

UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA
FACULTAD DE CIENCIAS
EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE
NEGOCIOS INTERNACIONALES



EL DESPACHO ADUANERO Y SU INFLUENCIA EN LOS
RETRASOS LOGISTICOS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE
INTERNACIONAL TERRESTRES DE MERCANCÍAS EN EL COMPLEJO
FRONTERIZO SANTA ROSA EN EL AÑO 2017

TESIS

PRESENTADA POR:

Bach. LINARES BEDOYA, GIANPIERE ALEXIS

Para optar por el Título Profesional de:

Licenciado en Administración de Negocios Internacionales

TACNA – PERÚ

2017

DEDICATORIA

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme llegar hasta este momento tan importante de mi formación profesional.

También a mis padres, Gianina y Raul por ser el pilar fundamental en todo lo que soy, en toda mi educación, tanto académica, como de la vida, por su incondicional apoyo perfectamente mantenido a través del tiempo.

A mi hermano Jair, que a pesar de tu distancia siempre eh tenido tu apoyo y tu cariño.

Finalmente, a los maestros, aquellos que marcaron cada etapa de nuestro camino universitario, y que me ayudaron en asesorías y dudas presentadas en la elaboración de la tesis.

RECONOCIMIENTO

La realización de esta investigación de tesis, en primer lugar, al Lic. Walter Espinoza, quien en su desempeño como Director de ENAPU en Arica – Chile, se preocupó por el avance de esta investigación.

Se agradece, además, de manera directa al Ing. Juan Carlos Meza por su incondicional apoyo, ya que, gracias a sus conocimientos en el ámbito aduanero y logístico, fue posible que esta investigación llegue a ser concretada.

Se agradece también a las empresas que me brindaron el apoyo y su tiempo para este estudio de investigación, ya que, gracias a ellos, se pudo dar por finalizada el estudio.

Por último, cabe agradecer a aquellas personas que en forma directa o indirecta contribuyeron a que este trabajo de investigación pudiera llevarse a cabo.

RESUMEN

El documento presenta la tesis titulada “El despacho aduanero y su influencia en los retrasos logísticos de las empresas de transporte internacional terrestre de mercancías en el complejo fronterizo santa rosa en el año 2017”, como opción para el título de Licenciado en Administración de Negocios Internacionales de la Universidad Privada de Tacna.

El objetivo de la tesis es determinar la influencia del despacho aduanero en los retrasos logísticos de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa

Para ello se emplea una metodología de tipo aplicativo, con un diseño no experimental y transversal, y un nivel de investigación correlacional, dirigido a la población de transportistas de carga internacional que transitan por el complejo fronterizo Santa Rosa en Tacna.

El estudio concluye que, dada la investigación realizada que, no existe indicios de influencia del despacho aduanero en los retrasos logísticos de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa. Este resultado es comprobable dado el cálculo de un Valor-P mayor a 0.05 que demuestra dicha afirmación, por lo que se deduce que el proceso de despacho aduanero no es un factor que genere y condicione los retrasos logísticos durante el proceso de transporte de carga internacional.

ABSTRACT

The document presents the thesis entitled "Customs clearance and its influence on the logistic delays of international land transport companies of merchandise in the Santa Rosa border complex in 2017", as an option for the title of Bachelor of International Business Administration from the Private University of Tacna.

The objective of the thesis is to determine the influence of the customs clearance in the logistical delays of the companies of international land transportation of goods in the Santa Rosa Border Complex

For this, a methodology of application type is used, with a non-experimental and transversal design, and a level of correlational research, aimed at the population of international cargo transporters who transit through the Santa Rosa border complex in Tacna.

The study concludes that, given the research carried out, there is no indication of influence of the customs clearance in the logistical delays of the companies of international land transport of goods in the Santa Rosa Border Complex. This result is verifiable given the calculation of a P-value greater than 0.05 that demonstrates this claim, so it follows that the customs clearance process is not a factor that generates and conditions logistic delays during the process of international freight transport .

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
ASPECTOS GENERALES	2
1.1. Identificación y determinación del problema.	2
1.2. Formulación del problema.	4
1.2.1. Problema General	4
1.2.2. Problemas Específicos.....	4
1.3. Objetivos	4
1.3.1. Objetivo general.....	4
1.3.2. Objetivos específicos.	5
1.4. Importancia de la investigación.....	5
1.5. Justificación de la investigación.....	6
1.6. Delimitaciones de la investigación	7
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO	8
1.1. Antecedentes del estudio.....	8
1.2. Bases teóricas.	14
1.3. Hipótesis de la investigación	80
1.3.1. Hipótesis General.....	80
1.3.2. Hipótesis Específicas	80
1.4. Operacionalización de variables.	81
CAPÍTULO II: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	82
2.1. Tipo de investigación.	82
2.2. Diseño de investigación.....	82
2.3. Nivel de investigación	82
2.4. Población y muestra.	83
2.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	83
2.6. Técnicas de procesamiento de datos.....	84
CAPÍTULO III: RESULTADOS Y DISCUSIÓN	85
3.1. Tratamiento estadístico e interpretación de cuadros.	85
3.2. Presentación de resultados	86
3.2.1. Despacho Aduanero	86

3.2.2. Retrasos Logísticos.....	106
CAPITULO IV: COMPROBACION DE HIPÓTESIS	130
4.1. Contraste de hipótesis.....	130
4.1.1. Hipótesis General.....	130
4.1.2. Hipótesis Específicas	132
CONCLUSIONES	134
SUGERENCIAS	135
REFERENCIAS.....	136
ANEXOS	140

INTRODUCCIÓN

La tesis titulada “El despacho aduanero y su influencia en los retrasos logísticos de las empresas de transporte internacional terrestre de mercancías en el complejo fronterizo Santa Rosa en el año 2017”, se encuentra compuesto por cuatro capítulos.

En la primera parte, en el Capítulo I, se encuentra en este la identificación y determinación del problema; formulación del problema. Problema general, problemas específicos. Los objetivos, que a su vez también se presenta el general y los específicos. Este capítulo finaliza con la importancia, justificación y delimitación de la investigación.

El capítulo II: En este tiene como contenido los antecedentes del estudio, bases teóricas-científicas, Hipótesis de la investigación y por último la operacionalización de las variables.

Capítulo III: El tipo de investigación, diseño y nivel de investigación que se ha realizado junto con la población y muestra, técnicas e instrumentos de recolección de datos y las técnicas de procesamiento de datos.

Capítulo IV: Resultados y discusión, presenta los resultados concernientes a la aplicación del instrumento de investigación, explicando y presentándolos en forma de tablas y figuras. En este mismo capítulo se desarrolla la prueba de hipótesis.

En última instancia se presenta las conclusiones, sugerencias y anexos del estudio.

ASPECTOS GENERALES

1.1. Identificación y determinación del problema.

La importancia de las Aduanas radica en la labor fiscalizadora del comercio internacional y el ingreso de mercancías provenientes de un país hacia otro.

Según Quispe (2016) se prevé que en cinco años el comercio internacional se duplique, enfrentando diferentes retos, entre los cuales está lograr una Aduana sin papel y que se implemente el sistema de despacho aduanero, a fin de agilizar las transacciones aduanales, y que ellas contribuyan a la reducción de tiempos y mejora de la fluidez de los procesos logísticos.

En el caso peruano, la apertura al comercio internacional también presenta logros importantes para el fortalecimiento de las relaciones entre los países, siendo el caso con Bolivia, frontera en la que se ha previsto la inauguración de un centro Binacional, la cual estaría ubicada en Desaguadero, lo cual tiene como objetivo lograr mayores facilidades para el transporte internacional de mercaderías y flujo de pasajeros. (Zurita, 2017)

Gracias a este tipo de medidas, y otras referidas a la agilización de los procesos aduaneros, el tiempo que los importadores se demoran en liberar sus mercancías se ha reducido a un 40% a favor, lo cual representa mejoras para el logro de competitividad del país si se toma en cuenta que representa una

reducción efectiva no solo en los tiempos de la importación, sino también en los costos del propietario de la carga en sus operaciones logísticas. (Diario Gestion, 2016)

A pesar de estas mejoras nacionales, en la ciudad de Tacna, aún prevalecen ciertas deficiencias que retrasan los tiempos de entrega de mercancías, a causa de excesivas multas impuestas por la Sunat hacia los transportistas, que cabe recalcar, son los principales afectados debido a estas barreras al comercio, que guardan relación con el despacho aduanero. (Rpp Noticias, 2016)

Los problemas citados, relacionados al despacho aduanero, generan dificultades serias para el transporte de carga internacional, dado que amenaza y aumenta el tiempo de entrega de las mercancías, lo cual es un factor negativo que incumple con la cultura del just in time en el comercio internacional, es decir, la gestión aduanera actual afecta directamente a los tiempos de entrega en la logística internacional, problema que será abordado en el presente documento.

1.2. Formulación del problema.

1.2.1. Problema General

¿De qué manera la influencia el despacho aduanero se relaciona con los retrasos logísticos de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa?

1.2.2. Problemas Específicos

- ¿De qué manera se lleva a cabo el despacho aduanero en el complejo Fronterizo Santa Rosa?
- ¿Cuál es el nivel de retraso logístico de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo general

Determinar la influencia del despacho aduanero en los retrasos logísticos de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa, para conocer la funcionalidad de los agentes de aduanas en la entidad fronteriza.

1.3.2. Objetivos específicos.

- Analizar la manera en que se lleva a cabo el despacho aduanero en el complejo Fronterizo Santa Rosa, para conocer cuáles son los procesos requeridos para la importación de mercancías hacia del Perú
- Analizar el nivel de retraso logístico de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa, para conocer el nivel de cumplimiento de entrega de mercancías en el proceso del comercio exterior.

1.4. Importancia de la investigación.

La presente investigación tiene una importancia relevante, ya contribuye y aporta información y aportes significativos relativos al comercio exterior. El comercio entre Perú y Chile es muy relevante en esta actividad ya mencionada, debido a los altos niveles de exportación e importación que se lleva a cabo entre estos países.

Cabe recalcar que el medio de transporte más usado es el terrestre, por la cercanía de estos países, por lo que en esta investigación se llevara a cabo un estudio de este y como es la tramitación en frontera peruana.

La finalidad e importancia de este estudio es generar una alianza estratégica de Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías de

mercancías de Perú y Chile, con el fin de sobrellevar y contrarrestar el tiempo de las mercancías importadas y/o exportadas a destino

1.5. Justificación de la investigación

La presente investigación posee una justificación teórica, debido a que generara aportes para las ciencias administrativas, referentes al estudio de la gestión aduanera en el comercio internacional, permitiendo generar una contribución que se establezca como un nuevo antecedente practico que justifique sus teorías.

Así mismo, la investigación tiene su justificación metodológica dado que se pone en práctica el método científico a través de un estudio novedoso sobre un contexto que presenta una realidad problemática que requiere ser abordada.

En tanto, el estudio posee una justificación práctica, dado que los resultados podrán ser abordados por las entidades que intervienen, para la mejora y cambios correspondientes de su sistema de gestión.

Además, posee una justificación social, puesto que el estudio representa una fuente para que las entidades regionales y nacionales puedan tomar medidas correspondientes para la mejora de sus procesos.

1.6. Delimitaciones de la investigación

1.6.1. Delimitación espacial

La investigación se desarrollará en el Complejo Fronterizo de Santa Rosa en la ciudad de Tacna, ubicado en el departamento de Tacna, zona sur del Perú, cerca de la Línea de la Concordia que separa Perú y Chile.

1.6.2. Delimitación temporal

La investigación se desarrollará en el año 2017 entre los meses de junio a noviembre.

1.6.3. Delimitación conceptual

Se estudiarán los conceptos en la presente tesis se relacionan a “Gestión Aduanera” y “Logística Internacional”

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

1.1. Antecedentes del estudio.

1.1.1. Antecedentes locales

Herramientas técnicas de valoración aduanera, para una óptima gestión en el comercio internacional caso: Empresas de la ciudad de Tacna. En el periodo 2013-2014. (Arteta, 2016)

La investigación se presentó para optar por el grado de Maestro en Ciencias con mención en Contabilidad: Auditoría para la Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann.

El objetivo de la tesis es determinar de qué manera el uso de herramientas técnicas de valoración aduanera influye en la óptima gestión empresarial en el comercio internacional. Caso: empresas de la ciudad de Tacna, en el periodo 2013 – 2014.

La investigación es de tipo descriptiva y explicativa, con un diseño no experimental, dirigido a una población de 229 personas, y una muestra de 78. Para ello se implementó como técnica la encuesta dirigida a las personas.

El tesista concluye que el uso de herramientas técnicas de valoración aduanera poseen una influencia significativa sobre la óptima gestión empresarial en el comercio internacional, caso: empresas de la ciudad de Tacna, en el periodo 2013 – 2014, dado el cálculo del coeficiente de Spearman Rho de 0,465 y el Pvalor es 0,00 menor que el nivel de significancia que es 0,05.

Implantar una unidad orgánica de logística con un control interno eficaz y herramientas de optimización de gestión. Caso: Universidad Privada de Tacna periodo: 2007-2009. (Huayta, 2012)

La investigación se presentó para optar por el grado de Maestro en Ciencias con mención en Contabilidad: Auditoría para la Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann.

El objetivo de la tesis es implantar una unidad orgánica logística, con un control interno eficaz, para fortalecer la oficina de almacén y que debe influir en una óptima gestión de la Universidad Privada de Tacna. Periodo 2007-2009.

La investigación es de tipo descriptivo y explicativo, con un diseño no experimental, cuya población está constituida por el Rector, Vice-Rectores, Docentes universitarios, personal administrativo y algunos estudiantes que conforman el consejo universitario, y una muestra de 13. Para esto se realizó la técnica de la encuesta dirigida y también una entrevista.

La tesista concluyo que se debe optar en una iniciativa de implantar una unidad orgánica de logística, para fortalecer la oficina de almacén que viene desempeñando funciones inherentes al sistema de abastecimientos, almacenaje y distribución en la Universidad Privada de Tacna.

1.1.2. Antecedentes nacionales

Gestión logística en las operaciones del transporte internacional para el desarrollo del comercio en el puerto del callao. (Andrade, 2015)

La investigación se presentó para optar por el título profesional de Ingeniero Industrial para la Universidad Nacional Mayor de San Marcos

El objetivo de esta investigación es desarrollar un sistema operativo del transporte internacional de carga que facilite las operaciones del transporte por el puerto del Callao.

La investigación tiene un tipo de estudio explicativo y descriptivo, con un diseño no experimental, cuya población para esta investigación está definida por las 23 Administraciones de Aduanas del Perú, teniendo como muestra a la Administración Aduanera del Puerto del Callao.

La conclusión del tesista que realizo, nos dice que la investigación realizada si aporta a las empresas nacionales debido a la constante búsqueda de nuevos mercados e iniciativa propia de empresas, tratando de buscar mejor la forma de

hacerse más competitivos tanto a nivel nacional como internacional. Dicha búsqueda ha llevado a que el nivel del comercio exterior de la ciudad es relativamente alto, pues que las empresas tienen buenas participaciones de las importaciones en sus compras y de las exportaciones sus ventas.

La implementación del tratado del libre comercio Perú-Chile en los despachos de Agro-exportación en el complejo fronterizo de Santa Rosa-Tacna con relación al control aduanero. (Ccoa, 2017)

La investigación se presentó para optar el grado de Magister en Derecho Internacional Económico para la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Esta investigación tiene como objetivo determinar cuáles son los obstáculos para la implementación de los procedimientos aduaneros que promueven la facilitación del comercio exterior establecidos en el Capítulo 5 del TLC Perú-Chile, en relación a los despachos de agro-exportación que realizan en el Complejo Fronterizo de Santa Rosa-Tacna.

Esta investigación utilizó diversos métodos de investigación: inductivo, comparativo y analítico.

El tesista concluyó que se cumplió progresivamente lo regulado en el TLC Perú-Chile sobre la facilitación del comercio exterior en los procedimientos aduaneros de las agro-exportaciones, pero aun no en su totalidad.

Análisis y diseño de sistema de gestión de operaciones aduaneras para una agencia de aduanas. (Armestar & Machuca, 2008)

La investigación se presentó para optar el título profesional de Ingeniero Informático para la Pontificia Universidad Católica del Perú.

A su vez, tiene como objetivos generales el gestionar de forma eficiente las operaciones aduaneras de los clientes de una agencia de aduanas y controlar las formalidades aduaneras exigidas por la SUNAT a una agencia de aduanas.

Los tesisistas concluyeron que se realizó el análisis y diseño de un sistema de gestión de operaciones aduaneras para una agencia de aduanas basado en los procesos de negocios principales y los roles involucrados, los cuales se determinaron en base al levantamiento de información realizado en agencias de aduana.

1.1.3. Antecedentes internacionales

La importancia del despacho aduanero en el comercio exterior de México.
(Galicia, 2013)

La investigación se realizó para optar el título profesional de Licenciado en relaciones internacionales para la Universidad Nacional Autónoma de México.

La presente tesis tiene como objetivo general analizar dentro de la normatividad

vigente del comercio exterior y mediante un enfoque técnico y operativo, la importancia del despacho aduanero de mercancías de México.

Propuesta de un modelo de gestión logística de abastecimiento internacional en las empresas grandes e importadoras de materia prima.

Caso Manizales. (Gómez, 2006)

Esta investigación se llevó a cabo para optar el título de Magister en Administración para la Universidad Nacional de Colombia. Sede Manizales.

El tesista planteo como objetivo, determinar y diseñar las estrategias logísticas de abastecimiento internacional de las empresas grandes e importadoras de materia prima, mediante un modelo de gestión. Caso Manizales.

Esta investigación es de tipo explicitaría, ya que el tema es muy discutido en la teoría, en su nivel práctico no está muy bien desarrollado en la ciudad.

La conclusión de esta investigación planteada por el tesista, fue que, la inserción en el mercado global de las empresas grandes de Manizales es debido a la constante búsqueda de nuevos mercados e iniciativa propia de estas empresas, tratando de buscar la mejor forma de hacerse competitivos tanto a nivel nacional como internacional. Dicha búsqueda ha llevado a que el nivel de comercio exterior de la ciudad sea relativamente alto, pues las empresas tienen buenas participaciones de las importaciones en sus compras y de las exportaciones en

sus ventas, y se puede decir que es la ciudad líder en este sentido en el eje cafetero, pues el nivel de operaciones es mayor que en las otras ciudades.

1.2. Bases teóricas.

1.2.1. Gestión Aduanera

1.2.1.1. Definición

Según Coll (2013) Gestión aduanera basada en el comercio internacional se explica cómo operaciones comerciales de importación, exportación y tránsito de mercancías, que va directamente relacionada con la Logística de transporte, almacenaje y distribución.

1.2.1.1.1. Agencia de aduanas

La Guía de orientación al usuario del Transporte marítimo y de los servicios portuarios (2005) nos dice que una agencia de aduanas es un operador de comercio exterior a quien el usuario encomienda el despacho aduanero de sus mercancías por cuenta y riesgo de este último.

1.2.1.2. Unión Aduanera

Para el GATT o General Agreement on Tariffs and Trade (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio) el concepto de Unión Aduanera se recoge en el citado artículo XXIV, punto 8 como:

“La sustitución de dos o más territorios aduaneros por un solo territorio aduanero, de manera que los derechos de aduana y las demás reglamentaciones comerciales respectivas sean eliminadas con respecto a lo esencial de los intercambios comerciales entre territorios constituidos de la unión o, al menos, en lo que concierne a lo esencial de los intercambios comerciales de los productos originarios de dichos territorios”.

Lo cual, Cabello (2009) deduce que el objetivo básico y fundamental de la unión aduanera es la creación de un mayor espacio de actividad comercial, por otro lado, también en la creación de un mercado único en la cual se eliminen los derechos arancelarios. Por otro lado, también la creación de una unión aduanera que se da entre dos o más países, genera una nueva frontera exterior aduanera común y precisa de una nueva legislación común que contemple la circulación de mercancías en el espacio aduanero.

Sin embargo, según (Coll, 2013), este concepto se define como, “el acuerdo por el cual dos o más países suprimen entre si las barreras aduaneras y demás medidas de efecto equivalente, y al propio tiempo adoptan frente a los demás países no miembros del acuerdo un arancel común de obligado cumplimiento”.

Baslleteros (2005) se refiere a Unión Aduanera, en las que, además de la supresión de aranceles y tasas de efecto equivalente, se crea un Arancel

Común, que aplican todos los miembros frente a terceros países.

1.2.1.3. Comercio Internacional y Comercio Exterior

El comercio internacional o mundial es el que tiene lugar entre dos países, es decir es el conjunto de los intercambios comerciales y, por tanto, tienen la consideración de terceros países.

Por otro lado, el comercio exterior es el que se desarrolla entre un país determinado y el resto de los países del mundo. Por lo tanto, es una parte del comercio mundial. Al hablar del comercio exterior tendremos como referencia un país determinado o un conjunto de países cuando se trate un caso de integración económica.

Finalizando define al comercio exterior como las compraventas entre dos territorios aduaneros y al comercio internacional como las compraventas entre todos países del mundo. (Gonzales, Martínez, Otero, & Gonzales, 2014)

Bajo (1991) nos dice que se habla de **Comercio Internacional** cuando dada la diversidad de gustos y necesidades de los diferentes agentes económicos, a un creciente intercambio de bienes y servicios entre dichos agentes; cuando el intercambio se lleva a cabo entre agentes residentes en distintas naciones. No es más que el intercambio de bienes y servicios entre personas

residentes en diferentes países.

Para Ballesteros (2005), el **Comercio exterior** es aquella actividad económica basada en los intercambios de bienes, capitales y servicios que lleva a cabo un determinado país con el resto de los países del mundo, regulado por normas internacionales o acuerdos bilaterales.

1.2.1.4. Importación

Para Gonzales, Martínez, Otero & Gonzales (2014), la importación consiste en introducir mercancías en el territorio aduanero en un país o un grupo de países que son miembros, por ejemplo, de una unión aduanera o un Tratado de Libre Comercio. Es una operación sin gestión extranjera porque cuando se importa una mercancía no se importan funciones administrativas

1.2.1.5. Exportación

La exportación es la operación contraria a la importación, significa vender bienes fuera de nuestro territorio aduanero. Al igual que la importación, es una operación sin gestión extranjera porque se exportan mercancías, pero no funciones administrativas. (Gonzales, Martínez, Otero, & Gonzales, 2014)

Según la Guía básica para hacer negocios internacionales (2010), de acuerdo con la Organización Mundial del Comercio (OMC), exportar es el

acto u operación de despacho de mercancías de un país hacia el extranjero, para su uso o consumo definitivo.

En nuestro país, la Ley General de Aduanas señala que la exportación es el régimen aduanero que se aplica a las mercancías de libre circulación que salen del país para uso y consumo definitivo en el exterior.

Las empresas se inician en las exportaciones porque esperan obtener mayores ganancias y beneficios mediante la venta y comercialización de productos en los mercados externos, que con el tiempo se constituirán en uno de los factores de crecimiento y consolidación de la empresa.

Exportar es un proceso que requiere conocer los mecanismos, procedimientos, exigencias y normas internacionales de los mercados de destino, para lo cual es necesario una preparación, y no un es una simple extensión de la actividad practicada en el mercado interno.

Para exportar no es indispensable contar con grandes volúmenes de productos. El tamaño (número y volumen) de la demanda depende exclusivamente del segmento objetivo y de los canales de comercialización existentes o a los que se proveerá en el mercado hacia el cual se orienta la oferta exportable. (Guía básica para hacer negocios internacionales., 2010)

Según la SUNAT existen dos modalidades de exportación, las cuales se dan

en función al monto de las mercancías a exportar o a su naturaleza. Estas son:

a. Despacho Simplificado de exportación

Tipo de exportación en la cual se exportan muestras sin valor comercial, obsequios cuyo valor no exceda de los US\$ 1000,00 (Mil Dólares Americanos), o mercancías por un monto que no exceda los US\$ 2000,00 (Dos Mil Dólares Americanos)

El exportador –o a quien autorice mediante una carta notarial-, presenta los formatos de la DSE, con el sello y firma del ingreso de la mercancía al terminal de almacenamiento, autorización de la compañía transportista y declarante, adjuntando la siguiente documentación:

- Factura
- Documento de Transporte (Guía aérea, Conocimiento de Embarque o Carta Porte, según el medio de transporte)
- Autorizaciones especiales y otros que de acuerdo a la naturaleza de la mercancía se requieran.
- Documento que acredite la donación y lista de contenido de corresponder.

- Copia del documento de identidad del exportador, cuando no cuente con RUC
- Otros, de corresponder.

b. Exportación Definitiva

Tipo de exportación cuando el valor FOB de la mercancía supera los US\$ 2000,00, para esta modalidad se presenta el formato de Declaración Aduanera de Mercancías. Esta modalidad, denominada Régimen General de Exportación definitiva, requiere la intervención de una agencia de aduanas, que es un operador del comercio exterior que actúa como intermediario del proceso. La documentación es la siguiente:

- DAM con datos provisionales (las mercancías declaradas deben cumplir con los siguientes requisitos: corresponder a un valor de transacción, a una sola operación y a un solo destinatario y además, el nombre del consignante debe ser quien haya emitido la factura al cliente domiciliado en el extranjero).
- Factura
- Documento de transporte

1.2.1.6. Aranceles

Para Ballesteros (2005) el arancel de aduanas es un impuesto indirecto que se recauda con ocasión de la importación, cuya principal finalidad es añadir un componente artificial al producto que se importa, para hacerlo menos competitivo que la producción nacional. Además de esa función protectora, que es fundamental en los países desarrollados, el arancel puede tener la finalidad recaudatoria, por cuanto supone un incremento en los ingresos del Estado.

En la Guía básica para hacer Negocios Internacionales (2010) define lo que son aranceles a: tasa que se aplica a la importación de los bienes o mercancías.

1.2.1.6.1. Ad – Valorem

En la Guía básica para hacer negocios internacionales (2010), se calcula como el porcentaje del valor de los bienes y son los que más se utilizan en la actualidad, empleándose como base imponible el valor CIF (costo + seguro + flete)

Para Ballesteros (2005) existen cuatro clases de tipos de gravamen:

- Tipos “Ad Valorem”. Es el usado en la mayoría de las partidas, y significa que la cuota impositiva será un porcentaje del valor de aduana de la mercancía.
- Tipos específicos. Los que se expresan por unidades monetarias a percibir por cada unidad o múltiplo de unidades físicas. Estas unidades pueden ser de longitud, de superficie, de capacidad, de peso, de grado alcohólico o de cuenta.
- Tipos mixtos. Son los formados por un derecho Ad Valorem y un derecho específico, que se aplican simultáneamente. Esos casos de producen más frecuentemente en productos agrarios de primera o segunda transformación
- Tipos compuestos. Consisten en la fijación de un derecho Ad valorem al que se pone, bien un límite inferior mediante un derecho específico, que será el mínimo de percepción; bien, un límite superior mediante un derecho específico, que será el máximo de percepción; o bien, un límite inferior y otro superior.

1.2.1.6.2. Específicos

Monto fijo que se paga por una cantidad determinada por unidad del bien importado, por unidad de peso o por unidad de volumen. (Guía básica para hacer negocios internacionales., 2010)

1.2.1.6.3. Partida Arancelaria

Código numérico que sirve para identificar los distintos productos clasificados con fines aduaneros a nivel internacional. El “Sistema Armonizado” agrupo los distintos productos a nivel de seis dígitos. En el caso del Perú el código nacional o partida arancelaria se compone por 10 dígitos. En el caso de los países miembros de la Comunidad Andina se hace uso de la nomenclatura Nandina, que es aplicada al universo de los productos de cada uno de los países miembros. (Guía básica para hacer negocios internacionales., 2010)

1.2.1.6.3.1. Partidas y Subpartidas

La base del Arancel Aduanero está formada por las partidas o posiciones arancelarias, que son los epígrafes que designan a las mercancías o grupos de mercancías incluidos en cada uno de ellos. (Comercio Exterior. Teoría y práctica, 2005)

1.2.1.6.3.2. Derechos Arancelarios

La tarifa arancelaria contiene el conjunto de derechos y gravámenes que se han de aplicar a las distintas mercancías incluidas en cada una de las partidas o subpartidas (Comercio Exterior. Teoría y práctica, 2005)

1.2.1.6.4. Preferencia arancelaria

La preferencia arancelaria se fundamenta en los convenios internacionales, establecidos en la Organización Mundial del Comercio (OMC). La tendencia actual de globalización obliga a los países a fomentar la suscripción de acuerdos comerciales con el fin de ser más competitivos a nivel internacional. Estos acuerdos implican la exoneración o desgravación de aranceles para los países firmantes. Existen cuatro niveles de acuerdos:

- Bilaterales (Acuerdos de Complementación Económica, Tratados de Libre Comercio – TLC)
- Multilaterales (Asia Pacific Economic Cooperation – APEC)
- Regionales (Comunidad Andina de Naciones – CAN)
- Unilaterales (ATPDEA, Sistema General de Preferencias).

La **partida arancelaria** nacional está definida por 10 dígitos e identificada por un producto que se desea exportar. El **arancel** es una tasa aplicada por

las Aduanas a los productos de importación. Una **preferencia arancelaria** es el beneficio que se obtiene mediante una negociación internacional por el cual un producto ingresa a otro país con una reducción de aranceles. (Guía básica para hacer negocios internacionales., 2010)

1.2.1.7. Regímenes aduaneros

Según la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) divide y subdivide a estos de las siguientes modalidades.

1.2.1.7.1. Regímenes de Importación

1.2.1.7.1.1. Importación para el consumo

Régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía, según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables.

1.2.1.7.1.2. Admisión temporal para reexportación en el mismo estado.

Régimen aduanero que permite el ingreso al territorio aduanero de ciertas mercancías, con suspensión del pago de los derechos arancelario y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo. Estas

mercancías deben ser identificadas, destinadas a cumplir un fin determinado en un lugar específico para ser reexportadas en un plazo determinado sin experimentar modificación alguna, salvo la depreciación normal de su uso.

1.2.1.7.1.3. Reimportación en el mismo estado

Régimen aduanero que permite el ingreso al territorio aduanero de mercancías exportadas con carácter definitivo sin el pago de los derechos arancelario y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo, con la condición de que hayan sido sometidas a ninguna transformación, elaboración o reparación en el extranjero.

1.2.1.7.2. Regímenes de Exportación

1.2.1.7.2.1. Régimen de exportación definitiva

Régimen aduanero que permite la salida del territorio aduanero de las mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior y no esta afecta a tributo alguno.

1.2.1.7.2.2. Régimen de Exportación Temporal para reimportación en el mismo estado.

Régimen aduanero que permite la salida temporal del territorio aduanero de mercancías nacionales o nacionalizadas con la finalidad de reimportarlas en un plazo determinado, sin haber experimentado modificación alguna.

1.2.1.7.3. Regímenes de Perfeccionamiento

1.2.1.7.3.1. Admisión Temporal para perfeccionamiento activo

Régimen aduanero que permite el ingreso al territorio aduanero de ciertas mercancías extranjeras con la suspensión del pago de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación con el fin de ser exportadas dentro de un plazo determinado, luego de haber sido sometidas a una operación de perfeccionamiento.

1.2.1.7.3.2. Régimen de Exportación Temporal para perfeccionamiento pasivo.

Régimen aduanero mediante el cual se permite la salida temporal del territorio aduanero de mercancías nacionales o nacionalizadas para su transformación, elaboración o reparación y luego reimportarlas como productos compensadores en un plazo determinado.

1.2.1.7.3.3. Drawback

Régimen aduanero que permite, como consecuencia de la exportación de mercancías, obtener la restitución total o parcial de los derechos arancelarios, que hayan gravado la importación para el consumo de las mercancías contenidas en los bienes exportados o consumidos durante su producción.

1.2.1.7.3.4. Régimen de Reposición de Mercancías con Franquicia Arancelaria

Régimen aduanero que permite la importación para el consumo de mercancías equivalentes, a las que, habiendo sido nacionalizadas, han sido utilizadas para obtener las mercancías exportadas previamente con carácter definitivo, sin el pago de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo.

1.2.1.7.4. Régimen de depósito aduanero

Régimen aduanero que permite que las mercancías que llegan al territorio aduanero pueden ser almacenadas en un depósito aduanero para esta finalidad, por un período determinado y bajo el control de la aduana, sin el pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo, siempre que no hayan sido solicitadas a ningún régimen aduanero ni se encuentren en situación de abandono.

1.2.1.7.5. Régimen de Transito

1.2.1.7.5.1. Régimen de Transito Aduanero

Mercancías provenientes del exterior que no hayan sido destinadas sean transportadas bajo control aduanero, de una aduana a otra, dentro del territorio aduanero, o con destino al exterior, con suspensión del pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación previa presentación de garantía.

1.2.1.7.5.2. Régimen de Transbordo

Régimen aduanero que permite la transferencia de mercancías, las que son descargadas del medio de transporte utilizado para el arribo al territorio aduanero y cargadas en el medio de transporte utilizado para la salida del territorio aduanero, bajo control aduanero y de acuerdo con los requisitos

1.2.1.7.5.3. Reembarque

Régimen aduanero que permite que las mercancías que se encuentran en un punto de llegada en espera de la asignación de un régimen aduanero puedan ser reembarcadas desde el territorio aduanero con destino al exterior, siempre que no se encuentren en situación de

abandono.

1.2.1.8. Procedimientos operativos a seguir para exportar. Perú

Según la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT, el proceso, la documentación, los requisitos y las etapas de exportación definitiva son las siguientes:

1.2.1.8.1. Finalidad

Facilitar el despacho para la exportación de mercancías nacionales o nacionalizadas que salen del territorio aduanero para su uso o consumo definitivo en el exterior.

1.2.1.8.2. Consideraciones Generales

- La exportación de mercancías no está afecta a pago de tributo alguno.
- La destinación aduanera la solicita el despachador de aduana en representación del exportador o consignatario.
- El embarque de las mercancías de exportación podrá efectuarse por una Aduana distinta a aquella en la que se numero la DAM, para lo cual, el despachador de aduana deberá transmitir el código de la intendencia de aduana de salida.

- La exportación definitiva puede amparar embarques parciales los cuales estan sujetos a reconocimiento físico, siempre que estos se efectúen de un exportador a un único consignatario, y que los embarques se realicen por la misma aduana de numeración de la DAM dentro del plazo de treinta (30) días calendarios contados a partir del día siguiente de numerada la DAM.

- Pueden exceptuarse del ingreso a los depósitos temporales las siguientes mercancías:
 - Perecibles que requieran un acondicionamiento especial;
 - Peligrosas tales como: explosivas, inflamables, toxicas, infecciosas, radioactivas y corrosivas;
 - Maquinarias de gran peso y volumen;
 - Animales vivos;
 - Mercancías a granel (que se embarquen sin envases ni continentes);
 - Otras mercancías que a criterio de la Autoridad Aduanera califiquen para tal fin.

- No procede la exportación definitiva de mercancías prohibidas. La exportación de mercancías restringidas está sujeta a la presentación de autorizaciones según corresponda

1.2.1.8.3. Requisitos

Para efectuar los trámites de exportación, se debe contar con RUC (Registro Único de Contribuyentes) que no tenga la condición de no habido; excepcionalmente, las personas naturales no obligadas a inscribirse en el RUC, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 3º de la Resolución de Superintendencia N° 210-2004/SUNAT, pueden exportar utilizando su Documento Nacional de Identidad (DNI) los peruanos, o Carné de Extranjería o Pasaporte los extranjeros.

Documentación Exigible

La declaración de exportación se sustenta en los siguientes documentos exigibles:

- Copia del documento de transporte (conocimiento de embarque, carta de porte aéreo o carta de porte terrestre, según el medio de transporte empleado), y representación impresa de la Carta de Porte Aéreo Internacional emitida por medios Electrónicos - CPAIE.
- Copia SUNAT de la factura o representación impresa tratándose de la factura electrónica, documento del operador (código 34) o

documento del partícipe (código 35) o Boleta de Venta u otro comprobante que implique transferencia de bienes a un cliente domiciliado en el extranjero y que se encuentre señalado en el Reglamento de Comprobantes de Pago, según corresponda; o declaración jurada de valor y descripción de la mercancía cuando no exista venta.

- Documento que acredite el mandato a favor del agente de aduana: copia del documento de transporte debidamente endosado o poder especial.
- Otros que por la naturaleza de la mercancía se requiera para su exportación.

Adicionalmente que por naturaleza de la mercancía se requiera para su exportación.

- Copia de la nota de crédito o de débito SUNAT
- Declaración jurada del exportador de las comisiones en el exterior, de no estar consignadas en la factura.
- Relación consolidada de productores y copias de las facturas SUNAT emitidas, por cada uno de los productores que generaron

dicha exportación.

- Copia de la factura SUNAT que emite el comisionista que efectúa la exportación a través de intermediarios comerciales.

- Relación consolidada del porcentaje de participación (contratos de colaboración empresarial).

- Copia del contrato de colaboración empresarial.

- Para el caso de vehículos de propiedad de particulares, los documentos que acrediten su propiedad:
 - Tarjeta de propiedad, contrato de compra-venta con firma legalizada notarialmente o acta notarial de transferencia de vehículo;
 - Certificado de gravamen emitido por SUNARP;
 - Gravamen vehicular emitido por la Policía Nacional.

- Para el caso de vehículos de propiedad de funcionarios de Misiones Diplomáticas y de Organismos Internacionales acreditados en el país:
 - Copia de la resolución liberatoria;
 - Carta de la Misión Diplomática o del Organismo Internacional.

1.2.1.8.4. Etapas del procedimiento

De la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) con datos provisionales

Transmisión electrónica

La destinación aduanera de la mercancía es solicitada por el despachador de aduana a la administración aduanera, mediante transmisión electrónica de la información de los datos provisionales contenida en la Declaración Aduanera de Mercancías con el código de régimen 40 a la Intendencia de Aduana en cuya jurisdicción se encuentra la mercancía.

La Administración Aduanera llevara a cabo los siguientes pasos:

Validación del SIGAD (Sistema Integrado de Gestión Aduanera)

Valida la información (RUC, SPN, código del país de destino, código del depósito temporal y cuando corresponda el nombre y domicilio del consignatario); de ser conforme, numera la Declaración Aduanera de Mercancías para que el despachador de aduana proceda a imprimir la DAM para el ingreso de la mercancía a la Zona Primaria, de corresponder.

La información transmitida por el depósito temporal o despachador de aduana según corresponda, referida a la recepción de la mercancía, es

validada por el SIGAD; de ser conforme, asigna el canal de control rojo (sujeta a reconocimiento físico) o naranja (mercancía expedita para su embarque), caso contrario comunica por el mismo medio al depósito temporal o al despachador de aduana para las correcciones pertinentes.

Zona Primaria

El despachador de aduana ingresa la mercancía a un depósito temporal como requisito para la asignación del canal de control de la DAM.

En aquellas circunscripciones aduaneras que no cuenten con depósito temporal la mercancía debe ser puesta a disposición de la Administración Aduanera en los lugares que ésta señale, a fin de que el funcionario aduanero responsable del lugar autorizado asigne el canal de control.

Mercancías exceptuadas de ingreso a un depósito temporal

En este caso, el despachador de aduana con posterioridad a la numeración de la DAM, debe transmitir la solicitud de embarque directo del almacén designado por el exportador, indicando los motivos para su respectiva evaluación. El funcionario aduanero designado, comunica a través del portal de la SUNAT la respuesta de autorización o rechazo.

Reconocimiento físico

El reconocimiento físico se efectúa en presencia del exportador y/o despachador de aduana y/o representante del depósito temporal cuando corresponda, debiendo el despachador de aduana presentar la DAM acompañada de las autorizaciones especiales de corresponder. En aquellos casos que el despachador de aduana no se presente al reconocimiento físico programado, la Administración Aduanera podrá realizarlo de oficio.

Durante el reconocimiento físico el funcionario aduanero verifica la naturaleza, valor, clasificación arancelaria, peso o medida de la mercancía, pudiendo extraer muestras para el análisis químico y/o extraer etiquetas que señalen las características del producto, de ser el caso.

Culminado el reconocimiento físico, el funcionario designado devuelve al despachador de aduana la DAM con datos provisionales debidamente diligenciada, quedando en su poder la primera copia de la DAM, a fin de proceder con el registro de la diligencia en el SIGAD.

El Depósito temporal, permite el embarque de la mercancía en situación de levante autorizado. Esta condición la obtienen las DAMs con canal naranja en forma automática o canal rojo con la diligencia que autorice el levante.

Del embarque

El embarque de la mercancía se debe efectuar dentro de los treinta (30) días calendario contados a partir del día siguiente de la numeración de la DAM.

Los depósitos temporales bajo responsabilidad transmiten la relación detallada de contenedores, pallets y/o bultos sueltos a embarcarse, consignando el número de DAM, fecha de numeración, canal de control y número de precinto de seguridad de corresponder. En caso de mercancías que no ingresan a un depósito temporal, el exportador, el consignante o el despachador de aduana transmite la relación detallada. El SIGAD valida dicha información y de ser conforme numera la autorización de embarque.

El Transportista verifica el embarque de la mercancía y anota en la casilla 14 de la DAM, la cantidad de bultos efectivamente embarcados, peso bruto total, fecha y hora de inicio como término del embarque, culminando su actuación con su sello y firma.

En el caso de embarques parciales por vía terrestre, adicionalmente, el oficial de aduanas registra en la casilla 11 de la DAM con datos provisionales, el nombre de la empresa transportadora que realiza el traslado, así como el número de matrícula del vehículo y cantidad de bultos transportados.

Así mismo, tanto en el caso del control de embarque por vía terrestre en los cuales la salida de la mercancía se efectúa por puestos de control, agencias u oficinas aduaneras, como en el caso de embarque para mercancías transportadas de una intendencia de aduana de origen a otra de salida, el oficial de aduanas designado, de ser conforme, emite de manera inmediata el visado respectivo en la casilla 11 de la DAM, consignando además de su firma y sello de conformidad, el número de matrícula del vehículo que realiza el traslado, la cantidad de bultos que transporta así como la fecha y hora en que culmina el último embarque o salida.

De la Declaración Aduanera de Mercancías con datos definitivos (DAM 41)

La regularización del régimen de exportación definitiva, se debe efectuar dentro de los treinta (30) días calendario contados a partir del día siguiente de la fecha del término del embarque.

La regularización de régimen se efectúa mediante la transmisión electrónica por parte del despachador de aduana, de los documentos digitalizados que sustentan la exportación y de la información complementaria de la DAM, y en aquellos casos que la Administración Aduanera lo determine, adicionalmente se debe presentar físicamente la DAM (40 y 41) y la documentación que sustenta la exportación.

Recibida la información, el SIGAD valida los datos de la exportación; de ser conforme, acepta la información complementaria de la DAM para su reimpresión, con la correspondiente fecha y hora, y se determina si la regularización se da con la sola transmisión de la información complementaria o si requiere adicionalmente de la presentación física de los documentos que sustentan la exportación.

Regularización con presentación y revisión de documentos

El despachador de Aduana presenta al área de exportaciones la DAM con la información definitiva, la DAM con las constancias de lo efectivamente embarcado por el transportista y la documentación exigible.

El funcionario aduanero encargado recibe las declaraciones y los documentos sustentatorios, ingresando la información en el SIGAD, para efectos de la emisión de la guía entrega de documentos (GED), por cada DAM recibida.

El funcionario aduanero designado verifica la documentación recibida con la información registrada en el SIGAD, y que la clasificación arancelaria de la mercancía sea la correcta; de ser conforme, el funcionario aduanero registra la aceptación en el SIGAD, acción que constituye la regularización del régimen y la culminación del trámite de exportación.

Si el funcionario aduanero detecta inconsistencia entre la transmitido electrónicamente y la documentación presentada o errores en los documentos digitalizados, notifica en la GED los motivos de su rechazo y la registra en el SIGAD.

1.2.2. Logística Internacional

1.2.2.1. Logística

En la actualidad el tener una definición específica de logística, puede llevar a cabo ciertos debates, ya que la literatura de hoy tiene como registro cerca de treinta definiciones sobre este término, unas de simple complejidad y otras como extensa complejidad, la cual apunta a un solo objetivo, orientado a la satisfacción del cliente, con los costos mínimos, en el tiempo requerido, en la cantidad y en el lugar especificadas de este.

Para Ferrel, Hirt, Ramos, Adianensen & Florez (2004) es una función operativa importante que comprende todas las actividades necesarias para la obtención y administración de materias primas y componentes, así como el manejo de los productos terminados, su empaque y distribución a los clientes. (Castellanos, Logística Comercial Internacional, 2015)

Lamb, Hair & McDaniel (2002) también determino la definición como el, proceso de administrar estratégicamente el flujo y almacenamiento eficiente de las materias primas, de las existencias en el proceso y de los bienes

terminados del punto de origen al de consumo. (Castellanos, Logística Comercial Internacional, 2015)

Para Franklin (2004) es el movimiento de los bienes correctos en la cantidad adecuada hacia el lugar correcto en el momento apropiado. (Castellanos, Logística Comercial Internacional, 2015)

1.2.2.1.1. Logística empresarial

Para Cabrera (2014) el concepto de logística empresarial se puede definir como el conjunto de actividades que optimizan el flujo de productos, desde las compras a proveedores por los fabricantes hasta el consumo de los productos terminados por los clientes, así como los flujos de información que genera este proceso, dando satisfacción al cliente y a un mínimo coste.

1.2.2.1.2. Logística de la Distribución Física Internacional

Antún (2004) nos dice que la logística de la distribución física internacional es la serie de operaciones necesarias para lograr el traslado físico de un producto desde el local del exportador hasta el local del importador

1.2.2.1.3. Gestión de la Cadena de Suministro

Por parte del CSCMP (Council of Supply Chain Management Professional)

la gestión de la cadena de suministro abarca la planificación y la gestión de todas las actividades relacionadas con la contratación, adquisición, conversión y todas las actividades de la gestión logística. Es importante destacar que también incluye la coordinación y colaboración con los socios del canal, que pueden ser proveedores, intermediarios, proveedores de servicios de terceros y clientes. En esencia, la gestión de la cadena de suministro integra la gestión de la oferta y la demanda dentro y entre las empresas. (Council of Supply Chain Management Professionals, 2017).

Logística y cadena de suministros es un conjunto de actividades funcionales (transporte, control de inventarios, etc.) que se repiten muchas veces al largo del canal de flujo, mediante las cuales la materia prima se convierte en productos terminados y se añade valor para el consumidor. (Ballou, 2004)

1.2.2.1.3.1. Gestión Logística

Para el Council of Supply Chain Management Professional (CSCMP) da como definición a lo que es Gestión Logística como la parte de la gestión de la cadena de suministro que planifica, implementa y controla el funcionamiento eficiente, eficaz hacia adelante y se invierte el flujo y almacenamiento de bienes, servicios e información relacionada entre el punto de origen y el punto de consumo, con el fin de satisfacer las necesidades de los clientes.

1.2.2.1.4. Logística Comercial Internacional

Castellanos (2009) da como definición a este término, al estudio que determina y gestiona los flujos de materiales, la producción y la distribución con los flujos de información, con el fin de adecuar la oferta de la empresa a la demanda del mercado en condiciones óptimas de calidad.

1.2.2.2. Distribución Física Internacional

En la Guía básica para hacer negocios internacionales (2010), la Distribución Física Internacional es la etapa de la logística que comprende la ejecución de todo los procedimientos y actividades necesarias para garantizar el traslado físico de un producto de exportación específico, desde el punto de recojo en el país de origen, hasta el punto de entrega en el país de destino, bajo las condiciones pactadas entre las partes.

El traslado físico presupone la utilización de uno o más medios de transporte y el cumplimiento de los requerimientos establecidos para cada tipo de producto en el país de origen (embarque), de tránsito (transbordo) y de destino (desembarque). En la mayor parte de los casos, las reglamentaciones (normas y procedimientos) difieren mucho entre cada punto, haciendo necesaria y hasta obligatoria la intervención o contratación de distintos agentes o proveedores de servicios conexos para posibilitar su entrega.

La DFI involucra a los operadores de servicios que intervienen en el proceso de traslado de la carga, desde el punto de recojo hasta el punto de entrega como: Agente de Aduanas, Agentes de Carga, Agentes de Seguro, Transportistas, etc.

1.2.2.2.1. Importancia de la DFI

Castellanos (2009) nos dice que la importancia del DFI surge de la necesidad de movilización y manejo óptimo de las cargas. Desde esta óptica, la Distribución Física Internacional tiene por finalidad descubrir la solución más satisfactoria para llevar la cantidad correcta de producto desde su origen hasta el lugar adecuado, en el tiempo necesario y al mínimo costo posible, compatible con la estrategia de servicio requerida.

En otras palabras, cumple la función de guardar el equilibrio que debe existir entre los términos contractuales y su cumplimiento en función de los canales de distribución, precios, tiempos y gestión operativa, y su proyección a mediano plazo en concordancia con la política empresarial.

La Distribución Física Internacional se extiende sobre un campo muy amplio que abarca no solo el transporte, sino todas aquellas actividades que se deben desarrollar acerca de cómo se debe transportar las mercancías, la tecnología de este y los itinerarios que se van a cubrir, para ello se deben sumar otros factores como:

- El acondicionamiento.
- El embalaje.
- Los transportes complementarios hasta el puerto o el aeropuerto de embarque.
- Las manipulaciones y los puntos de depósitos intermedios.
- Las formalidades de despacho de aduanas a la salida del país exportador y a la entrada del país importador.
- Los derechos y tasas de aduana que han de pagarse según el Inconterm aplicado.
- El seguro de transporte.
- Las modalidades de entrega desde el puerto o el aeropuerto de llegada.
- La selección y el control del personal de servicio durante el desplazamiento de la mercancía.
- La seguridad de pago.

1.2.2.2.2. Sistemas de transporte.

En el Manual de la gestión logística del transporte y distribución de mercancías (2009) el transporte es, sin duda, el componente vertebral de la distribución en las cadenas logísticas; por ello, es fundamental conocer las diferentes opciones que se presentan y determinar, mediante elementos conformador técnica y jurídicamente, cuál de esas es la que se ha de utilizar.

En este sentido, la competitividad de los productos que van a ser comercializados depende mucho del transporte y, específicamente, del costo de este; del tiempo de tránsito necesario para trasladar los bienes desde su origen hasta su destino; de la factibilidad de la entrega; y de la seguridad del medio utilizado.

Se entiende por transporte a la acción y efecto de llevar una cosa de un paraje o lugar a otro. Económicamente, es una actividad de la demanda de mercancías, cuya función consiste en trasladarlas de áreas donde su utilidad es baja a otra de mayor utilidad.

1.2.2.2.1. Transporte terrestre

La mayor parte de las regiones en desarrollo se encuentran intercomunicadas con los países industrializados por medio de redes de carreteras, pero debido a la falta de un comercio bien desarrollado y vigoroso, en algunos países solo existe un sistema de transporte de carga internacional, debido a la debilidad de sus intercambios internacionales y a que no hay suficiente carga de retorno que estimule el surgimiento de nuevas compañías de transporte. (Manual de la Gestión Logística del transporte y la distribución de mercancías, 2009)

Para Peña (2016) la gestión de la selección y reserva es más fácil, porque es posible negociar tarifas anuales sobre la base de una demanda

potencial y una tipología de servicio. Pero las tarifas pueden incluir condicionantes de precio según el volumen de facturación, o incluso incorporar unas tasas según evolucione el precio del combustible. Para la disposición efectiva de camiones, aunque suele ser suficiente reservar con dos días de anticipación, se puede complicar cuando es necesario cargar varias unidades al mismo tiempo para un único destino. En esta situación son factores clave la flota con la que cuente la compañía transportista (si dispone de camiones propios o subcontrata de servicios), las fechas (en navidad es difícil encontrar conductores disponibles a viajar) y la facilidad de encontrar carga para el retorno (si el retorno con el camión cargado no está asegurado, se sumara el precio de la vuelta en el flete de la exportación).

1.2.2.2.2. Transporte marítimo

Castellanos (2009) nos dice en su Manual de la gestión logística del transporte y distribución de mercancías, que en este tipo de transporte las cargas marítimas son transportadas por las diferentes líneas navieras comerciales que operan alrededor del mundo a través de rutas establecidas. Estos servicios se prestan bajo el esquema “regular” o “arrendado”.

En este modo de transporte, para mercancía general lo más importante es el equipo o contenedor que se utilizara para configurar la carga. Hay

que considerar si será suficiente con disponer de quipos estándar o si serán necesarios equipos especiales, como contenedores de gran capacidad o de techo abierto, para cuya carga puede ser necesario una grúa puente. (Manual de transporte para el comercio internacional., 2016)

1.2.2.2.3. Transporte aéreo

Las líneas aéreas son las más globalizadas, ya que presentan servicios de carga a escala mundial a través de una gran cantidad de rutas. Muchas de ellas muestran tráficos más frecuentes, lo cual refleja una gran intensidad del flujo de carga aérea. En la actualidad es el tipo de transporte que maneja más conexiones y rutas en el mundo. (Manual de la Gestión Logística del transporte y la distribución de mercancías, 2009)

En este modo de transporte, la negociación, contratación y reserva dependerá mucho de la tipología del espacio que se vaya a contratar, así, la cotización depende en gran medida de las dimensiones de la mercancía, de si viajara en avión carguero o de las dificultades de manipulación, entre otros condicionantes. (Manual de transporte para el comercio internacional., 2016)

1.2.2.2.4. Transporte ferroviario

Gran parte de las mercancías transportadas por ferrocarril son gráneles

sólidos. La posibilidad de transportar grandes cantidades de gráneles en cada vagón facilita las operaciones de transporte, aunque se debe analizar cada uno de los casos de manera particular, teniendo en cuenta la distancia de las terminales a los puntos de origen y de destino, así como el tipo de mercancía, sobre todo su densidad. Los vehículos más utilizados son los vagones tolva cerrados (para cereales) o abiertos (para minerales), con una gran capacidad de transporte en toneladas.

La carga de estos vagones se efectúa por la parte superior y la descarga puede ser lateral o, normalmente, por la parte inferior, sobre un depósito subterráneo especialmente adaptado en cada una de las terminales. Si se requiere un traslado adicional de la mercancía mediante transporte rodado, debido a la distancia entre la terminal y el origen o el destino, la manipulación puede encarecer notablemente el servicio. (Sanz, de Peñaranda, Enguix, & Mas, 2013)

1.2.2.2.3. La carga

La definición que plantea Castellanos (2009) para este término, es, conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que facilita su rápida movilización. La persona a cargo de la DFI en una empresa comienza todo el proceso de conformación de la cadena con el estudio de la carga que se va a transportar, para ellos desarrolla tres etapas de análisis.

1.2.2.2.3.1. Primera etapa de análisis

Consiste en establecer el tipo de la carga (general o a granel) y la naturaleza de la carga (perecedera, frágil, peligrosa, de dimensión y pesos especiales)

- **Por su tipo:** Se encuentran la carga general y a granel; la carga general puede ser suelta o unitarizada. La carga a granel (maíz, trigo, torta de soya, etc.), puede ser líquida (petróleo, vino, cerveza, etc.), o gases.
 - a. Carga general: Son los productos que se transportan en cantidades más pequeñas. Esta carga la conforman productos individuales, cuya preparación determina su tipo, y pueden ser suelta y convencional (no unitarizada) y unitarizada.
 - Suelta (no unitarizada): Son productos sueltos o individuales, manipulados y cargados como unidades separadas, tales como fardos, sacos, cajas, barriles, atados, etc.

- Unitarizada: Esta carga se compone de artículos individuales, como cajas, paquetes, otros elementos desunidos o carga suelta, agrupados en unidades como paletas y contenedores (unitarización), los cuales están listos para ser exportados. La preparación de la carga permite una manipulación segura y evita el saqueo, los daños y las pérdidas y la protege de la degradación térmica y biológica, el manejo brusco o la lluvia, el agua salada, etc., además, facilita un manejo más rápido y eficiente.
- b. Carga a granel líquida o sólida: Se almacena, por lo general, en tanques o silos u son transportadas a través de bandas mecanizadas o por medio de ductos o tuberías; ambas se movilizan por bombeo o succión, cucharones y otros elementos mecánicos. Estos productos no requieren embalaje o unitarización. Las principales cargas a granel que se transportan en el mundo son: aceite, petróleo, minerales, cereales y fertilizantes.

- **Por su naturaleza:** Este tipo de carga puede ser perecedera (especialmente en alimentos), frágil (vidrio, obras de arte, etc.), peligrosa (municiones, combustibles, químicos, etc.) y dimensiones y pesos especiales (turbinas para hidroeléctricas, plantas eléctricas, etc.).
 - a. Carga perecedera: Un gran número de productos, en especial los alimentos, normalmente pierden parte de sus características físicas, químicas y microbiológicas, como resultado de la exposición a la que se someten durante el tipo de movilización y a las cambiantes condiciones del medio ambiente. Dentro de los productos perecederos se encuentran las frutas y las verduras, la carne y sus derivados, los pescados y los mariscos, los productos lácteos, las flores frescas y los peces tropicales, entre otros.
 - b. Carga frágil: Este tipo de carga requiere de un manejo especial durante su transporte, ya que sus características así lo exigen, la operación de embalaje, manipuleo (cargue y descargue) y traslado, y eso se logra si se rodea la carga con una cantidad suficiente del material que le dé la amortiguación apropiada.

Los tres puntos críticos en el transporte y la distribución física de la carga frágil son: el cargue y descargue, el movimiento en el vehículo de transporte y el almacenamiento y bodegaje.

- c. Carga peligrosa: Es toda aquella carga, sustancia química, mezcla o artículo que, por sus características, puede ocasionar daños a otros productos, al medio de transporte, a las personas o al medio ambiente.

- d. Carga de dimensiones y pesos especiales: Son cargas muy voluminosas o pesadas que requieren un manejo especial. Es bueno resaltar estas características porque, desde el punto de vista las tarifas de fletes, especialmente en el transporte marítimo, cuando se trata de esta clase de carga se le agrega una sobretasa a la tarifa básica.

1.2.2.2.3.2. Segunda etapa de análisis

Consiste en determinar la preparación que la carga precisa (embalaje, marcado y unitarización).

- **Empaque**

Conjunto de materiales que forman la envoltura y armazón de los empaques, tales como papeles, telas, cuerdas, cintas, etc. El empaque es el que asegurará que la mercancía llegue en buen estado a su destino final y deberá ser consiente con la forma, tamaño y peso. Además, deberá garantizar un cierto grado de conservación de los materiales que contiene.

En otras palabras, el empaque es la presentación comercial de la mercancía. Esta debe constituir a la seguridad de esta durante sus diferentes desplazamientos, sin ser más que un objeto accesorio.

El objetivo principal es el de lograr vender el producto, dándoles una buena imagen visual, facilitando su colocación en el departamento de ventas y la recogida por el cliente, distinguiéndolo de los productos de la competencia y adaptándolo a los hábitos de cada mercado.

- **Embalaje**

Caja o cubierta con que se resguardan los objetos que van a transportarse. Debera permitir de manera segura la

maniobrabilidad, el transporte, el almacenamiento y sobre todo la fácil identificación del material que contiene.

Tiene como objeto la protección de la mercancía durante su transporte, en el transcurso de la manipulación y cuando se realicen almacenamientos preliminares, intermedios y terminales.

Un buen embalaje influye sobre la calidad y el precio del transporte, sobre la calidad y el precio de los manipuleos, sobre la cobertura y el costo del seguro. A su vez también es un objeto o material destinado a envolver o contener, temporalmente un producto o conjunto de productos durante su manipulación, transporte, almacenamiento y presentación para la venta en el país de origen y en el exterior.

- **Tipos de productos y embalaje**

Los productos embalados se clasifican en tres categorías: *las autoportantes*, es decir, los que pueden aguantar su propio peso, por ejemplo, los electrodomésticos como las neveras y lavadoras. *Los semioportantes*, que son deformables y pueden presentar averías en el apilamiento, como es el caso de los frascos de champú. *Los no autoportantes*, en los que la

resistencia del producto y su conservación recae en los empaques, como las frutas.

Los principales tipos de embalaje, destacan sus principales características y su uso dentro de la gestión de transporte:

Cajas de cartón	
	<p>Características</p> <ul style="list-style-type: none"> · Fabricadas a partir de cartón corrugado. · Adaptadas fácilmente a todos los modos de transporte. · Agrupadas por productos que tienen distintas formas geométricas, homogéneas, sencillas y estables. <p>Usos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Frutas y verduras frescas. · Electrodomésticos. · Maquinaria industrial. · Empaques primarios de alimentos.

FIGURA 1 Tipo de embalaje: Caja de cartón
Fuente: Castellanos (2009)

Embalajes de madera	
	<p>Características</p> <ul style="list-style-type: none"> · Resistencia a la flexión, la compresión y el impacto. · Su utilización está sujeta a restricciones medioambientales como la norma NIMF N° 15, que comenzó a regir en Colombia a partir del 15 de septiembre del 2005. · Las cajas y las estibas son los principales embalajes de madera. <p>Usos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Mercancía pesada como maquinaria y electrodomésticos. · Bienes frágiles como productos de vidrio y artesanías.

FIGURA 2 Tipo de embalaje: Embalaje de madera
Fuente: Castellanos (2009)

Sacos	
	<p>Características</p> <ul style="list-style-type: none"> · Elaborados a partir de papel, materiales plásticos y naturales como la fibra de yute. · Combinados con otros materiales flexibles pueden cumplir con requerimientos de relleno y distribución del producto. · Sujetos a restricciones fitosanitarias, específicamente en el caso de sacos fabricados con materiales naturales. <p>Usos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Frutas y hortalizas. · Abonos y productos químicos. · Café. · Carbón.

FIGURA 3 Tipo de embalaje: Sacos
Fuente: Castellanos (2009)

Sacos jumbo (<i>Big Bag</i>)	
	<p>Características</p> <ul style="list-style-type: none"> · Están elaborados en material plástico tejido. · Requieren sistemas mecánicos para su manipulación. · Pueden guardar cargas de más de 1.000 kilogramos de peso. <p>Usos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Gránulos. · Pasta.

FIGURA 4 Tipo de embalaje: Sacos Jumbo (Big Bag)
Fuente: Castellanos (2009)

Garrafas	
	<p>Características</p> <ul style="list-style-type: none"> · Elaborados en vidrio, metal, cerámica o plástico. · Requieren materiales para amortiguar el producto durante el transporte. <p>Usos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Productos líquidos.

FIGURA 5 Tipo de embalaje: Garrafas
Fuente: Castellanos (2009)

Tambores o bidones	
	<p>Características</p> <ul style="list-style-type: none"> · Hechos en acero, plástico o cartón. · Su capacidad oscila entre 10 y 240 litros <p>Usos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Alimentos a granel en estado líquido como pulpas de frutas.

FIGURA 6 Tipo de embalaje: Tambores o bidones
Fuente: Castellanos (2009)

Jerry Can o cuñete	
	<p>Características</p> <ul style="list-style-type: none"> · Fabricados de metal o plástico. · Alcanzan una capacidad hasta de 5 galones. <p>Usos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Gasolina y líquidos similares.

FIGURA 7 Tipo de embalaje: Jerry Can o cuñete
Fuente: Castellanos (2009)

Toneles	
	<p>Características</p> <ul style="list-style-type: none"> · Embalajes cilíndricos elaborados en madera. <p>Usos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Vino.

FIGURA 8 Tipo de embalaje: Toneles
Fuente: Castellanos (2009)

- **Marcado**

Todo envío debe ser objeto de un cuidadoso marcado, pues, de lo contrario, corre el riesgo de no llegar a su destino. El marcado es una operación esencial para el buen desarrollo de la exportación.

Según las exigencias reglamentarias de los países de destino y según el cliente, el marcado puede ser extremadamente costoso y se debe tener en cuenta lo siguiente:

- a. Así como el embalaje, el marcado está a cargo del vendedor, por lo tanto, debemos proveer un marcado adecuado y elaborado para que la carga puede llegar a su destino en perfectas condiciones. En este caso de que el marcado sea defectuoso las compañías de transporte y de seguros quedan exoneradas de toda responsabilidad.
- b. Es imperativo que el marcado sea legible, indeleble, suficiente, bien colocado, conforme a la reglamentación del país de destino y discreta sobre el contenido de bultos.

En el siguiente gráfico se puede observar el marcado de una conforme lo establecen las normas de la ICC (International Chamber of Commerce) o CCI (Cámara de Comercio Internacional)

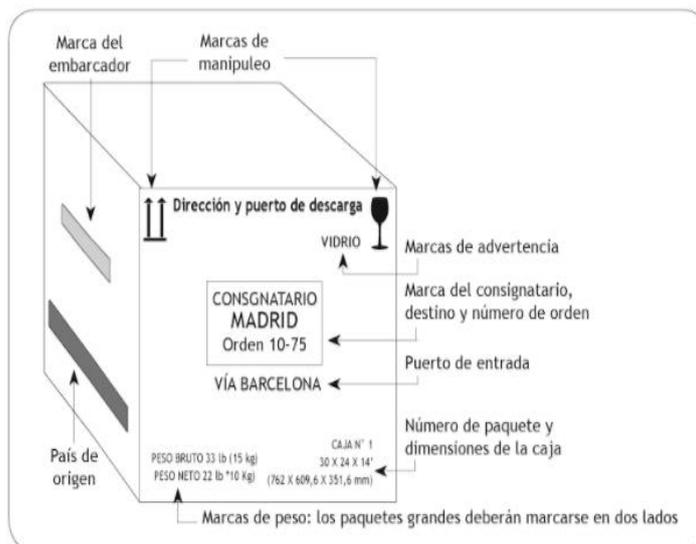


FIGURA 9 Normas de Marcado
Fuente: Castellanos (2009)

Ciertas reglas son objeto de una denominación ISO (International Organization for Standardization) y todo los bultos y cajas deben llevar un numero constituido por una fracción cuyo numerados indica el número de orden y el denominador el número total de cajas o bultos. Las dimensiones son indicadas exclusivamente en centímetros, los pesos en kilogramos y las marcas figuran según el caso sobre dos o tres de los lados del embalaje.

INSTRUCCIONES DE MANIPULEO					
Símbolo	Información	Significado	Símbolo	Información	Significado
	FRÁGIL	Indica que el contenido del paquete que se transporta es frágil, por lo tanto se tiene que manipular con cuidado.		NO RODAR	Indica que el paquete que se transporte no debe ser rodado.
	ESTE LADO HACIA ARRIBA	Indica la posición vertical correcta del paquete de transporte.		ESLINGAR AQUÍ	Indica dónde deberán colocarse las argollas para elevar el paquete que se transporta.
	MANTENER ALEJADO DE LA LUZ DEL SOL	Indica que el embalaje que se transporta no debe estar expuesto a la luz solar y al calor.		COLOCAR MORDAZAS COMO SE INDICA	Indica el lugar donde deben ser colocadas las mordazas para el manejo del paquete que se transporta.
	PROTEJASE DE LA LLUVIA	Indica que el embalaje que se transporta deberá mantenerse alejado de la lluvia o seco.		NO COLOCAR MORDAZAS COMO SE INDICA	Indica que el paquete que se transporta no debe ser manejado por las pinzas en los lados indicados.
	NO USAR GANCHO	Indica que los ganchos están prohibidos para el manejo y manipulación del paquete.		LIMITE DE APILAMIENTO EN KILOGRAMOS	Indica la carga máxima de apilamiento permitida en el embalaje en kilogramos.

INSTRUCCIONES DE MANIPULEO					
Símbolo	Información	Significado	Símbolo	Información	Significado
	CENTRO DE GRAVEDAD	Indica el centro de gravedad del paquete de transporte que se maneja como una sola unidad.		LÍMITE DE EMBALAJES A APILAR	Indica el número máximo de bultos que se pueden apilar unas sobre otras, donde "n" es el número limitante.
	PROTEGER DE FUENTES RADIOACTIVAS	Indica que el contenido del paquete puede deteriorarse o quedar inutilizable por la exposición a la radiación.		NO APILAR	Indica que no está permitida la colocación de paquetes sobre el embalaje que se transporta.
	LÍMITES DE TEMPERATURA	Indica los límites de temperatura dentro del cual el paquete de transporte deberá ser almacenado y manipulado.		NO UTILIZAR CARRETILLA DE MANO AQUÍ	Indica que esta cara no debe estar en contacto con la carretilla de mano.
	NO UTILIZAR CARROS ELEVADORES	Indica que el paquete que se transporta no debe ser manipulado por carretillas elevadoras.			

FIGURA 10 Etiquetados de envases

Fuente: Castellanos (2009)

1.2.2.2.3.3. Tercera etapa de análisis

Consiste en evaluar las dos principales modalidades de unitarización (paletización o contenedorización)

- **Unitarización**

Consiste en agrupar en una sola unidad de carga los bultos cargados sobre su plataforma; las estibas o paletas aceleran la manipulación y simplifican los conteos, facilitando el transporte

de la carga, los almacenajes y distribución de los productos.

Estas unidades de carga están constituidas por una o varias plataformas realizadas, lo cual permite el paso de las uñas de horquilla de un elevador para su manipulación.

Además, las paletas son de fabricación fácil en los países en desarrollo porque disponen de la materia prima: la madera. Toda estiba destinada a la movilización internacional de mercancías, deberá cumplir con las normas fitosanitarias establecidas internacionalmente y llevar su marca.

- **Contenedorización**

Se define primeramente al contenedor como un recipiente de transporte, que tiene una calidad duradera y suficientemente resistente para permitir su uso repetitivo; el contenedor está especialmente concebido para facilitar el transporte de las mercancías, sin rotura de la carga, por uno o varios medios de transporte.

Los contenedores están provistos de dispositivos que hacen fácil la manipulación, principalmente cuando son transbordados de un medio de transporte a otro. Fueron

concebidos de tal manera que son fáciles de llenar y vaciar y se presentan en diferentes tipos.

La función principal del transporte contenedorizado de las mercancías es la de garantizar la entrega segura y rápida de esta, así como el ahorro, pues al no ser manipulada la mercancía esta puede ser de menor consistencia y por tanto permitir el uso de embalajes más baratos.

Antes de introducir la mercancía en el contenedor se debe desarrollar una inspección para garantizar los siguientes aspectos:

- Ausencia de orificios en las paredes y cubiertas.
- Facilidad de apertura y cierre.
- Ausencia de etiquetados o de información correspondiente a cargas anteriormente transportadas.
- Sequedad y limpieza del contenedor
- Ausencia de elementos punzantes que puedan dañar la carga.

1.2.2.2.4. Canales de distribución

Para Escudero (2014), el canal de distribución es el recorrido que sigue el producto desde el origen (fabricante) hasta el destino (consumidor). Dicho recorrido se puede hacer atravesando múltiples etapas o ninguna, es decir, el producto se puede vender a través de múltiples intermediarios, entre el fabricante y el consumidor, o distribuirse de forma directa. El fabricante decide el sistema de comercialización para su producto y elige entre: venta directa o venta indirecta.

1.2.2.2.4.1. Venta directa

Consiste en hacer llegar el producto al consumidor a través de vendedores propios o agentes comerciales. Los vendedores propios pertenecen a la plantilla de trabajadores de la empresa; los agentes comerciales actúan a nivel individual y venden por cuenta y en nombre del fabricante, sin pertenecer a su plantilla, a cambio de una comisión a base de las ventas realizadas.

1.2.2.2.4.2. Venta indirecta

Consiste en hacer llegar el producto al consumidor final a través de uno o más intermediarios, que compran el producto y lo revenden a un precio más alto. Existen dos tipos de intermediarios: **detallistas** (compran

productos al fabricante o al mayorista y lo revenden al consumidor) y **mayoristas** (compran el producto al fabricante y se lo venden al detallista, quien posteriormente lo revenderá al consumidor final).

1.2.2.2.5. Incoterms

Para Acosta (2005) se refiere a los Incoterms a, términos comerciales usados en los contratos de compraventa, porque no se trata de términos-que aunque con frecuencia tienen denominación igual o parecida- que suelen usarse en contratos de transporte, particularmente en pólizas de fletamento.

Para ello según (Vera, 2016) nos dice que los Incoterms (International Commercial Terms) son las Reglas Internacionales para la interpretación de los términos comerciales, creadas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI).

El objetivo fundamental es establecer criterios claros y definidos sobre la distribución de los gastos de transmisión de los riesgos entre las partes en un contrato de compraventa internacional (comprador y vendedor). Los Incoterms son de aceptación voluntaria por las partes, es decir, no son bajo ningún concepto un esquema jurídico obligatorio. Su principal ventaja consiste en tener simplificadas mediante denominaciones normalizadas las condiciones a cumplir por las partes.

La Guía básica para hacer negocios internacionales (2010) nos dice que los Incoterms son reglas internacionales de aceptación voluntaria entre el comprador y el vendedor, se utilizan para conocer los costos y riesgos de las partes que intervienen en la compra – venta internacional de mercancías y vienen de las siglas en inglés de la International Commercial Terms (Términos internacionales de Comercio), emitidos por la Cámara de Comercio e Industria, con sede en París, Francia.

Estos términos se basan en reglas mundialmente aceptadas por su exactitud, aceptación y empleo. Indican las obligaciones y derechos entre el vendedor o exportador y el importador o comprador relativos al punto de entrega, transferencia del riesgo, responsabilidad de la documentación, entre otros puntos.

Se debe aclarar que los Incoterms no son contratos, términos de transporte ni formas de pagos, pero sí se utilizan en la mayoría de los negocios vinculadas en la compra – venta internacional y en los documentos utilizados en el proceso de exportación.

Estos se dividen en:

- **Multimodales:** Pueden usarse para cualquier medio de transporte, sea aéreo, terrestre o marítimo. Son:

- EXW (Ex Works)
- FCA (Free Carrier to)
- CPT (Carriage Paid to)
- CIP (Carriage and Insurance Paid to)
- DAP (Delivered at Place)
- DAT (Delivered at Terminal)
- DDP (Delivered Duties Paid)

- **Marítimos:** De uso exclusivo para transporte marítimo. Son:

- CFR (Cost and Freight)
- CIF (Cost, Insurance and Freight)
- FAS (Free alongside ship)
- FOB (Free on board)

1.2.2.2.6. Contrato de compraventa internacional

Según Soler (2011) nos dice que el contrato de compraventa internacional es el documento comercial que dos o más partes suscriben como expresión formal de un acuerdo de compra-venta internacional de mercancías.

1.2.2.2.7. Agente de Carga internacional o transitario

Persona que puede realizar y recibir embarques, consolidar y desconsolidar mercancías, actuar como Operador de Transporte Multimodal sujetándose a las leyes de la materia y emitir documentos propios de su actividad, tales como conocimientos de embarque, guías aéreas, certificados de recepción, certificados de transporte y similares. (Diccionario de Comercio Internacional. Términos marítimos, aduaneros)

1.2.2.2.8. Flete

Retribución que el responsable de la explotación del medio de transporte (marítimo, terrestre o aéreo) percibe por el transporte y la entrega de la mercancía, o por el alquiler de un buque o de una parte de este. Puede ser pagado o debido, mediante lo que se establece si el pago se hace en origen o en destino, respectivamente.

1.2.2.2.9. Despacho de aduanas

Conjunto de tramitaciones y operaciones logísticas que deben realizarse sobre las mercancías en un recinto aduanero para gestionar la entrada o salida física de las mismas en un determinado territorio.

1.2.2.2.10. Documentos requeridos para el transporte internacional de mercancías.

La documentación es similar bajo el marco de la Comunidad Andina de Naciones (Peru, Ecuador, Colombia y Bolivia) y la Asociación Latinoamericana de Integración – Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ALADI – ATIT)

Las definiciones Figueredo (2007) para la Comunidad Andina de Naciones son las siguientes:

1.2.2.2.10.1. Carta de Porte Internacional por carretera – CPIC

La Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC, es un documento de transporte suscrito entre el transportista autorizado y el remitente de las mercancías acreditando la existencia de un contrato de transporte. Constituye prueba de que el transportista autorizado ha recibido las mercancías bajo su responsabilidad y se encuentra obligado al transporte de las mismas, contra el pago de un flete, desde el lugar en que las recibe hasta el lugar convenido para su entrega, todo dentro de un plazo acordado entre las partes que suscriben este documento.

1.2.2.2.10.2. Manifiesto Internacional de Carga/ Declaración de Transito Aduanero Internacional (MIC/DTA)

Es un documento aduanero utilizado para el transporte internacional de mercancías por carretera emitido bajo responsabilidad de un transportista autorizado con base a los datos contenidos en la Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC. Acredita que las mercancías declaradas fueron reverificadas y autorizadas por una aduana de partida de un País Miembro para su transporte hasta una aduana de destino ubicada en otro País miembro.

La declaración de Transito Aduanero Internacional – DTAI, es el documento aduanero único en los países miembros en el que constan todos los datos e informaciones requeridos para la operación de transito aduanero internacional. Debe ser llenada por el transportista autorizado con base a la información y documentación proporcionados por el remitente, considerando principalmente información contenida en la Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC

1.2.2.3. Just in Time

Monden (1996) nos dice que el sistema de fabricación *Just in time* (JIT) es un sistema interno utilizado por la empresa que lo creó, Toyota Motor Corporation, pero que ha adquirido un nuevo aspecto. *El sistema de producción de Toyota* (titulada *El just in time hoy en Toyota*), se describen

sistemáticamente los cambios que se han producido en el más eficaz de los sistemas de producción existentes en la actualidad.

El objetivo del JIT- producir los elementos necesarios en la cantidad necesaria y en el momento necesario- es el impulsor interno de la gestión de la producción. La adición de la tecnología integrada por ordenador (que incluye los sistemas expertos mediante la inteligencia artificial) y la tecnología de los sistemas de información, sirve para reducir todavía más los costes, aumentar la calidad y acortar el plazo de fabricación.

1.3. Definición de términos básicos

Aduana

La aduana es la oficina pública y/o fiscal que, a menudo bajo las órdenes de un Estado o gobierno político, se establece en costas y fronteras con el propósito de registrar, administrar y regular el tráfico internacional de mercancías y productos que ingresan y egresan de un país. (DefiniciónABC, 2017)

Organismo responsable de la aplicación de la Legislación Aduanera y del control de la recaudación de los derechos de Aduana y demás tributos; encargados de aplicar en lo que concierne la legislación sobre comercio exterior, generar las estadísticas que ese tráfico produce y ejercer las demás

funciones que las leyes le encomiendan. El término también designa una parte cualquiera de la administración de la aduana, un servicio o una oficina. (SUNAT, s.f.)

Ad-Valorem

El termino Ad-Valorem se deriva del latin valentiam, que significa “el valor”, se aplica comúnmente a un impuesto sobre el valor de la propiedad. (Enciclopedia Financiera, 2017)

Agente de carga internacional

Persona que puede realizar y recibir embarques, consolidar y desconsolidar mercancías, actuar como Operador de Transporte Multimodal sujetándose a las leyes de la materia y emitir documentos propios de su actividad, tales como conocimientos de embarque, guías aéreas, certificados de recepción, certificados de transporte y similares. (SUNAT, s.f.)

Arancel

Un arancel es un impuesto o gravamen que se aplica solo a los bienes que son importados o exportados. El más usual es el que se cobra sobre las importaciones; en el caso del Perú y muchos otros países no se aplican aranceles a las exportaciones. (Ministerio de Economía y Microfinanzas,

2017)

Cadena de Suministro

Logística y cadena de suministros es un conjunto de actividades funcionales (transporte, control de inventarios, etc.) que se repiten muchas veces a lo largo del canal de flujo, mediante los cuales la materia prima se convierte en productos terminados y se añade valor para el consumidor. (Ballou, 2004)

Comercio Exterior

Actividad económica basada en los intercambios de bienes, capitales y servicios que lleva a cabo un determinado país con el resto de los países del mundo, regulado por normas internacionales o acuerdos bilaterales. (Ballesteros, 2005)

Comercio Internacional

Se habla de Comercio Internacional cuando dada la diversidad de gustos y necesidades de los diferentes agentes económicos, a un creciente intercambio de bienes y servicios entre dichos agentes; cuando el intercambio se lleva a cabo entre agentes residentes en distintas naciones. No es más que el intercambio de bienes y servicios entre personas residentes en diferentes países. (Bajo, 1991)

Despacho Aduanero

El despacho aduanero es el procedimiento a través del cual las mercancías que entran o salen de un país o territorio aduanero son objeto de control por parte de las autoridades aduaneras, con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos aplicables a las mismas en virtud de su naturaleza y en función del destino aduanero que vayan a recibir. (Cabello & Cabello, Procedimientos aduaneros I: Conceptos básicos., 2013)

DFI

La Distribución Física Internacional es el conjunto de operaciones necesarias para desplazar la carga desde un punto de origen a un punto de destino. (Castro, 2017)

Incoterm

nos dice que los Incoterms (International Commercial Terms) son las Reglas Internacionales para la interpretación de los términos comerciales, creadas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). El objetivo fundamental es establecer criterios claros y definidos sobre la distribución de los gastos de transmisión de los riesgos entre las partes en un contrato de compraventa internacional (comprador y vendedor). (Vera, 2016)

Just in Time

Termino que literalmente quiere decir “Justo a tiempo”. Es una filosofía que define la forma en que debería optimizarse un sistema de producción. Se trata de entregar materias primas o componentes a la línea de fabricación de forma que lleguen justo a tiempo a medida que son necesarios. (Rojas, 2016)

Logística

Parte de la cadena de suministro encargada de planificar, gestionar y controlar el flujo y almacenamiento de los bienes, los servicios y la información generada, desde el punto de origen del producto hasta el punto de consumo, con el objetivo de satisfacer la demanda de los consumidores. (Escudero, 2014)

Mercancía

Bienes que pueden ser objeto de regímenes, operaciones y destinos aduaneros (SUNAT, s.f.)

Operadores de Comercio Exterior

Despachadores de Aduana, conductores de recintos aduaneros autorizados, transportistas, concesionarios del servicio postal, dueños, consignatarios, y

en general cualquier persona natural y/o jurídica interviniente o beneficiaria, por sí o por otro, en operaciones o regímenes aduaneros previstos en la Ley, sin excepción alguna. (SUNAT, s.f.)

Partida Arancelaria

Código numérico que sirve para identificar los distintos productos clasificados con fines aduaneros a nivel internacional (Guía básica para hacer negocios internacionales., 2010)

Reconocimiento físico

Operación que consiste en verificar lo declarado, mediante una o varias de las siguientes actuaciones: reconocer las mercancías, verificar su naturaleza y valor, establecer su peso o medida. (SUNAT, s.f.)

Reconocimiento previo

Facultad del dueño, consignatario o sus comitentes de realizar en presencia del depositario la contratación y verificación de la situación o la condición de la mercancía sin intervención de la autoridad aduanera. (SUNAT, s.f.)

Régimen Aduanero

Tratamiento aplicable a las mercancías que se encuentran bajo potestad aduanera y que, según la naturaleza y fines de la operación puede ser definitivo, temporal suspensivo o de perfeccionamiento. (SUNAT, s.f.)

Sistema Armonizado

Nomenclatura internacional establecida por la Organización Mundial del Aduanas, basada en una clasificación de las mercancías conforme a un sistema de códigos de 6 dígitos aceptados por todos los países participantes. Estos pueden establecer sus propias subclasificaciones de más de 6 dígitos con fines arancelarios o de otra clase. (Organización Mundial de Comercio, s.f.)

1.3. Hipótesis de la investigación

1.3.1. Hipótesis General

H0: El despacho aduanero no se relaciona de manera directa con los retrasos logísticos de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa.

H1: El despacho aduanero se relaciona de manera directa con los retrasos logísticos de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa.

1.3.2. Hipótesis Específicas

- El despacho aduanero en el complejo Fronterizo Santa Rosa se gestionan con muy poca agilidad.
- El nivel de retraso logístico de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa es alto.

1.4. Operacionalización de variables.

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADOR	MEDICIÓN
Despacho Aduanero	Declaración aduanera de mercancías	Numeración DAM	Nominal
		DAM sin errores	Nominal
	Factura comercial	Identificación de mercancías	Nominal
		Solución de errores	Nominal
	Manifiesto de carga internacional	Solución de errores	Nominal
		Agilidad de presentación	Nominal
	Carta porte	Solución de errores	Nominal
		Agilidad de presentación	Nominal
	Reconocimiento físico de la mercancía	Canal	Nominal
		Manipulación de mercancía	Nominal
Retraso logístico	Programación de tiempos de entrega	Tiempo de despacho	Nominal
	Tiempo de entrega de la mercancía	Tiempo de entrega	Nominal
	Retrasos en frontera	Control fronterizo	Nominal
		Congestión vehicular	Nominal
		Contexto fronterizo	Nominal
		Condiciones climatológicas	Nominal
		Infraestructura de carretera	Nominal
		Niveles de accidentabilidad	Nominal
	Gestión logística	Alianzas estratégicas	Nominal
		Inconvenientes técnicos	Nominal
		Renovación de contrato	Nominal
Costos y tarifas		Nominal	

CAPÍTULO II: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. Tipo de investigación.

La investigación es de tipo aplicado, debido a que se pondrá en prácticas las teorías de la gestión aduanera y logística internacional sobre una realidad problemática real, a fin de contrastar las formulaciones de las bases teóricas desarrolladas en el presente documento.

2.2. Diseño de investigación.

La investigación posee un diseño transversal debido a que el estudio se realizará en un solo momento en el tiempo, sin que se alteren las condiciones del contexto en el que se desenvuelve el objeto de estudio.

Así mismo, la investigación es no experimental puesto que no se realizará ningún experimento que condicione el contexto de estudio.

2.3. Nivel de investigación

El nivel de investigación es correlacional. Ello se debe a que se evaluará la relación entre la variable independiente: despacho aduanero, y la variable dependiente: retrasos logísticos, en la cual la primera genera influencia y variabilidad sobre la segunda variable.

Así mismo, existe una relación entre las variables de nivel explicativo causal, dada la naturaleza de relación entre ambas.

2.4. Población y muestra.

2.4.1. Población

La población se compone por un total de 34 empresas de logística internacional.

2.4.2. Muestra

Considerando el tamaño de la población, se trabajará con la totalidad de elementos.

2.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

2.5.1. Técnicas

La técnica a emplear es el cuestionario, el cual está dirigido a los transportistas de las empresas de logística internacional.

2.5.2. Instrumentos

El instrumento correspondiente es la encuesta.

2.6. Técnicas de procesamiento de datos.

Dada la aplicación del instrumento de investigación, los resultados serán procesados en el software estadístico IBM SPSS V.21. Este programa permitirá realizar la tabulación de la información, y así mismo, procesar los datos para su representación en forma de figuras.

Por otro lado, el mismo software permitirá realizar la prueba de hipótesis, a fin de calcular los coeficientes de correlación que permitan tomar la decisión sobre la formulación planteada.

CAPÍTULO III: RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1. Tratamiento estadístico e interpretación de cuadros.

Para esta investigación se realizó un como instrumento un cuestionario dirigido a las empresas de transporte internacional terrestre de mercancías, la cual consto de 22 preguntas según las variables de estudio y por indicador.

Los resultados fueron tabulados y procesado en SPSS, a continuación, se presentan en forma de tablas y figuras.

3.2. Presentación de resultados

3.2.1. Despacho Aduanero

3.2.1.1. Declaración Aduanera de Mercancías

- i. La numeración de la DAM se realiza de manera ágil en las agencias de aduanas.

Tabla 1

Numeración de la DAM

		Recuento	% del N de la columna
La numeración de la DAM se realiza de manera ágil en las agencias de aduana.	Totalmente en desacuerdo	0	0.0%
	En desacuerdo	0	0.0%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	2	5.9%
	De acuerdo	18	52.9%
	Totalmente de acuerdo	14	41.2%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

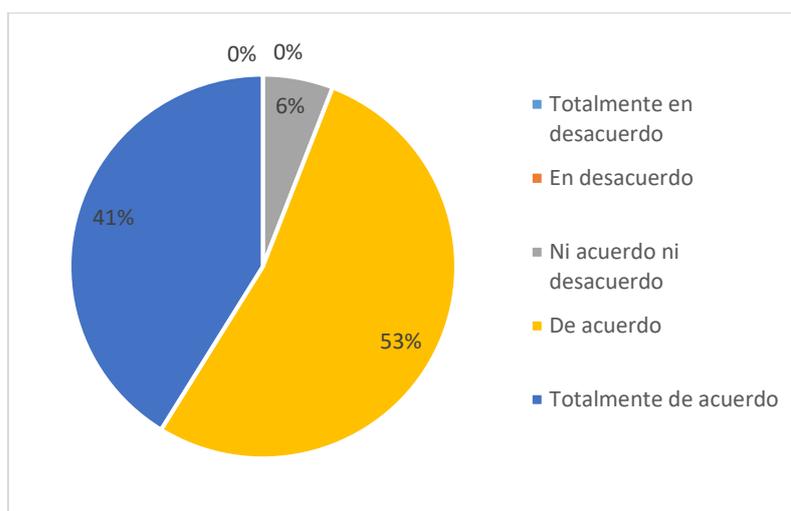


Figura 1.- Numeración de la DAM

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 1, se presenta el resultado de evaluación del ítem “La numeración de la DAM se realiza de manera ágil en las agencias de aduanas”, correspondiente al indicador Declaración Aduanera de Mercancías de la Variable Despacho Aduanero.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 41.2%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 52.9% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 5.9%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 0%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

- ii. La numeración de la DAM por parte de las agencias de aduana se realiza de manera adecuada. (Sin errores de tipeo y numeración)

Tabla 2

Numeración DAM adecuada

		Recuento	% del N de la columna
La numeración de la DAM por parte de las agencias de aduana se realiza de manera adecuada. (Sin errores de tipeo y numeración)	Totalmente en desacuerdo	0	0.0%
	En desacuerdo	0	0.0%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	1	2.9%
	De acuerdo	20	58.8%
	Totalmente de acuerdo	13	38.2%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

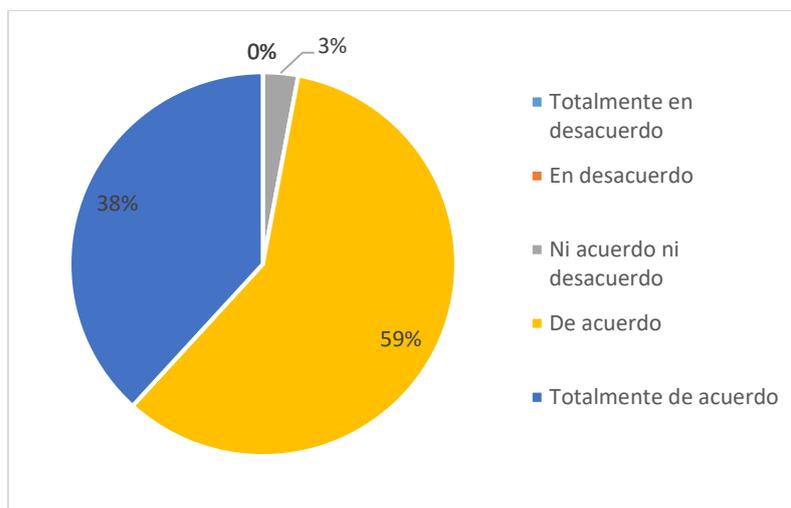


Figura 2.- Numeración DAM adecuada

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 2, se presenta el resultado de evaluación del ítem “La numeración de la DAM por parte de las agencias de aduana se realiza de manera adecuada. (Sin errores de tipeo y numeración)”, correspondiente al indicador Declaración Aduanera de Mercancías de la Variable Despacho Aduanero.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 38.2%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 58.8% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 2.9%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 0%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

3.2.1.2. Factura comercial

- i. La identificación de las mercancías por parte de la agencia de aduanas en el arancel de aduanas se realiza de manera ágil.

Tabla 3

Identificación de mercancías en Arancel

		Recuento	% del N de la columna
La identificación de las mercancías por parte de la agencia de aduanas en el arancel de aduanas se realiza de manera ágil.	Totalmente en desacuerdo	0	0.0%
	En desacuerdo	0	0.0%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	0	0.0%
	De acuerdo	30	88.2%
	Totalmente de acuerdo	4	11.8%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

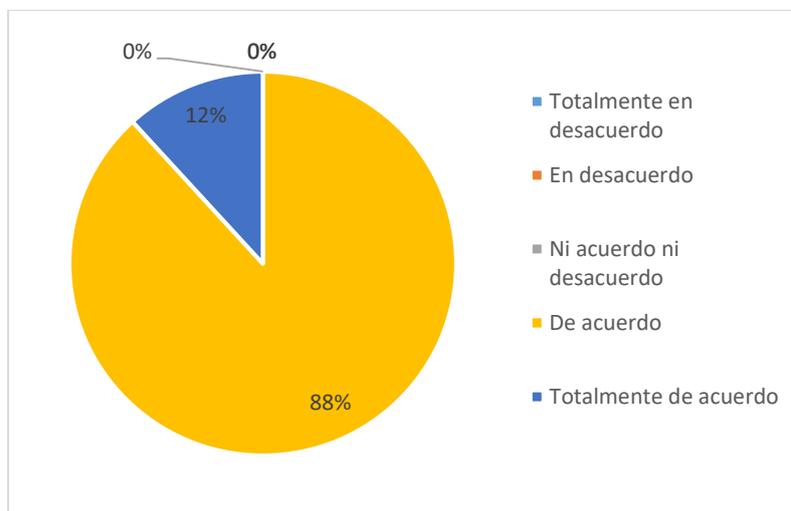


Figura 3.- Identificación de Mercancías en Arancel

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 3, se presenta el resultado de evaluación del ítem “La identificación de las mercancías en el arancel de aduanas se encuentra claramente identificadas”, correspondiente al indicador Factura Comercial de la Variable Despacho Aduanero.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 11.8%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 88.2% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 0%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 0%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

- ii. **En caso de errores de contenido, se brindan soluciones para la identificación de la mercancía en el arancel.**

Tabla 4

Soluciones en caso de errores

		Recuento	% del N de la columna
En caso de errores de contenido, se brindan soluciones para la identificación de la mercancía en el arancel.	Totalmente en desacuerdo	0	0.0%
	En desacuerdo	0	0.0%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	0	0.0%
	De acuerdo	32	94.1%
	Totalmente de acuerdo	2	5.9%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

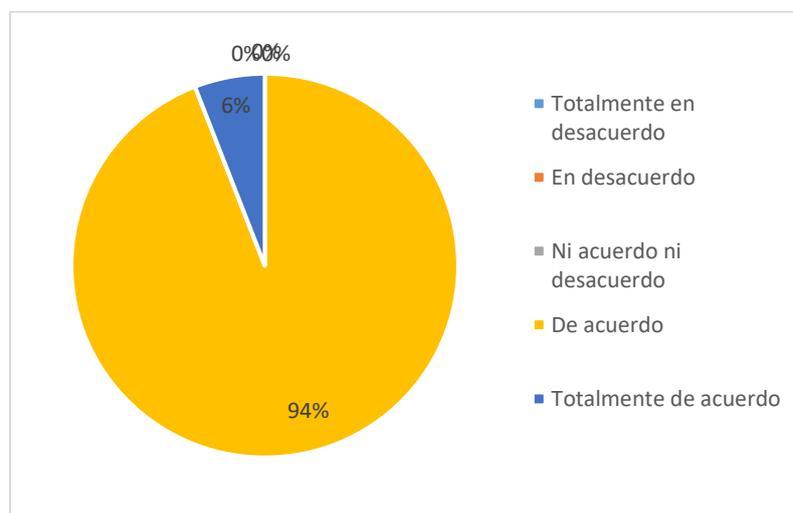


Figura 4.- Solución en caso de errores

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 4, se presenta el resultado de evaluación del ítem “En caso de errores de contenido, se brindan soluciones para la identificación de la mercancía en el arancel”, correspondiente al indicador Factura Comercial de la Variable Despacho Aduanero.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 5.9%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 94.1% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 0%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 0%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

3.2.1.3. Manifiesto de Carga Internacional

- i. En caso de errores de contenido, se brindan soluciones para la identificación de la naturaleza del caso.

Tabla 5

Solución en caso de errores

		Recuento	% del N de la columna
En caso de errores de contenido, se brindan soluciones para la identificación de la naturaleza del caso.	Totalmente en desacuerdo	0	0.0%
	En desacuerdo	0	0.0%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	0	0.0%
	De acuerdo	33	97.1%
	Totalmente de acuerdo	1	2.9%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

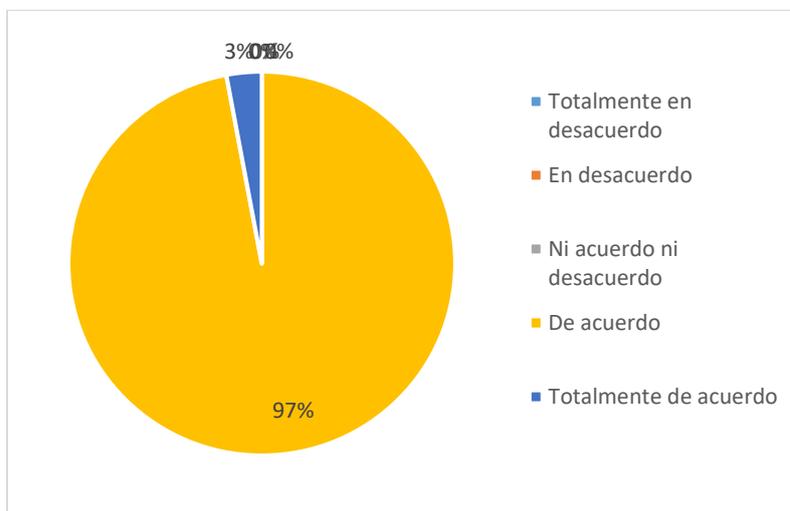


Figura 5.- Solución en caso de errores

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

- ii. Como se observa en la Tabla 5, se presenta el resultado de evaluación del ítem “En caso de errores de contenido, se brindan soluciones para la identificación de la naturaleza del caso”, correspondiente al indicador Manifiesto de Carga Internacional de la Variable Despacho Aduanero.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 2.9%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 97.1% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 0%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 0%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

iii. **La presentación del manifiesto de carga se realiza de manera ágil en el complejo fronterizo Santa Rosa.**

Tabla 6

Presentación de Manifiesto de carga ágil

		Recuento	% del N de la columna
La presentación del manifiesto de carga se realiza de manera ágil en el complejo fronterizo Santa Rosa.	Totalmente en desacuerdo	0	0.0%
	En desacuerdo	0	0.0%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	0	0.0%
	De acuerdo	32	94.1%
	Totalmente de acuerdo	2	5.9%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

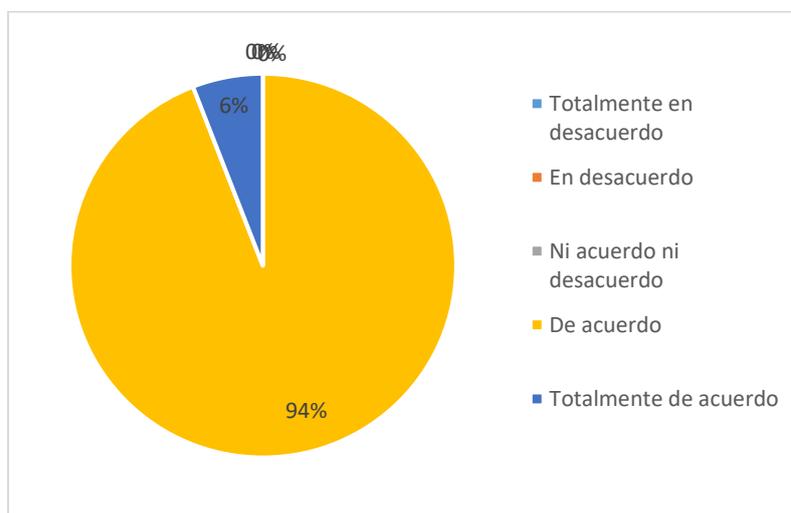


Figura 6.- Presentación de Manifiesto de carga ágil

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 6, se presenta el resultado de evaluación del ítem “La presentación del manifiesto de carga se realiza de manera ágil en el complejo fronterizo”, correspondiente al indicador Manifiesto de Carga Internacional de la Variable Despacho Aduanero.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 5.9%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 94.1% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 0%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 0%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

3.2.1.4. Carta Porte

- i. En caso de errores de contenido, se brindan soluciones para la identificación de la naturaleza del caso.

Tabla 7

Solución en caso de errores

		Recuento	% del N de la columna
En caso de errores de contenido, se brindan soluciones para la identificación de la naturaleza del caso.	Totalmente en desacuerdo	0	0.0%
	En desacuerdo	0	0.0%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	2	5.9%
	De acuerdo	31	91.2%
	Totalmente de acuerdo	1	2.9%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

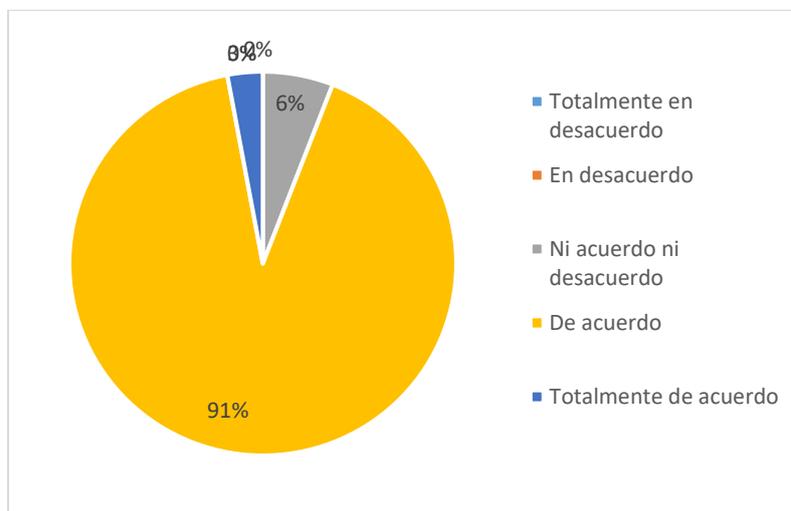


Figura 7.- Solución en caso de errores

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 7, se presenta el resultado de evaluación del ítem “En caso de errores de contenido, se brindan soluciones para la identificación de la naturaleza del caso”, correspondiente al indicador Carta Porte de la Variable Despacho Aduanero.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 2.9%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 91.2% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 5.9%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 0%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

ii. **La presentación de la carta porte se realiza de manera ágil en el complejo fronterizo Santa Rosa.**

Tabla 8

Presentación de Carta Porte ágil

		Recuento	% del N de la columna
La presentación de la carta porte se realiza de manera ágil en el complejo fronterizo Santa Rosa.	Totalmente en desacuerdo	0	0.0%
	En desacuerdo	0	0.0%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	0	0.0%
	De acuerdo	30	88.2%
	Totalmente de acuerdo	4	11.8%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

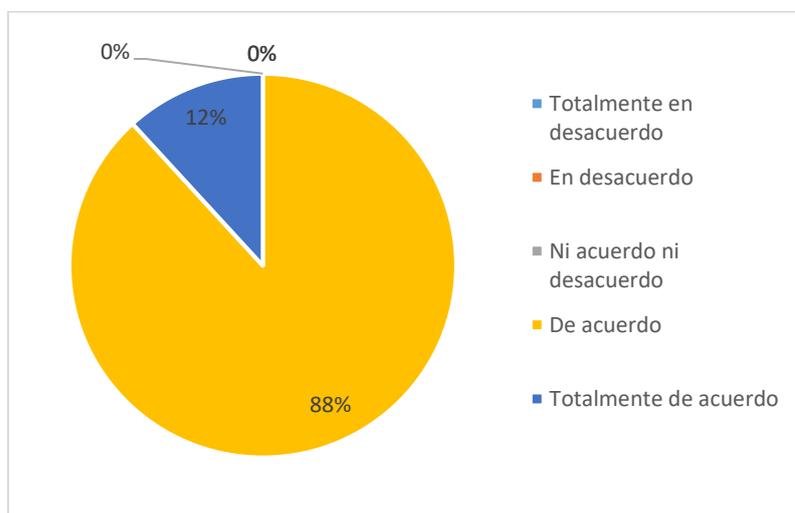


Figura 8.- Presentación de Carta Porte ágil

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 8, se presenta el resultado de evaluación del ítem “La presentación de la carta porte se realiza de manera ágil en el complejo fronterizo”, correspondiente al indicador Carta Porte de la Variable Despacho Aduanero.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 11.8%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 88.2% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 0%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 0%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

3.2.1.5. Reconocimiento físico de la mercancía

- i. En canal rojo, la revisión de la mercancía es ágil en el complejo fronterizo Santa Rosa.

Tabla 9

Revisión de Mercancía ágil

		Recuento	% del N de la columna
En canal rojo, la revisión de la mercancía es ágil en el complejo fronterizo Santa Rosa.	Totalmente en desacuerdo	10	29.4%
	En desacuerdo	21	61.8%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	0	0.0%
	De acuerdo	3	8.8%
	Totalmente de acuerdo	0	0.0%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

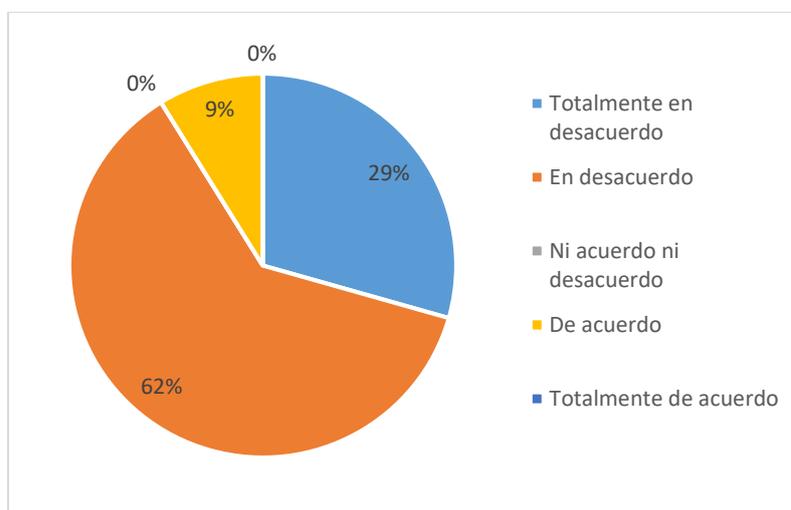


Figura 9.- Revisión de mercancía ágil

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 9, se presenta el resultado de evaluación del ítem “En canal rojo, la revisión de la mercancía es ágil en el complejo fronterizo Santa Rosa”, correspondiente al indicador Reconocimiento físico de la mercancía de la Variable Despacho Aduanero.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 0%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 8.8% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 0%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 61.8%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 29.4%.

Los resultados son en su mayoría negativos, con frecuencias que indican estar en desacuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en bajo grado.

ii. La manipulación de la mercancía es adecuada.

Tabla 10

Manipulación de mercancía adecuada

		Recuento	% del N de la columna
La manipulación de la mercancía es adecuada.	Totalmente en desacuerdo	1	2.9%
	En desacuerdo	22	64.7%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	9	26.5%
	De acuerdo	0	0.0%
	Totalmente de acuerdo	2	5.9%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

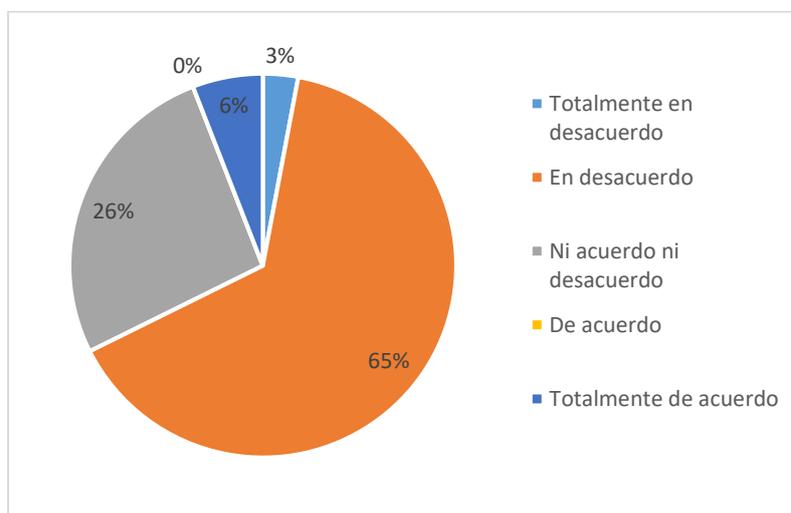


Figura 10.- Manipulación de mercancía adecuada

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 10, se presenta el resultado de evaluación del ítem “La manipulación de la mercancía es adecuada”, correspondiente al indicador Reconocimiento físico de la mercancía de la Variable Despacho Aduanero.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 5.9%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 0% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 26.5%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 64.7%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 2.9%.

Los resultados son en su mayoría negativos, con frecuencias que indican estar en desacuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en bajo grado.

3.2.2. Retrasos Logísticos

3.2.2.1. Programación de tiempos de entrega

- i. El tiempo de despacho aduanero es parte de la programación de tiempos de entrega.

Tabla 11

Despacho Aduanero parte de tiempos de entrega

		Recuento	% del N de la columna
El tiempo de despacho aduanero es parte de la programación de tiempos de entrega.	Totalmente en desacuerdo	0	0.0%
	En desacuerdo	0	0.0%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	1	2.9%
	De acuerdo	25	73.5%
	Totalmente de acuerdo	8	23.5%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

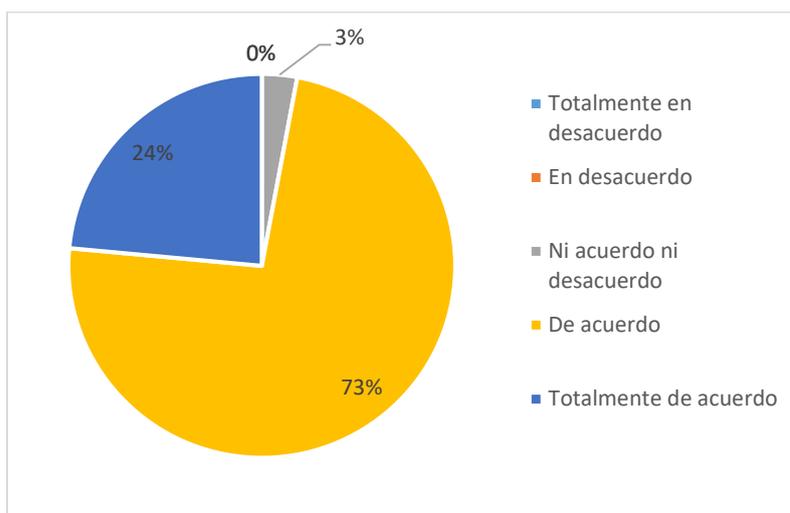


Figura 11.- Despacho Aduanero parte de tiempos de entrega

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 11, se presenta el resultado de evaluación del ítem “El tiempo de despacho aduanero es parte de la programación de tiempos de entrega”, correspondiente al indicador Programación de tiempos de entrega de la Variable Retrasos Logísticos.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 23.5%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 73.5% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 2.9%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 0%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

3.2.2.2. Tiempo de entrega de la mercancía

- i. **La gestión aduanera afecta los tiempos de entrega establecidos para con los clientes y/o compradores.**

Tabla 12

Gestión Aduanera afecta tiempos de entrega

		Recuento	% del N de la columna
La gestión aduanera afecta los tiempos de entrega establecidos para con los clientes y/o compradores.	Totalmente en desacuerdo	0	0.0%
	En desacuerdo	0	0.0%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	5	14.7%
	De acuerdo	18	52.9%
	Totalmente de acuerdo	11	32.4%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

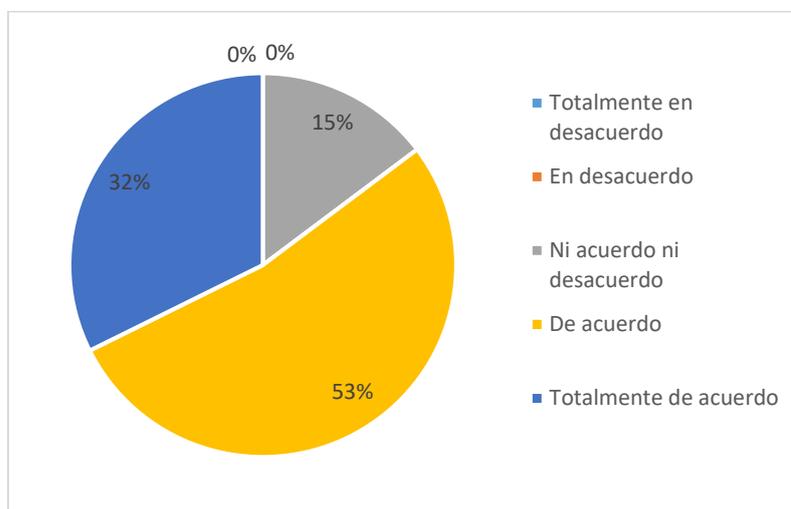


Figura 12.- Gestión aduanera afecta tiempos de entrega

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 12, se presenta el resultado de evaluación del ítem “La gestión aduanera afecta los tiempos de entrega establecidos para con los clientes y/o compradores”, correspondiente al indicador Tiempo de entrega de la mercancía de la Variable Retrasos Logísticos.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 32.4%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 52.9% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 14.7%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 0%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

3.2.2.3. Retrasos en frontera

i. El control fronterizo afecta el tráfico del transporte terrestre.

Tabla 13

Control fronterizo afecta el trafico

		Recuento	% del N de la columna
El control fronterizo afecta el tráfico del transporte terrestre.	Totalmente en desacuerdo	2	5.9%
	En desacuerdo	2	5.9%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	8	23.5%
	De acuerdo	14	41.2%
	Totalmente de acuerdo	8	23.5%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

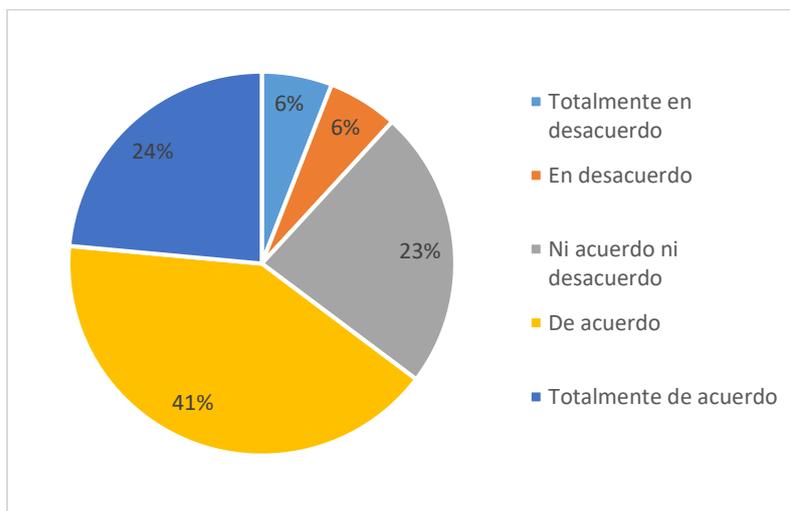


Figura 13.- Control fronterizo afecta el trafico

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 13, se presenta el resultado de evaluación del ítem “El control fronterizo afecta el tráfico del transporte terrestre”, correspondiente al indicador Retrasos en frontera de la Variable Retrasos Logísticos.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 23.5%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 41.2% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 23.5%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 5.9%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 5.9%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

- ii. **La congestión vehicular de camiones de carga afecta los tiempos establecidos de entrega de mercancías.**

Tabla 14

Congestión vehicular afecta tiempos de entrega

		Recuento	% del N de la columna
La congestión vehicular de camiones de carga afecta los tiempos establecidos de entrega de mercancías.	Totalmente en desacuerdo	3	8.8%
	En desacuerdo	0	0.0%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	0	0.0%
	De acuerdo	30	88.2%
	Totalmente de acuerdo	1	2.9%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

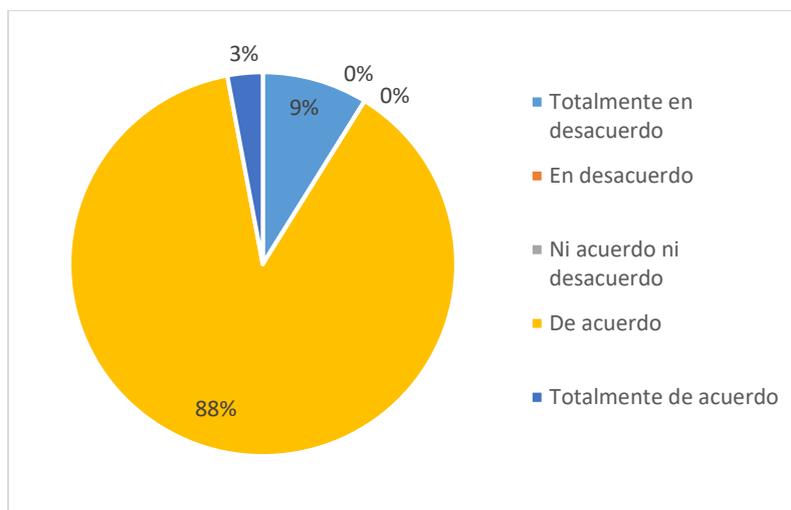


Figura 14.- Congestión vehicular afecta tiempos de entrega

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 14, se presenta el resultado de evaluación del ítem “La congestión vehicular de camiones de carga afecta los tiempos establecidos de entrega de mercancías”, correspondiente al indicador Retrasos en frontera de la Variable Retrasos Logísticos.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 2.9%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 88.2% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 0%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 0%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

- iii. **El contexto fronterizo (administrativo, político y social) me brinda las garantías que no afectarán los tiempos de entrega de la mercancía.**

Tabla 15

Contexto fronterizo no afecta tiempos de entrega

		Recuento	% del N de la columna
El contexto fronterizo (administrativo, político y social) me brinda las garantías que no afectarán los tiempos de entrega de la mercancía.	Totalmente en desacuerdo	0	0.0%
	En desacuerdo	3	8.8%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	15	44.1%
	De acuerdo	13	38.2%
	Totalmente de acuerdo	3	8.8%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

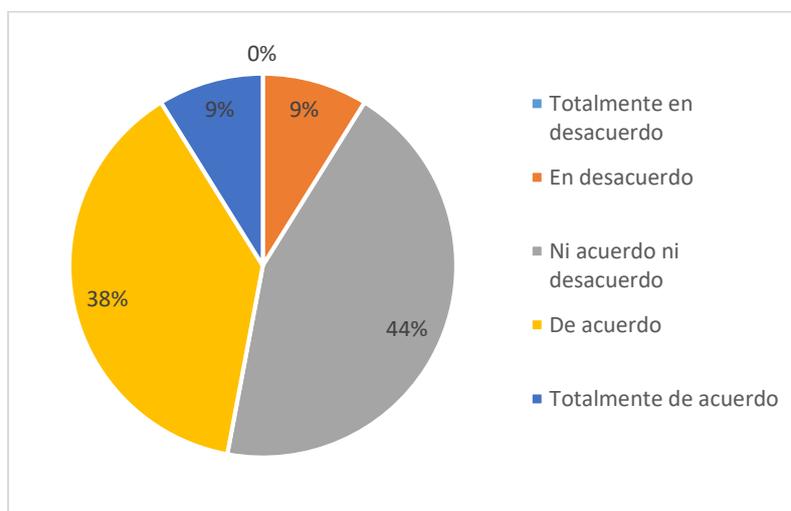


Figura 15.- Contexto fronterizo no afecta tiempos de entrega

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 15, se presenta el resultado de evaluación del ítem “El contexto fronterizo (administrativo, político y social) me brinda las garantías que no afectarán los tiempos de entrega de la mercancía.”, correspondiente al indicador Retrasos en frontera de la Variable Retrasos Logísticos.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 8.8%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 38.2% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 44.1%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 8.8%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría regulares, con frecuencias que indican estar ni acuerdo ni desacuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en regular grado.

- iv. **El control fronterizo Santa Rosa presenta las condiciones climatológicas necesarias para garantizar la entrega y agilización de las mercancías.**

Tabla 16

Control Fronterizo presenta condiciones adecuadas

		Recuento	% del N de la columna
El control fronterizo Santa Rosa presenta las condiciones climatológicas necesarias para garantizar la entrega y agilización de las mercancías.	Totalmente en desacuerdo	0	0.0%
	En desacuerdo	8	23.5%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	2	5.9%
	De acuerdo	15	44.1%
	Totalmente de acuerdo	9	26.5%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

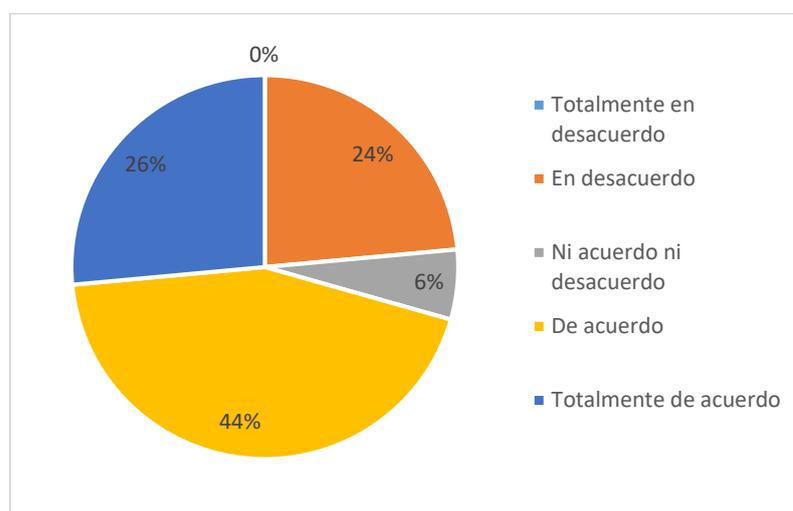


Figura 16.- Control fronterizo presenta condiciones adecuadas

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 16, se presenta el resultado de evaluación del ítem “El control fronterizo Santa Rosa presenta las condiciones climatológicas necesarias para garantizar la entrega y agilización de las mercancías”, correspondiente al indicador Retrasos en frontera de la Variable Retrasos Logísticos.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 26.5%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 44.1% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 5.9%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 23.5%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

- v. **La infraestructura de la carretera agiliza el tiempo de llegada al complejo fronterizo para la exportación de la mercancía y cumplimiento del tiempo de entrega de este.**

Tabla 17

Infraestructura de carreta agiliza la exportación

	Recuento	% del N de la columna
La infraestructura de la carretera agiliza el tiempo de llegada al complejo fronterizo para la exportación de la mercancía y cumplimiento del tiempo de entrega de este.	Totalmente en desacuerdo	0 0.0%
	En desacuerdo	5 14.7%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	15 44.1%
	De acuerdo	10 29.4%
	Totalmente de acuerdo	4 11.8%
	Total	34 100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

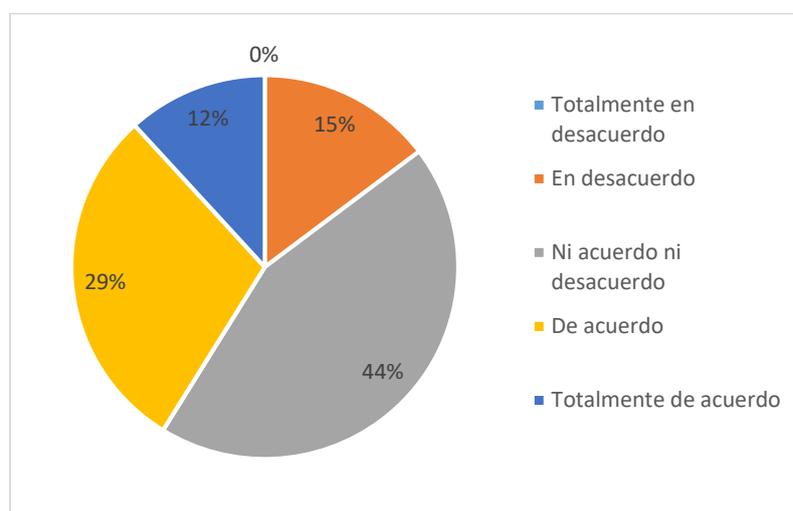


Figura 17.- Infraestructura de carretera agiliza exportacion

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 17, se presenta el resultado de evaluación del ítem “La infraestructura de la carretera agiliza el tiempo de llegada al complejo fronterizo para la exportación de la mercancía y cumplimiento del tiempo de entrega de este”, correspondiente al indicador Retrasos en frontera de la Variable Retrasos Logísticos.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 11.8%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 29.4% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 44.1%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 14.7%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría regulares, con frecuencias que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en regular grado.

vi. **Los niveles de accidentabilidad no afectan los tiempos establecidos de entrega de mercancías.**

Tabla 18

Nivel de accidentabilidad no afecta entrega

	Recuento	% del N de la columna
Los niveles de accidentabilidad no afectan los tiempos establecidos de entrega de mercancías.	Totalmente en desacuerdo	0 0.0%
	En desacuerdo	0 0.0%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	25 73.5%
	De acuerdo	6 17.6%
	Totalmente de acuerdo	3 8.8%
	Total	34 100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

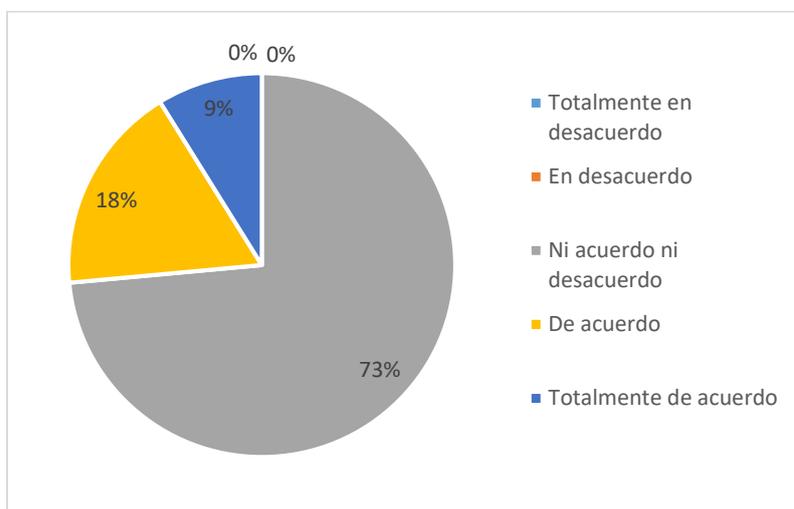


Figura 18.- Nivel de accidentabilidad no afecta entrega

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 18, se presenta el resultado de evaluación del ítem “Los niveles de accidentabilidad no afectan los tiempos establecidos de entrega de mercancías”, correspondiente al indicador Retrasos en frontera de la Variable Retrasos Logísticos.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 8.8%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 17.6% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 73.5%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 0%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría regulares, con frecuencias que indican estar ni acuerdo ni desacuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en regular grado.

3.2.2.4. Gestión logística

- i. La empresa cuenta con alianzas estratégicas con empresas del extranjero para la agilización de entrega de mercancías.

Tabla 19

Alianzas estratégicas

		Recuento	% del N de la columna
La empresa cuenta con alianzas estratégicas con empresas del extranjero para la agilización de entrega de mercancías.	Totalmente en desacuerdo	0	0.0%
	En desacuerdo	0	0.0%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	5	14.7%
	De acuerdo	28	82.4%
	Totalmente de acuerdo	1	2.9%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

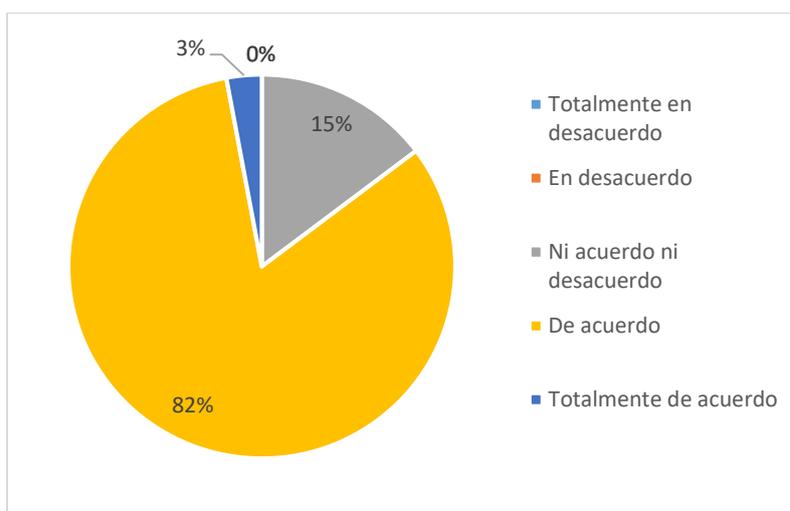


Figura 19.- Alianzas estratégicas

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 19, se presenta el resultado de evaluación del ítem “La empresa cuenta con alianzas estratégicas con empresas del extranjero para la agilización de entrega de mercancías.”, correspondiente al indicador Gestión Logística de la Variable Retrasos Logísticos.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 2.9%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 82.4% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 14.7%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 0%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

- ii. **En caso de inconvenientes técnicos del vehículo transportista de mercancías, cuenta con un servicio de respaldo logístico a fin de cumplir con los tiempos de entrega**

Tabla 20
Servicio de respaldo

		Recuento	% del N de la columna
En caso de inconvenientes técnicos del vehículo transportista de mercancías, cuenta con un servicio de respaldo logístico a fin de cumplir con los tiempos de entrega	Totalmente en desacuerdo	0	0.0%
	En desacuerdo	5	14.7%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	8	23.5%
	De acuerdo	17	50.0%
	Totalmente de acuerdo	4	11.8%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

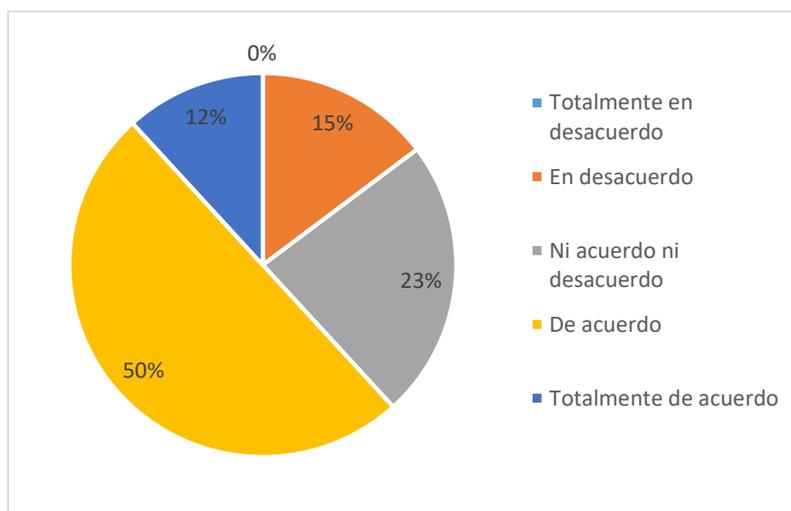


Figura 20.- Servicio de respaldo

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 20, se presenta el resultado de evaluación del ítem “En caso de inconvenientes técnicos del vehículo transportista de mercancías, cuenta con un servicio de respaldo logístico a fin de cumplir con los tiempos de entrega”, correspondiente al indicador Gestión Logística de la Variable Retrasos Logísticos.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 11.8%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 50% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 23.5%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 14.7%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 0%.

Los resultados son en su mayoría positivos, con frecuencias que indican estar de acuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en alto grado.

- iii. **Una vez entregada la mercancía en el punto de entrega, se renueva el contrato de transporte a través de un nuevo envío.**

Tabla 21

Renovación de contrato

		Recuento	% del N de la columna
Una vez entregada la mercancía en el punto de entrega, se renueva el contrato de transporte a través de un nuevo envío.	Totalmente en desacuerdo	1	2.9%
	En desacuerdo	0	0.0%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	24	70.6%
	De acuerdo	8	23.5%
	Totalmente de acuerdo	1	2.9%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

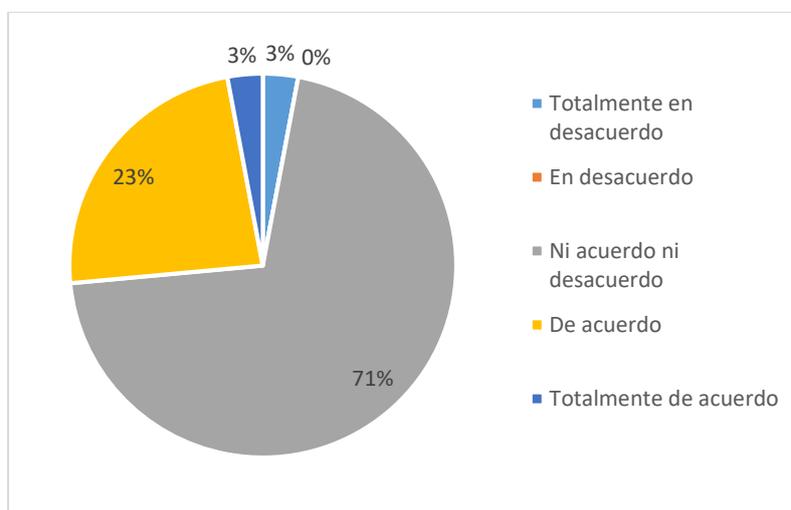


Figura 21.- Renovación de contrato

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 21, se presenta el resultado de evaluación del ítem “Una vez entregada la mercancía en el punto de entrega, se renueva el contrato de transporte a través de un nuevo envío”, correspondiente al indicador Gestión Logística de la Variable Retrasos Logísticos.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 2.9%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 23.5% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 70.6%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 0%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 2.9%.

Los resultados son en su mayoría regulares, con frecuencias que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en regular grado.

- iv. Los costos y tarifas del proceso de servicio de transporte para la entrega de mercancías es justa y transparente sin importar la nacionalidad del transportista y del vehículo.

Tabla 22

Costos y tarifas equitativa

		Recuento	% del N de la columna
Los costos y tarifas del proceso de servicio de transporte para la entrega de mercancías es justa y transparente sin importar la nacionalidad del transportista y del vehículo.	Totalmente en desacuerdo	4	11.8%
	En desacuerdo	7	20.6%
	Ni acuerdo ni desacuerdo	12	35.3%
	De acuerdo	10	29.4%
	Totalmente de acuerdo	1	2.9%
	Total	34	100.0%

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

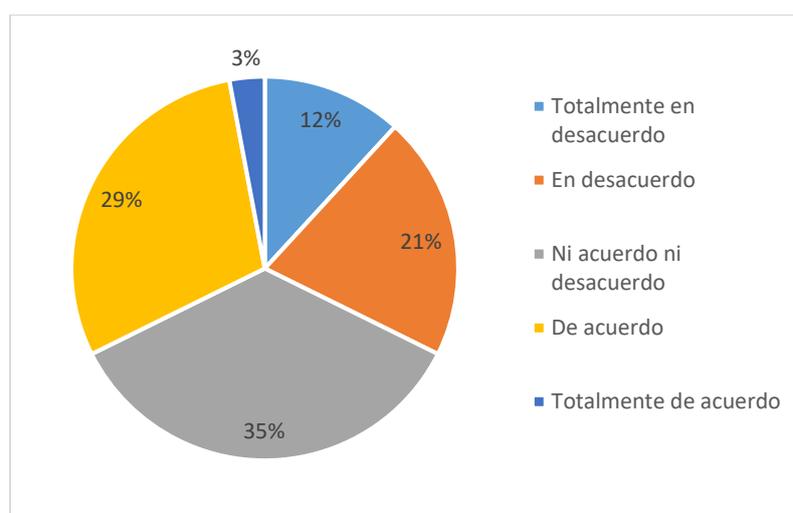


Figura 22.- Costos y tarifas equitativas

Fuente: Encuesta aplicada a los transportistas de carga internacional

Análisis del resultado:

Como se observa en la Tabla 22, se presenta el resultado de evaluación del ítem “Los costos y tarifas del proceso de servicio de transporte para la entrega de mercancías es justa y transparente sin importar la nacionalidad del transportista y del vehículo”, correspondiente al indicador Gestión Logística de la Variable Retrasos Logísticos.

Los resultados indican que aquellos transportistas que consideran estar totalmente de acuerdo con la afirmación corresponden al 2.9%.

Por otro lado, quienes indican estar de acuerdo representan el 29.4% de transportistas que participaron de la encuesta.

Los calificativos que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo corresponden al 35.3%.

Aquellos que consideraron estar en desacuerdo corresponden al 20.6%.

Finalmente, los que indican estar totalmente en desacuerdo suman el 11.8%.

Los resultados son en su mayoría regulares, con frecuencias que indican estar ni acuerdo ni en desacuerdo con que el ítem tiene su cumplimiento en regular grado.

CAPITULO IV: COMPROBACION DE HIPÓTESIS

4.1. Contraste de hipótesis.

4.1.1. Hipótesis General

Se tiene que:

H0: El despacho aduanero no se relaciona de manera directa con los retrasos logísticos de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa.

H1: El despacho aduanero se relaciona de manera directa con los retrasos logísticos de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa.

Se ejecuta la prueba de correlación, siendo los resultados:

a. Modelo

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ. de la estimación
1	,039 ^a	,002	-,030	,21646

a. Variables predictoras: (Constante), Despacho_Aduanero

b. ANOVA

Modelo	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1					
Regresión	,002	1	,002	,049	,827 ^b
Residual	1,499	32	,047		
Total	1,502	33			

a. Variable dependiente: Retrasos Logísticos

b. Variables predictoras: (Constante), Despacho Aduanero

c. Coeficientes

Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	t	Sig.
	B	Error típ.	Beta		
1					
(Constante)	3,758	,635		5,917	,000
Despacho Aduanero	-,042	,190	-,039	-,221	,827

a. Variable dependiente: Retrasos Logísticos

d. Análisis

Debido a que el Valor-P es mayor a 0.05 se demuestra que no existe relación estadística entre las variables, lo cual permite aprobar la hipótesis nula.

4.1.2. Hipótesis Específicas

4.1.2.1. Primera Hipótesis específica

Se tiene que:

H0: El despacho aduanero en el complejo Fronterizo Santa Rosa no se gestiona con muy poca agilidad.

H1: El despacho aduanero en el complejo Fronterizo Santa Rosa se gestiona con muy poca agilidad.

Se ejecuta la prueba estadística, calculando las medidas de tendencia central, siendo los resultados:

N	Válidos	34
	Perdidos	0
Media		3,3324
Mediana		3,3000
Moda		3,20

La media calculada es de 3.33, lo cual significa que existe una regular agilidad en el despacho, lo cual permite aprobar la hipótesis nula formulada.

Se consideraron los siguientes rangos:

1.00 a 1.80: Muy poca agilidad

1.81 a 2.60: Poca agilidad

2.61 a 3.40: Regular agilidad

3.41 a 4.20: Alta agilidad

4.21 a 5.00: Muy alta agilidad

4.1.2.2. Segunda Hipótesis específica

Se tiene que:

Se ejecuta la prueba estadística, calculando las medidas de tendencia central, siendo los resultados:

H0: El nivel de retraso logístico de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa no es alto.

H1: El nivel de retraso logístico de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa es alto.

Válidos	34
Perdidos	0
Media	3,6176
Mediana	3,5833
Moda	3,42 ^a

a. Existen varias modas. Se mostrará el menor de los valores.

La media calculada es de 3.61, lo cual significa que existe un retraso bajo, lo cual permite aprobar la hipótesis nula formulada.

Se consideraron los siguientes rangos:

1.00 a 1.80: Muy alto retraso

1.81 a 2.60: Alto retraso

2.61 a 3.40: Regular retraso

3.41 a 4.20: Bajo retraso

4.21 a 5.00: Muy bajo retraso

CONCLUSIONES

1. Se determina, dada la investigación realizada que, no existe indicios de influencia del despacho aduanero en los retrasos logísticos de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa. Este resultado es comprobable dado el cálculo de un Valor-P mayor a 0.05 que demuestra dicha afirmación, por lo que se deduce que el proceso de despacho aduanero no es un factor que genere y condicione los retrasos logísticos durante el proceso de transporte de carga internacional.
2. Se analizó la manera en que se lleva a cabo el despacho aduanero en el complejo Fronterizo Santa Rosa, para conocer cuáles son los procesos requeridos para la exportación de mercancías desde el Perú, encontrando que, dada una media calculada de 3.33, se determina que el despacho se ejecuta con una regular agilidad. Este resultado es indicador que el proceso de despacho es percibido de forma regular por los transportistas, y que es necesario mejorar los canales y procesos para la exportación de mercancías.
3. Se logró determinar que el nivel de retraso logístico de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa, para conocer el nivel de cumplimiento de entrega de mercancías en el proceso del comercio exterior, es bajo. Este resultado muestra con claridad que existe agilidad y, según indican los transportistas, barreras que no generan retrasos para cumplir con la programación de tiempos para la entrega de las mercancías.

SUGERENCIAS

1. En vista que las facilidades logísticas influyen directamente en el transporte terrestre, se ha evidenciado que los resultados de las encuestas, en el alto movimiento de ingreso d vehículos diferentes a los de carga, congestionan las vías, por lo que es necesario ampliar las vías de ingreso en el Complejo Fronterizo de Santa Rosa de 2 a 4 vías. Convirtiéndolo en un HUB Terrestre.
2. A fin de agilizar las operaciones del Comercio exterior en el Complejo Fronterizo Santa Rosa, es imprescindible capacitar u orientar a los usuarios transportistas, a fin de que conozcan los procesos y mecanismos del Despacho Aduanero, tanto para el ingreso (Despacho Anticipado) como la salida (Exportación).
3. En la investigación se determinó que el nivel de Retrasos Logísticos es relativamente bajo, sin embargo, a fin de afianzar la distribución Física Internacional de las mercancías, es importante reforzar los procesos y procedimientos aduaneros tornándolos más sencillos para el usuario transportista. Ya que estos no cuentan con educación superior y los procedimientos o mecanismos de subsanación de errores de contenido los debe realizar un especialista en comercio exterior o un abogado en materia aduanera, sumándolo a esto la reducida atención de horarios de oficina.
4. Incrementar la cantidad de personal revisor de mercancías tanto para el ingreso y salida de estas en el Complejo Fronterizo Santa Rosa.

REFERENCIAS

- Acota, F. (2005). *INCOTERMS. TERMINOS DE COMPRA-VENTA INTERNACIONAL*. Mexico: ISEF EMPRESA LIDER.
- Andrade, C. (2015). *Gestion logistica en las operaciones del transporte internacional para el desarrollo del comercio en el puerto del Callao*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Antún, J. (2004). *Logística Internacional*. Mexico, DF: Universidad Nacional Autónoma de Mexico.
- Armestar, G., & Machuca, P. (2008). *Análisis y diseño de sistema de gestión de operaciones aduaneras para una agencia de aduanas*. Lima: Pontificia Univerisidad Católica del Perú.
- Arteta, R. (2016). *Herramientas técnicas de valoración aduanera, para una óptima gestión en el comercio internacional caso: Empresas de la ciudad de Tacna. En el periodo 2013-2014*. Tacna: Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann.
- Bajo, O. (1991). *Teorías del Comercio Internacional*. Barcelona: Antoni Bosch.
- Ballesteros, A. (2005). *Comercio Exterior. Teoría y práctica*. Murcia: Universidad de Murcia.
- Ballou, R. (2004). *Logística: Administración de la cadena de suministro*. Mexico: Editorial Universidades.
- Cabello, M. (2009). *Las aduanas y el Comercio internacional*. Madrid: ESIC EDITORIAL.
- Cabello, M., & Cabello, J. (2013). *Procedimientos aduaneros I: Conceptos básicos*. Taric. Grupo Taric.
- Cabrera, A. (2014). *Logística Internacional. Una herramienta para la competitividad*. Madrid: ICEX España Exportacion e Inversiones.
- Castellanos, A. (2009). *Manual de la Gestión Logística del transporte y la distribución de mercancías*. Barranquilla: UNINORTE.
- Castellanos, A. (2015). *Logística Comercial Internacional*. Colombia: Universidad del Norte.
- Castro, R. (2017). *Distribución Física Internacional*. Obtenido de

- <http://export.promperu.gob.pe/Miercoles/Portal/MME/descargar.aspx?archivo=9157E8CF-1B2C-4014-95C6-BD936988CCA0.PDF>
- Ccoa, J. (2017). *La implementación del Tratado de Libre Comercio Peru-Chile en los despachos de agro-exportación en el complejo fronterizo de Santa Rosa-Tacna con relación al control aduanero*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Coll, P. (2013). *Gestion Aduanera en la Union Europea*. Madrid: Marge Books.
- Council of Supply Chain Management Professionals. (2017). *CSCMP Supply Chain Management Definitions and Glosary*. Obtenido de http://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921
- DefiniciónABC. (2017). *DefiniciónABC. Tu diccionario hecho fácil*. Obtenido de <https://www.definicionabc.com/social/aduana.php>
- Diario Gestion. (11 de Septiembre de 2016). Sunat: ¿Cuanto tiempo demoran los importadores en liberar sus mercancías? *Gesion*.
- Enciclopedia Financiera. (2017). *Enciclopedia Financiera*. Obtenido de <http://www.encyclopediainanciera.com/definicion-ad-valorem.html>
- Escudero, J. (2014). *Logística de almacenamiento*. Madrid: Paraninfo.
- Figueredo, M. (2007). *Transito Aduanero*. Obtenido de http://www.comunidadandina.org/StaticFiles/201164181721libro_atrc_transito.pdf
- Galicia, C. (2013). *La importancia del despacho aduanero en el comercio exterior de México*. México D.F: Universidad Nacional Autónoma de Mexico.
- Gómez, C. (2006). *Propuesta de un modelo de gestión logística de abastecimiento internacional en las empresas grandes e importadoras de materia prima. Caso Manizales*. Manizales: Universidad Nacional de Colombia. Sede Manizales.
- Gonzales, I., Martínez, A., Otero, C., & Gonzales, E. (2014). *Gestion del Comercio exterior de la empresa: Manual teorico y practico*. Madrid: ESIC EDITORIAL.
- Huayta, L. (2012). *Implantar una unidad orgánica de logística con un control interno eficaz y herramientas de optimización de gestión. Caso: Universidad Privada de Tacna periodo: 2007-2009*. Tacna: Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann.

- MINCETUR. (2005). *Guía de orientación al usuario del Transporte marítimo y de los servicios portuarios*. Lima: MINCETUR.
- Ministerio de Economía y Microfinanzas. (2017). *Ministerio de Economía y Microfinanzas*. Obtenido de <https://www.mef.gob.pe/es/economia-internacional/politica-arancelaria/definiciones>
- Monden, Y. (1996). *El "Just in time" hoy en Toyota: Nuevo estudio de Yasuhiro Monden autor de El sistema de produccion de Toyota*. Bilbao: Ediciones Deusto S.A.
- Organización Mundial de Comercio. (s.f.). *Glosario de términos*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s/sistema_armonizado_s.htm
- Peña, C. (2016). *Manual de transporte para el comercio internacional*. Barcelona: Marge Books.
- PROMPERÚ. (2010). *Guía básica para hacer negocios internacionales*. Lima : PROMPERU.
- Quispe, M. (13 de Setiembre de 2016). Aduana: en 5 años, comercio internacional se duplicaría. *Diario La República*.
- Rojas, C. (27 de Enero de 2016). *Revista de Logística*. Obtenido de <https://revistadelogistica.com/actualidad/e-logistics-y-justo-a-tiempo-buscando-la-perfecta-sincronia/>
- Rpp Noticias. (20 de Junio de 2016). *Rpp Noticias*. Obtenido de <http://rpp.pe/peru/tacna/camioneros-reanudan-paro-indefinido-en-frontera-peru-y-chile-noticia-972610>
- Salinas, G. (s.f.). *Diccionario de Comercio Internaciona. Términos marítimos, aduaneros*.
- Sanz, I., de Peñaranda, Í., Enguix, J., & Mas, J. (2013). *Transporte ferroviario de mercancías*. Barcelona: Marge Books.
- Soler, D. (2011). *Guía práctica de las reglas de los Incoterms 2010. Derechos y obligaciones sobre las mercancías en el comercio internacional*. Marge Books.
- SUNAT. (s.f.). *Glosario de Términos*. Obtenido de <http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/glosario/glosarioA-Z.htm>
- Vera, M. (2016). *Los Incoterms 2010. Guía práctica para el manejo comercial de los Incoterms 2010*.

Zurita, M. (27 de Junio de 2017). Aduanas: Inaugurarán Centro Binacional en frontera peruano-boliviana. *El Comercio*.

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	INDICADOR
Problema General	Objetivo General	Hipótesis General		
¿De qué manera la influencia del despacho aduanero se relaciona con los retrasos logísticos de las Empresas de transporte internacional terrestre en el Complejo Fronterizo Santa Rosa en el año 2017?	Determinar la influencia del despacho aduanero en los retrasos logísticos de las Empresas de transporte internacional terrestre en el Complejo Fronterizo Santa Rosa .	H0: El despacho aduanero no se relaciona de manera directa con los retrasos logísticos de las Empresas de transporte internacional terrestre en el Complejo Fronterizo Santa Rosa. H1: El despacho aduanero se relaciona de manera directa con los retrasos logísticos de las Empresas de transporte internacional terrestres de mercancías en el Complejo Fronterizo Santa Rosa.	Variable Independiente: Despacho Aduanero	Declaración aduanera de mercancías Factura comercial internacional Manifiesto de carga internacional Carta porte Reconocimiento físico de la mercancía
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicas		
• ¿De qué manera se llevan del despacho aduanero en el complejo Fronterizo Santa Rosa en el año 2017?	• Analizar la manera en que se llevan a cabo del despacho aduanero en el complejo Fronterizo Santa Rosa, para conocer cuáles son los procesos requeridos para la importación de mercancías hacia el Perú	• El despacho aduanero en el complejo Fronterizo Santa Rosa se gestionan con muy poca agilidad.	Variable Dependiente: Retraso logístico	Programación de tiempos de entrega Tiempo de entrega de la mercancía Retrasos en frontera Gestión logística
• ¿Cuál es el nivel de retraso logístico de las Empresas de transporte internacional terrestre en el Complejo Fronterizo Santa Rosa en el año 2017?	• Analizar el nivel de retraso logístico de las Empresas de transporte internacional terrestre en el Complejo Fronterizo Santa Rosa, para conocer el nivel de cumplimiento de entrega de mercancías en el proceso del comercio exterior.	• El nivel de retraso logístico de las Empresas de transporte internacional terrestre en el Complejo Fronterizo Santa Rosa es alto.		
METODO Y DISEÑO		POBLACIÓN Y MUESTRA		TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
Tipo de investigación:	Tipo aplicada	Población:	34 empresas	Técnica: Encuesta
Nivel	Correlacional	Muestra:	34 empresas	Instrumentos: Cuestionario
Diseño de investigación:	Transversal			Tratamiento estadístico: SPSS

Anexo 2. Constancia de validación



“LOS TRAMITES ADUANEROS Y SU INFLUENCIA
EN LOS RETRASOS LOGISTICOS DE LAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE DE
MERCANCIAS EN EL COMPLEJO FRONTERIZO SANTA
ROSA EN EL AÑO 2017”



CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Quien suscribe, *Ximena Gómez Valente* Documento Nacional de
Identidad N° *00495585* (o Registro de Colegio) *00495585*,
00495585, hago constar que evalué mediante **Juicio de Expertos**, el instrumento de
recolección de información con fines de académicos; considerándolo **válido** para el
desarrollo de los objetivos planteados en la investigación denominada: “Los trámites
aduaneros y su influencia en los retrasos logísticos de las empresas de transporte
internacional terrestre de mercancías en el complejo fronterizo Santa Rosa en el año
2017”.

Constancia que se expide en Tacna, en el mes de Setiembre del 2017.

Número de DNI o Colegiatura:

00495585

Email: *xgomez@zofrotacna.com.pe*
ximena.gomez.valente@gmail.com

Anexo 4. Encuesta

ENCUESTA

UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA
CARRERA PROFESIONAL ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES

CENTRO DE INVESTIGACIÓN

SEÑORES:

Me encuentro desarrollando un trabajo de investigación para optar al título profesional de Licenciado en Administración de Negocios Internacionales de la Universidad Privada de Tacna, por lo que le agradecería a usted que dedique unos minutos en brindarme información específica sobre los trámites aduaneros, como los retrasos logísticos.

La información que me brinde es completamente CONFIDENCIAL, garantizándole que será aplicada única y exclusivamente con fines de la investigación.

I. DATOS GENERALES

RAZÓN SOCIAL: _____

RUBRO: _____ **RUC:** _____

DIRECCIÓN: _____

CANTIDAD PROMEDIO DE CLIENTES _____ **N° DE SUCURSALES:** _____

INSTRUCCIONES:

Lea usted detenidamente cada uno de los ítems y marca con un aspa (x) según sea su respuesta

II. DESPACHO ADUANERO

DESPACHO ADUANERO	ITEM	Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni acuerdo ni desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
		1	2	3	4	5
Declaración Aduanera de Mercancías	La numeración de la DAM se realiza de manera ágil en las agencias de aduanas.					
	La numeración de la DAM por parte de las agencias de aduana se realiza de manera adecuada. (Sin errores de tipeo y numeración)					
Factura comercial	Las identificación de las mercancías por parte de la agencia de aduanas en el arancel de aduanas se realiza de manera ágil.					
	En caso de errores de contenido, se brindan soluciones para la identificación de la mercancía en el arancel.					
Manifiesto de Carga Internacional	En caso de errores de contenido, se brindan soluciones para la identificación de la naturaleza del caso.					
	La presentación del manifiesto de carga se realiza de manera ágil en el complejo fronterizo Santa Rosa					
Carta Porte	En caso de errores de contenido, se brindan soluciones para la identificación de la naturaleza del caso.					
	La presentación de la carta porte se realiza de manera ágil en el complejo fronterizo Santa Rosa					
Reconocimiento físico de la mercancía	En canal rojo, la revisión de la mercancía es ágil en el complejo fronterizo Santa Rosa					
	La manipulación de la mercancía es adecuada.					

III. RETRASOS LOGISTICOS

RETRASOS LOGÍSTICOS	ITEM	Totalment e en desacuerdo	En desacuerdo	Ni acuerdo ni desacuerdo	De acuerdo	Totalment e de acuerdo
		1	2	3	4	5
Programación de tiempos de entrega	El tiempo de despacho aduanero es parte de la programación de tiempos de entrega.					
Tiempo de entrega de la mercancía	La gestión aduanera afecta los tiempos de entrega establecidos para con los clientes y/o compradores.					
Retrasos en frontera	El control fronterizo afecta el tráfico del transporte terrestre.					
	La congestión vehicular de camiones de carga afecta los tiempos establecidos de entrega de mercancías.					
	El contexto fronterizo (administrativo, político y social) me brinda las garantías que no afectarán los tiempos de entrega de la mercancía.					
	El control fronterizo Santa Rosa presenta las condiciones climatológicas necesarias para garantizar la entrega y agilización de las mercancías.					
	La infraestructura de la carretera agiliza el tiempo de llegada al complejo fronterizo para la exportación de la mercancía y cumplimiento del tiempo de entrega de este.					
	Los niveles de accidentabilidad no afectan los tiempos establecidos de entrega de mercancías.					
Gestión logística	La empresa cuenta con alianzas estratégicas con empresas del extranjero para la agilización de entrega de mercancías.					
	En caso de inconvenientes técnicos del vehículo transportista de mercancía cuenta con un servicio de respaldo logístico a fin de cumplir con los tiempos de entrega.					
	Una vez entregada la mercancía en el punto de entrega, se renueva el contrato de transporte a través de un nuevo envío.					
	Los costos y tarifas del proceso de servicio de transporte para la entrega de mercancías es justa y transparente sin importar la nacionalidad del transportista y del vehículo.					

