



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

**ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

**Costos Logísticos y el Despacho Aduanero Anticipado Marítimo
en el Puerto del Callao, 2017 – 2020**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciada en Negocios Internacionales

AUTORES:

Guerrero del Águila, Elizabeth Geraldine (ORCID: 0000-0001-8441-4961)

Mejía Centeno, Sally Alessandra (ORCID: 0000-0002-4133-0677)

ASESORA:

Dra. Cavero Egusquiza Vargas, Loralinda Leonor (ORCID: 0000-0001-5222-8865)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

LIMA — PERÚ

2021

Dedicatoria

El presente trabajo dedicamos a Dios porque sin él nada sería posible, por guiarnos en este camino, por darnos fortaleza, también agradecer a nuestros padres por brindarnos su apoyo.

Agradecimiento

A Dios por hacer posible lo imposible, a nuestros padres por tener confianza en nosotras en toda esta etapa muy importante de nuestra vida.

Agradecer infinitamente a nuestra asesora, por su ardua labor en guiarnos con este trabajo.

Índice de contenidos

Carátula	
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	vi
Índice de tablas	v
Índice de gráficos y figuras	vi
Resumen	vi
Abstract	vii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
II. METODOLOGÍA	15
3.1. Tipo y diseño de investigación	15
3.2. Variables y operacionalización	15
3.3. Población, muestra, muestreo	16
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	16
3.5 Procedimientos	16
3.6. Método de análisis de datos	17
3.7. Aspectos éticos	17
IV. RESULTADOS	18
V. DISCUSIÓN	30
VI. CONCLUSIONES	35
VII. RECOMENDACIONES	36
REFERENCIAS	37
ANEXOS	

Índice de tablas

Tabla 1. Agenciamiento marítimo 2017-2020	18
Tabla 2. Gate In	19
Tabla 3. Costos Box fee	19
Tabla 4. Costos Doc fee	20
Tabla 5. Depósitos temporales marítimos	20
Tabla 6. Costo de derecho de desembarque	21
Tabla 7. Costo de movilización para reconocimiento físico	21
Tabla 8. Costos de inspección de precintos	22
Tabla 9. Cantidad de documentos (DAM)	22
Tabla 10. Canales de control	23
Tabla 11. Costo por uso de aceptación de garantía previa	23
Tabla 12. Montos devueltos por acogimiento drawback despacho anticipado	24
Tabla 13. Ingreso por servicio al usuario final despacho anticipado punto de llegada terminal portuario	24
Tabla 14. Cantidad de ingreso punto de llegada a depósitos temporales	25
Tabla 15. Ingreso de ahorro equivalente en gastos de notificación en formato físico	25
Tabla 16. Gastos de la partida correos y servicios de mensajería (MEF)	26
Tabla 17. Correlación entre Costos logísticos y Despacho aduanero anticipado	27
Tabla 18. Correlación entre Costos de transporte y Procedimiento aduaneros	27
Tabla 19. Costos operacionales y Tiempo de liberación	28
Tabla 20. Costos logísticos portuarios y Zona primaria	29
Tabla 21. Costos evitables y Simplificación de trámites	29

Resumen

La preparación de la actual indagación es determinar de qué manera se relacionan los costes logísticos y el despacho aduanero anticipado Marítimo en el Puerto del Callao, 2017 – 2020, enfocado en un análisis cuantitativo, de nivel correlacional, que por consiguiente se examinaron datos estadísticos proporcionados por la Superintendencia Nacional de Tributos Internos (SUNAT) operatividad aduanera, Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), Base de datos Callao online, Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), que servirán para determinar si existe correlación positiva entre los Costos logísticos y el Despacho Aduanero anticipado. Los resultados adquiridos manifiestan, a través de los indicadores mostrados, que existe correlación positiva entre los costos logísticos y el Despacho Aduanero anticipado, donde se deduce Los costos logísticos y el despacho aduanero anticipado marítimo en el puerto del Callao, 2017 – 2020 es positivo, por lo que ambos intervienen en la gestión aduanera.

Palabras Clave: Despacho Aduanero Anticipado, Costos Logísticos, Gestión Aduanera.

Abstract

The preparation of the current investigation is to determine how the logistics costs and the anticipated customs clearance in the Port of Callao are related, 2017 - 2020, focused on a quantitative analysis, correlational level, which consequently provided statistical data were examined. by the National Superintendency of Internal Taxes (SUNAT) customs operations, Ministry of Economy and Finance (MEF), Callao online database, National Institute of Statistics, and Informatics (INEI), which will serve to determine if there is a positive correlation between logistics costs and the advance Customs Clearance. The results obtained show, through the indicators shown, that there is a positive correlation between the logistics costs and the anticipated Customs Clearance, where the logistics costs and the anticipated maritime customs clearance in the port of Callao, 2017-2020 are deducted, so both are involved in customs management.

Keywords: Advance Customs Clearance, Logistics Costs, Customs Management

I. INTRODUCCIÓN

Mundialmente los países importan en grandes cantidades y el desarrollo logístico y los costos juegan un papel predominante en las diferentes aduanas marítimas de países, en donde buscan la reducción de lapsos y costos tanto como compra y salida. Haciendo referencia a países como Dinamarca, Francia, Hungría, Eslovaquia, República Checa, España, Croacia, Italia, Eslovenia, Austria, en donde estos países emplean de solo una hora para los distintos trámites de compra como exportación, en comparación con los distintos procedimientos que se desarrolla de manera ineficiente en diversos países del Caribe, de modo que se incrementa el costo de trasladar bienes por medio de las fronteras, lapso necesario para el despacho aduanero es de 2, 9 días en el Caribe y América Latina, comparado con 1,7 días en Asia Oriental (Doing Business, 2019).

En el país de México, El Sistema Aduanero Mexicano (SAM) no ha tenido un buen desempeño en donde no permiten la facilitación de las operaciones aduanales esto afecta de manera directa el tiempo de entrega y costos logísticos de cargas, así como en la gestión de las cadenas logísticas de 6 días en tráfico marítimo en el cual repercute en la importación y exportación dado que los periodos de acopio de las mercancías se hacen cada vez más largos, deficientes, confusos y burocráticos. (Doing Business, 2019)

El Perú no ha sido distante al problema, la necesidad de cumplir parámetros de comercio internacional tanto para importación y exportación, como políticas, métodos y proyectos de encuentro al límite territorial ha generado plantear una secuencia de variables de operatividad arancelaria, que a pesar de todo no se ha logrado un impacto influyente y revelador en la cadena de suministros. Caso a ello, se menciona que en el país se emplean 72 horas para los diversos procesos de compra, 48 horas para brindar los documentos necesarios, que en su totalidad para el proceso se requiere en promedio de cinco días. Haciendo referencia al comercio transfronterizo, se sitúa en los últimos lugares de muchas economías, este factor nos indica que se debe de tener un mejor desarrollo y optimización gestión logística, con el fin de ir mejorando los tiempos (Doing Business, 2019).

En el artículo publicado por MINCETUR 2018 indica que en el Perú tiene deficiencias en mejorar su capacidad, en donde la infraestructura de los puertos del país muestra dificultades esto conlleva a los altos costos logísticos, actualmente se han venido desarrollando fundamentales inversiones en la infraestructura logística de los puertos y aeropuertos, pero seguimos mostrando fallas en mejorar la simplificación de los valores de transporte.

En el puerto del Callao se dan las principales importaciones hacia nuestro país, dado que se ha visto exigido en contar con una cuantía de mediadores de mercado internacional que ejecutan las intervenciones causarían en el tanto veces aplazamiento al comprador para poder nacionalizar su mercancía, tales que consideramos inicialmente los Depósitos Temporales remotos y apartados, por cual induce al costo adicional y tarda el desarrollo de compra, como distintas agencias. Para ello, la SUNAT debe diseñar diversas estrategias para disminuir los costos logísticos en el desarrollo de compra, desde otro punto los mediadores aduaneros de comercio exterior y lo que influye en la cadena logística de importación deben interactuar (Álvarez, 2020)

El Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) impacta de primera mano en las interacciones de compra en el Puerto de Callao, la Sunat no consigue que se sostenga una mayor aceptación a pesar que el despacho anticipado aduanero repercute en ella, convirtiendo al despacho diferido en el destacado para los importadores, pese a que brinda la simplicidad y/o facilidad para la nacionalización de las mercancías en el puerto, lograr el levante en puerto para sintetizar el medio de transporte y disminuir el empleo de la prestación de funciones de modos de traslado portuarias. Cabe mencionar que la falta de guía y modernización al cliente ha originado que no utilice el despacho mejorado. (Falla, 2017).

Considerando lo anterior expuesto se formuló el problema general de nuestra investigación: ¿Cómo se relacionan los Costes Logísticos Y El Despacho Aduanero Anticipado Marítimo en el Puerto del Callao, 2017 – 2020? De la manera los problemas específicos: ¿Cómo se relacionan los costos de traslado y los procedimientos aduaneros en el puerto del Callao, 2017-2020?, ¿Cómo se

relacionan los costos operacionales y el tiempo de liberación en el puerto del Callao, 2017-2020?, ¿Cómo se relacionan los costos logísticos portuarios y la zona primaria en puerto del Callao, 2017-2020? y ¿Cómo se relacionan los costos evitables y la simplificación de trámites en el puerto del Callao 2017-2020?

Para la justificación teórica se toma a Huamán en cuanto al despacho aduanero anticipado y a Pierre por los costos logísticos son autores que presentan investigaciones pertinentes con la realidad problemática. La justificación en la práctica tiene el fin de brindar conocimientos en el tema y cómo ello mejora los tiempos de desaduanar las mercancías optimizando los costos logísticos. Justificación metodológica, el diseño y las herramientas de la investigación que se usará es la correlación de Pearson donde servirán para las futuras investigaciones de los estudiantes.

Según los problemas planteados, la investigación tiene por objetivo general determinar de qué manera se relacionan los costes logísticos y el despacho aduanero anticipado Marítimo en el Puerto del Callao, 2017 – 2020. De la manera los específicos: Determinar de qué manera se relacionan los costos de transporte y los procedimientos aduaneros en el puerto del Callao, 2017-2020, Determinar de qué manera se relacionan los costos operacionales y el tiempo de liberación en el puerto del Callao, 2017-2020, Determinar de qué manera se relacionan los costos logísticos portuarios y la zona primaria en puerto del Callao, 2017-2020 y Determinar de qué manera se relacionan los costos evitables y la simplificación de trámites en el puerto del Callao 2017-2020

En relación a la hipótesis tenemos: Los costes logísticos y el despacho aduanero anticipado marítimo en el puerto del Callao, 2017 – 2020 es positivo, de tal modo la hipótesis específica: Los costos de transporte y los procedimientos aduaneros en el puerto del Callao, 2017-2020 son positivos; Los costos operacionales y el tiempo de liberación en el puerto del Callao, 2017-2020 son positivos; Los costos logísticos portuarios y la zona primaria en puerto del Callao, 2017-2020 son positivos y Los costos evitables y la simplificación de trámites en el puerto del Callao 2017-2020 son positivos.

II. MARCO TEÓRICO

Por el correcto funcionamiento de esta indagación, se ha realizado varias observaciones que guardan semejanzas con lo anunciado, se señala en breve los antecedentes nacionales:

Yupanqui C. (2020), en su trabajo de investigación *titulado Gestión de despacho aduanero y su relación con los costos de importación de empresa de materiales de construcción, comas 2019*. Tuvo como objetivo analizar si el acopio aduanero posee conexión con los costes logísticos de importación en la empresa. Fue un estudio de tipo cuantitativo, descriptiva-correlacional no experimental dado que se relacionan entre sí, se tomó como muestra la demanda inmobiliaria. Los principales resultados fueron que el 78% de los encuestados de las compañías de acabados de construcción están de acuerdo en que se refuerce el Despacho Aduanero porque se ha ocasionado simplificar los costos de compra en la compañía y el 24.0% están en discrepancia. Se concluyó que existe relación con los costos de importación.

Santos C. (2019), en su artículo *titulado Gestión Logística y la influencia para reducción de los costos en las operaciones de la empresa de transportes Ave Fénix SAC*. Tuvo como finalidad restablecer la logística para disminuir los costos implementando un esquema en las operaciones de procesos, realizando un análisis en las logísticas de carga. Fue un estudio cuantitativo. Los principales resultados fueron los altos costos, el mal manejo de los tiempos y el efecto que genera los mecanismos aplicados, se concluyó al implementar las herramientas necesarias se observa que hay una mejora en la reducción de los costos mediadores en la logística, mejorando la rentabilidad de las compañías y dando impulso a la economía peruana.

Álvarez J. (2020,) en su artículo *titulado Análisis de los despachos anticipados y diferidos en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao 2015-2018*. Tuvo como objetivo analizar los tiempos empleados durante la compra en la intendencia de la aduana marítima. Fue un estudio de tipo descriptivo deductivo, muestra empleando las informaciones de los tiempos en la logística de importación, el muestreo son las importaciones en los periodos 2015-2018 analizada por la

prueba Kolmogorov – Smirnov, los principales resultados fueron que los tiempos empleados en la importación. Se concluyó que cada una de estas tienen su singularidad por la que son diferentes.

Ocharan S. (2017), en su artículo titulado *Aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero Anticipado (SADA) para reducir los costos logísticos en las importaciones marítimas de las empresas comercializadoras de productos químicos, Callao 2017*. Tuvo como objetivo reducir los costos logísticos en la importación marítima, buscando como estos se ven relacionados. Fue un estudio de enfoque cuantitativo, el muestreo estuvo conformado por las importaciones diarias simultáneamente en 3 meses, especialmente embarques de contenedor de carga general y exclusivos. Los principales resultados es que el Sistema Aduanero Anticipado beneficia a las empresas al reducir los costos logísticos que tienen los importadores cuando nacionaliza sus mercancías, se concluyó aparte que se obtiene la reducción de los días, mejorando la rotación de los inventarios.

Chacón J. (2017), en su artículo titulado *La influencia del derecho y sus ramas en el mundo de los negocios de empresas latinoamericanas*. Tuvo como objetivo principal examinar los diferentes campos que existen en el comercio, como el impuesto mercantil internacional y aduanero, haciendo antecedentes al tratado, cabe señalar al derecho medioambiental, patente, empleo y del derecho del consumidor ya que cada una tiene sus propias reglas. Es un estudio con casos reales, donde se analizan las evidencias del efecto que causan internacionalmente, habiendo cada una tiene su método particular a nivel universal. Los principales resultados es que cada empresario debe informarse de los derechos que involucran a la internacionalización, importación y exportación que se considera el dominio y predominio de las capacidades en la acción productiva. Se concluye en tener en relevancia y obligación de optar el efecto de legalidad, además de las especialidades esenciales como el derecho aduanero y comerciales.

Sánchez E. (2017), en su artículo titulado *Modalidad aduanera de despacho anticipado régimen aduanero que reduce lapsos y costos en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, 2017*. Tuvo como objetivo principal minimizar el

tiempo y costo que se dan en la aduana marítima, empleando el despacho aduanero. Fue un estudio de tipo descriptivo, su muestra fue aleatorio simple dando como resultado 34, la población de 50 personas que cumplen en la disposición aduanera vigente, los instrumentos utilizados son las encuestas. Los principales resultados fueron que la variante de despacho anticipado disminuye en costo en los procesos de las importaciones de las mercancías.

Así mismo en los Antecedentes Internacionales:

Romero M. y Tamayo P. (2018), en su artículo titulado *Despacho Aduanero Simplificado en las Operaciones de los Pasajeros Internacionales*. Tuvo como objetivo general conocer la captación de los estudiantes de la licenciatura de comercio exterior que conocimiento tienen sobre el despacho aduanero simplificado y que beneficios da para los pasajeros internacionales. Fue un estudio descriptivo de tipo probabilística, se tomó como demostración a 49 estudiantes de la materia de Legislación Aduanera, la técnica o diseño fue un cuestionario para conocer la apreciación de los estudiantes. Se concluye que existe conocimiento sobre el despacho aduanero, a su vez se logra recalcar que si no se cumplen las regulaciones y restricciones no arancelarias y no es declarada se debe pagar una multa.

Brasó C. (2017), en su artículo titulado *China's Maritime Customs and Chinese-Spanish trade, 1900-1930*. Tuvo como objetivo principal explicar las características de la comunidad española en China y las razones de la debilidad del comercio chino y español. Fue un estudio cualitativo de tipo etnográfico, la población de estudio se basa en el examen de antecedentes de investigación analítica, muestra por medio de los informes anuales de la Aduana Marítima de China y muestreo basado en hechos históricos entre ambos países. Los principales resultados fueron que la Aduana Marítima de China fue uno de los contrafuertes del plan portuario del tratado, y sus archivos engloban información del comercio chino y español. Se concluyó que su beneficio era afianzar las posiciones de libre comercio que china había firmado con las potencias extranjeras, pese a la intervención de esta comunidad el comercio de ambos países se mantuvo débil, la comunidad española residió en China entre 1905 y

1930 era diferente y de temple emprendedor, España dirigió la fundación de empresas en enlace con la población, aun cuando escasas empresas se consagraron al comercio directo con España, a inicios del siglo xx, una flotilla de vapores con bandera española se especializó en el comercio costero de la región de Fujian, estas empresas se dedicaron en actividades económicas relacionadas con los mercados locales.

Núñez I. (2017), en su artículo titulado *Impacto de la nueva regulación aduanera en el desaduanar en la norma de compra de mercancías*. Tuvo como objetivo primordial analizar el efecto que existe de la nueva normativa en el desaduana miento en compra de existencias en el territorio Aduanero Nacional, para entender cómo se lleva a cabo y se realiza. Fue un estudio de tipo cuantitativo, la población de estudio se basa en diferentes variables de tipo documental, la muestra se basa en dar a conocer de esta normativa en cuanto a las etapas del comercio exterior. Los principales resultados se basan a través de un análisis bibliográfico de lo importante que es el Decreto trescientos noventa, el cual le da relevancia a la Nueva Regulación Aduanera de Colombia. Se concluyó los sucesos más relevantes que la normativa aduanera en base a los fundamentos de la OMA, las sugerencias de la comunidad andina, las de la organización para el desarrollo Económico, dialecto global, donde acoge desarrollo unificado internacionalmente, facilita las relaciones transfronterizas, sienta un mecanismo vital para la eficiencia y competitividad de los empresarios del país.

Márquez O. Cosío R. y Márquez L. (2020), en su artículo titulado *Competitividad de la tara peruana en el comercio internacional, periodo 2010-2018*. Tuvo como objetivo principal determinar la competitividad del producto peruano dentro del comercio internacional, se tuvo en cuenta las teorías de World Economic Forum 2018 entre otros en mención. Fue un estudio exploratorio por la información fragmentados habidos con muestras de recolección y selección de instituciones gubernamentales con método de análisis y frecuencia. Los principales resultados no son convenientes para la tara peruana ya que en el análisis se define que la tara peruana no es competidor por motivo que el precio internacional, además que no ejecuta armónicamente los doce pilares del enfoque de competitividad porque a estos se debe el transcurso de la distribución de exportación en base de

ventajas a sus cambios sujetas en ventajas competitivas que se tramita. Se concluye que el método de rendimiento destacado que se expone en bosques naturales en índole escaso acogedor es una de sus causas, cabe resaltar la ineficiencia que hay en global del plan de productividad de la cadena de valor, por lo que se debe mejorar en cada aspecto y crear un valor agregado que imponga y traspase las restricciones comerciales, organizacionales.

Villanueva A. Blanco M. y Guerra S. (2019), en su artículo *titulado Factores que proporcionan las importaciones de las compañías de alimentos procesados, mejorando su competitividad*. Tuvo como objetivo principal establecer factores que suministran, proporcionan o establecen las importaciones de esta mercancía, y para ello se dan a conocer todos los trámites y reportes que requieren para dicha actividad. Fue un estudio cuantitativo, correlacional y explicativo, de diseño no experimental, la población fueron 30 empresas grandes más relevantes del Norte México dedicadas a la importación de alimentos procesados para el uso humano ubicada en Nuevo León, México, la muestra fue tomadas las principales y relevantes empresas, los instrumentos empleados fueron las encuestas conformadas con cincuenta y cinco preguntas usando el método de regresión lineal múltiple, las limitaciones de las encuestas es que fueron en tiempos controlados. Los principales resultados muestran que el valor monetario global, la condición requerida, la accesibilidad extranjera del producto, entre otros. Se concluye que se deben usar estrategias para mostrar competitividad en el mercado internacionales incluyendo factores como dosis de las compras internacionales, importación de compras por volumen, investigación en relación de los resultados con otras investigaciones.

Landa H. (2019), en su artículo *titulado Flujo internacional de conocimientos y productividad: un estudio de la industria manufacturera en México*. Tuvo como objetivo principal investigar la similitud de repercusión de las superficies tecnológicas, vinculados con el despacho y la transposición Extranjera Directa, además de rendimiento. Fue un estudio empírico recoge información de catorce agregaciones industriales del medio manufacturero, se toma el modelo panel autorregresivos mediante método de medias agrupadas. Los principales resultados empíricos exponen la apariencia de impacto de bifurcación tecnológica

mezclados sobre el rendimiento de la productividad, aprueba un resultado positivo de las superficies tecnológicas vinculadas con la actividad exportadora, por consiguiente, las apreciaciones exponen un resultado desfavorable a las superficies por compra, por lo que la productividad del medio fue negativa, la persuasión empírica se deja convalidar la bifurcación técnica de tipo pecuniarios, más que de modo tecnológico. Se concluye que el trabajo de investigación cuantificó la participación del capital tecnológico foráneo, por medio del comercio internacional, desempeño del sector manufacturero a través del fenómeno de las superficies tecnológicas, exponen que las exportaciones atribuyen, posicionados en el proceso de expansión de conocimientos.

Lambarry F. Silva J. y Trujillo M. (2019), en su artículo titulado *Estructura de la red de la OMC: desafíos y oportunidades para México*. Tuvo como objetivo principal descomponer principalmente el núcleo de la cadena económica del país, son periódicos en programación con un centro y un bloque de países en la periferia. Fue un estudio de investigación que involucra contar métricas de centralidad fundamentada en teorías de redes, de tipo cuantitativo y transversal se realizó a través del método llamado Lambarry. Los principales resultados de este estudio proveniente de las métricas de la cadena económica de importaciones y exportaciones son de realidad de estructuras jerárquicas laminadas en conjunción con los planteamientos. Se concluye que el país debe impulsar la competitividad internacional y desarrollo económico, para que plantee sus lazos comerciales con Centroamérica y Sudamérica, y proponer estrategias de fijación comercial internacional.

Zamora A. y Gonzales J. (2019), en su artículo titulado *Factores claves de la cadena logística del comercio exterior de un puerto mexicano: análisis a través de redes neuronales artificiales*. Tuvo como objetivo determinar los componentes claves de la cadena de distribución del intercambio internacional del puerto Lázaro Cárdenas, en donde se calcularon los valores para cada factor, proponiendo mejoras. Fue un estudio de red neuronal artificial, se tomó como muestra a 68 empresas especializadas en el área, se utilizaron entrevistas y cuestionarios. Los resultados muestran exigencia de cinco variables muy imponentes, sin embargo, destaca la aduana, aquello da una referencia que se

debe mejorar los procesos aduanales en el puerto. Se concluyó que la aduana mexicana debe de mejorar los servicios logísticos que brindan en el puerto, brindar más apoyo del gobierno con el fin de motivar el comercio exterior en México.

González R. Herrera P. y Salazar E. (2019), en su artículo titulado *Zonas francas de la región Caribe colombiana, ventaja competitiva y costos logísticos*. Tuvo como objetivo hacer un análisis de los costes de transporte como utilidad en las zonas francas. Fue un estudio cualitativo interpretativo, la población de estudio, los administradores de zonas francas, las entrevistas empleadas. Los principales resultados fueron que los costes de transporte tienen un vínculo con la dirección del registro. Se concluyó sobresale la localización de los centros industriales, sin embargo, debe de mejorar la infraestructura vial que conectará con otros puertos en la región del Caribe.

Gil O. (2017), en su artículo titulado *Logística: clave para la competitividad global de las pequeñas y medianas empresas del estado de Jalisco en México*. Tuvo como objetivo principal describir cómo funciona el sistema logístico de las exportaciones, por tener mayor cantidad de empresas. Fue un estudio descriptivo basado en muestreos de las investigaciones documentales, con muestras de evidencias. Los principales resultados determinan las situaciones generales de la logística en el País. Se concluyó que el autotransporte es el medio más relevante para trasladar las mercancías, las empresas medianas y pequeñas carecen de informaciones en la toma de decisiones y a esto se debe elevados porcentajes en el incremento de costos logísticos, no existe planeamiento en sus procesos de exportación, fallas al determinar el costo real de exportación.

López C. Moreno D. y Vidal J. (2018), en su artículo titulado *Los servicios de transporte y las agencias de carga en el comercio internacional de Bogotá*. Tuvo como objetivo principal la importancia del incremento de los beneficios de traslado en el mercado mundial de la capital de Colombia, a su vez conocer las influencias que tienen, así mismo resaltar la importancia del transporte internacional. Fue un estudio cuantitativo, la población de estudio fueron las agencias de carga, la muestra es de 136 agencias, se empleó el muestreo probabilístico, los

instrumentos fueron las encuestas. Se concluye, que existen alternativas de mejora para la internacionalización de mercancías dándole buen uso y aprovechar la agencia de carga, es decir que el beneficio sería tanto para las academias y para el sector productivo.

Martínez J. De la Hoz J. García G. y Molina I. (2017), en su artículo titulado *Gestión logística en Pymes del sector de operadores de carga del Departamento del Atlántico*. Tuvo como objetivo analizar la administración de transporte en medianas y pequeñas empresas (PYME) de los sectores de operadores. Fue un estudio de tipo cuantitativo, su población de estudio fue de directivos y coordinadores de los sectores empresariales, usando cuestionario simple con escala ordinal tipo Likert. Los principales resultados fueron la certificación a los proveedores y la verificación de los requerimientos de las empresas. Se concluyó que tienen un nivel de eficiencia al desempeño logístico.

Zamora A. (2017), en su artículo titulado *La eficiencia de las aduanas de la región APEC: Un análisis a través del modelo de Malmquist*. Tuvo como objetivo principal determinar el rango de eficiencia o ineficiencia de dieciocho países de Asia Pacífico y en medio las aduanas de México, a su vez identificar la variación tecnológica. Fue un estudio de investigación de antecedentes y el índice de Malmquist. Los principales resultados exponen datos de competencia de las aduanas de Perú, Nueva Zelanda, China y Filipinas, dando a conocer la variación técnica que son esenciales para la perfección del rendimiento en las aduanas ya que son factores sumamente importantes que impactan con el desempeño de las mismas, Se concluye que las aduanas marítimas son muy vitales en una economía de un país al comercio internacional, por ende se deben modernizar en cuanto a infraestructura y tecnología, en el comercio de los países las Aduanas cumplen el rol de vigilar, proteger y controlar de incidentes mediante el comercio de mercancías de sospecha ilegal.

Pineda G. (2019), en su artículo titulado *Análisis del Proceso Logístico y Aduanero de Colombia Vs los de Perú*. Tuvo como objetivo principal conocer, analizar y especificar el proceso logístico y aduanero de ambos países. Fue un estudio de tipo descriptivo cuantitativo, la muestra es la recolección de los

antecedentes de ambos países. Los principales resultados es que cada país tiene sus propias políticas públicas implementadas por cada gobierno, se concluye que esto influye principalmente al sector privado que la ejecuta y el desempeño de la logística de cada país que depende de su gobierno.

Cajape C. (2017), en su artículo titulado *Actualización de procesos para el trámite de declaraciones aduaneras anticipadas en el Distrito Guayaquil Marítimo*. Tuvo como objetivo el análisis de la reducción de costos y de los días de despacho de importación, recopilando información de los procesos de despacho anticipado y los problemas que se logre presentar durante los trámites. Fue un estudio de enfoque cuantitativo, método inductivo; muestreo se usan encuestas relacionadas con el caso, sustentada en fuentes estadísticas, así como la legislación vigente, manuales específicos publicados por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Los resultados principales es que la Legislación vigente, Código Orgánico de la Producción, negocio y trasposición y su norma vigente no conjugan en su totalidad con el sistema de aduana ecuatoriano, se concluye que se debe promulgar las resoluciones planteadas para reducir los costos.

Las Teorías que muestran como base para contextualizar cada variable independiente Despacho Aduanero anticipado es la teoría de las restricciones expuesta por el Dr. Goldratt Eliyahu en 1980 da a entender que el conjunto de empresas y compañías es creado para alcanzar un propósito, somos responsables de saber que los avances adquiridos se han encontrado establecidos y fijados debido a las limitaciones que obran encima de las compañías. Puesto que no surgiera efecto de una limitación, los avances alcanzados hubieran valido como ilimitados. Cabe resaltar que en medio de las limitaciones más estimadas se ubica la limitación de política que podría ser sensible puesto a que la compañía ha preferido métodos o praxis, ejecutando técnicas, incentivos o maneras de intervención que conllevan a efectos opuestos a los esperados. Esta teoría es importante y destacable en nuestro proyecto de investigación debido a que la puesta en práctica del acopio anticipado se conduce con el objetivo de atenuar y aligerar las intervenciones de compra de modo que sean sugerentes para los usuarios y la usen a cada instante en la medida que se transforme en un método de despacho de uso concurrido como el acopio

excepcional, sin embargo las limitaciones o términos para que un comprador se pueda favorecer a este modelo de acopio es dificultoso de tal manera que se puede examinar como perjudicial a la finalidad que comprende la autoridad aduanera, en este aspecto logramos percibir la existencia de la limitación o contención de política apreciado por el doctor Goldratt ya que hoy en día las previsiones o posibilidades contempladas para el despacho anticipado no han sido llevadas a cabo o realizadas.

Así mismo en la variable dependiente: Costos logísticos tenemos la Teoría de Costo de oportunidad nació la teoría de Gottfried Haberler, refiriéndose a los costos de producción, dicha teoría es principal en el sistema marítimo ya que los diversos procesos y equipos del transporte marítimo conlleva a disminuir el costo de servicio. Aplicando esta teoría en un país que tiene menor costo de producción de un bien y siendo otro país en mayores costos en la misma producción, podrá importar el producto del primer país, en donde las existencias de medios de transporte como el marítimo serán necesarios, así cada país podrá beneficiarse de las ventajas comparativas.

Enfoques conceptuales para definir la variable despacho aduanero anticipado: según Aspilcueta y Bazán (2017) nos define es una modalidad de despacho donde se destina la mercancía dentro del plazo de 15 días calendario, para ello se permite según el procedimiento aduanero y así tener la mercancía a disposición a partir del puerto de entrada que desee el usuario, con el fin de tener el levante en poco tiempo (tiempo de despacho aduanero). No obstante, es importante y relevante la declaración de mercancías, determinadas por la autoridad aduanera porque con ellos se agiliza el proceso.

Según Aroni (2018) define es anticipado siempre que esté adelantado atrás de la elaboración de la llegada del medio de traslado al punto de llegada, esta modalidad permite al importador declarar su mercancía antes del arribo de medio de traslado a nuestro país, para ser despachado en un terminal portuario y no a hacer el ingreso al depósito temporal y obtener el retrainamiento eficiente con menos tiempo, cumpliendo con las formalidades y exigencias de aduanas simplificando trámites.

Según Huamán S. (2019) nos dice que están basados en pilares fundamentales que se relacionan con los procedimientos aduaneros. Actualmente, el tiempo de autonomía de existencias de los compradores habituales es de ciento treinta y dos horas; con el despacho aduanero anticipado este disminuye a quince horas, por lo que, los comerciantes poseerán una reducción de más de cien horas. Por lo tanto, el despacho aduanero anticipado es una modalidad donde se destina la mercancía dentro del plazo de 15 días calendario y así tener la mercancía a disposición desde el punto de llegada que desee el importador, con el fin tener el levante en menos tiempo y de simplificar los trámites aduaneros.

Según Zagal P. (2017) que un despacho aduanero es anticipado siempre que este inicie por anticipado a que se elabore la llegada al país de destino, este es una categoría de la norma de compra para el consumo, esta modalidad proporciona exponer su mercancía antes del arribo del transbordo a nuestro país, alcanzando ser atendido en un terminal portuario sin obligación de entrar a un acopio temporal y obtener el apartamiento eficiente con menos tiempo, cumpliendo con las formalidades y exigencias de aduanas simplificando trámites.

Para definir la variable Costos Logísticos: Eslava (2018) menciona que los costos logísticos son aquellos en los que se ejecuta los flujos del material e informaciones agrupándolos en el costo y actividad de las empresas. Para Mora (2017) Indica que son todos los costos que se involucran cuando se traslada y deposita tanto los productos como material desde el proveedor hasta el cliente, en donde implica tener un manejo del comportamiento y rendimiento de un producto. Según Pierre (2017) dice que los costos logísticos desempeñan un papel importante debido a que al nombrar puede parecer algo sencillo que involucra solo el movimiento son productos o materia prima terminados a través de actividades de transporte, en donde lleva una relación con los costos de transporte, costos operacionales, la conformación de los costos logísticos portuarios y costes eludidos dirigidos por mal manejo de parte sector público.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación:

La investigación es de tipo aplicada en donde estudia a través de los distintos medios científicos por medios metodológicos en base a tecnologías y protocolos, por los cuales puede cubrir una necesidad específica y reconocida Concytec (2018).

De diseño no experimental transversal correlacional dicha investigación no varía en forma intencional la variable independiente, se observará los hechos en su forma natural para así analizarlos (Hernández y Mendoza 2018).

El enfoque es cuantitativo en donde se emplea la recolección y el análisis para responder interrogantes y probar hipótesis establecidas (Hernández y Mendoza 2018).

3.2 Variables y operacionalización:

Esta investigación se desarrolló desde un enfoque cuantitativo, en donde se detalla cada variable con sus respectivas dimensiones e indicadores a medir.

La variable dependiente Costo logísticos, tiene como dimensión a Costos de transporte con indicadores a Agenciamiento marítimo y Gate-in, la dimensión Costos operacionales sus indicadores son Costo Box fee y Costo Doc fee, la siguiente dimensión Estructura de costos logísticos portuarios siendo sus indicadores Depósito temporales marítimos y Costo de derecho de embarque y por último tenemos a la dimensión Costos evitables de ineficiencia de los sectores públicos siendo sus indicadores Costos de movilización para reconocimiento físico y Costos de inspección de precintos.

Variable independiente Despacho aduanero anticipado, presenta a las dimensiones las cuales fueron: Procedimientos aduaneros siendo sus indicadores Cantidad de documentos en régimen de importación anticipada e Ingreso a los canales de control, la dimensión Tiempo de liberación tiene como indicadores a Costo por uso de aceptación de garantía previa y Montos devueltos por acogimiento al Drawback, la siguiente dimensión Zona primaria sus indicadores, son Ingreso por servicio al usuario final de punto de llegada terminal portuario e Ingreso de punto de llegada a depósitos temporales, la dimensión Simplificación de trámites, sus indicadores son Ingreso de ahorro equivalente anual en gasto de notificación en formato físico y Gasto de la partida correos y servicios de mensajería emitidos.

3.3. Población, muestra y muestreo

Se considera la población a 65 agencias de aduana ubicadas en el Callao. Hernández y Mendoza (2018) indica que una población es el finito de todos los componentes que concuerdan con las mismas características.

Asimismo, Pérez (2017) nos dice que la muestra es el recuento que reunirá la indagación de la población, pero de una parte pequeña de esta. Por lo cual se empleó la muestra no probabilística, Hernández y Mendoza (2018) menciona que es un subconjunto de la población en donde la selección de los elementos no dependerá de la probabilidad; sino de las características de la investigación.

Para la muestra se asignó a 6 agencias de la provincia constitucional del Callao en las que tienen una mayor influencia en el comercio internacional, empleando el muestreo por conveniencia, Otzen y Manterola (2017) menciona que es una técnica consistente en donde se selecciona aquellos casos accesibles que acepten ser incluidos, fundamentada así en la accesibilidad para el autor.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica de investigación que se emplea es de análisis de contenido. Andreú (2017) indica que el análisis de contenido se fundamenta en la interpretación

como instrumento de recogida de información, debiendo ser objetiva, replicable y válida.

La investigación empleó el instrumento de recolección de datos con la ficha de investigación, de fuentes confiables, secundarias como Callao Online, Sunat, etc. En donde la validez es de correlación de Pearson. Según Hernández y Mendoza (2018) dice que el instrumento de medición ayuda para la validación de las informaciones de cada variable en la investigación.

3.5. Procedimientos

Se recolectó información de fuentes confiables, secundarias, las cuales fueron analizadas en gráficos, para después seleccionar informaciones importantes para la investigación. Por último, se procedió a obtener la correlación que existe entre las variables.

3.6 Método de análisis de datos

En esta investigación el análisis que se empleó es método de correlación de Pearson, el cual, se llevó a través de la herramienta de Excel de cada variable, como también con sus indicadores respectivos, representándose así en tablas, para así llevar a cabo la investigación. Los datos usados en la investigación son datos recopilados de distintas fuentes secundarias

3.7. Aspectos éticos

El trabajo de investigación actual plantea los inicios éticos vigentes, respetando la propiedad intelectual, es por ello por lo que se ha cumplido con las reglas del manual APA para realizar tanto las referencias como las citas.

IV Resultados

Para adquirir nuestros resultados de la siguiente investigación, se detallaron los indicadores de cada dimensión con el fin de medirlos, los siguientes resultados determinaron los costos logísticos y el despacho aduanero anticipado marítimo en el puerto del Callao, 2017 – 2020, donde aportaron para los resultados que se presentan a continuación.

Agenciamiento marítimo

Esta tabla representa los costos de los vistos buenos durante los periodos 2017-2020, correspondiente que requiere esta investigación.

Tabla 1

Agenciamiento marítimo

AÑO	MILES US\$
2017	1535
2018	1638
2019	1745
2020	1910

En la tabla 1 se observa que el agenciamiento marítimo se ha ido incrementando en los años 2017 al 2020, con diferencias entre los años 2017 al 2019 con unos valores de 150, 60, 165 dólares; esto generó un aumento general de 375 dólares.

Gate in

La tabla indica las cantidades del Gate in que corresponde al costo de funcionamiento para la re-entrega del contenedor vacío, en los periodos de 2017-2020, indicador que se requiere en la investigación.

Tabla 2

Gate In

AÑO	MILES (US\$)
2017	1765
2018	1817
2019	1876

2020

1908

En la tabla 2, se observa que de los datos extraídos del gate in en los periodos de 2017-2020, se incrementaron de 1765 dólares en el año 2017 llegando a incrementar 143 dólares en el año 2020.

Costo Box fee

Esta tabla indica, los costos operacionales del servicio de agente de aduana, en el periodo de 2017-2020, en donde es importante para la investigación.

Tabla 3

Costos Box fee

AÑO	MILES US\$
2017	1545
2018	1650
2019	1685
2020	1723

En la tabla 3, se observa que el estudio de los datos extraídos de los costos Box fee en los periodos de 2017-2020, se incrementaron de 1545 dólares en el año 2017 llegando a incrementar 178 dólares en el año 2020.

Costos Doc fee

Esta tabla muestra los valores correspondientes a los costos Doc fee en el puerto del Callao, en los periodos de 2017-2020.

Tabla 4

Costos Doc fee

AÑO	MILES US\$
2017	1562
2018	1580
2019	1618
2020	1797

En la tabla 4, el análisis de los datos obtenidos de los costos Doc fee en los periodos de 2017-2020, se incrementaron de 1562 dólares en el año 2017 llegando a incrementar 235 dólares en el año 2020.

Depósitos temporales marítimos

La tabla refleja el costo de los depósitos temporales en los periodos del 2017-2020 que requiere la investigación.

Tabla 5

Depósitos temporales marítimos

AÑO	MILES US\$
2017	1689
2018	1796
2019	1815
2020	1902

En la tabla 5, el análisis de los datos obtenidos de los costos Depósitos temporales marítimos en los periodos de 2017-2020, se incrementaron de 1689 dólares en el año 2017 llegando a incrementar 213 dólares en el año 2020.

Costo de derecho de desembarque

Esta tabla muestra los valores correspondientes a los costos de derecho de desembarque en el puerto del Callao, en los periodos de 2017-2020.

Tabla 6

Costo de derecho de desembarque

AÑO	MILES US\$
2017	2098
2018	2155
2019	2278
2020	2310

En la tabla 6, el análisis de los datos obtenidos de los Depósitos de derecho de desembarque en los periodos de 2017-2020, se incrementaron de 2098 dólares en el año 2017 llegándose a incrementar 212 dólares en el año 2020.

Costo de movilización para reconocimiento físico

Esta tabla indica los valores correspondientes a los costos Costo de movilización para reconocimiento físico en el puerto del Callao, en los periodos de 2017-2020

Tabla 7

Costo de movilización para reconocimiento físico

AÑO	MILES US\$
2017	371
2018	380
2019	397
2020	460

En la tabla 7, el análisis de los datos obtenidos de los costos de movilización para reconocimiento físico en los periodos de 2017-2020, se incrementaron de 371 dólares en el año 2017 llegando a incrementar 89 dólares en el año 2020

Costos de inspección de precintos

Esta tabla indica los valores correspondientes a los costos Costo de inspección de precintos en el puerto del Callao, en los periodos de 2017-2020.

Tabla 8

Costos de inspección de precintos

AÑO	MILES US\$
2017	85
2018	93
2019	100
2020	110

En la tabla 8, el análisis de los datos obtenidos de los costos de inspección de precintos en los periodos de 2017-2020, se incrementaron de 25 dólares en el año 2017 llegando a incrementar 89 dólares en el año 2020.

Cantidad de documentos (DAM)

Esta tabla indica los valores correspondientes a la Cantidad de documentos (DAM) en el puerto del Callao, en los periodos de 2017-2020.

Tabla 9

Cantidad de documentos (DAM)

AÑO	MILES DE US\$
2017	303841
2018	494148
2019	532608
2020	540515

En la tabla 10, el análisis de los datos obtenidos de la cantidad de documentos DAM en los periodos de 2017-2020, se incrementaron de 303841 miles de dólares en el año 2017 llegándose a incrementar 236674 miles de dólares en el año 2020.

Canales de control

Esta tabla indica los valores correspondientes a los Canales de control, periodos de 2017-2020.

Tabla 10

Canales de control

AÑO	MILES DE US\$
2017	62038
2018	70488
2019	79421
2020	82473

En la tabla 10, el análisis de los datos obtenidos de los Canales de control en los periodos de 2017-2020, se incrementaron de 62038 miles de dólares en el año 2017 llegándose a incrementar 20435 miles de dólares en el año 2020.

Costo por uso de aceptación de garantía previa

Esta tabla se observa los valores correspondientes a los costos por uso de aceptación de garantía previa, en los periodos de 2017-2020.

Tabla 11

Costo por uso de aceptación de garantía previa

AÑO	MILES DE US\$
2017	486092
2018	682168
2019	701079
2020	802563

En la tabla 11 y figura 11, el análisis de los datos obtenidos de Costo por uso de aceptación de garantía previa en los periodos de 2017-2020, se incrementaron de 486092 miles de dólares en el año 2017 llegándose a incrementar 316471 miles de dólares en el año 2020.

Montos devueltos por acogimiento drawback despacho anticipado

Esta tabla se observa los valores correspondientes a los Montos devueltos por acogimiento drawback despacho anticipado, en los periodos de 2017-2020.

Tabla 12

Montos devueltos por acogimiento drawback despacho anticipado

AÑO	MILES DE US\$
2017	43459
2018	52577
2019	69820
2020	64071

En la tabla 12, el análisis de los datos obtenidos de Montos devueltos por acogimiento drawback despacho anticipado en los periodos de 2017-2020, se incrementaron de 250485 miles de dólares en el año 2017 llegando a incrementar 59796 miles de dólares en el año 2020

Ingreso por servicio al usuario final despacho anticipado punto de llegada terminal portuario

En esta tabla se puede observar los valores que corresponde al Ingreso por servicio al usuario final despacho anticipado punto de llegada terminal portuario, durante los períodos de 2017-2020.

Tabla 13

Ingreso por servicio al usuario final despacho anticipado punto de llegada terminal portuario

AÑO	MILES DE US\$
2017	43459
2018	52577
2019	69820
2020	64071

En la tabla 13, el análisis de los datos obtenidos de Ingreso por servicio al usuario final despacho anticipado punto de llegada terminal portuario en los periodos de 2017-2020, se incrementaron de 43459 miles de dólares en el año 2017 llegando a incrementar 23612 miles de dólares en el año 2020.

Cantidad de ingreso punto de llegada a depósitos temporales

En esta tabla se puede observar los valores que corresponden Cantidad de ingreso punto de llegada a depósitos temporales, durante los períodos de 2017-2020.

Tabla 14

Cantidad de ingreso punto de llegada a depósitos temporales

AÑO	MILES DE DÓLARES US\$
2017	25890
2018	27750
2019	29320
2020	30560

En la tabla 14, el análisis de los datos obtenidos de la cantidad de ingreso punto de llegada a depósitos temporales en los periodos de 2017-2020, se

incrementaron de 25890 miles de dólares en el año 2017 llegando a incrementar 4670 miles de dólares en el año 2020.

Ingreso de ahorro equivalente en gastos de notificación en formato físico

En esta tabla se puede observar los valores que corresponde al Ingreso de ahorro equivalente en gastos de notificación en formato físico, durante los períodos de 2017-2020.

Tabla 15

Ingreso de ahorro equivalente en gastos de notificación en formato físico

AÑO	MILES DE US\$
2017	41839
2018	58010
2019	65287
2020	74670

En la tabla 15, el análisis de los datos obtenidos del Ingreso de ahorro equivalente en gastos de notificación en formato físico en los periodos de 2017-2020, se incrementaron de 41839, miles de dólares en el año 2017 llegándose a incrementar 4670 miles de dólares en el año 2020

Gastos de la partida correos y servicios de mensajería (MEF)

En esta tabla se puede observar los valores que corresponde a los gastos de la partida correos y servicios de mensajería (MEF), durante los períodos de 2017-2020.

Tabla 16

Gastos de la partida correos y servicios de mensajería (MEF)

AÑO	MILES (US\$)
2017	59270
2018	61374
2019	75820
2020	76830

En la tabla 16 y figura 16, el análisis de los datos obtenidos de los gastos de la partida correos y servicios de mensajería (MEF en los periodos de 2017-2020, se incrementaron de 59270, miles de dólares en el año 2017 llegando a incrementar 17560 miles de dólares en el año 2020.

Contrastación de hipótesis

Para realizar la contrastación de hipótesis de la investigación, se analizó las variables, en un Excel, en donde pudimos obtener los resultados de la correlación óptima, que ayudará a determinar son positivas o negativas.

Hipótesis General

H0 Los costos logísticos y el despacho aduanero anticipado marítimo en el puerto del Callao, 2017 – 2020 no es positivo.

H1 Los costos logísticos y el despacho aduanero anticipado marítimo en el puerto del Callao, 2017 – 2020 es positivo.

Tabla 17

Correlación entre Costos logísticos y Despacho aduanero anticipado

Año	Costos logísticos	Despacho aduanero anticipado	Correlación
2017	10650	1272914	0.917753431
2018	11156	1754102	
2019	11514	1880911	
2020	12120	1981963	

En la tabla 17 observamos que el coeficiente de correlación es de 0.9177, reflejando que existe relación positiva de los Costos logísticos y el Despacho aduanero anticipado, lo que esto significa que el 91% de los datos que se comparan tiene correlación. Por consiguiente, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

Primera hipótesis específica

H0 Los costos de transporte y los procedimientos aduaneros en el puerto del Callao, 2017-2020 no son positivos.

H1 Los costos de transporte y los procedimientos aduaneros en el puerto del Callao, 2017-2020 son positivos.

Tabla 18

Correlación entre Costos de transporte y Procedimiento aduaneros

Años	Costos de transporte	Procedimientos aduaneros	Correlación
2017	3300	365879	0.89372974
2018	3502	564636	
2019	3621	612029	
2020	3818	622988	

En la tabla 18 se observa que el coeficiente de correlación es de 0.893, reflejando que existe relación positiva de los Costos de transporte y procedimiento aduanero, lo que esto significa que el 89% de los datos que se comparan tiene correlación. Por consiguiente, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

Segunda hipótesis específica

H0 Los costos operacionales y el tiempo de liberación en el puerto del Callao, 2017-2020 no son positivos.

H1 Los costos operacionales y el tiempo de liberación en el puerto del Callao, 2017-2020 son positivos.

Tabla 19*Costos operacionales y Tiempo de liberación*

Años	Costos operacionales	Tiempo de liberación	Correlación
2017	3107	736577	0.892226115
2018	3230	989755	
2019	3303	1028635	
2020	3520	1112844	

En la tabla 19 se observa que el coeficiente de correlación es de 0.892, reflejando que existe relación positiva de los Costos operacionales y Tiempo de liberación, lo que esto significa que el 89% de los datos que se comparan tiene correlación. Por consiguiente, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

Tercera hipótesis específica

H0 Los costos logísticos portuarios y la zona primaria en puerto del Callao, 2017-2020 no son positivos.

H1 Los costos logísticos portuarios y la zona primaria en puerto del Callao, 2017-2020 son positivos.

Tabla 20*Costos logísticos portuarios y Zona primaria*

Año	Costos logísticos portuarios	Zona primaria	Correlación
2017	3787	69349	0.918443411
2018	3951	80327	
2019	4093	99140	
2020	4212	94631	

En la tabla 20 se observa que el coeficiente de correlación es de 0.918, reflejando que existe relación positiva de Costos logísticos portuarios y Zona primaria, lo que

esto significa que el 91% de los datos que se comparan tiene correlación. Por consiguiente, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

Cuarta hipótesis específica

H0 Los costos evitables y la simplificación de trámites en el puerto del Callao 2017-2020 no son positivos.

H1 Los costos evitables y la simplificación de trámites en el puerto del Callao 2017-2020 son positivos.

Tabla 21

Costos evitables y Simplificación de trámites

Año	Costos evitables	Simplificación de trámites	Correlación
2017	456	101109	0.890749698
2018	473	119384	
2019	497	141107	
2020	570	151500	

En la tabla 21 se observa que el coeficiente de correlación es de 0.8907 reflejando que existe relación positiva entre los Costos evitables y Simplificación de trámites, lo que esto significa que el 89% de los datos que se comparan tiene correlación. Por consiguiente, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

V. DISCUSIÓN

De acorde a la referencia de la hipótesis general implantada en esta indagación en determinar de qué manera se relacionan los costes logísticos y el despacho aduanero anticipado marítimo en el puerto del Callao, 2017 – 2020, por lo que se empleó la metodología de correlación de variables, hallando resultados que determinan que los costes logísticos y el despacho aduanero anticipado, tienen relación positiva y propicia dentro del Puerto del Callao Marítimo en el periodo mencionado, por lo tanto, estos datos son diferidos con la investigación de Yupanqui (2020) titulada: Gestión de despacho aduanero y su relación con los costos de importación, por lo que obtuvo de resultado estadístico una relación positiva con una correlación eficiente de 0.860; es decir una correlación de 86 % entre los costos de importación y la gestión del despacho aduanero, donde se concluye que para la fluidez de usuarios se debe implementar mecanismos que hagan eficientes la relación de ambas variables. Álvarez, J. (2020) en su artículo titulado Análisis de los despachos anticipados y diferidos en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao 2015-2018, como resultados nos muestran que tramos de la cadena logística empleados en los desarrollo de compra bajo la variante despacho anticipado versus despacho diferido existen tiempos de eficiencia, la relación analizada a través de la prueba de Kolmogorov – Smimov determina su normalidad y predictibilidad de comportamiento, por lo que se concluye relación de los costos logísticos que intervienen en la cadena y así mismo el despacho anticipado, así mismo Marres E. (2017) en su artículo titulado: Modalidad aduanera de despacho anticipado régimen aduanero que reduce lapsos y costes en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, 2017. Nos deja claro que empleando este sistema anticipado se reduce el tiempo y se ahorra costes, por lo que la conexión de los costes logísticos y el despacho aduanero anticipado disminuye en costo en los procesos de las importaciones de las mercancías.

Según a nuestras hipótesis específica 1, que hacemos referencia en esta indagación a determinar si existe relación entre los costos de transporte y los procedimientos aduaneros en el puerto del Callao, 2017-2020, en consecuencia,

se obtiene que los costos de transporte y los procedimientos aduaneros existe relación positiva, por lo que se deduce que los costes de transporte tuvieron un aumento este año a comparación de los años anteriores, es positivo por lo que quiere decir que hubo flujo en movimiento aduanero, se compara con los mencionados autores, Romero M. y Tamayo P. (2018), en su artículo titulado: Despacho Aduanero Simplificado en las Operaciones de los Pasajeros Internacionales, los resultados adquiridos nos muestran que la evocación referido a los costos de transporte y los procedimientos aduaneros esquematizados en las operaciones de los pasajeros internacionales demuestra que los datos permanecen entre la aprobación $X= 2.02$, a lo que quiere decir, que los costos de transporte no deben exceder a lo que los pasajeros llevan usualmente, no deben limitar el uso de lo necesario y se eleven los costos, para ello debe haber flexibilidad aduanera. Y Zamora A. y Gonzales J. (2019), en su artículo titulado Factores claves de la cadena logística del comercio exterior de un puerto mexicano, los resultados encontrados dan importancia al grado de satisfacción que se pronostican, ya que las variables como los costes de transporte, almacenaje, administración aduanera, a su vez los costes y el tiempo, todo ellos en conjunto se concluye que la correlación de Pearson es de 89.9%, cabe mencionar que los reguladores al comercio tanto las aduanas y los procedimientos aduaneros tienen correlación de 100%, se concluye bajo la investigación que lo pronosticado para las variables son positivos, dando importancia que los costes de transporte conecta con los documentos que se presentan en la DAM siendo dependiente, a su vez Lambarry F. Silva J. y Trujillo M. (2019), en su artículo titulado: Estructura de la red de la OMC: desafíos y oportunidades, nos refiere que los principales resultados está en base a la cadena económica de importaciones y exportaciones , dependiendo a los lazos comerciales y acuerdos se obtendrá costes justos tanto para el importador o exportador mejorando así la cadena logística y aduanas.

Conforme a nuestra hipótesis específica 2, que redactamos en esta indagación referente a determinar de qué manera se relacionan los costos operacionales y el tiempo de liberación en el puerto del Callao, 2017-2020, los resultados mostrados aprueba que existe relación positiva de los costes operacionales y tiempo de

liberación, por lo que debido a su clasificación de dependencia logística y su relación entre tiempo para liberar mercancías va a depender los costes, en base a los siguientes autores; Santos C. (2019), en su artículo titulado: Gestión Logística y la influencia para reducción de los costos en las operaciones, los resultados alcanzados tuvieron una influencia positiva tratado de los costos operacionales , reduciendo montos del cien por ciento al setenta por ciento por lo que se deduce que por medio del desarrollo de un diagrama de operaciones de proceso se hará eficiente la reducción de los costes aun teniendo sentido y relación, se concluye que la administración de logística y carga tiene relación positiva sobre los costos operacionales y el tiempo que una mercancía cae en depósitos aduaneros, debido que va a depender de ello si los costes suben y la mercancía este más horas o días al contrario del levante de las mercancías. Y Ocharan S. (2017), en su artículo titulado: Aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero Anticipado (SADA) para reducir los costos logísticos en las importaciones marítimas de las empresas comercializadoras. Donde obtuvo como resultado la relación de los costos operacionales con el tiempo que una mercancía va a ser liberada va a depender de la variante de compra que sea por medio de container, además logra determinar que los costes de almacenaje y sobreestadía de los contenedores a lo que lo denominamos costos operacionales, se terminan eliminado los beneficios para las empresas, ya que los costos finales de lo importado sean inferiores admitiendo un alto costo de ventas, además se muestra que el uso del SADA es favorable para las organizaciones porque reduce los costos logísticos que captan las organizaciones en el instante de nacionalizar sus importaciones.

Según a nuestra hipótesis específica 3, que redactamos en esta indagación referente a determinar de qué manera se relacionan los costos logísticos portuarios y la zona primaria en puerto del Callao, 2017-2020, los resultados que se muestra señalando que existe relación positiva de costos logísticos portuarios y zona primaria, por lo que equivale el noventa y uno por ciento de los datos recolectados se comparan y tienen correlación, se entiende que los costos logísticos portuarios es en base al instante en que el transporte marítimo arriba al puerto y las mercancías cuando cumplen con los requisitos establecidos por la

normativa son derivadas a zonas primarias, por lo que estos datos son contrastados subsecuente por los autores, Chacón J. (2017), en su artículo titulado: La influencia del derecho y sus ramas en el mundo de los negocios de empresas latinoamericanas, sus resultados muestran que por defecto la aduana marítima tanto como los importadores deben estar conectados, conocer sus derechos, porque siendo eficientes y teniendo claro los derechos aduaneros por ser un importador o exportador eficiente se obtiene beneficios aduaneros, como las zonas primarias, por tener a tiempo los documentos requeridos por la Administración Aduanera, así mismo considera que el dominio y predominio de las capacidades en la acción productiva son el resultado de factores del comercio dinamizados, se concluye que la relevancia y obligación de optar el efecto de legalidad y especialización en derecho aduanero y comerciales son esenciales, así mismo Brasó C. (2017), en su artículo titulado: China's Maritime Customs and Chinese-Spanish trade, 1900-1930, sus resultados no refieren directamente sobre los costos logísticos portuarios y su relevancia a las zonas primarias, en medio de la investigación nos señala que por medio de los informes anuales de la aduana marítima de china fueron uno de los contrafuertes del plan portuario, siendo eficientes, afianzando el libre comercio, agregando que Núñez I. (2017), en su artículo titulado: Impacto de la nueva regulación aduanera en el desaduanar en la norma de compra, concluye indicándonos que un sistema bien meticuloso ahorrará tiempo y costos, dándole énfasis a los planes portuarios y tratados.

De acuerdo a nuestra hipótesis 4, que hacemos referencia en esta indagación a determinar de qué manera se relacionan los costos evitables y la simplificación de trámites en el puerto del Callao 2017-2020, los efectos adquiridos señalando es que existe relación positiva entre costos evitables y simplificación de trámites, a lo se deduce que los usuarios incurren a financiamientos que han sido prestados en otras facturas pero que ello no debiera generarse por acuerdos de estándares y quehaceres internacionales, para ello la simplificación de trámites que nos facilita la autoridad aduanera mediante plataformas nos habilita hacer los trámites más eficientes y ahorrar tiempo y costos en vanos, si agilizamos documentación y anticipamos el envío de documentos, estamos evitando sobrecostos, por ello es primordial que el usuario importador esté informado y orientado para no incurrir a

costos demás que son evitables, por lo que estos datos son comparados con los siguientes autores, Villanueva A. Blanco M. y Guerra S. (2019), en su artículo titulado: Factores que proporcionan las importaciones de las compañías de alimentos procesados, mejorando su competitividad. El resultado que se obtuvo es que se establezcan factores que proporcionen o suministren las importaciones de estas mercancías, dando hincapié a conocer las plataformas digitales puestas por la Administración Aduanera hará que agilicen y anticipen pasos para la importación de sus insumos, así no incurrir a costos innecesarios, así mismo, deben conocer todos los trámites y documentos que se requieran para la importación, se concluye que serían factibles usar estrategias para mostrar potencialidad en el tráfico universal, así como la importación por compras por volumen y los costos que incurren. Además, López C. Moreno D. y Vidal J. (2018), en su artículo titulado: Los servicios de transporte y las agencias de carga en el comercio internacional de Bogotá. Los resultados que se obtuvieron fueron la importancia que hay en el incremento de los beneficios de traslado de una mercadería a otro país destino bajo la modalidad del despacho aduanero anticipado, teniendo en cuenta la importancia de la simplificación de trámites; es decir, el valor de anticipar el llenado de documentos mediante las plataformas dispuestas por aduanas para su uso beneficioso tanto como para el importador y a su vez concluye la gran importancia del transporte internacional donde existen alternativas de mejora para la internacionalización de mercancías disponiendo de buen uso y provecho a las agencias de carga, además Cajape C. (2017), en su artículo titulado: Actualización de procesos para el trámite de declaraciones aduaneras anticipadas en el Distrito Guayaquil Marítimo, nos dice que es importante la promulgación y capacitación a los usuarios de las plataformas digitales, porque de ello depende que la dimensión de simplificar trámites y anticipar pasos, que por defecto se reduce costos innecesarios y evitables, concluye que la administración aduanera debe poner énfasis en la actualización digital para facilitar al importador información y uso de las plataformas digitales de aduanas.

V. CONCLUSIONES

1. Se concluye que la relación de los costos logísticos y el despacho aduanero anticipado marítimo en el puerto del Callao, 2017 – 2020 es positivo. Se observa que el coeficiente de correlación es de 0.9177, lo que esto significa que el 91% de los datos que se comparan tiene correlación, teniendo un aumento de ingreso de importación debido al uso del despacho anticipado en estos últimos años.
2. Se determina que la relación de los costos de transporte y los procedimientos aduaneros en el puerto del Callao, 2017-2020 son positivos. Observamos que el coeficiente de correlación es de 0.893, lo que esto significa que el 89% de los datos que se comparan tiene correlación, podemos analizar que en el año 2020 hubo mayor flujo aduanero notando un alto crecimiento.
3. Se deduce que la relación de los costos operacionales y el tiempo de liberación en el puerto del Callao, 2017-2020 son positivos. Se observa que el coeficiente de correlación es de 0.892, lo que esto significa que el 89% de los datos que se comparan tiene correlación, confrontando resultados entre los años va en aumento creciente.
4. Con relación al efecto de los costos logísticos portuarios y la zona primaria en puerto del Callao, 2017-2020 son positivos. Observamos que el coeficiente de correlación es de 0.918, lo que esto significa que el 91% de los datos que se comparan tiene correlación. lo que significa que es esencial conocer los costos de este para que sea positiva.
5. En resumen, se determina para la relación de los Costos evitables y la simplificación de trámites Puerto del Callao 2017 – 2020 es positivo. Se observa que el coeficiente de correlación es de 0.8907, lo que esto significa que el 89% de los datos que se comparan tiene correlación. la importancia de conocer el SADA va a hacer que se evite costos adicionales, por lo que la relación la hace positiva y favorable.

VI. RECOMENDACIONES

1. De acuerdo con nuestras conclusiones, la relación de los costos logísticos y el despacho aduanero anticipado marítimo en el puerto del Callao, 2017 – 2020, para que siga siendo positivo se recomienda que la SUNAT difunda los recursos que favorecen al importador al acogerse al despacho anticipado, así mismo conozca las implicancias y sus beneficios.
2. En base a la relación de los costos de transporte y procedimientos aduaneros en el puerto del Callao, 2017 – 2020, se recomienda que la SUNAT facilite estrategias para los importadores donde sepan como agilizar los trámites documentarios de forma correcta y eviten caer en los canales de control, y así estos indicadores sigan siendo positivos.
3. En cuanto a la relación positiva de los costos operacionales y el tiempo de liberación en el puerto del Callao, 2017-2020, recomendar a los importadores opten por el despacho aduanero anticipado, ya que se favorecerán al levante de su mercancía dentro de las 48 horas, además de otros beneficios disminuyendo lapsos y costos.
4. Así mismo en la relación de los costos portuarios y zona primarias en el puerto del Callao, 2017-2020, para que siga siendo positivo, se recomienda a la SUNAT en actualizar y difundir sus canales digitales, mejore su flujo de información, haciéndola eficaz y así los almacenes puedan depositar dato de manera eficiente.
5. Por último, en relación con los costos evitables y simplificación de trámites en el puerto del Callao 2017-2020, recomendar a la SUNAT en estimular a los importadores a someterse al despacho anticipado, ofreciendo platicas dinámicas, discursos de especialización con el fin de seguir manteniendo positivo su correlación.

REFERENCIAS

- Aguilar L (2018). *La inspección pre-embarque como sistema de control a la importación de insumos provenientes de china, del sector metalmeccánico en Lima 2010-2015*. Quipukamayoc, 26 (51), 83 - 89. <https://doi.org/10.15381/quipu.v26i51.15160>
- Álvarez J (2020). *Análisis del Despacho Anticipado y Diferido en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao 2015-2018*. Universidad Nacional de San Marcos, 28(56), 11-40. <http://dx.doi.org/10.15381/quipu.v28i56.17339>
- Álvarez A. (2019). *Impacto de la Legislación Aduanera en los costos logísticos para los importadores en Colombia*, Grupo de Investigación de Estudios Internacionales de la Institución Universitaria Esumer. 28(56), 4-28. <https://doi.org/10.15381/quipu.v28i56.17339>
- Amin, C., Mulyati, H., Anggraini, E., y Kusumastanto, T. (2021). Impact of maritime logistics on archipelagic economic development in eastern Indonesia. The Asian Journal of Shipping and Logistics. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521221000043>
- Aspilcueta & Bazán (2017). *Sistema de Despacho Aduanero y su importancia en la Cadena Logística del Comercio Internacional*. Gestión En El Tercer Milenio, 19(38), 41-50. <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/administrativas/article/view/13787>
- Aroni (2020). *“El despacho anticipado en el régimen de importación para el consumo en comparación con el despacho diferido en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao 2015-2018”* Universidad Mayor de San Marcos. Tesis para optar el grado Académico de Magister de Comercio Internacional y Aduanas. https://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/14495/Alvarez_aj.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Arredondo H., Caldera G. y Mendoza T. (2017). *La incursión de la salsa de chimichurri en el mercado italiano: análisis del potencial exportador*. Cuaderno Profesional de Marketing, 5 (2) 77-92. <https://www.cadernomarketingunimep.com.br/ojs/index.php/cadprofmkt/articloe/view/107/86>
- Avalos I. (2017). *Estudio del mecanismo de despacho Levante en 48 horas en Aduanas de Perú y su impacto en el sector importador, 2010-2014*. Universidad Mayor de San Marcos http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/6597/Avalos_il.pdf?sequence=1
- Bissaro (2019). *Transporte Multimodal*. Revista de la facultad de Derecho y Ciencias Sociales y Políticas. 7 (12), 5-16. <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/rfd/article/view/3990>
- Bonifaz F. (2020). *Controversia en la revisión de tarifas en el terminal de muelle sur del Terminal portuario del Callao 2015-2020: la Inversión Complementaria Adicional*. Universidad del Pacifico. Circulo del Derecho Administrativo, 1-15. <file:///C:/Users/GERALD/Downloads/16306-Texto%20del%20art%C3%ADculo-64826-1-10-20170202.pdf>
- Brasó (2017). *China's Maritime Customs and Chinese- Spanish trade, 1900-1930*. Revista científica Española. 26(70), 5-10. Recuperado de <https://revistes.ub.edu/index.php/HistoriaIndustrial/article/view/21670>
- Calderón R. (2021). *Comentarios a la Nueva ley General de Aduanas y Reglamento*. Estudio Calderón y Asociados. http://repositorio.promperu.gob.pe/bitstream/handle/123456789/2329/Comentarios_nueva_ley_general_aduanas_reglamento_2011_keyword_principal.pdf?sequence=1
- Cajape P. (2016). Actualización de procesos para el trámite de declaraciones aduaneras anticipadas en el Distrito Guayaquil Marítimo SENAE. Revista Caribeñas de Ciencias Sociales, 2-30. Recuperado de <http://www.eumed.net/rev/caribe/2016/09/senae.html>

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

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

Doing Business (2019). Capacitación para reformar: Recuperado de: <https://espanol.doingbusiness.org/es/reports/global-reports/doing-business-2019>

El peruano. (2018). Decreto Legislativo N° 1433 – Decreto Legislativo que modifica la Ley General de Aduanas. <https://diariooficial.elperuano.pe/Norma>

Estrada, S., Restrepo, L., y Ballesteros, P. (2010). Análisis de los costos logísticos en la administración de la cadena de suministro. *Scientia Et Technica*, 16 (45), 272-277. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=84917249050>

Falla (2017). *Despacho Anticipado y Costos Logísticos de las empresas importadoras en la aduana Marítima del Callao*. Universidad Cesar Vallejo. (Tesis para obtener el grado de licenciado). https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/1726/Falla_BK_M.pdf?sequence=1

Gálvez R., (2018). *Interpretación de la relación jurídica entre depósitos temporales y consignatarios de contenedores, que apliquen a los regímenes aduaneros de ingresos de mercancías en el callao, como fundamento de una mayor regulación para dicha actividad económica*. Pontificia Universia Católica del Perú. http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/13369/GA_LVEZ_RIVAS_IVAN_CIRO.pdf?sequence=6

Gallo A. (2018) *Beneficios derivados de la implementación del control no intrusivo en la exportación de mercancías perecibles por la aduana marítima de callao*. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (Trabajo de investigación)

https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/625480/GalloA_J.pdf?sequence=5

Gil (2017). *La logística: clave para la competitividad global de las pequeñas y medianas empresas del estado de Jalisco en México*, Universidad de Guadalajara México. *Revista de Tecnología y Sociedad*. 11, 2-21. <https://www.redalyc.org/pdf/4990/499054323004.pdf>

González R. Herrera P. y Salazar E. (2019), en su artículo titulado *Zonas francas de la región Caribe colombiana, ventaja competitiva y costos logísticos*. *Fundacion Dialnet*, 138-156. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7274664>

González Cancelas, N. (1). *Presentación: transporte y logística*. *Revista Transporte Y Territorio*, (14), 1-4. <https://doi.org/10.34096/rtt.i14.2425>

Hernani B. (2018). *Competitividad del terminal portuario del Callao: Caso muelle 11 de grados solidos del terminal Norte Multipropósito*. Universidad de Lima Trabajo de investigación para optar el título profesional de Economía. https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/9837/Hernani_Bola%C3%B1os_H%C3%A9ctor.pdf?sequence=1

Huamán S. (2019). *Derecho Aduanero y de Comercio Internacional*. Breña, Perú: Instituto Pacífico SAC (Ed).

Jarquín (2020). *Propuesta de guía de intervención, en la realización de fiscalización a posteriori al régimen de depósito aduanero, en la dirección general de servicios aduaneros*. Instituto Nicaragüense de Investigaciones Económicas y Sociales. Tesis para optar el título de Especialista en Fiscalización Aduanera. <https://repositorio.unan.edu.ni/14311/1/14311.pdf>

Lambarry F. Silva J. y Trujillo M. (2019), en su artículo titulado *Estructura de la red de la OMC: desafíos y oportunidades para México*. *Contaduría y Administración*, 64(2), 20-45. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6910276>

Landa H. (2019), en su artículo titulado *Flujo internacional de conocimientos y productividad: un estudio de la industria manufacturera en México*. *Contaduría Administrativa*, 64(1), 12-40.
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-10422019000100001

La Noire (2020). *Más que solo modificaciones: La nueva legislación aduanera peruana*. *Gestión en el tercer Milenio*. 23(46), 83-88.
<https://doi.org/10.15381/gtm.v23i46.19156>

López, Moreno y Vidal (2018). *Las agencias de carga y los servicios de transporte en el comercio internacional de Bogotá*. Universidad Nacional de Colombia. *Ensayo de Economía*. 28(53), 141.
<http://dx.doi.org/10.15446/ede.v28n53.75021>

Márquez, O. Cosío, R. y Márquez, L. (2019), en su artículo titulado *Competitividad de la tara peruana en el comercio internacional, periodo 2010-2018*. *Revista científica arbitrada*, 22(2), 4-20.
<https://www.redalyc.org/journal/993/99364322002/>

Martínez J. De la Hoz J. García G. y Molina I. (2017), en su artículo titulado *Gestión logística en Pymes del sector de operadores de carga del Departamento del Atlántico*. *Revista espacios*, 38(58), 13.
<https://www.revistaespacios.com/a17v38n58/a17v38n58p13.pdf>

Merino (2018). *Análisis de la conveniencia de la obligatoriedad del despacho anticipado de importación en el marco de D.L. 1235 que modifica artículo 131 Ley General de Aduanas*. Universidad de Lima (Trabajo de investigación para optar el título de abogado). http://repositorio-anterior.ulima.edu.pe/bitstream/handle/ulima/6272/Estrada_Merino_Alfredo.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ministerio de Economía y finanzas. (2018). *Despacho anticipado 2017*.
https://www.mef.gob.pe/defensoria/boletines/LXII_dcho_aduanero_2017.pdf

- Núñez, I. (2017). *Impacto de la nueva regulación aduanera en el desaduanar en la norma de compra de mercancías*. Revista Espacios, 38(51), 14-10. <https://www.revistaespacios.com/a17v38n51/a17v38n51p14.pdf>
- Ocharan, S. (2017). *Aplicación de Sistema Anticipado de Despacho Aduanero Anticipado (SADA) para reducir los costos logísticos en las importaciones marítimas de las empresas comercializadoras de productos químicos*, Callao 2017, Repositorio Universidad Privada del Norte. <http://hdl.handle.net/11537/14252>
- Orihuela Castro, J., Suárez Camelo, N. y Chinchilla Ospina, Y. (2017). *Costos logísticos y metodologías para el costeo en cadenas de suministro: una revisión de la literatura*. Revistas Javerianas, 17(44), 377- 420. <https://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.cc17-44.clmc>
- Perú, Superintendencia Nacional Aduanas y de Administración Tributaria. SUNAT. (2018). Memoria Anual. <http://www.sunat.gob.pe/cuentassunat/planestrategico/memoria/memoria2018.pdf>
- Pineda, Y. (2019). *Análisis de los Procesos Logísticos y Aduaneros de Colombia Vs los de Perú*. Fundación Universitaria Empresarial de la Cámara de Comercio de Bogotá, 5-25. <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/23889/Yesica%20Lizeth%20Pineda%20C%C3%A1rdenas.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Romero, M. y Tamayo, P. (2018). *Despacho Aduanero simplificado en las operaciones de los pasajeros internacionales*. Jóvenes en la Ciencia: Revista de divulgación científica. 4(1), 17-7. <http://www.jovenesenlaciencia.ugto.mx/index.php/jovenesenlaciencia/article/view/2556>
- Romero, M. y Tamayo, P. (2018). *Despacho Aduanero Simplificado en las operaciones de los pasajeros internacionales*. Revista de divulgación científica. 4(1), 1-5. <http://www.jovenesenlaciencia.ugto.mx/>

Rosado (2020). *Efectos Del Sistema Anticipado De Despacho Aduanero en las Importaciones en el Puerto del Callao*. Trabajo de investigación (Para optar el título profesional). Universidad Garcilaso de la Vega. http://repositorio.uigv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.11818/4336/TRABINVESTIGACION_%20ROSADO_JHONATHAN.pdf?sequence=1&isAllowed=y

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

Sánchez, E (2017). *Modalidad aduanera de despacho anticipado régimen aduanero que reduce lapsos y costes en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, 2017*. Trabajo de investigación (Para optar el título profesional). Universidad Cesar Vallejo. Recuperado de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/28071/B_Sanchez_EM.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Santos, C. (2019). Gestión Logística y su influencia para reducir costos operacionales en la empresa de transportes Ave Fénix SAC. Revista CYT, 15(3), 97-108. <https://revistas.unitru.edu.pe/index.php/PGM/article/view/2526>

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

SUNAT (2018). *Importación para el consumo*. <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procGeneral/dep/depA.html#:~:text=Dep%C3%B3sito%20temporal%3A%20Al%20local%20donde,levante%20por%20la%20autoridad%20aduanera>

SUNAT (2020). *Deposito Temporal*. <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procGeneral/dep/depA.html#:~:text=Dep%C3%B3sito%20temporal%3A%20Al%20local%20donde,levante%20por%20la%20autoridad%20aduanera>

SUNAT (2020). *Orientación aduanera*.

<https://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/pagosgarantias/index.html>

SUNAT (2020). *Procedimientos de despacho aduanero*. *Diario El peruano*.

<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/resoluciones/2020/RS-070-2020-SUNAT.pdf>

SUNAT (2021). *Orientación aduanera. Retiro de mercancías*.

https://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/importacion/etapas_retiro_mercancias.html

Víctor, C. (2018). *Medición del impacto económico de las terminales portuarias del Callao: Un análisis mediante la Matrix Insumo-Producto*. *Estudios de economía aplicada*, 36(3), 743-764.

<file:///C:/Users/GERALD/Downloads/Dialnet-MedicionDelImpactoEconomicoDeLasTerminalesPortuari-6566760.pdf>

Villanueva A. Blanco M. y Guerra S. (2019), en su artículo *titulado Factores que proporcionan las importaciones de las compañías de alimentos procesados, mejorando su competitividad*. *Revista Scielo*, 48(124), 5-25.

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-76782019000200002

Zagal P. (2017). *Derecho Aduanero. Operativa de Comercio Exterior y Principales Instituciones Jurídicas Aduaneras*. Lima, Perú: San Marcos de Aníbal Jesús Paredes Galván (Ed).

Zamora Torres, A. y Navarro Chávez, J. (2017). *Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional*. *Contaduría y Administración*, 60(1), 205–228. [https://doi.org/10.1016/s0186-1042\(15\)72152-2](https://doi.org/10.1016/s0186-1042(15)72152-2)

ANEXOS 1

MATRIZ DE OPERACIONALIZACION DE LA VARIABLE COSTOS LOGÍSTICOS

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
V1 (Dependiente) Costos Logísticos	Según Pierre (2017) señala que los costos logísticos desempeñan un papel importante debido a que al nombrar puede parecer algo sencillo que involucra solo el movimiento de los productos ya sea materias primas o productos terminados a través de actividades de transporte, en donde lleva una relación con los costos de transporte, costos operacionales, la conformación de los costos logísticos portuarios y costos evitables derivados de ineficiencias del sector público.	Costos de transporte	Agenciamiento marítimo (costos de los vistos buenos) GATE-IN (costo de funcionamiento)	Nominal
		Costos operacionales	Costo Box fee (Costo de servicio del agente de aduana) Costo Doc fee (Costo de manipulación del contenedor)	
		costos logísticos portuarios	Depósitos temporales marítimo (costo de almacenaje) Costo de derecho de embarque (tarifas)	
		Costos evitables	Costo de movilización para reconocimiento físico (SENASA) Costos de inspección de precintos	

ANEXOS 2

MATRIZ DE OPERACIONALIZACION DE LA VARIABLE DESPACHO ADUANERO ANTICIPADO

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
V2 (Independiente) Despacho Anticipado	Según Huamán S. (2019) nos define que están basados en pilares fundamentales que se relacionan con los procedimientos aduaneros. Actualmente, el tiempo de liberación de mercancías de los importadores frecuentes es de 132 horas; con el despacho aduanero anticipado este se reduce a 15 horas, es decir, los operadores tendrán una reducción de más de 100 horas. Por lo tanto, el despacho aduanero anticipado es una modalidad donde se destina la mercancía dentro del plazo de 15 días calendario y así tener la mercancía a disposición desde la zona primaria o punto de llegada que desee el consignatario o dueño de la mercancía, con el fin tener el levante en menos tiempo y de simplificar los trámites aduaneros.	Procedimientos Aduaneros	Cantidad de documentos en régimen de importación anticipada Ingreso a los canales de control	Nominal
		Tiempo de liberación	Costo por uso de aceptación de garantía previa Montos devueltos por acogimiento drawback	
		Zona primaria	Ingreso por servicio al usuario final de punto de llegada terminal portuario Ingreso de punto de llegada a depósitos temporales	
		Simplificación de trámites	Ingreso de ahorro equivalente anual en gasto de notificación en formato físico Gasto de la partida correos y servicio de mensajería emitidos (MEF)	

ANEXOS 3

MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	DIMENSIONES COSTOS LOGÍSTICOS	INDICADORES
¿Cómo se relacionan los Costos Logísticos Y El Despacho Aduanero Anticipado Marítimo en el Puerto del Callao, 2017 – 2020?	Determinar de qué manera se relacionan los costos logísticos y el despacho aduanero anticipado Marítimo en el Puerto del Callao, 2017 – 2020	Los costos logísticos y el despacho aduanero anticipado marítimo en el puerto del Callao, 2017 – 2020 es positivo	Costos de transporte	Agenciamiento marítimo (costos de los vistos buenos) GATE-IN (costo de funcionamiento)
			Costos operacionales	Costo Box fee (Costo de servicio del agente de aduana) Costo Doc fee (Costo de manipulación del contenedor)
			costos logísticos portuarios	Depósitos temporales marítimo (costo de almacenaje) Costo de derecho de embarque (tarifas)
			Costos evitables	Costo de Movilización para reconocimiento físico (SENASA) Costos de inspección de precintos
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS	DIMENSIONES DESPACHO ADUANERO ANTICIPADO	INDICADORES
¿Cómo se relacionan los costos de transporte y los procedimientos aduaneros en el puerto del Callao, 2017-2020?	Determinar de qué manera se relacionan los costos de transporte y los procedimientos aduaneros en el puerto del Callao, 2017-2020	Los costos de transporte y los procedimientos aduaneros en el puerto del Callao, 2017-2020 son positivos	Procedimientos aduaneros	Cantidad de documentos en régimen de importación anticipada Ingreso a los canales de control
¿Cómo se relacionan los costos Operacionales y el tiempo de liberación en el puerto del Callao, 2017-2020?	Determinar de qué manera se relacionan los costos operacionales y el tiempo de liberación en el puerto del Callao, 2017-2020	Los costos operacionales y el tiempo de liberación en el puerto del Callao, 2017-2020 son positivos	Tiempo de liberación	Costo por uso de aceptación de garantía previa Montos devueltos por acogimiento drawback
¿Cómo se relacionan los costos logísticos portuarios y la zona primaria en puerto del Callao, 2017-2020?	Determinar de qué manera se relacionan los costos logísticos portuarios y la zona primaria en puerto del Callao, 2017-2020	Los costos logísticos portuarios y la zona primaria en puerto del Callao, 2017-2020 son positivos	Zona primaria	Ingreso por servicio al usuario final de punto de llegada terminal portuario Ingreso de punto de llegada a depósitos temporales
¿Cómo se relacionan los costos evitables y la simplificación de trámites en el puerto del Callao 2017-2020?	Determinar de qué manera se relacionan los costos evitables y la simplificación de trámites en el puerto del Callao 2017-2020	Los costos evitables y la simplificación de trámites en el puerto del Callao 2017-2020 son positivos.	Simplificación de trámites	Ingreso de ahorro equivalente anual en gasto de notificación en formato físico Gasto de la partida correos y servicio de mensajería emitidos (MEF)

ANEXO 4

INSTRUMENTO DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Ficha de análisis documental

Nombre		<ul style="list-style-type: none"> - Guerrero del Águila, Elizabeth Geraldine - Mejía Centeno, Sally Alessandra 	
Título		"Los Costos Logísticos Y El Despacho Aduanero Anticipado en el Callao"	
Tesis		Pregrado	
Recopilar la información		Los datos se obtendrán de la base de datos de Entidades Autorizadas e instituciones confiables (Calla online, SUNAT etc.)	
Operaciones de análisis de datos estadísticos.		Se usará el método estadístico para la investigación, en donde serán analizadas mediante gráficos.	
Proceso de análisis de la información: interpretarla y sintetizar para dar paso a una nueva información.		Se usará el programa EXCEL-XLSTAT que permitirá indicar el grado de relación entre las variables independientes y dependientes	
Descripción general	Objetivo General	Determinar de qué manera se relacionan los costos logísticos y el despacho aduanero anticipado Marítimo en el Puerto del Callao, 2017 – 2020	
Variable	Costos Logísticos		
	Despacho aduanero anticipado		
	Enfoque		Cuantitativo
Costos Logísticos			
Costos de transporte	<ul style="list-style-type: none"> - Agenciamiento marítimo - GATE IN 		
Costos operacionales	<ul style="list-style-type: none"> - Costo Box fee - Costo Doc fee 		
costos logísticos portuarios	<ul style="list-style-type: none"> - Depósitos temporales marítimo (costo de almacenaje) - Costo de Derecho de embarque 		
Costos evitables	<ul style="list-style-type: none"> - Costo de movilización para reconocimiento - Costos de inspección de precintos 		
Despacho aduanero anticipado			
Procedimientos Aduaneros	<ul style="list-style-type: none"> - Cantidad de documentos en régimen de importación anticipada - Ingreso a los canales de control 		
Tiempo de liberación	<ul style="list-style-type: none"> - Costo por uso de aceptación de garantía previa - Montos devueltos por acogimiento 		
Zona primaria	<ul style="list-style-type: none"> - Ingreso por servicio al usuario final de punto de llegada terminal portuario - Ingreso de punto de llegada a depósitos temporales 		
Simplificación de trámites	<ul style="list-style-type: none"> - Ingreso de ahorro equivalente anual en gasto de notificación en formato físico - Gasto de la partida correos y servicio de mensajería emitidos (MEF) 		