



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

“Costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis
agentes de aduana S.A.C., Callao – 2019”

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciada en Negocios Internacionales

AUTORA:

Gonzales Cerna, Isabel Mercedes (ORCID: 0000-0001-6094-284X)

ASESOR:

Dr. León Espinoza, Lessner Augusto (ORCID: 0000-0002-9983-8967)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

CALLAO –PERÚ

2019

Dedicatoria

A mi amada madre por ser lo más importante y valioso que tengo en mi vida, por su amor incondicional, por todo el apoyo que me brinda siempre, por ser mi fuerza y siempre confiar en mí a pesar de mucho, a mi angelito bello en el cielo siendo una forma de decirle que todo tiene un porque.

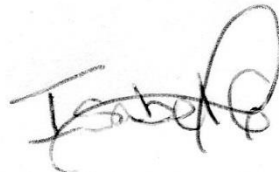
Agradecimiento

A Dios todo poderoso, a mi padre que hizo el gran esfuerzo por darnos educación a sus hijas, a mi madre por su apoyo siempre, a mi familia Cerna Segura por su apoyo y unión, por inculcarme buena educación y valores que me ayudaron a ser mejor persona y profesional. A mi asesor que me brindo sus instrucciones científicas encaminando mi formación profesional.

Página del Jurado

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo Isabel Mercedes Gonzales Cerna con DNI N° 77674701, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo, Facultad de Ciencias Empresariales, Escuela Académica Profesional 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 con auténticos y veraces. En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad Cesar Vallejo.



ISABEL MERCEDES GONZALES CERNA
DNI: 77674701

Índice

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Página del Jurado	iv
Declaratoria de Autenticidad.....	v
Índice.....	vi
Resumen.....	ix
Abstract.....	x
I. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1 Realidad Problemática.....	1
1.2 Trabajos previos	4
1.2.1. Antecedentes Internacionales.....	4
1.2.2. Antecedentes Nacionales.....	7
1.3 Teorías relacionadas al tema	10
1.3.1. Variable X: Costos Logísticos Portuarios	10
1.3.2. Variable Y: Despacho Anticipado.....	12
1.4 Formulación del Problema	13
1.4.1. Problema General.....	13
1.4.2. Problemas Específicos.....	13
1.5 Justificación del estudio	14
1.5.1. Justificación teórica.....	14
1.5.2. Justificación practica	14
1.5.3. Justificación Metodológica	14
1.5.4. Justificación Social.....	15
1.5.5. Justificación Conveniencia.....	15
1.6. Hipótesis.....	15
1.6.1. Hipótesis General	15
1.6.2. Hipótesis Específicas.....	15
1.7. Objetivos	15
1.7.1. Objetivo General	15
1.7.2. Objetivos Específicos.....	15
II. MÉTODO	16

2.1. Diseño de la Investigación	16
2.1.1. Enfoque de la investigación	16
2.1.2. Método de la investigación.....	16
2.1.3. Diseño de la investigación.....	16
2.1.4. Tipo de la investigación	17
2.1.5. Nivel de la investigación	17
2.2 Variables, Operacionalización	17
2.2.1. Operacionalización de la variable	17
2.2.2. Matriz de Operacionalización	27
2.3 Población y muestra	29
2.3.1. Población.....	29
2.3.2. Unidad de muestreo.....	29
2.3.3. Muestra.....	29
2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	30
2.4.1. Técnica	30
2.4.2. Instrumentos de recolección de datos.....	31
2.4.3. Validez	31
2.4.4. Confiabilidad.....	32
2.5 Métodos de análisis de datos	34
2.6 Aspectos éticos.....	34
III. RESULTADOS.....	34
3.1. Análisis descriptivo.....	34
3.1.1. Resultados de dimensiones.....	34
3.2. Contrastación de hipótesis.....	40
3.3. Prueba de hipótesis.....	42
3.3.1. Hipótesis general	42
3.3.2. Hipótesis específica 1	43
3.3.3. Hipótesis específica 2.....	44
IV. DISCUSIÓN	45
4.1. Discusión – hipótesis general.....	45
3.1. Discusión – hipótesis específica 1.....	47

3.2. Discusión – hipótesis específica 2.....	48
V. CONCLUSIONES	50
VI. RECOMENDACIONES	51
REFERENCIAS.....	52
ANEXOS.....	59
ANEXO N° 1: Matriz de consistencia	59
ANEXO N° 2: Validación del Experto N° 1.....	60
ANEXO N° 3: Validación del Experto N° 2.....	62
ANEXO N° 4: Validación del Experto N° 3.....	64
ANEXO N° 5: Instrumento de Recolección de datos	66
ANEXO N°6: Ilustración de la vista de los datos en SPSS 24.....	70
ANEXO N° 7: Ilustración de la vista de variables SPSS 24.....	72
ANEXO N° 8: Ilustración de Constancia autorización de la empresa	73

Resumen

En la presente investigación se planteó como objetivo general “Determinar la relación que existe entre Costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C.- Callao, 2019”. Asimismo, la investigación empleó el enfoque cuantitativo, con método hipotético – deductivo, con diseño no experimental, de tipo aplicada y de nivel descriptivo correlacional. Por otro lado, la población del estudio fueron los trabajadores de la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C., la unidad de análisis se conformó por 38 colaboradores y la muestra tomada es de 35 de ellos. Como instrumento de medición se empleó un cuestionario con una totalidad de 20 ítems en medición de escala de Likert para procesar los resultados y analizarlos a través del SPSS 24, con la finalidad de evaluar el grado de confiabilidad de la encuesta por medio del Alfa de Cronbach. Además, se aplicó la prueba de estadística de Rho de Spearman, adquiriendo el porcentaje de correlación por medio de la prueba de normalidad y tabla de correlaciones. Por último, alcanzando resultados representativos que manifestaron que existe relación significativa entre costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C.- Callao, 2019.

Palabras claves: Logísticos, despacho y depósito.

Abstract

In the present investigation, I propose as a general objective “To determine the relationship between port logistics costs and early dispatch in the company Orbis agents Customs S.A.C. - Callao, 2019”. Likewise, the research used the quantitative approach, with a hypothetical-deductive method, with a non-experimental design, applied type and correlational descriptive level. On the other hand, the population of the study was the workers of the company Orbis agents Customs S.A.C., the unit of analysis was conformed by 38 collaborators and the sample taken is 35 of them. As a measuring instrument, a questionnaire was used with a total of 20 items in the Likert scale measurement to process the results and analyze them through SPSS 24, in order to assess the degree of reliability of the survey through Cronbach's Alpha. In addition, the Spearman Rho statistic test was applied, acquiring the correlation percentage by means of the normality test and correlation table. Finally, reaching representative results that showed that there is a significant relationship between port logistics costs and early dispatch in the company Orbis agents de Customs S.A.C. - Callao, 2019.

Keywords: Logistics, dispatch and deposit

I. INTRODUCCIÓN

1.1 Realidad Problemática

Hoy en día las empresas deben saber gestionar de manera óptima todos sus recursos y ser más competitivas a nivel nacional e internacional pues trata en que la gestión de las operaciones de las empresas se realicen de forma óptima agotando todos los recursos y opciones de mejora continua, y que más que ahorrando tiempo y costos, pues los costos logísticos portuarios hoy en día en la logística internacional cuenta con un proceso desde que la mercancía se despacha desde el local del fabricante hasta llegar al local del exportador. Según Baldeos, Lioo y Garibay (2013) nos señalan que sin duda alguna el comercio internacional está determinado por los costos de distribución física que también es denominado como costos logísticos portuarios considerando entre estos los costos de embarque, desembarque, handling, almacenajes, seguros, fletes aéreos, marítimos, terrestres y entre otros (p.1). Las empresas exportadoras e importadoras, hoy en día que el comercio se ha vuelto cada vez más competitivo deben manejar un sistema de logística adecuado optimizando costos, Mayora (2014) nos indica que los costos logísticos portuarios tiene como actores principales a los depósitos temporales, líneas navieras, agentes marítimos y agentes de aduana que son los prestadores de servicios y hacen posible llevar a cabo cada actividad de los procesos en la cadena logística internacional (p.292).

Por los años noventa la aduana en el Perú desarrollo una reforma institucional y parte de ello fue buscar la disminución de tiempos en el proceso de importación, implementando así el procedimiento denominado modalidad de despacho anticipado. Aspilcueta y Bazán (2016) señala acerca del despacho anticipado que es una modalidad que se implementó con el fin de reducir los costos logísticos pero en un principio estas modalidades eran usadas de manera excepcional, pues los requisitos estaban básicamente restringidos, solo los importadores que ingresaban grandes volúmenes de carga accedían al despacho anticipado (p.45).

En el ámbito internacional una de las agencias aduaneras más exitosas de México Grupo Aduanal Pérez Ortiz que presta servicios de agenciamiento de aduanas, despachando de manera rápida con la modalidad Sada (despacho anticipado), realiza el pedimento de importación anticipada y exportación con su servicio in-house operando de forma automatizada en la aduana,

su coordinación portuaria justa siendo expertos en el tráfico marítimo, ferroviario y terrestre, haciendo también las consultas y asesorías en comercio exterior para que sus clientes tengan información exacta y lo más elemental es que tienen estrategia de operación que busca facilitar el cumplimiento de las necesidades de importación, tienen un plan de trabajo hecho para cada empresa en el que agiliza y cumple todas las reglamentaciones aduaneras pero que también optimiza la inversión de sus clientes, pues al manejar sus cargas con despacho anticipado ya sus clientes están reduciendo costos logísticos portuarios.

En el ámbito nacional podemos tomar como ejemplo a Beagle Agentes de Aduana que en el año 2017 logra posicionarse en el 2do lugar en Ranking de agencias de aduana en Perú, teniendo importantes clientes de los sectores automotriz, minero, petrolero e industrias, ofreciendo un servicio integral como agente de aduana y agente carga internacional para sus despachos de comercio exterior teniendo una conexión remota con sus clientes emitiendo diariamente a través de emails el cuadro de seguimiento de sus operaciones, informando también de la situación real de sus embarques generando un alto nivel de satisfacción y manejando la gran parte de sus cargas con despacho anticipado así mejorando tiempos y optimizando costos logísticos portuarios.

En un artículo realizado por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del año 2017 mencionan que el sector de comercio exterior aún tiene muchas dificultades para mejorar la competitividad, pues realmente la infraestructura de los puertos de nuestro país no es de mucha ayuda para el desarrollo de la competitividad, empezando por los cuellos de botella que generan altos costos en las operaciones logísticas, en las últimas décadas en el Perú se dieron importantes pasos como la inversión en la infraestructura logística como lo son las concesiones de los principales aeropuertos y puertos, pero nos estamos quedando atrás en la mejora de la reducción de costos logísticos portuarios; por otro lado la SUNAT implementa la modalidad de despacho anticipado en importaciones con la finalidad simplificar trámites aduaneros y poder retirar la mercancía desde el puerto en menos tiempo y reduciendo costos; según estadísticas del último bimestre del año 2018 indican que el 14% de las empresas (31,479) que utilizaron el régimen de importación lo hicieron con el despacho anticipado, el 38% del total de declaraciones de importación (631, 968) presentadas fueron de despacho anticipado y el 34% del total (34, 725 772 US\$) del valor de las importaciones fue el valor con despacho anticipado, por otro lado

también es importante mencionar que el 60% de las operaciones de importación de mercancías acogiéndose al despacho anticipado han sido realizadas por importadores frecuentes (Gestión, 2017, parr.4); Según análisis de la región en cuanto a costos logísticos Perú tiene los más elevados de la Alianza del pacífico, además precisan que somos los que más demoramos en procesos (Gestión, 2018).

Por tanto al enfocarnos en la empresa Orbis agentes de aduana y en las empresas mencionadas anteriormente se puede notar que existe una diferencia en cuanto a procesos y seguimiento de despachos, pues el inconveniente con Orbis radica específicamente en el área de operaciones al no tener con exactitud información acerca de los despachos ya que tiende a tomarse más días el proceso de desaduanaje cuando se trata de excepcionales. Mientras que Pérez Ortiz agencia y Beagle han logrado tener un plan de trabajo, seguimiento personalizado con in-house para cada cliente que maneja despacho anticipado e informar de forma real sobre la situación de estos despachos anticipados, en Orbis el inconveniente se ve reflejado en que solo la mitad de sus despachos se realizan en despacho anticipado por lo que parte de sus clientes no toman los beneficios que les puede traer el despacho anticipado, es así como en la presente investigación se busca dar respuesta a la siguiente pregunta:

¿Qué relación existe entre los costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. – Callao, 2019?

1.2 Trabajos previos

1.2.1. Antecedentes Internacionales

Núñez (2017) en su artículo científico realizado titulado “Impacto de la nueva regulación aduanera en el desaduanamiento anticipado en el régimen de importación de mercancías” teniendo como objetivo principal especificar el impacto que genera regulación aduanera nueva en modalidad de despacho anticipado para la importación de mercancías, su metodología es descriptiva describiendo procesos que se van dando en la transición de la normatividad del proceso aduanero colombiano, a la vez se hace referencia a otros estudios del tema en discusión que permitan dar a conocer los beneficios y desventajas de la nueva normatividad del despacho anticipado. Este artículo a través del análisis bibliográfico concluye la importancia que tiene hoy en día el decreto 390 de 2016, pues este le da vida a la regulación aduanera nueva del despacho anticipado en el país de Colombia pues cabe la posibilidad que la declaración en modalidad de despacho anticipada simplifique y agilice las operaciones y que permita mejorar la trazabilidad y el control de las mercancías a la autoridad aduanera, el desaduanaje anticipado y la cancelación electrónica obligatoria que indudablemente ha reducido los costos de la formalidad aduanera que ha permitido además la reducción del tiempo del desaduanaje dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes desde la llegada de la nave.

Cajape (2016) en su investigación titulada “Actualización de procesos para el trámite de declaraciones aduaneras anticipadas en el distrito Guayaquil Marítimo SENAE”, teniendo planteado su objetivo general de analizar el efecto del despacho anticipado en la disminución de días de despacho y costos, mediante la utilización de técnicas e instrumentos para la recolección de datos, que les permitan encontrar posibles complicaciones en el proceso del despacho anticipado y pueda volverse en una herramienta que favorezca a los importadores, utilizando la metodología empleada en esta investigación es de tipo documental recopilando información y datos necesarios, se realizó bajo el enfoque cuantitativo, con método Hipotético deductivo y de tipo aplicada pues parte del análisis de las complicaciones del despacho anticipado fue utilizado para sostener y formar una argumentación válida sobre la circunstancia dada en los diferentes procesos aduaneros; en la presente investigación se tomó como población a trabajadores ejecutivos del SENAE que están todo el tiempo trabajando en la materia, el principal resultado aprueba la hipótesis del estudio la cual indica que la resolución propuesta

permite corregir el proceso de despacho anticipado y se aplica por lo tanto para los importadores de productos farmacéuticos refrigerados y hasta podrían terminar sus trámites en un menor tiempo y a un costo inferior, como conclusión se obtuvo a que dada la importancia de proceso de despacho anticipado mediante los datos obtenidos por la encuesta, se observa que los importadores se encuentran cancelando menos costos extras por almacenaje gracias al acogimiento de la modalidad de despacho anticipado.

Tierradentro (2015) en su investigación realizada en la facultad de ingeniería de la dirección de postgrados en gerencia de la logística integral titulado “Análisis de las variables que impactan los costos logísticos portuarios en las operaciones de una empresa en Colombia” de la Universidad Militar Nueva Granada, teniendo como objetivo general establecer en este estudio académico las variables que llegan a impactar, y determinan los costos logísticos portuarios en el transporte de mercancías de las empresas en Colombia, aplicando su diseño metodológico de nivel descriptivo de sus variables consideradas, como población tomada están las organizaciones que conforman el transporte de mercancías situadas en la ciudad de Bogotá, Colombia que mediante el instrumento para recolección de datos llamado cuestionario se hizo un sondeo para medir las opiniones de estas empresas. Se realizó la validación de la hipótesis planteada si existe un impacto por parte de las empresas participantes del sondeo en los costos logísticos de transporte local y se aprobó esta, la presente concluye que los costos logísticos portuarios de las operaciones en Colombia las variables tomadas en este estudio fueron identificadas por las empresas como significativas para tomarse como aspectos que afectan o influyen en ellos; pues corresponden a los aspectos que se estiman a la hora de planificar los costos de cadena logística internacional.

Pérez, Gonzales y Cedillo (2015) en su artículo científico titulado “A framework to evaluate over-costs in natural resources logistics chains” teniendo de objetivo principal proponer un marco de relación para el cálculo de los costos logísticos portuarios, encaminado a determinar costos adicionales que surgen a partir de procedimientos ineficaces y la insuficiencia en regulaciones y políticas públicas en la materia. La metodología empleada es de nivel descriptivo, estudiando los procedimientos, políticas y regulaciones de las entidades públicas. Se expone una

discusión de los resultados hallados concluyendo que la implementación de enfoques sistémicos para un eficiente procedimiento de la cadena logística se ha vuelto en uno de los desafíos vitales para aprovechar en la medida en que el negocio presente oportunidades frente a la globalización, también por otro lado se concluye que el costo logístico portuario representan el principal desafío y juegan un papel clave para las economías en desarrollo y más cuando el país históricamente ha tenido limitaciones para integrarse en los mercados mundiales. También se concluye que los costos logísticos portuarios representan actualmente un mayor porcentaje en el costo total del producto.

Hyuk-soo CHO (2014) en su tesis titulada “Determinants and effects of logistics costs in container ports: The transaction cost economics perspective” de la Universidad Nacional de Chungnam, Korea, este artículo tuvo como objetivo general investigar los costos de logística en puertos de contenedores individuales y las capacidades empíricas tanto internas como externas de la logística de puertos, la metodología que se empleo es de un enfoque cuantitativo, método hipotético deductivo, diseño investigativo no experimental porque no se manipularon variables, pero es algo que el autor dejo para mejorar, su población tomada son 125 países, los datos fueron tomados de la encuesta de opinión ejecutiva del foro económico mundial recuperando datos de incertidumbre marítima de la World Factbook, además también se obtuvieron bases de datos marítimas que contienen datos a nivel de país Naciones Unidas, base de datos del Banco Mundial, para probar las relaciones hipotetizadas el estudio utilizo SEM que es un estructural modelado de ecuaciones que puede evaluar un modelo causal utilizando el modelo de estimación de máxima verosimilitud y a través del programa AMOS 47 se pudo evaluar la estimación de máxima verosimilitud. Los resultados que se extrajeron del estudio bajo el ajuste general del modelo es bueno por el RFI (índice de ajuste relativo), GFI (índice de bondad de ajuste), y el NFI (índice de ajuste normalizado) están cerca de 1, el estudio hipotetiza trece relaciones entre determinantes y efectos de los costos logísticos portuarios, entre las determinantes se encuentran Volúmenes de tráfico de contenedores, infraestructura portuaria, servicio portuario, accesibilidad portuaria, incertidumbre marítima, incertidumbre laboral, incertidumbre institucional, la mayoría de ellos son empíricamente soportados, menos cuatro hipótesis que son la 8, 9, 10 y 12 que no son soportadas que refieren si existe relación entre la Incertidumbre

marítima y los Costes logísticos en puertos de contenedores; Incertidumbre laboral y Costes logísticos en puertos de contenedores; Incertidumbre institucional y Costes logísticos en puertos de contenedores ; y la Incertidumbre laboral y Volúmenes de tráfico de contenedores. De estas hipótesis la que más se ha relacionado con el presente estudio es si existe una relación negativa entre el servicio y los costos logísticos en los puertos de contenedores arrojó un grado de significancia de (-0,412); y si existe una relación negativa entre la accesibilidad y los costos logísticos en los puertos de contenedores con un grado de significancia de (-0,205). Los coeficientes son negativos y son estadísticamente significativos. La investigación concluye que la competencia agresiva crea una situación de sobrecapacidad en el sector portuario de contenedores, pues la competitividad ha sido un tema clave en la industria del transporte marítimo, este estudio que se desarrolló en base teórica, investigo los determinantes y los efectos en los costos en el puerto de contenedores en base a la economía de los costos de transacción, por otro lado también concluye que las capacidades y entorno país podrían disminuir costos logísticos en los puertos de contenedores si se aumentan los volúmenes de tráfico.

1.2.2. Antecedentes Nacionales

Castillo (2018) en la investigación por su título profesional de licenciado en Negocios Internacionales titulada “Costo logístico y la importación de calzado chino de la empresa cencosud retail Perú S.A. al mercado peruano, periodo 2013-2017” de la Universidad Cesar Vallejo, teniendo como principal objetivo definir la relación que existe entre costo logístico y la importación de los calzados chinos de la empresa Cencosud retail Perú S.A. al mercado peruano, su metodología utilizada es de tipo aplicada, nivel descriptiva y con diseño no experimental longitudinal, se tomó como población y muestra a la empresa Cencosud ya mencionada, para la recolección de datos se empleó el instrumento de revisión de base de datos, análisis de documentos pues se tomaron datos reales. Los resultados obtenidos de correlación es de 0,772 lo cual es muy alta y se aceptó la hipótesis planteada como hipótesis general se planteó que los costos logísticos tienen relación y significancia con la importación de calzado chino en mencionada empresa teniendo un nivel de significancia de 0,000. Además se concluye que ha quedado probado que utilizar el despacho anticipado es realmente productivo para la empresa cencosud retail Perú S.A. porque se reducen tiempos y costos, por lo que esto

beneficiaria a los dueños y/o consignatarios a disponer de su mercancía en un menor tiempo y ahorrando costos logísticos.

Echarri (2018) en su tesis para obtener el título profesional de licenciada en negocios internacionales titulada “Factores que benefician en el proceso de despacho anticipado en las Pymes de centro de Lima 2017” teniendo como objetivo establecer como el factor costo logístico portuario es provechoso con el proceso de despacho anticipado en las Pymes del Centro de Lima 2017, su metodología empleada es de tipo aplicada, nivel descriptiva y con diseño no experimental longitudinal, se trabajó con las empresas pymes del centro de Lima, siendo la muestra solo 30, su instrumento utilizado para la recolección de datos fue mediante la encuesta procesada con el sistema SPSS. El estudio tuvo como resultado la aceptación de la hipótesis general y rechazo la hipótesis nula según los datos estadísticos que arrojó la encuesta que contenían preguntas formuladas en cuanto a disminución de tiempos y factor costo como principal beneficio que trae el despacho anticipado. Se concluye afirmando que de acuerdo al objetivo se cumplió en determinar si el factor costos logísticos portuarios es esencial para la elección del despacho anticipado para los importadores del centro de Lima, en este caso es aceptable y rentable para este régimen.

Sánchez (2017) en la investigación para optar por el título de licenciado de la carrera de negocios internacionales titulada “La modalidad aduanera de despacho anticipado régimen aduanero que reduce tiempos y costos en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, 2017”, teniendo como objetivo principal proponer el despacho anticipado para la reducción de costes logísticos que se dan en el proceso aduanero de las importaciones de la aduana marítima del Callao. Su metodología utilizada es de diseño no experimental, nivel descriptivo, con enfoque cuantitativo, su población fueron 50 personas que trabajan en la sección de importación de la aduana marítima del callao, la muestra obtenida se dio bajo el muestreo aleatorio simple que dio como resultado 34, el instrumento de recolección de datos utilizado es la encuesta. Como resultados se obtuvo la aceptación de la hipótesis general utilizando el sistema SPSS teniendo como resultado de la correlación Pearson un 0,921 y con un nivel de significancia 0.000 aprobando la hipótesis que la propuesta que la modalidad de despacho anticipado disminuye costes en el proceso de importación de mercancías. Se concluye que no existe la necesidad de

tener que modificar los procedimientos de despacho al proponer un nuevo modelo Sada para reducir costes de importación, sino se debe mejorar los servicios de logística.

Falla (2017) en su investigación titulada “Despachos anticipados y costos logísticos de las empresas importadoras en la Aduana Marítima del Callao, 2017” teniendo como objetivo principal definir la relación que existe entre el despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana del Callao, tomando como diseño de investigación no experimental- correlacional, la investigación tiene datos ex post facto, se tomó como población empresas importadoras a la cual se le aplicaron encuestas a 95 de estas. Como resultados derivados de una prueba estadística de correlación de Pearson obtiene un 0.846 lo cual se considera alta y un nivel de significancia 0.000; pues se niega la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna planteada que existe relación positiva entre despacho anticipado y los costos logísticos portuarios de las empresas importadoras es significativa, además la investigación concluye que el despacho anticipado es sumamente beneficioso para las importadoras porque se disminuyen tanto costos logísticos y tiempos promedios, pues así los importadores tendrán la mercancía en menos tiempo y con disminución de costos.

Aspilcueta y Bazán (2016) en su artículo científico titulado “Sistema de despacho anticipado y su importancia en la cadena logística del comercio internacional” de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, teniendo como objetivo general de dicha investigación analizar si la Sunat como ya sabemos que es la administración aduanera, con sus normativas y procedimientos aduaneros está influyendo directamente con los operadores de comercio exterior facilitando que ellos puedan realizar sus actividades de una manera más agilizada e impactar de una manera positiva con sus operaciones de cadena logística, teniendo un diseño metodológico con enfoque cualitativo pasando por dos etapas la primera siendo descriptiva y la final explicativa que mediante estudios documentales y procedimentales se construyeron explicaciones para analizar qué rol está cumpliendo el despacho anticipado en varios de los operadores como lo son los despachadores de aduana, los agentes de carga, transportistas o lo que lo representan, los depósitos temporales. Se tiene como resultado principal de este artículo que en el caso de despacho anticipado no es necesario que la mercancía tenga que ingresar al depósito temporal

ya que fácilmente podría ser retirada desde el punto de llegada que es elegido por el consignatario o dueño finalmente se concluye que al utilizar el sistema de despacho anticipado este es beneficioso para los importadores generándoles una reducción de costos y de tiempo, pero hay sin embargo algunos factores que hacen poco agilizado el proceso que impiden y hacen este sistema poco atractivo para su acogimiento.

1.3 Teorías relacionadas al tema

1.3.1. Variable X: Costos Logísticos Portuarios

En la primera variable Costos logísticos Portuarios se seleccionaron teorías las cuales veremos a continuación:

Según Pierre David (2016) refiere en su libro de Logística internacional:

El concepto de costos logísticos portuarios juega un papel importante en la logística ya que al mencionar logística nos parece un negocio simple imaginarnos que solo se trata del desplazamiento de los productos ya sea en materia prima o productos terminado a través de cadenas de transporte, pues esta es toda una secuencia de actividades que se desarrollan en el transporte de mercancías internacional y conlleva a una **estructura de costos portuarios** teniendo a la vez cada una de las actividades **tiempos promedios de importación** (p.324).

Castellanos por otro lado en su libro Logística Comercial internacional (2016) nos menciona que:

En el costeo logístico portuario, la eficiencia, cumplimiento con la que se trabaja en la entrega de mercancías y la competencia son factores que se relacionan entre la distribución física internacional y el éxito de las empresas en sus ventas siendo más competitivas, cada actividad del proceso de la logística internacional genera un costo logístico en el puerto y tiempo promedio de importación para la entrega de la mercancía en el local de importador (Castellanos, 2016, p. 13).

Según Viet Linh y Gi Tae (2018)

Los costos logísticos portuarios se basan en los servicios brindados por proveedores de actividades logísticas como lo son el transporte marítimo, ferroviario y aéreo, los depósitos temporales de contenedores, agentes de aduana, entre otros (p.310).

Orjuela, Castro y Chinchilla (2016) definen costos logísticos portuarios:

“El coste logístico permite saber cuál es el valor en unidad monetaria, de cada recurso empleado en la cadena logística internacional, pues cada recurso y actividad genera costos, la gestión contable emplea términos para medir los costes del proceso logístico portuario (p.382)”.

Pues según lo mencionado y afirmado por estos autores especialistas y estudiosos en el tema los costos logísticos portuarios son y forman parte de la cadena de proceso logístico internacional, pues cada actividad del proceso genera costes logísticos portuarios y tiempos estimados en el puerto como el transporte internacional, el arribo al puerto de destino, la descarga, manipulación de los contenedores o bultos, el traslado a los depósitos temporales en zona primaria, el transporte de la mercancía interno hacia el local del importador, lo importante de todo este proceso es saber optimizar todos los recursos que se tengan, para un mejor servicio, teniendo la mercancía a un tiempo promedio correspondiente sin demoras y con costos logísticos justos libre de sobrecostos.

En la presente investigación se trabajara con la definición del Pierre David quien en su libro de logística internacional menciona a los elementos y actores que forman parte de los costos logísticos que se dan en el puerto en una importación, dicho es preciso y puesto que las dimensiones Estructura de costos portuarios y tiempos promedios de importación se acomodan a los objetivos de la presente.

Teoría del Costo de Oportunidad

Reformulada por Gotfried Haberler en los años 30 que en un principio fue una teoría clásica de Adam Smith en 1776 con David Ricardo en 1817, esta proviene del concepto estricto neoclásico refiriendo la cantidad de un bien y/o servicio para poder obtener otro bien y/o servicio, pues no es realmente importante si estos bienes fueron producidos mediante trabajo u otro factor, el

propósito único de la teoría es poder determinar el costo de oportunidad de un bien a cambio de otro pero en este caso lo llamaremos “servicio” dado que nos estamos enfocando en los costos logísticos portuarios refiriéndonos a servicios y no a bienes.

1.3.2. Variable Y: Despacho Anticipado

Según Aspilcueta y Bazán (2016) mencionan:

Es la Modalidad en el régimen de importación la cual permite según el **procedimiento aduanero** solicitar la nacionalización de las mercancías dentro de los quince (15) días calendario antes del arribo de la nave al territorio peruano, para poder tener disposición de la mercancía desde el **punto de llegada** que requiera el consignatario o dueño de la mercancía, con la facilidad de poder obtener el levante en menos tiempo (p.45).

Vaghi y Lucietti (2016) indica que esta modalidad posibilita a los importadores iniciar el proceso de desaduanaje antes de que llegue el medio de transporte, pues se estaría numerando la declaración aduanera y se podría obtener el canal apenas llegue la nave para seguidamente obtener levante y pasar a retirar la mercancía desde el puerto, o deposito temporal acelerando y simplificando los trámites aduaneros generando importantes beneficios de costo y tiempo. (p.213).

Araujo (2013) señala que:

Los servicios aduaneros son fundamentales para el progreso del comercio exterior y esta es una modalidad de importación para el consumo que cuenta con un procedimiento en donde se establecen los pasos que se han de seguir para el despacho de las mercancías con la finalidad de lograr la disponibilidad de la mercancía en menores tiempos y reduciendo costos según estudios logrando obtener el levante hasta en 48 horas próximas al arribo (p.5).

Esta modalidad de despacho aduanero como lo han mencionado los autores citados, es una de las maneras más prácticas de realizar el proceso de desaduanaje, pues agiliza los tiempos y de esta forma se pueden reducir costos logísticos portuarios al no llevar a cabo el traslado de la mercancía a depósitos temporales en los cuales la mercancía podría pasar días hasta que se le otorgue el levante correspondiente, existen puntos de llegada desde donde el importador podría

retirar su carga, pero también todo depende de que se cumpla correctamente con el procedimiento aduanero de modalidad de despacho anticipado. También es importante el que se otorgue el levante en 48 horas aproximadamente así el cliente tendría su mercancía a tiempo, cumpliendo el objetivo de simplificar tiempos y amenorar costos logísticos portuarios.

La presente investigación se trabajara con la definición de Aspilcueta y Bazán (2016) puesto que sus dimensiones procedimiento aduanero y puntos de llegada se acomodan a los objetivos de la presente.

Teoría de la ventaja comparativa

Esta teoría clásica de David Ricardo en (1817), reformulada y adaptada por Hechsher en 1919 y Bertil Ohlin en 1933, nos exponen una explicación y sentido distinto de la llamada ventaja comparativa puesto que nos señalan la diferencia de dotación de factores distintos, pues mientras un bien es abundante menor será su coste. En los países se dan intercambios comerciales que en un principio se llamaba trueque pero hoy en día con la globalización se le llama transacción de compra venta, si un país es escaso en algún recurso por lo tanto no genera algún bien o servicio, este importara bienes que le son escasos por lo tanto el país que goce de algún recurso en abundancia lo exportara, es así como se da la ventaja comparativa entre los países.

1.4 Formulación del Problema

1.4.1. Problema General

¿Qué relación existe entre los Costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C.- Callao-2019?

1.4.2. Problemas Específicos

¿Qué relación existe entre la Estructura de costos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C.- Callao- 2019?

¿Qué relación existe entre los tiempos promedios de importación y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C.- Callao- 2019?

1.5 Justificación del estudio

Hernández, Fernández y Baptista (2014), según lo mencionado por ellos el estudio de la investigación se debe justificar, a través de la argumentación de sus razones, pues generalmente cada una de ellas se llevan a cabo con un objetivo instaurado. La investigación conveniente puede darle remedio a un problema social, también puede proyectar una nueva teoría o generar voluntades para la investigación (p.40).

La presente investigación tendrá justificación tanto teórica, práctica, metodológica, social y conveniencia según lo siguiente:

1.5.1. Justificación teórica

En esta investigación se tomaron las terminologías relacionadas al concepto de las variables costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C en el periodo 2019 situada en la Provincia constitucional del Callao distrito de La Perla, se hizo un estudio profundo de teorías por lo que se pretende que sirva como herramienta de conocimiento sobre las variables mencionadas.

1.5.2. Justificación practica

Esta investigación tiene el fin de aportar conocimientos en base al tema de modalidad de despacho aduanero anticipado y como va amenorando los tiempos de desaduanaje de las mercancías además de optimizar los costos logísticos portuarios, cuáles de estos se reducen al acogerse a dicha modalidad, costos que se ahorraran los importadores en general y en este caso los que conforman la extensa cartera de clientes de la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C, beneficiando así tanto a la agencia de aduanas y a sus clientes.

1.5.3. Justificación Metodológica

También por otro lado, la metodología que se empleó en esta presente investigación, el diseño y el instrumento del estudio será validada por expertos, y servirán para futuras investigaciones de estudiantes que desarrollen el tema costos logísticos portuarios y modalidad de despacho anticipado en importación pues ellos podrán tomar esta investigación como parte de sus antecedentes.

1.5.4. Justificación Social

Esta investigación podrá beneficiar a estudiantes de la carrera de negocios internacionales que estén interesados en el tema de que costos se reducen bajo el despacho anticipado, los futuros investigadores quienes podrán tomar esta investigación y a partir de las conclusiones obtenidas verificar que se pueden optimizar costos logísticos portuarios y ser como negociantes y empresarios cada vez más competitivos, sabiendo optimizar costos en su proceso logístico.

1.5.5. Justificación Conveniencia

Esta investigación difundirá conocimientos del tema tratado costos logísticos portuarios y despacho anticipado, siendo conveniente para la empresa Orbis agentes de aduana tratando de volverla cada vez más competitiva con este estudio y pueda difundir y fomentar el uso del despacho anticipado para beneficio y satisfacción de sus clientes.

1.6. Hipótesis

1.6.1. Hipótesis General

Existe relación significativa entre Costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. -Callao, 2019.

1.6.2. Hipótesis Específicas

Existe relación significativa entre la Estructura de costos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C.- Callao, 2019.

Existe relación significativa entre los tiempos promedios de importación y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C.- Callao, 2019.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo General

Determinar la relación que existe entre Costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C.- Callao, 2019.

1.7.2. Objetivos Específicos

Determinar la relación que existe entre la Estructura de costos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C.- Callao, 2019.

Determinar la relación que existe entre los Tiempos promedios de importación y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. -Callao, 2019.

II. MÉTODO

2.1. Diseño de la Investigación

2.1.1. Enfoque de la investigación

Esta investigación tiene un enfoque CUANTITATIVO, porque va analizar qué efecto tiene en los costos logísticos portuarios acogerse al despacho anticipado.

Bernardo, Carbajal y Contreras (2019) nos indican que “Este enfoque cuantitativo parte de la idea, que se va acotando y una vez delimitada, se originan objetivos e interrogantes para investigar, construyendo un marco teórico revisando literaturas (p. 34).”

2.1.2. Método de la investigación

La investigación aplicara el método HIPOTETICO - DEDUCTIVO.

Proceso en el cual se empieza manifestando hipótesis, estas pueden ser refutadas o negadas, y determina conclusiones que se afrontan con los hechos (Bernal, 2016, p. 60).

2.1.3. Diseño de la investigación

Esta investigación se planteó con un diseño no experimental debido a que no se manipulan variables porque ya han sucedido y transversal porque se estudiara dentro de un determinado espacio de tiempo.

Según Fernández, Hernández y Baptista (2014) nos indican que el diseño no experimental “Se define o podría también definirse como aquella investigación que no manipula variables, pues se trata de realizar el estudio pero cambiar de forma premeditada variables para ver impacto sobre otras variables (p.152).”

Fernández, Hernández y Baptista (2014) señalan que “En la investigación los diseños transaccionales o transversales recoge datos de un solo instante, en tiempos únicos y con la finalidad de exponer variables y poder estudiar su interrelación en un tiempo dado (p. 154)”.

2.1.4. Tipo de la investigación

Esta investigación es de tipo APLICADA ya que resolveremos dudas a los importadores que se quieran informar y orientar del tema que aún no conocen a fondo o no lo han aplicado en la práctica, y a futuros estudiantes e investigadores que se interesen por saber más del tema.

Según Rodríguez (2013), indica que se determina el problema, por lo tanto, el investigador busca dar respuestas a preguntas específicas. (p.73)

2.1.5. Nivel de la investigación

El nivel de esta presente investigación es DESCRIPTIVO CORRELACIONAL, dado que tiene la finalidad de detallar características y propiedades importantes y medir qué relación existe entre los costos logísticos portuarios y el despacho anticipado.

Bernardo, Carbajal y Contreras (2019) nos indican que “Las investigaciones de nivel descriptivo seleccionan una serie de cuestiones y miden de forma independientes cada una de ellas, desde un punto de vista científico se puede decir que describir es medir (p.26).”

Como también nos explican que los estudios correlacionales tienen “La finalidad primordial de los estudios correlacionales es poder saber cómo se comportan variables o conceptos, ya conociendo el comportamiento de la otra variable relacionada (Bernardo, Carbajal y Contreras, 2019, p.26).”

2.2 Variables, Operacionalización

Se plantearon dos variables siendo estas Costos Logísticos portuarios y Despacho Anticipado las cuales son definidas en forma conceptual.

2.2.1. Operacionalización de la variable

Variable X: Costos Logísticos portuarios

Definición conceptual:

Según Pierre David (2016) refiere en su libro de Logística internacional:

El concepto de costos logísticos portuarios juega un papel fundamental en la logística ya que al mencionar logística nos parece un negocio simple imaginarnos que solo se trata del

desplazamiento de los productos ya sea en materia prima o productos terminados a través de cadenas de transporte, pues es toda una secuencia de actividades que se desarrollan en el transporte internacional de mercancías y conlleva a una **estructura de costos logísticos portuarios** teniendo a la vez cada una de las actividades **tiempos promedios de importación** (p.324).

➤ **Dimensión: Estructura de costos portuarios**

Según Schwarz (2016)

La secuencia de actividades en el traslado de mercancías de un país a otro conlleva a crear estructuras de costos logísticos portuarios que tienen como principales actores a los **depósitos temporales, depósitos vacíos, líneas navieras, agentes marítimos y a los agentes de aduanas**, es de suma importancia llevar a cabo una buena gestión logística internacional porque de esta dependen los costos ya que tienen impacto en el costo total del producto (p.33).

✓ **Indicadores**

Depósitos temporales

Popiole Urbanyi y Klopott (2016) mencionan al respecto:

Los depósitos temporales son lugares autorizados por la aduana para que se descarguen mercancías y estas permanezcan por un plazo máximo en días, en estos pueden ingresar toda clase de mercancías que ingresen al país del exterior, la presencia de DT's pareciera tener un mayor impacto en los costos logísticos debido a la cantidad de días que puede permanecer un contenedor o una carga suelta en el depósito y mientras eso se va corriendo los días de sobre-estadía o almacenaje de carga suelta (p. 520).

La presencia de los depósitos temporales origina incrementos en los costos logísticos por los almacenajes o sobre-estadías de contenedores, si bien es cierto las líneas navieras en el caso de despachos marítimos, hacen tratos de determinados días o tiempo que puede permanecer la mercancía igual se originan gastos adicionales.

Depósitos vacíos

Gusah, Cameron y Thompson (2019)

Cada deposito temporal presta un servicio de depósito vacío que también es facturado, la cual es una instalación acondicionada para almacenar contenedores vacíos, que facilita la logística de devolución de contenedores ante un previo acuerdo entre la línea naviera y el deposito temporal (p.101).

Por lo general se encuentran en los mismos depósitos temporales, en un área muy aparte y también genera costos.

Línea naviera

Hirata E. (2019) nos manifiesta

Estas compañías se dedican al transporte de carga por vía marítima de un país a otro, transportando bienes de acuerdo a las necesidades del mercado, estas celebran un contrato de transporte internacional en el que cobran el flete y conceptos de THC (gastos por manipulación en el terminal), el importador no le paga directamente a la línea naviera si no a través de un intermediario que es el agente marítimo (p.25).

Estas son las responsables de transportar las mercancías desde el país de origen hasta el país de destinos, cobrando un concepto de flete internacional y otros costos más sumados por distintos conceptos, generalmente utilizan a sus intermediarios llamados agentes marítimos.

Agentes marítimos

Barone (2018) los define:

El agente marítimo es aquel que realiza las funciones vinculadas al ingreso, permanencia, aprovisionamiento, trámites para el movimiento de carga en operaciones portuarias y salida del buque en un puerto determinado, estas normalmente cobran a importadores por conceptos de gestión administrativa, emisión del B/L y Vistos Buenos como servicios estándares (p.300).

Agentes de aduana

Duran, Córdova y Palomino (2018) definen

Los agentes de aduanas son personas naturales o jurídicas autorizadas para actuar ante la aduana del Perú en nombre y cuenta de dueño o consignatario de la mercancía en el trámite de una operación aduanera, estos generalmente cobran comisiones por despachos de acuerdo al porcentaje del valor cif de la mercancía (p.451).

➤ **Dimensión: Tiempos promedios de importación**

Castellanos (2016) nos define tiempo promedio de importación:

Es el periodo invertido para llevar a cabo la cadena logística internacional de un embarque, el análisis de relación costos /tiempo se fundamenta en los tiempos de importación y se analiza por separado los dos diferentes tipos de **despacho el anticipado** y el **excepcional**, hasta que la mercancía se encuentre descargada en el local del importador (p. 249).

✓ **Indicadores**

Despacho anticipado

Guadalupe (2017)

El sistema de despacho anticipado es aquel que se toma un tiempo antes de que la mercancía arribe al puerto, ahorrándose el costo de depósito temporal en que tiene que estar la mercancía mientras se hacen los trámites correspondientes al régimen, esta mencionada la puede utilizar cualquier importador cumpliendo los requisitos establecidos en las normas; en esta modalidad se reduce de 132 a 48 horas es decir los importadores tendrían una disminución de al menos 5 días para el desaduanaje de sus mercancías dependiendo también del canal de control asignado(p.260).

El tiempo solo puede ser estimado y no exacto ya que dependerá mucho del tipo de mercancía que traiga el despacho, puede ser que con una asignación de canal verde la mercancía salga hasta en 1 día a día y medio, como también causarle demoras el

hecho que sean mercancías restringidas y necesiten aforo físico o completar documentación.

Despacho excepcional

Guadalupe (2017) nos explica

Si tenemos en cuenta que los tiempos promedios de estadía de las mercancías en los depósitos temporales aduaneros eran entre 4 a 8 días depende mucho del canal de control que le asignen al despacho en el caso de canal naranja corresponde revisión de documentos o en canal rojo corresponde a revisión física, dicha situación genera como es obvio sobre costos para los importadores (p.260).

En esta modalidad se duplican los tiempos ya que la numeración de la (dam) declaración aduanera de las mercancías se realiza y transmite aceptación cuando la mercancía ya tiene tarja y manifiesto con pesos recibidos emitidos por el depósito temporal.

Variable Y: Despacho Anticipado

Definición conceptual

Según Aspilcueta y Bazán (2016) nos afirman que:

Modalidad del régimen de importación que permite según el **procedimiento aduanero** solicitar la nacionalización de las mercancías dentro de los 15 días calendario antes de que el medio de transporte llegue al territorio nacional, para poder tener disposición de la mercancía desde el **punto de llegada** que requiera el consignatario o dueño de la mercancía, con la facilidad de poder obtener el levante en menos tiempo (p.45).

➤ **Dimensión: Procedimiento aduanero**

En el régimen de importación con modalidad anticipada la mercancía debe destinarse con **la numeración de la declaración de mercancías** dentro de un plazo de quince días calendarios antes del arribo del medio de transporte a nuestro territorio peruano, cuando se efectuó la **cancelación de tributos** correspondiente, automáticamente **el canal del control** será asignado por el SIGAD, dicha modalidad puede otorgar el **levante en 48 horas** después del término de la descarga cumpliendo requisitos, se procede con el **retiro** y posteriormente se procede a **regularizar** el despacho completando el procedimiento para su **conclusión**, el procedimiento pretende evitar encontrar situaciones irregulares, que dañan los intereses del Estado, y así tener un control más exhaustivo sobre aquella mercancía que llega y se almacena en depósitos aduaneros (Aguilar, 2018, p. 84).

✓ **Indicadores**

Numeración de declaración de mercancías

Arredondo, Caldera y Mendoza (2017) nos señala que:

Las mercancías importadas deben ser declaradas a las autoridades aduaneras, pues este es el acto en el cual el consignatario mediante su despachador de aduana solicita la destinación aduanera, esta es presentada o transmitida a través del software con el que cuenta el despachador de aduana (p.87).

El despachador o agente de aduanas trasmite la información electrónicamente, solicitando el régimen aduanero requerido por el consignatario.

Cancelación de derechos arancelarios.

Salcedo y Pardo (2009) nos afirma:

Dentro del proceso se puede afirmar que existe una evolución en el concepto de aduanas, pues en la actualidad no se asocia al concepto de cobro de derechos arancelarios, sino que va más allá y está centrado en la facilitación del comercio exterior, del cual el pago de derechos arancelarios es solo un elemento, el arancel es la tarifa oficial que establece los derechos que se deben cancelar y se consigue para la recaudación equitativa y protección de la industria nacional, la regla general

indica que quien realiza importación para consumo debe pagar los tributos aduaneros correspondientes y en base a la nomenclatura arancelaria (p.30).

El cobro de derechos arancelarios está sometido a tarifas que se calculan en base al valor cif y de acuerdo a tasas % que le correspondan a la partida asignada a la mercancía esta pueden ser 6% y 11%.

Los tributos aduaneros liquidados deben ser cancelados a partir del día de numeración de la dam hasta la fecha del término de la descarga de la mercancía del medio de transporte, los despachos que tengan garantía previa conforme a lo establecido en el art. 160 de la LGA se debe efectuar desde el día de la numeración de la dam hasta el vigésimo día calendario siguiente de la fecha del termino de descarga (Sunat, 2016, párr. 1-4).

Canales de control

Md Almas y Mohammad (2012) nos indican

En el proceso de importación se han estipulado tres canales de control asignándolos al momento de la cancelación de los tributos liquidados, estos canales son: rojo, que refiere que se somete la mercancía a reconocimiento físico; naranja que sólo se debe realizar la revisión documentaria y el canal verde el cual la mayoría de veces da automáticamente obtención de levante (p.35).

Las mercancías esta sujetas si o si a canales de control aleatorios como lo son canal verde, canal rojo y naranja, cada una teniendo requerimientos para obtener el levante de la mercancía.

Levante en 48 horas

Editora Y Distribuidora De Libros De Comercio Exterior (2015)

Es la acción necesaria que dispone la administración aduanera del país, para que el consignatario o dueño pueda disponer de la mercancía en las 48 horas después del término de la descarga de la nave, para esto se deben respetar los requisitos que

dispone el procedimiento como la presentación de la garantía específica o global después de la numeración de la mercancía antes del arribo de la nave. Si en caso la mercancía fue designada a canal rojo que corresponde a reconocimiento físico, el despachador deberá ponerla a disposición de la autoridad aduanera en la zona primaria que se le designo, a esto también se deben cumplir requisitos según la Ley dentro del plazo, estos requisitos son fundamentales que son la transmisión del manifiesto antes de que el medio de transporte arribe, tener la documentación completa requerida y que la mercancía no este sobre una medida preventiva (p.423).

Retiro

Huamani (2015) menciona al respecto:

Para fortalecer la facilitación del comercio y administración aduanera, se promueve el retiro de las mercancías dentro de las 48 horas posteriores al término de la descarga, pues se considera que si se puede disminuir el tiempo de las gestiones aduaneras en la mitad de días, los costos de transporte interno y almacenaje podrían disminuirse o hasta eliminarse, el otorgamiento del levante de las mercancías se visualiza en el portal web y el agente de aduana es el único facultado para realizar el retiro de la carga (p.42).

En cuanto se obtiene el levante autorizado por la aduana el consignatario puede proceder con la disposición de su mercancía.

Regularización

Araujo (2013)

El plazo que tiene la agencia de aduana para la regularización electrónica es de 15 días calendario contados desde el día siguiente del término de la descarga. Para esto no se necesita la presentación de documentos a la aduana, se transmiten datos de pesos finales recibidos además también el procedimiento informático verifica siempre que la declaración se encuentre con levante autorizado (p.30).

Este es el último acto de transmisión que debe realizar el agente de aduanas, con el ticket o volante de peso en caso sea carga consolidada, se transmite a la aduana los pesos recibidos y datos complementarios del despacho.

Conclusión de despacho

Araujo (2013) nos señala que:

Con el retiro de las mercancías del recinto aduanero fiscalizado ya sea zona primaria o secundaria puede pensarse que se concluye el despacho aduanero de las mercancías, sin embargo, la conclusión del despacho se da dentro del plazo de los 3 meses siguientes contados a partir de la fecha de numeración de la dúa. Las dúas no asignadas al funcionario aduanero de conclusión concluyen automáticamente a los tres meses (p.32).

➤ **Dimensión: Punto De Llegada**

Cosar (2013)

Se considera punto de llegada al lugar de arribo (zonas primarias) de las mercancías provenientes del exterior como un “**terminal portuario**” o almacén o **deposito temporal** ambos regulados por el sector competente en este caso la aduana, este es concebido como el terminal designado por el consignatario, la mercancía permanecerá allí hasta obtener el levante autorizado y se pueda efectuar el retiro (p.8).

La modalidad anticipada SADA con descarga a punto de llegada solo es acogible para mercancías contenederizadas, si se trata de mercancía consolidada esta obligatoriamente debe pasar por un deposito temporal.

✓ **Indicadores**

Terminal portuario

Gavelan (2014) nos afirma

El despacho anticipado logra que el importador consiga retirar la mercancía desde el punto de llegada, que todo el procedimiento correspondiente se realice en el lugar de llegada, es decir en el puerto por donde ingresa la mercancía siempre y cuando no se requiera desconsolidación de carga contenedorizada, para que la carga no sea trasladada innecesariamente a un deposito temporal (p.117).

El sistema de despacho anticipado con descarga al punto de llegada, quiere decir que la mercancía permanecerá en el puerto de descarga hasta que esta obtenga el levante autorizado correspondiente, este punto de llegada se solicita en la transmisión de la numeración de la dam y es conocida como Sada puerto.

Deposito temporal

La mercancía arribada se traslada a un deposito temporal o también conocido como terminal de almacenamiento lugar destinado a la ubicación temporal de las mercancías mientras se va solicitando su nacionalización, donde la autoridad aduanera podrá efectuar el reconocimiento físico si es necesario según el canal que se le asigne al despacho (Arce, 2014 p.22).

Normalmente este punto de llegada a deposito temporal se da cuando la mercancía debe ser desconsolidada del contenedor donde viajó, para su peso y tarja en el deposito temporal donde se encuentre y posteriormente le emitan volante.

2.2.2. Matriz de Operacionalización
Variable 1: Costos logísticos Portuarios

VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICION
VARIABLE X: COSTOS LOGISTICOS PORTUARIOS	Según Pierre (2016) Los costos logísticos portuarios juega un papel importante en la logística ya que al mencionar logística nos parece un negocio simple imaginamos que solo se trata del desplazamiento de los productos ya sea en materia prima o productos terminado a través de cadenas de transporte, pues es toda una secuencia de actividades que se desarrollan en el transporte internacional de mercancías y conlleva a una ESTRUCTURA DE COSTOS LOGÍSTICOS portuarios teniendo a la vez cada una de las actividades TIEMPOS PROMEDIOS DE IMPORTACIÓN (p.324).	La variable X: “COSTOS LOGÍSTICOS PORTUARIOS” será medida por medio de un cuestionario que posee distintos ítems, teniendo en cuenta sus indicadores para una óptima ejecución.	ESTRUCTURA DE COSTOS PORTUARIOS	Depósitos temporales	Según Hemández, Femández y Baptista (2014) nos afirman que Ordinal tiene el orden de mayor a menor (p.215). Pero también nos dicen que Intervalos pues la escala de actitudes no son intervalos pero algunos investigadores la usan porque se acerca al nivel y se trata como tal (p.216).
				Depósitos vacíos	
				Línea naviera	
				Agentes marítimos	
			TIEMPOS PROMEDIOS DE IMPORTACION	Agentes de aduana	
				Despacho anticipado	
Despacho excepcional					

Fuente: Elaboración propia.

Variable 2: Despacho Anticipado

VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICION	
VARIABLE Y: DESPACHO ANTICIPADO	<p>Según Aspilcueta y Bazán (2016):</p> <p>Modalidad del régimen de importación para el consumo que permite según el PROCEDIMIENTO ADUANERO solicitar la nacionalización de las mercancías dentro de los quince (15) días calendario antes de que el medio de transporte arribe al territorio nacional, para poder tener disposición de la mercancía desde el PUNTO DE LLEGADA que requiera el dueño o consignatario de la mercancía, con la facilidad de poder obtener el levante en menos tiempo (p.45).</p>	<p>La variable Y: “DESPACHO ANTICIPADO” será medida por medio de un cuestionario que posee distintos ítems, teniendo en cuenta sus indicadores para una óptima ejecución.</p>	PROCEDIMIENTO ADUANERO	Numeración de declaración de mercancías	<p>Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) nos afirman que Ordinal tiene el orden de mayor a menor (p.215). Pero también nos dicen que Intervalos pues la escala de actitudes no son intervalos pero algunos investigadores la usan porque se acerca al nivel y se trata como tal (p.216).</p>	
				Cancelación de derechos arancelarios		
				Canales de control		
				Levante en 48 horas		
				Retiro		
				Regularización		
			Conclusión de despacho	PUNTOS DE LLEGADA		Terminal portuario
			Deposito temporal			

Fuente: Elaboración propia.

2.3 Población y muestra

2.3.1. Población

Bernal (2016) Nos indican que esta es el conjunto de elementos que cuenta con características similares para lo cual serán extensivas las conclusiones de la investigación, sus características estarán determinadas por el problema y el objetivo de la investigación (p.161).

De acuerdo a los propósitos y los objetivos del presente proyecto de investigación la población estará conformada por los empleados de la empresa Orbis agentes de Aduana, 55 personas que trabajan en el rubro y ven a diario las operaciones que se realizan para la nacionalización de mercancías.

2.3.2. Unidad de muestreo

En la unidad de muestreo se eligió a 38 individuos de la población en general ya que estos reúnen cierta característica que para la presente investigación resulta idónea.

Hernández, Fernández y Baptista (2014) nos señalan que es una fracción que forma parte de los componentes que concierne a un grupo de individuos al cual llamamos población (p.182)

2.3.3. Muestra

La muestra es de tipo no probabilística ya que los individuos seleccionados cuentan con ciertos criterios y características de conocimientos en cuanto al tema operativo de la nacionalización de las mercancías.

Hernández, Fernández y Baptista (2014) la definen como:

De acuerdo al propósito del investigador, la elección de sujetos no depende en absoluto de la probabilidad, sino más bien de las causas relacionadas con las características de la investigación (p.190).

La muestra se calculó con la siguiente formula:

$$N = \frac{N * Z^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q}$$

	Nivel de confiabilidad	95%
N=	Total unidades de muestreo	38
z ² =	Valor de distribución	1.96
p=	Proporción de aceptación	50%
q=	Porcentaje de no aceptación	50%
d=	Margen de error	5%

Dónde nos da como resultado:

$$n = \frac{(38)(1.96)^2(0.5)(0.5)}{(0.05)^2(38-1) + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$n = 35$$

La fórmula tomada nos proporcionó la muestra que utilizaremos para la presente investigación, y está conformada por 35 trabajadores de la empresa Orbis Agentes de Aduana S.A.C.

2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

2.4.1. Técnica

Se aplicó en la presente investigación la técnica de la ENCUESTA en la cual se consideraran preguntas respecto a las variables Costos logísticos portuario y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C para analizar la relación que existe entre ambas.

Para Hurtado, Kuznik y Espinal (2010), la técnica de la encuesta es un método práctico, concreto y particular que se tiene que realizar durante el proceso de recaudación de información, la cual debe ser concisa para la investigación (p. 317).

2.4.2. Instrumentos de recolección de datos

En la presente investigación se empleó el instrumento de recolección de datos CUESTIONARIO, aplicado en los individuos de la muestra de la población para obtener su punto que guarda relación con el estudio.

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) nos señalan que:

El cuestionario lo conforman cierta cantidad de preguntas referidas a las variables de la investigación, que se utiliza para generar datos necesarios para alcanzar el objetivo propuesto estando acorde al problema y la hipótesis planteados en el proyecto de investigación (p. 217).

El instrumento contara con 20 preguntas, de las cuales 10 de ellas estarán dirigidas a la variable número uno Costos logísticos portuarios y 10 preguntas sobre la variable numero dos que es despacho anticipado, siendo este dirigido y aplicado a los trabajadores que se dedican a las operaciones para el desaduanaje de mercancías importadas en la empresa Orbis Agentes de Aduana S.A.C. Callao, 2019.

2.4.3. Validez

Hernández, Fernández y Baptista (2014) nos afirman que:

La evidencia sobre la validez del contenido del instrumento de recolección de datos a aplicar se obtiene mediante opinión de algunos expertos en la materia asegurando que las dimensiones medidas por el instrumento sean representativas del universo de las variables de interés (p.298).

El instrumento de recolección de datos utilizado en la presente investigación fue sometido a juicio y criterio de expertos en la facultad de ciencias empresariales, de la escuela de Negocios Internacionales en la Universidad Cesar Vallejo, sede Callao. Los expertos que validaron el instrumento fueron:

- 1) Dr. León Espinoza, Lessner Augusto
- 2) Mg. Andrades Sosa, José
- 3) Mg. Otarola Chávez, Maribel Juliana

2.4.4. Confiabilidad

Hernández, Fernández y Baptista (2014) nos señalan que confiabilidad se refiere al grado en que la aplicación repetida de instrumento al mismo sujeto o individuo produce resultados equivalentes (p.200).

En la presente investigación se usó el Alfa de Cronbach para poder demostrar la confiabilidad del instrumento de recolección de datos, mediante el software SPSS 24, el instrumento fue aplicado a la muestra que son 35 personas que laboran en la empresa Orbis Agentes de Aduana S.A.C., siendo 20 las preguntas formuladas.

COEFICIENTE	RELACION
0	Nula Confiabilidad
0.7	Aceptable Confiabilidad
0.9	Elevada Confiabilidad
1	Máxima Confiabilidad

TABLA N° 1: FIABILIDAD GENERAL

Variable X: COSTOS LOGISTICOS PORTUARIOS

Alfa de Cronbach	N de elementos
.942	10

	N	%
Casos Válido	35	100,0
Excluido ^a	0	,0
Total	35	100,0

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

Según la tabla N° 1, el estadístico de fiabilidad de la variable X “Costos logísticos portuarios” nos indica un porcentaje de elevada confiabilidad, proporcionando un valor de 0.942. Por lo cual el porcentaje de fiabilidad que arrojó del instrumento y de los ítems correspondientes se considera muy alto.

TABLA N° 2: FIABILIDAD GENERAL

Variable Y: DESPACHO ANTICIPADO

Alfa de Cronbach	N de elementos
,887	10

		N	%
Casos	Válido	35	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	35	100,0

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

Según la tabla N° 2, el estadístico de fiabilidad de la variable Y “Despacho Anticipado” nos indican un porcentaje de elevada confiabilidad, proporcionando un valor de 0.887. Por lo cual el porcentaje de fiabilidad que arrojó del instrumento y de los ítems correspondientes se considera aceptable.

TABLA N° 3: FIABILIDAD GENERAL

VARIABLE uno Y VARIABLE dos

Alfa de Cronbach	N de elementos
,950	20

		N	%
Casos	Válido	35	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	35	100,0

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

Según la tabla N° 3, el estadístico de fiabilidad de ambas variables nos muestra un porcentaje de elevada confiabilidad, proporcionando un valor de 0.950. Por lo cual el porcentaje de fiabilidad que arrojó del instrumento y de los ítems en general se considera muy alto.

2.5 Métodos de análisis de datos

En la presente investigación se utilizó el programa estadístico SPSS 24, utilizando también el Alfa de Cronbach para poder medir la confiabilidad del instrumento y para a validez del mismo el juicio de los expertos,

2.6 Aspectos éticos

En la presente investigación de acuerdo a las reglas de ética se tomaron en cuenta aspectos con el fin de respetar los principios éticos profesionales respetando la propiedad intelectual de autores mencionados en la investigación citados y con sus fuentes correspondientes y sin distorsionar la información ni manipularla, la fiabilidad de los resultados, y en cuanto a la empresa y encuestados que no se hizo ningún otro uso de los datos adquiridos para otro fin que no sea académico.

III. RESULTADOS

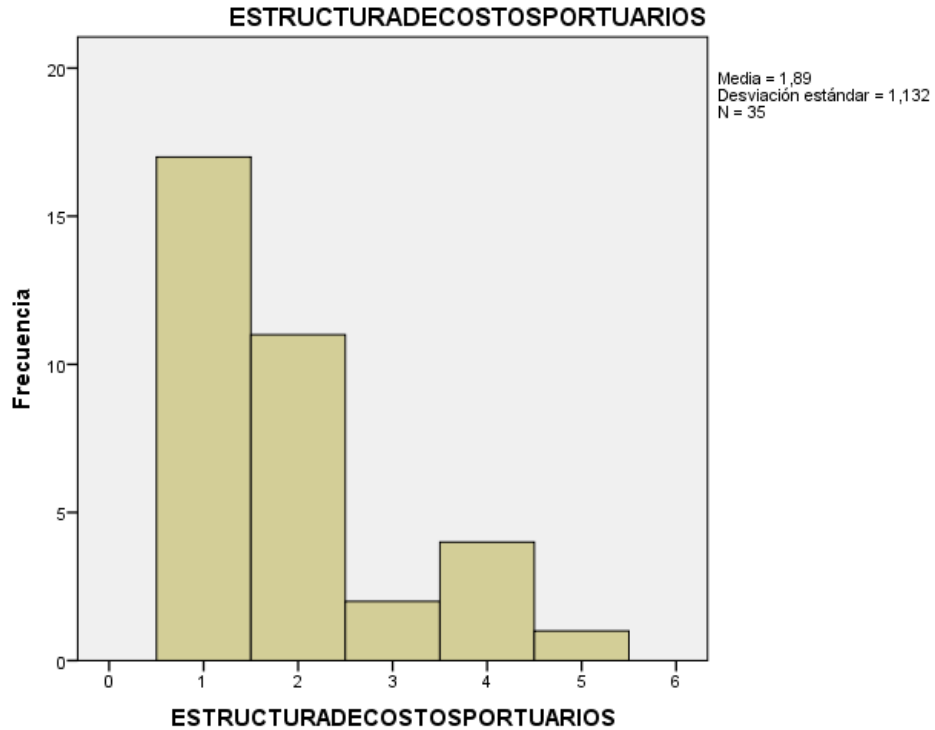
3.1. Análisis descriptivo

3.1.1. Resultados de dimensiones

VARIABLE X: “COSTOS LOGÍSTICOS PORTUARIOS”

TABLA N°4: Dimensión 1 (Agrupada) “Estructura de costos portuarios”

ESTRUCTURA DE COSTOS PORTUARIOS					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	17	48,6	48,6	48,6
	De acuerdo	11	31,4	31,4	80,0
	Indeciso	2	5,7	5,7	85,7
	En desacuerdo	4	11,4	11,4	97,1
	Totalmente en desacuerdo	1	2,9	2,9	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

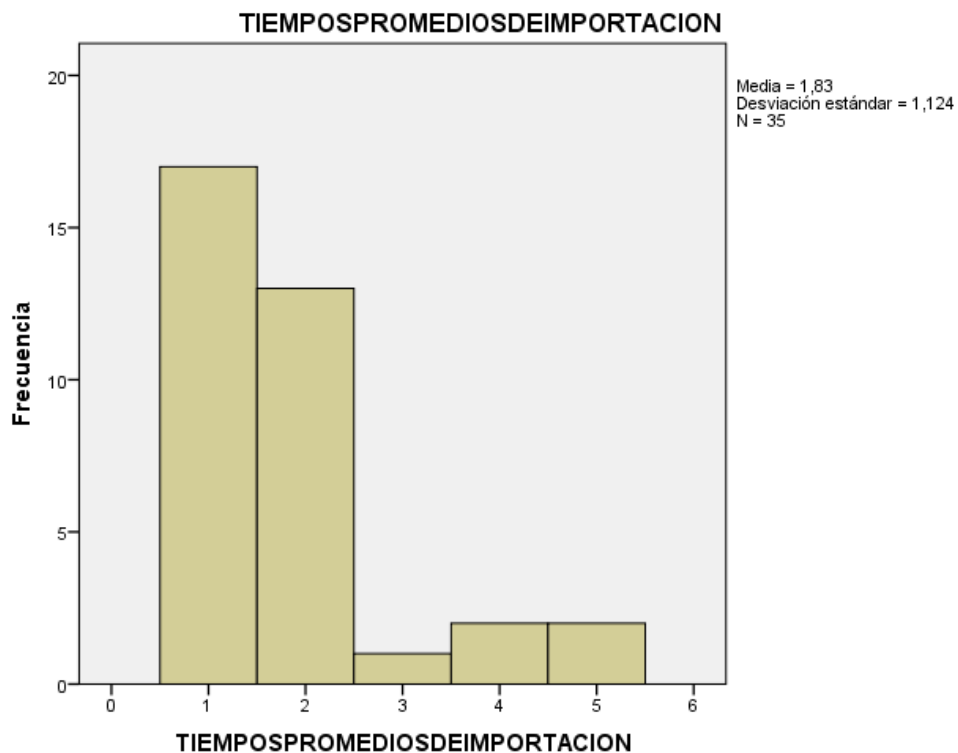


Interpretación:

Conforme a los porcentajes alcanzados en la tabla N°4, se visualiza que el 48.6% de la muestra integrado por los trabajadores de la empresa Orbis Agentes de Aduana, indicaron que están totalmente de acuerdo con respecto a la dimensión estudiada. Además, se analiza que el 31.4% indicaron que están de acuerdo, respondieron indecisos 5.7%, mientras que el 11.4% argumentaron que están en desacuerdo y finalmente el 2.9% de los encuestados se encuentran totalmente en desacuerdo con respecto a la dimensión “Estructura de costos portuarios”.

TABLA N°5: Dimensión 2 (Agrupada) “Tiempos promedios de importación”

TIEMPOS PROMEDIOS DE IMPORTACION					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	17	48,6	48,6	48,6
	De acuerdo	13	37,1	37,1	85,7
	Indeciso	1	2,9	2,9	88,6
	En desacuerdo	2	5,7	5,7	94,3
	Totalmente en desacuerdo	2	5,7	5,7	100,0
	Total	35	100,0	100,0	



Interpretación:

Conforme a los porcentajes alcanzados en la tabla N°5, se visualiza que el 48.6% de la muestra integrado por los trabajadores de la empresa Orbis Agentes de Aduana, indicaron que están totalmente de acuerdo con respecto a la dimensión estudiada. Además, se analiza que el 37.1% indicaron que están de acuerdo, el 2.9% indicaron que su respuesta es indecisa, el 5.7% argumenta que están en desacuerdo y finalmente el 5.7% indica que están totalmente en desacuerdo con respecto a la dimensión “Tiempos promedios de importación”.

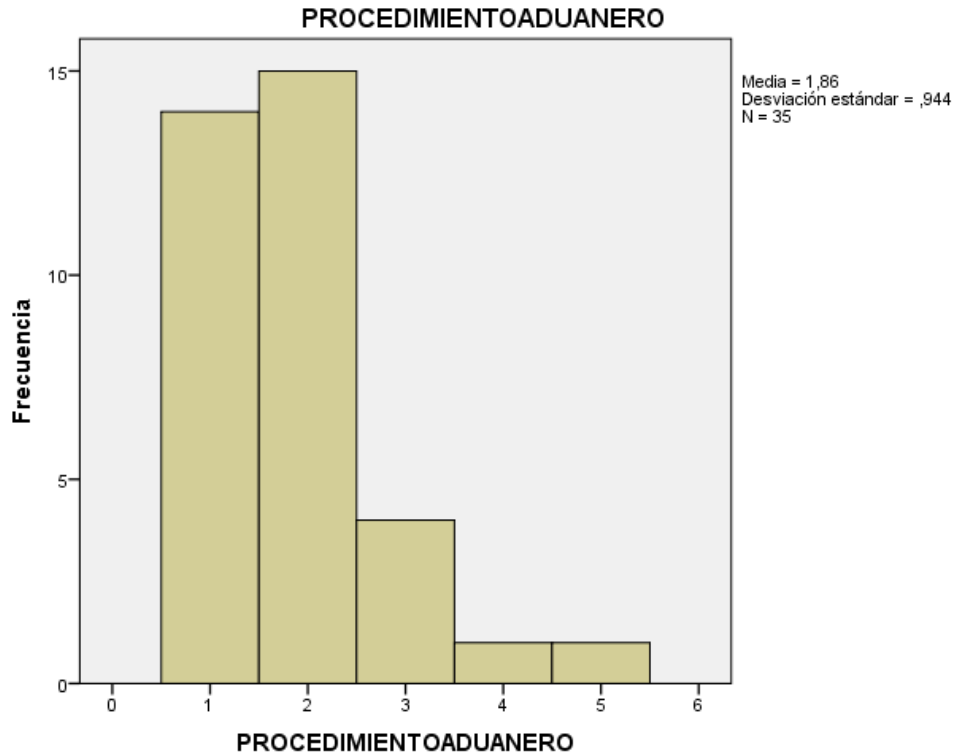
Interpretación de la variable X: “COSTOS LOGÍSTICOS PORTUARIOS”

El alcance de la estadística descriptiva de la variable “Costos logísticos portuarios”, se han considerado resultados con un nivel alto de aprobación con relación a las dimensiones planteadas en el estudio.

VARIABLE Y: “DESPACHO ANTICIPADO”

TABLA N°6: Dimensión 3 (Agrupada) “Procedimiento aduanero”

PROCEDIMIENTO ADUANERO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	14	40,0	40,0	40,0
	De acuerdo	15	42,9	42,9	82,9
	Indeciso	4	11,4	11,4	94,3
	En desacuerdo	1	2,9	2,9	97,1
	Totalmente en desacuerdo	1	2,9	2,9	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

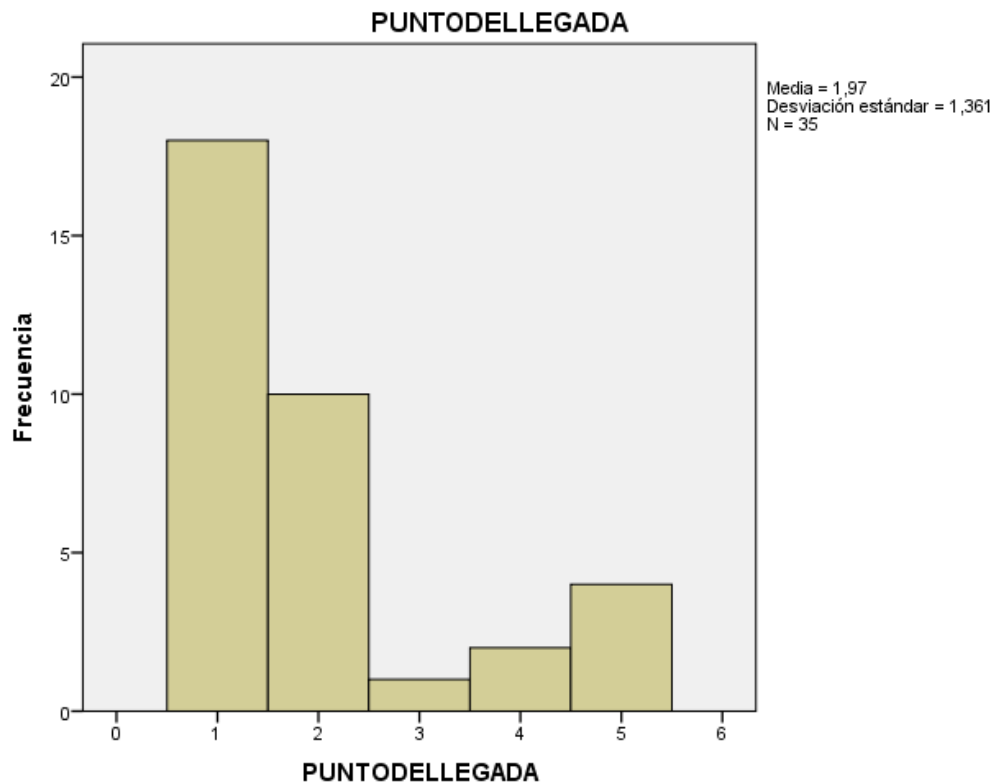


Interpretación:

Conforme a los porcentajes alcanzados en la tabla N°6, se manifiesta que el 40.0% de la muestra, integrado por los trabajadores de la empresa Orbis Agentes de Aduana indicaron que están totalmente de acuerdo con respecto a la dimensión estudiada, el 42.9% manifiestan que están de acuerdo, también el 11.4% respondieron de manera indecisa, el 2.9% argumenta que están en desacuerdo y el 2.9% argumentaron que están totalmente en desacuerdo con respecto a la dimensión “Procedimiento aduanero”.

TABLA N°7: Dimensión 4 (Agrupada) “Puntos de llegada”

		PUNTO DE LLEGADA			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	18	51,4	51,4	51,4
	De acuerdo	10	28,6	28,6	80,0
	Indeciso	1	2,9	2,9	82,9
	En desacuerdo	2	5,7	5,7	88,6
	Totalmente en desacuerdo	4	11,4	11,4	100,0
	Total	35	100,0	100,0	



Interpretación:

De acuerdo a los porcentajes obtenidos en la tabla N°7, se manifiesta que el 51.4% de la muestra, integrado por los trabajadores de la empresa Orbis Agentes de Aduana indicaron que están totalmente de acuerdo con respecto a la dimensión estudiada, el 28.6% manifiestan que están de acuerdo, también el 2.9% indica que su respuesta es indecisa, además el 5.7% indico que están

en desacuerdo y el 11.4% argumentaron que están totalmente en desacuerdo con respecto a la dimensión “Puntos de llegada”.

Interpretación de la variable Y: “DESPACHO ANTICIPADO”

El alcance de la estadística descriptiva de la variable “Despacho anticipado”, se ha considerado resultados con un nivel alto de aprobación con relación a las dimensiones planteadas en el estudio.

3.2. Contrastación de hipótesis

Según los objetivos presentados en la investigación, la contrastación de hipótesis se llevó a cabo por medio de la prueba de normalidad, seguidamente se aplicó el Rho de Spearman para llegar a saber el grado de correlación que existe entre la variable X y la variable Y. Por consiguiente se realizó el Rho de Spearman para verificar si se acepta la hipótesis de la investigación o la hipótesis nula.

Hernández, Fernández y Baptista (2014) nos indican que, El Rho de Spearman es utilizado para hallar las correlaciones entre variables cuando estas tiene un nivel ordinal, de manera que el análisis de los datos puedan ser organizados por rangos, este se usa cuando la escala es medida con “Escala de Likert” (p. 305).

Coefficiente	Tipo de correlación
-<0.8 a 1]	Correlación negativa Muy alta o muy fuerte.
-<0.6 - 0.8]	Correlación negativa Alta o Fuerte.
-<0.4 - 0.6]	Correlación negativa Moderada.
-<0.2 - 0.4]	Correlación negativa Baja o débil.
- [0 - 0.2]	Correlación negativa Muy baja o muy débil.
0.00	No existe correlación alguna entre variables.
[0 - 0.2]	Muy baja o muy débil
<0.2 - 0.4]	Baja o débil
<0.4 - 0.6]	Moderada
<0.6 - 0.8]	Alta o Fuerte
<0.8 a 1]	Muy alta o muy fuerte

ANÁLISIS DE PRUEBA DE NORMALIDAD

- Declaración de hipótesis
 - H0: Las puntuaciones de los datos tienen distribución normal
 - H1: Las puntuaciones de datos difieren de la distribución normal
- Establecimiento del nivel de significancia:
 - El nivel de significancia determinada será de 0.05

TABLA N° 8: Prueba de Normalidad de Costos logísticos portuarios y despacho anticipado

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
COSTOS LOGISTICOS PORTUARIOS	,301	35	,000	,869	35	,000
DESPACHO ANTICIPADO	,302	35	,000	,891	35	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Según el cuadro podemos ver que el número de muestra es <50 por lo tanto se empleara Shapiro-Wilk dando un valor de 0,869 en la variable X “Costos logísticos portuarios” y un valor de 0,891 en la variable Y “Despacho anticipado”.

- Comparación del valor P

$$\text{Valor } p = 0.000 < \alpha = 0.05$$

- Decisión:

De acuerdo a los resultados extraídos se concluye que se rechaza la H0 y se acepta la H1 ya que la significancia es menor a 0.05, demostrando que las puntuaciones difieren de la distribución normal y por tanto se pasa a aplicar la prueba de Rho de Spearman.

3.3. Prueba de hipótesis

3.3.1. Hipótesis general

Para la realización de correlación de variables de estudio, se manifestaron las siguientes hipótesis:

H1: Existe relación significativa entre Costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. 2019.

H0: No existe relación significativa entre Costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. 2019.

Considerando:

Sig. <0.05, Se niega la hipótesis nula y se aprueba la hipótesis del estudio.

Sig. >0.05, Se aprueba la hipótesis nula y se niega la hipótesis del estudio

TABLA N° 9. Correlación de RHO DE SPEARMAN de la hipótesis general

Correlaciones			COSTOS LOGISTICOS PORTUARIOS	DESPACHO ANTICIPADO
Rho de Spearman	COSTOS LOGISTICOS PORTUARIOS	Coefficiente de correlación	1,000	,954**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	35	35
Rho de Spearman	DESPACHO ANTICIPADO	Coefficiente de correlación	,954**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	35	35

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

Interpretación:

Como nos indica la tabla N° 8, se indica que la correlación entre la variable X “Costos logísticos portuarios” y la variable Y “Despacho anticipado” manifiesta un valor de 0,954, en efecto representa una correlación positiva muy fuerte indica Hernández et al. (2014, p.306).

3.3.2. Hipótesis específica 1

H1: Existe relación significativa entre la Estructura de costos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. 2019.

H0: No existe relación significativa entre la Estructura de costos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. 2019.

Considerando:

Sig. <0.05, Se niega la hipótesis nula y se aprueba la hipótesis del estudio.

Sig. >0.05, Se aprueba la hipótesis nula y se niega la hipótesis del estudio

TABLA N° 10. Correlación de RHO DE SPEARMAN de la hipótesis específica 1

Correlaciones			ESTRUCTURA DE COSTOS PORTUARIOS	DESPACHO ANTICIPADO
Rho de Spearman	ESTRUCTURA DE COSTOS PORTUARIOS	Coeficiente de correlación	1,000	,868**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	35	35
Rho de Spearman	DESPACHO ANTICIPADO	Coeficiente de correlación	,868**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	35	35

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

Interpretación:

Conforme a la tabla N° 9, se identifica que la correlación entre estructura de costos portuarios y despacho anticipado obtuvo un resultado de 0,868, en efecto se obtiene una correlación positiva fuerte indica Hernández et al. (2014, p.306).

3.3.3. Hipótesis específica 2

H1: Existe relación significativa entre los tiempos promedios de importación y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. 2019.

H0: No existe relación significativa entre los tiempos promedios de importación y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. 2019.

Considerando:

Sig. <0.05, Se niega la hipótesis nula y se aprueba la hipótesis del estudio.

Sig. >0.05, Se aprueba la hipótesis nula y se niega la hipótesis del estudio

TABLA N° 11. Correlación de RHO DE SPEARMAN de la hipótesis específica 2

Correlaciones			TIEMPOS PROMEDIOS DE IMPORTACION	DESPACHO ANTICIPADO
Rho de Spearman	TIEMPOS PROMEDIOS DE IMPORTACION	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	1,000 . 35	,965** ,000 35
	DESPACHO ANTICIPADO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	,965** ,000 35	1,000 . 35

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

Interpretación:

Conforme a la tabla N° 10, se identifica que la correlación entre tiempos promedios de importación y despacho anticipado obtuvo un resultado de 0,965, en efecto se obtiene una correlación positiva muy fuerte indica Hernández et al. (2014, p.306).

IV. DISCUSIÓN

Conforme a los resultados obtenidos con el estudio, se indica lo siguiente:

4.1. Discusión – hipótesis general

Se planteó como objetivo general “Determinar la relación que existe entre Costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C.- Callao, 2019”. Se utilizó la estadística Rho de Spearman, otorgando un resultado de la existencia de correlación asertiva muy alta y fuerte de 95,0% entre las variables de la investigación y un nivel de significancia de 0,000, siendo menor al nivel permitido como barrera de 0,05, según lo

manifestado por Hernández et al. (2014, p.303). Por lo consiguiente se ha negado la hipótesis nula y se termina aprobando la hipótesis de la investigación.

Considerando la investigación desarrollada por Castillo (2018), en su investigación titulada “Costo logístico y la importación de calzado chino de la empresa cencosud retail Perú S.A. al mercado peruano, periodo 2013-2017”. Se contrastaron los resultados obtenidos mediante la estadística inferencial de Pearson que dieron un valor de 0,772 y un nivel de significancia de 0,000 con los valores obtenidos en esta tesis que fue de un 0.954 y un nivel de significancia de 0,000. Analizando que existe gran concordancia entre ambos estudios dado los valores estadísticos nombrados. Por otro lado, el investigador concluye que de acuerdo a los resultados obtenidos de la investigación queda comprobado que utilizando despacho anticipado en la importación de mercancías es productivo para la empresa importadora Cencosud Retail Perú S.A. porque disminuyen los costos logísticos portuarios ayudando a dueños y/ o consignatarios a disminuir costos, por otro lado también nos dice que queda comprobado que la relación económica entre el costo logístico y la importación es realmente viable ya que se detectaron las disminuciones de costos y esto para la economía es beneficiante en especial para pequeños clientes que están iniciándose en el rubro aduanero y que aún no cuentan con el poder de negociación.

Cabe resaltar que según Castellanos (2016) nos indica que “Los costos logísticos portuarios se basan en la distribución física internacional ya que cada actividad del proceso de la logística internacional generan una estructura de costos portuarios y a la vez tienen un tiempo promedio de importación para la entrega de la mercancía en el local del importador”.

Pues se puede comprobar que las importaciones en despacho anticipado juega un papel importante en la reducción de costos logísticos portuarios, pues como lo menciona el autor líneas arriba cada proceso y /o actividad de la logística internacional genera costos y tiempos, la modalidad anticipada mencionada agiliza tiempos por lo tanto reduce costos logísticos portuarios evitando que el despacho de mercancías caiga en sobre costos, pues en la práctica se sabe que el costo de depósito temporal se puede evitar.

El presente estudio se manifestó mediante los valores estadísticos por medio del coeficiente de correlación que encuentra coincidencia con la teoría de los autores mencionados en la

investigación, y ha establecido una base teórica a mi investigación, por lo cual se concluye que la investigación realizada y ejecutada por los autores tiene un alto porcentaje de fiabilidad, ofreciendo un aporte para comprender qué relación existe entre los costos logísticos portuarios y despacho anticipado.

3.1. Discusión – hipótesis específica 1

Se propuso como objetivo específico “Determinar la relación que existe entre la estructura de costos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C.- Callao, 2019”. Se aplicó la estadística de Rho de Spearman, otorgando como valor la existencia de correlación muy alta y/o fuerte de 86.8% entre la dimensión de la variable X (Estructura de costos portuarios) y la variable Y (Despacho anticipado). Y un nivel de significancia de 0,000 en lo cual es menor al nivel permitido como barrera de 0,05 según lo manifestado por Hernández et al. (2014, p.303). Por lo cual se niega la hipótesis nula y se aprueba la hipótesis del estudio.

Considerando la investigación planteada por Falla (2017), en su tesis titulada “Despacho anticipado y costos portuarios de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao”. Se contrastaron los resultados adquiridos mediante la estadística de Pearson, dando un valor de 0,846 y un nivel de significancia de 0,000, con los valores mostrados en esta investigación que obtuvo un 0,868 y un nivel de significancia de 0,000. Analizando, que existe una gran concordancia entre ambos estudios dado los valores estadísticos nombrados. La investigadora concluye que el despacho anticipado es provechoso para las empresas importadoras porque se disminuyen costos portuarios y a la vez tiempo, haciendo posible que los importadores puedan contar con su mercancía en menos tiempo y reduciendo costos portuarios, se ha comprobado que el sistema de despacho anticipado o Sada como también es llamado operativamente influye positivamente en las importaciones del puerto del Callao mejorando resultados operativos pues al obtener levante en puerto se acortan las esperas y se evita el uso de servicios logísticos eludiendo cobros excesivos, de esta manera se disminuyen los costos portuarios.

Cabe resaltar que Schwarz (2016) nos indica que “La Estructura de costos portuarios se da en base a la secuencia de actividades para el traslado de mercancías de un país a otro y tiene como principales actores a los depósitos temporales, depósitos vacíos, líneas navieras, agentes

marítimos y a las agencias de aduana pues estos tiene una relevante importancia permitiendo una buena gestión logística internacional y reside principalmente en los costes” (p.33).

Pues un aporte personal como estudiante y con el día a día de mis labores en el rubro, se sabe que la presencia de depósitos temporales en una importación de despacho anticipado origina incrementos en los costos, por otro lado también el costo de la descarga es más económico al acogerse a la modalidad de importación despacho anticipado.

El presente estudio se manifestó mediante los valores estadísticos por medio del coeficiente de correlación que encuentra coincidencia con la teoría de los autores mencionados en la investigación, y ha establecido una base teórica a mi investigación, por lo cual se concluye que la investigación realizada y ejecutada por los autores tiene un alto porcentaje de fiabilidad, ofreciendo un aporte para comprender qué relación existe entre la estructura de costos portuarios y el despacho anticipado.

3.2. Discusión – hipótesis específica 2

Se planteó como objetivo específico “Determinar la relación que existe entre los tiempos promedios de importación y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C.- Callao, 2019”. Se utilizó la estadística de Rho de Spearman otorgando como valor la existencia de correlación asertiva muy alta y/o fuerte de 96,5% entre la dimensión de la variable X (Tiempos promedios de importación) y la variable Y (Despacho anticipado). Y un nivel de significancia de 0,000, el cual es menor al nivel permitido como barrera de 0,05, pues según lo manifestado por Hernández et al. (2014, p.303). Es así que se niega la hipótesis nula y se da la aprobación a la hipótesis de la investigación.

Considerando la investigación realizada por Sánchez (2017), titulada “La modalidad aduanera de despacho anticipado régimen aduanero que reduce tiempos y costos en la intendencia de Aduana Marítima del Callao, en 2017”. Se puede contrastar los valores extraídos con la estadística de Pearson, dando un resultado de 0,921 y un nivel de significancia de 0,000, con los valores obtenidos en esta investigación que obtuvieron un 0,965 y un nivel de significancia de 0,000. Analizando que si existe una gran concordancia entre ambos estudios dado los valores

estadísticos nombrados. Por otro lado, el investigador concluye que no es necesario modificar procesos aduaneros vigentes para el régimen de importación en la modalidad anticipada sino que más bien se deben mejorar los servicios logísticos que se brindan por parte de las agentes marítimos, líneas navieras y depósitos temporales al recepcionar la mercancía proveniente del exterior pues al realizar un análisis completo para saber exactamente el problema se concluye que los tiempos están siendo los correctos.

Cabe resaltar que Castellanos (2016), nos indica que “Los tiempos promedios de importación es el periodo invertido para llevar a cabo la cadena de logística internacional de un embarque, pues el análisis de relación costos / tiempos se fundamenta en los tiempos de importación y se analiza por separado el tipo de despacho anticipado y el excepcional hasta que la mercancía se encuentre descargada en el local del importador” (p.249).

Es importante saber el tiempo aproximado que puede tomar una importación en despacho anticipado y una en modalidad excepcional, pues con la implementación de la modalidad anticipada se logran menores tiempos de despacho al tramitar el acogimiento al régimen desde la numeración de la DAM antes del arribo de la nave, y con la cancelación de impuestos o utilización de la garantía lograr una asignación del canal de control en menor tiempo si es posible, también es importante saber que no todos los despachos de mercancías cuentan con la misma suerte ya que va influir mucho el tipo de mercancía pues al ser alguna mercancía restringida y que se le asigne canal rojo o naranja va tomar más tiempo por la verificación de sus respectivas autorizaciones y/o permisos en comparación con el levante autorizado que se le pueda asignar a un despacho de mercancía no restringida.

El presente estudio se manifestó mediante los valores estadísticos por medio del coeficiente de correlación que encuentra coincidencia con la teoría de los autores mencionados en la investigación, y ha establecido una base teórica a mi investigación, por lo cual se concluye que la investigación realizada y ejecutada por los autores tiene un alto porcentaje de fiabilidad, ofreciendo un aporte para comprender qué relación existe entre los tiempos promedios de importación y el despacho anticipado.

V. CONCLUSIONES

De acuerdo a los objetivos ejecutados en la investigación, a la constatación de hipótesis y a los resultados que se alcanzaron, se obtuvo consecuentemente conclusiones:

Primera: Se argumentó que existe relación significativa entre costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. por lo mismo que se alcanzó resultados asertivos y se obtuvo un nivel de significancia por debajo de 0,005 considerado como barrera. Esto indica que es favorable para los clientes de las empresa Orbis el uso del despacho anticipado ya que reduce costos logísticos portuarios, pues es un objetivo fundamental para las empresas de hoy en día ser cada vez más competitivas optimizando recursos y que mejor que reducir costos en el proceso de importación pero esto se dará siempre y cuando la empresa siga fomentando y orientando el uso del despacho anticipado entre su cartera de clientes.

Segunda: Se manifestó que existe relación significativa entre la estructura de costos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. por lo mismo que se alcanzó valores óptimos. Sosteniendo, que la estructura de costos portuarios, según los resultados alcanzados en la tabla de correlación es un aspecto sobresaliente a valorar en un 86.8% para el acogimiento del despacho anticipado, pues al hacer uso de esta modalidad permanentemente se estarían evitando los ingresos de las mercancías contenerizadas a depósitos temporales evitando así cobros excesivos y a la vez con esto disminuyendo el costo de descarga.

Tercera: Se manifestó que existe relación significativa entre los tiempos promedios de importación y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. por lo mismo que se alcanzó valores óptimos. Sosteniendo, que los tiempos promedios de importación, indicando los resultados alcanzados en la tabla de correlación es un aspecto sobresaliente a valorar en un 96.5% para el acogimiento del despacho anticipado, se determina que esta modalidad ha mejorado los resultados operativos de las importaciones con el levante en puerto, reduciendo el tiempo de espera en la asignación de canales, tramites y levante hasta en 48 horas.

VI. RECOMENDACIONES

Conforme al respectivo análisis de los resultados adquiridos en la investigación, se manifestó las consecutivas recomendaciones para la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C.- Callao, 2019.

Primera: Se recomienda que la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. fomente el uso de la modalidad de despacho anticipado a sus clientes para realizar un rápido proceso de desaduanaje esto mediante charlas informativas al personal de la agencia de aduanas para el total manejo del tema; pues sería para beneficio de los clientes reducir costos logísticos portuarios y con esto la empresa tendría a sus clientes satisfechos. Asimismo, haría que tanto los clientes como la agencia de aduana se vuelva más competitiva.

Segunda: Se recomienda que la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. reclute a más auxiliares de despacho para que estos se encuentren en los diferentes puntos del puerto con diferentes cargas, esto evitaría que los sectoristas direccionen la carga a depósitos temporales por falta de personal en el puerto logrando reducir la estructura de costos portuarios ahorrándose costos de almacenaje, carga y descarga.

Tercera: Se recomienda que la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. De ahora en adelante implemente una emisión de los tiempos promedios de importación real de cada uno de los embarques, teniendo conexión remota con sus clientes para que estén al tanto de la situación de la mercancía generando en ellos un alto nivel de satisfacción.

REFERENCIAS

1. Araujo Mattos, C. (2013). *SADA Sistema anticipado de despacho aduanero*. (1.^a Ed). Lima: Instituto Pacifico.
2. Arce Rodríguez, J. (2014). Reseña de algunos regímenes aduaneros especiales usados como estímulo a las exportaciones. *Quipukamayoc*, 2(4), 17-24. <https://doi.org/10.15381/quipu.v2i4.6293>
3. Aguilar Lugo, Y. (2018). La inspección pre-embarque como sistema de control a la importación de insumos provenientes de china, del sector metalmecánico en Lima 2010-2015. *Quipukamayoc*, 26 (51), 83 - 89. <https://doi.org/10.15381/quipu.v26i51.15160>
4. Arredondo Hidalgo, M., Caldera Gonzales, D. y Mendoza Torres, C. (2017). La incursión de la salsa de chimichurri en el mercado Italiano: análisis del potencial exportador. *Cuaderno Profissionale de Marketing*, 5 (2) 77-92. Recuperado de <https://www.cadernomarketingunimep.com.br/ojs/index.php/cadprofmkt/article/view/107/86>
5. Aspilcueta, R., & Bazán Tanchiva, J. (2017). Sistema de Despacho Aduanero y su importancia en la Cadena Logística del Comercio Internacional. *Gestión En El Tercer Milenio*, 19(38), 41-50. Recuperado de <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/administrativas/article/view/13787>
6. Análisis de los costos marítimos y portuarios (Diciembre, 2015). *Ministerio de Comercio Exterior y Turismo*. Recuperado de https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Costos_Portuarios_Maritimos_Peru.pdf

7. Barone, M. (2015). El agente marítimo, sus funciones y la responsabilidad en los reclamos de índole laboral. *Revista Anales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales*, 48 (75), 297-328. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7018220>

8. Bernal, C. (2016). *Metodología de la investigación*. (4.ª Ed). Colombia: Pearson.

9. Bernardo, C., Carbajal, Y. y Contreras, V, (2019). *Metodología de la investigación- Manual del estudiante* .Recuperado de <http://www.usmp.edu.pe/estudiosgenerales/pdf/2019-I/MANUALES/II%20CICLO/METODOLOGIA%20DE%20LA%20INVESTIGACION.pdf>

10. Cajape Tubay, C. (2016). Actualización de procesos para el trámite de declaraciones aduaneras anticipadas en el distrito Guayaquil Marítimo Senae. (Tesis de grado) Recuperado de <http://www.eumed.net/rev/caribe/2016/09/senae.html>

11. Castellanos, A. (2016). *Logística Comercial Internacional*. (3ºed.). Barranquilla: ECOE ediciones.

12. Castillo Ccoco, M. (2018). Costo logístico y la importación de calzado chino de la empresa cencosud retail Perú s.a. al mercado peruano, periodo 2013-2017 (Tesis de pregrado). Recuperado de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/24940/Castillo_CMA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

13. Cosar Infantes, A. (2013). Índice microeconómico de la competitividad portuaria de los puertos de Hamburgo, Rotterdam y Amberes, periodo 2009-2011. *Revista de ciencias empresariales de la Universidad de San Martín de Porres*. 4 (2), 3-17. Recuperado de

http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/bitstream/usmp/1627/1/sme_v4n2_art1.pdf

14. Duran, C., Córdova, F. y Palominos, F. (2018). Method for improving critical strategic and operational success factors in a port system. *Procedia Computer Science*. 139 (1), 448-455. Recuperado de <https://doi.org/10.1016/j.procs.2018.10.253>
15. Echarri Domínguez, S. (2018). Factores que benefician en el proceso de despacho anticipado a las pymes del centro de Lima – 2017 (Tesis de pregrado). Recuperado de <http://repositorio.ucv.edu.pe/handle/UCV/33084>
16. Editora Y Distribuidora De Libros De Comercio Exterior. (2015). *Términos técnicos aduaneros comerciales tributarios*. (Ed.2). Lima, DC:
17. Falla Bendezu, K. (2017). Despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao (Tesis de pregrado). Recuperado de <http://repositorio.ucv.edu.pe/handle/UCV/1726>
18. Gavelan Izaguirre, J. (2014). Costos de importación. *Quipukamayoc*. 6 (11), 117-125. Recuperado de <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/quipu/article/view/5943/5139>
19. Guadalupe Bascones, J. (2017). Análisis de los TLC suscritos con los países asiáticos. *Revistas IUS ET VERITAS*, 55 (3)256-283. Recuperado de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/download/19771/19831/>
20. Gusah, L. Cameron Rogers, R. y Thompson, R. (2019). A systems analysis of empty container logistics – a case study of Melbourne, Australia. *Transportation Research Procedia*. 39 (2), 92-103. Recuperado de <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.06.011>

21. Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. (2014). *Metodología de la investigación*. Recuperado de <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>
22. Hirata E. (2019). Service characteristics and customer satisfaction in the container liner shipping industry. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. 35 (1)24-29. Recuperado de <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2019.03.004>
23. Huamani Apaza, E. (2015). Implementación de un sistema de pagos en línea para despachos de importación y exportación. *Revista de ciencias empresariales de la Universidad de San Martín de Porres*. 6 (1), 33-49. Recuperado de http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/bitstream/usmp/1733/1/sme_v6n1_art4.pdf
24. Hyuk-soo CHO. (2014). Determinants and Effects of Logistics Costs in Container Ports: The Transaction Cost Economics Perspective. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. 30 (2), 193-215. Recuperado de <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2014.09.004>Get rights and content
25. Kuznik, A., Hurtado Albis, A. y Espinal Berenguer, A. (2010). El uso de la encuesta de tipo social en Traductología. *Características metodológicas*, 2 (1), 315-344. Recuperado de <http://pagines.uab.cat/trec/content/kuznik-anna-hurtado-albir-amparo-y-espinal-berenguer-anna-2010-%E2%80%9Ccel-uso-de-la-encuesta-de>
26. Lioo Jordan, F., Garibay Torres, F., Anselmo Arrunátegui, J. y Salcedo Bernabé, A. (2013). Los costos Logísticos Internacionales y las empresas exportadoras peruanas. *José Faustino Sánchez Carrión*. 1 (62) 1-12. Recuperada de <http://repositorio.unjfsc.edu.pe/bitstream/handle/UNJFSC/1559/4.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
27. Mayora Guaita, H. (2014). Importancia de la logística portuaria y resultados de la centralización del sistema de puertos venezolanos. *Revista Venezolana de*

Coyuntura, 1(10), 247-269. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/364/36433515012.pdf>

28. Md Almas Uzzaman y Mohammad Abu Yusuf. (2012). The role of Customs and other agencies in trade facilitation in Bangladesh: hindrances and ways forward. *World Customs Journal*. 5 (1), 29-42. Recuperado de [https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%205%2C%20Number%201%20\(Mar%202011\)/04%20Uzzaman_and_Yusuf.pdf](https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%205%2C%20Number%201%20(Mar%202011)/04%20Uzzaman_and_Yusuf.pdf)
29. Núñez Rudas, I. (2017). Impacto de la nueva regulación aduanera en el desaduanamiento anticipado en el régimen de importación de mercancías. *Revista Espacios*, 51 (38), 14. Recuperado de <https://www.revistaespacios.com/a17v38n51/a17v38n51p14.pdf>
30. Orjuela Castro, J., Suárez Camelo, N. y Chinchilla Ospina, Y. (2016). Costos logísticos y metodologías para el costeo en cadenas de suministro: una revisión de la literatura. *Revistas Javerianas*, 17(44), 377- 420. Recuperado de <https://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.cc17-44.clmc>
31. Pérez Salas, G., Gonzales Ramírez, R. y Cedillo Campos, M. (2015). A framework to evaluate over-costs in natural resources logistics chains. *Revista Dyna*, 82 (191), 85-92. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=49639089011>
32. Perú tiene los costos logísticos más caros de la Alianza del Pacífico, señala Comex. (30 de noviembre de 2018). *Gestión*. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/comex-peru-costos-logisticos-caros-alianza-pacifico-251569-noticia/>
33. Pierre A., D. (2016). *Logística internacional La administración de las operaciones de comercio internacional*. Recuperado de <http://www.ebooks7-24.com/stage.aspx?il=&pg=&ed=>
34. Popiole Urbanyi, I. y Klopott, M. (2016). Container terminals and port city interface –a study of Gdynia and Gdańsk ports. *Transportation Research*

Procedia. 16 (2), 517-526. Recuperado de <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.11.049>

35. Salcedo Younes, R. y Pardo Carrero, G. (2009). Negocios internacionales de mercancía, los derechos de aduana en la normativa colombiana. *Revista de derecho privado.* 2 (42), 3-36. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/3600/360033191007.pdf>

36. Sánchez Marres, E. (2018). La modalidad aduanera de despacho anticipado régimen aduanero que reduce tiempos y costos en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, 2017 (Tesis de pregrado). Recuperada de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/30609/Sanchez_MEM.pdf?sequence=1&isAllowed=y

37. Schwarz, M. (2016). Impacto de los costos logísticos en la competitividad de las cadenas de suministro agroexportadoras peruanas en el contexto del TLC Perú-EE.UU al 2015. *Revistas ULIMA*, 2-3(1), 31-42. Recuperado de <http://revistas.ulima.edu.pe/index.php/enfoque/article/view/1869/1886>

38. Sunat: Despacho anticipado disminuirá tiempo para liberar mercancías de 132 a 15 horas. (21 de febrero de 2018). *Gestión*. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/sunat-despacho-anticipado-disminuira-liberar-mercancias-132-15-horas-227775-noticia/>

39. Sunat. (2016). Sistema de Garantías Previas a la numeración de la Declaración - Artículo 160° LGA. Recuperado de http://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/pagosgarantias/sistema_garantias.html

40. Tierradentro, I. (2015). Análisis de las variables que impactan los costos logísticos en las operaciones de transporte de una empresa en Colombia. (Tesis de pregrado). Recuperado de <https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/13963>

41. Vaghi, C. t Lucietti, L. (2016). Costs and benefits of speeding up reporting formalities in maritime transport. *Transportation Research Procedia*. 14(1), 213-222. Recuperado de <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.057>

42. Viet Linh, D. y Gi Tae, Y. (2018). Weighing the Key Factors to Improve Vietnam's Logistics System. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. 34 (4), 308-316. Recuperado de <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2018.12.004>

ANEXOS

ANEXO N° 1: Matriz de consistencia

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	VARIABLE	DIMENSIONES INDICADORES	METODOLOGÍA
<p><u>Problema General</u> ¿Qué relación existe entre los Costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. Callao-2019?</p> <p><u>Problemas Específicos</u> ¿Qué relación existe entre la estructura de costos logísticos y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. Callao- 2019?</p> <p>¿Qué relación existe entre los tiempos promedios de importación y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. Callao- 2019?</p>	<p><u>Objetivo General</u> Determinar la relación que existe entre Costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. 2019.</p> <p><u>Objetivos Específicos</u> Determinar la relación que existe entre la Estructura de costos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. 2019.</p> <p>Determinar la relación que existe entre los tiempos promedios de importación y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. 2019.</p>	<p><u>Hipótesis General</u> Existe relación significativa entre Costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. 2019.</p> <p><u>Hipótesis Específicas</u> Existe relación significativa entre la Estructura de costos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. 2019.</p> <p>Existe relación significativa entre los tiempos promedios de importación y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C. 2019.</p>	<p>VARIABLE X: COSTOS LOGÍSTICOS PORTUARIOS</p> <p>VARIABLE Y: DESPACHO ANTICIPADO</p>	<p><u>ESTRUCTURA DE COSTOS PORTUARIOS</u> Depósitos temporales Depósitos vacíos Línea naviera Agentes marítimos Agentes de aduana</p> <p><u>TIEMPOS PROMEDIOS DE IMPORTACIÓN</u> Despacho anticipado Despacho excepcional</p> <p><u>PROCEDIMIENTO ADUANERO</u> Numeración de DAM Cancelación o garantía Canales de control Levante en 48 horas Retiro Regularización Conclusión de despacho</p> <p><u>PUNTOS DE LLEGADA</u> Terminal portuario Deposito temporal</p>	<p><u>Diseño de investigación</u> No experimental - Transversal</p> <p><u>Tipo de investigación</u> Básica- Aplicada</p> <p><u>Nivel de investigación</u> Descriptivo Correlacional</p> <p><u>Población</u> 55</p> <p><u>Muestra</u> 35</p> <p><u>Técnica de procedimiento de la información</u> Programa SPSS 24</p>

Fuente: Elaboración propia

ANEXO N° 2: Validación del Experto N° 1



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE COSTOS LOGISTICOS PORTUARIOS

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: ESTRUCTURA DE COSTOS PORTUARIOS								
1	¿USTED CREE QUE EL DESPACHO ANTICIPADO TIENE IMPACTO EN LOS COSTOS LOGISTICOS?	/		/		/		
2	¿USTED CREE QUE EL DESPACHO ANTICIPADO EVITA EL COSTO DE SOBREENSTADIA DE CONTENEDORES?	/		/		/		
3	¿USTED CREE QUE EL MANIPULEO DE LA DEVOLUCION DE CONTENEDOR VACIO ES UN SOBRECOSTO?	/		/		/		
4	¿USTED CREE QUE EN LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL COBRAN EL FLETE Y THC?	/		/		/		
5	¿USTE CREE QUE LOS AGENTES MARITIMOS REALIZAN TRAMITES PARA EL MOVIMIENTO DE LA CARGA?	/		/		/		
6	¿USTED CREE QUE LOS AGENTES MARITIMOS COBRAN POR VISTO BUENO DEL B/L?	/		/		/		
7	¿USTED CREE QUE EL AGENTE DE ADUANA ES CORRESPONSABLE CON EL PROPIETARIO POR LA CARGA?	/		/		/		
8	¿USTED CREE QUE LOS AGENTES DE ADUANA COBRAN POR COMISIONES?	/		/		/		
DIMENSIÓN 2: TIEMPO PROMEDIO DE IMPORTACION								
9	¿USTED CREE QUE EN DESPACHO ANTICIPADO NO ES NECESARIO QUE UNA MERCANCIA INGRESE A DEPOSITO TEMPORAL?	/		/		/		
10	¿USTED CREE QUE EL CANAL DE CONTROL ASIGNADO INFLUYE EN LOS DIAS DE PERMANENCIA DE LA MERCANCIA EN LOS DEPOSITOS TEMPORALES?	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: LEON ESPINOZA, LESSNER

DNI:.....07725199

Especialidad del validador:.....

14 de Junio del 2019

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados

Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE DESPACHO ANTICIPADO

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: PROCEDIMIENTO ADUANERO								
1	¿USTED CREE QUE MEDIANTE EL DESPACHADOR DE ADUANA INDICA A LA ADUANA A QUE REGIMEN SE ACOGE SU MERCANCIA?	/						
2	¿USTED CREE QUE LOS TRIBUTOS DEBEN SER CANCELADOS DESDE LA FECHA DE NUMERACION?	/						
3	¿USTED CREE QUE LOS CANALES DE CONTROL SE ASIGNAN CUANDO LA DEUDA TRIBUTARIA ADUANERA ES CANCELADA?	/						
4	¿USTED CREE QUE LOS CANALES DE CONTROL SE ASIGNAN CUANDO LA DEUDA TRIBUTARIA ADUANERA ES GARANTIZADA?	/						
5	¿USTED CREE QUE EL LEVANTE EN 48 HORAS LO DISPONE LA ADMINISTRACION ADUANERA DEL PAIS?	/						
6	¿USTED CREE QUE EL RETIRO SE PUEDE DAR DENTRO DE LAS 48 HORAS DESPUES DEL TERMINO DE LA DESCARGA?	/						
7	¿USTED CREE QUE LA TRANSMISION DE LA ACTUALIZACION DE LOS PESOS DEFINITIVOS SIRVE PARA REGULARIZAR?	/						
8	¿USTED CREE QUE LAS DUAS NO ASIGNADAS CONCLUYEN EL DESPACHO EN AUTOMATICO?	/						
DIMENSIÓN 2: PUNTO DE LLEGADA								
9	¿USTED CREE QUE CUANDO NO SE REQUIERE DESCONSOLIDACION DE CARGA CONTENEDORIZADA SE PUEDE RETIRAR DESDE EL TERMINAL PORTUARIO?	/						
10	¿USTED CREE QUE SE PUEDE EFECTUAR EL RECONOCIMIENTO FISICO EN EL DEPOSITO TEMPORAL?	/						

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr. / Mg: LEON ESPINOZA, LESSNER

DNI: 0 77 231 99...

Especialidad del validador:

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

14 de Junio del 2019


Firma del Experto Informante.

ANEXO N° 3: Validación del Experto N° 2



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE COSTOS LOGISTICOS PORTUARIOS

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: ESTRUCTURA DE COSTOS PORTUARIOS								
1	¿USTED CREE QUE EL DESPACHO ANTICIPADO TIENE IMPACTO EN LOS COSTOS LOGISTICOS?	/		/		/		
2	¿USTED CREE QUE EL DESPACHO ANTICIPADO EVITA EL COSTO DE SOBRESTADIA DE CONTENEDORES?	/		/		/		
3	¿USTED CREE QUE EL MANIPULEO DE LA DEVOLUCION DE CONTENEDOR VACIO ES UN SOBRECOSTO?	/		/		/		
4	¿USTED CREE QUE EN LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL COBRAN EL FLETE Y THC?	/		/		/		
5	¿USTE CREE QUE LOS AGENTES MARITIMOS REALIZAN TRAMITES PARA EL MOVIMIENTO DE LA CARGA?	/		/		/		
6	¿USTED CREE QUE LOS AGENTES MARITIMOS COBRAN POR VISTO BUENO DEL B/L?	/		/		/		
7	¿USTED CREE QUE EL AGENTE DE ADUANA ES CORRESPONSABLE CON EL PROPIETARIO POR LA CARGA?	/		/		/		
8	¿USTED CREE QUE LOS AGENTES DE ADUANA COBRAN POR COMISIONES?	/		/		/		
DIMENSIÓN 2: TIEMPO PROMEDIO DE IMPORTACION								
9	¿USTED CREE QUE EN DESPACHO ANTICIPADO NO ES NECESARIO QUE UNA MERCANCIA INGRESE A DEPOSITO TEMPORAL?	/		/		/		
10	¿USTED CREE QUE EL CANAL DE CONTROL ASIGNADO INFLUYE EN LOS DIAS DE PERMANENCIA DE LA MERCANCIA EN LOS DEPOSITOS TEMPORALES?	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ **Mg. OTAROLA CHAVEZ, MARIBEL**

DNI: **46103309**

Especialidad del validador: **Lic. Administración**

14 de Junio del 2019

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


Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE DESPACHO ANTICIPADO

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1: PROCEDIMIENTO ADUANERO							
1	¿USTED CREE QUE MEDIANTE EL DESPACHADOR DE ADUANA INDICA A LA ADUANA A QUE REGIMEN SE ACOGE SU MERCANCIA?	/		/		/		
2	¿USTED CREE QUE LOS TRIBUTOS DEBEN SER CANCELADOS DESDE LA FECHA DE NUMERACION?	/		/		/		
3	¿USTED CREE QUE LOS CANALES DE CONTROL SE ASIGNAN CUANDO LA DEUDA TRIBUTARIA ADUANERA ES CANCELADA?	/		/		/		
4	¿USTED CREE QUE LOS CANALES DE CONTROL SE ASIGNAN CUANDO LA DEUDA TRIBUTARIA ADUANERA ES GARANTIZADA?	/		/		/		
5	¿USTED CREE QUE EL LEVANTE EN 48 HORAS LO DISPONE LA ADMINISTRACION ADUANERA DEL PAIS?	/		/		/		
6	¿USTED CREE QUE EL RETIRO SE PUEDE DAR DENTRO DE LAS 48 HORAS DESPUES DEL TERMINO DE LA DESCARGA?	/		/		/		
7	¿USTED CREE QUE LA TRANSMISION DE LA ACTUALIZACION DE LOS PESOS DEFINITIVOS SIRVE PARA REGULARIZAR?	/		/		/		
8	¿USTED CREE QUE LAS DUAS NO ASIGNADAS CONCLUYEN EL DESPACHO EN AUTOMATICO?	/		/		/		
	DIMENSIÓN 2: PUNTO DE LLEGADA	Si	No	Si	No	Si	No	
9	¿USTED CREE QUE CUANDO NO SE REQUIERE DESCONSOLIDACION DE CARGA CONTENEDORIZADA SE PUEDE RETIRAR DESDE EL TERMINAL PORTUARIO?	/		/		/		
10	¿USTED CREE QUE SE PUEDE EFECTUAR EL RECONOCIMIENTO FISICO EN EL DEPOSITO TEMPORAL?	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable** **Aplicable después de corregir** **No aplicable**

Apellidos y nombres del juez validador. Dr. / Mg. **OTAROLA CHAVEZ, MARIBEL**

DNI: 46103309

Especialidad del validador: Lic. Administración

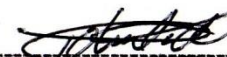
14 de Junio del 2019

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



Firma del Experto Informante.

ANEXO N° 4: Validación del Experto N° 3



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE COSTOS LOGISTICOS PORTUARIOS

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: ESTRUCTURA DE COSTOS PORTUARIOS								
1	¿USTED CREE QUE EL DESPACHO ANTICIPADO TIENE IMPACTO EN LOS COSTOS LOGISTICOS?	/		/		/		
2	¿USTED CREE QUE EL DESPACHO ANTICIPADO EVITA EL COSTO DE SOBRESTADIA DE CONTENEDORES?	/		/		/		
3	¿USTED CREE QUE EL MANIPULEO DE LA DEVOLUCION DE CONTENEDOR VACIO ES UN SOBRECOSTO?	/		/		/		
4	¿USTED CREE QUE EN LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL COBRAN EL FLETE Y THC?	/		/		/		
5	¿USTE CREE QUE LOS AGENTES MARITIMOS REALIZAN TRAMITES PARA EL MOVIMIENTO DE LA CARGA?	/		/		/		
6	¿USTED CREE QUE LOS AGENTES MARITIMOS COBRAN POR VISTO BUENO DEL B/L?	/		/		/		
7	¿USTED CREE QUE EL AGENTE DE ADUANA ES CORRESPONSABLE CON EL PROPIETARIO POR LA CARGA?	/		/		/		
8	¿USTED CREE QUE LOS AGENTES DE ADUANA COBRAN POR COMISIONES?	/		/		/		
DIMENSIÓN 2: TIEMPO PROMEDIO DE IMPORTACION								
9	¿USTED CREE QUE EN DESPACHO ANTICIPADO NO ES NECESARIO QUE UNA MERCANCIA INGRESE A DEPOSITO TEMPORAL?	/		/		/		
10	¿USTED CREE QUE EL CANAL DE CONTROL ASIGNADO INFLUYE EN LOS DIAS DE PERMANENCIA DE LA MERCANCIA EN LOS DEPOSITOS TEMPORALES?	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: ANDRADES SOSA, JOSE

DNI: 25450694

Especialidad del validador:.....

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

³Claridad: 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

14 de Junio del 2019

Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE DESPACHO ANTICIPADO

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: PROCEDIMIENTO ADUANERO								
1	¿USTED CREE QUE MEDIANTE EL DESPACHADOR DE ADUANA INDICA A LA ADUANA A QUE REGIMEN SE ACOGE SU MERCANCIA?	/		/		/		
2	¿USTED CREE QUE LOS TRIBUTOS DEBEN SER CANCELADOS DESDE LA FECHA DE NUMERACION?	/		/		/		
3	¿USTED CREE QUE LOS CANALES DE CONTROL SE ASIGNAN CUANDO LA DEUDA TRIBUTARIA ADUANERA ES CANCELADA?	/		/		/		
4	¿USTED CREE QUE LOS CANALES DE CONTROL SE ASIGNAN CUANDO LA DEUDA TRIBUTARIA ADUANERA ES GARANTIZADA?	/		/		/		
5	¿USTED CREE QUE EL LEVANTE EN 48 HORAS LO DISPONE LA ADMINISTRACION ADUANERA DEL PAIS?	/		/		/		
6	¿USTED CREE QUE EL RETIRO SE PUEDE DAR DENTRO DE LAS 48 HORAS DESPUES DEL TERMINO DE LA DESCARGA?	/		/		/		
7	¿USTED CREE QUE LA TRANSMISION DE LA ACTUALIZACION DE LOS PESOS DEFINITIVOS SIRVE PARA REGULARIZAR?	/		/		/		
8	¿USTED CREE QUE LAS DUAS NO ASIGNADAS CONCLUYEN EL DESPACHO EN AUTOMATICO?	/		/		/		
DIMENSIÓN 2: PUNTO DE LLEGADA								
9	¿USTED CREE QUE CUANDO NO SE REQUIERE DESCONSOLIDACION DE CARGA CONTENEDORIZADA SE PUEDE RETIRAR DESDE EL TERMINAL PORTUARIO?	/		/		/		
10	¿USTED CREE QUE SE PUEDE EFECTUAR EL RECONOCIMIENTO FISICO EN EL DEPOSITO TEMPORAL?	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr. / Mg: ANDRADES SOSA, JOSE

DNI: 25450694

Especialidad del validador:

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

14 de Junio del 2019



Firma del Experto Informante.

ANEXO N° 5: Instrumento de Recolección de datos

CUESTIONARIO

Estimado(a) colaborador(a):

El presente cuestionario es parte de un proyecto de investigación titulada “Costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C., Callao, 2019.”, el cual se realizará de manera ANÓNIMA.

DATOS ESPECÍFICOS	
TDA	Totalmente de acuerdo
DA	De acuerdo
I	Indeciso
ED	En desacuerdo
TED	Totalmente en desacuerdo

Por ello se le solicita responda todos los siguientes enunciados con veracidad. Agradeciéndole de antemano su colaboración.

INSTRUCCIONES:

- Marqué con una X la respuesta que crea usted sea la correcta.

VARIABLE X: COSTOS LOGISTICOS PORTUARIOS						
	DIMENSIÓN 1: Estructura de costos portuarios	TDA	DA	I	ED	TED
1	¿Usted cree que el despacho anticipado tiene impacto en los costos logísticos?					
2	¿Usted cree que el despacho anticipado evita el costo de sobreestadía de contenedores?					
3	¿Usted cree que el manipuleo de la devolución de contenedor vacío es un sobre costo?					

4	¿Usted cree que en los contratos de transporte internacional cobran el flete y thc?					
5	¿Usted cree que los agentes marítimos realizan trámites para el movimiento de la carga?					
6	¿Usted cree que los agentes marítimos cobran por visto bueno del b/I?					
7	¿Usted cree que el agente de aduana es corresponsable con el propietario por la carga?					
8	¿Usted cree que los agentes de aduana cobran por comisiones?					
	DIMENSIÓN 2: Tiempos promedios de importación	TDA	DA	I	ED	TED
9	¿Usted cree que en despacho anticipado no es necesario que una mercancía ingrese a depósito temporal?					
10	¿Usted cree que el canal de control asignado influye en los días de permanencia de la mercancía en los depósitos temporales?					

CUESTIONARIO

Estimado(a) colaborador(a):

El presente cuestionario es parte de un proyecto de investigación titulada “Costos logísticos portuarios y despacho anticipado en la empresa Orbis agentes de aduana S.A.C., Callao, 2019.”, el cuál se realizará de manera ANÓNIMA.

DATOS ESPECÍFICOS	
TDA	Totalmente de acuerdo
DA	De acuerdo
I	Indeciso
ED	En desacuerdo
TED	Totalmente en desacuerdo

Por ello se le solicita responda todos los siguientes enunciados con veracidad. Agradeciéndole de antemano su colaboración.

INSTRUCCIONES:

- Marqué con una X la respuesta que crea usted sea la correcta.

VARIABLE X: DESPACHO ANTICIPADO						
	DIMENSIÓN 1: Procedimiento aduanero	TDA	DA	I	ED	TED
1	¿Usted cree que mediante el despachador de aduana indica a la aduana a que régimen se acoge su mercancía?					
2	¿Usted cree que los tributos deben ser cancelados desde la fecha de numeración?					
3	¿Usted cree que los canales de control se asignan cuando la deuda tributaria aduanera es cancelada?					
4	¿Usted cree que los canales de control se asignan cuando la deuda tributaria aduanera es garantizada?					
5	¿Usted cree que el levante en 48 horas lo dispone la administración aduanera del país?					

6	¿Usted cree que el retiro se puede dar dentro de las 48 horas después del término de la descarga?					
7	¿Usted cree que la transmisión de la actualización de los pesos definitivos sirve para regularizar?					
8	¿Usted cree que las dúas no asignadas concluyen el despacho en automático?					
	DIMENSIÓN 2: Puntos de llegada	TDA	DA	I	ED	TED
9	¿Usted cree que cuando no se requiere des consolidación de carga contenedorizada se puede retirar desde el terminal portuario?					
10	¿Usted cree que se puede efectuar el reconocimiento físico en el depósito temporal?					

Fuente: Elaboración propia.

ANEXO N°6: Ilustración de la vista de los datos en SPSS 24

RESULTADOS DIA 05 DE OCTUBRE ULTIMO.sav [Conjunto_de_datos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ventana Ayuda

Visible: 32 de 32 variables

	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	I9	I...	II1	II2	II3	II4	II5	II6	II7	II8	II9	II0	SV1	SV2	SD1	SD2	SD3	SD4	V1	V2	D1	D2	D3
1	5	5	3	3	4	3	4	4	4	5	5	4	5	3	3	3	3	3	3	3	40	35	31	9	29	6	2	3	2	1	3
2	5	5	3	5	5	4	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	45	50	37	8	40	10	1	1	1	2	1
3	5	5	5	5	5	2	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	47	43	37	10	35	8	1	2	1	1	1
4	4	4	2	2	2	4	4	4	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	30	32	26	4	24	8	3	3	3	4	3
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	50	40	10	40	10	1	1	1	1	1
6	4	2	3	2	2	4	3	3	4	4	4	3	4	4	5	4	4	4	5	30	41	23	7	32	9	3	2	3	2	2	
7	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	4	4	4	49	45	39	10	37	8	1	1	1	1	1	
8	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	36	37	29	7	29	8	2	2	2	2	3	
9	4	4	4	2	4	4	2	2	4	4	2	2	2	2	2	4	2	2	2	34	22	26	8	18	4	2	5	3	2	5	
10	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	47	48	37	10	39	9	1	1	1	1	1	
11	5	5	3	3	4	3	4	4	4	5	5	4	5	3	3	3	3	3	3	40	35	31	9	29	6	2	3	2	1	3	
12	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49	50	39	10	40	10	1	1	1	1	1	
13	4	2	3	2	2	4	3	3	4	4	4	3	4	4	5	4	4	5	30	41	23	7	32	9	3	2	3	2	2		
14	5	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	44	48	35	9	38	10	1	1	1	1	1	
15	5	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	1	1	4	2	3	2	4	2	16	24	13	3	19	5	5	4	5	5	4	
16	5	4	4	4	5	4	5	5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	44	42	36	8	34	8	1	2	1	2	2	
17	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	5	5	5	5	32	41	26	6	31	10	3	2	3	3	2	
18	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	50	49	40	10	40	9	1	1	1	1	1	
19	5	4	5	4	5	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	5	43	43	35	8	34	9	1	2	1	2	2	
20	5	4	5	4	3	4	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	4	4	42	43	34	8	35	8	1	2	1	2	1	
21	5	2	3	2	2	4	3	3	4	4	4	3	4	4	5	4	4	4	5	31	41	24	7	32	9	3	2	3	2	2	
22	5	3	5	4	5	5	5	5	3	5	5	5	4	5	4	5	4	4	4	45	45	37	8	37	8	1	1	1	2	1	
23	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	36	37	29	7	29	8	2	2	2	2	3	
24	4	4	4	2	4	4	2	2	4	4	2	2	2	2	2	4	2	2	2	34	22	26	8	18	4	2	5	3	2	5	

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

RESULTADOS DIA 05 DE OCTUBRE ULTIMO.sav [Conjunto_de_datos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ventana Ayuda

Visible: 32 de 32 variables

	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	I9	I10	I11	I12	I13	I14	I15	I16	I17	I18	I19	I20	SV1	SV2	SD1	SD2	SD3	SD4	V1	V2	D1	D2	D3
14	5	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	44	48	35	9	38	10	1	1	1	1	1
15	5	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	1	1	4	2	3	2	4	2	3	16	24	13	3	19	5	5	4	5	5	4
16	5	4	4	4	5	4	5	5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	44	42	36	8	34	8	1	2	1	2	2
17	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	5	5	5	5	32	41	26	6	31	10	3	2	3	3	2
18	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	49	40	10	40	9	1	1	1	1	1
19	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	5	43	43	35	8	34	9	1	2	1	2	2
20	5	4	5	4	3	4	5	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	42	43	34	8	35	8	1	2	1	2	1
21	5	2	3	2	2	4	3	3	3	4	4	3	4	4	5	4	4	4	5	31	41	24	7	32	9	3	2	3	2	2	
22	5	3	5	4	5	5	5	5	5	3	5	5	5	4	5	4	5	4	4	4	45	45	37	8	37	8	1	1	1	2	1
23	4	4	3	4	4	3	4	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	36	37	29	7	29	8	2	2	2	2	3
24	4	4	4	2	4	4	2	2	4	4	2	2	2	2	2	4	2	2	2	34	22	26	8	18	4	2	5	3	2	5	
25	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	47	48	37	10	39	9	1	1	1	1	1	
26	5	5	3	3	4	3	4	4	4	5	5	4	5	3	3	3	3	3	3	40	35	31	9	29	6	2	3	2	1	3	
27	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49	50	39	10	40	10	1	1	1	1	1	
28	5	5	5	5	5	2	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	47	43	37	10	35	8	1	2	1	1	1	
29	4	4	2	2	2	4	4	4	2	2	2	2	2	4	4	4	2	4	4	30	32	26	4	24	8	3	3	3	4	3	
30	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	50	40	10	40	10	1	1	1	1	1	
31	4	4	5	5	5	4	4	4	4	4	5	4	4	5	5	5	5	4	44	45	36	8	36	9	1	1	1	2	1		
32	5	4	4	5	4	4	4	4	5	4	5	4	5	4	4	5	4	4	4	43	44	34	9	36	8	1	1	1	1	1	
33	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	41	41	32	9	33	8	2	2	2	1	2	
34	4	5	4	4	5	4	5	4	4	4	5	4	4	5	4	4	5	4	5	44	44	36	8	35	9	1	1	1	2	1	
35	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	40	41	32	8	33	8	2	2	2	2	2	
36																															
37																															

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

ANEXO N° 7: Ilustración de la vista de variables SPSS 24

RESULTADOS DIA 05 DE OCTUBRE ULTIMO.sav [Conjunto_de_datos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ventana Ayuda

	Nombre	Tipo	Anchura	Decimales	Etiqueta	Valores	Perdidos	Columnas	Alineación	Medida	Rol
1	I1	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
2	I2	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
3	I3	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
4	I4	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
5	I5	Numérico	1	0	¿USTE CREE ...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
6	I6	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
7	I7	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
8	I8	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
9	I9	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
10	I10	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
11	II11	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
12	II12	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
13	II13	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
14	II14	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
15	II15	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
16	II16	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
17	II17	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
18	II18	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
19	II19	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
20	II20	Numérico	1	0	¿USTED CREE...	Ninguna	Ninguna	1	Centrado	Ordinal	Entrada
21	SV1	Numérico	8	0		Ninguna	Ninguna	4	Derecha	Escala	Entrada
22	SV2	Numérico	8	0		Ninguna	Ninguna	4	Derecha	Escala	Entrada
23	SD1	Numérico	8	0		Ninguna	Ninguna	4	Derecha	Escala	Entrada
24	SD2	Numérico	8	0		Ninguna	Ninguna	4	Derecha	Escala	Entrada
25	SD3	Numérico	8	0		Ninguna	Ninguna	4	Derecha	Escala	Entrada
26	SD4	Numérico	8	0		Ninguna	Ninguna	4	Derecha	Escala	Entrada

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

ANEXO N° 8: Ilustración de Constancia autorización de la empresa



Lima, 17 de Mayo del 2019

Señores

UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO

Escuela de Negocios Internacionales


Apreciado,

Yo Leonardo Spencer Venegas Pérez, identificado con D.N.I. 08767228, en mi calidad de representante legal de la empresa Orbis Agentes de Aduana S.A.C., autorizo a Isabel Mercedes Gonzales Cerna, estudiante de la Universidad Cesar Vallejo, a utilizar información confidencial de la empresa para el proyecto de investigación. Como condiciones contractuales, el estudiante se obliga a (1) no divulgar ni usar para fines personales la información (documentos, expedientes, escritos, artículos, contratos, y demás materiales) que, con objeto de la relación de trabajo, le fue suministrada; (2) no proporcionar a terceras personas, verbalmente o por escrito, directa o indirectamente, información alguna de las actividades y/o procesos de cualquier clase que fuese observadas en la empresa durante la duración del proyecto y (3) no utilizar completa o parcialmente ninguno de los productos (documentos, metodología, procesos y demás) relacionados con el proyecto. El estudiante asume que toda la información y el resultado del proyecto serán de uso exclusivamente académico.

El material suministrado por la empresa será la base para la construcción de un estudio de caso. La información y resultados que se obtenga del mismo podrán llegar a convertirse en una herramienta didáctica que apoye la formación de los estudiantes de la Escuela de Negocios.

En caso de alguna(s) de las condiciones anteriores sea(n) infringida(s), el estudiante queda sujeto a la responsabilidad civil por daños y perjuicios que cause a Orbis Agentes de Aduana S.A.C., así como a las sanciones de carácter penal o legal a que hiciere acreedor.

Atentamente,


VENEGAS PÉREZ LEONARDO SPENCER
D.N.I. 08767228
GERENTE GENERAL

