Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Universidad del Perú. Decana de América

Dirección General de Estudios de Posgrado
Facultad de Ciencias Contables
Unidad de Posgrado

"El despacho anticipado en el régimen de importación para el consumo en comparación con el despacho diferido en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao 2015-2018"

TESIS

Para optar el Grado Académico de Magíster en Comercio Internacional y Aduanas

AUTOR

Juan ALVAREZ ARONI

ASESOR

Dr. Javier Gustavo OYARSE CRUZ

Lima, Perú

2020



Reconocimiento - No Comercial - Compartir Igual - Sin restricciones adicionales

https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/

Usted puede distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir del documento original de modo no comercial, siempre y cuando se dé crédito al autor del documento y se licencien las nuevas creaciones bajo las mismas condiciones. No se permite aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier cosa que permita esta licencia.

Referencia bibliográfica

Alvarez, J. (2020). *El despacho anticipado en el régimen de importación para el consumo en comparación con el despacho diferido en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao 2015-2018*. Tesis para optar el título de Magíster en Comercio Internacional y Aduanas. Unidad de Posgrado, Facultad de Ciencias Contables, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, Perú.

HOJA DE METADATOS COMPLEMENTARIOS

Código ORCID del autor	JUAN ALVAREZ ARONI https://orcid.org/0000-0003-0802-080X
DNI del autor	29715311
Código ORCID del asesor	JAVIER GUSTAVO OYARSE CRUZ https://orcid.org/0000-0002-5343-9880
DNI del asesor	09553590
Grupo de investigación	–
Agencia financiadora	Financiamiento personal
Ubicación geográfica donde se desarrolló la investigación	Lugar: Perú, Provincia Constitucional del Callao Latitud: -12.0506432 Longitud: -77.1407865 Elevación: 0 msnm
Año o rango de años que la investigación abarco	2015 - 2018
Disciplinas OCDE	Negocios, Administración http://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.02.04

"Año de la Universalización de la Salud"

Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Universidad del Perú. Decana de América

FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES

VICEDECANATO DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO

UNIDAD DE POSGRADO

ACTA DE SUSTENTACIÓN VIRTUAL DE TESIS DEL GRADO ACADÉMICO DE MAGÍSTER EN COMERCIO INTERNACIONAL Y ADUANAS N°006-VDIP-DUPG-FCC/2020

En la ciudad de Lima, a los 24 días del mes de Julio del 2020 siendo las 08:30 horas, se realiza la Sustentación Virtual de Tesis de la Facultad de Ciencias Contables de la UNMSM, desarrollándose la sesión virtual en el link http://meet.google.com/mzp-ixui-uki, de acuerdo a la Directiva para Sustentación Virtual de Tesis de Posgrado aprobado con Resolución Rectoral N° 01357-R-20 de fecha 08 de junio del 2020, bajo la Presidencia del Dr. Segundo Eloy Granda Carazas; con la asistencia de los Miembros del Jurado: Dr. Juan Guillermo Miñano Lecaros; Dr. Javier Gustavo Oyarse Cruz; Dr. Marco Antonio Huamán Sialer; y el Dr. Gustavo Moisés Mejía Velásquez; el candidato a **MAGÍSTER EN COMERCIO INTERNACIONAL Y ADUANAS**, **Bach. Juan Alvarez Aroni,** procedió a hacer la exposición y defensa pública bajo la modalidad virtual de su Tesis titulada: **EL DESPACHO ANTICIPADO EN EL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO EN COMPARACIÓN CON EL DESPACHO DIFERIDO EN LA INTENDENCIA DE ADUANA MARÍTIMA DEL CALLAO 2015-2018**, requisito principal para optar el Grado Académico de Magíster en Comercio Internacional y Aduanas.

Concluida la exposición se procedió a la evaluación correspondiente, habiendo obtenido la siguiente calificación:

DE BUENO " 16 " (DIECISEIS)

La Ceremonia de Sustentación Virtual concluyó a horas: 10:10 a.m.

Dr. Segundo Eloy Granda Carazas
Presidente

Dr. Juan Guillermo Miñano Lecaros
Miembro

Dr. Javier Gustavo Oyarse Cruz
Asesor - Miembro

Dr. Marco Antonio Huamán Sialer
Miembro

Dr. Gustavo Moisés Mejía Velásquez
Miembro

Vista la presente Acta, el Jurado de Sustentación Virtual de Tesis dan fe del acto público, propone que la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, otorgue al **Bach. Juan Alvarez Aroni**, el Grado Académico de Magíster en Comercio Internacional y Aduanas.

Ciudad Universitaria, 24 de Julio de 2020

Dr. Juan Guillermo Miñano Lecaros
Director de la Unidad de Posgrado

Dedicatoria:

A mis padres Rafael y Dominga, con admiración, gratitud y mucho cariño

ÍNDICE GENERAL

CAPITULO 1: INTRODUCCIÓN 1
1.1. Situación Problemática 1
1.2. Formulación del Problema 3
1.3. Justificación 8
1.4. Objetivos 9
1.4.1. Objetivo general 10
1.4.2. Objetivos específicos 10
CAPITULO 2: MARCO TEÓRICO 11
2.1. Antecedentes de investigación 11
2.2. Bases teóricas 14
2.2.1. Cadena de Suministro (Supply Chain Management). 14
2.2.2. Distribución física internacional 15
2.2.3. Mapa de flujo de valor 15
2.2.4. Comercio Internacional 16
2.2.5. Comercio Exterior 17
2.3. Marco conceptual 17
2.3.1. Administración Aduanera 17
2.3.2. Regímenes Aduaneros 18
2.3.3. Importación para el Consumo 19
2.3.4. Importador 21
2.3.5. Destinación Aduanera 22
2.3.6. Depósito Temporal 23
2.3.7. Modalidades de Despacho de Mercancías de Importación 24
CAPITULO 3: METODOLOGÍA 31
3.1. Hipótesis y variables 31
3.1.1. Hipótesis General 31
3.1.2. Hipótesis Específicas 31
3.1.3. Identificación de variables 32
3.1.4. Indicadores 32
3.1.5. Operacionalización de variables 33
3.1.6. Tipo y diseño de investigación 33
3.1.7. Nivel de investigación 34
3.1.8. Unidad de análisis 35
3.1.9. Población de estudio 35
3.1.10. Método de Investigación 35

3.1.11. Técnicas en instrumentos de recolección de datos 36
3.1.12. Análisis e interpretación de la información 37
CAPITULO 4: RESULTADOS Y DISCUSIÓN 40
4.1. Descripción del proceso normado por la SUNAT para destinar las mercancías a importación para el consumo 40
4.2. La distribución física internacional para la importación de bienes por la Aduana Marítima del Callao 49
4.3. La cadena de suministro en la destinación al régimen de importación al consumo 56
4.4. Análisis de Supply Chain del proceso de importación para el consumo 59
CONCLUSIONES 88
RECOMENDACIONES 93
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 95
ANEXOS 98

LISTA DE CUADROS

Cuadro 1:Crecimiento del Despacho Anticipado (2012 - 2017)…….. 5
Cuadro 2: Tiempos Despacho Anticipado (Promedio en Días)..……64
Cuadro 3: Distribución de costos trasladados al usurio final Despacho Anticipado Punto de llegada Terminal Portuario (US$)…….73
Cuadro 4: Distribución de costos cargados al usurio final Despacho Anticipado Punto de llegada Terminal Portuario por operador (US$)……...74
Cuadro 5: Distribución de costos cargados al usurio final Despacho Anticipado Punto de llegada Deposito Temporal (US$)……75
Cuadro 6: Distribución de costos cargados al usurio final Despacho Anticipado Punto de llegada Deposito Temporal (US$)……75
Cuadro 7: Tiempos Despacho Diferido (Promedio en Días)..……..79
Cuadro 8: Distribución de costos cargados al usurio final Despacho Diferido (US$)…… 86
Cuadro 9: Distribución de los costos cargados al usurio final (US$)…….. 87
Cuadro 10: Tiempos Despacho Anticipado exceptuando el primer tramo (Promedio en Días)…..……..89
Cuadro 11: Tiempos Despacho Diferido exceptuando el primer tramo (Promedio en Días)…… 89
Cuadro 12: Costos por canal Despacho Anticipado y Diferido (US$)……. 91
Cuadro 13: Diferencia de costos por canal Despacho Anticipado y Diferido (US$)……....91

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: El Despacho Anticipado Vs Despacho Diferido…….41
Figura 2: Hitos del Despacho Anticipado y Diferido…….. 41
Figura 3: Distribución Física Internacional (DFI) en el proceso de Importación……...50
Figura 4: Proceso de llegada al Terminal Portuario del Medio de Transporte Marítimo……
¡Error! Marcador no definido.5
Figura 5: Cadena de suministro del Despacho Anticipado……..
¡Error! Marcador no definido.7
Figura 6: Macroproceso del Despacho Anticipado…… 57
Figura 7: Cadena de suministro del Despacho Diferido…….59
Figura 8: Macroproceso del Despacho Diferido…….59
Figura 9: Fases del Despacho Anticipado……...63
Figura 10: Dispersión de declaraciones anticipadas en los tramos 3 y 5…..68
Figura 11: Normalidad en tramos tres y cinco (95% de IC)…….…….69
Figura 12: VSM Despacho Anticipado…….72
Figura 13: Fases del Despacho Diferido…….78
Figura 14: Dispersión de declaraciones diferidas en los tramos 4 y 7.……81
Figura 15: Normalidad tramos cuatro y siete (95% de IC)……..83
Figura 16: VSM Despacho Diferido…….....85

RESUMEN

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo establecer los aspectos que diferencian al despacho anticipado del diferido en el proceso de importación, y que determinan que un importador destine sus mercancías bajo esta modalidad por la Aduana Marítima del Callao entre los años 2015 al 2018. Este es un estudio descriptivo correlacional, por lo que para su realización empleamos información obtenida acerca de los tiempos de atención del proceso de importación de mercancías y los costos que incurre el importador durante el proceso de la distribución física internacional para poder contar con sus mercancías. Asimismo, se ha revisado los diferentes actores que intervienen en el proceso logístico de importación para de esta manera identificar algunos otros aspectos que diferenciarían al despacho anticipado del diferido.

Para poder realizar el análisis de los tiempos, costos y otros aspectos de la cadena logística se ha recurrido al uso del Value Stream Mappping (VSM) o Mapa de Flujo de Valor, esta herramienta nos permite conocer a profundidad los procesos en la cadena logística de importación, identificar las actividades que no agregan valor al proceso y los tiempos que se emplean en dichas actividades.

Los resultados de la investigación nos indican que, una vez analizado la cadena de suministro y determinado los actores en los tramos de esta, se puede determinar el comportamiento de los tiempos de la cadena logística de importación, lo que nos servirá para establecer una ecuación de predictibilidad.

Finalmente podemos concluir que la cadena logística del proceso de importación en la modalidad de anticipado tiene un mejor comportamiento, sin embargo, existen aún aspectos en lo relacionado a costos y otros de los actores de la cadena logística, que la Administración Aduanera (SUNAT) tiene que mejorar, buscando aumentar los niveles de acogimiento a esta modalidad.

Palabras clave: Anticipado; Diferido; Importación; Cadena Logística; Aduana.

ABSTRACT

The objective of this research work is to establish the aspects that differentiate anticipated clearance from deferred clearance in the import process, and which determine that an importer destines his merchandise under this modality by the Callao Maritime Customs Administration between the years 2015 to 2018. This is a descriptive correlational study, so information compiled on the time of the logistics chain of importation of goods and the costs incurred by the importer during the process of international physical distribution has been used to carry out the your goods. Likewise, the various actors involved in the import logistics chain have been reviewed to identify some other aspects that would differentiate early clearance from deferred.

In order to carry out the analysis of times, costs and other aspects of the logistics chain, the use of the Value Stream Mapping (VSM) or Mapa de Flujo de Valor has been used, this tool allows us to know in depth the processes in the logistics chain of import, identify the activities that do not add value to the process and the times that are used in these activities.

The results of the investigation indicate that, once the supply chain has been analyzed and the actors in its sections have been determined, the behavior of the times of the import logistics chain can be determined, which will serve to establish an equation of predictability.

Finally we can conclude that the import logistics chain of the advance clearance modality has a better behavior, however, there are still aspects related to costs and other actors in the logistics chain, which the Customs Administration (SUNAT) has to improve, seeking to increase the levels of acceptance of this modality.

Keywords: Anticipated; Deferred; Import; Logistics Chain; Customs.

CAPITULO 1: INTRODUCCIÓN

1.1. Situación Problemática

Dentro de un mundo globalizado donde cada vez el comercio transfronterizo entre países crece a un ritmo exponencial, el tiempo y los costos juega un papel predominante, cada país busca reducir sus tiempos de importación y exportación haciendo que sus controles sean más agiles y eficientes, el mismo que conlleva una reducción de los costos de dichos regímenes. Dentro del contexto mundial en el indicador referido cumplimiento fronterizo Francia, Luxemburgo, Dinamarca, Bélgica, Croacia, Hungría, Italia, Rumania, Eslovaquia, Eslovenia, Países Bajos, República Checa, Portugal, España, Polonia y Austria, necesitan tan solo una hora para los controles de exportación como de importación, sin embrago en el caso peruano esta fase requiere 72 horas, además requiere 48 adicionales para cumplir con los requisitos documentales exigidos. En total para el proceso de despacho de importación se requiere en promedio 120 horas o 5 días (Doing Business, 2019).

En el informe de Doing Business en lo referente al comercio transfronterizo, se puede apreciar que el Perú se encuentra en la posición 102 de 188 economías analizadas a nivel mundial. En América

Latina y el Caribe nuestro país ocupa la posición 16 entre las 32 economías analizadas, situándose en primer lugar El Salvador, seguido de Panamá, en tercer lugar, República Dominicana y, finalmente los países de México y Puerto Rico en la cuarta y quinta posición respectivamente.

El Terminal Portuario del Callao, es un puerto multipropósito, ubicado en la Provincia Constitucional del Callao a 15 Km. de la capital del Perú (Lima), es la principal puerta de entrada de mercancías a nuestro país, en ella se concentra alrededor del 70% de las importaciones que se realizan hacia nuestro país. Este puerto es el más grande del Perú y el más importante de la costa del Pacífico sudamericano.

Actualmente el puerto del callao se encuentra concesionado a dos empresas, DP World Callao quien controla el muelle sur e inicio sus operaciones en mayo del 2010, y APM Terminals que controla el muelle norte iniciando sus actividades en abril del 2011.

Es por este puerto como se mencionó anteriormente que se da la mayor cantidad de importaciones hacia nuestro país, existiendo una cantidad de operadores de comercio exterior que dada la operatividad ocasionarían en muchos casos retrasos al importador para poder nacionalizar su mercancía, dentro de ellas tenemos principalmente los Depósitos Temporales dispersos y alejados del Terminal Portuario del Callao, lo que ocasiona el sobrecosto y demora en el proceso de importación, Agencias de Aduana, Agencias de Carga, Transportistas internos, Agentes Marítimos, etc.

Actualmente la Ley General de Aduanas (Decreto Legislativo Nº 1053 y sus modificatorias) contempla 3 modalidades de Despacho Aduanero para el régimen de Importación para el Consumo, siendo estas:

- Despacho Anticipado: es la que se efectúa mediante la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) previo al arribo del medio de transporte a nuestro país.

- Despacho Diferido: es la que se efectúa a través de la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) posterior a la llegada del medio de transporte al lugar de destino en el país.

- Despacho Urgente: es el que se efectúa a través de la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) para cierto grupo de mercancías catalogadas como urgentes (medicamentos, sangres, órganos, etc.), también se considera dentro de ellas las mercancías denominadas de socorro, pudiendo ser estas las requeridas para afrontar situaciones de urgencia como por ejemplo desastres naturales, apoyo social, y otros que el gobierno determine. Este despacho puede iniciarse antes de la llegada del medio de transporte al país de destino y hasta después de la misma.

Es en este contexto que, los esfuerzos del Estado Peruano deben apuntar a establecer mecanismos o procedimientos a fin de que, en el proceso de importación, los tiempos de atención se reduzcan, lo que permitiría mejorar la competitividad de nuestro país en el comercio internacional.

1.2. Formulación del Problema

El tiempo de atención de las Declaraciones Aduaneras de Mercancías (DAM) numeradas dentro del régimen de Importación para el Consumo por parte de la Administración Aduanera ha sido cuestionada en varias ocasiones por uno de los principales usuarios del comercio exterior

(importadores), quienes consideran que este tiempo de atención es muy alto. Según USAID-PERU[1] el tiempo promedio de atención de una Declaración de Importación es de 5 a 6 días.

Este tiempo estaría ocasionando al importador sobrecostos (almacenaje, transporte, demora en entrega, penalidades por incumplimiento, etc.) en sus mercancías, siendo este el principal inconveniente y limitante para que los importadores peruanos sean competitivos.

El Estado Peruano debe apuntar a reducir los tiempos lo que conllevará a reducir los costos en los procesos de importación, por ello se debe realizar un trabajo conjunto con los operadores de comercio exterior e intervinientes en la cadena logística de importación. Junto con los operadores portuarios, quien juega un papel importante para lograr este objetivo es la Autoridad Aduanera (SUNAT), por ello ante el problema de los elevados tiempos de atención de los procesos de importación, esta institución ha diseñado diversas estrategias para tratar de reducir estos tiempos de atención, siendo uno de ellos, sino, el más importante, incentivar el uso o acogimiento por parte de los importadores al despacho anticipado, el mismo que fue recogido y mejorado dentro de la Ley General de Aduanas aprobado por Decreto Legislativo 1053 el 27 de junio del 2008. Dentro de los últimos 7 años la SUNAT ha centrados sus esfuerzos en tratar que los importadores utilicen esta modalidad a fin de mejorar los tiempos y reducir los costos, el mismo que ofrece como principal ventaja a comparación de la modalidad de despacho diferido, la opción de que el importador pueda solicitar la destinación de sus mercancías importadas mediante la numeración de la Declaración de Importación de Mercancías (DAM) y obtener el levante autorizado antes de la llegada del medio de transporte (USAID, 2012). Con el despacho anticipado se pretende eliminar de la cadena logística el proceso mediante el cual las mercancías ingresen a un depósito temporal pudiendo el importador retirar sus mercancías directamente del terminal

[1] Guía de Orientación para el Usuario del Despacho Anticipado. USAID-PERU. Primera Edición. Lima 2012

portuario una vez terminada la descarga de la nave, ahorrando un tiempo significativo en la disposición de sus mercancías. Por ello la SUNAT, pretende que los tiempos de liberación de mercancías se reduzcan en un futuro de 132 a 15 horas (PQS, 2018). Sin embargo, pese a las ventajas que ofrece el despacho anticipado, el acogimiento a esta modalidad no habría tenido el resultado esperado.

Cuadro 1

Crecimiento del Despacho Anticipado (2012 - 2017)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Anticipado	154753	181225	166273	164437	220664	231246
DAM numeradas	683319	697188	628850	627937	634403	631795
Nivel de acogimiento	22.65%	25.99%	26.44%	26.19%	34.78%	36.60%

Fuente: *tomado del trabajo de investigación "Importación para el consumo: limitaciones y proyecciones del despacho anticipado. 2018" (Chaupijulca W. , Guevara W y otros)*

En el cuadro anterior podemos apreciar la evolución del despacho anticipado desde el año 2012, como vemos este se ha incrementado, pero no en la forma que habría tenido prevista la administración aduanera pues la intención de esta es que esta modalidad sea la generalidad.

El inconveniente radica en que los importadores no utilizan el despacho anticipado como una alternativa para disminuir sus tiempos y costos de atención, en este sentido Cosio (2017) indica: “Debe tenerse en cuenta que a la fecha pese a todos los incentivos legales recibidos el sistema anticipado no ha alcanzado un uso superior al 38% del total de despachos” (p. 240).

A pesar de lo indicado anteriormente, con el Decreto Legislativo N° 1433 publicado el 16 de setiembre del 2018, se modifica la Ley General de

Aduanas, donde se establece, entre otros cambios, que el despacho anticipado es obligatorio para todos los regímenes aduaneros, considerando algunas excepciones puntuales en donde se podrá seguir realizando despacho diferido.

Esta nueva exigencia hará que los importadores asuman nuevos costos y tiempos que la SUNAT no los está tomando en cuenta para el cálculo de sus tiempos de liberación de mercancías, pero que inevitablemente los tendrá que realizar para cumplir con esta nueva obligación legislativa.

Conociendo el nivel de acogimiento actual del despacho anticipado nos atrevemos a decir que el despacho diferido todavía es el más empleado, por ello y teniendo en cuenta el inicio de la vigencia del Decreto Legislativo N.º 1433 en lo referente a la obligatoriedad del despacho anticipado, 31 de diciembre del 2019, ha empezado una larga discusión sobre esta nueva obligatoriedad, buscando determinar si esta es viable, factible o simplemente no lo es.

Es así como, Estrada (2018) indica que, no es viable la obligatoriedad del despacho anticipado puesto que la modalidad diferida sigue siendo el favorito de una gran mayoría de importadores, debido a que les posibilita realizar los trámites de importación cuando la mercancía ya llego a nuestro país y se encuentra en un depósito temporal, sin que sea necesario haber presentado de manera obligatoria ninguna documentación antes de haberse producido la llegada del medio de transporte.

Si la SUNAT busca elevar el nivel de acogimiento a la modalidad anticipada será indispensable que brinde más beneficios o facilidades a los importadores a fin de que voluntariamente se acojan a la misma y no, como pretende realizarlo, a través de una obligación establecida en un dispositivo legal, esto puede entenderse como una imposición. Tal como lo dice Guadalupe (2019) esto sería como decirle al importador, si no me

entiendes a las buenas que el despacho anticipado tiene beneficios para ti, entonces lo entenderás a las malas.

El despacho anticipado tiene como una de sus principales ventajas, a comparación del diferido, la disminución de tiempos en la cadena logística de importación y por ende la reducción de costos que posteriormente se reflejará en el ahorro de dinero que obtendrán los importadores. Es con esta ventaja, que se ha buscado que una cantidad mayor de importadores usen esta modalidad, por ello en el transcurso de los últimos años la Administración Aduanera (SUNAT) ha venido trabajando en la implementación y utilización de nuevas herramientas, instrumentos y aplicativos virtuales, así como con el uso de tecnologías de la información de vanguardia con el propósito de tener un mejor control de la trazabilidad de las cargas sometidas al proceso de importación, es en este sentido que se implementó la herramienta virtual llamada “tiempo de importación”, que desde julio del 2018, le posibilita al importador conocer en tiempo real, los pormenores de las diversas etapas de importación de sus mercancías, permitiéndole comparar los tiempos que se emplean en la atención de las declaraciones de importación tanto bajo la modalidad de despacho anticipado como diferido (Andina, 2018). A esto se le adiciona la implementación, que viene realizando la SUNAT, del sistema electrónico de notificaciones que se depositan en el buzón del usuario. Estas notificaciones le indican al importador la situación en la que se encuentra su carga, le indica por ejemplo que ésta ya llego al país. En esta misma línea de acciones, la Administración Aduanera se encuentra implementando un programa de Facilitación Aduanera, Seguridad y Transparencia (FAST), el mismo que tienen como objetivo el desarrollo de una diversidad de transformaciones y modificaciones a nivel tecnológico en la totalidad de las modalidades de despacho, regímenes aduaneros y locaciones a fin de que se desarrollen y se soporten en una misma plataforma y no en forma separada como actualmente viene sucediendo (APAM, 2018).

El trabajo de investigación planteado pretenderá dar respuesta a las siguientes preguntas:

a. General

¿Qué aspectos diferencian al despacho anticipado del diferido y determinan que el importador destine sus mercancías bajo esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao?

b. Especifica

¿Qué aspectos del despacho anticipado determinan el rechazo del importador a optar por esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao?

¿Qué aspectos del despacho anticipado determinan la aceptación del importador a optar por esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao?

¿Qué otros aspectos no considerados en el proceso de despacho aduanero determinan el rechazo o aceptación del importador a optar por el despacho anticipado o diferido en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao?

1.3. Justificación

El presente trabajo adquiere marcada importancia dentro del contexto actual, considerando la modificación de la ley general de aduanas, donde

todos los regímenes serán destinados bajo la modalidad de despacho anticipado.

Los operadores del comercio internacional tendrán que considerar las ventajas del despacho anticipado en el diseño del momento y las actividades en la que deben intervenir en la cadena de distribución física internacional y la adaptación de su modelo de negocio a este nuevo escenario.

Los Tratados de Libre Comercio, Acuerdos Comerciales Internacionales, Acuerdos de Complementación Económica, etc., que el Perú ha firmado y viene firmando, contemplan reglas para la facilitación del comercio internacional, los mismos que están dirigidas a simplificar los procedimientos aduaneros y ofrecer un marco de seguridad jurídica a fin de que se disminuya los costos operativos en las importaciones.

El presente estudio será de mucha utilidad para los importadores, puesto que se evidenciará los beneficios que ofrece el Despacho Anticipado y enfrentar las desventajas del despacho diferido, lo que les permitirá diseñar sus modelos de negocio para reducir sus tiempos de importación asimismo la reducción de los costos logísticos. También adquiere marcada importancia para la Administración Aduanera, ya que en el estudio se mostrará las razones por las cuales los importadores no optan por el despacho anticipado y se pueda considerar entre las ventajas que ofrecería el despacho anticipado. Finalmente, el presente estudio será de utilidad para todas las instituciones, profesionales y estudiantes relacionados al comercio internacional.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo general

Establecer los aspectos que diferencian al despacho anticipado del diferido y que determinan que el importador destine sus mercancías bajo esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

1.4.2. Objetivos específicos

- Establecer los aspectos del despacho anticipado que determinan el rechazo del importador a optar por esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

- Establecer los aspectos del despacho anticipado que determinan la aceptación del importador a optar por esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

- Establecer otros aspectos no considerados en el proceso de despacho aduanero que determinen el rechazo o aceptación del importador a optar por el despacho anticipado o diferido en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

CAPITULO 2: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de investigación

El Despacho Anticipado como una modalidad para la importación de mercancías no solo es de uso exclusivo en nuestro país, sino que también es utilizado en otros países, como experiencias cercanas pasamos a mencionar las siguientes:

- **Sistema Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE):** según el portal web del SENAE, se tiene que el Despacho Anticipado consiste en el envío de la declaración aduanera de importación, denominada DAI, de forma previa al arribo del medio de transporte en el que se trasladan las mercancías, esto con la finalidad de anticipar los procedimientos administrativos del despacho.

  Se puede ver pues que, este tipo de despacho tiene como finalidad la reducción del tiempo total del proceso de despacho de importación, eliminando el tiempo de espera del arribo de las mercancías y del tiempo que se demora en ingresar al depósito temporal, para enviar la información de la DAI.

- **Aduana Nacional de Bolivia (ANB):** la Ley General de Aduanas de Bolivia (ANB) tiene como uno de sus objetivos simplificar los

procedimientos aduaneros, por lo que establece que, cualquier persona sea natural, jurídica, pública o privada, puede destinar sus mercancías al despacho anticipado, aunque éstas no fueran mostradas ni entregadas a la aduana de destino, teniendo en consideración que posea toda la información necesaria y los documentos que justifiquen su importación.

- **Servicio Nacional de Aduanas de Chile (Aduanas Chile):** Existe en Chile el trámite aduanero anticipado al arribo de las mercancías, que se usa en un alto porcentaje y que es obligatorio para mercancías peligrosas (comúnmente denominadas IMO).

- **Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia (DIAN):** según lo regulado por la DIAN, las declaraciones de importación pueden ser presentadas de forma anticipada antes que se produzca la llegada de las mercancías.

Como antecedentes directamente relacionados con el presente trabajo a nivel nacional, podemos mencionar los siguientes estudios:

- **Mejoras en el Despacho Anticipado:** Trabajo realizado por el Instituto para la calidad – PUCP en el año 2011, para poder determinar las principales causas por las cuales hasta esa fecha este sistema de Despacho Anticipado sólo contaba con el 12% de la demanda del mercado.

- **El Despacho diferido:** Trabajo realizado por Javier Gustavo Oyarse Cruz en la revista Análisis Tributario Vol. XXIX No. 342 Julio 2016. Donde explica las ventajas del despacho diferido frente al despacho anticipado, entre los cuales se indica que, en el despacho diferido el importador cuenta con toda la documentación, puede elegir sin apuros a su agente de aduana, puede realizar reconocimiento previo para una correcta declaración, rotular de ser necesario, pueden verificar la cantidad previo al levante para solicitar bultos vigentes, entre otros.

- **Importación para el consumo: Limitaciones y proyecciones del despacho anticipado.** Trabajo realizado por Wilson Manuel Chaupijulca Carrera, Edwar Martin Guevara Cáceres y otros en el LXVI Curso Aduanero y Tributario**.** Donde explican que el despacho anticipado fue concebido por la administración tributaria considerando que esta modalidad ofrece la disponibilidad de la carga en el puerto, simplificación de los trámites, menores tiempos de despacho y menores costos. Sin embargo, en este estudio, señalan que los importadores no se acogen al despacho anticipado por que no tienen claro la relación costo beneficio de la modalidad, asimismo, los usuarios tienen un desconocimiento de la operatividad y de las ventajas del despacho anticipado, como, por ejemplo, no están informados que se puede recoger la carga desde el puerto.

- **La modalidad aduanera de despacho anticipado régimen aduanero que reduce tiempos y costos en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, 2017.** Trabajo de investigación realizado por Erick Martin Sanchez Marres, donde en una de sus conclusiones indica que no existiría necesidad de modificar los procedimientos aduaneros existentes para el despacho anticipado, sin embargo resultaría necesario mejorar los servicios logísticos existentes por parte de los operadores de comercio exterior e intervinientes para recepcionar la carga al momento de su llegada a nuestro país, indicando a su vez que los tiempos de importación bajo esta modalidad son los correctos mas no los costos lo que no estarían acorde con las mejoras implementadas en el proceso del despacho anticipado. Finalmente, también indica que un trabajo conjunto de la Administración Aduanera y la Autoridad Portuaria en brindar mejores servicios fomentaría el acogimiento al despacho anticipado utilizando los depósitos temporales portuarios.

- **Análisis de la conveniencia de la obligatoriedad del despacho anticipado de importación en el marco de D.L. 1235 que modifica articulo 131 ley general de aduanas.** Este estudio de investigación

realizado por Alfredo Estrada Merino busca establecer la viabilidad o conveniencia de la obligatoriedad del despacho anticipado de importación tal como lo disponen los Decretos Legislativos Nro. 1433 y 1235.

Como antecedentes directamente relacionados con el presente trabajo a nivel internacional, podemos mencionar el siguiente estudio:

- **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, SENAE año-2015.** Trabajo de investigación realizado por Mayra Asanza Valencia, donde se busca analizar la incidencias que se puedan presentar en las declaración aduaneras bajo la modalidad anticipada para la reducción de los costos y días de que se consumen en el despacho de importaciones, llevándose a cabo este estudio a través de la utilización de técnicas e instrumentos para la recolección de datos, las mismas que permitirán identificar problemas que pudieran presentarse durante el proceso de importación, el mismo que podrá ser una herramienta utilizada por los importadores en su beneficio.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Cadena de Suministro (Supply Chain Management).

La cadena de suministro se entiende como el conjunto de proveedores, fabricantes, distribuidores y vendedores mayoristas o detallistas que hacen posible satisfacer los requerimientos del

consumidor final. Esta cadena actividades debe proporcionar la mercancía en la cantidad, lugar, tiempo y costo esperado.

2.2.2. Distribución física internacional

Se entiende la distribución física internacional como el proceso que permite el traslado de una mercancía desde un determinado punto ubicado en el país del vendedor hasta otro punto determinado en el país del comprador. Entonces involucra a todas las actividades para entregar la mercancía al cliente en el país del comprador.

En el proceso de la distribución física internacional intervienen una serie de operadores como el transportista, el agente de carga internacional, el estado de país del comprador y vendedor, el agente de aduanas, entre otros.

Cada proceso de distribución física internacional tiene sus particularidades, especialmente considerando el tipo de carga y muy influenciada por la normativa del país de origen o el país de destino.

Considerando la distribución física como un proceso, donde se realiza una serie de actividades, las actividades que realiza los operadores para cumplir con la normativa del país del comprador también forman parte de la cadena de la distribución física internacional.

2.2.3. Mapa de flujo de valor

El Mapa de Flujo de Valor o Value Stream Mapping (VSM), es una herramienta gráfica muy utilizada en Lean Manufacturing y que sirve para realizar un análisis de los flujos de materiales, insumos

e información que se requieren para poder poner a disposición del cliente un producto o servicio.

Esta herramienta se emplea para visualizar, entender un proceso e identificar sus desperdicios. Nos mostrará claramente cuál es la actividad y los insumos dentro del proceso, que el cliente valora para así luego identificado este elemento, podemos analizar cuál es su flujo o que flujos confluyen a este.

El VSM, también nos permite identificar los materiales, información que se transfiere o intercambian entre cada proveedor y cada cliente dentro de las actividades del proceso, en el flujo de este o la interrelación de procesos.

Identificado los procesos del negocio, analizado los flujos que están alrededor de las actividades o elementos que mayor valor les ofrece a nuestros clientes, podemos identificar qué actividades o secuencia de actividades no está aportando valor. Esto se conoce como los desperdicios.

2.2.4. Comercio Internacional

Una definición muy sencilla y práctica sobre comercio internacional, sería aquella que la define como el intercambio de bienes y servicios entre diferentes países del mundo.

Este intercambio de bienes y servicios es llevado a cabo en los mercados internacionales que se pueden encontrar ubicados en cualquier lugar del mundo (no importa su ubicación geográfica), sin embargo, este intercambio está regulado por los propios actores del comercio internacional, principalmente por los gobiernos de cada país, quienes establecen políticas para el ingreso y salida de diferentes tipos de mercancías hacia o desde

su territorio. Para un mejor entendimiento se puede decir que este intercambio comercial es realizado por un Estado con particulares de un determinado país (País – Particular) o con otro Estado (País – País), tiene un carácter universal y es regido por el Derecho Internacional Público.

También, podemos entender por comercio internacional, al conjunto de movimientos tanto comerciales como financieros que se producen dentro de la comunidad internacional ya sea por organismos internacionales o por particulares.

2.2.5. Comercio Exterior

El termino comercio exterior y comercio internacional muchas veces es utilizado indistintamente o como sinónimos, sin embargo, existen marcadas diferencias que las distinguen. El comercio exterior tiene un carácter nacional, es decir es el acto de intercambio de bienes y servicios entre los residentes de un determinado país y los de un país extranjero, teniéndose en cuenta las regularizaciones o requisitos administrativos, bancarios, políticos y fiscales que las legislaciones de ambos países exigen. Este proceso de comercio exterior es regido por el Derecho Internacional Privado.

2.3. Marco conceptual

2.3.1. Administración Aduanera

La Ley General de Aduanas aprobado por Decreto Legislativo 1053 define a la Administración Aduanera como “un órgano de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria competente para aplicar la legislación aduanera, recaudar los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo, así como los recargos de corresponder, aplicar otras leyes y reglamentos relativos a los regímenes aduaneros, y ejercer la potestad aduanera. El término también designa una parte cualquiera de la Administración Aduanera, un servicio o una oficina de ésta”.

Hay que entender que en materia aduanera a nivel nacional solamente tiene competencia la SUNAT, siendo esta la responsable de velar por el cumplimiento de la legislación aduanera y normas complementarias que se dicten por parte de los usuarios de comercio internacional. Uno de los objetivos estratégicos de la SUNAT es la de facilitación y control basados en la gestión de riesgo, esto implica una clasificación de los usuarios del comercio internacional a fin de darles un tratamiento diferenciado, y a través de la gestión de riesgo determinar las acciones de mayor control a los que así lo ameriten y de un menor control a los contribuyentes o usuarios que tengan un riesgo bajo.

2.3.2. Regímenes Aduaneros

Existen diversas definiciones sobre lo que se entiende por regímenes aduaneros, según la Decisión 671 de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) se entiende por regímenes aduaneros al “destino aduanero aplicable a las mercancías, solicitado por el declarante, de acuerdo con la legislación aduanera comunitaria”, asimismo en esta Decisión se indica o reconocen como regímenes aduaneros a nivel de la CAN a los siguientes:

- Importación para el consumo;
- Reimportación en el mismo estado;
- Admisión temporal para reexportación en el mismo estado;
- Exportación definitiva;
- Exportación temporal para reimportación en el mismo estado;
- Perfeccionamiento activo: admisión temporal para perfeccionamiento activo, reposición con franquicia arancelaria y transformación bajo control aduanero;
- Perfeccionamiento pasivo: exportación temporal para perfeccionamiento pasivo;
- Tránsito aduanero;
- Depósito aduanero;
- Reembarque; y,
- Otros regímenes aduaneros o de excepción regulados por las normas que autorizan su creación y funcionamiento.

Considerando la norma comunitaria de la CAN debemos entender por régimen aduanero a las operaciones o conjunto de ellas que realiza un usuario de comercio internacional a fin de darle un destino a sus mercancías, pero no un destino cualquiera sino un destino aduanero específico el mismo que debe encontrarse normado y reglamentado en la legislación de cada país, es decir que este conjunto de operaciones deben ser bajo un marco legal que regula el tráfico internacional de las mercancías que se van a someter a la fiscalización aduanera, siendo en nuestro caso el marco normativo general, la Ley General de Aduanas.

2.3.3. Importación para el Consumo

La Importación para el Consumo según lo define la Ley General de Aduanas del Perú, es el régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo,

luego del pago o garantía según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, así como el pago de los recargos y multas que hubiere, y del cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones aduaneras.

Según USAID (2012) en el régimen de importación para el consumo se realiza el despacho aduanero, el mismo que viene a ser el trámite que se sigue a fin de que el ingreso a nuestro territorio aduanero de las mercancías provenientes del exterior se realice de forma legal después de haber realizado el pago o garantizado los tributos aduaneros que le fueran aplicables y cumpliendo además con las formalidades aduaneras requeridas.

Los impuestos que gravan las importaciones son:

- Ad - Valorem
- Derechos Variables Adicionales o Rebajas Arancelarias
- Gravámenes Adicionales
- Impuesto Selectivo al Consumo
- Impuesto General a las Ventas
- Impuesto de Promoción Municipal
- Percepción de IGV
- Derechos Antidumping y Compensatorios

Para que una mercancía extranjera procedente de otros países se considere nacional o nacionalizada, debe haber cumplido las formalidades aduaneras exigidas por la legislación peruana y haya obtenido por ende el levante de sus mercancías, mediante este acto la Administración Aduanera autoriza la disposición de las mercancías al importador por lo tanto puede retirarlos de la zona primaria.

Según el artículo 2° de la Ley General de Adunas, se entiende por levante “el acto por el cual la autoridad aduanera autoriza a los

interesados a disponer de las mercancías de acuerdo con el régimen aduanero solicitado". Asimismo, se entiende por zona primaria a una parte de nuestro territorio aduanero donde la SUNAT ejerce su potestad de control, esta zona comprende principalmente a los diversos puertos (fluviales, lacustres, marítimos), aeropuertos, terminales terrestres, almacenes aduaneros, puestos de control, entre otros. En contraposición, la zona secundaria ocupa el resto del territorio donde la aduana puede ejercer eventualmente acciones de control".

Es importante señalar que se puede importar todo tipo de mercancías, pero teniendo en cuenta que éstas no afecten la salud, el medio ambiente, la moral ni la seguridad. Asimismo, es preciso indicar que existen algunas mercancías que para su ingreso al país deben contar con documentos de control o autorización de los sectores o entidades competentes (certificados, permisos, autorizaciones, registros, resoluciones, etc.), siendo conocidos este tipo de mercancías como "mercancías restringidas". De similar forma existen mercancías que bajo ningún contexto pueden ingresar a nuestro país, siendo conocidos ellos como mercancías de importación prohibida, tales como ropa usada, calzado usado, neumáticos usados, equipos médicos usados, tampoco pueden ser importadas armas de guerra, productos que incumplan requisitos técnicos para su ingreso, así como productos vencidos o caducados, animales enfermos, documentos, textos, publicaciones y otros similares que contengan mapas del Perú alterados, etc.

2.3.4. Importador

Según el diccionario de la Real Academia Española (2015) se dice que un importador es aquella persona que introduce en un país mercancías extranjeras. En nuestro país cualquier persona ya sea

natural o jurídica (empresa) puede tener la condición, o ser importador, no requiriendo tener una calificación o un registro previos para serlo, sin embargo, se deben reunir algunos requisitos básicos previos, según la Guía de Orientación para el Usuario del Despacho Anticipado (USAID, 2012) estos requisitos mínimos son:

- Contar con un Registro Único de Contribuyente (RUC), el mismo que es asignado por SUNAT.
- No poseer el estado de “no hallado” o “no habido”.
- En ciertas ocasiones será necesario contar previamente con un registro especial, esto según el tipo de mercancías que importará, tal es el caso de un registro ante la Dirección General de Sanidad Ambiental – DIGESA, Servicio Nacional de Sanidad Agraria – SENASA, entre otros.

2.3.5. Destinación Aduanera

Según lo indicado en el artículo 2 de la Ley General de Aduanas, “destinación aduanera es la manifestación de voluntad del declarante (importador, exportador, usuario) expresada mediante la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM), con la cual se indica el régimen aduanero (importación para el consumo, exportación definitiva, depósito, etc.) al que debe ser sometida la mercancía que se encuentra bajo la potestad aduanera”.

Asimismo, nuestra legislación aduanera contempla que la destinación aduanera puede ser solicitada ante la Administración Aduanera por los despachadores de aduana o representantes legalmente autorizados por el usuario, para realizar la destinación se tiene ciertos plazos estipulados en la normatividad respectiva.

En la Decisión 671 de la CAN en su artículo 2º encontramos la definición de Destino Aduanero, siendo este el "Tratamiento aplicable a las mercancías que se encuentran bajo potestad aduanera de acuerdo con la legislación aduanera comunitaria", asimismo, reconoce como destinos aduaneros a las siguientes operaciones:

- La inclusión de las mercancías en un régimen aduanero;
- La introducción en una zona franca;
- La destrucción; y,
- El abandono.

Si analizamos un poco esta definición podemos entender que para que una mercancía sea destinada a un régimen aduanero previamente debe estar bajo la potestad aduanera, esto quiere decir que cumpla con la legislación vigente dentro del país donde se solicite la destinación aduanera, si esta situación no se diese no podría destinarse dichas mercancías a ningún régimen aduanero, pudiendo encontrarse bajo una infracción o ilícito aduanero.

2.3.6. Depósito Temporal

Nuestra legislación (Decreto Legislativo Nº 1053 – Ley General de Aduanas) indica que un depósito temporal es un local donde se ingresan y almacenan temporalmente mercancías pendientes de la autorización de levante por la autoridad aduanera.

El artículo 31° de la Ley General de Aduanas concordado con los artículos 38° y 39° de su Reglamento, establecen las obligaciones que deben tener estos recintos aduaneros. Así tenemos que dentro de estas obligaciones específicas está el hecho de que deben estar localizados a una distancia máxima razonable del

terminal portuario, aeroportuario o terrestre internacional de ingreso de la mercancía, la misma que será determinada en cada caso por el Ministerio de Economía y Finanzas a propuesta de la Administración Aduanera y en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

De igual manera se tiene como otra obligación de los depósitos temporales el de disponer de un sistema de monitoreo por cámaras de televisión que permitan a la aduana visualizar en línea las operaciones que puedan realizarse en el mismo. Asimismo, poner a disposición de la aduana las instalaciones, equipos y medios que permitan satisfacer las exigencias de funcionalidad, seguridad e higiene para el ejercicio del control aduanero. La Administración Aduanera en caso de verificar objetivamente que dichos recintos no prestan la logística necesaria, impidan u obstaculicen la realización de las labores de reconocimiento, inspección o fiscalización dispuestas por la Autoridad Aduanera, así como el acceso a sus sistemas informáticos, serán pasibles de la aplicación de una multa establecida en la normatividad vigente.

2.3.7. Modalidades de Despacho de Mercancías de Importación

Según nuestra actual Ley General de Aduanas aprobado por Decreto Legislativo Nro. 1053 y las modificatorias realizadas a la misma, en el régimen de importación para el consumo se tiene 3 modalidades de despacho, siendo estas las siguientes:

- ✓ Despacho Anticipado
- ✓ Despacho Urgente
- ✓ Despacho Diferido

2.3.7.1. Despacho Anticipado

Decimos que un despacho aduanero es anticipado siempre y cuando este comience antes de que se produzca el arribo del medio de transporte al país de destino.

Como lo indicamos anteriormente, el Despacho Anticipado es una modalidad del régimen de Importación para el Consumo, que permite a los importadores declarar sus mercancías procedentes del exterior antes de la llegada o arribo del medio de transporte a nuestro territorio, pudiendo ser despachadas en el terminal portuario sin necesidad de ingresar a un Depósito Temporal para tener de esta manera un pronto retiro, esto siempre previo el cumplimiento de las formalidades y exigencias aduaneras.

El Despacho Anticipado le permite al importador obtener el levante de sus mercancías en un plazo máximo de 48 horas posteriores al término de la descarga en el lugar que él designe, pudiendo ser este el terminal portuario o un depósito temporal, los cuales previamente deben haber sido designados por la Administración Aduanera como puntos de llegada, asimismo para que se cumpla el plazo de 48 horas el importador debe cumplir ciertos requisitos adicionales, como por ejemplo la presentación de una garantía global o específica previa a la numeración de la DAM anticipada, según lo estipulado en el artículo 160º de nuestra Ley General de Aduanas.

Existen 3 tipos de despacho anticipado, las mismas que pueden ser elegidas por el importador dependiendo de sus intereses, necesidades y recursos con los que cuente, estas son:

- Tipo 03 – A, la descarga y levante de la mercancía se producen en el terminal portuario.

  Esta forma de despacho fue promovida por el Acuerdo de Promoción Comercial Perú-EE.UU. (APC), el mismo que permite que directamente del terminal portuario sean retiradas las mercancías, es en este lugar donde se brindan los servicios aduaneros y portuarios necesarios para la descarga de las mercancías y su posterior levante.

- Tipo 03 – B, descarga de la mercancía en el terminal portuario y posterior traslado al depósito temporal para su levante.

  En el terminal portuario se realiza el proceso de la descarga de la mercancía, posteriormente se traslada a un depósito temporal a elección del importador, lugar donde la Administración Aduanera otorgará el levante. Esta situación se produce por ejemplo en el caso de que la carga se presente de manera consolidada, requiriendo por lo tanto un proceso de desconsolidación, asimismo, de requerirse un reconocimiento físico por haber sido seleccionadas a canal de control rojo y se presenten como carga directa o consolidada para un solo consignatario, ésta se efectuará en el Complejo Aduanero de la Aduana Marítima del Callao – Complejo SINI (Sistema de Inspección No Intrusivo). Es este Complejo SINI donde se otorgará el levante, previo cumplimiento de las formalidades aduaneras, teniendo desde ese momento el importador libre disponibilidad de sus mercancías, en consecuencia, ya no se tendrá la necesidad ni

obligación de trasladar e ingresar la mercancía a un depósito temporal.

- Tipo 04, descarga de la mercancía en el terminal portuario y posterior traslado a zona primaria especial (local autorizado del importador).

  En esta forma de despacho se autoriza al importador llevar su mercancía, una vez descargado, desde el terminal portuario hasta sus almacenes previamente habilitado para tal fin. Esta posibilidad es una ventaja que la Administración Aduanera otorga a ciertos importadores que reúnan algunas condiciones especiales, tales como:

  - ✓ El importador debe tener una calificación de buen contribuyente por parte de la SUNAT.

  - ✓ En el caso de que, por la condición especial de las mercancías tales como naturaleza, volumen, dimensiones, cantidad o los requerimientos comerciales y/o industriales lo exijan.

  - ✓ Poseer un local autorizado como zona especial primaria el mismo que cuente con el equipamiento e infraestructura necesaria.

  - ✓ Para el caso de las mercancías que requieran reconocimiento físico por haber sido seleccionadas a canal de control rojo, ésta se efectuará en las instalaciones del Complejo Aduanero de la Aduana Marítima del Callao - SINI, lugar en que el funcionario aduanero otorgará el levante, pudiendo

el importador, desde ese momento, disponer sin ninguna restricción de su mercancía.

2.3.7.2. Despacho Urgente

Es el despacho aduanero que se realiza para ciertos tipos de mercancías consideradas como de socorro o urgentes (medicamentos, sangre, órganos, etc.), la particularidad de este tipo de despacho es que los tramites se pueden iniciar ante de la llegada del medio de transporte o en su defecto después de la llegada de este al país de destino.

Según el artículo 130º de nuestra Ley General de Aduanas "Se consideran despachos urgentes a los envíos de urgencia y a los envíos de socorro. Su trámite se podrá iniciar antes de la llegada del medio de transporte o hasta siete (7) días calendarios posteriores a la fecha del término de la descarga. Transcurrido el plazo antes señalado la destinación aduanera de la mercancía se tramitará bajo la modalidad de despacho diferido. Las declaraciones sujetas a la modalidad de despacho urgente no eximen al declarante de la obligación de cumplir con todas las formalidades y documentos exigidos por el régimen solicitado". De lo indicado en este artículo podemos inferir que a su vez dentro de los despachos urgentes podemos identificar 2 tipos de despachos, uno llamado envíos urgentes y otro los envíos de socorro.

Los envíos de urgencia como su propio nombre lo indica, lo constituyen aquellas mercancías que por su condición de almacenamiento o naturaleza necesiten un proceso

especializado, preferente, rápido u oportuno, ya que de no darse estas condiciones o tratamientos estas pueden llegar a perderse o sufrir deterioros que los inutilizaría para su uso. Estas mercancías solicitadas como envíos de urgencia pueden ser destinadas a los regímenes de importación para el consumo, admisión temporal para perfeccionamiento activo, admisión temporal para reexportación en el mismo estado o Depósito Aduanero.

El artículo 231º de la Ley General de Aduanas nos indica una relación de mercancías que pueden destinarse como envíos de urgencia siempre y cuando califiquen como tal.

Las mercancías consideradas como envíos de socorro son las destinadas a la atención o ayuda de personas víctimas de catástrofes naturales (terremotos, inundaciones, sequias, etc.), de epidemias y siniestros.

Asimismo, la Ley General de Aduanas en su artículo 232º indica una lista de mercancías que se podrá destinar como envíos de socorro siempre que reúna los requisitos exigidos.

Es necesario indicar que, estas mercancías de socorro solo pueden destinarse a dos regímenes, siendo estas, el de admisión temporal para reexportación en el mismo estado y el de importación para el consumo.

2.3.7.3. Despacho Diferido

Es el despacho aduanero que es iniciado con posterioridad a la llegada de las mercancías al país de

destino (15 días posteriores de culminada la descarga), donde además las mercancías deben ingresar necesariamente a un Depósito Temporal.

Según nuestra legislación aduanera vigente transcurrido el plazo de 15 días la mercancía caerá en la figura de abandono legal.

El abandono legal a favor del Estado según el artículo 176º de nuestra Ley General de Aduanas es la institución jurídica aduanera que se produce cuando las mercancías no hayan sido sometidas a un régimen aduanero, es decir no tengan una destinación aduanera en el plazo de quince (15) días calendarios, los mismos que se contabilizarán a partir del día siguiente de haberse realizado el término de la descarga, o, en su defecto, cuando hayan sido solicitadas a destinación aduanera y no se ha culminado el trámite respectivo dentro del plazo de quince (15) días calendarios, contados a partir del día siguiente a la numeración de la DAM. Las mercancías caen en situación de abandono legal tan solo por el mandato de la ley, sin ninguna exigencia previa, como por ejemplo la expedición anterior de resolución administrativa, notificación o aviso al dueño o consignatario de las mercancías.

Finalmente podemos indicar con respecto al despacho diferido, como lo dice Oyarse (2011) que, esta modalidad de despacho es una excepción a la regla, y por lo tanto con su aplicación quedará superada aquella práctica de larga data que nos acostumbró a considerar como despacho normal a la destinación aduanera solicitada después del ingreso de la mercancía a zona primaria.

CAPITULO 3: METODOLOGÍA

3.1. Hipótesis y variables

3.1.1. Hipótesis General

Existen aspectos que diferencian al despacho anticipado del diferido y que determinan que el importador destine sus mercancías mediante esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

3.1.2. Hipótesis Específicas

- Existen aspectos del despacho anticipado que determinan el rechazo del importador a optar por esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

- Existen aspectos del despacho anticipado que determinan la aceptación del importador a optar por esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

- Existen otros aspectos no considerados en el proceso de despacho aduanero que determinen el rechazo o aceptación del importador a optar por el despacho anticipado o diferido en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

3.1.3. Identificación de variables

- **Variable 1**
  Características del despacho anticipado
- **Variable 2**
  Características del despacho diferido
- **Variable 3**
  Características de otras actividades ajenas al proceso de importación (modalidad de despacho)
- **Variable 4**
  Decisión del importador para acogerse a la modalidad de despacho anticipado.

3.1.4. Indicadores

- ✓ Actores en la cadena logística de importación
- ✓ El tiempo total de liberación de mercancías en el despacho anticipado.
- ✓ El tiempo total de liberación de mercancías en el despacho diferido.
- ✓ El flujo de valor en del despacho anticipado.
- ✓ El flujo de valor en el despacho diferido.
- ✓ Cantidad de DAM numeradas como despacho anticipado comparado con las DAM numeradas como despacho diferido.

3.1.5. Operacionalización de variables

Para poder conocer los aspectos tanto del despacho anticipado como del despacho diferido que determinan la decisión del importador para acogerse al despacho anticipado, llámese estas ventajas o desventajas, se recurrirá al análisis del proceso mediante la metodología de análisis de procesos, cadena de suministro, VSM y el análisis de la información estadística referente a los tiempos de atención de los importadores que despacharon por la aduana marítima, información a solicitar a la Administración Aduanera (SUNAT).

Al hablar de ventajas entendemos como los beneficios que obtendrá el usuario o importador al hacer uso de una u otra modalidad de despacho (anticipado o diferido) indicándole asimismo la operatividad de cada uno de ellos, también se tratará sobre las desventajas o contras de usar una u otra modalidad, estas desventajas pueden traducirse en un mayor uso de recursos, mayor empleo de tiempo, mayores costos, etc.

3.1.6. Tipo y diseño de investigación

El presente trabajo de investigación será del tipo descriptivo correlacional, esto debido a que se buscará determinar la relación existente entre la variable 4 y las variables 1, 2, 3 indicadas anteriormente, siendo estos los aspectos característicos tanto del despacho anticipado y diferido, comparadas con la decisión de adoptar uno u otra modalidad.

Para encontrar la relación entre las tres primeras variables con la cuarta variable, se realizar un análisis de los tiempos empleados para el proceso de despacho bajo ambas modalidades, así como los costos que acarrean o implican la adoptación de una de estas, a ello sumaremos una análisis de otros aspectos tanto técnicos, legales, informáticos y de otra índole que pudieran tener influencia en la decisión del importador de elegir una u otra modalidad, para esto se analizaran todas las transacciones (DAM) realizadas a través de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao durante los años 2015 al 2018.

En la realización del presente trabajo se plasmarán los conocimientos adquiridos durante los años de estudio de postgrado junto con la experiencia profesional adquirida, y se establecerán unas recomendaciones para que los operadores de comercio exterior busquen mejorar su competitividad haciendo uso del Despacho Anticipado, asimismo estas recomendaciones también alcanzaran a la autoridad aduanera para desarrollar e impulsar dicha modalidad.

3.1.7. Nivel de investigación

a) Determinación espacial

El trabajo de investigación se efectuará en la ciudad de Lima y el Callao y abarcará a todas las importaciones efectuadas por la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

b) Determinación temporal

El trabajo de investigación está basado en la revisión de datos estadísticos e información especializada comprendiendo los periodos 2015 al 2018.

3.1.8. Unidad de análisis

Los objetos de estudio son:

- SUNAT
- Importadores
- Transportistas internacionales
- Agentes de aduana
- Agentes marítimos
- Agentes de carga internacional
- Depósitos temporales
- Otras instituciones públicas y privadas

3.1.9. Población de estudio

La población de estudio para el presente trabajo está conformada por la cantidad de importadores que hicieron uso del régimen de Importación para el Consumo bajo las modalidades de despacho anticipado y despacho diferido durante los años 2015 al 2018.

3.1.10. Método de Investigación

Para la realización del presente trabajo de investigación se hará uso de dos métodos siendo estos el Deductivo e Inductivo dentro de los cuales se aplicarán los procedimientos siguientes:

- Observación
- Comparación
- Descripción

3.1.11. Técnicas en instrumentos de recolección de datos

Las técnicas por emplearse para la recolección de datos variarán de acuerdo a las fuentes con las que se cuente, por ello se propone efectuar la recolección de datos de acuerdo a fuentes primarias principalmente y posteriormente secundarias según el siguiente detalle:

a) Fuentes primarias:

Estadísticas

Se tomarán datos estadísticos obtenidos de instituciones operadoras de comercio exterior y otros tales como:

- SUNAT (Aduanas)
- OSITRAN
- BCR
- INEI

b) Fuentes Secundarias

Se recurrirá a textos, documentos, libros, revistas, tesis, páginas web y cualquier otro documento que nos permita reunir información y datos para tener un conocimiento teórico y casuístico amplio para la realización del proyecto de investigación, en caso no se logre obtener la información requerida, ser recurrirá a la elaboración de un cuestionario dirigido a los usuarios del despacho anticipado y excepcional

respectivamente, teniendo en cuenta la muestra seleccionada.

La información recopilada tanto de fuentes primarias como de fuentes secundarias de ser necesarias, para tener la certeza de su validez, serán solicitadas directamente a las instituciones encargadas mencionadas anteriormente, es decir solicitando formalmente la información mediante una solicitud de acceso a información pública según la legislación peruana, asimismo se revisaran las publicaciones realizadas en las páginas web de cada institución, verificando la información y contrastándola con la de otras entidades y publicaciones oficiales realizadas por el Estado Peruano.

3.1.12. Análisis e interpretación de la información

a) Seleccionar las mediciones y pruebas estadísticas

Datos estadísticos recopilados

Luego de la recopilación de los datos estadísticos e información técnica estos deben ser validados y ordenados, lo que comprende las siguientes acciones:

- ✓ Revisión de todos los datos estadísticos e información técnica en lo referente a su fuente y confiabilidad de estas, para de esta forma depurar la información innecesaria o poco fidedigna.

- ✓ Edición y ordenamiento de la información, acción que consistirá en ordenas los datos y seleccionar los

puntos resultantes de la misma haciendo una escala de importancia de la información a ser usada.

- ✓ Resumir la información y los datos estadísticos, la misma que consistirá en asignar un código a cada información de acuerdo con la importancia de esta.

- ✓ Tabulación, acción que consiste en llevar los datos estadísticos a tablas estadísticas resumidas de acuerdo con los objetivos de la investigación para posteriormente aplicar los instrumentos y herramientas estadísticas apropiadas.

- ✓ Ajuste estadístico de los datos, mediante el uso de las herramientas estadísticas.

Información técnica

La información técnica recopilada seguirá el siguiente proceso:

- ✓ Revisión de la información a fin de verificar la veracidad, validez y actualidad de estas.

- ✓ Ordenamiento de toda la información de acuerdo con su importancia y utilidad.

- ✓ Resumir la información a fin de determinar el momento más apropiado para el uso de estas.

- ✓ Utilización de la información para efectuar las interpretaciones y comentarios de los datos estadísticos recopilados.

b) Interpretación

Para llevar a cabo la interpretación de la información analizada se efectuará lo siguiente:

- Pruebas de bondad de ajuste el mismo que nos permitirá verificar que tipo de distribución siguen nuestros datos recopilados y analizados; y si estos datos son válidos como para poder explicar el comportamiento de nuestras variables y en base a ellas poder crear un modelo de predictibilidad.

- Elaboración del Value Stream Mapping (VSM) o Mapeo del Flujo del Valor, esto con la finalidad de determinar qué actividades dentro de la cadena de suministro agregan valor y que otras pueden considerarse desperdicios o que no agregan valor, para en base a ella poder concluir que aspectos son relevantes dentro de nuestra investigación.

CAPITULO 4: RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Descripción del proceso normado por la SUNAT para destinar las mercancías a importación para el consumo

Según la legislación aduanera existen 3 modalidades de despacho en el régimen de importación para el consumo que permite realizar la destinación de mercancías, teniendo como punto de referencia para poder utilizar cualquiera de ellas la fecha de la llegada o arribo del medio de transporte y, la finalización de la descarga; como dijimos anteriormente estas modalidades son el despacho diferido, el anticipado y el urgente; teniendo en cuenta que nuestra investigación contempla el despacho anticipado y diferido presentaremos las principales características de estas.



Figura 1: **El Despacho Anticipado Vs Despacho Diferido**. Elaboración propia en base a información de SUNAT.

Como podemos apreciar existe una gran diferencia entre estas dos modalidades, siendo esta el tiempo o momento con el cual cuenta el usuario importador para poder efectuar la destinación de sus mercancías.

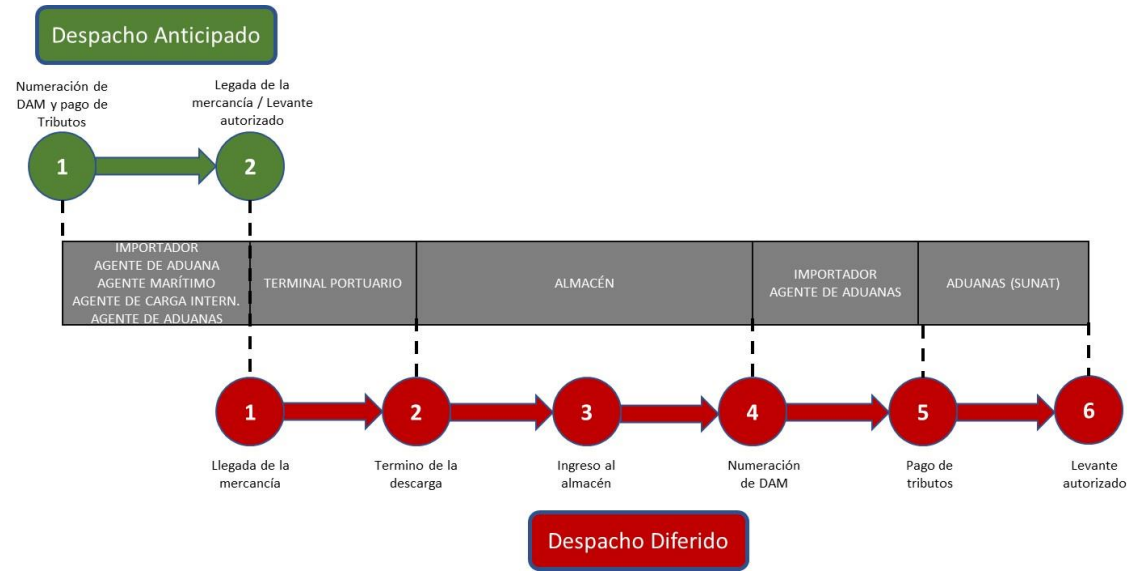

Figura 2: **Hitos del Despacho Anticipado y Diferido**. Elaboración propia en base a información de SUNAT.

Actualmente SUNAT tiene establecido los hitos apreciados en la gráfica anterior, el mismo que diferencia los momentos que se presentan durante el desarrollo de ambas modalidades.

Si analizamos en Procedimiento General de Importación para el Consumo DESPA – PG.01, utilizado por la Administración Aduanera y los importadores para llevar a cabo el proceso de importación de mercancías, podemos apreciar las siguientes particularidades (diferencias o semejanzas) para acogerse a estas dos modalidades:

a) En cuanto a la transmisión de la información

Tanto para transmitir la información de un DAM que se acoge al despacho anticipado o diferido no presenta ninguna diferencia al acogerse a cualquiera de las dos modalidades, el soporte informático que brinda la administración aduanera es la misma.

b) En cuanto a la documentación sustentatoria exigida por SUNAT:

La documentación exigida por la administración aduanera en general independiente de la modalidad de despacho para el caso de las DAM que cuenten con canal de control rojo y naranja es la siguiente:

- Fotocopia simple del documento de transporte en el que consten los endoses contemplados en la Ley de Títulos Valores – Ley N.° 27287 y en la Ley General de Aduanas.

- Fotocopia autenticada de la factura, documento equivalente o contrato, los recibidos mediante medios electrónicos son considerados como originales.

- Fotocopia simple del comprobante de pago, cuando se haya efectuado la transferencia de bienes antes de haberse realizado su nacionalización.

- Fotocopia autenticada del seguro de transporte, cuando corresponda. Si fuera el caso de poseer una póliza global o flotante, presentará el documento que acredite la cobertura del seguro de las mercancías sujetas a despacho.

- Documento autorizante en el caso de mercancía restringida.

- Fotocopia autenticada del certificado de origen, cuando corresponda.

- La Declaración Andina del Valor (DAV) en los casos que sea exigible la transmisión del Formato B de la declaración.

- En forma excepcional dependiendo de la cantidad, características o variedad de las mercancías, la SUNAT podrá requerir documentación complementaria tales como el volante de despacho, la lista de empaque, carta aclaratoria de proveedores o fabricantes, contratos, documentos oficiales, documentos bancarios y/o financieros, documentos aclaratorios de transporte, documentos de seguro y otros documentos sobre aspectos técnicos de la mercancía.

Como se puede apreciar la normativa aduanera exige la misma documentación ya sea se numere la declaración bajo la modalidad de despacho anticipado o diferido, ésta no determina la modalidad, es más si se destina bajo la modalidad de despacho anticipado y se solicita punto de llegada una Zona Primaria con Autorización Especial (ZPAE) se exige adicionalmente que el importador solicite previamente esta autorización.

c) En cuanto a la forma de pago

El artículo 150º de la Ley General de Aduanas, sobre el momento de la exigibilidad de la obligación tributaria aduanera (pago de tributos), en su inciso a) indica que es exigible el pago: “En la

importación para el consumo, bajo despacho anticipado, a partir del día calendario siguiente de la fecha del término de la descarga, y en el despacho diferido, a partir del día calendario siguiente a la fecha de la numeración de la declaración, con las excepciones contempladas por este Decreto Legislativo.

De estar garantizada la deuda de conformidad con el artículo 160º de este Decreto Legislativo, cuando se trate de despacho anticipado, la exigibilidad es a partir del vigésimo primer día calendario del mes siguiente a la fecha del término de la descarga, y tratándose de despacho diferido a partir del vigésimo primer día calendario del mes siguiente a la fecha de numeración de la declaración."

Como podemos apreciar es exigible la deuda aduanera en el caso de DAM anticipadas luego del término de la descarga, esto es debido a que recién desde que llega la mercancía se podría tener la certeza de que esta efectivamente ha llegado, a diferencia del diferido se exige la deuda una vez se haya numerado la DAM diferida.

A nivel del despacho anticipado se podría establecer dos subclases:

- **Despacho Anticipado con garantía**: La Ley General de Aduanas establece que las mercancías pueden ser de libre disponibilidad del importador en el plazo de las cuarenta y ocho (48) horas después de haberse producido el término de la descarga, para lo cual se debe presentar una garantía específica o global previamente a la numeración de la DAM anticipada, éstas deben garantizar el pago de la deuda tributaria aduanera, derechos antidumping y compensatorios, provisionales o definitivos, percepciones y demás obligaciones de pago que fueran aplicables. Las modalidades de garantías previas son las fianzas, pólizas de caución y garantías nominales.

- **Despacho Anticipado sin garantía:** en este caso la deuda tributaria aduanera debe ser cancelada por el importador como máximo hasta el término de la descarga de la mercancía, esto con la finalidad de que habiendo numerado la DAM y cancelados los tributos se tenga el canal de control.

  En el caso de canal de control verde el importador puede disponer de su mercancía de manera inmediata al arribo de la misma al Terminal Portuario.

  Tratándose de canal de control naranja se tiene la oportunidad de presentar la DAM para revisión documentaria a la SUNAT antes de la llegada de la mercancía, pudiendo tener el estado de "Diligencia Conforme", lo que le permite al importador planificar el retiro de su mercancía una vez arribado el medio de transporte al Terminal Portuario, a pesar de que haya declarado el ingreso a tu Depósito Temporal o zona primaria con autorización especial. Una vez arribada la mercancía el estado de "Diligencia Conforme" otorgado por la Autoridad Aduanera cambia en automático al estado de "Levante Autorizado", siendo desde ese momento de libre disponibilidad del importador.

  En el caso de DAM con canal de control rojo, el reconocimiento físico se puede realizar en el Terminal Portuario o en el Complejo de la Aduana Marítima del Callao (SINI) en donde se realiza el proceso de reconocimiento físico haciendo uso del Sistema de Inspección no Intrusiva (SINI), otorgando la Administración Aduanera el levante autorizado para su libre disponibilidad por el importador. Este proceso de reconocimiento físico no representa un sobrecosto para el importador puesto que estos gastos son asumidos por la Administración Aduanera.

d) Otros requisitos exigidos por los actores de la cadena logística.

Teniendo en cuenta los procesos de la cadena de distribución física internacional y la intervención de los diversos operadores de comercio exterior que intervienen en el proceso podemos verificar los requisitos o exigencias de cada uno de ello según su intervención así tenemos:

- Agenciamiento Marítimo y Portuario: en esta parte de la cadena de distribución podemos identificar a las líneas navieras, agentes marítimos y agentes navieros. Con relación a las exigencias directas a los importadores podemos identificar los siguientes conceptos:

  - Pago del flete marítimo internacional, a cambio de ello el importador recibe el Conocimiento de Embarque o B/L (documento de transporte).

  - Handling: este pago es realizado al agente marítimo por recibir los documentos de transporte en destino

  - Pago por Doc Fee: este concepto incluye las gestiones administrativas que realiza el agente marítimo para transmitir electrónicamente ante la SUNAT dentro de los plazos establecidos la información del Manifiesto de Carga y documento de transporte (Conocimiento de Embarque o B/L).

  - Pago por Box Fee: este concepto incluye las gestiones administrativas que realiza el agente marítimo por enviar a la SUNAT la información del contenedor (verificación de precintos y nota de tarja).

  - Pago por SCAC: el pago por este servicio se realiza por el manipuleo que realiza el importador cuando el contenedor se encuentra bajo su poder.

- Cargos administrativos: este cargo es cobrado por todas las facturas que emita el agente marítimo.

- Import B/L issue: este es un cargo administrativo que es cobrado por el agente marítimo por la emisión del B/L en destino.

- Import B/L amendment: este cargo administrativo lo cobra el agente marítimo por revisar el B/L original físico y en caso requerir alguna corrección realizarla, finalmente lo refrendan mediante un sello (se conoce como Visto Bueno)

- Maritime freight endorsement: este cargo administrativo es cobrado por refrendar el detalle del flete en el B/L original físico.

- Gate in: este cargo lo aplica el agente marítimo por la devolución del contenedor vacío.

- Descarga en puerto: este servicio es brindado por el operador portuario donde arriba la nave que transporta la mercancía propiedad del importador. El pago de este servicio incluye el la desestiba, tracción interna y manipuleo)

- Almacenamiento: En esta parte de la cadena logística intervienen los depósitos temporales intraportuarios y extraportuarios, los mismos que brindan los siguientes servicios:

  - Tracción del contenedor o carga: este servicio consiste en el traslado del contenedor o carga desde el terminal portuario hasta las instalaciones del depósito temporal.

  - Almacenaje: este servicio consiste en el almacenamiento propiamente dicho del contenedor o carga del importador dentro de sus instalaciones y según las exigencias para cada tipo de mercancías.

- Movilización para inspección o reconocimiento físico: el servicio brindado incluye el traslado de la mercancía (contenedor o carga suelta) a la zona de aforo o reconocimiento físico siempre y cuando sea requerido por la autoridad aduanera.

- Cuadrilla para inspección o reconocimiento físico: el servicio consiste en la destinación de personal para realizar las labores de apertura, descarga y vaciado de la mercancía de un contenedor a fin de que sea verificada físicamente por la Autoridad Aduanera.

- Montacargas para la inspección o reconocimiento físico: de ser necesario y cuando el tipo de mercancía lo requiere el depósito temporal presta el servicio de uso de montacargas para facilitar el vaciado del contenedor.

- Agenciamiento de Carga y Aduanas: en esta parte de la cadena de distribución podemos identificar a los Agentes de Carga Internacional y Agentes de Aduana. Con relación a las exigencias directas a los importadores podemos identificar los siguientes conceptos:

  - Desconsolidación de carga: este servicio realizado por el agente de carga internacional incluye las acciones administrativas para realizar la transmisión electrónica del manifiesto desconsolidado y B/L hijo (desconsolidado) a la Autoridad Aduanera.

  - Emisión de B/L: este concepto es cobrado por el agente de carga internacional por la emisión del B/L hijo.

  - Numeración y Liquidación de DAM: este servicio es brindado por el Agente de Aduanas e incluye los trámites administrativos para la generación de la DAM y su transmisión electrónica a la Autoridad Aduanera, asimismo incluye la liquidación de tributos

de acuerdo con el tipo de mercancías y el arancel nacional, es decir el Agente de Aduanas indica al importador cuáles serán los montos y conceptos de impuestos y otros gastos a pagar ante el Estado Peruano.

Como podemos apreciar todas estas exigencias no diferencian si el despacho es del tipo anticipado o excepcional, estos son brindados o exigidos indistintamente a la modalidad elegida por el importador.

4.2. La distribución física internacional para la importación de bienes por la Aduana Marítima del Callao

4.2.1. Operadores que intervienen en las operaciones de importación con la Intendencia de la Aduana Marítima del Callao

A continuación, describiremos el perfil de las empresas del sector marítimo, la aduana marítima del Callao y sus stakeholders para entender el funcionamiento de los procesos logísticos relacionados.

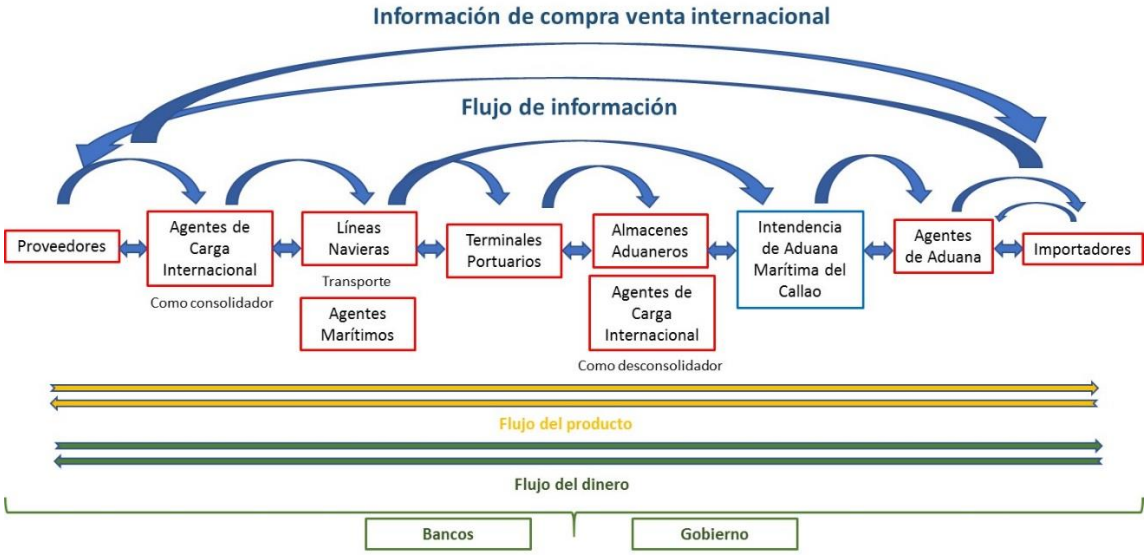

Figura 3: **Distribución Física Internacional (DFI) en el proceso de Importación**. Elaboración propia.

Importadores: En ella se considera a todas las personas sean naturales o jurídicas y que adquieren bienes mediante el comercio internacional a fin de comercializarlos, transformarlos, someterlos a un proceso de manufactura o usarlos como consumidores finales; realizando para ello trámites de importación según la legislación vigente.

Proveedores internacionales: Son los encargados de la fabricación o comercialización de los pedidos efectuados por los importadores.

Líneas navieras: Dedicadas para realizar el transporte marítimo y distribución de mercancías vía marítima desde un puerto de origen hasta un puerto de destino, utilizando para ello en su gran mayoría los contenedores. Como principal ventaja tiene el transporte de gran volumen de mercancía a un bajo valor de flete, mientras que la principal desventaja que ofrece es el tiempo de entrega de las mercancías, siendo estos altos en comparación de otros medios de transporte, ya que estas

pueden durar días o hasta meses. Son controladas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la SUNAT, tienen la autorización para transmitir o enviar los conocimientos de embarque (B/L) de la carga que transportan bajo la ley de Títulos y Valores mediante sus representantes en el país.

Agentes de carga internacional: son personas naturales o jurídicas que según la legislación aduanera pueden realizar y recibir embarques realizando para ello procesos de consolidación y desconsolidación de carga; asimismo pueden actuar como operadores de transporte multimodal. Dentro de sus atribuciones está el emitir documentos propios de su operatividad tales como conocimientos de embarque, carta de porte aéreo, carta de porte terrestre, certificados de recepción y similares.

Agentes marítimos: Son empresas establecidas en territorio nacional que actúan como representante de las líneas navieras, asumiendo o realizando sus obligaciones.

Terminales portuarios: En el puerto del Callao existen 2 operadores portuarios que tienen la concesión de esta, DP Word Callao y APM Terminals, el primero es un operador portuario especializado en carga contenedorizada mientras que el segundo es un terminal portuario multipropósito, recibiendo carga en general. Estos operadores portuarios brindan el servicio de descarga y carga, almacenamiento temporal, transporte interno portuario, así como la recepción y entrega de la carga de importación y exportación. La Autoridad Portuaria Nacional (APN) juega un rol importante y trabaja en forma conjunta con estos operadores viendo que se presenten los servicios generales y específicos a los operadores o usuarios de los terminales portuarios.

Almacenes aduaneros: la legislación aduanera establece dos tipos de almacenes aduaneros, pudiendo ser estos depósitos temporales o depósitos aduaneros. Estos pueden ser de administración pública y privada, siendo en la actualidad la totalidad de ellos privados, estos recintos están destinados a la custodia o almacenamiento temporal de las mercancías que ingresan a territorio nacional, teniendo el importador la libertad de elegir el de su conveniencia.

Intendencia de Aduana Marítima del Callao (IAMC): Es una dependencia de la SUNAT, siendo su función principal el control de las mercancías que ingresan y sales del territorio nacional mediante el puerto del Callao, esta función la realiza por motivos de seguridad nacional, bienestar social e interés fiscal. La IAMC realiza los controles aduaneros tanto en los terminales portuarios, almacenes intra-portuarios y extraportuarios, efectuando acciones de control ordinario y acciones de control extraordinario.

Agentes de Aduana: según nuestra legislación aduanera los agentes de aduana son considerados despachadores de aduana, pudiendo ser personas naturales o jurídicas autorizadas por SUNAT para prestar servicios a terceros, en toda clase de trámites aduaneros, con las condiciones y requisitos que establezca la legislación en materia aduanera.

Gobierno: A través de instituciones gubernamentales (DIGESA, DIGEMID, SUCAMEC, SENASA, MTC, SERFOR, etc.) el Estado regulan el comercio internacional de productos, es decir que llevan a cabo labores de inspección y certificación de los productos que ingresan y salen del territorio nacional, regulando de esta manera los mecanismos necesarios para el ingreso correcto de ciertos productos restringidos.

Bancos: La administración aduanera trabaja y hace uso de los diversos bancos privados del país a fin de que reciban los pagos por los tributos. En ese mismo sentido los bancos juegan un rol importante en las operaciones de comercio internacional interviniendo en los pagos realizados entre los actores de la cadena logística de importación o exportación (agentes de carga, agentes marítimos, agentes de aduana, almacenes aduaneros, transportistas internos, dueños o consignatarios, etc.).

4.2.2. Elementos de la cadena de Distribución Física Internacional (DFI)

Podemos considerar desde dos puntos de vista a los elementos de la cadena de DFI, de acuerdo con la secuencia en que producen las operaciones de importación a través de la Aduana Marítima del Callao y de acuerdo con los costos.

De acuerdo con la secuencia de las operaciones de importación, los elementos de la DFI pueden ser:

- **Almacenamiento:** estas se efectúan en el Terminal Portuario y Depósitos Temporales (intraportuarios y extraportuarios).

- **Manipuleo:** se realiza en los terminales portuarios y Depósitos Temporales (intraportuarios y extraportuarios).

- **Gestión del Transporte:** estos se realizan a en toda la cadena de distribución utilizando dos medios de transporte, el marítimo y el terrestre. En ella intervienen los transportistas o sus representantes en el país, los agentes marítimos y agentes de carga internacional.

- **Gestión Documentaria:** se debe tener en cuenta las facturas, documentos de transporte, pólizas de seguro, certificados de origen, documentos de pago, declaración aduanera de mercancías (DAM), documentos autorizantes, etc.

- **Gestión y operación aduanera:** para el proceso de importación se debe contar con un agente de aduanas, el mismo que debe realizar el proceso de importación incluso antes de que la mercancía llegue el país, realizando procesos de transmisión de información e interactuando principalmente con SUNAT.

- **Gestión y operación bancaria:** hay que tener en cuenta documentos y procesos bancarios tales como: certificado bancario, agentes corresponsales, documentos de crédito, etc.

Desde el punto de vista de los costos tenemos:

- **Transporte y seguro:** desde el puerto de embarque del país exportador hasta el puerto de desembarque del país importador.

- **Almacenamiento:** se refiere al almacenamiento que sufre la carga en el puerto de descarga, y depósitos temporales (intraportuarios y extraportuarios).

- **Manipuleo en el lugar de descarga**: comprende la desestiba, descarga y manipuleo en patio de contenedores del Terminal Portuario.

- **Costos aduaneros:** considera los tributos aduaneros que se deben pagar, asimismo los costos que se pueden cobrar por

algún servicio que brinde la autoridad aduanera, tales como el costo de análisis de las muestras por parte del laboratorio central de la IAMC.

- **Costos bancarios:** comprende comisiones, avisos, gastos administrativos, documentación, etc.

- **Agentes:** incluye pago de agentes de aduana, agentes de carga, agentes marítimos.

Lo indicado anteriormente nos ayudará a entender que costos son trasladados al importador durante todo el proceso de importación.

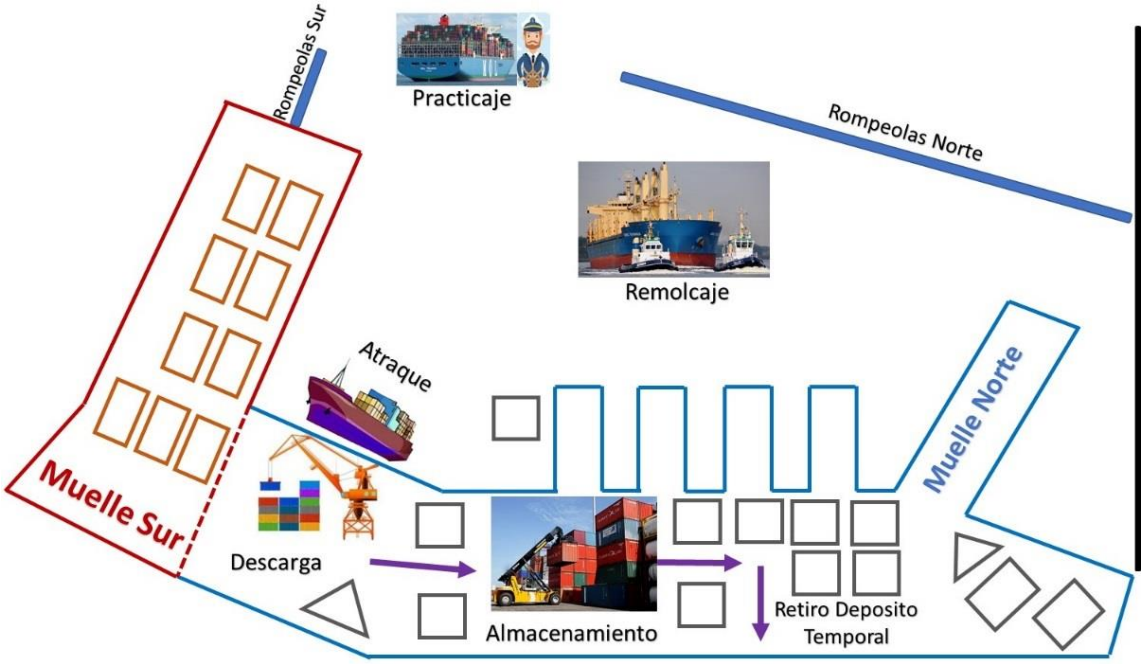

Figura 4: **Proceso de llegada al Terminal Portuario del Medio de Transporte Marítimo.** Elaboración propia.

Como podemos apreciar en la figura 4 cuando una nave llega al puerto del Callao, esta puede atracar en cualquiera de los dos Terminales Portuarios que operan el Puerto del Callao, ya sea DP World (muelle sur) o APM Terminals (muelle norte). Este proceso de llegada de la nave se inicia cuando un practico toma el control de la nave una vez que ingresa a la zona delimitada por los rompeolas, iniciándose el proceso de practicaje, posteriormente se inicia el remolcaje de la nave el cual es realizado por remolcadores, quienes facilitan las labores de atraque en el muelle, una vez que la nave haya atracado, este inicia las labores de descarga, finalmente, esta carga dependiendo del canal de control y tipo de despacho solicitado a la administración aduanera puede ser retirada directamente por el importador a sus recintos o ingresar a un Depósito Temporal intraportuario o extraportuario. En todo este proceso es necesario identificar los tiempos y costos en que se incurren y ver los responsables de dichos procesos.

4.3. La cadena de suministro en la destinación al régimen de importación al consumo

4.3.1. Despacho anticipado

En este proceso de importación para entender la cadena de suministro se puede separar en 5 etapas u operaciones:

- Envío de las mercancías
- Pre-Control Aduanero
- Arribo de las mercancías
- Post Control Aduanero

- Entrega de la mercancía

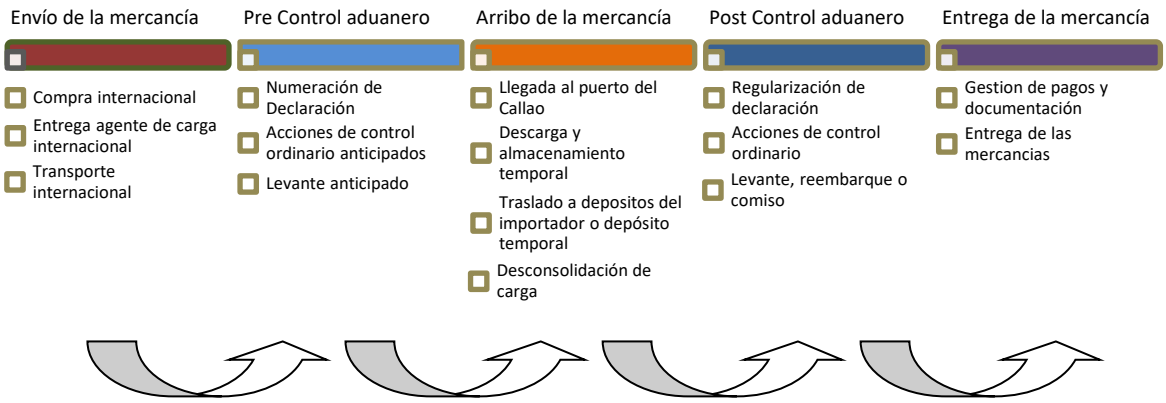

Figura 5: **Cadena de suministro del Despacho Anticipado.** Elaboración propia.

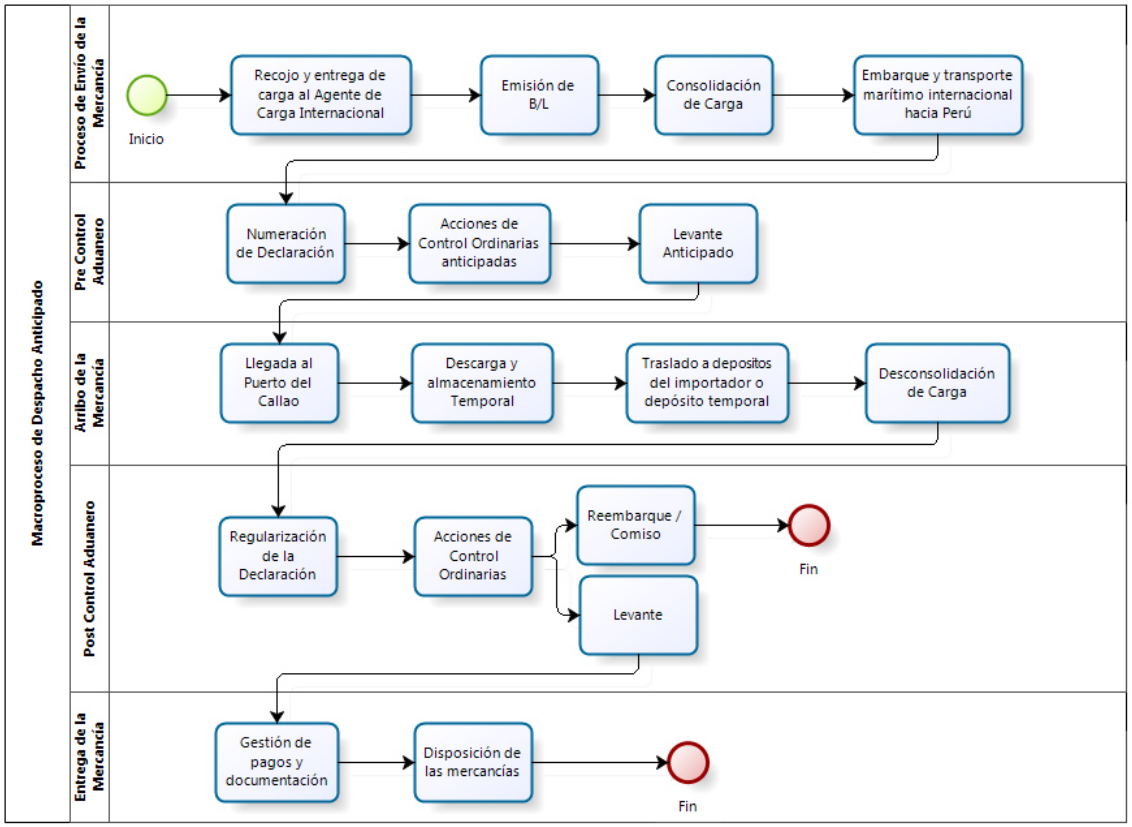

Figura 6: **Macroproceso del Despacho Anticipado.** Elaboración propia.

En el macroproceso de despacho anticipado podemos apreciar que existen dos momentos en el que se realiza el control aduanero, esta es una etapa que denominamos de Pre-Control aduanero, donde las acciones que realiza la administración aduanera corresponden básicamente a acciones de control ordinarias, es decir control de pago de tributos para las DAM con canal verde y, revisión documentaria tratándose de declaraciones canal naranja y rojo. Tratándose de DAM con canal verde y naranja se puede otorgar el levante aun cuando la mercancía se encuentra en travesía, en el caso de canal rojo es necesario esperar la llegada la mercancía a fin de realizar el reconocimiento físico.

4.3.2. Despacho diferido

Para entender y analizar la cadena de suministro de esta modalidad, se puede separar el proceso de importación para el consumo en 4 etapas u operaciones:

- Envío de la mercancía
- Arribo de la mercancía
- Control Aduanero
- Entrega de la mercancía

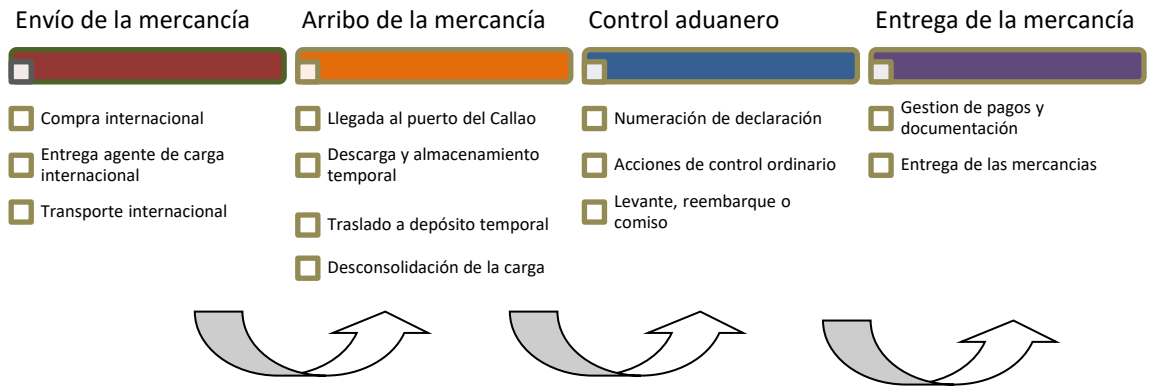

Figura 7: **Cadena de suministro del Despacho Diferido.** Elaboración propia.

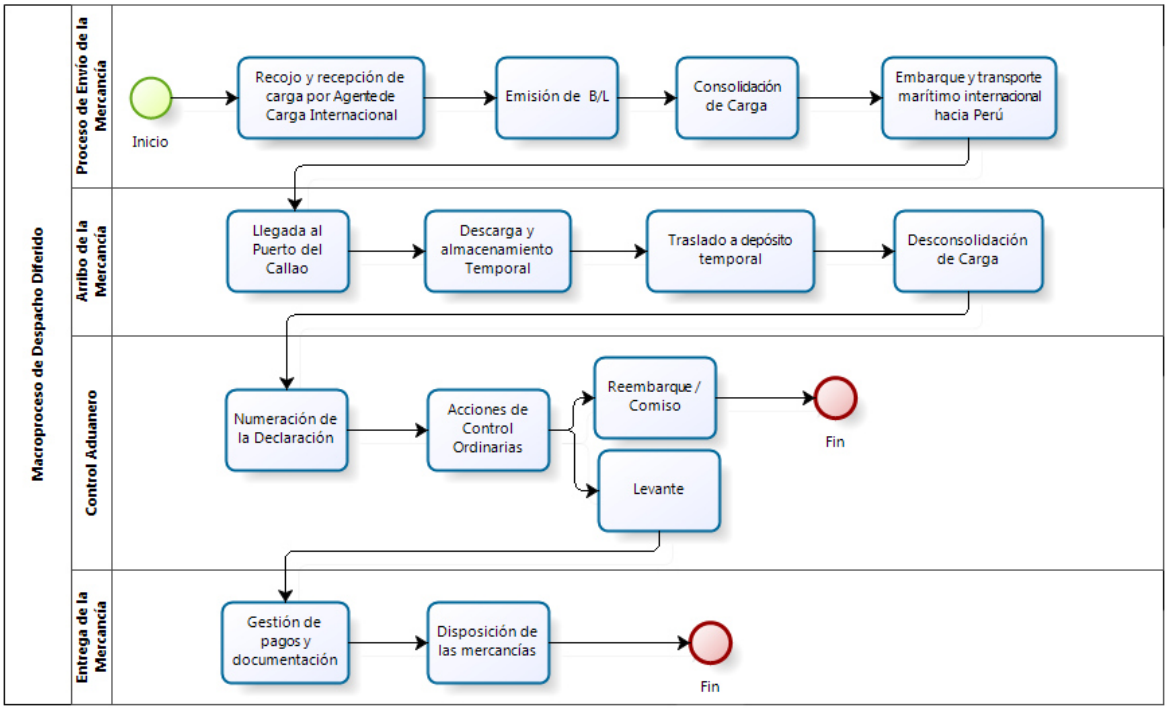

Figura 8: **Macroproceso del Despacho Diferido.** Elaboración propia.

4.4. Análisis de Supply Chain del proceso de importación para el consumo

Para el análisis de la cadena de suministro se utilizará la técnica del Value Stream Mapping (VSM). Esta formulación nos permitirá visualizar todo el macroproceso para comprender e identificar los flujos de información y los recursos necesarios para que las mercancías lleguen a los importadores, de esta forma podremos realizar un análisis de los costos que incurre el importador durante el proceso de nacionalización bajo las modalidades de despacho anticipado y diferido y a su vez nos permitirá realizar el estudio de los tiempos de estas dos cadenas logísticas.

La información para el análisis de los costos se realizó mediante la recopilación de los tarifarios ofrecidos por los operadores de comercio exterior e intervinientes (terminales portuarios, agentes marítimos, agentes de aduanas, agentes de carga, etc.); y para el estudio de los tiempos de las mercancías ingresadas por el puerto del Callao y destinadas al régimen de importación al consumo, se obtuvo de la base de datos del Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGAD-SUNAT) y del Sistema de Despacho Aduanero (SDA) requeridas oportunamente a la Administración Aduanera (SUNAT). La información obtenida corresponde a las DAM destinadas bajo la modalidad de despacho anticipado y diferido numerados en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el periodo del 2015 al 2018.

Para realizar el análisis de los tiempos hemos recurrido a la utilización de la prueba de Kolmogorov – Smirnov (K-S) a fin de determinar si estos datos de tiempos de atención corresponden a una distribución normal, la misma que según lo refiere Romero (2016) “las pruebas de bondad de ajuste se utilizan para contrastar si los datos de la muestra pueden considerarse que proceden de una determinada distribución o modelo de probabilidad”, es así que una vez determinado si nuestros datos son normales o no, podremos inferir una ecuación que podría explicar o predecir el comportamiento de los tiempos de atención a futuro y la relación que puedan tener los tramos que componen la cadena logística

de importación. Con la finalidad de realizar la evaluación de los tiempos se construyeron tramos dentro de la cadena logística de importación con sus correspondientes hitos tanto para la modalidad de despacho anticipado y diferido. Para poder llegar a elaborar la ecuación de predictibilidad y realizar la prueba de bondad de ajuste indicada anteriormente se hizo uso de un software estadístico especializado (Minitab), siendo éste muy utilizado para llevar a cabo el análisis de datos estadísticos y a su vez para el diseño de mejora de procesos.

4.4.1. VSM del Despacho Anticipado

4.4.1.1. Estimación de tiempos

Como se definió anteriormente, el despacho anticipado posibilita al agente de aduanas, en representación del importador, la numeración de su declaración de importación hasta 30 días antes que legue el medio de transporte. Para el análisis de este tipo de despacho se tomó en cuenta actividades que consideramos son hitos en el proceso de despacho, debido a que en esas actividades hay cambios de responsabilidad respecto a la carga o se añade un valor al proceso de despacho.

A continuación, evaluaremos el Despacho Anticipado desde el momento que se produce el embarque, en el país de origen de las mercancías, hasta el instante en el cual el importador realiza el retiro de éstas del depósito temporal o punto de llegada en nuestro país una vez se haya completado todos los requisitos y obligaciones contraídas tanto con el Estado Peruano como con los operadores de comercio internacional y los intervinientes en la cadena logística de importación. Para ello se han establecido los siguientes tramos:

- Tramo 1: desde el Embarque hasta la numeración de la DAM
- Tramo 2: desde la Numeración de la DAM hasta el Levante Autorizado
- Tramo 3: desde el Levante Autorizado hasta la Llegada
- Tramo 4: desde la Llegada hasta la Descarga
- Tramo 5: desde la Descarga hasta el Retiro Terminal Portuario

Se estableció tramos identificando actividades clave del proceso. Las actividades corresponden desde el embarque, en el puerto de origen de las mercancías, hasta el retiro de estas en el terminal portuario de nuestro país. En el tramo del embarque a la llegada de la mercancía al terminal portuario, paralelamente ocurren otras actividades, como la numeración de la DAM, el levante autorizado, el arribo del medio de transporte y la descarga en el terminal portuario. El levante puede ocurrir antes o después de la llegada, por ello es importante analizar el proceso de acuerdo con el canal de control asignado a cada DAM.

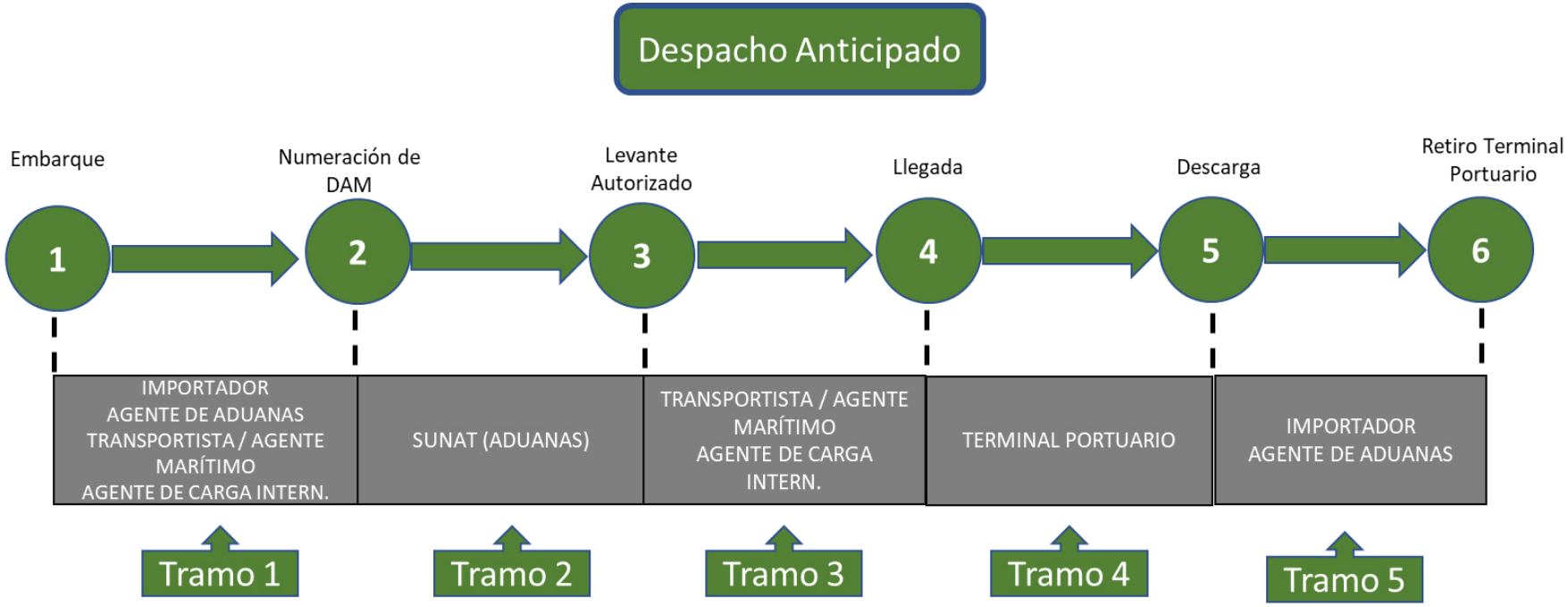

Figura 9: **Fases del Despacho Anticipado.** Elaboración propia.

El despacho anticipado se somete, como lo dijimos con anterioridad a 3 tipos de controles:

- Control físico conocido como canal rojo
- Control documentario conocido como canal naranja
- Sin ningún tipo de control, conocido como canal verde.

Cuadro 2

Tiempos Despacho Anticipado (Promedio en Días)

CANAL	DAM		TRAMO 1		TRAMO 2		TRAMO 3		TRAMO 4		TRAMO 5		TIEMPO
	Cantidad	%	Tiempo	%	Tiempo	%	Tiempo	%	Tiempo	%	Tiempo	%	TOTAL
Verde	438457	96.0%	47.4	86.7%	4.4	8.0%	-0.7	-1.4%	1.1	2.0%	2.5	4.7%	54.7
Naranja	11547	2.5%	63.7	90.2%	5.8	8.2%	-2.8	-3.9%	1.2	1.7%	2.8	3.9%	70.6
Rojo	6610	1.4%	57	89.4%	9.2	14.5%	-6.3	-9.8%	1.0	1.5%	2.8	4.3%	63.7
TOTAL	456614	100.0%											

Fuente: *elaboración propia con la información brindada por SUNAT*

Se analizó un total de 456 614 DAM numeradas bajo la modalidad anticipada correspondientes al período 2015 al 2018, de este total de declaraciones, 438 457 fueron seleccionadas a canal de control verde, 11 547 fueron seleccionadas a canal de control naranja, y finalmente 6 610 tuvieron canal de control rojo.

Podemos observar que un 96% de las declaraciones corresponden a DAM con canal de control verde, igualmente, apreciamos que pasan más de 54 días (54.7) desde que se produce el embarco de la carga en el puerto de país de origen, hasta su retiro por el importador de las instalaciones del terminal portuario en nuestro país, siendo este el tiempo total de la cadena logística de este proceso de importación. De este tiempo total transcurren casi 48 días (47.4) antes de que la agencia de aduanas realice la numeración de la declaración (tramo 1) por lo que podemos deducir que estos días corresponden al tiempo del

transporte internacional de la mercancía, vale decir el tiempo de la travesía del buque portacontenedores. El agente de aduanas procede a numerar la declaración en poco más de 4 días (4.4) antes que se produzca el arribo del medio de transporte al terminal portuario, no obstante la información analizada nos indica que el levante autorizado es otorgado por parte de la SUNAT inclusive antes del arribo del medio de transporte (tramo 2 y tramo 3), el retiro de las mercancías desde las instalaciones del terminal portuario se produce dentro de un tiempo promedio de casi 4 días (3.6) siguientes al arribo de la nave (medio de transporte), teniendo el tramo 4 un tiempo promedio de 1.1 días y el Tramo 5 un tiempo de 2.5 días, situación que nos llama la atención puesto que nos daría señales o indicios de que los procesos de descarga y retiro que manejan los terminales portuarios no serían los más óptimos, esto podría deberse al tráfico de naves que se produce dentro del puerto, la falta de equipos para realizar la descarga, la capacidad reducida que podrían tener en sus instalaciones los terminales portuarios para almacenar temporalmente los contenedores, la falta de medios de transporte interno (camiones portacontenedores) para el retiro de los contenedores, etc.

En cuanto a las declaraciones canal naranja vemos que representan un 2.5% y, las de canal de control rojo son el 1.4% del total de declaraciones analizadas. En el caso de estos dos canales de control vemos un comportamiento casi similar a las declaraciones con canal de control verde, siendo los tramos 3 y 5 los que nos llaman la atención pues, en el caso del tramo 3 este contiene valores negativos y en caso del tramo 5 presenta tiempos altos de retiro de las mercancías posteriores al término de la descarga. En cuanto al tramo 1, tanto para el canal naranja y rojo, vemos que tienen un tiempo muy alto, esto como lo explicamos anteriormente correspondería al tiempo de la travesía del medio de transporte al trasladar las mercancías desde el puerto de origen a nuestro país.

De lo señalado antes, podemos afirmar que, en el tramo 1 de la cadena logística de importación no es posible tener mayor influencia a fin de reducir los tiempos y de esta forma poder mejorar la cadena logística del despacho anticipado, porque el tiempo del transporte internacional de mercancías obedece a factores externos donde es muy reducida y limitada la acción de la SUNAT, esto debido a que el tiempo de la travesía de los medios de transporte obedece a diversos factores tales como, geográficos, distancia de separación de puertos, las recaladas que realicen en puertos intermedios, la ruta que tomen para realizar la travesía, la potencia de los motores de las naves (buques), fallas mecánicas, etc., a pesar de ello, se puede sugerir que la agencia de aduanas realice el proceso de la numeración de la DAM en un tiempo muy cercano a la fecha de llegada del medio de transporte y, hacer de esta forma, que este operador de comercio exterior tenga un tiempo mínimo para realizar los trámites aduaneros lo que permitirá mejorar el tiempo total de la cadena logística.

Teniendo en cuenta el comportamiento de los datos analizados en esta cadena logística de importación, observamos que los tramos 3 y 5 son los que demandan un mayor análisis, puesto que estos explicarían el comportamiento del despacho anticipado. En el tramo 3 que comprende desde el levante de las mercancías hasta el arribo del medio de transporte, observamos, como lo dijimos anteriormente, que presenta tiempos negativos, esto nos indicaría que el levante aduanero se produce después del arribo de la nave, es así que apreciamos, que en el caso de las declaraciones canal verde se tardan casi un día (0.7 días) para tener el levante luego de haberse producido el arribo del medio de transporte, en cuanto al canal naranja tenemos una media de casi 3 días (2.8 días) y en el canal rojo aproximadamente 6 días (6.3 días) para que el importador obtenga el levante autorizado de sus

mercancías. Considerando esta situación, donde existen levantes que se producen en forma posterior a la fecha de llegada del medio de transporte, se puede concluir que esta situación se puede considerar normal en el caso de una declaración sujeta a canal rojo puesto que esta requiere un reconocimiento físico que se efectúa una vez llegue la mercancía, asimismo en el caso de una declaración sujeta a canal naranja bajo ciertas circunstancias puede darse que estas obtengan el levante en forma ulterior al arribo del medio de transporte, tales como la falta de algún documento o alguna incidencia detectada en la revisión documentaria propia de este canal, sin embargo, esta situación no puede considerarse normal en el caso de una DAM con canal de control verde puesto que estas obtienen el levante de forma automática una vez se haya cancelado los tributos y demás obligaciones y a su vez se haya producido la llegada del medio de transporte, pero observamos que este proceso no se está dando de esta forma, esta situación consideramos se produce porque, la numeración de las declaraciones de despacho anticipado pueden realizarse en la misma fecha de haberse producido el arribo, inclusive en horas siguientes a la misma, debido a que la SUNAT, a través de su sistema informático, estaría solo validando fechas sin tener en cuenta las horas de llegada. En cuanto a la dispersión de los tiempos, observamos que en el canal rojo se produce una considerable dispersión, el mismo que puede deberse a que el proceso de reconocimiento físico de las mercancías ocasiona que el levante aduanero tome mayor tiempo en comparación con el levante que se produce en los otros canales de control.

En cuanto al tramo 5 que comprende desde la descarga de las mercancías hasta el retiro de las mismas del puerto, lo más sobresaliente que apreciamos a nivel general es que los importadores se toman más de dos días (de 2.5 a 2.8 días) en sacar su carga de las instalaciones del terminal portuario una vez que se ha terminado de realizar la descarga y obtenido el levante,

en este tramo sucede algo que llama nuestra atención con relación a las declaraciones canal verde, puesto que como sabemos estas obtienen el levante de forma automática con el solo hecho de haber cancelados los tributos, no requiriendo otro tipo de verificación ni control por parte de SUNAT, y a pesar de esta consideración, observamos que los importadores se demoran en retirar sus mercancías, llegando a tener incluso tiempos muy superiores que las declaraciones con canal naranja y rojo que deben pasar por procesos adicionales de control por parte de la Administración Aduanera después de la llegada del medio de transporte.

La figura 10 nos muestra el comportamiento de nuestras declaraciones anticipadas en sus 3 canales de control (verde, naranja y rojo) con relación a la mediana del tramo tres y cinco.

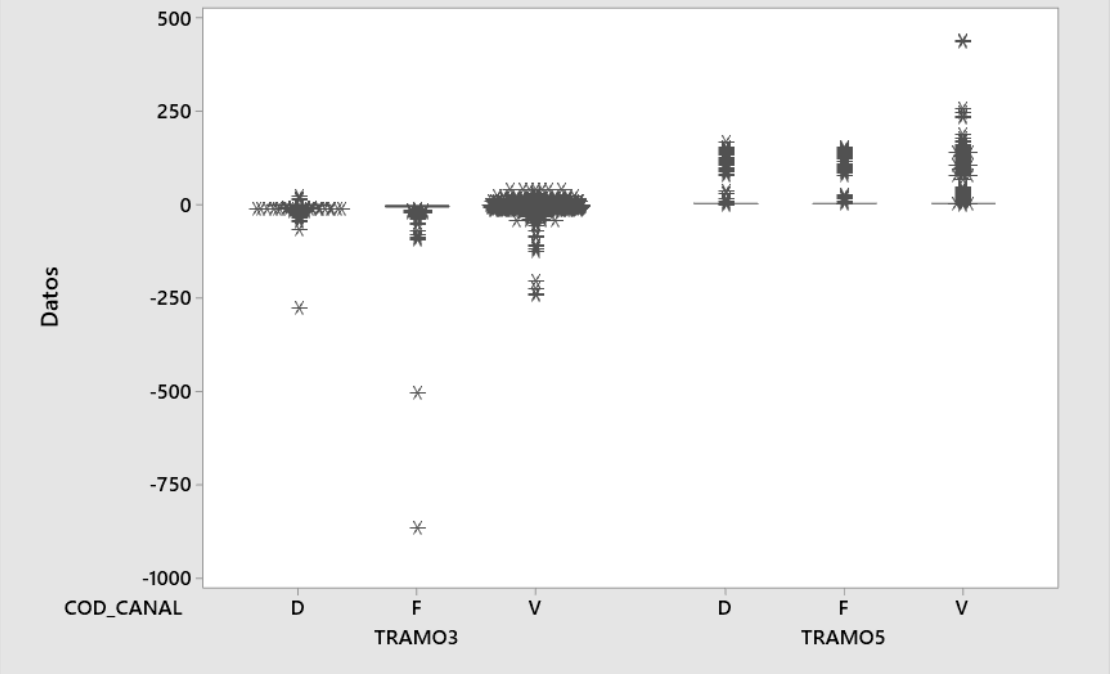

Figura 10: **Dispersión de declaraciones anticipadas en los tramos 3 y 5**. Los asteriscos simbolizan a las declaraciones rojo (F), naranja (D) y verde(V). Elaboración propia con información otorgada por SUNAT.

Si realizamos un análisis de normalidad a la información con la que se trabajó, vemos que esta responde a una distribución normal, es así como podemos ver que tanto el tramo 3 y el tramo 5, según los canales de control (Naranja = D, Rojo = F y Verde = V) muestran un comportamiento típico de una distribución normal (el valor de p es mayor que nuestro nivel de significancia de 0.05). Es de esta manera que podemos concluir que los datos analizados tienen un carácter de generalidad. La figura 11, muestra el comportamiento de la data en los seis casos con la correspondiente prueba de normalidad.

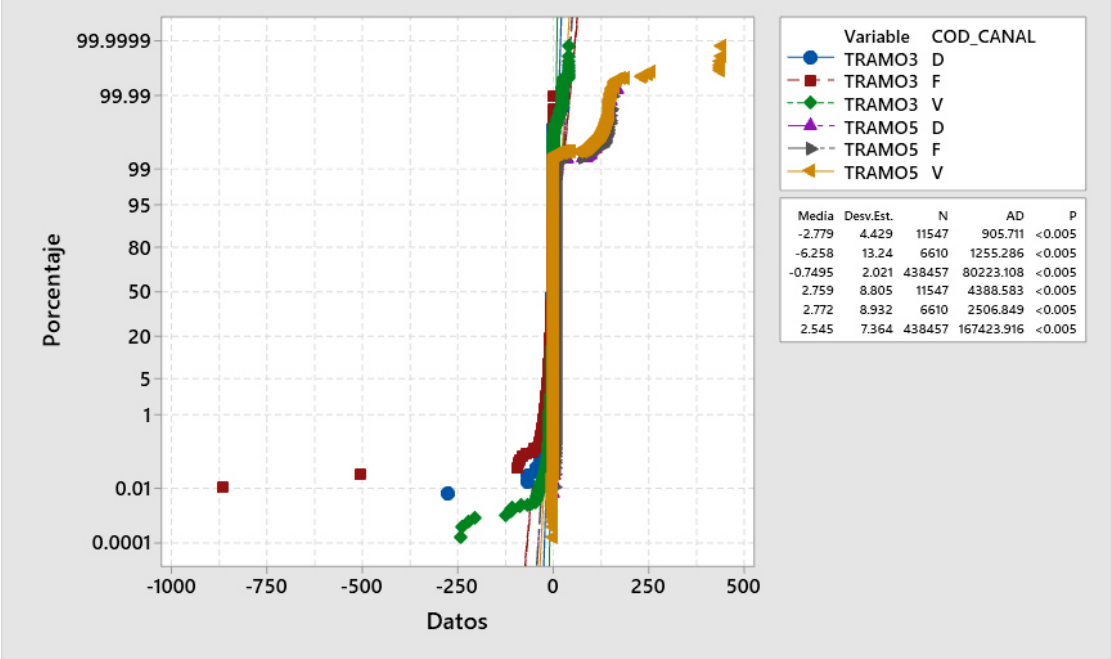

Figura 11: **Normalidad en tramos tres y cinco (95% de IC)**. Elaboración propia con información otorgada por SUNAT.

De esta manera, luego de haber realizado un análisis de correlación, tal como se aprecia en la figura 11, la ecuación de predictibilidad del tiempo de la cadena logística de importación del

despacho anticipado estaría explicada en función de los tramos tres y cinco tal como se puede apreciar a continuación:

TT = 52.945 + (1.398)T3 + (1.178)T5

Donde:
TT: es el tiempo total empleado en la realización de la cadena logística del despacho anticipado
T3: es el tiempo transcurrido del tramo 3 en el despacho anticipado
T5: es el tiempo transcurrido del tramo 5 en el despacho anticipado

La anterior ecuación de predictibilidad nos explica el comportamiento que tiene la cadena logística de importación del despacho anticipado, el mismo que estas en función de las variables T3 (tramo 3) y T5 (tramo 5), es decir que, mientras las variables T3 y T5 tomen valores mayores el tiempo total de la cadena logística de la modalidad anticipada se incrementará y viceversa de tomar valores menores este disminuirá. El valor de 52.945 corresponde a un valor constante de horas que no se ve influenciada por ninguna variable o factor. En ese sentido es necesario que la Administración Aduanera establezca acciones a fin de mantener controlado, disminuirlo o eliminarlo de ser posible los tiempos de los tramos 3 y 5, siendo necesario evitar que estos tiempos se incrementen puesto que, de darse esta situación, el tiempo total de la cadena logística se verá afectado y se incrementará. Mientras no se tomen acciones a fin de controlar estas variables T3 y T5 el comportamiento de esta cadena logística tendrá la misma tendencia en escenarios futuros.

En la figura 12 presentada a continuación podemos apreciar el flujo del valor en la cadena logística del despacho anticipado tanto a nivel de tiempos, cantidad de declaraciones de importación y el

flujo de la información que se produce iniciado por la línea naviera mediante la transmisión del manifiesto de carga.

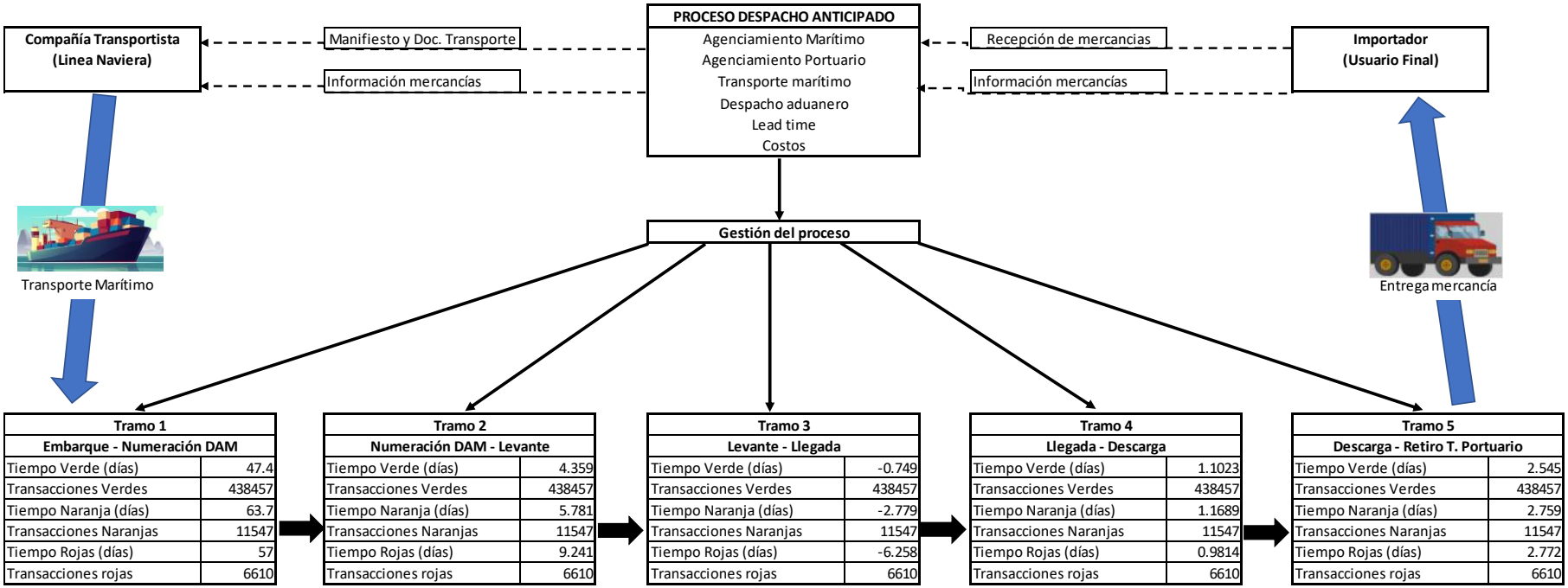

Figura 12: **VSM Despacho Anticipado**. Elaboración propia.

4.4.1.2. Estimación de Costos

Para la estimación de los costos se tomó como referencia los tarifarios del terminal portuario DP World Callao, agencia marítima Mercator, depósito temporal Fargoline y de la agencia de aduanas La Hanseatica.

Es necesario establecer que el despacho anticipado según el punto de llegada establecido puede ser el Terminal Portuario o el Depósito Temporal que designe el importador.

Cuadro 3

Distribución de costos trasladados al usurio final Despacho Anticipado Punto de llegada Terminal Portuario (US$)

Rubro	CTN 20 Pies			CTN 40 Pies		
	Verde	Naranja	Rojo	Verde	Naranja	Rojo
Costos Trasladados por el Transportista						
Flete	1333	1333	1333	1675	1675	1675
Costos Trasladados por el Agente Marítimo						
Doc Fee (por BL)	135.7	135.7	135.7	135.7	135.7	135.7
Box Fee	177	177	177	177	177	177
SCAC	46	46	46	46	46	46
Administrative charges	8.3	8.3	8.3	8.3	8.3	8.3
Import B/L issue (por BL)	35	35	35	35	35	35
Import B/L amendment	30	30	30	30	30	30
Maritime freight endorsement	18	18	18	18	18	18
Recepción de contenedores vacíos en el terminal (gate in)	234	234	234	234	234	234
Costos Trasladados por el Terminal Portuario						
Descarga en puerto (incluye desestiba, tracción y manipuleo)	113.4	113.4	113.4	170.39	170.39	170.39
Procesamiento y transmisión de nota de tarja	11.8	11.8	11.8	11.8	11.8	11.8
Verificación de datos del contenedor	27.85	27.85	27.85	27.85	27.85	27.85
Movilización para reconocimiento físico			77.88			77.88
Uso de cuadrillas para reconocimiento físico			69.62			69.62
Uso de montacargas para reconocimiento físico			69.62			69.62
Colocación de precintos			14.16			14.16
Movimientos extras en patio de contenedores (gate out)	53.1	53.1	53.1	53.1	53.1	53.1
Costos trasladados por la Agencia de Aduanas						
Numeración DAM	200	200	200	200	200	200
Total	**2423.15**	**2423.15**	**2654.43**	**2822.14**	**2822.14**	**3053.42**

Fuente: *elaborado en base al tarifario público de DP World Callao, Mercator, Fargoline y La Hanseatica (operadores de comercio exterior e intervinientes)*

Teniendo en cuenta el cuadro precedente podemos apreciar que el promedio de costos para un contenedor de 20 pies es de

US$ 2500.24, mientras que para un contenedor de 40 pies su costo promedio alcanza los US$ 2899.234 siempre y cuando estos sean retirados directamente del terminal portuario.

Cuadro 4

Distribución de costos cargados al usurio final Despacho Anticipado Punto de llegada Terminal Portuario por operador(US$)

Rubro	CTN 20 Pies						CTN 40 Pies					
	Verde	%	Naranja	%	Rojo	%	Verde	%	Naranja	%	Rojo	%
Costos Trasladados por el Transportista	1333	55.0	1333	55.0	1333	50.2	1675	59.4	1675	59.4	1675	54.9
Costos Trasladados por el Agente Marítimo	684	28.2	684	28.2	684	25.8	684	24.2	684	24.2	684	22.4
Costos Trasladados por el Terminal Portuario	206.15	8.5	206.15	8.5	437.43	16.5	263.14	9.3	263.14	9.3	494.42	16.2
Costos Trasladados por el Deposito Temporal	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
Costos trasladados por la Agencia de Aduanas	200	8.3	200	8.3	200	7.5	200	7.1	200	7.1	200	6.6
Total	2423.15	100.0	2423.15	100.0	2654.43	100.0	2822.14	100.0	2822.14	100.0	3053.42	100.0

***Fuente** : elaborado en base al tarifario público de DP World Callao, Mercator, Fargoline y La Hanseatica (operadores de comercio exterior e intervinientes)*

Como podemos apreciar tanto para los contenedores de 20 pies como los de 40 pies el principal componente de costo, más del 50%, corresponde al que es cobrado por el trasportista internacional, siendo este principalmente el flete de transporte internacional, hay que tener en cuenta que el hecho de que una mercancía sea destinada a cualquier modalidad no altera el mismo. Seguidamente podemos apreciar que más del 20% de los costos en que incurre el importador corresponde a los pagados al agente marítimo, finalmente los costos cobrados por el terminal portuario y el agente de aduanas están alrededor del 8% del total, es necesario indicar que al ser punto de llegada terminal portuario, este no requiere el ingreso de las mercancías a un Deposito Temporal, siendo de libre disponibilidad una vez cumplido las exigencias de la autoridad aduanera en el mismo terminal portuario.

Cuadro 5

Distribución de costos cargados al usurio final Despacho Anticipado Punto de llegada Deposito Temporal (US$)

Rubro	CTN 20 Pies			CTN 40 Pies		
	Verde	**Naranja**	**Rojo**	**Verde**	**Naranja**	**Rojo**
Costos Trasladados por el Transportista						
Flete	1333	1333	1333	1675	1675	1675
Costos Trasladados por el Agente Marítimo						
Doc Fee (por BL)	135.7	135.7	135.7	135.7	135.7	135.7
Box Fee	177	177	177	177	177	177
SCAC	46	46	46	46	46	46
Administrative charges	8.3	8.3	8.3	8.3	8.3	8.3
Import B/L issue (por BL)	35	35	35	35	35	35
Import B/L amendment	30	30	30	30	30	30
Maritime freight endorsement	18	18	18	18	18	18
Recepción de contenedores vacíos en el terminal (gate in)	234	234	234	234	234	234
Costos Trasladados por el Terminal Portuario						
Descarga en puerto (incluye desestiba, tracción y manipuleo)	113.4	113.4	113.4	170.39	170.39	170.39
Procesamiento y transmisión de nota de tarja	11.8	11.8	11.8	11.8	11.8	11.8
Verificación de datos del contenedor	27.85	27.85	27.85	27.85	27.85	27.85
Movimientos extras en patio de contenedores (gate out)	53.1	53.1	53.1	53.1	53.1	53.1
Costos Trasladados por el Deposito Temporal						
Tracción de Contenedor	129.8	129.8	129.8	129.8	129.8	129.8
Almacenaje	0	0	0	0	0	0
Movilización para inspección o reconocimiento físico			59			59
Cuadrilla para inspección o reconocimieno físico			59			59
Montacargas para inspección o reconocimiento físico			59			59
Gastos administrativos	17.7	17.7	17.7	17.7	17.7	17.7
Movimientos extras en patio de contenedores (gate out)	59	59	59	59	59	59
Costos trasladados por la Agencia de Aduanas						
Numeración DAM	200	200	200	200	200	200
Total	**2629.65**	**2629.65**	**2806.65**	**3028.64**	**3028.64**	**3205.64**

***Fuente** : elaborado en base al tarifario público de DP World Callao, Mercator, Fargoline y La Hanseatica (operadores de comercio exterior e intervinientes) se considera 7 días libres retroactivos en el almacenaje (Depósito Temporal)*

En base al cuadro anterior podemos indicar que el promedio de costos para un contenedor de 20 pies es de US$ 2688.65, mientras que para un contenedor de 40 pies su costo promedio alcanza los US$ 3087.64, siempre y cuando estos sean trasladados a un depósito temporal para su posterior retiro de estas instalaciones.

Cuadro 6

Distribución de costos cargados al usurio final Despacho Anticipado Punto de llegada Deposito Temporal (US$)

Rubro	CTN 20 Pies						CTN 40 Pies					
	Verde	%	Naranja	%	Rojo	%	Verde	%	Naranja	%	Rojo	%
Costos Trasladados por el Transportista	1333	50.7	1333	50.7	1333	47.5	1675	55.3	1675	55.3	1675	52.3
Costos Trasladados por el Agente Marítimo	684	26.0	684	26.0	684	24.4	684	22.6	684	22.6	684	21.3
Costos Trasladados por el Terminal Portuario	206.15	7.8	206.15	7.8	206.15	7.3	263.14	8.7	263.14	8.7	263.14	8.2
Costos Trasladados por el Deposito Temporal	206.5	7.9	206.5	7.9	383.5	13.7	206.5	6.8	206.5	6.8	383.5	12.0
Costos trasladados por la Agencia de Aduanas	200	7.6	200	7.6	200	7.1	200	6.6	200	6.6	200	6.2
Total	2629.65	100.0	2629.65	100.0	2806.65	100.0	3028.64	100.0	3028.64	100.0	3205.64	100.0

***Fuente** : elaborado en base al tarifario público de DP World Callao, Mercator, Fargoline y La Hanseatica (operadores de comercio exterior e intervinier*

Al igual que el anterior caso, despacho anticipado con punto de llegada terminal portuario, apreciamos que tanto para los contenedores de 20 pies como los de 40 pies el principal componente de costo, más del 50%, corresponde al que es cobrado por el trasportista internacional (flete de transporte internacional),en segundo lugar más del 20% de los costos en que incurre el importador corresponde a los pagados al agente marítimo, finalmente los costos cobrados por el terminal portuario y el agente de aduanas están alrededor del 7% del total.

De otro lado también se puede apreciar que existe una diferencia de costos dependiendo del punto de llegada, ya sea este el Depósito Temporal o cuando es el Terminal Portuario, el mismo que oscila entre los US$ 152.22 y US$ 206.50 dependiendo del tamaño del contenedor y el canal de control, hay que tener presente que en caso de una DAM con canal de control rojo el reconocimiento físico es realizado en el Complejo de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao (SINI) el mismo que no implica un costo para el importador, siendo asumidos por el Estado Peruano. Asimismo, podemos apreciar que en condiciones óptimas a pesar de que el punto de llegada es el Depósito Temporal el costo es cero, esto debido principalmente a que estos actores de la cadena logística ofrecen días libres, es decir sin costo, por una semana como mínimo, existiendo algunos que incluso por convenios con los importadores llegan a extenderse a 30 días o más.

4.4.2. VSM del Despacho Diferido

4.4.2.1. Estimación de tiempos

En el despacho diferido se entiende que la numeración de la DAM se realiza después que la mercancía cuente con Ingreso de la carga al almacén y dentro de un depósito temporal. Para el análisis se toma en cuenta actividades clave que se desarrolla.
A continuación, evaluaremos los tiempos del proceso del Despacho Diferido desde el momento de embarque de las mercancías en el país de origen hasta el momento en que el importador retira las mercancías del depósito temporal o punto de llegada. Para ello se han establecido las siguientes fases:

- Tramo 1: desde el Embarque hasta la Llegada
- Tramo 2: desde la Llegada hasta el Término de la descarga
- Tramo 3: desde el Término de la descarga hasta el Ingreso al almacén
- Tramo 4: desde el Ingreso al almacén hasta la Numeración de la DAM
- Tramo 5: desde la Numeración de la DAM hasta el Pago de tributos
- Tramo 6: desde el Pago de tributos hasta el Levante autorizado
- Tramo 7: desde el Levante autorizado hasta el Retiro del depósito temporal

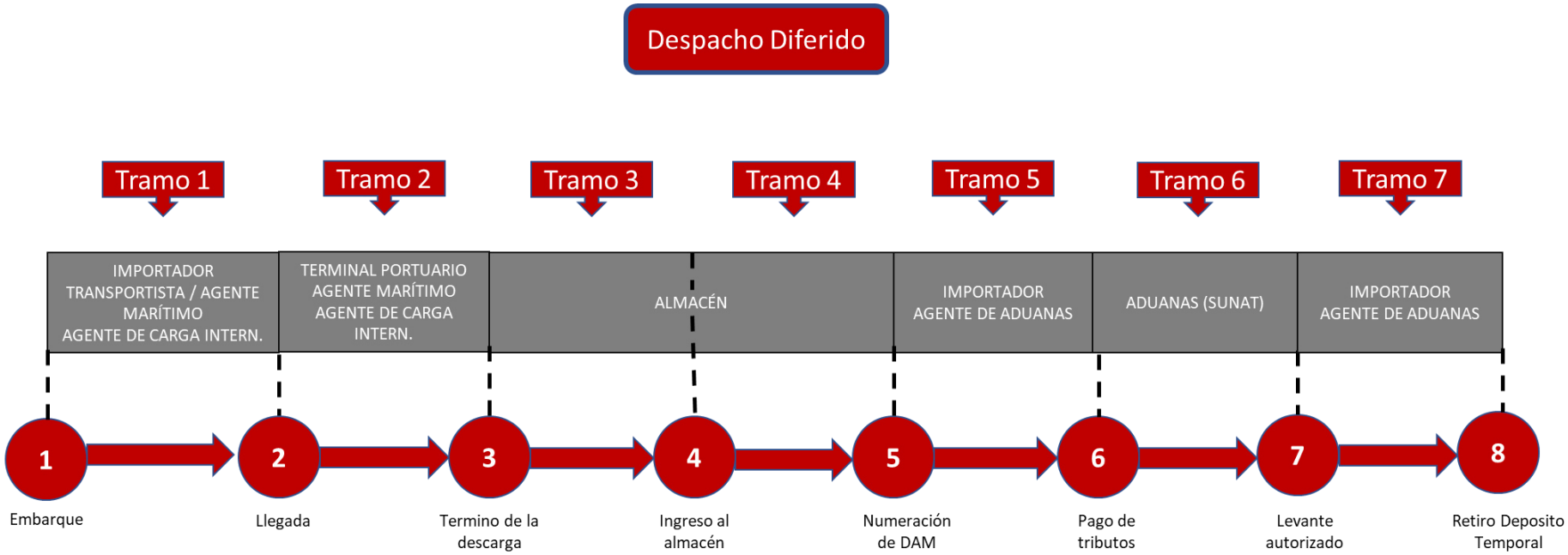

Figura 13: **Fases del Despacho Diferido.** Elaboración propia.

De acuerdo con los tramos indicados en el grafico anterior y los hitos identificados en ella, se generó el estudio de las medias de tiempo que resulta a cada tramo, tal como podemos apreciar en el cuadro 7.

Cuadro 7

Tiempos Despacho Diferido (Promedio en Días)

CANAL	DAM		TRAMO 1		TRAMO 2		TRAMO 3		TRAMO 4		TRAMO 5		TRAMO 6		TRAMO 7		TIEMPO
	Cantidad	%	Tiempo	%	Tiempo	%	Tiempo	%	Tiempo	%	Tiempo	%	Tiempo	%	Tiempo	%	TOTAL
VERDE	1139362	85.1%	30.0	73.3%	1.0	2.4%	0.9	2.3%	3.8	9.3%	0.6	1.4%	0.1	0.2%	4.9	11.9%	40.9
NARANJA	101524	7.6%	30.0	67.2%	1.0	2.2%	1.3	2.8%	6.3	14.1%	1.0	2.3%	3.1	7.0%	2.3	5.2%	44.7
ROJO	97136	7.3%	30.0	61.2%	1.0	2.0%	1.2	2.5%	6.9	14.0%	1.1	2.3%	7.0	14.3%	2.2	4.5%	49.1
TOTAL	1338022	100.0%															

Fuente: *elaboración propia con la información brindada por SUNAT*

Para analizar los tiempos de la cadena logística de importación bajo la modalidad de despacho diferido se analizaron un total de 1 338 022 declaraciones acogidas a esta modalidad, de las cuales un 85.1% de las DAM corresponden a declaraciones con canal de control verde, un 7.6% a declaraciones con canal de control naranja y por último un 7.3% corresponden a declaraciones con canal de control rojo.

En cuanto a las declaraciones con canal de control verde, vemos que estas tienen un tiempo total de liberación de aproximadamente 41 días (40.9 días), de este tiempo total se aprecia que 30 días corresponden al primer tramo, es decir al tiempo transcurrido desde el embarque de las mercancías en el país de origen hasta la llegada del medio de transporte a nuestro país, de forma similar al despacho bajo la modalidad de anticipado, este tiempo corresponde a la travesía que realizan los buques portacontenedores, el mismo que obedece a factores externos poco controlables por la SUNAT, tales como la distancia geográfica que separa a los puertos, la recalada que puedan

realizar en un puerto intermedio, el tiempo de permanencia en estos puertos, las operaciones de descarga y carga en estos puertos intermedios, temas de potencia de máquinas de los buques portacontenedores, entre otros. Sobre estos factores externos como lo dijimos anteriormente la Administración Aduanera no tiene mayor injerencia o posibilidad para poder formular directamente alternativas de mejora a nivel operativo o legislativo. Continuando con el análisis de las declaraciones con canal de control verde apreciamos que un tiempo promedio de casi 4 días (3.8 días) le corresponden al tramo 4, el que mismo que abarca el tiempo transcurrido desde el momento en que las mercancías ingresan al Depósito Temporal hasta que el agente de aduanas realice el proceso de numeración de la DAM de importación para el consumo. En ese mismo sentido, vemos que en el tramo 7 que comprende desde que el funcionario aduanero otorga el levante autorizado de las mercancías hasta el momento en que el importador o su representante, la agencia de aduanas, retira la carga desde el depósito temporal transcurren aproximadamente 5 días (4.9 días), siendo este el segundo tiempo más alto de esta cadena logística de declaraciones con canal de control verde.

En cuanto a las DAM con canal de control naranja y rojo, apreciamos un comportamiento casi similar que, en el caso de las declaraciones con canal de control verde, siendo los tramos 4 y 7 los más llamativos, exceptuando el tramo 1 por las razonas antes expuestas, pues contienen valores de tiempo altos que pueden explicar el comportamiento de esta cadena logística de importación bajo la modalidad de despacho diferido.

De lo indicado anteriormente y la información que se evaluó podemos ver que los tramos a analizar son el tramo 4, que es el tiempo que transcurre desde el momento que la mercancía ingresa al depósito temporal hasta que esta es destinada al

régimen de importación para el consumo mediante la numeración de una DAM, y el otro tramo seria el 7, que abarca el tiempo trascurrido desde que la mercancía tuvo el levante autorizado, hasta que el dueño o consignatario retira la mercancía del depósito temporal.

La figura 14 nos muestra el comportamiento de nuestras declaraciones diferidas en sus 3 canales de control (verde, naranja y rojo) con relación a la mediana en los tramos cuatro y siete.

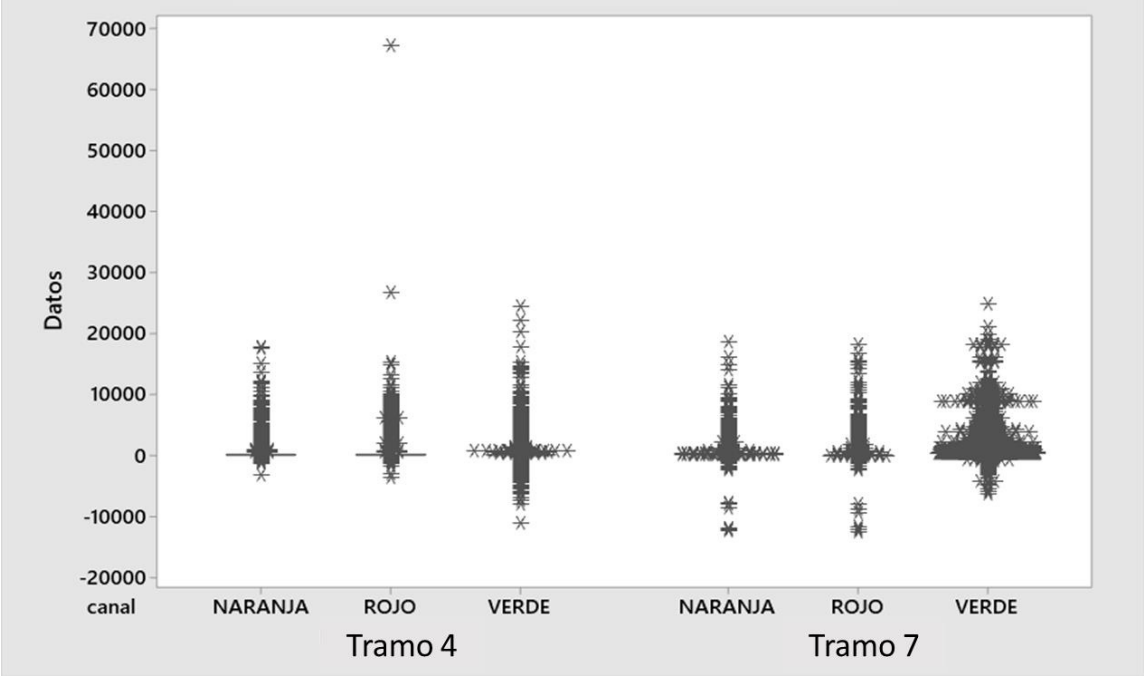

Figura 14: **Dispersión de declaraciones diferidas en los tramos 4 y 7.** Los asteriscos simbolizan a las declaraciones (rojo, naranja y verde). Elaboración propia con información otorgada por SUNAT.

Analizando los tiempos del tramo 4, que comprende desde el ingreso de las mercancías al depósito temporal hasta el momento

de la destinación aduanera mediante la numeración de la DAM, el canal verde presenta un tiempo alto a comparación del canal naranja y rojo que presentan tiempos menores, lo que nos indicaría que existirían algunos otros factores que retardarían la numeración de las DAM una vez estas hayan ingresado al depósito temporal, siendo posiblemente aspectos administrativos tanto internos del depósito temporal como aspectos relacionados directamente al importador, siendo por lo tanto de especial cuidado las declaraciones canal verde. De similar manera en el tramo 7 que comprende el tiempo trascurrido desde el levante autorizado de las mercancías hasta el retiro de las instalaciones del depósito temporal se aprecia que las mercancías numeradas y seleccionadas a canal verde, son las que presentan un mayor tiempo de retiro a comparación de las declaraciones canal naranja y rojo, esta situación resulta extraña puesto que las declaraciones verdes tienen el levente automático, como lo dijimos anteriormente, bastando solo el pago de tributos y demás recargos, por lo que estas mercancías amparadas en declaraciones canal verde deberían ser las que tengan un menor tiempo de retiro, sin embargo esta situación no viene sucediendo, esto posiblemente se deba a la gran cantidad de declaraciones canal verde que se tiene por lo que los depósitos temporales no estarían dándose abasto a fin de prestar un servicio ágil facilitando los trámites administrativos internos para el retiro de los contenedores que tengan mercancías amparadas en DAM canal verde.

Si realizamos un análisis de normalidad a la información con la que se trabajó, apreciamos que estos corresponden a una distribución normal, así vemos que tanto el tramo 4 y el tramo 7, según los canales de control (rojo, naranja y verde) muestran un comportamiento típico de este tipo de distribuciones (el valor de p es mayor que nuestro nivel de significancia de 0.05). Es de esta manera que podemos concluir que los datos analizados, al igual

que en el caso del despacho anticipado, tienen un carácter de generalidad. En la figura 15 podemos apreciar la prueba de normalidad y el comportamiento de los datos en los seis casos analizados.

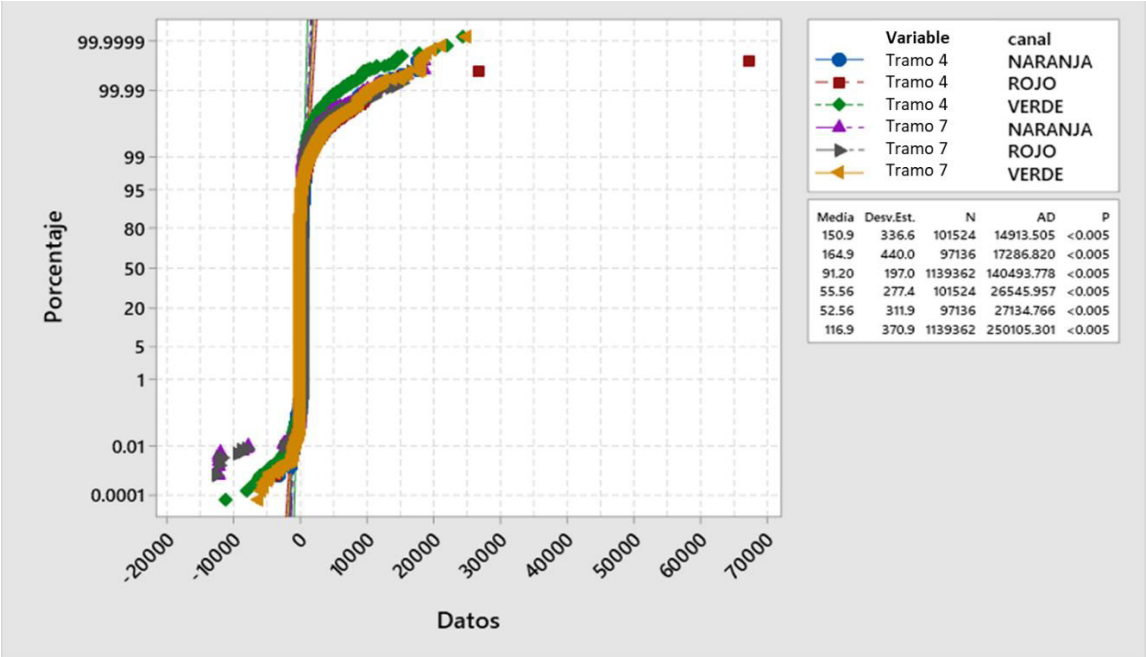

Figura 15: **Normalidad tramos cuatro y siete (95% de IC)**. Elaboración propia con información otorgada por SUNAT.

De similar manera al despacho anticipado, luego de haber realizado el respectivo análisis de correlación, según se aprecia en la figura 15, tenemos que la ecuación de predictibilidad formulada para predecir el comportamiento del tiempo de la cadena logística de importación en el despacho diferido estaría explicada en función de los tramos cuatro y siete, tal como se puede apreciar a continuación:

TT = 793.095 + 1.037(T4) + 0.977(T7)

Donde:
TT: es el tiempo total empleado en la realización de la cadena logística del despacho diferido
T4: es el tiempo transcurrido del tramo 4 en el despacho diferido
T7: es el tiempo transcurrido del tramo 7 en el despacho diferido

La anterior ecuación de predictibilidad explica el comportamiento que presenta la cadena logística de importación del despacho diferido el mismo que está en función de las variables T4 (tramo 4) y T7 (tramo 7) es decir que, mientras las variables T4 y T7 tomen valores mayores el tiempo total de la cadena logística del despacho diferido se verá incrementado y viceversa de tomar valores menores este disminuirá. El valor de 793.095 corresponde a un valor constante de horas que no se ve influenciada por ninguna variable o factor. En ese sentido es necesario que la Administración Aduanera establezca acciones a fin de mantener controlado, disminuirlo o eliminarlo de ser posible los tiempos de los tramos 4 y 7, siendo necesario evitar que estos tiempos se incrementen puesto que, de darse esta situación, el tiempo total de la cadena logística se verá afectado y se incrementará. Como lo dijimos, con anterioridad, al igual que en el caso del despacho anticipado, mientras no se tomen acciones a fin de controlar estas variables T4 y T7 el comportamiento de esta cadena logística tendrá la misma tendencia en escenarios futuros.

En la figura 16 se puede apreciar el flujo de valor del despacho diferido tanto a nivel de tiempos, cantidades de declaraciones aduaneras de importación y el flujo de información que fluye desde que el transportista inicia sus operaciones con la administración aduanera con la transmisión electrónica de los datos del manifiesto de carga.

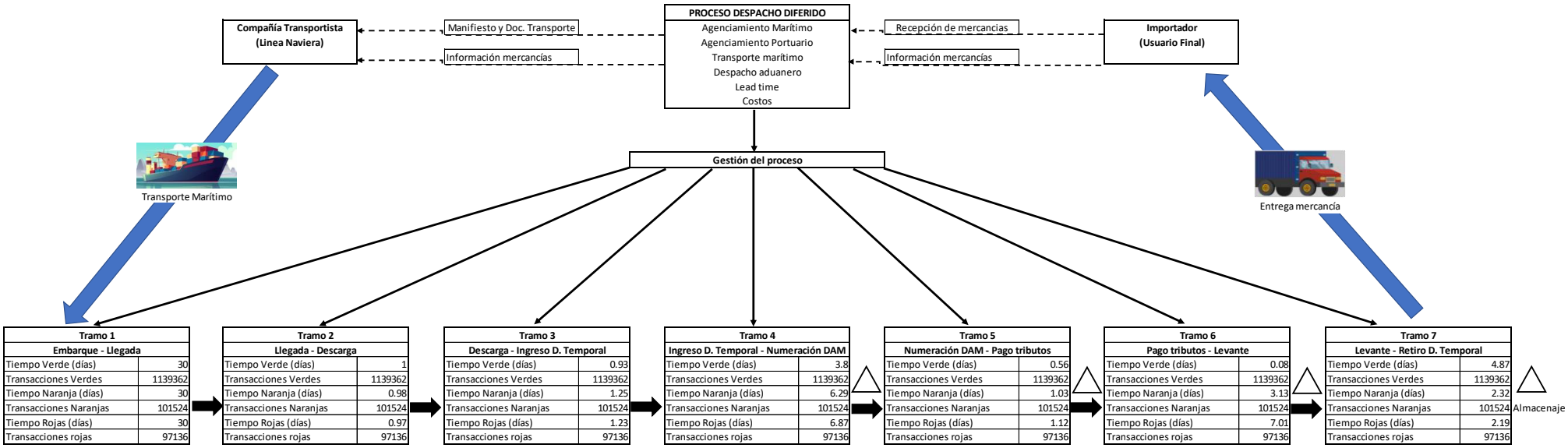

Figura 16: **VSM Despacho Diferido**. Elaboración propia.

4.4.2.2. Estimación de costos

Para la estimación de los costos se tomó como referencia los tarifarios del terminal portuario DP World Callao, agencia marítima Mercator, depósito temporal Fargoline y de la agencia de aduanas La Hanseatica.

A continuación, se presenta la estimación de costos actuales que son trasladados por la cadena logística del despacho diferido, los mismos que en la práctica son asumidos por el importador o usuario final al momento de realizar la importación de las mercancías.

Cuadro 8
Distribución de costos cargados al usurio final Despacho Diferido (US$)

Rubro	CTN 20 Pies			CTN 40 Pies		
	Verde	Naranja	Rojo	Verde	Naranja	Rojo
Costos Trasladados por el Transportista						
Flete	1333	1333	1333	1675	1675	1675
Costos Trasladados por el Agente Marítimo						
Doc Fee (por BL)	135.7	135.7	135.7	135.7	135.7	135.7
Box Fee	177	177	177	177	177	177
SCAC	46	46	46	46	46	46
Administrative charges	8.3	8.3	8.3	8.3	8.3	8.3
Import B/L issue (por BL)	35	35	35	35	35	35
Import B/L amendment	30	30	30	30	30	30
Maritime freight endorsement	18	18	18	18	18	18
Recepción de contenedores vacíos en el terminal (gate in)	234	234	234	234	234	234
Costos Trasladados por el Terminal Portuario						
Descarga en puerto (incluye desestiba, tracción y manipuleo)	134	134	134	171	171	170.39
Procesamiento y transmisión de nota de tarja	11.8	11.8	11.8	11.8	11.8	11.8
Verificación de datos del contenedor	27.85	27.85	27.85	27.85	27.85	27.85
Movimientos extras en patio de contenedores (gate out)	53.1	53.1	53.1	53.1	53.1	53.1
Costos Trasladados por el Deposito Temporal						
Tracción de Contenedor	129.8	129.8	129.8	129.8	129.8	129.8
Almacenaje*	0	0	0	0	0	0
Movimientos extras en patio de contenedores (gate out)	59	59	59	59	59	59
Movilización para inspección o reconocimiento físico			59			59
Cuadrilla para inspección o reconocimieno físico			59			59
Montacargas para inspección o reconocimiento físico			59			59
Gastos administrativos	17.7	17.7	17.7	17.7	17.7	17.7
Costos trasladados por la Agencia de Aduanas						
Numeración DAM	200	200	200	200	200	200
Total	**2650.25**	**2650.25**	**2827.25**	**3029.25**	**3029.25**	**3205.64**

Fuente: *elaborado en base al tarifario público de DP World Callao, Mercator, Fargoline y La Hanseatica (operadores de comercio exterior e intervinientes) se considera 7 días libres retroactivos en el almacenaje (Depósito Temporal)*

En base al cuadro anterior podemos indicar que el promedio de costos para un contenedor de 20 pies es de US$ 2709.25, mientras que para un contenedor de 40 pies su costo promedio alcanza los US$ 3088.05, teniendo en cuenta que son trasladadas a un depósito temporal por ser necesario en el despacho diferido.

Cuadro 9
Distribución de los costos cargados al usurio final (US$)

Rubro	CTN 20 Pies						CTN 40 Pies					
	Verde	%	Naranja	%	Rojo	%	Verde	%	Naranja	%	Rojo	%
Costos Trasladados por el Transportista	1333	50.3	1333	50.3	1333	47.1	1675	55.3	1675	55.3	1675	52.3
Costos Trasladados por el Agente Marítimo	684	25.8	684	25.8	684	24.2	684	22.6	684	22.6	684	21.3
Costos Trasladados por el Terminal Portuario	226.75	8.6	226.75	8.6	226.75	8.0	263.75	8.7	263.75	8.7	263.14	8.2
Costos Trasladados por el Deposito Temporal	206.5	7.8	206.5	7.8	383.5	13.6	206.5	6.8	206.5	6.8	383.5	12.0
Costos trasladados por la Agencia de Aduanas	200	7.5	200	7.5	200	7.1	200	6.6	200	6.6	200	6.2
Total	2650.25	100.0	2650.25	100.0	2827.25	100.0	3029.25	100.0	3029.25	100.0	3205.64	100.0

***Fuente**: elaborado en base al tarifario público de DP World Callao, Mercator, Fargoline y La Hanseatica (operadores de comercio exterior e intervinientes)*

Como podemos apreciar al igual que en los despachos anticipados vemos que el principal componente de los costos en que incurre el importador se encuentra en el flete de transporte internacional (50%), seguido de los costos del agenciamiento marítimo (20%), esto nos lleva a pensar que tanto el despacho anticipado como diferido no tienen un trato diferenciado por parte de estos actores de la cadena logística.

CONCLUSIONES

- Teniendo en cuenta el tiempo empleado en la cadena logística de importación de mercancías, se puede apreciar que el despacho diferido presenta mejores tiempos de liberación de mercancías, es decir que el tiempo total empleado por el que una mercancía pasa por la cadena logística de importación del despacho diferido varían entre 40 y 49 días en promedio, a diferencia del tiempo que emplea una mercancía en pasar por la cadena logística del despacho anticipado demorando este entre 54 y 70 días. Se puede apreciar que existe entre 14 y 21 días de diferencia entre modalidades. Sin embargo si en ambas modalidades excluimos el tramo 1 en el cual responde a la travesía que realiza el medio de transporte hasta que se realice alguna acción tal como numeración de la DAM (despacho anticipado) y llegada (despacho diferido) las mismas que corresponden a factores de distancia geográfica (no controlables) se aprecia que el menor tiempo de liberación de una mercancía de importación lo tiene el despacho anticipado con un tiempo promedio de entre 8 y 13 días, mientras que el despacho diferido tiene un tiempo promedio mínimo entre 11 y 19 días, esto se debería a que en la modalidad anticipada se tiene la posibilidad de numerar la DAM antes del arribo del medio de transporte.

Cuadro 10

Tiempos Despacho Anticipado exceptuando el primer tramo (Promedio en Días)

CANAL	DAM		TRAMO 2	TRAMO 3	TRAMO 4	TRAMO 5	TIEMPO
	Cantidad	%	Tiempo	Tiempo	Tiempo	Tiempo	TOTAL
Verde	438457	96.0%	4.4	-0.7	1.1	2.5	8.0
Naranja	11547	2.5%	5.8	-2.8	1.2	2.8	9.7
Rojo	6610	1.4%	9.2	-6.3	1.0	2.8	13.0
TOTAL	456614	100%					

Fuente: *elaboración propia con información brindada por SUNAT*

Según el cuadro 10 se aprecia que el tiempo promedio disminuye en el canal verde de 54.7 a 8.0 días, en canal naranja de 70.6 a 9.7 días y finalmente el canal rojo disminuye de 63.7 a 13.0 días.

Cuadro 11

Tiempos Despacho Diferido exceptuando el primer tramo (Promedio en Días)

CANAL	DAM		TRAMO 2	TRAMO 3	TRAMO 4	TRAMO 5	TRAMO 6	TRAMO 7	TIEMPO
	Cantidad	%	Tiempo	Tiempo	Tiempo	Tiempo	Tiempo	Tiempo	TOTAL
VERDE	1139362	85.1%	1.0	0.9	3.8	0.6	0.1	4.9	11.2
NARANJA	101524	7.6%	1.0	1.3	6.3	1.0	3.1	2.3	15.0
ROJO	97136	7.3%	1.0	1.2	6.9	1.1	7.0	2.2	19.4
TOTAL	1338022	100.0%							

Fuente: *elaboración propia con información brindada por SUNAT*

Según el cuadro 11 precedente, se puede apreciar que el tiempo promedio disminuye en el canal verde de 40.9 a 11.2 días, en canal naranja de 44.7 a 15 días y finalmente el canal rojo disminuye de 49.1 a 19.4 días.

Bajo este contexto el despacho anticipado se muestra favorable para el importador puesto que se tiene un ahorro de entre 3 a 6 días en promedio.

- Existen otros aspectos como el uso de los sistemas informáticos de la SUNAT, donde tanto el despacho anticipado como el diferido utilizan el

mismo medio electrónico para la transmisión de la DAM no existiendo diferencia alguna, asimismo, en cuanto al requerimiento de documentos tanto de parte de la SUNAT como de los otros actores del comercio exterior que intervienen en la cadena logística no existe diferencia sustancial, puesto que las exigencias son muy similares existiendo aún muchos procesos que no agregan valor (exigencia de vistos buenos, volantes de despacho, rectificaciones físicas, endoses manuales, etc.). Asimismo, el servicio que ofrecen la mayor parte de actores de la cadena logística tales como transportistas, terminales portuarios, agencias marítimas y otros no tienen un trato o proceso diferenciado de atención con las mercancías que son o serán destinadas a la modalidad de despacho anticipado, recibiendo el mismo trato de que una mercancía acogida a la modalidad de despacho diferido. Por lo tanto, estos aspectos no marcan una diferencia al momento que el importador opte por utilizar el despacho anticipado.

- Considerando las pruebas de normalidad efectuada a la información tanto del despacho anticipado como diferido se obtuvieron las ecuaciones de predictibilidad para ambos casos. Considerando que los datos son normales por lo cual se considera que estos tienen un carácter de generalidad, estas ecuaciones obtenidas nos permitirían pronosticar el comportamiento de los tiempos del proceso importación de mercancías en ambas modalidades. Si las condiciones de la cadena logística se siguen manteniendo iguales o constantes, los tiempos del proceso de importación de mercancías seguirán la misma tendencia en años futuros, por lo que si se tiene el propósito de mejorar los tiempos de la cadena logística de importación, ya sea en la modalidad anticipada o diferida, la SUNAT esta llamada a realizar acciones para mejorar los tramos analizados de la cadena logística y potenciar de esta manera el despacho anticipado.

- En relación con el tema de costos se puede apreciar que el despacho anticipado a comparación del diferido puede representar para el importador un ahorro como máximo de U$S 206.5 siempre y cuando se opte por un despacho anticipado con punto de llegada el Terminal Portuario ya que si se

trata de un despacho anticipado con punto de llegada Depósito Temporal no existiría mayor ahorro.

Cuadro 12

Costos por canal Despacho Anticipado y Diferido (US$)

	Anticipado				Diferido	
Canal de	Terminal Portuario		Deposito Temporal		Deposito Temporal	
Control	Contenedor 20"	Contenedor 40"	Contenedor 20"	Contenedor 40"	Contenedor 20"	Contenedor 40"
Verde	2423.15	2822.14	2629.65	3028.64	2650.25	3028.64
Naranja	2423.15	2822.14	2629.65	3028.64	2650.25	3028.64
Rojo	2654.43	3053.42	2806.65	3205.64	2827.25	3205.64

***Fuente** : elaboración propia con la información brindada por operadores logísticos*

Cuadro 13

Diferencia de costos por canal Despacho Anticipado y Diferido (US$)

Canal de	Anticipado TP Vs Diferido		Anticipado DT Vs Diferido	
Control	Contenedor 20"	Contenedor 40"	Contenedor 20"	Contenedor 40"
Verde	206.5	206.5	20.6	0
Naranja	206.5	206.5	20.6	0
Rojo	152.22	152.22	20.6	0

***Fuente** : elaboración propia con la información brindada por operadores logísticos*

Como vemos en el caso del Despacho Anticipado con punto de llegada Deposito Temporal (Anticipado DT), los costos incurridos si estos se habrían acogido al despacho diferido habrían sido prácticamente los mismos, esto se puede deber básicamente a que actualmente los Depósitos Temporales han mejorado sus ofertas en cuanto al cobro por almacenamiento es decir otorgan mayor tiempo libre dentro de sus instalaciones que en algunas ocasiones puede llegar incluso a otorgar hasta 30 días libres por contratos celebrados entre los importadores y los operadores logísticos que tienen ligados varios actores de la cadena logística tales como transportistas, agentes marítimos, agentes de aduana, agentes de carga, y depósitos temporales por lo que muchas veces el despacho anticipado no les sería atractivo pues tiene un amplio margen de tiempo para poder disponer de sus mercancías sin incrementar sus costos, esto se puede deber a una estrategia

comercial a fin de poder captar y retener importadores pues en esencia el despacho anticipado tiene por finalidad eliminar este actor (Depósito Temporal) de la cadena logística de importación.

RECOMENDACIONES

- Resultaría conveniente que la Administración Aduanera establezca un análisis del tipo de mercancías e importadores que someten sus mercancías al despacho anticipado con la finalidad de que se pueda establecer estrategias en forma conjunta con otros sectores e instituciones públicas y privadas a fin de hacer más atractivo el despacho anticipado puesto como se ha podido apreciar en el presente estudio, a nivel de tiempo y costos los beneficios no serían muchos haciendo que esta modalidad no sea tan demandada y no esté logrando el objetivo deseado por la Administración Aduanera. Creemos que al hacer del despacho anticipado una modalidad obligatoria como se viene mencionando mediante la modificación de la Ley General de Aduanas y su reglamento no se logrará una mejora relevante en cuanto al tiempo de liberación de mercancías ya que este no depende solo de una norma, sino que se debe analizar toda la cadena logística para que de esta forma se mejore nuestros niveles de atención a nivel país dentro de un contexto mundial.

- Es necesario que la SUNAT establezca mecanismos diferenciadores tanto a nivel de documentación, tratamiento, uso de sistemas informáticos, convenios con otras instituciones públicas y privadas, a fin de que se sienta una diferencia más real y amplia en toda la cadena logística entre el despacho anticipado y diferido. En ese sentido resultaría necesario que la Administración Aduanera empiece a medir los tiempos de liberación de mercancías a un mayor detalle puesto que actualmente, en el caso del despacho anticipado solo se mide el tiempo desde que llega la mercancía hasta que obtiene el levante y en caso del despacho diferido solo considera 5 tramos que van desde la llegada de la mercancía hasta el levante de esta, el mismo que no le permite tener una visión más amplia de la cadena de

distribución de mercancías de importación. Una medición de tiempos a un nivel más detallado, incluyendo no solo fechas sino horas y mayores hitos para medición, ayudaría a poder obtener tiempos más precisos, y detectar posibles demoras que pueden ser mejoradas o analizadas en forma conjunta con otros actores de la cadena logística, para de esta forma eliminar tiempos innecesario o que no agregan valor, asimismo esta medición ayudaría a poder eliminar sobrecostos ocultos o encubiertos que el importador estaría incurriendo innecesariamente.

- Teniendo en cuenta las ecuaciones de predictibilidad para ambas modalidades de despacho, así como, el promedio de los tiempos de la cadena logística de importación durante el periodo 2015 a 2018 (Anticipado 55.2 días y 41.8 días) es recomendable que la SUNAT revise la cadena logística de importación y establezca convenios de cooperación mutua con otras instituciones públicas (APN, MINSA, Marina de Guerra, etc.) y privadas (Terminales Portuarios, Gremios, Importadores, etc.) a fin de que se realice un trabajo coordinado de la mejora de toda la cadena logística, puesto que de no realizar proyectos de mejora a nivel externo y no solo internos dentro de la SUNAT los tiempos y costos de atención seguirán siendo los mismos y se seguirá teniendo los mismos inconvenientes durante la operatividad del proceso de importación.

- La variable costos no jugaría como un factor decisivo para que un importador decida usar o no el despacho anticipado puesto que no le genera mayor ahorro como lo hemos podido comprobar pues existen otros factores dentro de la cadena logística que no hacen diferencia entre el uso de una modalidad (anticipado o diferido), ante este panorama y en relación a la recomendación anterior en un estudio macro de la cadena logística se debe no solo buscar reducir los tiempos de atención, sino que también se debe buscar eliminar procesos que no agregan valor y causan un incremento en los costos de importación.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional - USAID (2012). *Guía de orientación para el usuario del despacho anticipado*. Perú: Tarea Asociación Gráfica Educativa.

Cosio, F. (2017). *Curso de Derecho Aduanero.* Perú: Jurista Editores.

El Peruano. (2008). *Decreto Legislativo N° 1053 - Ley General de Aduanas*. Recuperado de: https://diariooficial.elperuano.pe/Normas

El Peruano. (2015). *Decreto Legislativo N° 1235 – Decreto Legislativo que modifica la Ley General de Aduanas*. Recuperado de: https://diariooficial.elperuano.pe/Normas

El Peruano. (2018). *Decreto Legislativo N° 1433 - Decreto Legislativo que modifica la Ley General de Aduanas*. Recuperado de: https://diariooficial.elperuano.pe/Normas

El Peruano. (2009). *Decreto Supremo Nº 010-2009-EF – Reglamento de la Ley General de Aduanas*. Recuperado de: https://diariooficial.elperuano.pe/Normas

Perú, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, SUNAT. (2014). *Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas Nº 491-2010/SUNAT/A – Procedimiento General de Importación para el Consumo DESPA-PG.01-A*. Recuperado de: http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/importacion/importac/procGeneral/despa-pg.01.htm

Perú, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, SUNAT. (2018). *Memoria Anual*. Recuperado de: *http://www.sunat.gob.pe/cuentassunat/planestrategico/memoria/memoria2018.pdf.*

PQS Peru. (2018). *SUNAT: despacho anticipado hará que importadores liberen mercancías en menos tiempo*. Recuperado de: https://www.pqs.pe/economia/sunat-despacho-anticipado-hara-que-importadores-liberen-mercancias-en-menos-tiempo.

Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM (2018). *SUNAT: Con el despacho anticipado, podemos multiplicar las operaciones de comercio*. Recuperado de: https://www.apam-peru.com/web/sunat-con-el-despacho-anticipado-podemos-multiplicar-las-operaciones-de-comercio/.

Guadalupe J. (23 de setiembre de 2019). *SUNAT:* Despacho anticipado y cultura de la imposición. Gestión. Recuperado de: https://gestion.pe/blog/zonaintercambio/2019/09/despacho-anticipado-y-cultura-de-la-imposicion.html/?ref=gesr.

Romero, M. (2016) Pruebas de bondad de ajuste a una distribución normal. Revista Enfermería del Trabajo,6(3), pp.105-114. Recuperado de: file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/Dialnet-PruebasDeBondadDeAjusteAUnaDistribucionNormal-5633043.pdf

Estrada, A. (2018). *Análisis de la conveniencia de la obligatoriedad del despacho anticipado de importación en el marco de D.L. 1235 que modifica articulo 131 Ley General de Aduanas* (tesis de pregrado). Universidad de Lima, Lima, Perú.

Agencia Peruana de Noticias - ANDINA (2018). *SUNAT lanza primera herramienta virtual para reducir tiempo de importaciones*. Recuperado de: https://andina. pe/agencia/noticia-sunat-lanza-primera-herramienta-virtual-para-reducir-tiempo-importaciones-718670.aspx.

Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM (2018). SUNAT: Con el despacho anticipado, podemos multiplicar las operaciones de comercio. Recuperado de: https://www.apam-peru.com/web/sunat-con-el-despacho-anticipado-podemos-multiplicar-las-operaciones-de-comercio/

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

Comunidad Andina, CAN. (2007). *Decisión 671 - Armonización de Regímenes Aduaneros*. Recuperado de: http://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC671.pdf

Oyarse, J. (2011). *Modalidades de despacho aduanero de mercancias.* Recuperado de: https://www.magoyarse.com/2011/05/modalidades-de-despacho-aduanero-de.html

ANEXOS

Matriz de Consistencia			
PROBLEMA	**OBJETIVOS**	**HIPOTESIS**	**VARIABLES**
PROBLEMA GENERAL	**OBJETIVO GENERAL**	**HIPOTESIS GENERAL**	**VARIABLES DE ESTUDIO**
¿Qué aspectos diferencian al despacho anticipado del diferido y determinan que el importador destine sus mercancías bajo esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao?	Establecer los aspectos que diferencian al despacho anticipado del diferido y que determinan que el importador destine sus mercancías bajo esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.	Existen aspectos que diferencian al despacho anticipado del diferido y que determinan que el importador destine sus mercancías mediante esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.	- Variable 1: Características del despacho anticipado - Variable 2: Características del despacho diferido - Variable 3: Características de otras actividades ajenas al proceso de importación (modalidad de despacho) - Variable 4: Decisión del importador para acogerse a la modalidad de despacho anticipado
PROBLEMAS ESPECIFICOS	**OBJETIVOS ESPECIFICOS**	**HIPOTESIS ESPECIFICAS**	**INDICADORES**
¿Qué aspectos del despacho anticipado determinan el rechazo del importador a optar por esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao?	Establecer los aspectos del despacho anticipado que determinan el rechazo del importador a optar por esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.	Existen aspectos del despacho anticipado que determinan el rechazo del importador a optar por esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.	✓ Actores en la cadena logística de importación ✓ El tiempo total de la cadena logística en el despacho anticipado ✓ El tiempo total de la cadena logística en el despacho diferido ✓ El flujo de valor del despacho anticipado ✓ El flujo de valor del despacho diferido ✓ Cantidad de DAM numeradas como despacho anticipado comparado con las DAM numeradas como despacho diferido.
¿Qué aspectos del despacho anticipado determinan la aceptación del importador a optar por esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao?	Establecer los aspectos del despacho anticipado que determinan la aceptación del importador a optar por esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.	Existen aspectos del despacho anticipado que determinan la aceptación del importador a optar por esta modalidad en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.	
¿Qué otros aspectos no considerados en el proceso de despacho aduanero determinan el rechazo o aceptación del importador a optar por el despacho anticipado o diferido en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao?	Establecer otros aspectos no considerados en el proceso de despacho aduanero que determinen el rechazo o aceptación del importador a optar por el despacho anticipado o diferido en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.	Existen otros aspectos no considerados en el proceso de despacho aduanero que determinen el rechazo o aceptación del importador a optar por el despacho anticipado o diferido en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.	