



UNIVERSIDAD  
PRIVADA  
DEL NORTE

# FACULTAD DE NEGOCIOS

---

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN Y NEGOCIOS  
INTERNACIONALES

“BENEFICIOS DEL SISTEMA ANTICIPADO DE  
DESPACHO ADUANERO Y SU INFLUENCIA CON LOS  
COSTOS LOGÍSTICOS DE LAS IMPORTACIONES  
MARÍTIMAS EN LA EMPRESA QUIMTIA S.A., CALLAO  
2018”

Tesis para optar el título profesional de:

**Licenciado(a) en Administración y Negocios Internacionales**

**Autor:**

Br. Silvia Guadalupe Ocharan Ruales

**Asesor:**

Mg. Pedro Alfonso Velásquez Tapullima

Lima – Perú

2019

## APROBACION DE LA TESIS

El asesor **Mg. Pedro Alfonso Velásquez Tapullima** y los miembros del jurado evaluador asignados, **APRUEBAN** la tesis desarrollada por la Bachiller **Silvia Guadalupe Ocharan Ruales**, denominada:

**“BENEFICIOS DEL SISTEMA ANTICIPADO DE DESPACHO ADUANERO Y SU INFLUENCIA CON LOS COSTOS LOGÍSTICOS DE LAS IMPORTACIONES MARÍTIMAS EN LA EMPRESA QUIMTIA S.A., CALLAO 2018”**



Mg. Pedro Alfonso Velásquez Tapullima  
ASESOR



Mg. Berenice Cajavilca Gonzales  
JURADO  
PRESIDENTE



Mg. Willy Frans Aguilar Morante  
JURADO



Mg. Guillermo Juniors Morales Benavides  
JURADO

## DEDICATORIA

A mi madre, ejemplo de lucha y perseverancia, gracias a ella y su esfuerzo he podido salir adelante ante las adversidades presentadas.

A mi esposo, gracias por el apoyo incondicional para lograr mis sueños, gracias a tu empeño puedo ver mis metas hechas realidad.

A mis tres hijos, mi principal motivación para cumplir con este propósito. Y sobre todo a la Virgen Auxiliadora quien me cuida y protege desde niña.

## AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi agradecimiento a cada uno de los profesores quiénes desde la primera clase en esta universidad, aportaron en la realización de este proyecto con sus conocimientos y ejemplos prácticos.

A todas las personas que de una u otra manera han sido partícipes en la realización de este logro.

A mis compañeros de trabajo, por su gran ayuda en la recolección de la información requerida.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

### Contenido

<u>APROBACIÓN DE LA TESIS</u> .....	¡Error! Marcador no definido.
<u>DEDICATORIA</u> .....	ii
<u>AGRADECIMIENTO</u> .....	iv
<u>ÍNDICE DE CONTENIDOS</u> .....	v
<u>ÍNDICE DE TABLAS</u> .....	vi
<u>ÍNDICE DE FIGURAS</u> .....	vii
<u>RESUMEN</u> .....	viii
<u>ABSTRACT</u> .....	ix
<u>CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN</u> .....	41
<u>CAPÍTULO II: METODOLOGÍA</u> .....	41
<u>CAPÍTULO III: RESULTADOS</u> .....	43
<u>CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES</u> .....	58
<u>REFERENCIA</u> .....	66
<u>ANEXOS</u> .....	68

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Comparativo de días para obtener levante de Aduanas	24
Tabla 2 Características del despacho anticipado	26
Tabla 3 Costos de la cadena logística	30
Tabla 4 Comparación de los servicios integrales de los depósitos temporales	32
Tabla 5 Costos logísticos de la empresa Quimtía S.A.	42
Tabla 6 Pruebas de Normalidad	47
Tabla 7 Rangos de medida sobre la dimensión almacenaje	49
Tabla 8 Prueba de rangos <i>Wilcoxon</i> sobre la dimensión almacenaje	49
Tabla 9 Rangos de medida sobre la dimensión sobrestadía	51
Tabla 10 Prueba de rangos de <i>T-Student</i> sobre la dimensión sobrestadía	51
Tabla 11 Rangos de medida sobre la dimensión otros costos logísticos	53
Tabla 12 Prueba de rango <i>Wilcoxon</i> sobre la dimensión otros costos logísticos	53
Tabla 13 Rangos de medida sobre la variable costos logísticos	55
Tabla 14 Pruebas de rango de <i>Wilcoxon</i> sobre la variable costos logísticos	56

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Modalidades de despacho aduanero	18
Figura 2 Modalidades de despacho importaciones	19
Figura 3 Despacho anticipado en Aduanas marítimas	20
Figura 4 Implementación del despacho aduanero	22
Figura 5 Comparativo de los tiempos del despacho aduanero	23
Figura 6 Pasos para importar bajo el despacho SADA	27
Figura 7 Costos asociados al retiro de contenedores	33
Figura 8 Variación de los costos de almacenaje	43
Figura 9 Variación de los costos de sobrestadía	44
Figura 10 Variación de los otros costos logísticos	45
Figura 11 Variación de los costos logísticos	46

## RESUMEN

La presente investigación titulada Beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero y su influencia con los costos logísticos de las importaciones marítimas en la empresa Quimtia S.A., Callao 2018, estudia la influencia del SADA sobre los costos logísticos de las empresas importadoras. Esta investigación es de origen cuantitativo, con un diseño pre – experimental. A través del método no-probabilístico se analizó la muestra que estuvo constituida por quince casos, específicamente en embarques de contenedores exclusivos y de carga general, utilizando como herramienta la ficha de recopilación de datos. Para validar las diversas hipótesis se utilizaron los procedimientos estadísticos Wilcoxon y T – Student, dependiendo de la normalidad de la variable y con los resultados obtenidos ( $p_{valor} < 0,05$ ) se validaron las hipótesis planteadas, demostrando que la aplicación del SADA reduce los costos logísticos relacionados al almacenaje, sobreestadía de contenedores y otros costos logísticos. Además, se realizó un análisis descriptivo y comparativo en base a la herramienta empleada. Por lo tanto, se concluye que los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero ejercen una influencia sobre los costos logísticos de las empresas.

**Palabras clave:** SADA, costos logísticos, almacenaje, sobreestadía de contenedores, importaciones marítimas.

## ABSTRACT

The present investigation is titled: Benefits of the Advanced Customs Clearance System and its influence with the logistics costs in maritime imports in the company Quimtía S.A., Callao 2018. This is one investigation that studies the influence of SADA on the logistics costs of importing companies. This research is quantitative origin, with a pre-experimental design. The non-probabilistic method analyzes the sample that consisted of fifteen cases, specifically in shipments of exclusive containers with materials not dangerous. It was used the data collection form as a tool. To validate the various hypotheses, the statistical procedures Wilcoxon and T - Student will be used, specifying the normality of the variable and with the results affected (pvalor <0.05) the hypotheses raised were validated, demonstrating that the application of SADA reduces costs logistics related to storage, stay of containers and other logistics costs. In addition, a descriptive and comparative analysis was performed based on the tool used. Therefore, it is concluded that the benefits of the Advance Customs Clearance System have an influence on the logistic costs of the companies.

Keywords: SADA, logistics costs, storage, overstatement of containers, maritime imports.

## CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Realidad problemática

En las últimas décadas el fenómeno de la globalización ha generado la integración económica, como consecuencia los países han reducido los obstáculos que limitaban su comercio y han abierto su economía a la inversión y la comercialización con el resto del mundo. Como obstáculos se tiene los aranceles de importación, las barreras arancelarias y para - arancelarias, los cuales a través de los tratados de libre comercio han ido adaptándose con la finalidad de favorecer el intercambio comercial, lo que conlleva a la integración de los mercados con el libre tránsito de mercaderías, servicios y personas. Según indica Choque (2018), los costos relacionados a las importaciones son de gran importancia para la economía del país, involucra su competitividad en el mercado internacional y es uno de los principales factores en la rentabilidad del producto. Este enunciado es uno de los principales motivos de los cambios dados por las Aduanas en los diferentes países y así beneficiar a los importadores. Por ejemplo, la Comisión de la Unión Europea (2014) a través del Código Aduanero establece de modo uniforme sus políticas aduaneras, tienen implementado el número EORI, que es el registro como Operador Económico, el cual recién se está implementado en Perú. Asimismo, a través de la Declaración Sumaria de Entrada, conocida por sus siglas DSE las mercaderías son declaradas por el transportista hasta 24 horas antes de la carga en el puerto de origen, facilitando el retiro de las mercancías al momento de llegar a la Aduana final.

La Aduana de Panamá (2019) para agilizar las importaciones opera con el Sistema Integrado de Gestión Aduanera, lo cual le permite el intercambio electrónico de la

información entre todos los organismos y partes interesadas en el proceso aduanero, simplificando los trámites de nacionalización y beneficiando a los importadores debido a que tienen las facilidades para comercializar su mercadería con mayor rapidez.

En el caso de Ecuador, el Servicio Nacional de Aduanas (2019) tiene un sistema informativo denominado ECUAPASS que facilita los procesos y reduce los tiempos utilizados por lo que integra todas las operaciones en una sola plataforma, optimizando los procesos y reduciendo el tiempo de entrega de las mercaderías que están nacionalizadas.

El Perú tuvo que adaptarse a estos cambios y para facilitar el trámite de la importación definitiva, la SUNAT (2009) reglamenta el Sistema Anticipado de Despacho Aduanero, conocido en adelante por sus siglas SADA, a través del procedimiento INTA-PE.01.17 versión 4, el cual facilita la nacionalización de las importaciones permitiendo el retiro de las mismas dentro de las 48 horas contadas a partir de su ingreso al puerto, sin la necesidad de pasar por un terminal de almacenaje, generando de este modo una reducción en los costos de almacenaje y sobrestadía que las empresas incurrieran por la demora en el retiro de sus contenedores y que afectaba en los costos finales de los productos que luego eran comercializados en el mercado local e internacional.

La Autoridad Portuaria (2019) indica que en el año 2018 se nacionalizaron 2,669,032 contenedores para las diferentes ramas de la industria, de los cuales el 41% se acogió al sistema SADA, lo que demuestra que las empresas importadoras todavía no están

familiarizadas y adaptadas operativamente para obtener los beneficios de este despacho aduanero. Las empresas que se acogieron al sistema SADA redujeron de 6 pasos y 154 horas promedio que comprendía el despacho diferido a 2 pasos y 12 horas en promedio que es actualmente el mencionado despacho. Además, la SUNAT manifestó en Perú 21 (2019) que vienen desarrollando una estrategia durante los años 2019-2021, la misma que permitirá reducir los costos tanto tributarios como aduaneros, en base a una actualización digital y tecnológica, lo cual permitirá liberar las mercancías en un menor tiempo.

Una de sus principales modificaciones es “promover el despacho anticipado en puerto, a través de citas para entrega de carga, visto bueno electrónico y corredor seguro de ingreso y salida 24x7” lo manifestó García, Superintendente Nacional Adjunto de la SUNAT.

El 24 de julio del 2018 la Superintendencia Nacional de Aduanas presentó la campaña "juntos mejoramos los tiempos del despacho aduanero" para atender de forma personalizada a los importadores a través de un aplicativo llamado "tiempo de importación". Esta aplicación tiene la finalidad de que el importador tenga un rápido acceso a toda la información generada y estadística de las importaciones que ha realizado y que a través de un análisis específico le permita reducir sus tiempos de gestión identificando los procesos críticos que le ocasionan tiempos muertos y encarecen sus costos, Gestión (2018).

Ante este escenario de modificaciones y facilidades otorgadas por la autoridad aduanera, se seleccionó a la empresa Quimtía S.A., empresa importadora la cual nacionaliza aproximadamente 3,000 contenedores anuales, siendo esta actividad su principal medio para comercializar productos, como consecuencia de sus operaciones de importación, obtuvo en el año 2017 un sobrecosto de US\$ 350,000 por sobrestadía de contenedores y pagos por días de almacenaje en almacenes de zona primaria, viéndose perjudicada directamente en los costos finales de estos productos.

Por lo expuesto anteriormente, esta tesis está orientada a presentar los beneficios que se tienen al aplicar el Sistema de despacho anticipado en la operatividad de comercio exterior, con el propósito de reducir los costos logísticos en las importaciones marítimas que realizan anualmente, principalmente se medirá la influencia que ejercen los beneficios sobre los costos.

El aporte que busca conseguir es en base a la fundamentación teórica realizada sobre las dimensiones y variables objetos de la investigación, con la finalidad de aplicarlas y contrastar resultados. En cuanto a la fundamentación práctica, el aporte está en la descripción y análisis del problema para luego desarrollar las estrategias basadas en el marco teórico. Debido a que las empresas tienen la necesidad de mejorar los niveles de costos logísticos y comercializar sus productos en un menor tiempo, el presente estudio podrá ser usado como antecedente de consulta para las empresas que están buscando optimizar sus operaciones logísticas de importación.

Los antecedentes de investigación se mencionan a continuación, empezando por:

*Antecedentes internacionales*

Aspiazu y Medina (2014) en Guayaquil Ecuador, para obtener el título profesional en Ingeniería en Comercio Exterior, realizaron la tesis “Incidencias de los costos logísticos en la importación de productos perecibles amparadas bajo el régimen de desaduanamiento directo en el Ecuador”, este estudio fue en base al sistema ECUAPASS, con el objetivo principal de analizar la incidencia de los costos logísticos en el desaduanaje. La metodología utilizada es cuantitativa, descriptiva y analítica, utilizando como herramienta de análisis la entrevista. Al finalizar el análisis concluyen que el sistema de desaduanaje directo se debe sistematizar, emplear nuevas herramientas tecnológicas y reforzar las técnicas aduaneras, para ello la Aduana debe estar de acorde con el sistema brindando las facilidades a los importadores, optimizado procesos y reduciendo los tiempos de atención y retiro de las importaciones, obteniendo con ello un ahorro en los costos logísticos.

Navas y Ruiz (2016) en la ciudad de Guayaquil Ecuador, para obtener el grado Ingeniera en Comercio Exterior, sustentaron la tesis “Análisis de los depósitos aduaneros en el Ecuador y su incidencia en los costos logísticos, Comexport S.A”. Bajo el objetivo general de analizar la incidencia en los costos logísticos y como afecta en la nacionalización de las cargas, se logró identificar cuáles eran innecesarios y que elevaban los costos en los productos importados. Su investigación se basó en un análisis descriptivo, cuantitativo, exploratorio y documental a partir de un levantamiento de datos extraído de operadores que han trabajado con la empresa

COMEXPORT S.A. y documentando sus experiencias. La toma de datos se realizó a través de encuestas y entrevistas para los casos del 2014 y el 2015. Comprobaron que la hipótesis de disminuir costos operativos a través de un diseño logístico aplicable a la empresa era factible, este diseño se adaptó a las modificatorias del sistema ECUAPASS y a las operaciones de la empresa, para ello realizaron su metodología bajo el sistema del chi cuadrado obteniendo una probabilidad menor de 0.05 ( $p < 0.05$ ). Entre sus conclusiones más resaltantes están que la mejora de los procesos en el área logística se refleja directamente en el buen servicio que se proporciona a los clientes, y que el principal aliado para estas mejoras son los avances tecnológicos además la empresa debe adaptar sus procesos a los cambios y facilidades que ofrece la Aduana.

García y Ordóñez (2016) en Guayaquil Ecuador, sustentaron la tesis “Análisis de los Procesos de desconsolidación de contenedores del Puerto Marítimo de Guayaquil y su incidencia en la nacionalización de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado” y con este estudio obtuvieron su título en Ingeniería en Comercio Exterior. A través de esta investigación se analizó los procesos de desconsolidación de contenedores que fueron nacionalizados bajo la modalidad de despacho anticipado. Este análisis se realizó mediante una investigación exploratoria, descriptiva, cuantitativa tomando como muestra las declaraciones numeradas bajo la modalidad de despacho anticipado. Se utilizaron varias técnicas para el desarrollo del estudio, como la encuesta, la entrevista y la observación. Entre las conclusiones más relevantes se tiene que los importadores tienen poco interés en realizar el despacho anticipado para las importaciones de carga suelta, otro punto importante a resaltar es que los agentes

de Aduanas aseguran que el despacho anticipado presenta ventajas al comercio exterior en comparación con el despacho normal.

Cajape (2016), sustentó para obtener el título de Ingeniera en Comercio Exterior: “La Declaración Aduanera Anticipada, bajo régimen de importación a consumo y su incidencia en la disminución de costos y días de despacho, de carga reefer contenerizada en el distrito Guayaquil marítimo, SENA E año-2015”. El objetivo general de este estudio se centró en analizar la incidencia de las numeraciones anticipadas en los costos y días de despacho de las importaciones. El estudio se realizó mediante un enfoque cuantitativo y descriptivo, analizando los costos de despacho de 41 empresas que trabajan con carga refrigerada a través de la técnica de encuesta. Después del análisis de la información se concluye que el sistema no está acorde con los procesos del despacho anticipado por lo que recomiendan armonizar el sistema ECUAPASS al sistema de despacho anticipado, revisar los costos portuarios y difundir este sistema entre los importadores, debido a que muchos de ellos desconocían de esta modalidad de retiro de mercaderías.

#### *Antecedentes nacionales*

Falla (2017) en la ciudad de Lima, presentó su tesis para obtener el título profesional de Licenciado en Negocios Internacionales, con el título de “Despacho Anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la Aduana Marítima del Callao”, tuvo como objetivo principal determinar la relación económica que existe entre el

despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras. Es un diseño no experimental, cuantitativo y descriptivo. El estudio se basó en encuestas a 75 empresas importadoras y aplicando el coeficiente Rho de Pearson validaron la correlación positiva entre el despacho anticipado y los costos logísticos (Sig. Bilateral = 0.000, correlación de Pearson = 0.573). Entre las conclusiones más relevantes se tiene que el despacho anticipado influye en la rentabilidad de las empresas importadoras y que la relación económica con los costos logísticos es viable debido a que demostró que los mismos se redujeron al momento de aplicar el despacho mencionado.

Torre (2017) en la ciudad de Lima, desarrolló su tesis para obtener el grado de Licenciado en Negocios Internacionales, la cual tituló “Operadores Logísticos y los Costos Logísticos en las importaciones marítimas del Callao”. El objetivo general fue determinar la relación existente entre operadores logísticos y costos logísticos de las importaciones marítimas, con su estudio demostró la importancia de los Operadores Logísticos y el beneficio que aporta al integrarse correctamente a las operaciones logísticas de las empresas. A través de una investigación descriptiva no experimental realizó la recolección utilizando como herramienta la encuesta a 75 empresas importadoras, y a través de estos datos pudo evidenciar qué por una mala gestión en los procesos logísticos, las empresas se ven perjudicadas en sus costos y tiempos, concluyendo en base al análisis de los datos que el ahorro mayor en los costos se aprecia cuando el importador tiene el control de la operación logística desde el inicio de la importación y lo trabaja con un solo operador logístico, el mismo que se adapta a la cadena de suministros de la empresa. A través del coeficiente Rho de Pearson

validó la relación sustancial que existe entre los operadores logísticos y los costos logísticos en las importaciones marítimas del Callao (Sig. Bilateral = 0.000, correlación de Pearson = 0.548).

Romero (2018) realizó la investigación titulada: “Mejora de tiempos y costos de nacionalización de productos en la empresa sociedad anónima PAPELSA bajo la modalidad del despacho anticipado del sistema marítimo portuario” para obtener su título profesional en Gestión de Negocios Internacionales. El objetivo general fue mejorar los tiempos y costos de la empresa estudiada, utilizando el despacho anticipado del sistema marítimo portuario. El diseño utilizado fue descriptivo – correlacional, la muestra estuvo conformada por las importaciones de la empresa, utilizando una ficha de recopilación de datos en donde detallaba los procesos a realizar y los tiempos empleados. Además, presentó una prueba de diseño en donde detallaba los costos y tiempos empleados en las diversas modalidades de nacionalización. Los resultados permitieron concluir que los costos mejoran cuando la importación se realizaba bajo la modalidad de despacho anticipado.

Las bases teóricas que sirvieron para entender los aspectos principales del fenómeno de estudio son las siguientes:

#### *Despacho Aduanero*

Para Cabello & Cabello (2013), el Despacho Aduanero es el control tanto documentario como físico, a las que son sometidas las mercancías que entran o salen

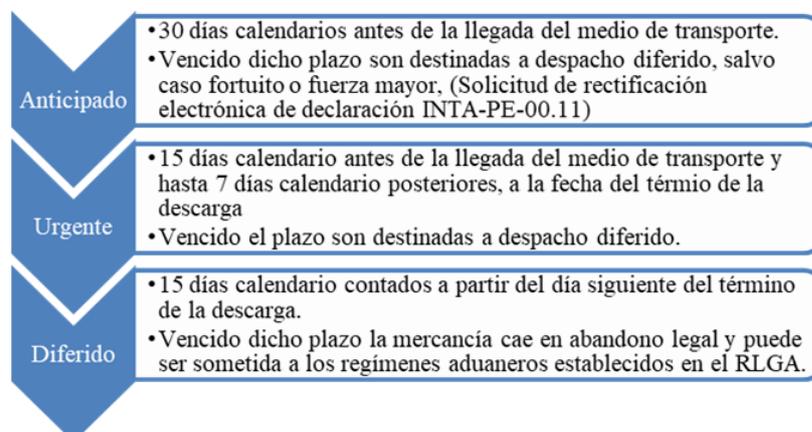
del país por parte de las autoridades aduaneras. Para ello, las empresas importadoras y las mercancías deben cumplir el marco normativo vigente y los requisitos que son exigidos a los diferentes productos que ingresan al país. Por lo mismo, ante todo proceso de importación se debe conocer los diferentes procedimientos a seguir, los previos al retiro o nacionalización de la mercadería, en base a la naturaleza del producto y al despacho aduanero al que van a ser destinadas.

La Asociación de Exportadores ADEX define al despacho aduanero como una serie de trámites que realiza el importador o su representante, con la finalidad de retirar la mercadería consignada en la Aduana hacia su almacén o el destino que ha fijado como final. Asimismo, lo identifica como los controles y formalidades que la Aduana dispone para que las mercancías puedan pasar la frontera de un país para evitar caer en multas, retenciones y hasta el comiso de la mercadería.

Rodríguez (2016) se refiere al despacho aduanero como un conjunto de requisitos, formalidades y documentos necesarios para realizar operaciones en la Aduana, están dirigidos al control y regulación de mercancías a través de los diferentes tipos de despacho aduanero, que los importadores deben someter el ingreso de sus mercancías.

#### *Tipos de despacho aduanero*

Existen tres modalidades de despacho aduanero, en los que importación a consumo se refiere todas ellas están reguladas por la Ley General de Aduanas.

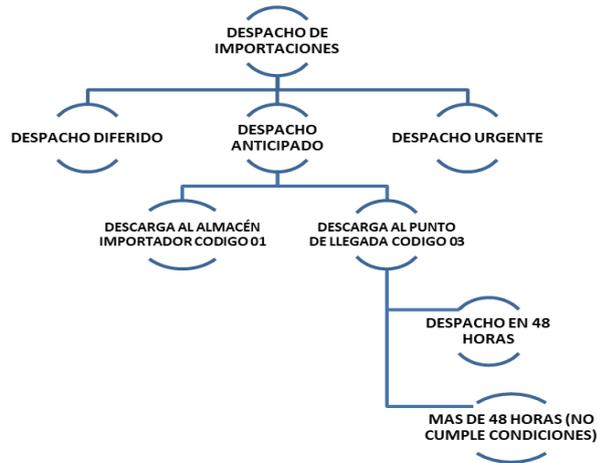


*Figura 1* Modalidades de despacho Aduanero. Se detalla los tres tipos de despacho aduanero a los que se pueden acoger los importadores, cada uno con sus características más saltantes. Fuente: SUNAT.

### *Sistema Anticipado de Despacho Aduanero*

La Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas (2009), aprueba el Procedimiento INTA-PE.01.17, referente a la importación definitiva y en el mismo lo define como un tipo de importación con el beneficio de declarar las mercancías antes de la llegada de la nave y se obtiene el levante a las 48 horas de la emisión del volante. Las mercancías deben arribar al país en un plazo no mayor a treinta días contados desde el día siguiente que se obtuvo la DAM respectiva, si se incumplen alguno de los requisitos ya mencionados el despacho debe realizarse como diferido, y por lo mismo deben ingresar a un depósito temporal.

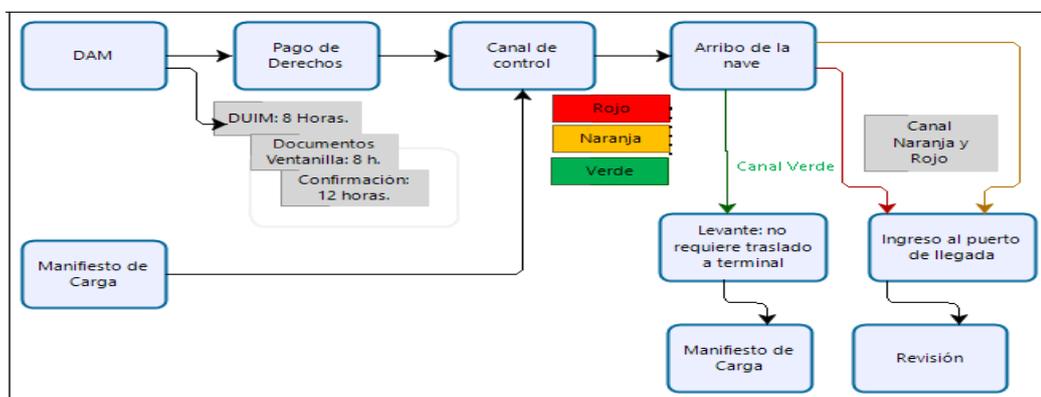
En el caso de tener que realizar un reconocimiento físico, debe ponerse a disposición de la SUNAT en su zona primaria.



*Figura 2* Modalidades de Despacho Importaciones. En el gráfico siguiente se aprecia las modalidades de despacho aduanero para el régimen de importación. En especial los beneficios de la modalidad anticipada.  
 Fuente: Elaboración Propia.

Con la implementación de este sistema, se busca facilitar el ingreso de mercancías y evitar la congestión en la Aduana por la gran cantidad de trámites presenciales que se venían realizando, además contempla los beneficios en cuanto a tiempo, trámites y costos.

En la figura siguiente se aprecia paso a paso como se realiza el Despacho Anticipado en la Aduana Marítima.



*Figura 3* Despacho Anticipado en Aduanas Marítimas. Detalla los procesos para realizar correctamente la asignación del despacho a esta modalidad. Fuente: Elaboración Propia.

El sistema anticipado de despacho aduanero, se puede trabajar de tres modalidades, de las cuales las más difundidas son: con descarga al punto de llegada y con descarga al local del importador.

En la primera opción, se obtiene el levante en el punto de llegada y no se tiene la necesidad de ingresar la carga a un almacén aduanero sino se traslada directamente a los almacenes del importador.

Para Cantuarias & Stucchi (2013), el hecho de que las mercancías puedan retirarse del territorio aduanero en un plazo máximo de 48 horas, es un beneficio que ha otorgado el TLC con Estados Unidos, lo cual hizo que el Perú tuviera que adaptarse a esta medida, trayendo consigo los beneficios antes mencionados. La Aduana con la modificatoria RIN N.º 14-2016-SUNAT/5F0000 - 04/07/2016 reglamentó este beneficio.

En la segunda opción, según lo indicado por Zagal (2009), se puede retirar la mercadería y ser trasladadas al almacén del dueño antes del levante, sin embargo, no pueden usarse hasta que se culmine el trámite aduanero y se obtenga el levante respectivo, los aforos físicos se realizan en el almacén del importador, para lo cual debe tener una zona designada para la referida operación. Para acceder a este beneficio se deben cumplir ciertos requisitos como tener RUC activo, haber presentado en el último año 10 declaraciones de importación a consumo y carecer de multas.

La tercera alternativa se detalla en la tabla 2 de la presente tesis.

### *Beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero*

La aplicación de esta modalidad de despacho aduanero, facilita la nacionalización de las mercancías y trae consigo varios beneficios como el ahorro de tiempo debido a que se puede numerar la carga, pagar los impuestos y asignar canal hasta 30 días antes de su llegada (RIN N.º 14-2016-SUNAT/5F0000 - 04/07/2016), simplificación de trámites debido a que se eliminan los trámites presenciales y se sustituyen por los electrónicos, reduce los costos como consecuencia de eliminar el almacén temporal, no hay costos por traslado de la mercadería a los almacenes, sobreestadía de contenedores ni cobro de almacenamiento.

En el siguiente grafico se aprecia detalladamente los beneficios que proporciona el acogerse a la nacionalización de las mercancías bajo esta modalidad:

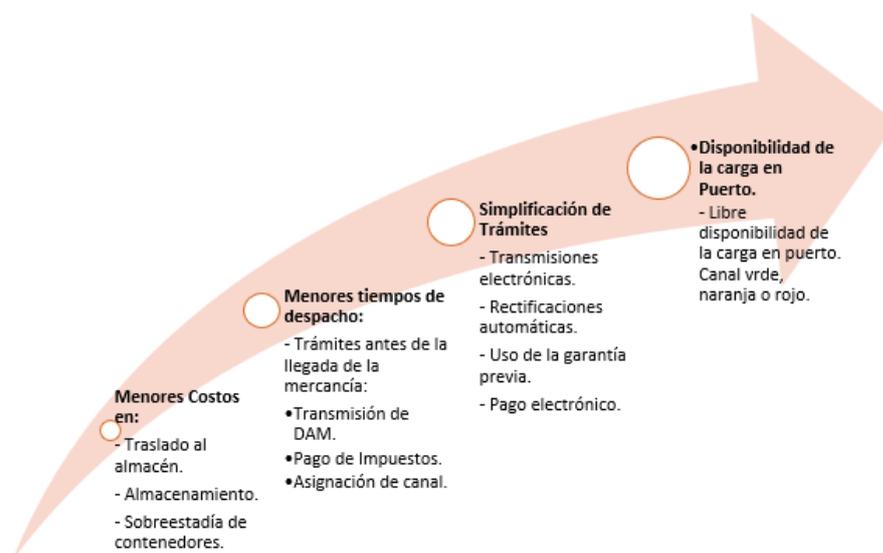


Figura 4 Implementación del Despacho Aduanero. Fuente: Elaboración Propia.

Olascoaga (2019) detalla los siguientes beneficios que se pueden aprovechar del despacho anticipado:

- Se obtiene el levante de Aduanas en 48 horas.
- El reconocimiento físico se realiza con copias autenticadas, no son necesarios los documentos originales.
- Revisión documentaria antes del arribo de la nave.
- Disponibilidad de la carga para el retiro desde el puerto de descarga.
- Los importadores que tienen la condición como frecuentes, realizan la transmisión del formato B de modo diferido.
- Uso de la garantía para realizar el pago de los impuestos con mayor plazo.
- Se obtiene menores costos en el traslado al almacén, almacenamiento y en la sobrestadía de contenedores.
- Se reducen los tiempos de despacho debido a que antes de la llegada de la nave se realiza la transmisión de la DAM, el pago de impuestos y se obtienen el canal.
- Existe una simplificación de trámites, siendo las más notorias las transmisiones electrónicas, rectificaciones de DAM automáticas, pago de la deuda a través de la garantía previa y de modo electrónico.
- Tener la disponibilidad de la mercancía en el puerto de descarga a través de los canales de control verde, naranja y rojo.

En la figura siguiente, se aprecia el beneficio obtenido debido a menores tiempos para obtener el levante y la cantidad de días que dura el proceso de nacionalización, tanto en el despacho excepcional como en el despacho anticipado.

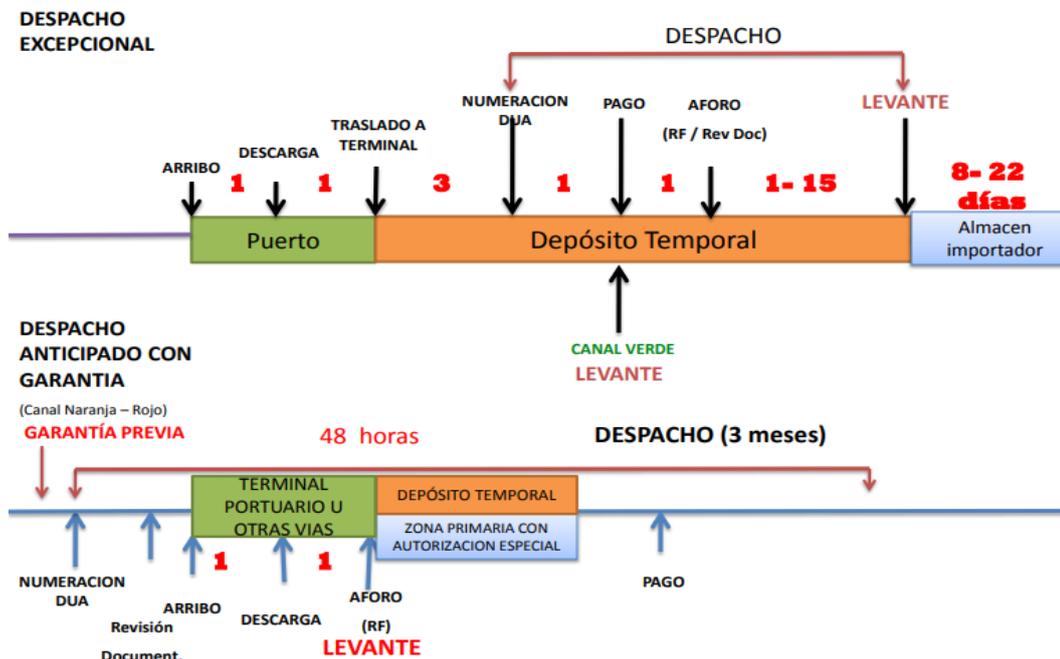


Figura 5 Comparativo de los tiempos del despacho aduanero. Fuente: Elaboración Propia.

En la tabla siguiente se muestra la reducción que se ha dado en el tiempo que toman los trámites para obtener el levante de Aduana teniendo en cuenta el canal de control que le han asignado a la DAM.

Tabla 1

Comparativo de días para obtener el levante de Aduana.

DESPACHO EXCEPCIONAL O DIFERIDO	DESPACHO ANTICIPADO
Verde: 6 días	Verde: 0 días
Naranja: 7 días	Naranja: 0 a 1 día
Rojo sin incidencia: 8 días	Rojo sin incidencia: 1 días
Rojo con Incidencia: 11 días	Rojo con Incidencia: 5 días

Interpretación: La tabla anterior muestra el comparativo de días que debe esperar el importador para obtener el levante de Aduanas. Se aprecia que la reducción de días en el despacho anticipado.

Fuente: Elaboración Propia

### *Tipos de despacho aduanero anticipado*

La SUNAT reglamentó tres tipos de despacho aduanero anticipado a través del procedimiento INTA-PE.01.17, con fecha 31 de agosto del 2010.

Estos despachos anticipados están reglamentados desde el año 2010, pudiéndose ejecutar desde esa fecha y aplicarse a las importaciones que cumplan con los requisitos previos, a pesar de ello recién en los últimos dos años han comenzado su difusión y correcta operatividad por la mayoría de los importadores, quienes han tenido que adaptar sus procesos a las continuas modificaciones de la operatividad aduanera.

Este procedimiento ha sufrido varias modificaciones siendo el último cambio la resolución 0491-2010, que entró en vigencia en el año 2011, a través de la cual anulan la versión 04 del procedimiento inicial.

Como se ha mencionado anteriormente, la modalidad 04 del despacho anticipado no es muy utilizada por las empresas debido a que se requiere un permiso especial previo antes del embarque de la mercadería por el tipo de naturaleza de la misma, además de tener la infraestructura propia necesaria para cubrir los requisitos de Aduanas.

Para una mejor comprensión, en mayo del 2012 la SUNAT desarrolla la guía de orientación para el usuario, en donde especifican las características y requisitos de cada modalidad y de la cual se ha podido elaborar la siguiente tabla.

Tabla 2  
*Características del Despacho Anticipado*

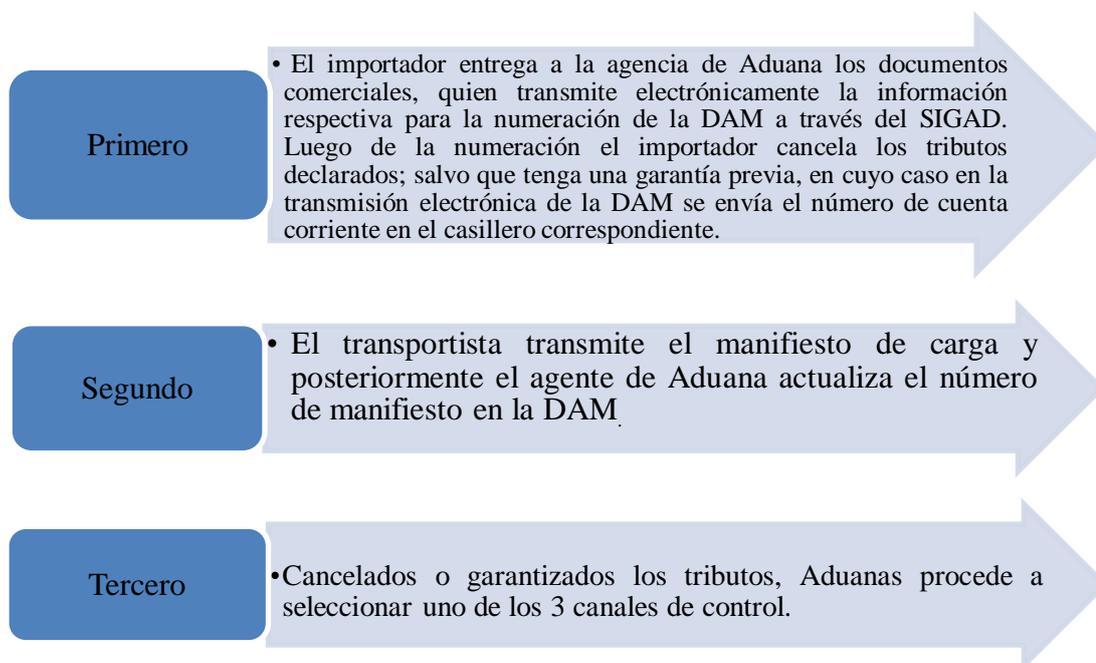
TIPO DESPACHO ANTICIPADO	DETALLE
Despacho Anticipado con descarga y traslado de la mercancía para su levante en el terminal portuario. (Tipo 03 A)	Permite el retiro directo de la mercancía desde el terminal portuario. En el puerto se desarrollan los servicios portuarios y aduaneros requeridos para la descarga de las mercancías y su levante.
Despacho Anticipado con descarga y traslado de la mercancía para su levante en el depósito temporal. (Tipo 03 B)	La mercancía declarada y manifestada será descargada en el puerto y trasladada a un depósito temporal, lugar donde obtendrá el levante. En el caso de estar la mercancía seleccionada a canal ROJO, el reconocimiento físico se realizará en el Complejo Aduanero SINI (Sistema de Inspección No Intrusivo – Scanner), donde se otorgará el levante y será de libre disponibilidad para el importador; por lo tanto, no será necesario ni obligatorio su ingreso al depósito temporal. Esto ocurre por ejemplo en el caso de la carga consolidada.
Despacho Anticipado con descarga y traslado al local del importador, autorizado como zona primaria especial. (Tipo 04)	Permite al importador trasladar su mercancía desde el puerto hasta su local. Para ello el importador debe: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ser calificado como buen contribuyente por la SUNAT.</li> <li>• Cuando la cantidad, volumen, naturaleza de las mercancías o las necesidades industriales o comerciales lo ameriten.</li> <li>• Contar con un local con infraestructura necesaria y autorizada como zona primaria especial.</li> <li>• En el caso de estar la mercancía seleccionada a canal ROJO, el reconocimiento físico se realizará en el Complejo Aduanero SINI, donde se otorgará el levante y será de libre disponibilidad para el importador, para que luego pueda trasladarla al almacén de su elección.</li> </ul>

Interpretación: En esta tabla se detalla los requisitos y procedimientos para acogerse a las diversas modalidades del despacho anticipado. Fuente: Propia

### *Pasos para Importar bajo la modalidad de Despacho Anticipado*

Para que el despacho de las mercancías se produzca dentro de las 48 horas se deben dar las condiciones siguientes:

- a) Se cuente con toda la documentación requerida, incluso la que corresponde a mercancías restringidas;
- b) No realizar rectificaciones;
- c) Que no ocurran incidencias durante el despacho de la mercancía;
- d) Que la mercancía no esté comprendida en el procedimiento INTA-PE.00.03 “Reconocimiento Físico - Extracción y Análisis de Muestras;
- e) Que el importador no sea requerido ni notificado.



*Figura 6* Pasos para importar bajo el despacho SADA

Fuente: Propia.

La figura 6 nos indica los pasos que debe seguir todo importador para nacionalizar su carga.

En el caso de las descargas directas al local del importador, se podrá realizar cuando al momento de numerar la DAM se consigne como tipo de despacho 01, descarga directo al local del importador, siempre que el local asignado como punto final, se

ubique en la misma provincia que la Aduana donde se realiza todo el proceso de nacionalización y se contemplen todas las normas de seguridad requeridas.

Sólo en el caso de mercancía peligrosa con condiciones de almacenamiento especial propio de la naturaleza del material, se permite el traslado fuera de la provincia de Lima.

### *Documentación*

Los siguientes documentos son indispensables para acogerse a este régimen:

- Factura Comercial: Documento emitido por el exportador, en donde se consignan todos los datos fiscales tanto del comprador como del vendedor, además indica los términos comerciales en los cuales se cerró la operación como las características de la mercadería y la forma de pago. Este documento debe estar sin errores ni enmendaduras, además de especificar claramente el incoterm negociado, así como el desglose de los valores que comprenden la transacción comercial (valor venta, flete interno, flete externo, seguro) en base al incoterm pactado. (Ver anexo 2).
- Lista de empaque: Documento emitido por el vendedor en donde se describe el detalle de los bultos, empaques, pesos de la mercadería embarcada con la finalidad de conocer el contenido del envío y determinar las dimensiones de la carga para efectos de cubicaje y el posterior cobro del flete. (Ver anexo 3).

- Conocimiento de embarque: Es el documento que emite la naviera, también llamado Bill of lading, que garantiza que la mercadería es transportada legalmente.

Además, contiene la información referente al contenedor como precinto, el detalle de la mercadería. (Ver anexo 4).

También existen otro tipo de documentación que solo aplica a determinados productos dependiendo de su origen o naturaleza, entre estos documentos tenemos: certificado de origen, autorización del sector competente (DIGESA, SENASA, PRODUCE), seguro y demás documentos que pueda requerir la intendencia de ADUANAS.

### *Costos Logísticos*

Bureau Veritas (2012) refiere que los costos logísticos comprenden la totalidad de los costos que se derivan de las funciones de la empresa para gestionar y controlar los flujos de materiales. Entre los factores que intervienen en el costo logístico tenemos la descarga, la comisión del agente, los gremios, almacenamiento, transporte, gastos en la nacionalización, costos por sobrestadía en el retiro de contenedores. Todas estas operaciones son necesarias y parte del proceso de nacionalización de una carga.

Gavelán (2014) indica que los costos logísticos de importación comprenden desde el precio de compra más todos los pagos realizados para lograr que el producto nacionalizado se ubique finalmente en el almacén del importador. Estos rubros comprenden: flete, impuestos, almacenaje, sobrestadía y todos los demás costos

atribuibles directamente al producto como son agente de aduana, transportes internos, permisos y licencias, descarga y traslados de mercaderías, manipuleo de la misma y demás pagos a los gremios asociadas a la actividad portuaria.

### *Costos asociados a la cadena logística portuaria*

En el informe presentado por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo & Banco Mundial, (2016) en el cual realizan un análisis de los costos en la cadena logística en los principales puertos de China, identifican las operaciones que generan el mayor incremento en el porcentaje del total de los costos a los depósitos temporales y el depósito de devolución de contenedores. Este incremento influye directamente en el costo final del producto.

En la tabla siguiente se puede apreciar con mayor detalle la incidencia de estos costos en las operaciones de importación, en base al estudio del Banco Mundial antes detallado.

Tabla 3

*Costos de la cadena logística. Año 2015 – Moneda dólares americanos.*

Quien Cobra	Importaciones Contenedores Secos					
	Hong Kong		Shanghái		Mudra	
	US\$ Contenedor	% Costos	US\$ Contenedor	% Costos	US\$ Contenedor	% Costos
Depósito Temporal	323.86	8.21	323.86	9.38	323.86	7.39
Depósito de Vacíos	172.00	4.36	172.00	4.98	172.00	3.92
Línea Naviera	3,149.00	79.84	2,656.52	76.97	3,588.00	81.86
Agente Marítimo	199.00	5.04	199.00	5.77	199.00	4.54
Agencias del Estado	100.00	2.54	100.00	2.90	100.00	2.28

Interpretación: En base a los datos presentados por el Banco Mundial con data estadística de la SUNAT a diciembre del 2015 se aprecia los porcentajes del total de los costos logístico para la importación de contenedores. Fuente: Elaboración Propia.

### *Costos de Almacenaje*

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo & Banco Mundial, (2016) en el informe publicado en su sitio web, define a los depósitos temporales o terminales de almacenamiento como extensión de la zona primaria, y que generan costes debido a las operaciones que se realizan dentro del período que la mercadería permanece en sus instalaciones.

Asimismo, indica que existen 17 empresas en el Callao y 4 en Paita que se dedican al negocio del almacenaje. Entre las empresas más conocidas están: NEPTUNIA, RANSA, TRAMARSA, ALCONSA, IMUPESA Y LICSA.

Entre los costos que se presentan por estos servicios están: servicio integral de importación o exportación y servicios adicionales como manipuleo, almacenaje o pesaje, estos servicios adicionales no están incluidos en la tarifa del servicio integral y pueden variar en cuanto al monto teniendo en cuenta la negociación que pueden realizar tanto el importador como los agentes de carga o las líneas navieras con los almacenes o depósitos temporales. La mayoría de estos costos son inevitables y comienzan a ejecutarse desde el momento que ingresa la carga a sus instalaciones y se van incrementando conforme transcurren los días y las operaciones que se puedan realizar en su interior. A continuación, se muestra la relación de costos de almacenamiento que se generan en estas instalaciones y que agregan valor al costo final de la mercadería, corresponde al comparativo de la tarifa de servicio integral, los costos detallados están en base a contenedor.

Tabla 4

*Comparación de los servicios integrados de los Depósitos Temporales a noviembre 2015 – Moneda Dólares americanos*

	Neptunia			Alconsa	Imupesa	Ransa	Unimar
	Callao	Tramarsa	Licsa	Callao	Callao	Callao	Callao
<b>Tarifa DPW 20'</b>	332	306	287	319	223	180	198
<b>Tarifa APM 20'</b>	289	286	260	279	160	160	178
<b>Tarifa DPW 40'</b>	391	366	347	399	290	217	257
<b>Tarifa APM 40'</b>	345	346	315	349	325	197	236

Interpretación: Se presentan los costos que tiene cada almacén en zona primaria para los servicios integrados que ofrecen a sus clientes. Este servicio integrado comprende las operaciones que se debe realizar desde la descarga de la nave hasta obtener el levante en Aduanas. Fuente: Elaboración Propia.

#### *Costos de sobrestadía de contenedores*

Quispe (2015) en el informe presentado a Promperú, detalla los cobros que realizan los almacenes temporales sobre los contenedores que ingresan a sus instalaciones, este es un rubro adicional al almacenaje de la carga como tal.

Para este servicio los depósitos temporales almacenan y asignan a las navieras con las cuales ha realizado un acuerdo previo, si bien existe la posibilidad de que los contenedores sean recogidos y entregados en el puerto esta práctica todavía no está muy difundida entre los importadores.

La sobrestadía es tener más días de los permitidos, en propiedad del importador un contenedor que debió devolverse a la línea naviera para que pueda ser embarcado nuevamente. Este exceso de días genera un pago que es asumido por el importador.

Los terminales portuarios, cobran a los importadores por las operaciones que realizan con los contenedores hasta la fecha de retiro de los mismos, sus tarifas son variables y dependen de la cantidad de días que la unidad permanece en sus instalaciones. A mayor tiempo, mayores costos a pagarse.

A continuación, un gráfico que indica a detalle los costos básicos que se consideran dentro de una operación sin mayores inconvenientes a las actividades normales de almacenamiento y retiro de contenedores:

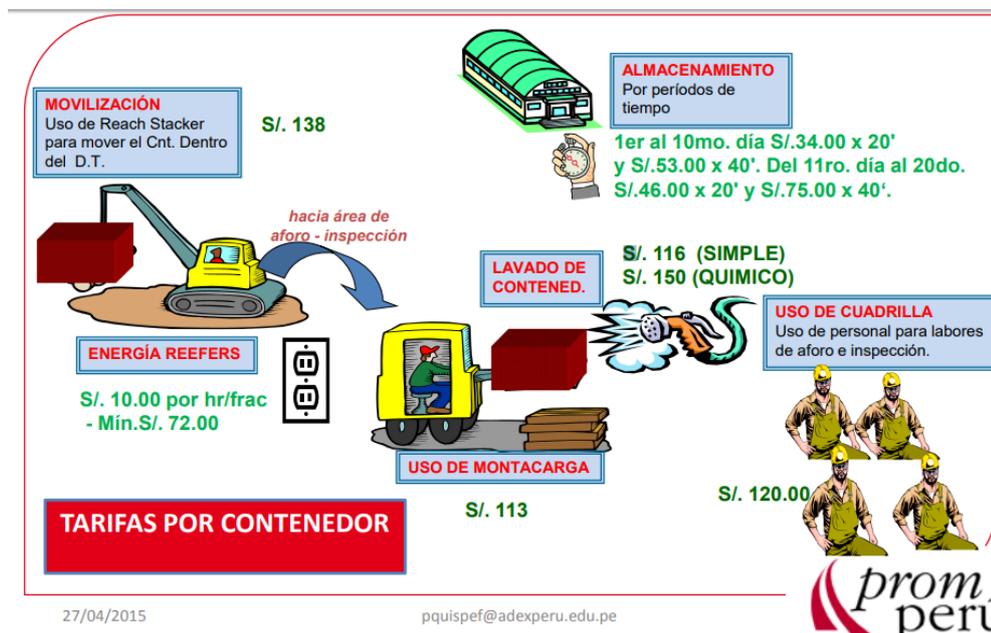


Figura 7 Costos asociados al retiro de contenedores. Fuente Promperú

*Otros costos logísticos:*

En base a lo indicado por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2010) son los demás pagos que debe realizar los importadores al momento de nacionalizar su carga y que forman parte de la estructura de costos finales.

Entre ellos tenemos:

**Descarga:** Es el cobro integral por los servicios de uso del muelle, consiste en la operación de bajar el contenedor de la nave a través de las grúas del muelle y trasladar a un almacén sea en zona primaria o del importador.

**Gremios:** son los costos relacionados al Gate In (devolución del contenedor a la línea naviera), Vistos Buenos (trámite documentario) y manipuleo del contenedor (recepción y apilamiento para la entrega del contenedor).

**Comisión Agente de Aduanas:** comprende el pago de sus servicios, el cual se debe contratar cuando la operación supera los US\$ 2,000.

**Transporte al local del importador:** comprende el traslado de la mercadería desde el puerto hasta el almacén del importador.

### *Reducción de costos*

Sobre la reducción de costes, Bureau Veritas (2012) sugiere “la detección, prevención y eliminación sistemática del uso excesivo de recursos”. Para la reducción de los costos determinados en este caso de estudio, se enfoca en dos actividades claves, aplicar el despacho anticipado a las importaciones con la finalidad de reducir los tiempos

muertos, mejorar la rotación de inventarios y reducir los recursos que intervienen en este proceso, como son los costos de almacenaje y los de sobrestadía de contenedores. Este elimina dos de los principales rubros en la estructura de costos: las operaciones realizadas en los depósitos temporales y la reducción de días para el cobro correspondiente al uso de los contenedores.

Para implementar este cambio, la empresa debe desarrollar estrategias primero con su personal interno responsable del comercio exterior y luego con los proveedores de la cadena de suministro, con la finalidad de que estén alineados a los objetivos organizacionales, puedan desempeñarse dentro del estándar establecido y además que puedan responder ante estas urgencias.

*Los principales términos básicos se detallarán a continuación:*

Aforo: Facultad de la Aduana para inspeccionar la carga validando las especificaciones declaradas en la DAM.

Almacén Aduanero: Local donde se custodian temporalmente las mercaderías antes de ser nacionalizadas, puede estar a cargo de la SUNAT, entidades públicas o personas jurídicas.

Carga Suelta (LCL): La carga suelta o carga consolidada es agrupar varias mercaderías de diferentes importadores, amparadas bajo un mismo documento de transporte.

Contenedor Exclusivo (FCL): Trasladar mercancías en un contenedor exclusivo para la empresa importadora.

DAM: Declaración Aduanera de Mercancías.

Descarga: La mercancía es retirada del medio de transporte bajo el control aduanero.

DSE: Declaración Sumaria de entrada, usada en la Unión Europea para declarar las mercancías antes del embarque.

DUIM: Documento Único de Información del Manifiesto.

EORI: Registro Operador Económico usado en la Unión Europea.

INTA: Inteligencia Nacional de Técnica Aduanera.

Levante: Proceso por el cual la Aduana autoriza el retiro de las mercaderías por parte del importador.

Punto de llegada: Son las zonas consideradas como zona primaria y donde se realizan las operaciones del ingreso de la mercadería al país.

SINI: Sistema de inspección no intrusiva, para cargas que salieron canal rojo.

Término de la descarga: Fecha y hora que se culmina el proceso de descarga.

Zona Primaria: Comprende una parte del territorio aduanero, tales como puertos, aeropuertos, terminales terrestres, almacenes y depósitos de mercancías.

## **1.2. Formulación del problema**

### **1.2.1. Problema General**

¿De qué manera la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) influye en los costos logísticos de la empresa Quimtía S.A., Callao - 2018?

### **1.2.2. Problemas específicos**

¿De qué manera la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) influye en los costos de almacenaje en las importaciones marítimas de la empresa Quimtía? S.A., Callao - 2018?

¿De qué manera la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) influye en los costos de sobrestadía de contenedores en las importaciones marítimas de la empresa Quimtía S.A., Callao - 2018?

¿De qué manera la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) influye en los otros costos logísticos en las importaciones marítimas de la empresa Quimtía S.A. Callao - 2018?

### **1.3. Objetivos**

#### **1.3.1. Objetivo general**

Demostrar que el Sistema Anticipado de Despacho Aduanero SADA permite obtener beneficios a la empresa Quimtía S.A., Callao – 2018

#### **1.3.2. Objetivos específicos**

Determinar como la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) reduce los costos de almacenaje en las importaciones marítimas de la empresa Quimtía S.A., Callao - 2018

Determinar como la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) reduce los costos de sobrestadía de contenedores en las importaciones marítimas de la empresa Quimtía S.A., Callao - 2018

Determinar de qué manera la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) permite reducir los otros costos logísticos en las importaciones marítimas de la empresa Quimtía S.A., Callao - 2018

### **1.4. Hipótesis**

#### **1.4.1. Hipótesis general**

Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) influyen en los costos logísticos de la empresa importadora Quimtía S.A. – Callao, 2018

#### **1.4.2. Hipótesis específicas**

Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influyen en los costos de almacenaje de la empresa importadora Quimtia S.A. – Callao, 2018

Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influyen en los costos de sobrestadía de contenedores en las importaciones marítimas de la empresa importadora Quimtia S.A. – Callao, 2018

Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influyen en los rubros comprendidos en otros costos logísticos de la empresa importadora Quimtia S.A. – Callao, 2018

## **CAPÍTULO II. METODOLOGÍA**

### **2.1. Tipo de investigación**

El presente estudio se ha realizado bajo una metodología aplicada, realizando un cambio de enfoque en la investigación. Es de origen cuantitativo utilizando los datos numéricos que provienen de la empresa. El diseño es pre - experimental, puesto que solo se analiza el antes y el después de aplicar la variable independiente y no se tiene un grupo de control. En cuanto a la temporalidad es longitudinal, para ello se realizaron dos mediciones para determinar los casos objetos de estudio durante el año 2018.

### **2.2. Población y muestra (Materiales, instrumentos y métodos)**

Población: Todas las importaciones de la empresa efectuadas para contenedores exclusivos de 20 pies y que se realizaron por vía marítima durante los primeros tres meses del año 2018.

Muestra: La muestra está compuesta por 15 datas intencionadas, en donde se cumple el criterio de ser importaciones realizadas como despacho anticipado o como despacho diferido y que se realizaron durante los primeros tres meses del año 2018.

### **2.3. Técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos**

Es un estudio realizado bajo el método no probabilístico. La técnica utilizada es el análisis documental concentrado en los documentos relacionados a las importaciones realizadas.

El instrumento que se empleó para este fin, es la ficha de recopilación de datos.

El análisis de datos se realizó bajo la estadística inferencial.

El tipo de muestreo utilizado es intencional en base a los criterios ya mencionados, con la finalidad de elaborar los gráficos comparativos en ambos escenarios y analizar los resultados.

#### 2.4. Procedimiento

Para realizar el análisis y comprobación de las hipótesis se siguieron los pasos que se detallan a continuación:

1. Una vez que se determinó el objeto de estudio se comenzó el levantamiento de información de la muestra obtenida.
2. Se realizó el análisis descriptivo de la base de datos a través de la elaboración de gráficos lineales y comparativos de cada una de las dimensiones de la variable dependiente, tomando como referencia los resultados obtenidos antes y después de aplicar la variable independiente.
3. Se interpretaron los resultados y se presentaron los hallazgos visualizados.
4. Se inicia las pruebas inferenciales.
5. Para el análisis estadístico se utilizó el programa SPSS para realizar las pruebas de normalidad en base al Test de *Shapiro - Wilk*.
6. En base a los resultados se aplica el procedimiento estadístico *T-Student* para la variable sobrestadía por tener una distribución normal.
7. En base a los resultados se aplica el procedimiento estadístico *Wilcoxon* para las demás dimensiones, debido a que tienen una distribución anormal.
8. Se analiza los resultados de cada dimensión y se interpretan las tablas obtenidas.

### CAPÍTULO III. RESULTADOS

#### *Resultados descriptivos*

Para obtener los resultados descriptivos, se realizó el análisis comparativo de la base de datos obtenida de los costos incurridos en las importaciones de la empresa Quimtia S.A., y con la finalidad de observar el comportamiento de la variable dependiente: costos logísticos en sus tres dimensiones. Se presentan los resultados detallados en los párrafos precedentes.

Tabla 5  
*Costos logísticos de la empresa Quimtia S.A.*

ANTES Enero 2018				DESPUÉS Marzo 2018			
Almacenaje US\$	Sobrestadía US\$	Otros Costos Logísticos	COSTO TOTAL US\$	Almacenaje US\$	Sobrestadía US\$	Otros Costos Logísticos	COSTO TOTAL US\$
264	290	1220	1774	0	0	1100	1100
216	250	1200	1666	0	0	1120	1120
24	150	1250	1424	0	0	1120	1120
288	210	1220	1718	0	0	1120	1120
132	130	1220	1482	0	0	1120	1120
72	190	1220	1482	0	0	1120	1120
24	130	1220	1374	0	0	1120	1120
12	130	1220	1362	0	0	1120	1120
96	140	1250	1486	0	0	1120	1120
60	190	1220	1470	0	0	1120	1120
12	130	1220	1362	0	0	1120	1120
12	200	1220	1432	0	0	1120	1120
84	220	1200	1504	0	0	1120	1120
96	150	1220	1466	0	0	1120	1120
72	190	1220	1482	0	0	1120	1120
<b>TOTALES US\$</b>				<b>TOTALES US\$</b>			
<b>1,464</b>	<b>2,700</b>	<b>18,320</b>	<b>22,484</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16,780</b>	<b>16,780</b>

Fuente: Costos de importaciones de la empresa Quimtia S.A.

Interpretación: En la tabla 5 se muestran los costos obtenidos en las tres dimensiones de la variable costos logísticos, los cuales se obtuvieron de la empresa objeto de estudio antes de aplicarse el despacho anticipado y después de aplicarse. Este comparativo nos va a servir para elaborar los gráficos de interpretación descriptiva por cada variable.

### Dimensión Almacenaje

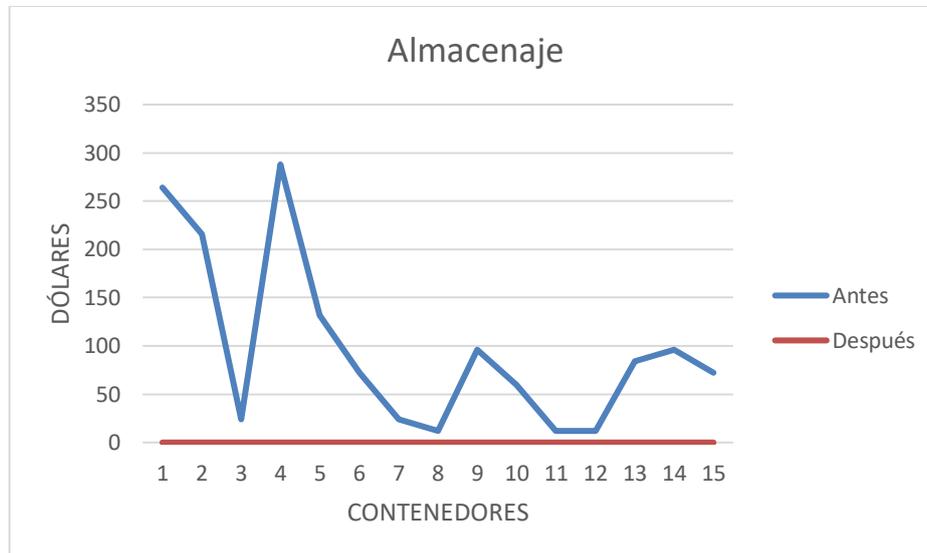
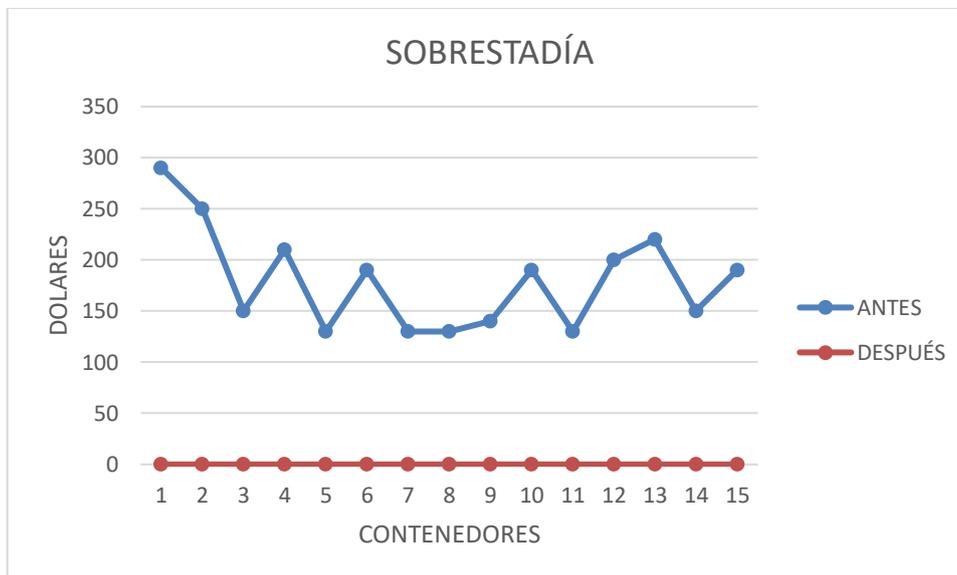


Figura 8: Variación de los costos de almacenaje  
 Fuente: Costos de importaciones de la empresa Quimtía S.A.

En la Figura 8 se aprecia el comportamiento de los costos en que incurre la organización por concepto de almacenamiento en zona primaria, al numerar como régimen excepcional de importación la mercadería ingresa a un almacén temporal. Estos gastos se acumulan hasta la nacionalización de la carga. El promedio de los costos que se realiza por cada contenedor es de US\$ 97.60, teniendo límites superiores hasta US\$ 300 como consecuencia de problemas para el retiro de las mercancías.

En la segunda serie denominada Después, se aprecia cómo luego de que la carga se numera como SADA, se eliminan los costos por este concepto debido a que el contenedor no ingresa a un terminal de almacenamiento, sino que va directo al almacén del importador. En el caso de que el contenedor tenga que numerarse como SADA 3B, el importador tiene el levante para retirar la carga antes de que transcurran los días libres que se tienen por concepto de almacenaje.

*Dimensión Sobrestadía*

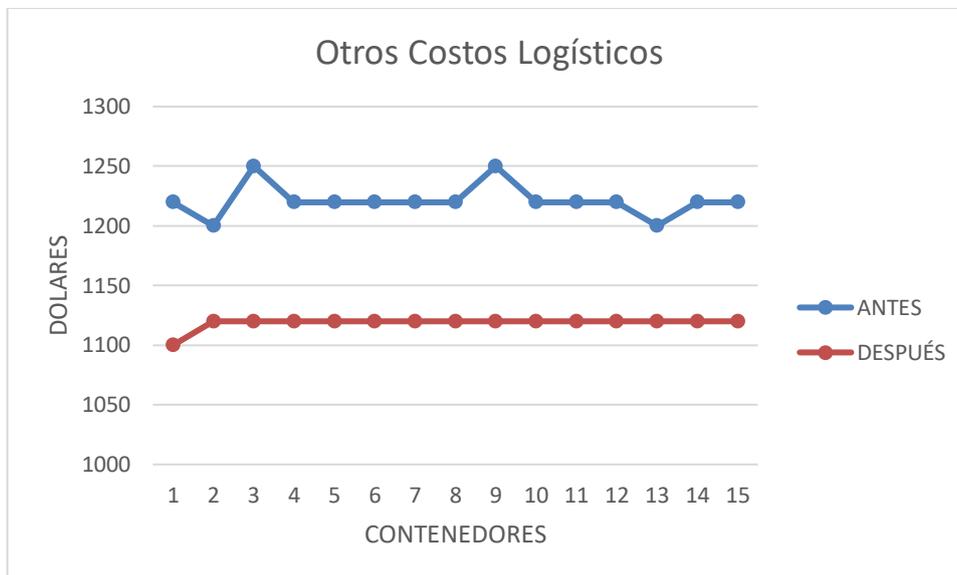


*Figura 9 Variación de los costos de sobrestadía. Fuente: Costos de importaciones de la empresa Quintia S.A.*

En la figura 9 se puede apreciar la reducción de los costos correspondientes a la variable sobrestadía de contenedores. Cuando la importación se numera bajo la modalidad de despacho anticipado se tiene la opción de retiro a las 48 horas, es por ello que no se incurre en los costos de sobrestadía, los cuales se eliminan en su totalidad, y además si la numeración se realiza como SADA 3A, el contenedor va directo a los almacenes del importador se desconsolida y se realiza la devolución inmediata a la naviera.

En el primer escenario se pagaba en promedio US\$ 180 dólares por cada contenedor por concepto de este enunciado, con un pico superior de casi 300 dólares, pagos que se eliminan al pasar a numerar las operaciones como despacho anticipado.

*Dimensión Otros costos logísticos*



*Figura 10 Variación de los otros costos logísticos Fuente: Costos de importaciones de la empresa Quimtia S.A.*

Interpretación: En la figura 10 se detallan los pagos realizados por concepto de otros costos logísticos, que son todos aquellos adicionales a la sobrestadía y almacenaje.

Los conceptos que se pagan en esta variable son los mismos para ambas series, sin embargo, se aprecian diferencias por los siguientes motivos:

- Los resultados que se aprecian son más lineales en la serie “Después” debido a la negociación que se tiene con las navieras para el cobro de estos servicios.
- Al momento de realizar la numeración como despacho anticipado bajo la modalidad de SADA 3A se obtiene un ahorro adicional de US\$ 100 correspondiente al uso del muelle.
- En este caso los costos promedio se reducen de US\$ 1,221 a US\$ 1,118 dólares aproximadamente por contenedor.

Variable: Costos Logísticos

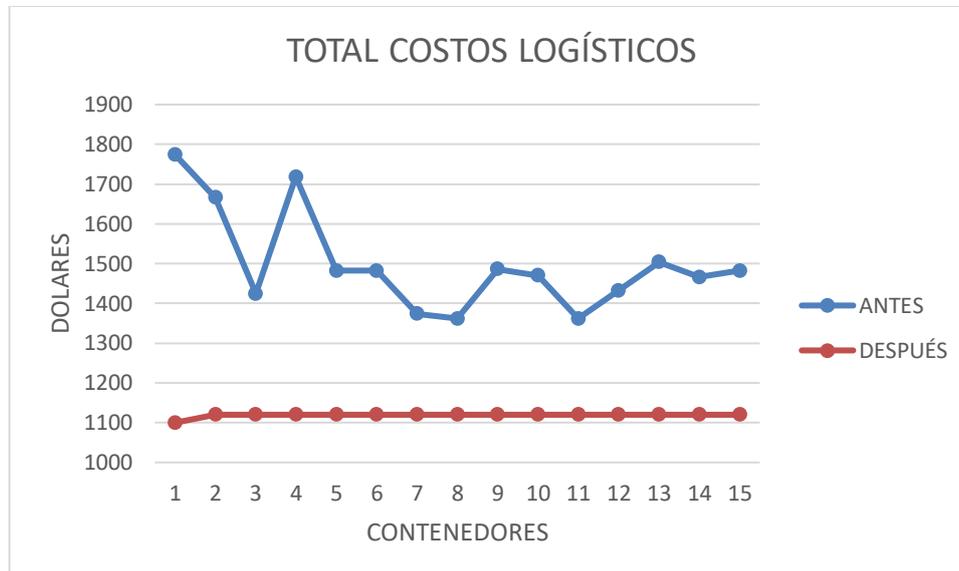


Figura 11 Variación de los costos logísticos. Fuente: Costos de importaciones de la empresa Quimtia S.A.

Interpretación: En la figura 11 se presenta el resumen del total de los costos logísticos, se aprecia una reducción de los mismos como consecuencia de que en los análisis previos también se obtiene una disminución continua en cada una de las alternativas presentadas.

Es por ello que la empresa se beneficia obteniendo una mejora económica en sus costos finales de nacionalización.

### Resultados Inferenciales

Tabla 6: Pruebas de normalidad

		Shapiro-Wilk	
ALMACENAJE	,837	15	,011
SOBREESTADÍA	,890	15	,067
OTROS_COSTOS	,772	15	,002
COSTOS_LOGÍSTICOS	,834	15	,011

## Interpretación de la normalidad

Se plantean las siguientes hipótesis

H0: La dimensión almacenaje proviene de una distribución normal

H0: La dimensión sobreestadía proviene de una distribución normal

H0: La dimensión otros costos provienen de una distribución normal

H0: La variable costos logísticos proviene de una distribución normal

Se propone como condición la siguiente regla de decisión:

Si  $p_{valor} > 0.05$  se acepta H0

Si  $p_{valor} < 0.05$  se acepta H1

Interpretación:

En la Tabla 6, se puede apreciar que el único valor que supera en 0.05 es la dimensión sobreestadía, cuyo valor dio como resultado 0,067, en consecuencia, son indicios suficientes para aceptar H0, por lo tanto, para la contrastación de la hipótesis correspondiente se aplicara el procedimiento estadístico *T-Student*, dado que los datos tienen distribución normal.

Sin embargo, para los demás casos, se procederá con el procedimiento estadístico Wilcoxon, por ser datos que no corresponden a una distribución normal.

### *Contrastación de hipótesis dimensión almacenaje*

Se establecen los siguientes pasos:

### Paso 1

Planteo de hipótesis específica uno:

H1: Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influyen en los costos de almacenaje de la empresa importadora Quimtia – Callao, 2018

H0: Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero no influye en los costos de almacenaje de la empresa importadora Quimtia – Callao, 2018

Paso 2: Definir nivel de error, para el presente caso, al ser el error desconocido, se trabajará con el estándar de 0.05

Paso 3: Selección de procedimiento estadístico

Según la Tabla 6, donde se evidencian los datos de normalidad, se procederá a ejecutar el procedimiento estadístico Wilcoxon, debido a que los datos no tienen distribución normal

*Tabla 7:*

Rangos de medida sobre la dimensión almacenaje.

		<b>Rangos</b>		
		N	Rango promedio	Suma de rangos
Almacenaje_US\$D -	Rangos negativos	15 <sup>a</sup>	8,00	120,00
Almacenaje_US\$	Rangos positivos	0 <sup>b</sup>	,00	,00
	Empates	0 <sup>c</sup>		
	Total	15		

a. Almacenaje\_US\$D < Almacenaje\_US\$

b. Almacenaje\_US\$D > Almacenaje\_US\$

c. Almacenaje\_US\$D = Almacenaje\_US\$

Fuente: Costos de importaciones de la empresa Quimtia S.A.

Tabla 8:

Prueba de rangos de Wilcoxon sobre la dimensión almacenaje

**Estadísticos de prueba<sup>a</sup>**

	Almacenaje_US
	\$D -
	Almacenaje_US
	\$
Z	-3,413 <sup>b</sup>
Sig. asintótica(bilateral)	,001

a. Prueba de rangos con signo de Wilcoxon

b. Se basa en rangos positivos.

Fuente: Costos de importaciones de la empresa Quimtía S.A.

Paso 4:

Regla de decisión:

Si  $p\text{-valor} < 0,05$  se acepta  $H_1$

Si  $p\text{-valor} > 0,05$  se acepta  $H_0$

Paso 5: Toma de decisión

Interpretación:

Como se puede apreciar en la Tabla 8, y de acuerdo a la regla de decisión, cuyo valor de prueba resultó un  $p\text{-valor} < 0.05$  (0.001), se puede confirmar que se acepta la hipótesis planteada por la investigadora. Permitiendo concluir que los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influyen en los costos de almacenaje de la empresa importadora Quimtía – Callao, 2018

### *Contrastación de hipótesis dimensión sobrestadía*

Se establecen los siguientes pasos:

#### Paso 1

Planteo de hipótesis específica dos:

H1: Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influyen en los costos de sobrestadía de contenedores en las importaciones marítimas de la empresa importadora Quimtia S.A. – Callao, 2018.

H0: Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero no influyen en los costos de sobrestadía de contenedores en las importaciones marítimas de la empresa importadora Quimtia – Callao, 2018

Paso 2: Definir nivel de error, para el presente caso, al ser el error desconocido, se trabajará con el estándar de 0.05

Paso 3: Selección de procedimiento estadístico

Según la Tabla 6, donde se evidencian los datos de normalidad, se procederá a ejecutar el procedimiento estadístico Wilcoxon, debido a que los datos tienen distribución anormal

*Tabla 9*  
Rangos de medida sobre la dimensión sobrestadía

**Estadísticas de muestras emparejadas**

		Media	N	Desv. Desviación	Desv. Error promedio
Par 1	Sobrestadía_US\$	18000,0000	15	4898,97949	1264,91106
	Sobrestadía_US\$D	,0000	15	,00000	,00000

Fuente: Costos de importaciones de la empresa Quimtía S.A.

*Tabla 10*  
Prueba de rangos de *T-Student* sobre la dimensión sobrestadía

**Prueba de muestras emparejadas**

	Media	Diferencias emparejadas		95% de intervalo de confianza de la diferencia		t	gl	Sig. (bilatera l)
		Desv. Desviación n	Desv. Error promedio	Inferior	Superior			
Pa	18000,000	4898,979	1264,911	15287,035	20712,964	14,23	1	,000
r 1 \$ - Sobrestadía_US \$D	00	49	06	59	41	0	4	

Fuente: Costos de importaciones de la empresa Quimtía S.A.

Paso 4: Regla de decisión:

Si p-valor < 0,05 se acepta H1

Si p-valor > 0,05 se acepta H0

Paso 5: Toma de decisión

Interpretación:

Como se puede apreciar en la Tabla 10, y de acuerdo a la regla de decisión, cuyo valor de prueba resultó un  $p\text{-valor} < 0.05$  (0.000), se puede confirmar que se acepta la hipótesis planteada por la investigadora. Permitiendo concluir que Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influyen en los costos de sobrestadía de contenedores en las importaciones marítimas de la empresa importadora Quimtía S.A. – Callao, 2018.

*Contrastación de hipótesis dimensión otros costos logísticos*

Se establecen los siguientes pasos:

Paso 1

Planteo de hipótesis específica tres:

H1: Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influyen en los rubros comprendidos en otros costos logísticos de la empresa importadora Quimtía S.A. – Callao, 2018.

H0: Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero no influyen en los rubros comprendidos en otros costos logísticos de la empresa importadora Quimtía – Callao, 2018

Paso 2: Definir nivel de error, para el presente caso, al ser el error desconocido, se trabajará con el estándar de 0.05

Paso 3: Selección de procedimiento estadístico

Según la Tabla 6, donde se evidencian los datos de normalidad, se procederá a ejecutar el procedimiento estadístico Wilcoxon, debido a que los datos no tienen distribución normal

*Tabla 11*

Rangos de medida sobre la dimensión otros costos logísticos

		<b>Rangos</b>		
		N	Rango promedio	Suma de rangos
Otros_CostosLogísticosD -	Rangos negativos	15 <sup>a</sup>	8,00	120,00
Otros_Costos_Logísticos	Rangos positivos	0 <sup>b</sup>	,00	,00
	Empates	0 <sup>c</sup>		
	Total	15		

a. Otros\_CostosLogísticosD < Otros\_Costos\_Logísticos

b. Otros\_CostosLogísticosD > Otros\_Costos\_Logísticos

c. Otros\_CostosLogísticosD = Otros\_Costos\_Logísticos

Fuente: Costos de importaciones de la empresa Quimtía S.A.

*Tabla 12*

Prueba de rangos de Wilcoxon sobre la dimensión otros costos logísticos

#### Estadísticos de prueba<sup>a</sup>

	Otros_CostosLo gísticosD - Otros_Costos_L ogísticos
Z	-3,529 <sup>b</sup>
Sig. asintótica(bilateral)	,000

a. Prueba de rangos con signo de Wilcoxon

b. Se basa en rangos positivos.

Fuente: Costos de importaciones de la empresa Quimtía S.A.

Paso 4:

Regla de decisión:

Si  $p\text{-valor} < 0,05$  se acepta  $H_1$

Si  $p\text{-valor} > 0,05$  se acepta  $H_0$

Paso 5: Toma de decisión

Interpretación:

Como se puede apreciar en la Tabla 12, y de acuerdo a la regla de decisión, cuyo valor de prueba resultó un  $p\text{-valor} < 0.05$  (0.000), se puede confirmar que se acepta la hipótesis planteada por la investigadora. Permitiendo concluir que Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influyen en los rubros comprendidos en otros costos logísticos de la empresa importadora Quimtía – Callao, 2018

*Contrastación de hipótesis variable costos logísticos*

Se establecen los siguientes pasos:

Paso 1

Planteo de hipótesis general:

$H_1$ : Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) influyen en los costos logísticos de la empresa importadora Quimtía S.A. – Callao, 2018.

$H_0$ : Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero no influyen en los costos logísticos de la empresa importadora Quimtía – Callao, 2018

Paso 2: Definir nivel de error, para el presente caso, al ser el error desconocido, se trabajará con el estándar de 0.05

Paso 3: Selección de procedimiento estadístico

Según la Tabla 6, donde se evidencian los datos de normalidad, se procederá a ejecutar el procedimiento estadístico Wilcoxon, debido a que los datos no tienen distribución normal

*Tabla 13*

Rangos de medida sobre la variable costos logísticos

		<b>Rangos</b>		
		N	Rango promedio	Suma de rangos
COSTO_TOTALD - COSTO_TOTAL	Rangos negativos	15 <sup>a</sup>	8,00	120,00
	Rangos positivos	0 <sup>b</sup>	,00	,00
	Empates	0 <sup>c</sup>		
	Total	15		

- a. COSTO\_TOTALD < COSTO\_TOTAL
- b. COSTO\_TOTALD > COSTO\_TOTAL
- c. COSTO\_TOTALD = COSTO\_TOTAL

Fuente: Costos de importaciones de la empresa Quimtia S.A.

*Tabla 14*

Prueba de rangos de Wilcoxon sobre la variable costos logísticos

<b>Estadísticos de prueba<sup>a</sup></b>	
	COSTO_TOTAL D - COSTO_TOTAL
Z	-3,411 <sup>b</sup>
Sig. asintótica(bilateral)	,001

- a. Prueba de rangos con signo de Wilcoxon
- b. Se basa en rangos positivos.

Fuente: Costos de importaciones de la empresa Quimtia S.A.

Paso 4:

Regla de decisión:

Si  $p\text{-valor} < 0,05$  se acepta  $H_1$

Si  $p\text{-valor} > 0,05$  se acepta  $H_0$

Paso 5: Toma de decisión

Interpretación:

Como se puede apreciar en la Tabla 14, y de acuerdo a la regla de decisión, cuyo valor de prueba resultó un  $p\text{-valor} < 0,05$  (0.001), se puede confirmar que se acepta la hipótesis planteada por la investigadora. Permitiendo concluir que Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influyen en los costos logísticos de la empresa importadora Quimtía – Callao, 2018

## CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

### 4.1 Discusión

Esta investigación tuvo como propósito dar a conocer los beneficios del sistema anticipado y su influencia para reducir los costos logísticos en las empresas importadoras. Se buscó identificar dentro de la estructura de costos de importación aquellos que influyen mayoritariamente en el resultado final. Esta tesis es un diseño pre - experimental, usando un método no probabilístico. Los resultados obtenidos demuestran que se cumplió con el objetivo planteado, se utilizaron dos tipos de metodología para analizar los datos y tener un resultado más certero y demostrar los cambios que se producen en las dimensiones al aplicar o no la variable independiente.

Con una muestra homogénea de 15 casos, válida para este estudio, se comprobó que estos beneficios se pueden generalizar a las demás empresas que deseen emplear esta modalidad de despacho aduanero, debido a que los resultados son inmediatos y no demanda inversión mayor.

Por otro lado, al comparar estos resultados con los presentados en los antecedentes citados en la presente investigación se tiene:

El estudio realizado por Aspiazu y Medina (2014) en Guayaquil Ecuador, con el título de “Incidencias de los costos logísticos en la importación de productos perecibles amparadas

bajo el régimen de desaduanamiento directo en el Ecuador”, cumplió con el objetivo principal de analizar la incidencia de los costos logísticos en el desaduanaje.

La metodología utilizada difiere a la empleada en presente tesis, en especial en la herramienta, al ser una entrevista a un experto en comercio exterior. Además, como resultado de su estudio presentan un proyecto en donde dan los lineamientos para que las empresas importadoras puedan obtener beneficios al momento de nacionalizar sus mercancías, este manual indica los beneficios del despacho anticipado y el sistema ECUAPASS. Entre los métodos usados a diferencia de la presente tesis el antecedente consignó el histórico lógico para obtener la data y el analítico sintético para el análisis de la misma. No presenta ninguna metodología estadística, sin embargo, se evidencia que validaron las hipótesis planteadas en base al análisis del plan de acción de la propuesta elaborada.

La investigación efectuada por Navas y Ruiz (2016) en la ciudad de Guayaquil Ecuador, cuyo título fue: “Análisis de los depósitos aduaneros en el Ecuador y su incidencia en los costos logísticos, Comexport S.A”. Se ha evidenciado que el objetivo de investigación, difiere del título, sin embargo, se rescata la identificación de factores que pudieron dar como consecuencia elevar costos sobre las importaciones. Con respecto a la metodología de investigación, los autores utilizaron diversos niveles de investigación, que difieren con el planteamiento de esta tesis, que se orientó hacia un solo horizonte desde el planteamiento inicial, debido a que se buscaba una solución práctica inmediata a los problemas existentes en la empresa. Los investigadores utilizaron varias técnicas e instrumentos para recolectar sus datos, lo que resulta llamativo, porque para futuras investigaciones podrían ser aplicadas para evitar sesgos de medición.

El aspecto diferente en el estudio analizado con respecto al procesamiento y análisis de datos fue ejecutada mediante el procedimiento estadístico Chi cuadrado, no obstante, en este estudio al haber ejecutado los procedimientos siguiendo los protocolos de investigación según el autor Vara (2012), todos fue delimitado en función a la normalidad, el punto convergente fue que tanto en estos resultados como en los del antecedente se puede apreciar que se aceptan las hipótesis generales de investigación y esto es favorable para el propósito que se persiguió.

En el estudio realizado por García y Ordóñez (2016) en Guayaquil Ecuador, se sustentó la tesis “Análisis de los Procesos de desconsolidación de contenedores del Puerto Marítimo de Guayaquil y su incidencia en la nacionalización de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado”. El objetivo de investigación está alineado con el título de la tesis lo cual les permitió llegar a conclusiones muy relevantes respecto a los procesos aduaneros, a la vez que tienen alguna similitud con las variables del presente estudio: analizar los procesos de desconsolidación de contenedores bajo la modalidad de despacho anticipado. Sin embargo, la metodología difiere con la utilizada en el presente estudio, debido a que usaron varios instrumentos para validar sus hipótesis, desarrollaron un análisis exploratorio y descriptivo el cual difiere al análisis aplicado en la presente tesis. La hipótesis presentada difiere del título y los objetivos tanto general como específicos, sin embargo, al final del estudio pueden validar las hipótesis planteadas en base al análisis descriptivo que realizan a los resultados de las encuestas.

En el antecedente de Cajape (2016), con la tesis “La Declaración Aduanera Anticipada, bajo régimen de importación a consumo y su incidencia en la disminución de costos y días de

despacho, de carga reefer contenerizada en el distrito Guayaquil marítimo, SENA E año-2015”. Se evidenció que el objetivo general estaba alineado con el título del antecedente. Asimismo, la problemática y las hipótesis coinciden con las planteadas en el presente estudio, relacionadas a la reducción de los tiempos de retiro de contenedores. En cuanto a la metodología, esta difiere a la presentada en la presente tesis, se trabajó solo el análisis descriptivo utilizando como herramienta la encuesta. Identificaron factores que encarecían los costos de importación entre ellos se destaca las mismas dimensiones que las estudiadas en este análisis (costos logísticos), llegando a validar su hipótesis general como las específicas en base a los resultados obtenidos en las encuestas.

En el estudio presentado por Falla (2017) en la ciudad de Lima, “Despacho Anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la Aduana Marítima del Callao”, se comprueba que el objetivo principal está alineado al título del antecedente. En cuanto a la metodología difiere del presente estudio debido a que utilizaron como herramienta la encuesta y como método estadístico aplicaron el coeficiente Rho de Pearson, validaron la correlación positiva entre el despacho anticipado y los costos logísticos (Sig. Bilateral = 0.000, correlación de Pearson = 0.573), utilizando los mismos criterios de decisión. Esta metodología difiere de la presentada en este estudio, debido a que el coeficiente Rho de Pearson mide correlación mientras que el Wilcoxon mide la influencia. No obstante, el punto convergente fue que los resultados del antecedente y del presente estudio se puede apreciar que se aceptan las hipótesis generales de investigación.

Torre (2017) presentó su tesis “Operadores Logísticos y los Costos Logísticos en las importaciones marítimas del Callao”, y determinó el objetivo general en base al título del

estudio. La metodología utilizada difiere por utilizar como herramienta la encuesta, sin embargo, se logró evidenciar factores en los procesos logísticos que perjudican a las empresas en costos y tiempo. La metodología utilizada es diferente a la empleada en este estudio, a través del coeficiente Rho de Pearson validó la relación sustancial que existe entre los operadores logísticos y los costos logísticos en las importaciones marítimas del Callao (Sig. Bilateral = 0.000, correlación de Pearson = 0.548), con ello se aceptaron las hipótesis de la investigación, lo cual concuerda con la presente tesis.

En la investigación de Romero (2018) titulada: “Mejora de tiempos y costos de nacionalización de productos en la empresa sociedad anónima PAPELSA bajo la modalidad del despacho anticipado del sistema marítimo portuario”, el objetivo general concuerda con el objeto de estudio evidenciado en el título de la investigación.

El diseño utilizado fue descriptivo – correlacional, similar al utilizado en la primera parte de los resultados de esta tesis. Como herramienta también utilizaron una lista de cotejo lo que permitió determinar algunos factores que influían en los costos de nacionalización, validando al final de la investigación las hipótesis planteadas.

Como se ha comprobado en los antecedentes mencionados, los resultados obtenidos en esta tesis confirman las hipótesis previas, el cual servirá de base para nuevos estudios en todo lo relacionado a despachos aduaneros y optimización de costos.

## 4.2 Conclusiones

### *Primera conclusión específica.*

Se determinó que la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) reduce los costos de almacenaje en las importaciones marítimas de la empresa Quimtia, esta conclusión se confirma, debido a que el valor de prueba resultó un  $p\text{-valor} < 0.05$  (0.001), por lo mismo se acepta la hipótesis planteada por la investigadora. En consecuencia, al no ingresar la mercadería a un depósito aduanero se obtiene el levante de Aduanas en un menor tiempo, optimizando la rotación de inventarios, asegurando la comercialización de la mercadería en los mínimos plazos establecidos y reduciendo el capital de trabajo inmovilizado en zona aduanera. Además, luego de analizar los resultados la empresa obtuvo un ahorro total en este concepto, debido a que ninguno de los casos analizados tuvo que ingresar a un almacén de zona primaria.

### *Segunda conclusión específica.*

Se precisó como la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero reduce los costos de sobrestadía de contenedores en las importaciones marítimas de la empresa Quimtia S.A., esta conclusión quedó confirmada como consecuencia de que la prueba de valor resultó un  $p\text{-valor} < 0.05$  (0.000), por lo tanto, se puede aceptar la hipótesis planteada por la investigadora. En consecuencia, los contenedores son devueltos con mayor rapidez a las líneas marítimas y que no generan sobrecostos a la estructura inicialmente planteada.

Tal es el caso que para la data analizada ningún contenedor incurrió en pagos de sobrestadía anulando este concepto de los costos incurridos.

### *Tercera conclusión específica.*

Se concluye que la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) permite reducir los otros costos logísticos en las importaciones marítimas de la empresa Quimtía S.A., Callao – 2018, este enunciado se basa en que el valor de prueba resultó un  $p\text{-valor} < 0.05$  (0.000). Por consiguiente, los pagos realizados por los servicios aduaneros complementarios disminuyen, permitiendo a la empresa tener un mayor flujo de caja puesto que estos pagos son realizados en su mayoría al contado por el importador o su agente al quien luego se debe reembolsar en base al acuerdo pactado. En este caso, durante el período analizado la empresa se benefició con un ahorro del 10% por este concepto.

### *Conclusión General*

Se demostró que los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) influyen en los costos logísticos de la empresa importadora Quimtía S.A. – Callao, 2018. Como consecuencia de que el valor de prueba resultó un  $p\text{-valor} < 0.05$  (0.001), se acepta la hipótesis planteada por la investigadora.

En conclusión, se obtuvo un ahorro total de US\$ 5,704 en los casos presentados y como consecuencia inmediata, el costo de los productos importados se reduce y con ello la empresa obtiene una diferenciación respecto a la competencia, porque obtiene una ventaja competitiva en cuanto al manejo de la estructura de sus costos, la cual facilita la comercialización.

Otro beneficio importante es la reducción de días para obtener el levante de Aduanas, con ello se dispone de la mercadería en un menor tiempo para su comercialización.

A todo lo anterior expuesto se suma el beneficio económico obtenido por la empresa, en este caso se demuestra un ahorro total del 25% sobre los costos anteriores.

## REFERENCIAS

- Abanto Bromley M. & Lujan Alburqueque L. (2013). *El gasto, el costo y el costo computable*. Lima Perú: Editorial, Gaceta Jurídica.
- Acosta Roca, F. (2005). *Tramites y Documentos en materia aduanera*. Mexico: ISEF EMPRESA LIDER.
- ADUANA DEL ECUADOR - SENAE. (30 de Marzo de 2019). Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/>
- ADUANAS, S. N. (2009). *SUNAT - INTA-PE.01.17*. Obtenido de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/importacion/importacA/procEspecif/inta-pe-01-17.htm>
- ADUANAS, S. N. (2010). *LEY GENERAL DE ADUANAS*. Obtenido de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03.htm>
- ASOCIACION DE EXPORTADORES - ADEX . (05 de 2019). Obtenido de <http://www.adexperu.org.pe/>
- BBC Mundo. (04 de agosto de 2017). *BBC*. Obtenido de <http://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-40826035>
- Behar Rivero, D. S. (2008). *Metodología de la Investigación*. Editorial Shalom.
- Bernal, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación*. Colombia: Editorial Pearson.
- Cabello Perez M. & Cabello Gonzales J. (2014). *Las aduanas y el comercio internacional*. Madrid España: Editorial Esic.
- Cabello Perez M. & Cabello Gonzales, J. . (2013). *Procedimientos Aduaneros I Conceptos Básicos*. España: Taric S.A.
- Cantuarías Salaverry F. & Stucchi Lopez Raygada P. (2013). *Perú, Colombia y la Unión Europea*. Lima: Editorial Universidad del Pacífico.
- Choque, J. (04 de Abril de 2018). *Logística 360*. Obtenido de <http://logistica360.pe/una-mirada-de-alerta-los-costos-logisticos-en-el-comercio-exterior-peruano/>
- Comisión de la Unión Europea*. (Noviembre de 2014). Obtenido de Comprender las políticas de la Unión Europea - Aduanas: <https://ec.europa.eu>
- Cue, A. (2015). *Negocios Internacionales en un mundo globalizado*. Mexico: Grupo Editorial Patria.
- De la Osa Garcia, R. & Pendón Melendez A. (2014). *Manual de Comercio Internacional*. España: Extenda.
- Despacho Anticipado en Operatividad Aduanera*. (11 de 09 de 2017). Obtenido de <http://vanessaolascoaga.com/category/comercio-internacional>
- Gavelan Izaguirre, J. (2014). Costos de Importación. *Quipukamayoc*.
- Georgia Tech Panamá*. (13 de Mayo de 2019). Obtenido de Logistic Innovation & Research Center: <https://logistics.gatech.pa/es/>
- Gestión*. (24 de 07 de 2018). Obtenido de Sunat lanza primera herramienta virtual para reducir tiempo de importaciones: <https://gestion.pe/economia/sunat-lanza-primer-herramienta-virtual-reducir-importaciones-239411>
- Gestion, D. (25 de Agosto de 2017). *Diario Gestión*. Obtenido de <https://gestion.pe/economia/mef-pbi-crecera-5-ultimo-trimestre-2017-2198585>
- Guía de Orientación al usuario de transporte acuático*. (setiembre de 2009). Obtenido de Ministerio de Comercio Exterior y Turismo : <http://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/188937685rad43065.pdf>
- Guisao Giraldo, Erica Yaneth & Zuluaga Mazo, Abdul. (12 de diciembre de 2017). *Distribución física internacional (DFI). Caso de aplicación a productos de panela pulverizada - Biopanela. Revista Escuela de Administración de Negocios [en línea] 2011*. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=20620709013>> ISSN 0120-8160

- Hernández Sampieri Roberto & Fernandez Collado Carlos & Baptista Lucio Pilar. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: Editorial Mc Graw - Hill Interamericana Editores.
- IASB, I. A. (18 de Noviembre de 2017). *Norma Internacional de Contabilidad nº 2 (NIC 2)*. Obtenido de <http://www.normasinternacionalesdecontabilidad.es/nic/pdf/nic02.pdf>
- INEI, I. N. (12 de Setiembre de 2017). *Diario Gestion*. Obtenido de <https://gestion.pe/economia/inei-superavit-comercial-alcanzo-us-197-millones-julio-2199818>
- Jerez Riesco, J. L. (2011). *Comercio Internaional*. Madrid: Editorial Esic.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2016). Obtenido de Análisis de los costos marítimos y portuarios: [www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio\\_exterior/facilitacion\\_comercio\\_exterior/Costos\\_Portuarios\\_Maritimos\\_Peru.pdf](http://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Costos_Portuarios_Maritimos_Peru.pdf)
- Molins, A. (2011). *Logistica Internacional*. Obtenido de [http://api.eoi.es/api\\_v1\\_dev.php/fedora/asset/eoi:75375/componente75373.pdf](http://api.eoi.es/api_v1_dev.php/fedora/asset/eoi:75375/componente75373.pdf)
- Perú 21. (23 de 03 de 2019). Obtenido de Sunat: Despacho de importaciones se hará en menos tiempo con transformación digital: <https://peru21.pe/economia/sunat-despacho-importaciones-hara-transformacion-digital-nndc-467497>
- Quispe Farfan, P. (27 de abril de 2015). *SIICEX*. Obtenido de <http://www.siicex.gob.pe/siicex/resources/capacitacion/22%20Toma%20de%20decisiones%20en%20la%20gesti%C3%B3n%20del%20comercio%20exterior%20-TALLER%20LOGISTICA1.pdf>
- Reyes, L. O. (2014). *Gestión Logística de los Negocios Internacionales*. Mexico: Servicios Académicos Editoriales.
- SIETE PASOS PASOS PARA UNA TESIS EXITOSA. (2012). En V. A., *SIETE PASOS PASOS PARA UNA TESIS EXITOSA*. LIMA : [www.aristidesvara.net](http://www.aristidesvara.net). Obtenido de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03.htm>
- Sistema Portuario Nacional. (s.f.). Obtenido de <https://www.apn.gob.pe/site/estadisticas.aspx>
- SUNAT, S. N. (28 de Junio de 2008). *Normas Legales, Ley General de Aduanas*. Obtenido de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03normasoc.htm>
- SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS. (s.f.). Obtenido de INTA-PE-00.03: [www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/.../anexos/INTA-PE.00.03.v2.doc](http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/.../anexos/INTA-PE.00.03.v2.doc)
- Superintendencia Nacional de Aduanas - Sunat. (2012). Obtenido de Guía Despacho Anticipado: [http://despachoanticipado.sunat.gob.pe/Guia\\_Despacho\\_Anticipado.pdf](http://despachoanticipado.sunat.gob.pe/Guia_Despacho_Anticipado.pdf)
- Superintendencia Nacional de Aduanas - SUNAT. (04 de 07 de 2016). Obtenido de RIN Nº 14-2016-SUNAT/5F0000: <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/resoluciones/2016/RIN-14-2016-SUNAT-5F0000.pdf>
- Superintendencia Nacional de Aduanas. (2009). Obtenido de Sistema Anticipado de Despacho Aduanero de Importación Definitiva : <http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informca/TR01SADA.htm>
- Superintendencia Nacional de Aduanas SUNAT. (20 de 08 de 2009). Obtenido de INTA-PE.01.17: <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/importacion/importacA/procEspecif/inta-pe-01-17.htm>
- Torres Salazar, G. (2011). *Contabilidad, Costos y Presupuestos para la Gestión Financiera*. Chile: Ediciones Técnicas Tributarias.
- V, O. (05 de 2019). *Despacho Anticipado en Operatividad Aduanera*. Obtenido de <http://vanessaolascoaga.com/>
- W., R. (2016). *ENTREVISTA COMERCIO Y ADUANAS*. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=9rAPB9ISHhE>

## ANEXOS

### ANEXO n.º 1. Matriz de consistencia.

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES E INDICADORES	DEFINICION CONCEPTUAL
<b>GENERAL</b>	<b>GENERAL</b>	<b>GENERAL</b>	<b>BENEFICIOS DEL SISTEMA ANTICIPADO DE ADUANERO</b>	Olascoaga (2017) detalla los siguientes beneficios:
¿De qué manera la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) influye en los costos logísticos de la empresa Quintia S.A., Callao - 2018?	Demostrar que el Sistema Anticipado de Despacho Aduanero SADA permite obtener beneficios a la empresa Quintia S.A., Callao - 2018.	Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) influyen en los costos logísticos de la empresa importadora Quintia S.A. – Callao, 2018.	<p><i>Dimensiones</i> <i>Tiempo de despacho</i></p> <p>Número de días que permanecen los contenedores desde la fecha de llegada hasta la fecha de levante. TD*: Fecha de Levante - Fecha de Llegada TD= Tiempo de despacho.</p> <p><i>Disponibilidad de Carga en Puerto de Descarga.</i></p>	<p>. Se obtiene el levante de Aduanas en 48 horas.</p> <p>. Disponibilidad de la carga para el retiro desde el puerto de descarga.</p> <p>. Se obtiene menores costos en el traslado al almacén, almacenamiento y en la sobrestadía de contenedores.</p> <p>. Se reducen los tiempos de despacho debido a que antes de la llegada de la nave se realiza la transmisión de la DAM, el pago de impuestos y se obtienen el canal.</p>
<b>ESPECÍFICOS</b>	<b>ESPECIFICOS</b>	<b>ESPECIFICOS</b>	<b>COSTOS LOGÍSTICOS</b>	Gavelán (2014) indica que los costos logísticos de importación comprenden desde el precio de compra más todos los pagos realizados para lograr que el producto nacionalizado se ubique finalmente en el almacén del importador. Estos rubros comprenden: flete, impuestos, almacenaje, sobrestadía y todos los demás costos atribuibles directamente al producto como son agente de aduana, transportes internos, permisos y licencias, descarga y traslados de mercaderías, manipuleo de la misma y demás pagos a los gremios asociadas a la actividad portuaria.
¿De qué manera la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) influye en los costos de almacenaje en las importaciones marítimas de la empresa Quintia S.A., Callao - 2018?	Determinar como la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) reduce los costos de almacenaje en las importaciones marítimas de la empresa Quintia S.A., Callao - 2018.	Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influyen en los costos de almacenaje de la empresa importadora Quintia S.A. – Callao, 2018	<p><i>Dimensiones</i> <i>Costos de almacenaje</i></p> <p>Es el total de costos incurridos en los días que el contenedor permanece en el almacén temporal.</p> <p>CAZP= ((Fecha de retiro del contenedor - Fecha de Descarga) – Término Número de días libres)) * Costo diario (Tarifa almacén) * número de contenedores.</p> <p><i>Costos de sobrestadía</i></p> <p>Es el total de costos incurridos por los días que se tiene en uso el contenedor desde la fecha de descarga.</p> <p>CORC= ((Fecha de Término Descarga - Fecha de Devolución del Contenedor) * Aplicación del tarifario Almacén)) * número de contenedores</p> <p><i>Otros costos logísticos</i></p> <p>Es el total de los demás gastos en que incurre el importador para el retiro de su carga desde la descarga de la nave hasta el traslado hacia almacenes.</p> <p>OCL: Descarga + Gremios + Comisión Aduana + Transporte</p>	
¿De qué manera la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) influye en los costos de sobrestadía de contenedores en las importaciones marítimas de la empresa Quintia S.A., Callao - 2018?	Determinar como la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) reduce los costos de sobrestadía de contenedores en las importaciones marítimas de la empresa Quintia S.A., Callao - 2018.	Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influyen en los costos de sobrestadía de contenedores en las importaciones marítimas de la empresa importadora Quintia S.A. – Callao, 2018.		
¿De qué manera la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) influye en los otros costos logísticos en las importaciones marítimas de la empresa Quintia S.A. Callao - 2018?	Determinar de qué manera la aplicación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (SADA) permite reducir los otros costos logísticos en las importaciones marítimas de la empresa Quintia S.A., Callao - 2018.	Los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influyen en los rubros comprendidos en otros costos logísticos de la empresa importadora Quintia S.A. – Callao, 2018.		

ANEXO n.º 2 Factura comercial

		<b>QUINTIA LIMITED</b> Unit 807, 8/F, Tai Yau Building 181 Johnston Road, Wanchai, HONG KONG Tel. +852 2573 3680 - Fax. +852 2573 3860 BR Number: 58752619			
<b>COMMERCIAL INVOICE N° 4600014560</b>		Your reference: 4600014561			
<b>DATE: 15 June 2019</b>		Shipment means: By SEA			
Client: <b>QUINTIA S.A.</b>  Calle Dean Valdivia No 148, Office No. 601 San Isidro  <b>LIMA-PERU</b> Tax ID: 20110200201 Att: Ms. Yolanda Villaran Chirinos Tel. +511 630 6500 anexo 20407 <b>CONSIGNEE AND NOTIFY:</b> QUINTIA S.A.		Incoterms: CFR Place of Receipt: Port of loading / Airport of Dpr: Qingdao, China Final Port destination: Callao, Peru Vessel Name / Voyage No.: MAIPO 923E Shipment Date: 15 June 2019 Terms of payment: Forfaiting 180 days Currency: USD			
Item	Description of Goods	Quantity	U.M.	Unit Price	Amount
10	Sodium Metabisulphite	54,000.00	KG	0.37	19,710.00
Packing: 25kg bag, without pallet FOB: USD 0.32056/kg Duty Code: 2832.10.00.00					
<b>TOTAL AMOUNT: CFR Callao, Peru</b>				<b>USD</b>	<b>19,710.00</b>
<b>Manufacturer</b> Weifang Zhongheng Chemical Co., Ltd. <b>Supplier</b> Weifang Zhongheng Chemical Co., Ltd.		<b>Cost Breakdown</b> FOB @ 0.32056 USD x kg: 17,310.24 Freight (2 FCL): 2,399.76 TOTAL CFR: 19,710.00			
Country of Origin: China Marks: as per B/L Gross weight: 54,216kg Net weight: 54,000kg		<b>Notes:</b> Packing: 54,000kg (2,160 bag) in 2 x 20 ft FCL  Product Specifications: Technical Grade			
					
<b>Payment Date: (Forfaiting at 180 days from BL date)</b> Payment Bank: HSBC Hong Kong Branch: 1 Queen's Road, Central, Hong Kong A/C Name: QUINTIA LIMITED A/C Number: 848-091534-838 Swift address: HSBCHKHCHKH					

Title in the goods described on this invoice does not pass to the buyer until the invoice is paid in full.  
E. & O.E.

Fuente: Empresa Quimtia S.A.

ANEXO n.º 3 Packing List



**PACKING LIST**

<b>TO</b> <b>QUIMTIA S.A.</b> Calle Dean Valdivia No 148, Office No. 601 San Isidro - LIMA 27 - PERU RUC 20110200201		<b>NO. &amp; DATE OF INVOICE</b> 4600014560 15 June 2019 <b>Your reference:</b> 4600014561	
<b>CONSIGNEE</b> Same as the above		<b>Remarks:</b> Duty code (NCM HS): 2832.10.00.00 Country of Origin: China	
<b>PLACE OF RECEIPT</b>	<b>MOTHER VESSEL</b>		
<b>PORT OF LOADING</b> Qingdao, China	<b>FINAL DESTINATION</b> Callao, Peru	<b>MARKS:</b>	
<b>CARRIER</b> MAIPO 923E	<b>SHIPPED ON OR ABOUT</b> 15.06.2019	As per B/L	

<u>DESCRIPTION OF GOODS</u>	<u>Qty</u>	<u>N.W.</u>	<u>G.W.</u>	<u>Pkg</u>	<u>MEAS.</u>
Sodium Metabisulphite	54,000kg	25kg/ bag	25.1kg/ bag	2,160bag	

Batch No.: 20190606A

Packing: Net 25kg per bag  
54,000kg in 2 x 20 ft FCL

.....

<b>TOTAL</b>	<b>54,000kg</b>	<b>54,000kg</b>	<b>54,216kg</b>	<b>2,160bag</b>	<b>54CBM</b>
--------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	--------------

For and on behalf of



Fuente: Empresa Quimtia S.A.

ANEXO n.º 4 Conocimiento de embarque (Bill of Lading)

Carrier: Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg		Bill of Lading	Multimodal Transport or Port to Port Shipment		
VAT-ID-No: DE513860018 Self-Insamm 25 - D-21005 Hamburg	<b>Shipper:</b> WEIFANG ZHONGHENG CHEMICAL CO., LTD. BINHAI ECONOMIC DEVELOPMENT ZONE, WEIFANG CITY, SHANDONG, CHINA. TEL/FAX: 0086-0536-5306998 TAX NO.: 91370700787157019W				
	<b>Consignee:</b> QUINTIA S.A. RUC20110200201 CALLE DEAN VALDIVIA NO.148, OFICINA NO.601 SAN ISIDRO-LIMA 27-PERU ATT.MS.YOLANDA VILLARAN CHIRINOS*	Carrier's Reference No: <b>40846059</b>	B/L No.: <b>HL/CUTA1190649890</b>	Page: <b>2 / 3</b>	
	<b>Notify Address:</b> (Carrier not responsible for failure to notify see clause 20 (i) below) QUINTIA S.A. RUC20110200201 CALLE DEAN VALDIVIA NO.148, OFICINA NO.601 SAN ISIDRO-LIMA 27-PERU ATT.MS.YOLANDA VILLARAN CHIRINOS*	<b>Export References:</b>			
	<b>Vessel:</b> MAIPO	<b>Voyage No.:</b> 923E	<b>Place of Delivery:</b>		
<b>Port of Loading:</b> QINGDAO, CHINA	<b>Forwarding Agent:</b>				
<b>Port of Discharge:</b> CALLAO, PERU	<b>Consignee's Reference:</b>				
<b>Commodity Description:</b> (See also marks and numbers) 2 CNTRS 2160 BAGS SODIUM METABISULPHITE 97%MIN 25KG BAGS WITHOUT PALLETS 2*20FT CONTAINER 2160 BAGS IN TOTAL TOTAL NET WEIGHT: 54,000KGS *TEL:+511 630 6500 ANEXO 20407 EMAIL: YOLANDA.VILLARAN@QUINTIA.COM		<b>Gross Weight:</b> 54216.000 KGM	<b>Measurement:</b> 56.000 MTQ		
<b>GLDU 5783764 20'GP SLAC*:1080 BAGS</b> <b>SEAL: HLB4979586</b>		27108.000 KGM	28.000 MTQ		
<b>TRHU 1917800 20'GP SLAC*:1080 BAGS</b> <b>SEAL: HLB4979587</b>		27108.000 KGM	28.000 MTQ		
*SLAC = Shipper's Load, Stow, Weight and Count <b>CONSIGNEE'S RUC NUMBER : 20110200201</b>					
<b>Shipper's declared Value (see clause 7(2) and 7(3))</b> Total No. of Containers covered by this Carrier: <b>2</b>		<b>Above Particulars as declared by Shipper. Without responsibility or warranty as to correctness by Carrier (see clause 11)</b>			
<b>Freight:</b> FCL/FCL		<b>Remarks:</b> RECEIVED by the Carrier from the Shipper in good order and condition. The weight and measurement of the goods are subject to the weight and measurement of the goods as shown on the Bill of Lading and are not to be taken as evidence of the actual weight and measurement of the goods. The weight and measurement of the goods are subject to the weight and measurement of the goods as shown on the Bill of Lading and are not to be taken as evidence of the actual weight and measurement of the goods. The weight and measurement of the goods are subject to the weight and measurement of the goods as shown on the Bill of Lading and are not to be taken as evidence of the actual weight and measurement of the goods.			

Fuente: Empresa Quintia S.A.

Anexo n.º 5: Matriz de operacionalización de las variables

Variable Independiente: **Sistema Anticipado de Despacho Aduanero SADA**

Variable Dependiente: **Costos Logísticos**

VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES
<b>BENEFICIOS DEL SISTEMA ANTICIPADO DE ADUANERO</b>	<p>Olascoaga (2017) detalla los siguientes beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Se obtiene el levante de Aduanas en 48 horas.</li> <li>. Disponibilidad de la carga para el retiro desde el puerto de descarga.</li> <li>. Se obtiene menores costos en el traslado al almacén, almacenamiento y en la sobrestadía de contenedores.</li> <li>. Se reducen los tiempos de despacho debido a que antes de la llegada de la nave se realiza la transmisión de la DAM, el pago de impuestos y se obtienen el canal.</li> </ul>	<b>Tiempo de despacho</b>	<p>Número de días que permanecen los contenedores desde la fecha de llegada hasta la fecha de levante.</p> <p>TD*: Fecha de Levante - Fecha de Llegada</p> <p>TD= Tiempo de despacho.</p>
		<b>Disponibilidad de Carga en Puerto de Descarga.</b>	<p>La cantidad de Declaraciones Aduaneras de Mercancías declaradas ante la Aduana bajo la modalidad de Despacho Anticipado 3A, consignando el código 01 en la DAM.</p> <p>Nº DAM = Total de DAM Declaradas – Total de DAM declaradas en otros regímenes no SADA.</p>
<b>COSTOS LOGÍSTICOS</b>	<p>Gavelán (2014) indica que los costos logísticos de importación comprenden desde el precio de compra más todos los pagos realizados para lograr que el producto nacionalizado se ubique finalmente en el almacén del importador. Estos rubros comprenden: flete, impuestos, almacenaje, sobrestadía y todos los demás costos atribuibles directamente al producto como son agente de aduana, transportes internos, permisos y licencias, descarga y traslados de mercaderías, manipuleo de la misma y demás pagos a los gremios asociadas a la actividad portuaria.</p>	<b>Costos de almacenaje</b>	<p>Es el total de costos incurridos en los días que el contenedor permanece en el almacén temporal.</p> <p>CAZP= ((Fecha de retiro del contenedor - Fecha de Término Descarga) – Número de días libres) * Costo diario (Tarifa almacén) * número de contenedores.</p>
		<b>Costos de sobrestadía</b>	<p>Es el total de costos incurridos por los días que se tiene en uso el contenedor desde la fecha de descarga.</p> <p>CORC= ((Fecha de Término Descarga - Fecha de Devolución del Contenedor) * Aplicación del Tarifario Almacén) * número de contenedores.</p>
		<b>Otros costos logísticos</b>	<p>Es el total de los demás gastos en que incurre el importador para el retiro de su carga desde la descarga de la nave hasta el traslado hacia almacenes.</p> <p>OCL: Descarga + Gremios + Comisión Aduana + Transporte</p>

Anexo n.º 6 Ficha de recopilación de datos Escenario Antes de la aplicación de la variable independiente

Cantidad de FCL 20"	ETA	Fecha descarga	Fecha levante	Fecha retiro	Días para culminar el retiro
1	12-Dic	12-Dic	21-Dic	10-Ene	29
1	22-Dic	23-Dic	05-Ene	17-Ene	25
1	22-Dic	23-Dic	29-Dic	07-Ene	15
1	17-Dic	18-Dic	02-Ene	08-Ene	21
1	03-Ene	04-Ene	08-Ene	17-Ene	13
1	21-Dic	22-Dic	28-Dic	10-Ene	19
1	30-Dic	01-Ene	04-Ene	14-Ene	13
1	30-Dic	01-Ene	06-Ene	14-Ene	13
1	04-Ene	05-Ene	08-Ene	19-Ene	14
1	28-Dic	28-Dic	08-Ene	16-Ene	19
1	04-Ene	05-Ene	10-Ene	18-Ene	13
1	03-Ene	04-Ene	08-Ene	24-Ene	20
1	05-Ene	06-Ene	12-Ene	28-Ene	22
1	12-Ene	13-Ene	16-Ene	28-Ene	15
1	15-Mar	16-Mar	19-Mar	04-Abr	19

Fuente: Importaciones de la empresa Quimtía S.A.

Anexo n.º 7 Ficha de recopilación de datos escenario Después de la aplicación de la variable independiente

Cantidad de FCL 20"	ETA	Fecha descarga	Fecha levante	Fecha retiro	Días para culminar el retiro
1	06-Oct	7-Oct	4-Oct	7-Oct	0
1	12-Nov	13-Nov	11-Nov	15-Nov	2
1	11-Nov	12-Nov	11-Nov	13-Nov	1
1	04-Nov	5-Nov	4-Nov	6-Nov	1
1	16-Nov	17-Nov	16-Nov	17-Nov	0
1	14-Nov	15-Nov	14-Nov	16-Nov	1
1	23-Nov	24-Nov	23-Nov	24-Nov	0
1	23-Nov	24-Nov	23-Nov	24-Nov	0
1	05-Dic	6-Dic	5-Dic	6-Dic	0
1	07-Dic	8-Dic	7-Dic	10-Dic	2
1	14-Dic	15-Dic	14-Dic	17-Dic	2
1	22-Dic	23-Dic	22-Dic	23-Dic	0
1	13-Dic	14-Dic	13-Dic	15-Dic	1
1	28-Dic	29-Dic	28-Dic	29-Dic	0
1	28-Dic	29-Dic	28-Dic	29-Dic	0

Fuente: Importaciones de la empresa Quimtía S.A.

Anexo 8: Ficha de recopilación de datos escenario Antes de la aplicación de la variable independiente.

Cantidad de FCL 20"	ETA	Fecha numeración	Fecha descarga	Fecha volante	Fecha levante	Fecha retiro	Fecha vcto almacenaje	Días Almacenaje	Costo Almacén Diario	Almacenaje US\$	Fecha vcto S/E	Días Sobrestadía	Costo S/E Diario	Sobrestadía US\$	Otros Costos Logísticos
1	12-Dic	20-Dic	12-Dic	17-Dic	21-Dic	10-Ene	19-Dic	22	12	264.00	01-Ene	29	10	290.00	1,220
1	22-Dic	03-Ene	23-Dic	24-Dic	05-Ene	17-Ene	30-Dic	18	12	216.00	04-Ene	25	10	250.00	1,200
1	22-Dic	27-Dic	23-Dic	24-Dic	29-Dic	07-Ene	05-Ene	2	12	24.00	03-Ene	15	10	150.00	1,250
1	17-Dic	28-Dic	18-Dic	24-Dic	02-Ene	08-Ene	15-Dic	24	12	288.00	07-Ene	21	10	210.00	1,220
1	03-Ene	07-Ene	04-Ene	06-Ene	08-Ene	17-Ene	06-Ene	11	12	132.00	06-Ene	13	10	130.00	1,220
1	21-Dic	27-Dic	22-Dic	24-Dic	28-Dic	10-Ene	04-Ene	6	12	72.00	29-Dic	19	10	190.00	1,220
1	30-Dic	04-Ene	01-Ene	02-Ene	04-Ene	14-Ene	12-Ene	2	12	24.00	09-Ene	13	10	130.00	1,220
1	30-Dic	05-Ene	01-Ene	02-Ene	06-Ene	14-Ene	13-Ene	1	12	12.00	13-Ene	13	10	130.00	1,220
1	04-Ene	07-Ene	05-Ene	07-Ene	08-Ene	19-Ene	11-Ene	8	12	96.00	09-Ene	14	10	140.00	1,250
1	28-Dic	08-Ene	28-Dic	31-Dic	08-Ene	16-Ene	11-Ene	5	12	60.00	04-Ene	19	10	190.00	1,220
1	04-Ene	10-Ene	05-Ene	07-Ene	10-Ene	18-Ene	17-Ene	1	12	12.00	05-Ene	13	10	130.00	1,220
1	03-Ene	07-Ene	04-Ene	07-Ene	08-Ene	24-Ene	23-Ene	1	12	12.00	19-Ene	20	10	200.00	1,220
1	05-Ene	11-Ene	06-Ene	10-Ene	12-Ene	28-Ene	21-Ene	7	12	84.00	25-Ene	22	10	220.00	1,200
1	12-Ene	15-Ene	13-Ene	15-Ene	16-Ene	28-Ene	20-Ene	8	12	96.00	26-Ene	15	10	150.00	1,220
1	15-Mar	18-Mar	16-Mar	18-Mar	19-Mar	04-Abr	29-Mar	6	12	72.00	22-Mar	19	10	190.00	1,220
<b>TOTALES US\$</b>										<b>1,464.00</b>				<b>2,700.00</b>	<b>18,320</b>

Fuente: Importaciones de la empresa Quimtia S.A.

Anexo 9: Ficha de recopilación de datos escenario Después de la aplicación de la variable independiente

Cantidad de FCL 20"	ETA	Fecha numeración	Fecha descarga	Fecha volante	Fecha levante	Fecha retiro	Fecha vcto almacenaje	Días Almacenaje	Almacenaje US\$	Fecha vcto S/E	Días Sobrestadía	Sobrestadía US\$	Otros Costos Logísticos
1	06-Oct	4-Oct	7-Oct	8-Oct	4-Oct	7-Oct	9-Oct	0	0	10-Oct	0	0.00	1100.00
1	12-Nov	9-Nov	13-Nov	14-Nov	11-Nov	15-Nov	9-Dic	0	0	2-Dic	0	0.00	1120.00
1	11-Nov	9-Nov	12-Nov	13-Nov	11-Nov	13-Nov	25-Nov	0	0	25-Nov	0	0.00	1120.00
1	04-Nov	2-Nov	5-Nov	6-Nov	4-Nov	6-Nov	19-Nov	0	0	23-Nov	0	0.00	1120.00
1	16-Nov	14-Nov	17-Nov	17-Nov	16-Nov	17-Nov	19-Nov	0	0	29-Nov	0	0.00	1120.00
1	14-Nov	12-Nov	15-Nov	15-Nov	14-Nov	16-Nov	28-Nov	0	0	27-Nov	0	0.00	1120.00
1	23-Nov	20-Nov	24-Nov	24-Nov	23-Nov	24-Nov	26-Nov	0	0	29-Nov	0	0.00	1120.00
1	23-Nov	21-Nov	24-Nov	24-Nov	23-Nov	24-Nov	26-Nov	0	0	7-Dic	0	0.00	1120.00
1	05-Dic	3-Dic	6-Dic	6-Dic	5-Dic	6-Dic	8-Dic	0	0	26-Dic	0	0.00	1120.00
1	07-Dic	5-Dic	8-Dic	10-Dic	7-Dic	10-Dic	10-Dic	0	0	22-Dic	0	0.00	1120.00
1	14-Dic	13-Dic	15-Dic	17-Dic	14-Dic	17-Dic	11-Ene	0	0	4-Ene	0	0.00	1120.00
1	22-Dic	19-Dic	23-Dic	23-Dic	22-Dic	23-Dic	25-Dic	0	0	12-Ene	0	0.00	1120.00
1	13-Dic	12-Dic	14-Dic	14-Dic	13-Dic	15-Dic	28-Dic	0	0	1-Ene	0	0.00	1120.00
1	28-Dic	27-Dic	29-Dic	29-Dic	28-Dic	29-Dic	31-Dic	0	0	2-Ene	0	0.00	1120.00
1	28-Dic	27-Dic	29-Dic	29-Dic	28-Dic	29-Dic	31-Dic	0	0	11-Ene	0	0.00	1120.00
<b>TOTALES US\$</b>									<b>0.00</b>			<b>0.00</b>	<b>16,780.00</b>

Fuente: Importaciones de la empresa Quimtía S.A.