanera.

C. Teorías de los operadores logísticos

Las principales teorías de los operadores logísticos son:

Lombana (2013 p. 45) sostuvo que:

Se originó en el intercambio de metales de países que lo producían contra quienes solo tenían la opción de importarla, usando esta referencia sostiene que los productores de metal desestimaron el valor de la producción en tierras extranjeras, los cuales con respecto a los pagos recibidos eran realizados en tierras nacionales y retirados del país como una compra local, siendo esta una pérdida para ambas partes; asimismo la teoría del mercantilismo hacia un comercio internacional era una modalidad de comercio la cual se consideraría en ganancia cero ya que las importaciones eran vinculadas a un solo exportador y la operaciones solo ejercía una operaciones en tierras nacionales.

Gonzalez (2009) en su informe de “Gestión del Comercio Exterior” sos

Es la Capacidad de Analizar los aspectos básicos, legales y operativos que afrontan las empresas que están activamente participando en el comercio internacional, es conocer con base, proyectarse y analizar todo el proceso que puede incurrir una operación logística de importación o exportación con el propósito de mejorar el proceso, reducir tiempos, costos y recursos los cuales tienen un efecto directamente en el valor de la mercancía.

1.3.2 Costos Logísticos

A. Definición

Como una definición clásica Ten (1995, p.3) define los costos logísticos como “La competitividad Comercial es la capacidad que tienen las naciones que tiene de competir de manera eficaz contra la demanda de bienes y servicios y la capacidad de oferta antes los mercados nacionales e internacionales”.

Según Conto (2008, p.179) nos señala que los costos logísticos es la capacidad de enfrentar la producción nacional contra los productos internacionales y pretender tener estabilidad de producción de comercio tanto nacional e internacional

Según Ulloa (2010, p.20) nos señala que los costos logísticos “es un proceso que involucra los costos para poder crear unas redes de organizaciones con el fin de implementar ventajas competitivas al cliente”.

Según Jara (2014, p.38) nos señala que los costos logísticos son un beneficio para la sociedad con el fin de obtener costos realmente cómodos para los importadores en todos los países, así mismo detallan que va a depender mucho del país para tener sus costos reales.

Según D’Alvano (2011, p.60) define los costos logísticos como “La logística y los resultados por el traslado físico del producto, bienes de un origen a destino según lo que necesite el cliente”.

Sierraalta (2014, p,34) define que:

Costos Logísticos es significado de competitividad en los mercados internacionales, asimismo es significado de eficiencia y ahorro aprovechando menos recursos y costos para el dinamismo aplicado en el comercio internacional a favor de las empresas que están vinculadas

a la compra-venta internacional.

B. Indicadores

Para medir los costos logísticos se deberá tener en consideración los siguientes indicadores: Costos de origen y costos de destino; de igual manera para medir la integración Logística se deberá considerar los siguientes indicadores: Logística interna, actividad comercial, diversificación de mercancías.

Churata. (2010, pp.202-203) en su libro sostiene que las transmisiones también conocidas como declaraciones tienen hacer también el proceso final y determinante de la obligación tributaria de las empresas con la entidad fiscalizadora (SUNAT).

Urbina (2008, p.301) en su libro sostiene que es un procedimiento extra ordinario que permite enmendar declaración aduanera antes de la cancelación de los impuestos obligatorios que designa la aduana.

C. Teorías de costos logísticos

Las principales teorías de los costos logísticos son: Modelo de entregas directas para la reducción de costos logísticos de distribución en empresas de consumo masivo.

Garcés (2010, p. 57) sostuvo que:

Los costos logísticos tienen como base los costos adheridos y controlan los ingresos de materiales y la información de todos estos, en la actualidad es necesario contar con dicha información.

Jiménez (2011, p.30) sostuvo que:

El desequilibrio en distribución, desde un punto de vista más logística, produce que los costos sean mayores y qué relación existan alteraciones en las condiciones del espacio para futuras decisiones.

Hay teorías sobre los costos logísticos que resaltan su importancia; las cuales vinculan a la competitividad comercial que es resaltada por Michael Porter (1990, p. 163) define la ventaja competitiva:

Toda nación que ha sabido conocer sus limitaciones respecto a sus capacidad de productividad e innovación tiene la gran posibilidad de mejorarse y especializarse de esta manera, la reinención de muchas empresas de una nación han visto el aprovechamiento de su cultura, economía, población y política para ejercer y plantear nuevos procesos

que permitan que diferentes sectores se logren capacitar, mejorar y así poder lograr la innovación constante respecto a la productividad, es sorprendente que ver como naciones implementan ciertos procesos a sus empresas para mejorar su productividad y puedan captar mayor mercado internacional, la tecnología y las especialización son y serán la mejor herramienta que brindan las naciones para mejorar su participación y ser competitivos y en se basa el éxito por encima del aprovechamiento que pueda brindar la ventaja absoluta.

1.4 Formulación del Problema

1.4.1 Problema General

¿Cómo ha sido la gestión de los Operadores Logísticos para las importaciones realizadas?

Problemas Específicos

- ❖ ¿Cómo ha contribuido la Gestión de los Operadores Logísticos respecto a los costos logísticos de las importaciones?
- ❖ ¿Cuáles son las principales mejoras en la Gestión y operatividad de las importaciones que ha contribuido los operadores Logísticos?

1.5 Justificación del estudio

Esta investigación tiene una justificación práctica, donde el objetivo es de demostrar la evolución que tiene un operador logístico internacional y ver que su contribución a la empresas importadoras han podido evidenciar su nivel competitivo respecto al comercio internación y a la dinámica que hoy vive, con tanta oportunidad que nuestro país está abriendo, asimismo al contar con nuevas y mejoras en los procedimientos aduaneros que facilitan la gestión y operatividad aduanera en la aduana marítima, es necesario que probemos que la función de estas empresas tienen un panorama más amplio que hasta el momento empresas que cumplen parcialmente este rol no tienen la capacidad de atender los principales problemas que necesitan los importadores, los costos y los tiempos son su principal malestar los mismos que perjudican económicamente sacándolos incluso de presupuesto, es por ellos que debido a la situación actual, es beneficio para el comercio internacional, especialmente a la empresas importadores tengan los soportes correspondientes para poder crecer económicamente y ser

competitivos.

En la presente investigación analizaremos de manera cuantitativa los principales malestares que pasan los importadores y corroborar si estas barreras se han disipado con la contribución de los operadores logísticos.

El propósito será proponer mejoras en los procesos a través de poner en descubierto que una empresa que cumple el rol de operador Logístico Internacional es la mejor opción para garantizar, seguridad, costos bajos y a corto tiempo.

Esta investigación será viable debido a que la información obtenida es de entidades con fuentes confiables.

1.6 Objetivos

1.6.1 Objetivos General

Determinar la relación que existe entre los operadores logísticos y costos logísticos para las importaciones marítimas del Callao

1.6.2 Objetivos Específicos

- Determinar la relación que existe entre los operadores y costos logísticos internacionales en las importaciones marítimas del callao
- Determinar la relación que existe entre los operadores y la integración logística en las importaciones marítimas del callao.

1.7 Hipótesis

1.7.1 Hipótesis General

La relación que existe entre los operadores logísticos y costos logísticos para las importaciones marítimas del Callao es significativa.

1.7.1 Hipótesis Específicas

- La relación que existe entre los operadores logísticos y los costos logísticos en las importaciones marítimas del callao es significativa
- La relación que existe entre los operadores logísticos y la integración logística en las importaciones marítimas del callao es significativa

II MÉTODO

2.1 Diseño de Investigación

El diseño de la investigación es descriptivo no experimental.

En efecto, nos hemos limitado en la investigación a tomar los datos tal y como se han presentado en la realidad para procesarlos, analizarlos y obtener de ellos las conclusiones correspondiente.

El dato obtenido a través de la encuesta corresponde a un momento en el tiempo, ya que dicha técnica se aplicó en un mismo día a todos los importadores seleccionados para su aplicación.

2.2 Variables, Operacionalización

Para poder desarrollar el presente proyecto se recurrió a plantear dos variables siendo estas Operadores Logísticos y los costos Logísticos, teniendo como indicadores por parte de la variable operadores logísticos a las importaciones y la operatividad aduanera.

Mientras que, por medio de la variable de costos logísticos, tendremos los siguientes indicadores: Costos logísticos internacionales e integración logística.

2.3 Población y muestra

La presente investigación cuenta con datos ex post facto, por lo que no corresponde la distinción entre población y muestra.

2.4 Método

Para llevar a cabo la investigación hemos ejecutado el siguiente procedimiento:

- 1º Una vez determinado el objeto de estudio hemos aplicado una encuesta a 75 empresas importadoras.
- 2º El tamaño de la muestra se obtuvo de la siguiente manera:
 - Se aplicó la siguiente fórmula estadística para poblaciones infinitas.

$$n = \frac{Z^2 pq}{E^2}$$

Dónde: Z es el nivel de confianza
p es la probabilidad de acertar
q es la probabilidad de no acertar

E es el error permitido

- Una vez establecido el tamaño de muestra para poblaciones infinitas se ajustó dicho valor a través de la siguiente fórmula:

$$n_0 = \frac{n}{1 + \frac{n-1}{N}}$$

3º Para el cálculo del tamaño de muestra para poblaciones infinitas se partió de los siguientes datos:

$$Z = 1.41$$

$$p = 0.5$$

$$q = 0.5$$

$$E = 0.072$$

De donde:

$$n = \frac{1.28^2 * 0.5 * 0.5}{0.072^2} \approx 75$$

Para ajustar a una población finita y calcular n, se consideró una población de 195 importadores, con lo cual obtuvimos el siguiente resultado:

$$n_0 = \frac{95}{1 + \frac{95-1}{195}} \approx 64$$

4º A dichos importadores se le aplicó a la encuesta que aparece en el anexo 2, cuyas respuestas nos han permitido medir lo que piensan las empresas importadoras respecto de los beneficios que obtienen de trabajar el con los operadores Logísticos.

2.5 Métodos de análisis de datos

El interés por el desarrollo del proyecto se basó en toda una investigación acerca del servicio y de que aporte tenía en nuestro país.

Al establecer el punto que deseamos analizar, es la de la importancia que tienen los Operadores Logísticos Internacionales ya que se verificara que sus actividades tienen un efecto directo a los costos logísticos, empecé a desarrollar mi matriz de consistencia la cual me ayudaría a lograr tener una base y punto de inicio para poder llevar a cabo el desarrollo del proyecto.

Se comenzó con una recolección de datos, sobre la percepción de empresas importadoras de la aduana marítima del callao, antecedentes del manejo de los costos logísticos los cuales la mayoría son de empresas importadoras que se han visto perjudicados en los procesos, costos y tiempos acordados por una pésima gestión de los procesos logísticos.

2.6 Aspectos éticos

En esta investigación se respeta la propiedad intelectual de los autores, así mismo la honorabilidad para presentar los datos empleados para este proyecto.

III RESULTADOS

3.1 Correlación

Hipótesis general

Criterios de decisión:

Si p-valor > 0,05 entonces aceptar la hipótesis nula.

Si p-valor < 0,05 entonces rechazar la hipótesis nula.

Estadístico de prueba: coeficiente Rho de Pearson.

Hipótesis general

Ho: No existe una relación significativa que existe entre los operadores logísticos y costos logísticos para las importaciones marítimas del Callao

H1: La relación que existe entre los operadores logísticos y costos logísticos para las importaciones marítimas del Callao es significativa.

H1: Existe una relación positiva entre los operadores logísticos y costos logísticos para las importaciones marítimas del Callao

| | | V1OL | V2CL |
|------|------------------------|--------|--------|
| | Correlación de Pearson | 1 | ,548** |
| V1OL | Sig. (bilateral) | | ,000 |
| | N | 75 | 75 |
| | Correlación de Pearson | ,548** | 1 |
| V2CL | Sig. (bilateral) | ,000 | |
| | N | 75 | 75 |

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

| | | V1OL | D1IM |
|------|------------------------|--------|--------|
| | Correlación de Pearson | 1 | ,509** |
| V1OL | Sig. (bilateral) | | ,000 |
| | N | 75 | 75 |
| | Correlación de Pearson | ,509** | 1 |
| D1IM | Sig. (bilateral) | ,000 | |
| | N | 75 | 75 |

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Correlaciones

| | | V1OL | D2IL |
|------|------------------------|--------|--------|
| V1OL | Correlación de Pearson | 1 | ,476** |
| | Sig. (bilateral) | | ,000 |
| | N | 75 | 75 |
| D2IL | Correlación de Pearson | ,476** | 1 |
| | Sig. (bilateral) | ,000 | |
| | N | 75 | 75 |

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

IV. DISCUSION

1. Natalia Vargas (2005, p. 181) Coincide que los Agentes de Aduana que trabajan solo en la aplicación del derecho aduanero tiene limitantes respecto a jurisdicciones en el manejo de la carga en puertos, almacenes; lo cual llega a ser un poco arriesgado porque se pierde los principales controles de seguridad, aportando que las empresas deberían contar con un servicio más amplio que garantice la seguridad y reduzca los costos.
2. Cindel Galicia (2013, p. 128) Coincide que el servicio aduanero es muy importante para garantizar la situación legal de las importaciones de las empresas, sin embargo, la legislación Aduanera está plasmada de limitantes que hacen no continuar con la supervisión dejando esto a merced de otros operadores logísticos y esa dependencia compromete los tiempos, costos y el estado legal de las mercancías siendo también un riesgo que día a día se tiene que estar revisando.
3. Marrero, Gabriela (2011, p.33) coincide que los agentes de Carga tienen un rol importante respecto a compra venta internacional ya que siempre se están vinculando con la tendencia comercial referida al flete internacional pero aun así carecer de un soporte legal como los que brinda los agentes de aduana pone en riesgo la operación haciendo muchas veces padecer observaciones por la institución aduanera.

V. CONCLUSIÓN

1. Como se habrá podido observar en los Gráficos pertinentes a Costos logísticos las empresas encuestas evidencian el ahorro enorme sobre sus operaciones de comercio exterior, especialmente importaciones; dejando en claro que un control que inicia desde el recojo de la mercancía en el país de origen y permitir que un solo operador coordine, organice, tramita y encima que de soporte legal garantiza un ahorro significativo para nuevos proyectos dando inicio a posibles investigaciones de mercado.
2. La importancia de los operadores logísticos está centrada en canalizar por un medio seguro y rentable todas las importaciones ya que estas empresas constituidas regulan y brindan todo el soporte más completo a todas las importaciones otorgando un mejor servicio, mejores manejos; con información transparente y más ágil.
3. La comunicación que actualmente existe entre Operadores independientes como Agentes de Aduana y Carga es que la comunicación es limitada, las intervenciones son supervisadas independientemente siendo esto un riesgo por la pérdida del control de los procedimientos de importaciones, es por ellos que los agentes de Aduana mayormente son quienes más son afectados por la organización, sistema y procesos de los agentes de carga que al ser una empresa totalmente independiente obstruyen muchas veces la función principal de facilitar el comercio exterior.
4. Aunque empresas importadoras tienen cierta prioridad respecto a tiempo y costo, la cual dependerá de la diversidad de mercancías deben contar con la seguridad en estas tres fases: Transporte internacional, Seguro internacional y Desaduanaje; por ende garantizar estos procesos fundamentales para tener éxito en el comercio internacional siempre estarán ligados al servicio de un operador logístico internacional.

VI. RECOMENDACIONES

1. Toda importación que se requiera realizar ya sea por primera vez o se desea negociar con nuevos proveedores será necesario que tengan un panorama claro de los costos, procedimientos y tramites que corresponde a la operatividad de importación deben ser previamente analizados por un operador logístico quien brindara un mejor panorama respecto a costo y tiempo lo cual considera es importante para poder corroborar el precio final de toda mercancía que se desea importar.
2. Trabajar siempre con Operadores logísticos que cuenten con certificación BASC, ISO, IATA, SGSS ya que estas empresas garantizan un procedimiento transparente y con un menor riesgos de tener problemas legales en el país destinado, asimismo garantizamos la seguridad de las cargas y trámites pertinentes para comercio.
3. Todas las empresas importadoras deben contar con un procedimiento específico sobre su logística internacional donde deberán establecer procesos que faciliten sus actividades comerciales y la comunicación con los demás operadores del comercio exterior; dando asi lugar de integración a posibles operadores logísticos quienes favorecerán a sus importaciones consolidando un mejor flujo de mercancías.
4. La Capacitación de importadores es necesaria constantemente ya que la normatividad Aduaneras e internacional de carga varia constantemente perjudicando a veces por omisión el costo logístico de las mercancías.

VII. REFERENCIAS

Ballesteros, A. (2001). Comercio Exterior. Teoría y práctica. (2ª ed.). España: Universidad de Murcia.

Castellanos, Andrés (2009). Manual de gestión logística y del transporte y distribución de mercancías. Barranquilla: Ediciones Uninorte

"Cristina Martinez, Stephanie Yong (2012) Propuesta E Implementación De Un Sistema De Trazabilidad En Los Procesos Logísticos De Un Operador Para Mejorar El Nivel De Servicio En La Logística Inversa Recuperado de: https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/2014/ING-L_002.pdf?sequence=1 "

Cruz Carranza R. (2015) Estudio de la cadena de abastecimiento de supermercados virtuales y su incidencia en la comercialización de productos de consumo masivo en la ciudad de quito en el año 2013. Recuperado de: <http://docplayer.es/8756293-Universidad-internacional-sek-facultad-de-ciencias-sociales-y-juridicas-trabajo-de-fin-de-carrera-titulado-realizado-por-director-del-proyecto.html>

"Fidel Canoles (2012) Dieño del modelo SCOR En Un Operador Logístico, Aplicado A Los Procesos De Almacenamiento, Recolección Y Despacho De Productos Perecibles, Para Mejorar La Eficacia De La Gestión De La Cadena De Suministro Y Mejorar El Nivel De Servicio Al Cliente. Recuperado de: <https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/24807/1/TESIS%20FINAL%20%281%29.pdf>

Flores Coronel, R. (2013). Diseño del modelo scor en un operador logístico, aplicado a los procesos de almacenamiento, recolección y despacho de productos perecibles, para mejorar la eficacia de la gestión de la cadena de suministro y mejorar el nivel de servicio al cliente.

"Galicia, Cindel (2013) "La importancia del despacho aduanero en el comercio exterior de Mexico". Consultado en: <http://132.248.9.195/ptd2013/diciembre/0706959/0706959.pdf> "

Gonzalez (2009) "Gestión del Comercio Exterior". Madrid, España: Esic Editorial

Lombana et al (2013) "Negocios Internacionales Fundamento y Estrategia (2°. Ed)" Colombia: Editorial Universidad del Norte.

"Marrero, Gabriela (2011) "Logística del transporte internacional de mercancía." Consultado en: <http://159.90.80.55/tesis/000155502.pdf> "

Mauro Vivaldini (2012) O Papel De Operadores Logísticos Em Ações De Sustentabilidade

Maximiliano Achurra (2015) Gestión de la cadena de suministro de la bodega de licores quinta normal.

"Mora, Luis (2012) Gestión Logística en centros de distribución bodegas y almacenes. Monterrey: ECOE Ediciones "

"Natalia Velasques, Natalia Mora (2013) Internacionalización De Operadores Logísticos Casos Exitosos: Servientrega Fedex Deutsche Post – DHL. Recuperado de <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4551/1026561312-2013.pdf?sequence=1>

Osorio, C. (1995). Diccionario de Comercio Internacional. Bogota: Grupo Editorial Iberoamérica.

Parkin, M., & Loria, E. (2010). Microeconomía (9 ed.). México: Addison-Wesley.

Porter, M. (1996). Ventaja competitiva.

Real Academia Española. (2001). Diccionario de la lengua española [Dictionary of the Spanish Language] (22nd ed.). Madrid, Spain: Author. Consultado en <http://www.rae.es/rae.html>

"Recuperado de: http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/101802/Achurra_m.pdf?sequence=4"

S. Andrés González-Moralejo (2012) Refrigeration logistics operations and perishable transport costs in groupage loads: an application for Spanish exports in Europe

"Salgado Wilma (2007) "Integración comercial y globalización (4ta Ed)". Quito: Editorial Centro Andino De Acción Popular. Consultado en www.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/53321.pdf "

Sierralta Ríos, A. (2007). Contratos de comercio internacional. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. (5.a ed)

Silva M. (2003). ¿Cómo exportar e importar en el Perú? Lima: Bussines E.I.R.L.

Sotelo A., R. (1990). Economía internacional. (2da edición.). Lima: Estudios Económicos.

Superintendencia Nacional De Aduanas Y De Administración Tributaria – Sunat (2011) sostiene que mediante INFORME N° 061-2011-SUNAT/2B4000 - "tipo de

mercancía”. Recuperado de: <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/oficiosAd/2011/informes/i061-2011-2B4000.pdf>

Superintendencia Nacional De Aduanas Y De Administración Tributaria – Sunat (Vigencia 2005), Procedimiento General INTA-PG.01-A, VI. Disposiciones Generales, Importación para el consumo. Recuperado de: <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/importacion/importacA/procGeneral/inta-pg.01-A.htm>.

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT, Importación Para El Consumo, Procedimiento General INTA-PG.01-A (Vigencia 2015) Modalidad de despacho Aduanero.

"Terry Medina (2013) Descripción de procedimientos de un operador logístico para la distribución y reparto de una línea de productos de belleza en la provincia de Lima. Recuperado de: http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/Tesis/Ingenie/medina_mt/T_Completo.PDF

Valdés y Tateishi (2011) “Casos de Administración Logística”. Peru: ESAN

"Vargas Natalia (2005) “Plan estratégico para una agencia de aduanas bajo el contexto de la empresa familiar” Consultado en: <http://repositorioacademico.upc.edu.pe/upc/bitstream/10757/301220/3/NVargas.pdf>

Vásquez Villafuerte, Miriam (2015) “Plan De Negocios Para La Creación Y Puesta En Marcha De Un Operador Logístico Integral, Para Empresas Que Comercializan Equipos E Insumos De Laboratorios Médicos En La Ciudad De Quito” Recuperado de: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/edug/7929/1/TESIS%20OPERADOR%20LOGISTICO%20JUNIO%202023.pdf>

Ventanilla Única del Comercio Exterior – VUCE (2011), Componente de Mercancías Restringidas. Recuperado de: https://www.vuce.gob.pe/comp_merc_rest.html.

Vergara, N. (2012). Marketing y comercialización internacional. Recuperado de: <http://doctrina.vlex.com.co/vid/negocios-internacionales-426082514>

Villanueva J. (2014). Guía práctica del importador. Lima: ADEX.

Witker, J., & Hernández, L. (2008). Régimen jurídico del comercio exterior en México, 3a. ed. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

VIII. ANEXOS

ANEXO N° 01

MATRIZ DE CONSISTENCIA

| Operadores Logísticos y Costos Logísticos en las importaciones Marítimas del Callao | | | | | | | | |
|---|---|---|--|-----------------------|--------------------------------|-------------------------|--|------------------------|
| Objetivo de Estudios | Problema de Investigación | Objetivo de Investigación | Hipótesis | Variables | Dimensiones | Indicadores | Método | |
| Empresas que importan por la Aduana Marítima del Callao | Problema General | Objetivo General | Hipótesis General | Operadores Logísticos | Importaciones | Tipos de Mercancía | El método de investigación se basará en realizar una recolección de información de diversas empresas con actividades comerciales internacionalmente y comprobar si los Operadores Logísticos han tenido un efecto respecto a sus tiempos, costos y trámites aduaneros. | |
| | ¿Qué relación existe entre los operadores y costos logísticos para las importaciones Marítimas del Callao? | Determinar la relación que existe entre los operadores logísticos y costos logísticos para las importaciones marítimas del Callao | La relación que existe entre los operadores logísticos y costos logísticos para las importaciones marítimas del Callao, es significativa. | | | Mercancías Restringidas | | |
| | Problema Específico | Objetivos Específicos | Hipótesis Específicas | | | Operatividad Aduanera | | Trámites Documentarios |
| | 1. ¿Qué relación existe entre los operadores y costos logísticos internacionales en las importaciones marítimas del Callao? | 1. Determinar la relación que existe entre los operadores y costos logísticos internacionales en las importaciones marítimas del Callao | 1. La relación que existe entre los operadores logísticos y los costos logísticos en las importaciones marítimas del Callao, es significativa | | | | | Legislación Aduanera |
| | Problema Específico | Objetivos Específicos | Hipótesis Específicas | Costos Logísticos | Costos Logístico Internacional | Costos de Origen | | |
| | 2. ¿Qué relación existe entre los operadores y la integración logística en las importaciones marítimas del Callao? | 2. Determinar la relación que existe entre los operadores y la integración logística en las importaciones marítimas del Callao | 2. La relación que existe entre los operadores logísticos y la integración logística en las importaciones marítimas del Callao, es significativa | | | Costos de Destino | | |
| | Problema Específico | Objetivos Específicos | Hipótesis Específicas | | Integración Logística | Logística Interna | | |
| | 2. ¿Qué relación existe entre los operadores y la integración logística en las importaciones marítimas del Callao? | 2. Determinar la relación que existe entre los operadores y la integración logística en las importaciones marítimas del Callao | 2. La relación que existe entre los operadores logísticos y la integración logística en las importaciones marítimas del Callao, es significativa | | | Actividad Comercial | | |
| | | | Diversificación de Mercancías | | | | | |

ANEXO N° 02

Juicio de Expertos

Anexo 3

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE:

| N° | DIMENSIONES / items | Pertinencia ¹ | | Relevancia ² | | Claridad ³ | | Sugerencias |
|--|---|--------------------------|----|-------------------------|----|-----------------------|----|-------------|
| | | Si | No | Si | No | Si | No | |
| DIMENSIÓN 1: MENOR COSTO | | | | | | | | |
| 1 | Con el despacho anticipado ¿Se reduce el costo de importación por traslado de la carga del puerto a un depósito temporal? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 2 | Con el despacho anticipado ¿Se reduce el costo por almacenaje? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 3 | Con el despacho anticipado ¿Se reduce el costo de importación por sobreestadia de contenedores? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 4 | Con el despacho anticipado ¿Se reduce el costo por trámites antes de la llegada de la mercadería? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| DIMENSIÓN 2: MENOS TIEMPO | | | | | | | | |
| 5 | Con el despacho anticipado ¿Se redujo el tiempo en la transmisión de la DAM antes de la llegada de la mercadería? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 6 | Con el despacho anticipado ¿Se redujo el tiempo del despacho aduanero en canal rojo? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 7 | Con el despacho anticipado ¿Se redujo el tiempo del despacho aduanero en canal naranja? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 8 | Con el despacho anticipado ¿Se redujo el tiempo del despacho aduanero en canal verde? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| DIMENSIÓN 3: SIMPLIFICACIÓN DE TRÁMITES | | | | | | | | |
| 9 | Con el despacho anticipado ¿Se simplifica los trámites de importación en las transmisiones electrónicas? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 10 | Con el despacho anticipado ¿Se simplifica los trámites de importación en las rectificaciones electrónicas? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 11 | Con el despacho anticipado ¿Se simplifica los trámites aduaneros? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 12 | Con el despacho anticipado ¿Se simplifica los trámites de importación con el pago electrónico? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| DIMENSIÓN 4: DISPONIBILIDAD DE LA CARGA EN PUERTO | | | | | | | | |
| 14 | Con el despacho anticipado ¿Dispone de beneficios para el retiro de sus cargas en canal rojo? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 15 | Con el despacho anticipado ¿Dispone de beneficios para el retiro de sus cargas en canal verde? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 16 | Con el despacho anticipado ¿Dispone beneficios económicos para los tramites en los puertos? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Lima 03 de Julio del 2017

Apellidos y nombres del juez evaluador:

Guerra Bendezu Carlos Andre DNI: 09726163

Especialidad del evaluador: Lic en Administracón


 Firma

¹ **Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

² **Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³ **Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Anexo 3

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE:

| N° | DIMENSIONES / Items | Pertinencia ¹ | | Relevancia ² | | Claridad ³ | | Sugerencias |
|--|---|--------------------------|----|-------------------------|----|-----------------------|----|-------------|
| | | Si | No | Si | No | Si | No | |
| DIMENSIÓN 1: MENOR COSTO | | | | | | | | |
| 1 | Con el despacho anticipado ¿Se reduce el costo de importación por traslado de la carga del puerto a un depósito temporal? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 2 | Con el despacho anticipado ¿Se reduce el costo por almacenaje? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 3 | Con el despacho anticipado ¿Se reduce el costo de importación por sobreestadía de contenedores? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 4 | Con el despacho anticipado ¿Se reduce el costo por trámites antes de la llegada de la mercadería? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| DIMENSIÓN 2: MENOS TIEMPO | | | | | | | | |
| 5 | Con el despacho anticipado ¿Se redujo el tiempo en la transmisión de la DAM antes de la llegada de la mercadería? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 6 | Con el despacho anticipado ¿Se redujo el tiempo del despacho aduanero en canal rojo? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 7 | Con el despacho anticipado ¿Se redujo el tiempo del despacho aduanero en canal naranja? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 8 | Con el despacho anticipado ¿Se redujo el tiempo del despacho aduanero en canal verde? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| DIMENSIÓN 3: SIMPLIFICACIÓN DE TRÁMITES | | | | | | | | |
| 9 | Con el despacho anticipado ¿Se simplifica los trámites de importación en las transmisiones electrónicas? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 10 | Con el despacho anticipado ¿Se simplifica los trámites de importación en las rectificaciones electrónicas? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 11 | Con el despacho anticipado ¿Se simplifica los trámites aduaneros? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 12 | Con el despacho anticipado ¿Se simplifica los trámites de importación con el pago electrónico? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| DIMENSIÓN 4: DISPONIBILIDAD DE LA CARGA EN PUERTO | | | | | | | | |
| 14 | Con el despacho anticipado ¿Dispone de beneficios para el retiro de sus cargas en canal rojo? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 15 | Con el despacho anticipado ¿Dispone de beneficios para el retiro de sus cargas en canal verde? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 16 | Con el despacho anticipado ¿Dispone beneficios económicos para los trámites en los puertos? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Lima 03 de Julio del 2017

Apellidos y nombres del juez evaluador:

CH. QUEHUANCA, CARLOS DNI: 25851141

Especialidad del evaluador: Económico


Firma

¹ Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

² Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³ Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Anexo 3

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE:

| N° | DIMENSIONES / ítems | Pertinencia ¹ | | Relevancia ² | | Claridad ³ | | Sugerencias |
|--|---|--------------------------|----|-------------------------|----|-----------------------|----|-------------|
| | | Si | No | Si | No | Si | No | |
| DIMENSIÓN 1: MENOR COSTO | | | | | | | | |
| 1 | Con el despacho anticipado ¿Se reduce el costo de importación por traslado de la carga del puerto a un depósito temporal? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 2 | Con el despacho anticipado ¿Se reduce el costo por almacenaje? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 3 | Con el despacho anticipado ¿Se reduce el costo de importación por sobreestadia de contenedores? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 4 | Con el despacho anticipado ¿Se reduce el costo por trámites antes de la llegada de la mercadería? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| DIMENSIÓN 2: MENOS TIEMPO | | | | | | | | |
| 5 | Con el despacho anticipado ¿Se redujo el tiempo en la transmisión de la DAM antes de la llegada de la mercadería? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 6 | Con el despacho anticipado ¿Se redujo el tiempo del despacho aduanero en canal rojo? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 7 | Con el despacho anticipado ¿Se redujo el tiempo del despacho aduanero en canal naranja? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 8 | Con el despacho anticipado ¿Se redujo el tiempo del despacho aduanero en canal verde? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| DIMENSIÓN 3: SIMPLIFICACIÓN DE TRÁMITES | | | | | | | | |
| 9 | Con el despacho anticipado ¿Se simplifica los trámites de importación en las transmisiones electrónicas? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 10 | Con el despacho anticipado ¿Se simplifica los trámites de importación en las rectificaciones electrónicas? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 11 | Con el despacho anticipado ¿Se simplifica los trámites aduaneros? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 12 | Con el despacho anticipado ¿Se simplifica los trámites de importación con el pago electrónico? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| DIMENSIÓN 4: DISPONIBILIDAD DE LA CARGA EN PUERTO | | | | | | | | |
| 14 | Con el despacho anticipado ¿Dispone de beneficios para el retiro de sus cargas en canal rojo? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 15 | Con el despacho anticipado ¿Dispone de beneficios para el retiro de sus cargas en canal verde? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| 16 | Con el despacho anticipado ¿Dispone beneficios económicos para los trámites en los puertos? | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [✓] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Lima 03 de Julio del 2017

Apellidos y nombres del juez evaluador:

DUEÑAS WILSON PAUL ELIAS

DNI:

17826495

Especialidad del evaluador:

MAG. ADMINISTRACION


Firma

¹ Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

² Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³ Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

ANEXO N° 03

INSTRUMENTO QUE MIDE LA IMPORTANCIA DE LOS OPERADORES LOGISTICOS Y COSTOS LOGISTICOS

Fecha de evaluación: 03/07/2017

Año académico: 2017

LEE CON ATENCION LAS INSTRUCCIONES:

En el presente cuestionario encontraras preguntas sobre la importancia de los **OPERADORES LOGISTICOS** y **LOS COSTOS LOGISTICOS**. Porfavor marca con un aspa (X) en el recuadro de S (siempre), CS (Casi siempre), AV (A veces), CN (Casi nunca) o N (Nunca), según su criterio.

| N° | Cuestionario | S | C.S | A.V | C.N | N |
|---------------------------------------|--|---|-----|-----|-----|---|
| Importaciones | | | | | | |
| 1 | Con los Operadores Logísticos ¿Sus Importaciones tienen mayor éxito comercial? | | | | | |
| 2 | Con el aporte de los Operadores Logísticos ¿Las Importaciones de sus mercancías es más ágil? | | | | | |
| 3 | Con el aporte de los Operadores Logísticos ¿La importación de sus mercancías Restringidas han sido más ágil? | | | | | |
| 4 | Con el aporte de los Operadores Logísticos ¿Las Importaciones de sus mercancías restringidas han tenido menos observaciones? | | | | | |
| Operatividad Aduanera | | | | | | |
| 5 | La Operatividad Aduanera respecto a los Trámites Aduaneros ¿Tiene mayor rapidez con los Operadores Logísticos? | | | | | |
| 6 | La Operatividad Aduanera respecto a Trámites con las Navieras ¿Tiene mayor rapidez con los operadores Logísticos? | | | | | |
| 7 | ¿Tiene información oportuna respecto a la Operatividad Aduanera de sus mercancías con los Operadores Logísticos? | | | | | |
| 8 | ¿Se previene riesgos de sanciones y multas con la intervención de los Operadores Logísticos? | | | | | |
| 9 | ¿Goza de mayor seguridad en sus importaciones trabajando con los Operadores Logísticos? | | | | | |
| Costos Logístico Internacional | | | | | | |
| 10 | Con los Operadores Logísticos ¿Se ha Reducido los costos de sus importaciones marítimas? | | | | | |
| 11 | Con los Operadores Logísticos ¿Se ha Reducido los costos en origen? | | | | | |
| 12 | Con los Operadores Logísticos ¿Se ha Reducido los costos en destino? | | | | | |
| 13 | Con los Operadores Logísticos ¿Tiene un efecto en su margen de venta respecto a sus importaciones? | | | | | |
| Integración Logística | | | | | | |
| 14 | Integrar un Operador Logístico en su cadena Logística ¿Reduce sus operaciones comerciales? | | | | | |
| 15 | Integrar un Operador Logístico en su cadena Logística ¿Mejora su Logística Interna y de distribución? | | | | | |
| 16 | Integrar un Operador Logístico en su cadena Logística ¿Le abre posibilidad de importar nuevas mercancías? | | | | | |