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

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

La facilitación del comercio internacional como factor de optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao

TESIS

Para optar el Grado Académico de Magíster en Gestión de Negocios Internacionales con mención en Comercio Internacional

AUTOR

Carlos Jhair MENDIZABAL BADOS

ASESOR

Mg. Patricia Araceli CASTILLO COELLO

Lima, Perú

2024



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

Mendizabal, C. (2024). *La facilitación del comercio internacional como factor de optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Ciencias Administrativas, Unidad de Posgrado]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.

Metadatos complementarios

Datos de autor	
Nombres y apellidos	Carlos Jhair Mendizabal Bados.
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	44885414
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0005-6969-851X
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	Patricia Araceli Castillo Coello
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	44318742
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0003-3072-9524
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	Helen Yarushka Pebe Niebuhr
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	07975587
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	Marco Antonio Henry Herrera Collins
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	44745255
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	Bárbara Isabel Ponce Ponce
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	07508488
Datos de investigación	
Línea de investigación	D.1.3.1. Comercio Exterior

Grupo de investigación	No aplica
Agencia de financiamiento	No aplica
Ubicación geográfica de la investigación	Universidad Nacional Mayor de San Marcos País: Perú Departamento: Lima Provincia: Lima Distrito: Lima Latitud: - 12.0576283 Longitud: - 77.1195602
Año o rango de años en que se realizó la investigación	2022-2024
URL de disciplinas OCDE	Negocios, Administración https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.02.04

ACTA DE SUSTENTACIÓN Nº 0045-UPG-FCA-2024

PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAGÍSTER EN GESTIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES CON MENCIÓN EN COMERCIO INTERNACIONAL

En la Ciudad Universitaria, a los once días del mes de julio del año dos mil veinticuatro, siendo las catorce horas, en el aula 201 del Pabellón Ruth Martha Shady Solís de la Escuela Profesional de Administración de Turismo de la Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos; ante el Jurado Examinador, ***Presidido*** *por la* ***Dra. Helen Yarushka Pebe Niebuhr,*** *e integrado por los miembros:* ***Mg. Patricia Araceli Castillo Coello (Asesor), Mg. Marco Antonio Henry Herrera Collins (Jurado), Dra. Bárbara Isabel Ponce Ponce (Jurado);*** *el postulante al Grado Académico de Magíster en Gestión de Negocios Internacionales con mención en Comercio Internacional, don* ***Carlos Jhair Mendizabal Bados,*** *procedió a hacer la exposición y defensa pública de su Tesis titulada:* ***"La facilitación del comercio internacional como factor de optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao",*** *con el propósito de optar el Grado Académico de Magíster en Gestión de Negocios Internacionales con mención en Comercio Internacional.*

Concluida la exposición y absueltas las preguntas, de acuerdo con lo establecido en el ***Artículo 61°*** *del Reglamento para el Otorgamiento del Grado Académico de Magíster en Gestión de Negocios Internacionales con mención en Comercio Internacional, los miembros del Jurado Examinador procedieron a asignar la calificación siguiente:*

15 Quince – Bueno

Acto seguido, la Presidenta del Jurado recomienda a la Facultad de Ciencias Administrativas otorgar *el Grado Académico de Magíster en Gestión de Negocios Internacionales con mención en Comercio Internacional, a don* ***Carlos Jhair Mendizabal Bados.*** *Se extiende la presente Acta original y siendo las* 15:16 ***horas*** *se da por concluido el Acto Académico de sustentación, firmando sus miembros en señal de conformidad.*

Dra. Helen Yarushka Pebe Niebuhr
PRESIDENTA

Mg. Patricia Araceli Castillo Coello
ASESOR

Mg. Marco Antonio Henry Herrera Collins
JURADO

Dra. Bárbara Isabel Ponce Ponce
JURADO

Scanned with ACE Scanner

CERTIFICADO DE SIMILITUD

Yo, **Patricia Araceli Castillo Coello,** en mi condición de Asesor de la Unidad de Posgrado de la Facultad de Ciencias Administrativas acreditado con el Dictamen **N° 000910-2022-UPG-VDIP-FCA/UNMSM** de la tesis cuyo título es **"La facilitación del comercio internacional como factor de optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao"**, presentado por el bachiller **Carlos Jhair Mendizabal Bados**, para optar el Grado Académico de Magíster en Gestión de Negocios Internacionales con mención en Comercio Internacional.

CERTIFICO que se ha cumplido con lo establecido en la Directiva de Originalidad y de Similitud de Trabajos Académicos, de Investigación y Producción Intelectual. Según la revisión, análisis y evaluación mediante el software de similitud textual, el documento evaluado cuenta con el porcentaje de **18 %** de similitud, nivel **PERMITIDO** para continuar con los trámites correspondientes y para su **publicación en el repositorio institucional**.

Se emite el presente certificado en cumplimiento de lo establecido en las normas vigentes, como uno de los requisitos para la obtención del Grado Académico de Magíster en Gestión de Negocios Internacionales con mención en Comercio Internacional.

Patricia Araceli Castillo Coello

DNI: 44318742



Dedicatoria

A mis queridos padres. Este logro académico refleja sus continuos esfuerzos por brindarme una educación sólida, cada sacrificio que hicieron, cada decisión que tomaron en mi nombre es la base de mi éxito.

Agradecimiento

Agradezco a nuestro Padre Eterno por su intercesión para completar este estudio. A mis padres y mi familia quienes me inculcaron día a día el respeto y el amor por los estudios. A mi alma mater, Universidad Nacional de San Marcos, así como mis profesores y asesores que me permitieron completar esta investigación. finalmente, Gracias a todos los que me apoyaron durante este proceso.

Contenido

CAPITULO 1: INTRODUCCIÓN 9

1.1. SITUACIÓN PROBLEMÁTICA 10

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA 25

1.2.1. PROBLEMA GENERAL 25

1.2.2. PROBLEMAS ESPECÍFICOS 25

1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN 26

1.3.1. TEÓRICO 26

1.3.2. PRÁCTICO 26

1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN 27

1.4.1. OBJETIVO GENERAL 27

1.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS 27

1.5. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN 27

1.5.1. HIPÓTESIS GENERAL 27

1.5.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS 27

1.6. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES 28

1.7. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES 28

CAPITULO 2: MARCO TEÓRICO 30

2.1. MARCO FILOSÓFICO Y EPISTEMOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN 30

2.2. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN 32

2.2.1. NACIONALES 32

2.2.2. INTERNACIONALES 35

2.3. BASES TEÓRICAS 42

2.3.1. LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR 42

2.3.1.1. LA FACILITACIÓN RELACIONADA CON LA "EFICIENCIA" 43

2.3.1.2. LA FACILITACIÓN RELACIONADA CON EL "ROL QUE CUMPLEN LAS ORGANIZACIONES" 44

2.3.1.3. LA FACILITACIÓN SEGÚN ORGANISMOS INTERNACIONALES 44

2.3.1.4. LA FACILITACIÓN A NIVEL REGIONAL 45

2.3.1.5. LA FACILITACIÓN A NIVEL NACIONAL 45

2.3.2. REDUCCIÓN DE COSTOS 46

2.3.2.1. COSTOS ESTÁNDAR 47

2.3.2.2. COSTO DE CUMPLIMIENTO TRIBUTARIO 47

2.3.2.3. DEFINICIÓN DESDE EL ASPECTO PUNITIVO 47

2.3.3. COMERCIO INTERNACIONAL O COMERCIO EXTERIOR 48

2.3.3.1. HISTORIA 48

2.3.3.2. IMPORTANCIA DEL COMERCIO EXTERIOR 49

2.3.4. LA ADUANA 49

2.4. GLOSARIO.....51
CAPITULO 3. METODOLOGÍA..... 55
3.1. TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....55
3.2. UNIDAD DE ANÁLISIS.....56
3.3. POBLACIÓN DE ESTUDIO.....56
3.4. TAMAÑO DE MUESTRA.....57
3.4.1. MUESTREO.....58
3.5. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....58
3.6. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN.....59
CAPITULO 4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN..... 61
4.1. ANÁLISIS, INTERPRETACIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....61
4.2. PRUEBA DE HIPÓTESIS.....72
4.2.1. ANÁLISIS DE CONFIABILIDAD Y VALIDEZ.....72
4.2.1.1. VARIABLE INDEPENDIENTE.....72
4.2.1.2. VARIABLE DEPENDIENTE.....74
4.2.2. PRUEBA DE NORMALIDAD.....76
4.2.3. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS.....77
4.3. PROPUESTA DE VALOR.....80
4.4. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS.....92
CONCLUSIONES 95
RECOMENDACIONES 97
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... 99
ANEXOS 105
ANEXO 1: NÚMERO DE HORAS EN REALIZAR UNA EXPORTACIÓN AÑO 2020 105
ANEXO 2: ÍNDICE DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO DE LA OCDE – 2019..... 107
POR GRUPOS DE LA REGIONALES 107
ANEXO 3: ÍNDICE DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO DE LA OCDE – 2019..... 108
POR PRINCIPALES PAÍSES 108
ANEXO 4: MATRIZ DE CONSISTENCIA 109
ANEXO 5: ENCUESTA 111
ANEXO 6: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN..... 113
ANEXO 7: VALORES CONSULTADOS A DIFERENTES EMPRESAS ESPECIALISTA EN CERTIFICACIÓN OEA ... 129
ANEXO 8: VALORES CONSULTADOS A DIFERENTES EMPRESAS ESPECIALISTA EN TALLERES DE CAPACITACIÓN ADUANERA..... 129
ANEXO 9: N° DE OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR E INTERVINIENTES 130

Índice de Tablas

TABLA N° 1 - OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL SUNAT. OEI.02 20
TABLA N° 2 - SEGUIMIENTO DEL PEI SUNAT. OEI.02 21
TABLA N° 3 – SUNAT. ACCIONES RELATIVAS AL OEI.02 23
TABLA N° 4 – OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES 28
TABLA N° 5 – REQUISITO DE TAMAÑO DE MUESTRA PARA PRUEBAS DE DESIGUALDAD PARA DOS CORRELACIONES 57
TABLA N° 6 – PREGUNTA N° 1 61
TABLA N° 7 – PREGUNTA N° 2 62
TABLA N° 8 – PREGUNTA N° 3 63
TABLA N° 9 – PREGUNTA N° 4 64
TABLA N° 10 – PREGUNTA N° 5 65
TABLA N° 11 – PREGUNTA N° 6 66
TABLA N° 12 – PREGUNTA N° 7 67
TABLA N° 13 – PREGUNTA N° 8 68
TABLA N° 14 – PREGUNTA N° 9 69
TABLA N° 15 – PREGUNTA N° 10 70
TABLA N° 16 – PREGUNTA N° 11 71
TABLA N° 17 – PROCESAMIENTO DE CASOS 72
TABLA N° 18 – ANÁLISIS DE CONFIABILIDAD: VARIABLE INDEPENDIENTE 72
TABLA N° 19 – ESTADÍSTICAS DE TOTAL DE ELEMENTO: VARIABLE INDEPENDIENTE 73
TABLA N° 20 – PROCESAMIENTO DE CASOS 74
TABLA N° 21 – ANÁLISIS DE CONFIABILIDAD: VARIABLE DEPENDIENTE 74
TABLA N° 22 – ESTADÍSTICAS DE TOTAL DE ELEMENTO: VARIABLE DEPENDIENTE .74
TABLA N° 23 – PRUEBA DE NORMALIDAD 76
TABLA N° 24 – VALIDACIÓN HIPÓTESIS GENERAL 77
TABLA N° 25 – VALIDACIÓN HIPÓTESIS ESPECÍFICA 1 78
TABLA N° 26 – VALIDACIÓN HIPÓTESIS ESPECÍFICA 2 79
TABLA N° 27 – VALIDACIÓN HIPÓTESIS ESPECÍFICA 3 79
TABLA N° 28 – RESUMEN DE HIPÓTESIS 80
TABLA N° 29 - TIEMPO PROMEDIO POR FASES: FASE 1 Y FASE 2 DE LA ADUANA MARÍTIMA DEL CALLAO 82
TABLA N° 30 – MEDICIÓN DE LAS FASES 1 Y 2 POR TIPOS DE CARGA, MEDIO DE TRANSPORTE, PUNTO DE LLEGADA Y TERMINAL PORTUARIO 85
TABLA N° 31 - TIEMPO PROMEDIO TOTAL POR FASES Y CANAL DE CONTROL 86
TABLA N° 32 - TTLM PROPUESTO POR TESISTA 87

TABLA N° 33 - TIEMPO PROMEDIO UTILIZADO PARA REALIZAR LOS PAGOS DE TRIBUTOS DESPUÉS DEL TÉRMINO DE LA DESCARGA-POR CANAL DE CONTROL EN LA FASE 1 89
TABLA N° 34 - PROPUESTA DE VALOR PARA FASE 1 Y FASE 2 DE LA ADUANA MARÍTIMA DEL CALLAO / SECCIÓN DE DESPACHO DE IMPORTACIONES 91

Índice de Gráficos

GRÁFICO N° 1 - BENEFICIOS DE LA VUCE 13
GRÁFICO N° 2 - DIMENSIONES DEL ÍNDICE DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO 15
GRÁFICO N° 3 - ÍNDICE DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO DEL PERÚ EN COMPARACIÓN CON LOS PRINCIPALES PAÍSES Y GRUPOS DE LA REGIÓN (PAÍSES AGRUPADOS POR BLOQUES)..... 16
GRÁFICO N° 4 – TIEMPO TOTAL DE LIBERACIÓN DE MERCANCÍAS..... 22
GRÁFICO N° 5 – INVESTIGACIÓN NO EXPERIMENTAL CORRELACIONAL. 56
GRÁFICO N° 6 – PREGUNTA N° 1..... 61
GRÁFICO N° 7 – PREGUNTA N° 2..... 62
GRÁFICO N° 8 - PREGUNTA N° 3..... 63
GRÁFICO N° 9 – PREGUNTA N° 4..... 64
GRÁFICO N° 10 - PREGUNTA N° 5 65
GRÁFICO N° 11 – PREGUNTA N° 6..... 66
GRÁFICO N° 12 – PREGUNTA N° 7..... 67
GRÁFICO N° 13 – PREGUNTA N° 8..... 68
GRÁFICO N° 14 – PREGUNTA N° 9..... 69
GRÁFICO N° 15 – PREGUNTA N° 10..... 70
GRÁFICO N° 16 – PREGUNTA N° 11..... 71
GRÁFICO N° 17 – MAPA DE MACROPROCESOS (NIVEL 0) 81
GRÁFICO N° 18 - DIAGRAMA DE FLUJO / TIEMPO TOTAL DE LIBERACIÓN DE MERCANCÍAS DE LA ADUANA MARÍTIMA DEL CALLAO 84
GRÁFICO N° 19 – PRINCIPALES OBSTÁCULOS DE LA ADUANA MARÍTIMA DEL CALLAO RESPECTO A LOS TIEMPOS 88
GRÁFICO N° 20 -TIEMPO PROMEDIO UTILIZADO PARA REALIZAR LOS PAGOS DE TRIBUTOS DESPUÉS DEL TÉRMINO DE LA DESCARGA - POR CANAL DE CONTROL EN LA FASE 1 89
GRÁFICO N° 21 - TIEMPO PROMEDIO UTILIZADO POR RECTIFICACIONES POSTERIORES A LA LLEGADA DEL MEDIO DE TRANSPORTE - FASE 2..... 90

CAPITULO 1: INTRODUCCIÓN

Las últimas décadas se ha sido testigo de un acelerado proceso de globalización económica, que ha propiciado un aumento vertiginoso en los intercambios mercantiles a nivel mundial. Este fenómeno ha fomentado una creciente apertura comercial mediante la proliferación de acuerdos entre múltiples naciones, bloques regionales y países individuales. La intensificación de estas relaciones ha transformado profundamente el panorama económico global, estableciendo nuevas dinámicas en el comercio internacional y reconfigurando las estructuras tradicionales de los mercados.

En ese contexto, el estudio titulado “La facilitación del comercio internacional como factor de optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao”. Se busca la agilización del intercambio comercial transfronterizo conlleva la optimización y estandarización de los protocolos y flujos informativos vinculados al tráfico de mercancías y prestaciones entre naciones. El fenómeno globalizador ha propiciado una expansión significativa del ámbito mercantil, tornando crucial que las entidades aduaneras portuarias implementen mecanismos para dinamizar las transacciones internacionales. Esto se logra mediante la adopción de procedimientos más sencillos, vanguardistas, expeditos y efectivos, que respondan a las exigencias del comercio mundial contemporáneo.

En el primer capítulo se desarrolla la situación problemática para luego pasar a analizar y formular el problema, la justificación teórica y práctica, así como los objetivos e hipótesis. El problema es cómo influye la facilitación del comercio internacional en los procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao. Además, se tiene como objetivo principal poder demostrar que la facilitación del comercio internacional es un factor de optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima, para eso se debe implementar mecanismos innovadores se presenta como una necesidad para modernizar los procedimientos, buscando así reducir los costos asociados al cumplimiento de las obligaciones tributarias. Esta estrategia apunta a optimizar los procesos fiscales y aliviar la carga económica de los contribuyentes.

En el segundo capítulo se expone el fundamento filosófico, el encuadre conceptual, los cimientos teóricos y los estudios previos relacionados con el tema. Esta investigación contempla dos variables: la facilitación comercial como variable independiente y los procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao como variable dependiente.

El tercer capítulo especifica la metodología y el diseño investigativo empleados. Se describe la población estudiada, el tamaño muestral y las técnicas de recolección de datos utilizadas para desarrollar el instrumento seleccionado, el cual proporcionará los hallazgos del estudio.

En la cuarta capítulo se efectúa el examen, la interpretación y la discusión de los resultados obtenidos, los cuales contribuirán a corroborar las hipótesis formuladas en esta investigación. A su vez en este capítulo se planteará como propuesta de valor realizar el análisis actual de los principales obstáculos que tiene la Aduana Marítima del Callao, con ello se pretende trazar ciertas mejoras que apoyen a la optimización de sus procesos.

Finalmente, se presentan las conclusiones y sugerencias derivadas del estudio realizado.

1.1. Situación Problemática

Durante las últimas décadas, el mundo y en especial América Latina ha logrado avances significativos en la reducción de barreras arancelarias y no arancelarias al comercio a través de estrategias unilaterales y negociaciones regionales y extrarregionales. El intercambio mercantil internacional ha experimentado un notable crecimiento y expansión debido al auge del e-commerce, incrementando la dependencia empresarial de un flujo de bienes más eficiente, veloz y seguro. La Organización de las Naciones Unidas señala que esta transformación ha evidenciado la urgencia de optimizar la gestión de las operaciones comerciales. La opacidad de diversas normativas, los dilatados y redundantes trámites aduaneros, así como la multiplicidad de requerimientos documentales con formatos y datos heterogéneos, elevan los costos y plazos de las actividades mercantiles. En la actualidad, estos

impedimentos se perciben como mayores obstáculos que los aranceles y cupos de importación, "engrosando" las fronteras interestatales (Wilson, Norbert 2007). Consecuentemente, resulta imperativo implementar medidas de facilitación comercial para optimizar la eficacia administrativa, minimizar gastos y tiempos de acceso a los mercados, e incrementar la previsibilidad del comercio global.

La facilitación comercial, según la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU), comprende la racionalización, normalización y coordinación de los procesos y corrientes informativas necesarias para trasladar bienes desde el proveedor hasta el adquiriente, incluyendo el aspecto financiero. Esta conceptualización subraya la relevancia no solo del traslado material de productos, sino también de los flujos de datos vinculados. En cuanto a su alcance, abarca las gestiones, protocolos e intercambios de información y documentación entre los diversos actores involucrados en la cadena de suministro. Este enfoque integral busca optimizar las operaciones comerciales, reduciendo barreras y mejorando la eficiencia en las transacciones internacionales. El propósito central de la facilitación comercial es acelerar y abaratar las operaciones de comercio transfronterizo, asegurando al mismo tiempo su seguridad y protección.

La simplificación del intercambio mercantil se ha erigido como un aspecto fundamental en el comercio mundial y el avance económico nacional. Su trascendencia radica en el efecto sobre la competencia e integración mercantil, así como su creciente papel en la atracción de capital extranjero directo. Este fenómeno ha modificado las dinámicas comerciales globales, favoreciendo entornos propicios para el desarrollo y la participación en la economía internacional (Guía de facilitación del Comercio – ONU).

Puesto el contexto, para describir la problemática debemos explicar de manera llana y transversal la importancia de la facilitación de comercio exterior, para lo cual haremos la siguiente analogía:

> *Imaginemos que estamos en una gran autopista y los vehículos son los usuarios de comercio exterior. Estamos de acuerdo que nadie le gusta pasar horas en la congestión del tráfico con el motor encendido gastando gasolina*

inútilmente. Entonces, - ¿Qué sería lo ideal? - lo ideal sería circular rápidamente y pasar el menor tiempo posible conduciendo; nos encantaría que no existan paradas, ningún pago por peaje, inexistencia de gibas o rompemuelles y pocos vehículos en la carretera. Si lo mencionado sucediera, lograríamos pasar con mucha fluidez, ahora y si adicionalmente optimizamos el pago del peaje utilizando alguna aplicación o dispositivo para no tener que parar nuestro viaje; pues entonces, esto sin duda mejoraría la circulación de los vehículos y todos concordaríamos en que eliminar o reducir cualquier obstáculo mejora la fluidez del tráfico. Y si vamos más allá utilizando la información que nos brinda los peajes electrónicos, podríamos aconsejar a los conductores las mejores rutas u horas de circulación y con ello eso mejoraría su experiencia; así se perdería menos tiempo y se ahorraría mucha gasolina.

Esas acciones que ayudaron a mejorar de manera general la experiencia a los conductores haciendo su trayecto en el menor tiempo y al más bajo costo posible, son, análogamente, las principales variables de la facilitación del comercio internacional, los cuales a través de diferentes mecanismos como la reducción de procesos aduaneros, uso masificado de tecnología y minimizar controles; apuntan a simplificar y reducir tiempos y costos, permitiendo así el ingreso de mayores usuarios a mercados globalizados.

Para el caso de Perú, la principal norma que explica los puntos centrales que aborda el Principio de Facilitación se encuentra en el (Convenio de Kyoto, 2006), también conocido como Acuerdo Internacional de Armonización y Simplificación de Trámites Aduaneros, que entró en vigor en Perú el 18 de mayo de 1973. Dicho acuerdo es el principal convenio de facilitación del comercio aduanero que permite entender cuáles son los puntos fundamentales de la facilitación:

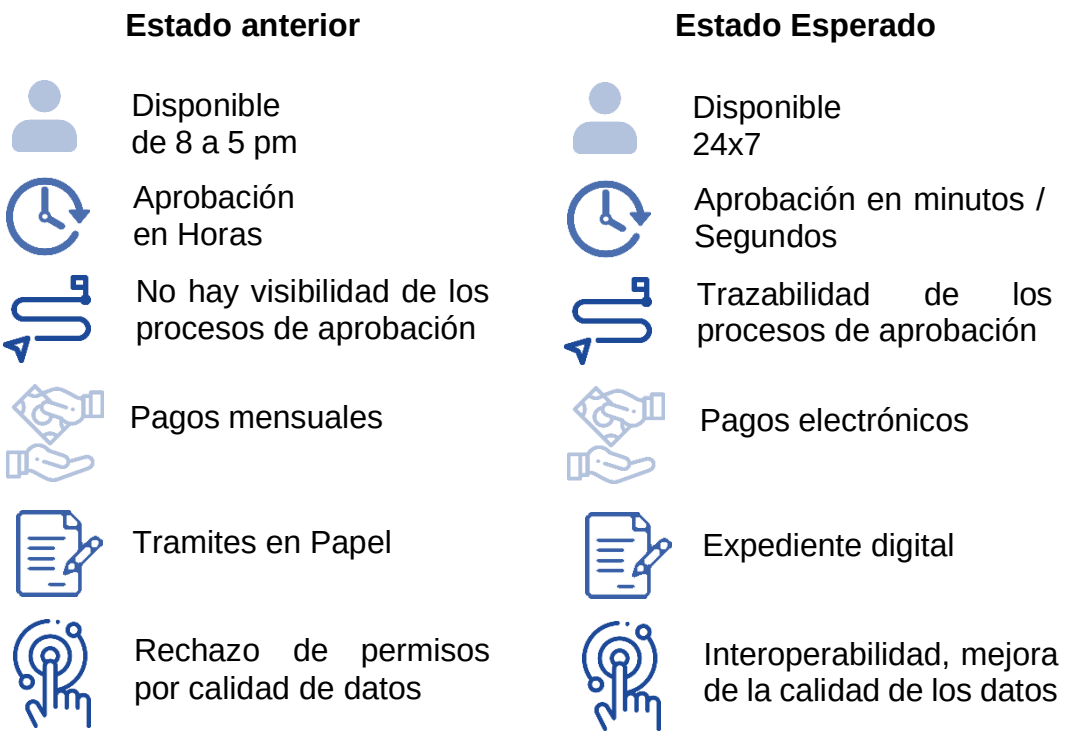
- Claridad y anticipación en las operaciones aduanales,
- Homogeneización y optimización de la documentación mercantil y sus respaldos,
- Protocolos expeditos para entidades acreditadas,
- Inspecciones aduaneras mínimas que aseguren el acatamiento normativo,

- Implementación de gestión de riesgos y auditorías de control,
- Acciones sincronizadas con otros organismos fronterizos, y
- Cooperación con el ámbito mercantil.
- Máxima utilización de la tecnología de la información.

En cuanto al último punto, la máxima utilización de la tecnología de la información, debemos señalar que el enorme flujo de información en los últimos años hizo que la Organización Mundial de Aduanas (OMA), declarara al año 2017 como el año del Análisis de Datos bajo el lema “Análisis de datos para una gestión eficaz en las fronteras”.

Dentro del planteamiento de la OMA, se especifica utilizar la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) como la única fuente de ingreso de datos de información para la atención de los despachos en aduanas, pues actualmente para el caso de Perú, contamos con un sistema virtual que permite a las empresas presentar declaraciones aduaneras y solicitudes de permisos a través de dos ventanillas diferentes. Esto conllevaría a la conversión del sistema de doble entrada por un sistema centralizado de VUCE, permitiendo los siguientes posibles resultados:

Gráfico N° 1 - Beneficios de la VUCE



Fuente: Agencia Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER)
Elaboración: Propia

El objetivo de la centralización de información a través de la VUCE es optimizar el movimiento internacional de mercancías y simplificar los procedimientos de despacho de aduanas en función de este flujo de datos; reduciendo así el tiempo, los costes y los posibles riesgos relacionados con el comercio.

Por consiguiente, esto buscan la estandarización y simplificación de la política de comercio exterior y como consecuencia de ello, impactar en los costos y tiempos de los usuarios de comercio exterior peruano.

En este contexto, hoy en día la agilidad en el flujo mercantil implica la disminución de gastos y plazos en el transporte de bienes. Para alcanzar este objetivo, las economías globales deben implementar medidas en áreas como: accesibilidad informativa, racionalización y estandarización documental, así como la adopción de sistemas automatizados. El efecto combinado de estas acciones según la (OCDE, 2017): Posibilitaría disminuir los costos comerciales en naciones emergentes: 14% para países de renta baja, 15% en aquellos de ingresos intermedios y 13% en estados de renta media-alta.

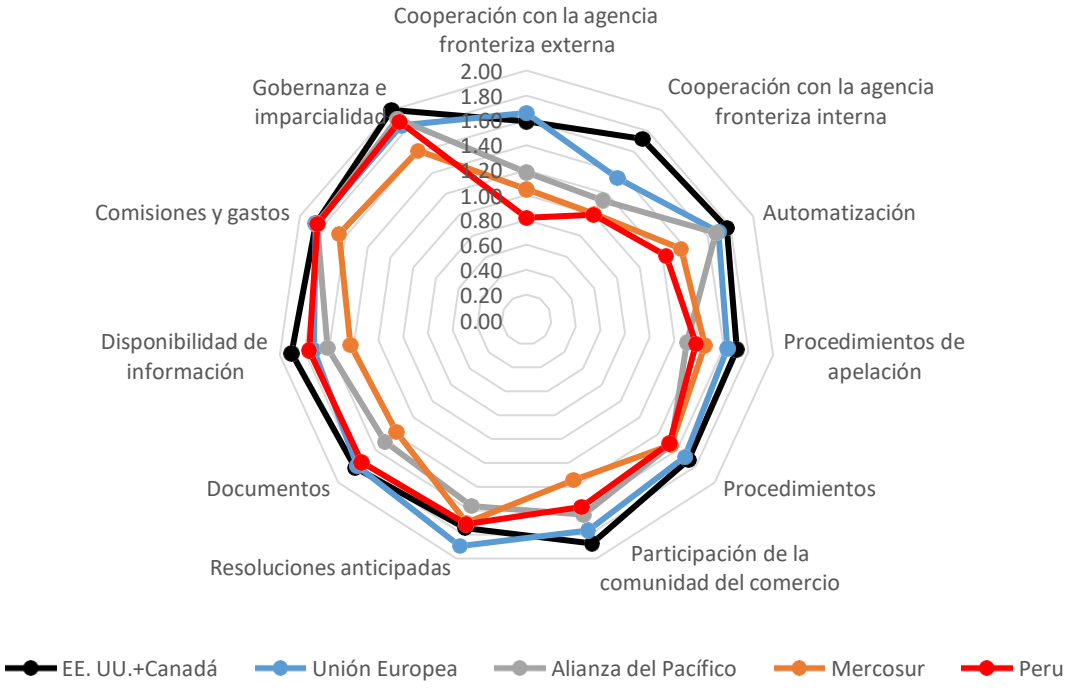
Analizando la situación actual en Perú, según el (Banco Mundial, 2022) a través de su publicación *Doing Business*, un exportador chino tardó en promedio 21 horas en realizar todos los procedimientos de despacho (cumplimiento documental y cumplimiento fronterizo), los cuales son necesarios para enviar un contenedor de 20’ a su destino final. Una similar cantidad de horas requirieron también los exportadores en México o Reino Unido para cumplir con todos los trámites para la exportación de sus mercancías. Por otro lado, tomó 55 horas para cumplir con los mismos trámites en Vietnam; 51 horas en Indonesia; 52 en la India, 49 en Brasil y para el caso de Perú, un total de 48 horas. En contraste, se requirió menos de 01 hora para cumplir los requerimientos de exportación en 16 países europeos, siendo los principales: Italia, Francia, Bélgica y España; 01 hora en Hong Kong, 02 horas en Estados Unidos de América y Canadá y 10 horas en Singapur. (Anexo 1)

En el periodo mencionado, un empresario dedicado a la exportación en territorio peruano debió asumir un gasto medio de 680 dólares estadounidenses para transportar un contenedor estándar de veinte pies. Este costo refleja los gastos asociados al movimiento de mercancías en el contexto del comercio internacional del país (cumplimiento fronterizo y cumplimiento documental). El costo promedio en China, Estados Unidos y Japón, en cambio, fue de apenas US$ 330; US$ 235 y US$ 335 respectivamente (Anexo 1).

Siendo a su vez, el Tiempo para importar un total de 72 horas, con un costo promedio de US$ 700 dólares.

Por otro lado, como se observa en el gráfico N°2, de los 11 indicadores de facilitación del comercio de la (OCDE, 2019), Perú presenta de manera evidente una brecha enorme de atraso en las dimensiones de cooperación con las agencias fronterizas tanto a nivel interno como a nivel externo - automatización y procedimientos - en comparación con otros grupos de la región.

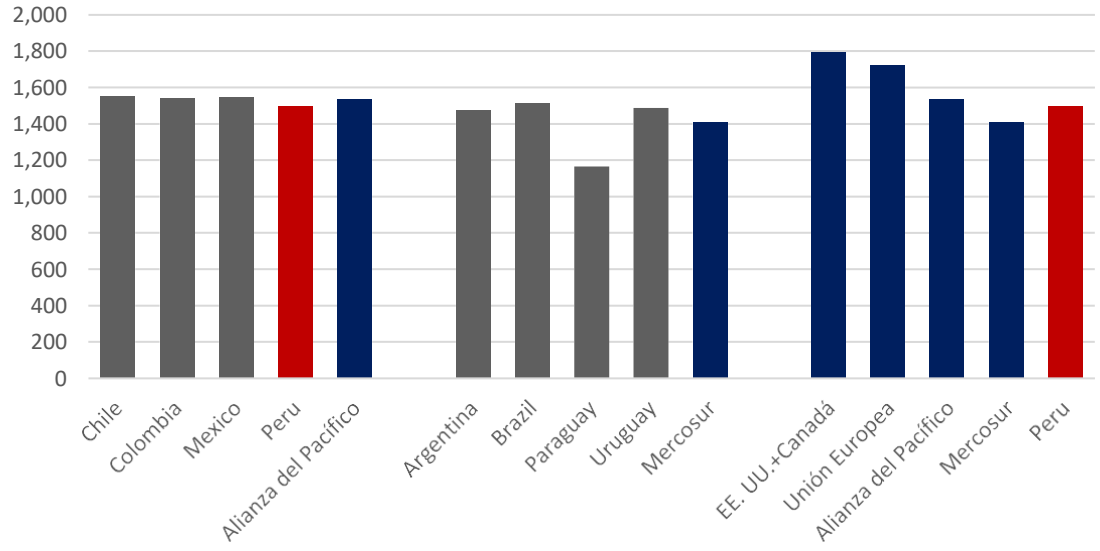
Gráfico N° 2 - Dimensiones del índice de facilitación del comercio



Nota: Se exponen las medias aritméticas de cada conjunto nacional, para los 11 parámetros de agilización comercial establecidos por la OCDE en 2019. Dichos índices oscilan entre 0 y 2, siendo 2 el desempeño óptimo alcanzable. Las especificaciones se encuentran disponibles en el Apéndice 2.
Fuente: Trade Facilitation Indicators (OCDE, 2019). Elaboración propia.

En forma complementaria, el Gráfico N°3 presenta el valor promedio para los 11 indicadores de facilitación del comercio de la (OCDE, 2019), agrupando a los países por bloques. Si hacemos la comparación con los países de la región vemos que Perú, en términos de facilitación está por debajo de países como Chile, Colombia, México, un poco mejor que el Mercosur, pero por debajo de la Alianza del Pacifico, y finalmente demasiado alejado de Estados unidos + Canadá y la Unión Europea.

Gráfico N° 3 - Índice de facilitación del comercio del Perú en comparación con los principales países y grupos de la región (países agrupados por bloques)



Nota: Cada barra muestra el promedio de los 11 indicadores de facilitación del comercio de la OCDE correspondientes al año 2019. Estos indicadores se miden en una escala de 0 a 2, donde 2 indica el rendimiento óptimo. Se presentan los promedios simples para cada grupo de países. Los detalles pueden consultarse en el Anexo 3.
Fuente: Trade Facilitation Indicators (OCDE, 2019). Elaboración propia.

De lo observado, se deja en evidencia el retraso que tiene el Perú en este indicador en comparación con las demás economías; asimismo, la facilitación al tener un impacto directo en el mayor crecimiento de la economía y mayor nivel de bienestar de la población es de suma importancia su revisión y estudio. Si bien este asunto de agilizar el proceso de despacho en costos y tiempos ha mejorado para el caso de

Perú, se debe reiterar que en comparación con los países de la región estamos muy alejados.

El (Convenio de Kyoto, 2006), especifica también que el nivel o grado de facilitación se determina en el contexto de prioridades que las administraciones aduaneras determinen:

> *"Las entidades aduaneras consideran que la facilitación del movimiento de productos y personas conlleva siempre un elemento de riesgo. La extensión de las verificaciones que garantizan el acatamiento de las normas y regulaciones cuya ejecución compete a la Aduana, debería corresponder al nivel de amenaza evaluado. Se propone que la intensidad del escrutinio aduanero se module en función de la valoración de los riesgos potenciales identificados en cada operación*".

Por tanto, según el párrafo precedente, es responsabilidad de la aduana aplicar las medidas de facilitación según el contexto o realidad del país; en ese sentido, la presente investigación no solo recogerá datos de organismos internacionales como la OMC, OMA UNCTAD, APEC u OCDE, sino también del (Plan de Gobierno Digital de La Superintendencia Nacional, 2020 - 2022) el cual nos brinda información de las principales variables de la facilitación dentro de los objetivos estratégicos institucionales de la SUNAT, como son:

1. OEI.01: Mejorar el cumplimiento tributario y aduanero
2. OEI.02: Reducir los costos de cumplimiento de las obligaciones tributarias aduaneras
3. OEI.03: Reducir el fraude aduanero
4. OEI.04: Fortalecer la capacidad de gestión interna
5. OEI.05: Fortalecer la gestión del riesgo de desastres

Asimismo, (SUNAT, 2017, Julio) describe en el artículo 8° de dicha Directiva que:

> *"La planificación constituye un elemento fundamental en el paradigma de administración estatal enfocada en logros. El CEPLAN impulsa la concordancia*

> *entre políticas gubernamentales, estrategias y operaciones, tanto a nivel sectorial como regional, con el propósito de alcanzar beneficios para la ciudadanía. Este enfoque busca cumplir su cometido institucional, disminuir gastos y optimizar su eficacia interna. La alineación de estos componentes se orienta a la consecución de metas concretas que impacten positivamente en la vida de los habitantes del país." (p.03).*

Del párrafo anterior, debemos especificar que los objetivos estratégicos de las instituciones del estado peruano están basados en conformidad de la regulación emitida por el CEPLAN (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico).

Así, el Plan Estratégico Institucional (PEI) de la SUNAT para el periodo 2018 – 2020, el cual fue ampliado con Resolución de Superintendencia N°076, hasta el año 2025, ha sido elaborado en conformidad con la legislación actual y siguiendo las directrices específicas proporcionadas por el CEPLAN. Este incluye las declaraciones de políticas institucionales, la misión, los objetivos y acciones estratégicas de la institución, así como la ruta estratégica, todo ello en consonancia con las normativas establecidas por dicho organismo. Por tanto, el PEI deberá plasmar los indicadores, metas y acciones, y el Plan Operativo Institucional (POI), deberá alinearse a los objetivos y acciones a través de los diferentes productos y actividades.

Bajo este contexto, la presente investigación pretende determinar el nivel de correspondencia o relación de la facilitación del comercio internacional como factor de optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao. De manera específica, abordaremos en el objetivo estratégico institucional N°02 (OEI.02), el cual guarda relación directa vinculado al principio de facilitar el comercio internacional, con el objetivo de evitar la transferencia de costos adicionales a los usuarios. Además, se relaciona con la simplificación, mejora y automatización de los procedimientos, con el fin de reducir los costos de cumplimiento de la Aduana Marítima del Callao. Este objetivo estratégico refiere a lo siguiente:

> OEI.02 "*Reducir los costos de cumplimiento de las obligaciones tributarias aduaneras*" (p.12).

Para mejor comprensión, a continuación, detallaremos el objetivo estratégico institucional - OEI.02: Reducir los costos de cumplimiento de las obligaciones tributarias aduaneras.

Tabla N° 1 - Objetivo estratégico institucional Sunat. OEI.02

Código	Enunciado	Nombre del Indicador	Fórmula
OEI.02	Reducir los costos de cumplimiento por la Aduana Marítima del Callao	* Índice de Costo de Cumplimiento Tributario.	La investigación será encomendada a una firma con experiencia en realizar mediciones de esta naturaleza. Esta entidad especializada se ocupará de llevar a cabo el análisis y recopilación de datos pertinentes al estudio en cuestión
		* Tiempo Total de Liberación de Mercancías de Importación (TTLM).	El periodo para el despacho de importaciones se calcula como (A - B), siendo: A: La fecha en que se autoriza el levante de la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM). B: La fecha registrada en el Módulo de Manifiesto para el arribo del medio de transporte asociado a la DAM.
		* Nivel de simplificación, trazabilidad y transparencia de procesos	A / B x 100, donde: A = Número de procesos críticos prioritarios que han sido simplificados B = Total de procesos críticos identificados como prioritarios

Fuente: Sunat

Este objetivo tiene asociado 3 indicadores, según el informe de evaluación de resultados (SUNAT, 2021):

a) **Indicador 1: Tiempo Total de Liberación de Mercancías de Importación (TTLM).** Indicador asociado al sistema de importación para consumo que evalúa la duración integral del despacho, abarcando desde el arribo del transporte hasta la aprobación de salida de los bienes declarados en la DAM.

b) **Indicador 2: Índice de Costo de Cumplimiento Tributario.** Parámetro principal empleado por la entidad para cuantificar el gasto que implica para los contribuyentes con renta empresarial cumplir sus obligaciones fiscales en el periodo evaluado. Siguiendo la metodología del IFC10 - Banco Mundial, se basa en encuestar a contribuyentes registrados en SUNAT con declaraciones o pagos en los últimos dos años.

c) **Indicador 3: Nivel de simplificación, trazabilidad y transparencia de procesos.** Evalúa el grado de optimización, seguimiento y claridad de los procesos críticos identificados anualmente en el PEI, mediante la aplicación de estrategias enfocadas en una mejora integral que resulte en procedimientos simplificados, digitalizados y automatizados.

Tabla N° 2 - Seguimiento del PEI Sunat. OEI.02

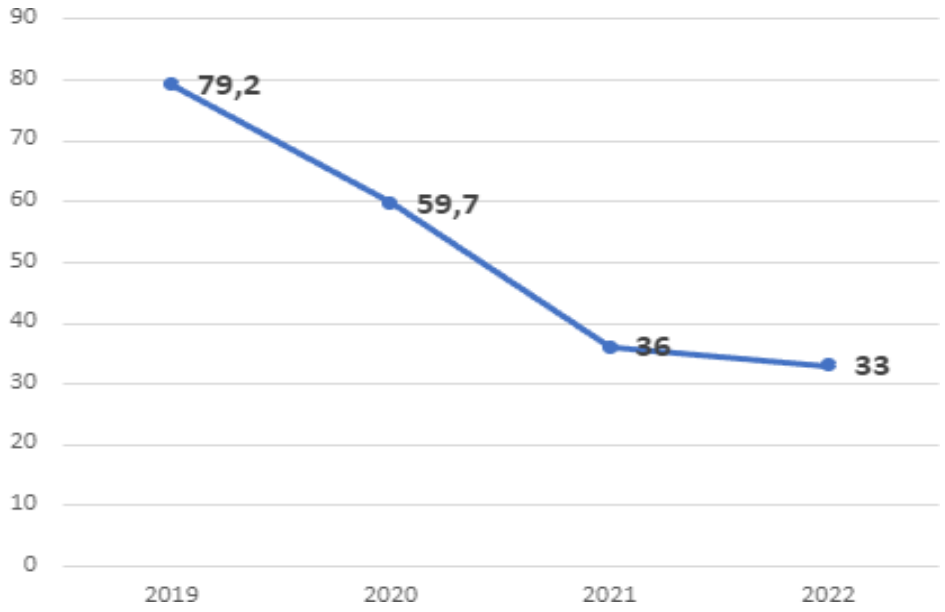
OEI.02 REDUCIR LOS COSTOS DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES TRIBUTARIAS Y ADUANERAS (Prioridad:2)

COD.	INDICADOR	PARAMETRO DE MEDICION	LINEA BASE		VALOR ACTUAL		LOGRO ESPERADO									VALOR OBTENIDO									AVANCE (%)									UE	UNIDAD ORGANICA RESPONSABLE
			Año	Valor	Año	Valor	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
IND.01.OEI.02	Tiempo Total de Liberación de Mercancías de Importación TTLM	Cantidad	2015	142.30	2017	108.00	98.00	93.00	84.00	52.00	50.00	48.00	46.00	38.00	ND	ND	79.20	59.70	36.00	33.00	ND	ND	ND	ND	ND	* 117.42	* 140.70	* 144.44	* 151.52	ND	ND	ND	ND	001273-SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA	03.03-INTENDENCIA NACIONAL DE CONTROL ADUANERO
IND.02.OEI.02	Índice de Costo de Cumplimiento Tributario	Índice	2015	100.00	2017	98.04	96.12	45.75	44.84	53.28	ND	51.21	ND	49.22	ND	ND	55.19	ND	83.19	ND	ND	ND	ND	ND	ND	* 82.90	ND	* 64.05	ND	ND	ND	ND	ND	001273-SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA	02.04-INTENDENCIA NACIONAL DE GESTIÓN DE PROCESOS
IND.03.OEI.02	Nivel de simplificación, trazabilidad y transparencia de procesos	Porcentaje	2016	ND	2017	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	ND	ND	100.00	100.00	100.00	100.00	ND	ND	ND	ND	ND	* 100.00	* 100.00	* 100.00	* 100.00	ND	ND	ND	ND	001273-SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA	02.04-INTENDENCIA NACIONAL DE GESTIÓN DE PROCESOS

Fuente: PEI Indicadores (SUNAT, 2022)

Como se mencionó en la parte inicial de la problemática de la presente investigación, según *Doing Business*, el Perú tiene un tiempo promedio para importar de 72 horas, con un costo promedio de US$ 700 dólares, lo cual ha venido mejorando según se visualiza en el gráfico, pero que sigue siendo insuficiente ya que, en los demás países de la región, se manejan tiempo menores.

Gráfico N° 4 – Tiempo total de liberación de mercancías



Fuente: PEI Indicadores (SUNAT, 2022). Elaboracion propia.

Asimismo, para poder implementar estos objetivos estratégicos, la SUNAT realiza las siguientes acciones que contribuyen a la realización de los objetivos mencionados. En la siguiente tabla, observaremos dichas acciones relativas al OEI.02

Tabla N° 3 – Sunat. Acciones relativas al OEI.02

Código	Acción	Enunciado	Descripción
OEI.02: Reducir los costos de cumplimiento de las obligaciones tributarias aduaneras	AEI.02.01	Facilitación del cumplimiento voluntario de obligaciones a través de una mejora integral, que refleje procesos simples, virtuales, automatizados e integrados.	Pretende optimizar el acatamiento tributario voluntario mediante la digitalización, automatización, centralización e integración de procesos, y la mejora de sus elementos, para reducir costos de cumplimiento para contribuyentes y usuarios de comercio exterior. La evaluación del progreso de esta AEI prioriza la medición del cumplimiento puntual de los entregables relacionados con el acatamiento tributario voluntario.
	AEI.02.02	Modernización de los servicios que presta la SUNAT, masificando el uso de servicios no presenciales.	Propone alternativas para responder eficazmente a las exigencias ciudadanas, simplificando el acatamiento de obligaciones, minimizando gastos relacionados y estimulando la autogestión. La valoración del progreso en esta meta prioriza la cuantificación de los logros asociados al desarrollo de soluciones que satisfagan óptimamente las necesidades de la población.
	AEI.02.03	Mejora del proceso de despacho aduanero	Apunta a agilizar los trámites aduaneros, suprimiendo gestiones presenciales mediante la digitalización, instaurando despachos especiales para OEAs, y reforzando el flujo informativo con operadores comerciales, entre otras medidas; con el fin de impulsar la competitividad y perfeccionar los servicios aduaneros y logísticos. La evaluación de este avance se

			concentra en la consecución puntual de los compromisos SIP relacionados con la optimización de tiempos y costos en los protocolos de ingreso y egreso de mercancías.
	AEI.02.04	Transparencia y trazabilidad del desempeño logístico en las operaciones aduaneras de ingreso	Facilita a los usuarios datos cruciales sobre los procesos y la gestión de cada operador, concientizando a importadores, entidades fronterizas y al sector privado, exhibiendo su rendimiento en los plazos de liberación de mercancías a lo largo de la cadena logística internacional, mediante difusión en el Portal SUNAT y aplicaciones móviles, para consolidar colaboraciones productivas intersectoriales. El monitoreo de este objetivo se enfoca en verificar la materialización de los resultados previstos.
	AEI.02.05	Fortalecimiento de la cultura tributaria y aduanera	Busca implementar iniciativas para cultivar la conciencia fiscal, adaptándolas según particularidades regionales y demográficas, con énfasis en la juventud y población escolar, promoviendo su evaluación y seguimiento. La medición de este avance se centra en verificar la realización de las actividades estipuladas en el Plan de Cultura Tributaria y Aduanera de la SUNAT.

Fuente: Plan Estratégico Institucional de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT **Anexo B-3**

Debemos mencionar que el presente documento permitirá a los interesados conocer y mantenerse actualizados sobre los nuevos cambios y actualizaciones en cuanto a la facilitación del comercio peruano.

Asu vez, es realizable porque cuenta con las herramientas y experiencia necesarias para materializar la presente tesis.

También, es factible porque se tiene acceso al campo u objeto de estudio, ya que el investigador labora en la institución donde se llevará a cabo el proceso de estudio.

Finalmente, a los profesionales a quienes se les aplicará el presente estudio, colaboraran en su desarrollo, ya que los resultados de la investigación también son de su interés.

1.2. Formulación del Problema

1.2.1. Problema general

¿Cómo se relaciona la facilitación del comercio internacional y los procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao?

1.2.2. Problemas específicos

- ¿Cómo se relaciona la facilitación del comercio internacional y los costos de cumplimiento de la aduana marítima?

- ¿Cómo se relaciona la facilitación del comercio internacional y los tiempos de liberación de mercancías de la aduana marítima?

- ¿Cómo se relaciona la facilitación del comercio internacional y la digitalización de procesos de la aduana marítima?

1.3. Justificación de la Investigación

1.3.1. Teórico

Según (Bernal, 2016) "*La justificación teórica de la investigación cuestiona los principios que sustentan la teoría*".

Con el estudio se pretende demostrar la influencia de la facilitación del comercio internacional en la optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao.

1.3.2. Práctico

De acuerdo con (Bernal, 2016) "*La justificación práctica en una investigación es que pretende resolver un problema o al menos proporcionar recursos y herramientas que ayuden a resolverlo*".

Nuestra tesis tiene como justificación práctica, medir el nivel de correspondencia o relación que tiene la facilitación del comercio internacional como factor de optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao.

Asimismo, nuestra investigación será un aporte para la administración aduanera y los usuarios de comercio exterior; ya que con los resultados del presente estudio se podrá tener con exactitud el grado de efectividad de las diferentes herramientas y su contribución en la facilitación del comercio exterior, ello en la búsqueda de demostrar la influencia de la facilitación del comercio internacional en la optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao.

1.4. Objetivos de la Investigación

1.4.1. Objetivo General

Demostrar que la facilitación del comercio internacional es un factor de optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Determinar que la facilitación del comercio internacional influye en la reducción de costos de cumplimiento en la aduana marítima.

- Determinar la influencia de la facilitación del comercio internacional en la reducción de los tiempos de liberación de mercancías en la aduana marítima.

- Determinar que la facilitación del comercio internacional tiene influencia en la digitalización de procesos en la aduana marítima.

1.5. Hipótesis de la Investigación

1.5.1. Hipótesis General

La facilitación del comercio internacional se relaciona con la optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao.

1.5.2. Hipótesis Específicas

- La facilitación del comercio internacional se relaciona con la reducción de costos de cumplimiento en la aduana marítima.

- La facilitación del comercio internacional se relaciona con la reducción de los tiempos de liberación de mercancías en la aduana marítima.

- La facilitación del comercio internacional se relaciona con la digitalización de procesos en la aduana marítima.

1.6. Identificación de variables

Variable independiente: *La facilitación del comercio internacional*

La facilitación del comercio es uno de los principales factores en el desarrollo económico de los país y parte de los objetivos nacionales relacionada con el bienestar del país y sus ciudadanos.

Variable dependiente: *Procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao*

Estos procesos tienen como objetivo asegurar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la legislación.

1.7. Operacionalización de variables

Tabla N° 4 – Operacionalización de variables

Variable	Dimensiones	Indicador	Peso (1-5)
Facilitación del comercio internacional	Procedimientos	**Tiempos**	**5**
		Costos	4
		Accesibilidad	3
		Coordinaciones	2
	Automatización	**Digitalización**	**5**
		transparentar	3
		Integración	2
		Intuitivos o simples	4
	Cooperación interinstitucional	Eficiencia	2
		Integración	3
		Solución de controversias	2
		Apoyo coordinado	4

	Leyes adecuadas	Resultados	4
		Riesgo	3
		Responsabilidad	2
		Aplicación	2
Procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao	Objetivos	Cumplimientos tributarios y aduaneros	4
		Reducir los costos de cumplimiento	**5**
		Reducir el fraude aduanero	3
		Gestión interna	2
		Gestión del riesgo de desastres	2
	Metas	Resultado	5
		Cumplimiento	**5**
		Verificable	4
		Propósito	4
	Políticas	**Cumplimiento**	**5**
		Fortalecimiento	4
		Aceptación	4
		Resultado	3
	Recursos	Utilidad	2
		Presupuestado	4
		Impacto	4
		Transparencia	3

Elaboracion propia.

Dentro del cruce de las variables resultantes la que obtuvieron mejor puntuación fueron las siguientes:

1. Tiempo - Desembolsos (costos)
2. Digitalización - Tiempo
3. Accesibilidad - Medición
4. Intuitivas y simples - Actividades

CAPITULO 2: MARCO TEÓRICO

2.1. Marco filosófico y epistemológico de la investigación

La epistemología es un aspecto fundamental de todos los marcos teóricos de la investigación. Según la (RAE, 2024), “Teoría de los fundamentos y métodos del conocimiento científico”.

Toda investigación formal tiene una epistemología. Los conocimientos así obtenidos pueden comprobarse de diversas formas según esquemas reconocidos internacionalmente. El autor (Bunge, 2002) define a la epistemología como aquella disciplina filosófica cuyo objeto de estudio es el proceso de indagación científica, teniendo como resultado la producción de saberes validados por el método científico.

La teoría de la liberalización del comercio internacional adopta su postura epistemológica al intentar conceptualizar y estudiar todo lo relevante al problema en estudio. Para crear un marco filosófico es necesario partir de la parte de la realidad que es la base de este estudio, en este caso el objeto de estudio se encuentra dentro del ámbito del comercio internacional el objeto de estudio es la facilitación del comercio internacional.

En consecuencia, para iniciar el trabajo investigativo, se adoptan ciertos fundamentos filosóficos y epistemológicos que permitirán una comprensión más profunda del estudio en curso. En este contexto, los esquemas interpretativos de la facilitación comercial internacional se derivan de marcos conceptuales más extensos, como la Economía Internacional y las Políticas Comerciales Estatales. Dentro de estos ámbitos, se abordan aspectos relacionados con la simplificación de procesos, la reducción de costos operativos, la optimización de tiempos y la agilización del intercambio comercial transfronterizo.

Los economistas clásicos Adam Smith y David Ricardo fueron los primeros en desarrollar un conjunto sólido de análisis para explicar la economía internacional y el funcionamiento de los Estados. Establecieron las bases de la política de libre comercio internacional, afirmando que, si los países pudieran comerciar, serían libres de

especializarse en la producción de aquellos bienes en los que tuvieran una ventaja absoluta o comparativa. De esta manera, aumentará la producción mundial y, por tanto, las oportunidades de consumo. A diferencia de los mercantilistas, ambos autores defienden que la actitud del Estado sea neutral, que las cosas sucedan, dejar hacer, dejar pasar, en otras palabras, que la mano invisible del orden del mercado conduzca a la prosperidad y bienestar. La cual es la esencia del liberalismo político, económico y empresarial. Aunque sus modelos existen desde hace más de 200 años, se han convertido en la base de futuras teorías económicas que analizan el comercio internacional.

Aunque los modelos económicos de los dos autores mencionados en la sección anterior estudian el comercio internacional de diferentes maneras y cada modelo analiza diferentes variables, todos estos modelos muestran que el comercio internacional es necesario para que los países maximicen la eficiencia en el uso de los recursos y bienes. Por lo tanto, es importante comprender a los teóricos más actuales que estudian al presente el comercio internacional, para poder sustentar y justificar la naturaleza del estudio.

Para el Perú, que se caracterizó por un período de proteccionismo y liberalismo, después de las reformas de 1990 entramos en una fase de apertura comercial y un creciente deseo de integración. En nuestro país se evidencia dos etapas:

El primer período se distingue por la oscilación pendular que ha caracterizado la política económica peruana; es decir, fluctuaciones entre etapas proteccionistas y esfuerzos de liberalización comercial, variando según los gobiernos en turno, y que culmina con las reformas implementadas en los años noventa.
El segundo lapso se define por el afianzamiento de la apertura mercantil y una creciente aspiración de integración global, incorporando elementos de lo que podría denominarse "proactividad constructiva". Esto implica una agenda enérgica de negociaciones comerciales y un empeño en potenciar la competitividad transversal de la economía, en contraposición a la aplicación de incentivos, exenciones o favoritismos sectoriales que predominaron durante la fase inicial. (Paredes, 2010) En el caso peruano, en su comercio exterior ha optado por un modelo liberal el cual podemos revisarlo en la Constitución Política en los artículos 59 y 63°.

2.2. Antecedentes de la investigación

2.2.1. Nacionales

De acuerdo con la tesis con grado de maestría “La implementación del tratado de libre comercio Perú-Chile en los despachos de agro-exportación en el complejo fronterizo de Santa Rosa–Tacna con relación al control aduanero” (Ccoa, 2017), cuyo propósito era identificar los impedimentos para la aplicación de procedimientos aduaneros que fomentan la facilitación comercial, según lo establecido en el Capítulo 5 del TLC Perú-Chile, respecto a los envíos agro-exportadores en la frontera de Santa Rosa–Tacna. El investigador examinó el TLC peruano-chileno y la legislación peruana pertinente, concluyendo que se ha avanzado gradualmente en la implementación de lo estipulado en el TLC sobre facilitación comercial en los trámites aduaneros de agroexportaciones, aunque aún no se ha logrado plenamente. Además, señala la necesidad de mayor inversión estatal, posiblemente mediante concesiones, para mejorar la infraestructura del complejo fronterizo.

El artículo titulado “Ley N° 28977 y su influencia en la gestión de riesgo de los envíos de entrega rápida I.A.A.P. Perú 2007–2010” (Rodríguez, 2018), buscaba determinar si la Ley de Facilitación del Comercio Exterior – (Ley N°28977, 2007), que establece los envíos de entrega rápida (EER) para mercancías ingresantes al país, restringía una adecuada gestión de riesgo en la Intendencia Aduana Aérea y Postal durante el período 2007-2010. El autor realizó una investigación descriptiva causal, cuantitativa, basada en evaluación numérica y análisis estadístico, con una muestra de cincuenta (50) expertos en comercio exterior, empleando los herramientas estadísticas como el Tau b de Kendall. Se concluyó que es necesario implementar controles de riesgo adaptados a los cambios normativos, y que los sistemas informáticos deben ser adecuados, permitiendo a las partes contar con herramientas en línea (factura, guía EER) para el cruce de información con el módulo de régimen de EER.

En la tesis con grado de maestría “El principio de facilitación del comercio exterior y el tiempo requerido para el despacho de mercancías en la aduana

marítima del Callao, en el período 2008-2018" (Reyes, 2020), la problemática central abordada fue: ¿En qué medida las medidas de agilización del comercio exterior han impactado en la duración de los trámites de despacho de mercancías bajo los regímenes de importaciones para los consumos en la aduana marítima del Callao durante el período 2008-2018? El autor concluyó que el principio de facilitación del comercio ha ejercido una influencia significativa en los tiempos de importación; dado que el análisis arrojó un coeficiente de asociación de 0.696, interpretado como una relación positiva moderada.

En la tesis con grado de maestría "Propuesta de implementación del canal azul (fiscalización posterior) en el procedimiento general del régimen aduanero de importación para el consumo, en el ámbito aéreo peruano" (Aguilar, 2018); siendo el problema general: ¿De qué manera las revisión documentaria de las declaraciones de importación para el consumo afecta el tiempo de atención de dicha modalidad de despacho?, para lo cual se realiza un análisis estadístico del proceso de despacho de Importación para el consumo. El autor concluyó que el canal naranja debería suprimirse, ya que no contribuye a la agilidad, facilitación y celeridad requeridas en el proceso de importación. Esta conclusión se fundamenta en que las declaraciones sujetas a este tipo de control representan únicamente el 7,6% del total, y de este porcentaje, solo el 12% presenta alguna incidencia en la fiscalización aduanera. Por consiguiente, la eliminación de este canal podría optimizar los procedimientos de despacho sin comprometer significativamente la eficacia del control aduanero.

En la tesis con grado de maestría "El sistema de Zonas Económicas Especiales (ZEE) en el Perú: ¿mito o realidad?" (Del Castillo, 2017), siendo el problema general que en la actualidad el sistema de ZEE peruanas no está generando el crecimiento económico para el que fue concebido desde un inicio. El estudio examinó el contexto de las Zonas Económicas Especiales (ZEE) en Perú, evaluando sus fortalezas y debilidades como instrumentos para el comercio internacional. Complementariamente, se llevó a cabo una revisión detallada de cada ZEE, lo que permitió detectar las dificultades específicas que enfrentan estas áreas en el país. El investigador infiere que las Zonas Económicas

Especiales (ZEE) en Perú han resultado ser una mera ilusión, pues tras 25 años desde su instauración, no han alcanzado las metas previstas. Esto se atribuye a múltiples causas, primordialmente a una normativa obsoleta y fragmentada, a su gestión por diversas entidades estatales que no desempeñan cabalmente sus responsabilidades, y a la carencia de un plan gubernamental a largo plazo que defina el rumbo de estas áreas.

(Cueva & Carranza, 2017) en su título “Optimización del proceso de recaudo del metropolitano utilizando el smartphone como medio de pago” - Grado de Maestría. El autor aborda la problemática de extensas filas en dispositivos automáticos y ventanillas de recarga en los ingresos a estaciones principales del Metropolitano. Este fenómeno surge del aumento en la demanda de viajes, hábitos de los usuarios y características del actual sistema de cobro. La recopilación de información empleó métodos cuantitativos como análisis de datos y encuestas, además de técnicas cualitativas como entrevistas a expertos. La conclusión más significativa indica: Los viajeros que empleen sus teléfonos inteligentes como medio de acceso al Metropolitano evitarán los puntos de recarga, prescindiendo de taquillas y máquinas automáticas. Esto reducirá los tiempos de espera para quienes continúen utilizando tarjetas, contribuyendo a descongestionar los accesos a las estaciones.

(Quispe, 2020) en su título “Implementación de herramientas informáticas para mejorar la gestión del área de planeamiento en una empresa de entretenimiento” - Grado de Maestría. Siendo el principal problema: ¿Cómo optimizar la administración del sector de planeamiento en una compañía de entretenimiento? Se buscó establecer la correlación causal entre factores dependientes (desviación presupuestaria, exhibición de métricas estratégicas y tasa de rechazo en solicitudes) y elementos independientes (manejo presupuestario, sistema de inteligencia empresarial, protocolo de pedidos). La deducción más notable indica: la adopción de un instrumento de Inteligencia de Negocios mejorará la elaboración de informes operativos y estratégicos, permitiendo su obtención inmediata, sujeta a requisitos corporativos como cierres contables y productivos. Esta innovación aumentó la entrega puntual de informes de 73 a 204, de un total anual de 240.

(Curo, 2019) en su título “Liquidación de servicios electrónica y deducción de gastos aplicable a las rentas del trabajo como instrumentos a utilizar en la ampliación de la base tributaria Perú 2019” - Grado de Maestría. Siendo el principal objetivo: propone crear un comprobante denominado "Liquidación de Servicios Electrónica" para personas naturales generadoras de rentas laborales. Concluye que la Administración Tributaria debe implementar medidas para controlar y reducir el incumplimiento tributario, fomentando así el cumplimiento voluntario.

Asimismo, la tesis con grado de maestría “Estrategias de la Administración Tributaria y sus efectos en la recaudación del impuesto a la renta en los profesionales independientes” (Cayo, 2017), siendo el objetivo general: busca determinar la incidencia de estas estrategias en la recaudación. Concluye que el nivel de cultura tributaria influye en la disminución del incumplimiento del Impuesto a la Renta de profesionales independientes.

Por otro lado, (Deza & Malqui, 2019) en su título “Análisis de los beneficios de certificación de Operadores Económicos Autorizados en las importaciones marítimas del Callao en el 2019”, siendo el principal objetivo: Identificar las ventajas significativas de la certificación de Operador Económico Autorizado y su impacto en la cadena logística. Todos los entrevistados concordaron en que la disminución de tiempos es el beneficio primordial, ya que conlleva un ahorro temporal con los puertos por almacenaje y tarifas de flete más económicas al evitar sobrestadías prolongadas.

2.2.2. Internacionales

De acuerdo con el artículo titulado *Trade liberalization and its effects on labor fluidity: Evidence from Colombia* (Mejía et al., 2018), cuyo objetivo era conocer los efectos de la reducción aduanera en el mercado laboral colombiano. El autor realizó un estudio empírico de análisis basado en un grupo de empresas colombianas en el período de 2008 a 2015, e investigó la relación entre la liberalización comercial a través de la reducción aduanera y la reubicación de

trabajadores. Finalmente, concluyó que luego de la implementación total de las reducciones arancelarias, las empresas con mayores niveles de protección experimentaron un crecimiento más rápido del empleo bajo el nuevo régimen arancelario.

El artículo titulado *Digitalization, entrepreneurial orientation and internationalization of micro-, small- and medium-sized enterprises* (Annaële et al., 2020), cuyo objetivo principal fue conocer las relaciones entre el grado de digitalización, orientación al emprendimiento, y la Intensidad de internacionalización de las MIPYMES. El autor basó su estudio en un diseño de investigación cuantitativa, donde se encuestó a 8,000 empresas al azar en el país de Suiza. Finalmente, concluyó que cuando las empresas se digitalizan, esto afecta positivamente su orientación al emprendimiento, lo que a su vez aumenta positivamente el alcance y la velocidad de su internacionalización.

El artículo titulado *Data analysis techniques for enhancing the performance of customs* (Desiderio, 2019), cuyo objetivo principal fue mostrar como las diferentes técnicas de análisis de datos no solo ayudan a las aduanas en la gestión de riesgo, sino que dichas técnicas también deberían utilizarse en la facilitación del comercio en cuanto a minimizar los obstáculos a los operadores de comercio, así como la simplificación de procesos. Durante el desarrollo, el autor describe el uso actual de los datos, que se centra en los procesos de gestión de riesgos, así como también nos evidencia las principales limitaciones que tiene las aduanas en cuanto al uso de la información, además nos describe de forma detallada 06 fuentes potenciales y actuales de información y los posibles resultados que se obtendrían en su utilización hoy en día. Como conclusión, se evidencia que, en base a los criterios cualitativos, es necesario examinar y seleccionar aquellos datos e información que sean adecuados para orientar racionalmente las actividades de las aduanas, y combinar estos datos e información con la información existente con los recibidos de otros organismos gubernamentales, organismos regionales e internacionales y operadores privados.

El artículo titulado *Reducing tariff evasion: The role of trade facilitation* (Ticku, 2022), cuyo objetivo principal era mostrar que la simplificación de los trámites en frontera, es decir la facilitación del comercio, reduce la evasión arancelaria; el autor analiza los 11 indicadores de facilitación del comercio que promueve la OCDE, estos indicadores comprenden 121 países y el conjunto completo de productos del sistema armonizado de aranceles a nivel de 06 dígitos en tres grupos de años: 2012, 2015 y 2017. Se concluye que la evasión de impuestos en las aduanas ha demostrado ser una de las formas más resistentes, que afecta las finanzas en los países en desarrollo, además se propone 02 mejoras para el cumplimiento: (1) mejorar la detección para disuadir la evasión arancelaria y (2) reducir la complejidad de los procedimientos para mejorar el cumplimiento de los usuarios.

El artículo titulado *Logistics input intensity, trade facilitation and comparative advantage* (Yang et al., 2022) se enfoca el efecto de la facilitación del comercio sobre la ventaja comparativa en las industrias manufactureras intensivas. Durante el desarrollo de la investigación, el autor utiliza diferentes teorías y supuestos como cadena de valor, modelo de entrada-salida y modelo multidimensional de efectos fijo, a partir de los cuales presenta 02 hipótesis: H1.- Una facilitación comercial más fuerte (desempeño logístico) promueve una comparación ventaja más en sectores manufactureros con mayor intensidad de insumos logísticos, y H2.- La entrada de logística extranjera puede mejorar la ventaja comparativa de fabricación en países con baja facilitación del comercio (desempeño logístico). Se concluye que los hacedores de políticas deben investigar profundamente las características de fabricación y desarrollo logístico de la economía de un país y diseñar políticas industriales específicas para dirigir los recursos logísticos a los sectores productivos más dependientes de la logística, y finalmente formular políticas comerciales apropiadas, como la apertura del mercado de servicios logísticos extranjeros.

El artículo titulado *Trade facilitation costs and corruption: Evidence from China* (Cumming, 2022), el autor estudia el comportamiento corrupto oculto en los costos de facilitación del comercio y utiliza datos a nivel de empresas chinas para identificar variaciones sistemáticas, de lo que el autor denomina “costos

de viaje y entretenimiento"; los cuales entrañan gastos como comidas, bebidas, obsequios, viajes y conferencias (se tratan como corrupción "pequeña"). Se concluye que los costos de viaje y entretenimiento a nivel de empresa varían sistemáticamente a través de diferentes mercados y socios comerciales. Este concepto de costos de viaje y entretenimiento, aumentan significativamente cuando las empresas venden a mercados nacionales más distantes, pero cae bruscamente cuando las empresas se trasladan a los mercados internacionales. Es decir, este tipo de conceptos disfrazados de corrupción aumentan en los entornos locales y son casi inexistentes cuando las empresas se internacionalizan, por lo tanto, el mercado extranjero ofrece una oportunidad para que las empresas de las economías emergentes escapen de entornos institucionales débiles dentro de China.

La tesis con grado de maestría "Sistema integral de riesgos para fortalecer el control del fraude tributario y aduanero" (García, 2020), siendo el objetivo general: Proponer una metodología que actúe como herramienta para las administraciones tributarias, con el objetivo de aumentar la eficacia en el control. Esta propuesta busca garantizar un control efectivo del cumplimiento de las regulaciones por parte de la Aduana Marítima del Callao de los contribuyentes y usuarios aduaneros colombianos. El autor concluye que se debe establecer un sistema integral de perfilamiento de riesgos para controlar de manera efectiva las violaciones a la normatividad tributaria y aduanera..

La tesis con grado de maestría "El costo de la transacción tributaria y el cumplimiento de las obligaciones fiscales en las pequeñas y medianas empresas, sector comercio de la Provincia de Tungurahua" (Vargas, 2017), siendo el objetivo general: identificar diversos factores que impactan directa e indirectamente en el gasto asociado al cumplimiento de deberes fiscales por parte de los contribuyentes. El investigador infiere que Ecuador ha desarrollado, mediante su portal web, instrumentos destinados a reducir el costo de las operaciones tributarias, minimizando la atención presencial y proporcionando información en tiempo real. A través de la plataforma digital se pueden realizar consultas, obtener certificados, solicitar reembolsos y, fundamentalmente, enviar declaraciones y anexos, incluyendo una declaración preelaborada para

el impuesto sobre la renta de personas naturales no obligadas. Las aplicaciones SRI Móvil y SRI&yo en línea permiten a los contribuyentes optimizar recursos durante el proceso de cumplimiento; sin embargo, estas herramientas no han sido aprovechadas en su totalidad por una gran proporción de los usuarios.

El artículo titulado *Compliance costs caused by agency action? Empirical evidence and implications for tax compliance* (Kegels, 2014), cuyo objetivo era investigar el vínculo entre el comportamiento de la autoridad tributaria y el nivel de cumplimiento de los contribuyentes. El autor concluye que, según estimaciones, una administración hostil al usuario aumenta la carga de cumplir con la ley tributaria en aproximadamente un 27%. Esto se ve reflejado en mayores costos, horas e implementación de sistemas para el cumplimiento de la ley.

El artículo titulado *Can ICTs increase tax compliance? Evidence on taxpayer responses to technological innovation in Ethiopia* (Giulia Mascagni, 2021), se investiga el vínculo entre sobre el efecto de la innovación tecnológica en el cumplimiento tributario. El autor concluye que, si bien esta innovación tecnológica fue altamente efectiva, no es una panacea en un contexto de capacidad estatal limitada. La realización de todo su potencial requiere inversiones sustanciales para aumentar la capacidad de la administración tributaria para utilizar los datos y los sistemas de TIC disponibles.

El artículo titulado *Use of artificial intelligence by tax administrations: An analysis regarding taxpayers' rights in Latin American countries* (Antonio Faúndez-Ugalde, 2020), se precisan los límites legales en el uso de la tecnología destinada a automatizar la toma de decisiones de los diferentes operadores jurídicos en el ámbito tributario. El autor concluye que, las nuevas tecnologías también se pueden utilizar para mejorar los servicios al contribuyente y lograr el cumplimiento tributario, y para implementar nuevos mecanismos de auditoría, especialmente considerando el gran volumen de datos generados, conocido como *'big data*'.

El artículo titulado *Determinants of tax compliance costs of small and medium enterprises in emerging economies: Evidence from Ghana* (Bruce-Twum Ernest, 2022), cuyo objetivo era intentar identificar los determinantes del costo del cumplimiento tributario utilizando una encuesta de 132 PYME en Ghana. El autor concluye que, las PYMEs soportan una carga desproporcionada en el cumplimiento de muchas formas de regulaciones, en particular, las normas y leyes fiscales. Cumplir con las regulaciones fiscales a menudo resulta en un aumento de los costos y una reducción significativa de las ganancias. El estudio encontró que el tamaño de la empresa, la antigüedad de la empresa, el sector empresarial y los costos tecnológicos fueron determinantes significativos del costo del cumplimiento tributario.

En el artículo titulado *Reducing tax compliance costs through corporate tax base harmonization in the European Union* (Salvador Barrios, 2020), el autor tiene como objetivo final la armonización y consolidación de la base imponible del impuesto de sociedades. Se concluye que la estandarización de la base imponible en la Unión europea lograría reducción y ahorro a las empresas que tiene que asumir costos por cada país en el que laboren lo cual afecta su rentabilidad.

El artículo titulado *Compliance costs vs. tax incentives: Why do entrepreneurs respond to size-based regulations?* (Jarkko Harju, 2019), proporciona nueva evidencia empírica a nivel micro de por qué los empresarios responden a la regulación fiscal basada en el tamaño. El autor concluye que la reducción de los costos de cumplimiento podría en algunos casos aumentar la carga administrativa de la autoridad tributaria, lo que implica que este tipo de reformas deben implementarse cuidadosamente para reducir los costos generales y aumentar la eficiencia económica

Asimismo, en el artículo titulado “Medición de los Costos de Transacción Tributarios en Pequeñas y Medianas Empresas en Chile” (EUROSOCIAL, 2015), el autor pone de relieve algunos de los factores que influyen en la complejidad del sistema fiscal de Chile, y estimar a través de la metodología los costos de transacción tributarios, el autor concluye que el costo de

transacción tributario (costos administrativos + costos de cumplimiento), representan el 0.96% del PBI Chileno, el cual comparado con países de como Costa Rica, Uruguay y Brasil está muy bien situado, se evidencia que la obtención de este resultado, se debe al uso intensivo de tecnología de la información, la cual ha permitido desarrollar soluciones que facilitan el cumplimiento voluntario y reducen la brecha tributaria.. A su vez hace relevancia que la introducción de procedimientos simples ha reducido los tiempos de cumplimiento.

Por otro lado, el artículo titulado “Metodología para la medición de los costos de transacción de las Administraciones Tributarias” (Carlos, 2014), evalúa la influencia de las diversas estrategias implementadas por el ente recaudador sobre los gastos asociados al cumplimiento fiscal de los sujetos pasivos. La investigación analiza cómo las medidas adoptadas por la autoridad tributaria afectan los recursos que los contribuyentes deben destinar para satisfacer sus deberes impositivos. El autor concluye que simplificación de procedimientos, mejoras en la normativa, implementación de planes de capacitación a través del uso de tecnología permitirá tener menores costos de cumplimiento en las próximas mediciones que se realicen.

2.3. Bases Teóricas

2.3.1. La facilitación del comercio exterior

La facilitación del comercio es uno de los componentes clave del desarrollo económico y parte de la agenda política nacional relacionada con el bienestar del país y los habitantes, el alivio o reducción de la pobreza y el desarrollo económico.

De este modo, (Izam, 2001) define a la facilitación del comercio exterior como un conjunto de medidas destinadas a disminuir o eliminar las barreras que afectan el comercio o el movimiento de factores productivos entre naciones.

Aunado a ello, (Wilson et al., 2003) describe que “La facilitación del comercio suele implicar mejorar la eficiencia en la administración y trámites (…) transacciones de forma digital, diseñado para medir hasta qué punto una economía tiene la infraestructura nacional necesaria (telecomunicaciones, intermediarios financieros, empresas de logística) y está utilizando información en red para mejorar la eficiencia y transformar actividades para mejorar la actividad económica” (p.371).

(Cosio et al., 2013) afirma el significado de la facilitación en materia aduanera: En el ámbito aduanero, se entiende no como un fin en sí mismo, sino como un proceso continuo en constante evolución. En un mundo globalizado, el comercio internacional exige respuestas cada vez más simples, menos costosas, más rápidas y menos onerosas. Es en ese sentido que la simplificación en materia aduanera está contenida hoy en un Principio, que es el de Facilitación del Comercio Exterior (p.27).

Del mismo modo, se introdujeron conceptos similares acerca de la facilitación del comercio exterior:
(Linklater & Osterling, 2016) define la facilitación del comercio como aquellas modificaciones orientadas a perfeccionar la secuencia de trámites administrativos y físicos vinculados al traslado transfronterizo de bienes y

servicios. Esta optimización es crucial para la competitividad, pues en las transacciones internacionales, las empresas afrontan excesivos requerimientos documentales, agotadores procedimientos fronterizos y falta de claridad y previsibilidad normativa, factores que obstaculizan su participación dinámica en el comercio (p.87).

En concordancia (Mejía et al., 2017) conceptualiza la facilitación comercial como la racionalización, armonización y estandarización de los protocolos necesarios para el intercambio de mercancías y servicios. Esto implica la adopción tecnológica, innovación e implementación de prácticas mejoradas en los procesos, adecuación regulatoria a estándares globales y transparencia, con el propósito de disminuir costos y plazos operativos (p.73).

2.3.1.1. La facilitación relacionada con la “eficiencia”

Así mismo, encontramos conceptos similares acerca de la facilitación del comercio exterior. (Fernández, 2016) afirma: “la creación de procedimientos y trámites armónicos que les permitan a los comerciantes cruzar las fronteras/aduanas nacionales de una manera eficiente” (p.98).

(Arce Gil, 2013), afirma: el objetivo primordial de la simplificación comercial consiste en disminuir los gastos operativos y la intrincación de las transacciones mercantiles transfronterizas. Este proceso busca perfeccionar el entorno de negocios nacional, mientras se incrementa la eficacia y el rendimiento de las regulaciones estatales en materia de intercambio internacional.

Como apreciamos el párrafo anterior engloba lo dicho por los autores precedentes con la palabra eficiencia en aduanas y frontera refiriéndose a la capacidad de realizar o cumplir adecuadamente una función.

2.3.1.2. La facilitación relacionada con el “rol que cumplen las organizaciones”

Otros autores destacan la labor positiva en las organizaciones del comercio internacional y para ello se plantea dos perspectivas:

a) La facilitación del comercio se concibe como una disposición política y un principio de estrategia mercantil estatal. Representa un objetivo constante orientado a impulsar la expansión comercial, reducir costos y agilizar el flujo de operaciones mercantiles, garantizando su legalidad y seguridad.

b) En su dimensión práctica, este concepto busca optimizar los protocolos operativos y la cadena logística del intercambio internacional. Implica la colaboración, tanto directa como indirecta, de todos los agentes involucrados en el comercio exterior, abarcando entidades gubernamentales y organizaciones del sector privado. (Meza, 2013, pág. 247)

El autor (RED 2021: Caminos para la integración: facilitación del comercio, infraestructura y cadenas globales de valor., 2021) manifiesta que las medidas relacionadas con la facilitación del comercio son principalmente responsabilidad del sector público, y su modernización posee un alto potencial de impacto.

2.3.1.3. La facilitación según organismos internacionales

La (OMC, 2022) menciona: los retrasos administrativos y la complejidad de los procesos constituyen un obstáculo para los empresarios que intervienen en el intercambio internacional de bienes. En consecuencia, la agilización comercial, que implica la simplificación, actualización y estandarización de los protocolos de exportación e importación, ha adquirido relevancia crucial en el panorama mercantil global.

La (UNCTAD, 2022) menciona: “Los largos tiempos de espera en las fronteras, las tarifas inapropiadas, los trámites engorrosos y las normas y reglamentos inadecuados o poco claros pueden convertirse en obstáculos graves para el comercio y, como consecuencia, afectar negativamente a la inversión, el empleo y el desarrollo impulsado por el comercio”.

(APEC, 2022) menciona: “El desafío para el liderazgo en una economía que intenta implementar el Acuerdo de Facilitación del Comercio es que debe obtener apoyo no solo dentro de la burocracia sino incluso fuera. Tienes que lograr que todos los actores en la cadena de suministro acepten el cambio”.

2.3.1.4. La facilitación a nivel regional

Ejes Estratégicos a nivel regional: A nivel regional en la (Comunidad Andina de Naciones, 2011) a través de la Decisión 770 sentaron las bases de los Ejes Estratégicos o Pilares del Plan Estratégico que permita facilitar el comercio entre los países miembros. Según detalla el art.°7 (p.02) afirma:

a) Mejora continua de procesos para facilitar el comercio exterior.
b) Armonización de la Legislación Aduanera.
c) Coordinación e integración intrarregional e Interinstitucional en el ámbito aduanero.
d) Desarrollo e Integración tecnológica.
e) Implementación de una gestión efectiva de riesgos aduaneros.

2.3.1.5. La facilitación a nivel nacional

En el Perú, está incluida en la legislación expresamente en la sección primera, en el título II, del artículo 4°, el cual define este principio: Las entidades aduaneras desempeñan un papel fundamental, orientado a simplificar el comercio exterior, impulsar el progreso nacional y salvaguardar tanto el control aduanero como los intereses fiscales. Con el propósito de optimizar y agilizar

las operaciones aduaneras, el organismo competente deberá promulgar regulaciones que normen la emisión, transmisión, utilización y supervisión de documentos e información vinculados a dichas actividades. Esta normativa abarcará tanto medios físicos como electrónicos, otorgándoles plena validez jurídica. (Ley General de Aduanas, 2008).

Dentro del Plan Estratégico Institucional (SUNAT, 2017, Julio) se especifica: “Esto implica simplificar procesos e incorporar más tecnología” (p.04).

2.3.2. Reducción de costos

(Polimeni & Fabozzi, 1991) especifica que “el costo se describe como el valor que se renuncia para adquirir bienes o servicios”

(Horngren, 2012) especifica que según los contadores, el costo se define como el uso de recursos que se destina para alcanzar un objetivo específico. (…) La noción de costo se asocia invariablemente con la cuantificación monetaria de un elemento específico. Este elemento se denomina objeto de costo y representa cualquier entidad susceptible de medición económica (p.27).

(Diaz, 2003) especifica “El costo constituye una inversión en actividades y recursos que generan beneficios. Representa la expresión financiera de las operaciones ejecutadas y los factores utilizados. Refleja, en términos monetarios, los procesos productivos, distributivos y administrativos de una organización (p.28).

El autor (Luján, 2009) define costos como conceptualiza los costos como el agregado de erogaciones, compromisos adquiridos, consumos, depreciaciones, amortizaciones y asignaciones atribuibles a un periodo específico, vinculados a las funciones de producción, distribución, administración y financiamiento (p.09).

2.3.2.1. Costos estándar

El autor (Eras Agila, 2015) especifica que “El costo estándar se define como un parámetro de referencia que indica el valor esperado para la producción de un bien o la provisión de un servicio, bajo determinadas circunstancias. Este criterio sirve como punto de comparación para evaluar la eficiencia en la utilización de recursos y la gestión de procesos. (p.128).

2.3.2.2. Costo de cumplimiento tributario

Los costos de cumplimiento tributario son aquellos en los que los contribuyentes deben incurrir para acatar la normativa tributaria vigente. Abarca no solo la adquisición de recursos humanos, materiales y tecnológicos necesarios, sino también el valor del tiempo invertido en obtener información, asistencia y orientación para el cumplimiento fiscal. (Naciones Unidas, 2014).

Según el autor (Carlos, 2014) “Los costos de transacción tributario están compuestos por los costos administrativos del Estado para gestionar el sistema impositivo y los gastos de cumplimiento de los contribuyentes. Cuanto más elevado sea el costo de cumplir con las obligaciones fiscales, mayor será la probabilidad de que estos opten por evadir en lugar de asumir los costos de la declaración”.

2.3.2.3. Definición desde el aspecto punitivo

Con respecto al cálculo del costo vs beneficio del cumplimiento tributario, el autor (Carvalho, 2013) afirma que si la ventaja fiscal de evadir supera la sanción esperada, el contribuyente incumplirá. Si la sanción esperada excede el beneficio, el contribuyente pagará lo adeudado.

2.3.3. Comercio Internacional o comercio exterior

Según (De la Hoz Correa, 2013) **“**examina los motivos y normas que rigen el intercambio transfronterizo de bienes y servicios para satisfacer necesidades. Lo distintivo es que estas transacciones atraviesan fronteras nacionales, usualmente controladas por aduanas” (p. 15).

(Caraveo, 2016) afirma: “La economía internacional estudia los flujos comerciales, financieros, tecnológicos y turísticos entre un país y el resto del mundo” (p. 10).

(Zambrana, 1995) afirma: El comercio internacional comprende el flujo de mercancías y servicios que traspasan las fronteras entre naciones.
(Duarte, 2008) afirma: El intercambio exterior emerge de la imposibilidad de los países para ser completamente autosuficientes, es decir, ninguna nación puede generar la totalidad de bienes requeridos por sus sectores productivos y de servicios.

2.3.3.1. Historia

Según (De la Hoz Correa, 2013) Las raíces del comercio internacional se remontan al trueque de especias, metales y gemas preciosas iniciado por mercaderes del antiguo Egipto. Sin embargo, fue la Revolución Industrial, con sus avances tecnológicos, métodos productivos y transformaciones sociales, la que propició su expansión a escala continental y global.

(Caraveo, 2016) afirma: El comercio se concibe como la permuta de bienes y servicios entre individuos para cubrir sus necesidades. Esta práctica nace cuando el ser humano reconoce su incapacidad para producir ciertos artículos que otros poseen y que pueden obtenerse mediante el intercambio, dando origen así al trueque como forma primigenia de transacción.

2.3.3.2. Importancia del comercio exterior

A su vez, (Duarte, 2008) afirma sobre la importancia del comercio exterior en 05 puntos importantes (p.16):

a) **Contribuyen al crecimiento económico.** El incremento de las exportaciones suele generar mayor oferta y demanda de bienes y servicios en los sectores de comercio exterior, fomentando así el crecimiento del PBI.
b) **Promueven la inversión local y extranjera.** Las operaciones de comercio exterior en países emergentes ofrecen oportunidades de negocio debido a bajos costos de insumos y mano de obra, acceso preferencial a mercados externos, y tasas impositivas reducidas.
c) **Aumentan la competitividad de las empresas.** Las firmas exportadoras, al iniciar su internacionalización, compiten en mercados más exigentes donde se evalúan factores como calidad constante, precios competitivos, diseños innovadores y diversidad de oferta.
d) **Generan nuevos puestos de trabajo.** La expansión de empresas vinculadas al comercio exterior aumenta la demanda laboral para mantener los estándares internacionales de servicio al cliente.
e) **Aportan al fisco de los países**. Aunque los exportadores están exentos de aranceles e impuestos por exportación, aportan impuesto a la renta (IR) e IGV o IVA por sus compras locales.

2.3.4. La Aduana

Etimológicamente, se define como la palabra "aduana" tiene su origen en el árabe, transitando desde "Divana" hasta su forma contemporánea. Se concibe como una institución pública dedicada al control y recaudación de tributos sobre mercaderías que ingresan o salen del país (Diccionario Razonado, 1847).

Según (Cabanellas de torres, 2006) las aduanas representan organismos gubernamentales emplazados en los límites territoriales, cuya función es percibir gravámenes sobre el movimiento de bienes e impedir operaciones ilícitas.

De acuerdo con (Caraveo, 2016):estos entes emergieron de manera espontánea con el surgimiento del intercambio internacional, fungiendo como salvaguarda económica. Su génesis está ligada al progreso económico-social de poblaciones establecidas en áreas determinadas.

El desarrollo económico y social de las comunidades establecidas en áreas específicas propició la emergencia de instituciones aduaneras, cuyo propósito fundamental era salvaguardar la economía local. Estas entidades surgieron como una respuesta natural a la necesidad de proteger los intereses económicos internos frente al intercambio comercial con otros territorios.
(p. 30).

Según (Cerna et al., 2021) definen la aduana como un organismo administrativo que supervisa el traslado transfronterizo de productos, ejerciendo un rol fundamental en la gestión de las transacciones exteriores.

En el ámbito peruano, los mismos autores caracterizan la aduana como una dependencia estatal ubicada en confines, terminales marítimos o aéreos, encargada de registrar los bienes que entran o salen del territorio y cobrar los tributos pertinentes.

2.4. Glosario

APEC: Foro de cooperación Asia-Pacífico	El portal web (APEC, 2022) lo describe como un foro multilateral destinado a impulsar el desarrollo y bienestar de las naciones circundantes al Océano Pacífico. Aborda cuestiones vinculadas al comercio internacional, la coordinación económica y la colaboración entre sus miembros.
Cumplimiento documental	Según (Banco Mundial, 2022), el cumplimiento documental alude al tiempo y costo asociados a satisfacer los requisitos de documentación de todas las entidades gubernamentales en los países de origen, destino y tránsito.
Cumplimiento fronterizo	De acuerdo con (Banco Mundial, 2022), el cumplimiento fronterizo implica el tiempo y costo relacionados con acatar las normativas aduaneras y otras inspecciones obligatorias para que la carga atraviese la frontera, incluyendo el manejo en puertos o fronteras. Esto abarca el tiempo y costo de obtención, preparación y presentación de documentos durante estos procesos.
Cultura tributaria	El autor (Valero, Ramírez de Egáñez, & Moreno, 2013) definen la cultura tributaria como el conjunto de saberes, valoraciones y actitudes de un grupo social respecto a los tributos, así como el nivel de conciencia sobre los derechos y obligaciones derivados de la relación tributaria entre sujetos activos y pasivos.
Banco Mundial	El portal web (Banco Mundial, 2022) describe al Grupo Banco Mundial como una alianza global única: sus cinco instituciones colaboran para reducir la pobreza y generar prosperidad compartida en naciones en vías de desarrollo.
OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos	El portal web (OCDE, 2019), define como un organismo internacional que busca diseñar mejores políticas para una vida superior. Su misión es fomentar estrategias que favorezcan el progreso, la equidad, las oportunidades y el bienestar para todos los individuos.

OMA: Organización Mundial de Aduanas	El portal web (OMA, 2022) menciona: “Elabora estándares globales, estimula la cooperación y desarrolla capacidades para agilizar el comercio legítimo, garantizar una justa recaudación y proteger a la sociedad, proporcionando dirección, guía y respaldo a las administraciones aduaneras.
OMC: Organización Mundial del Comercio	El portal web (OMC, 2022) menciona: Asiste a sus miembros en el uso del comercio como herramienta para mejorar el nivel de vida, generar empleo y optimizar la calidad de vida. Gestiona el sistema global de normas comerciales y apoya a países en desarrollo en la creación de capacidad comercial. Funciona como foro para negociaciones y resolución de conflictos comerciales entre sus miembros.
SUNAT: Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria de Perú	El portal web (SUNAT, 2022) la describe como un ente técnico especializado en administrar tributos nacionales y otros conceptos asignados por ley o convenios, proveyendo recursos para la solvencia fiscal y estabilidad macroeconómica, asegurando la correcta aplicación normativa y combatiendo delitos tributarios y aduaneros según sus atribuciones.
UNCTAD	El portal web (UNCTAD, 2022) la define como el órgano principal de la Asamblea General de la ONU en comercio y desarrollo. Busca acelerar el desarrollo comercial y económico, con énfasis en países en desarrollo.
TLC: Tratado de Libre Comercio	Según (SUNAT, 2022) es un pacto vinculante entre 2 o más países o bloques, que busca eliminar obstáculos comerciales, consolidar el acceso a bienes y servicios, y fomentar la inversión privada.
CEPLAN: Centro Nacional de Planeamiento Estratégico	De acuerdo con (CEPAL, 2022), es un organismo técnico especializado, rector del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico, que lo conduce de manera participativa, transparente y concertada, contribuyendo a mejorar la calidad de vida y el desarrollo integral del país.

EER: Envíos de entrega rápida	Para (SUNAT, 2022) es una secuencia que permite importar compras o regalos del extranjero mediante empresas de servicios de entrega rápida, hasta por un valor FOB de US$2,000.00 por envío.
VUCE: Ventanilla Única de Comercio Exterior	El portal web (VUCE PERU, 2022) la define como un instrumento para facilitar el comercio exterior y promover la competitividad sectorial. Permite realizar trámites de exportación, importación y tránsito de mercancías por medio de un único punto de acceso, administrado por el MINCETUR.
ZEE: Zonas Económicas Especiales	Para (SUNAT, 2022) son áreas estratégicas nacionales para atraer inversión privada, enfocadas en negocios de comercio exterior. Poseen normativa especial y flexible en materia tributaria y aduanera. Actualmente, en Perú existen 4 Zonas Económicas Especiales en funcionamiento: Zofratacna (Tacna), Zed Paita (Piura), Zed Ilo (Moquegua) y Zed Matarani (Arequipa).
OEA: Operador Económico autorizado	El operador económico autorizado es aquel operador de comercio exterior el cual evidencia un sistema adecuado de Registros Contables y Logísticos, Solvencia Financiera y Nivel de Seguridad Adecuado; convirtiéndose en un operador de confianza para la Administración Aduanera con lo cual se simplifica sus controles y trámites; a la fecha pueden certificarse como OEA los siguientes operadores: Importadores, exportadores, almacenes aduaneros, Agencias de Aduana y Empresas del Servicio de Entrega Rápida.
Garantía Nominal	Es un documento de garantía que solo pueden ser presentada por las entidades del Sector Público Nacional, Universidades, Organismos Internacionales y Misiones Diplomáticas; así como los Operadores Económicos Autorizados - OEA certificados por la SUNAT., para este último sirve para garantizar los tributos aduaneros
Declaración aduanera de	Documento mediante el cual el declarante indica el régimen aduanero que deberá aplicarse a las mercancías, y suministra

mercancías - DAM	los detalles que la Administración Aduanera requiere para su aplicación.
Canales de Control	• Canal verde, no se requiere la revisión documentaria de la declaración ni el reconocimiento físico de la mercancía. • Canal naranja, la declaración es sometida a revisión documentaria. • Canal rojo, la mercancía se encuentra sujeta a reconocimiento físico.
Importador	Dueño o consignatario de las mercancías que aplica el régimen de importación para el consumo a las mercancías que ingresan para quedarse en territorio nacional.

Elaboración propia.

CAPITULO 3. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y Diseño de Investigación

Enfoque: Cuantitativo

Según el autor (Hernández & Mendoza, 2018): “Enfoque cuantitativo emplea la obtención de información para examinar supuestos, fundamentándose en cálculos numéricos y evaluación estadística, con el propósito de identificar regularidades conductuales y validar postulados teóricos. Se caracteriza por su énfasis en la cuantificación y el análisis matemático de los fenómenos estudiados (p.04).

Utilizaremos este tipo de enfoque debido a que la naturaleza de la realidad es estática es decir no cambia con las mediciones y observaciones que realizaremos en la presente investigación.

Tipo de investigación: Aplicativa

Dentro de los tipos de planteamiento el autor manifiesta que existen 04 tipos de planteamiento a los cuales se puede dirigir nuestra investigación, para nuestro caso el que mejor se adecua según (Hernández & Mendoza, 2018) afirma: “vincularlos (su esencia es correlacional o correlativa)” (p.42).

En ese sentido la investigación pretende determinar el nivel de correspondencia o relación entre los fenómenos de trabajo.

Nivel de investigación: Correlacional

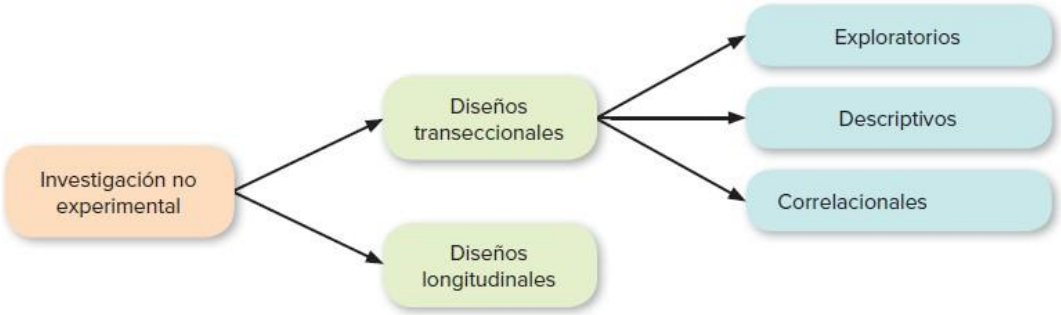
Según manifiesta el autor Hernández y Mendoza (2018) “En nuestra investigación no se ha variado ninguna variable, es decir se observaron en su contexto para analizarlas” (p 161).

buscan determinar cómo se relacionan o vinculan diversos hechos, fenómenos, conceptos, variables o características entre sí o, también, si no se relacionan.

Diseño de investigación: No experimental

Según Hernández & Mendoza (2018) se caracterizan por la ausencia de manipulación intencional de las variables. En este tipo de investigación, los fenómenos son examinados en su contexto original, sin alteraciones inducidas por el investigador. El objetivo principal radica en la observación y posterior análisis de los eventos tal como ocurren en su entorno habitual, sin intervención directa del observador en las condiciones del estudio (p 152). Dentro de la investigación se encuentra en diseño transaccional y ella se encuentra el alcance correlacional.

Gráfico N° 5 – Investigación no experimental correlacional.



Nota. Tomado de (Hernández & Mendoza, 2018). p. 177

3.2. Unidad de análisis

Se toma como unidad de análisis a los funcionarios que laboran en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

3.3. Población de estudio

Según Fernández y Baptista (2018) resulta imperativo establecer los límites del grupo poblacional objeto de estudio, sobre el cual se busca extrapolar los hallazgos obtenidos.

Por otro lado, Ñaupas et al. (2014), distinguen dos categorías poblacionales: la población objetivo, que abarca la totalidad, pero no es accesible, y la población disponible, que es aquella a la que se tiene acceso y que se utiliza efectivamente en el proceso investigativo.

Para nuestro caso, en particular ante las limitaciones geográficas, de tiempo, financieras y logísticas; la selección está dirigida a los elementos a los que tiene acceso, esto es una población accesible: los funcionarios de la sección de importaciones de la Intendencia de aduana marítima del callao. En ese contexto, la población estuvo compuesta por 60 funcionarios que laboran en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao

3.4. Tamaño de muestra

La muestra estuvo conformada por 60 funcionarios que laboran en la Intendencia de aduana marítima del Callao, se trabajó con el total de población. Según Castro (2003) la muestra es una fracción de componentes que forman parte de esa agrupación delimitada por sus atributos, a la cual se denomina universo poblacional.

Sobre la cantidad de muestra mínima de muestra para un estudio correlacional existe en un debate; sin embargo, según Baharum (2016) antes de realizar un análisis de correlación es necesario pues plantearse una muestra suficiente para asegurar que los resultados obtenidos del análisis alcancen el nivel deseado. En ese sentido se encontró que una muestra mínima para para determinar la relación entre dos fenómenos a un nivel de confianza del 95% es de 47 elementos o personas (ver gráfico 1), en el caso del presente trabajo, la muestra es de 60, mismo que esta por encima del mínimo permitido.

Tabla N° 5 – Requisito de tamaño de muestra para pruebas de desigualdad para dos correlaciones

R_o	R_1	N_o. of subjects	R_o	R_1	N_o. of subjects
0	0.1	2091	0.3	0.4	1617
	0.2	515		0.5	369
	0.3	223		0.6	146
	0.4	121		0.7	71
	0.5	73		0.8	37

0.6	47		0.9	19
0.7	31	0.4	0.5	1334
0.8	21		0.6	293
0.9	13		0.7	110

Nota. Tomado de Baharum (2016)

De la tabla se puede apreciar en el grafico anterior a partir de un tamaño de 47 individuos para arriba como muestra, si el coeficiente Rho de Spearman arroja el resultado de 0.6, entonces el estudio es adecuado. Por lo tanto, siendo que el Coeficiente de correlación que arroja nuestro presente estudio es de es de 0,696.

Por lo tanto, se deja justificado que el tamaño de muestra es representativa y apropiada para nuestro presente estudio a nivel correlacional, el cual se estará desarrollando durante las siguientes paginas

3.4.1. Muestreo

No probabilístico por conveniencia, es un tipo de muestreo en el cual se seleccionan los sujetos de una población que son más accesibles o convenientes para el investigador. En lugar de seleccionar a los participantes al azar, se eligen aquellos que están disponibles y dispuestos a participar en el estudio (Otzen & Manterola, 2017).

3.5. Técnicas de recolección de datos

Según Fidias (2006) afirma los sondeos se utilizan comúnmente en campos particulares como el análisis de mercados, investigaciones sobre consumidores, encuestas de intención de voto y estudios de percepción pública. Los datos obtenidos se emplean para realizar valoraciones conforme al propósito de la investigación efectuada. Estas herramientas proporcionan información valiosa que permite evaluar tendencias y opiniones en diversos ámbitos de interés para los investigadores (p.72).

Técnica: Encuesta

La técnica que se utilizó fue la encuesta, el cual se aplicó a los colaboradores de la Intendencia de aduana marítima del callao con el determinar el nivel de correspondencia o relación entre las variables de estudio. Según (Behar, 2008) afirma la encuesta, considerada desde una perspectiva metodológica, constituye una modalidad particular de interacción interpersonal cuyo propósito fundamental es la recopilación de información para un proceso investigativo. Esta técnica permite obtener datos relevantes mediante un intercambio comunicativo estructurado entre el investigador y los sujetos de estudio.

Instrumento: Cuestionario

El instrumento que se utilizo fue dos cuestionarios, el primero para medir las variables uno, el cual muestra una confiabilidad de 0.73 y la segunda variable muestra una confiabilidad de 0.807. Ambos incrementos fueron validados por la validación de contenido, mediante el juicio de experto (Hernández & Mendoza, 2018).

3.6. Análisis e interpretación de la información

El paquete estadístico SPSS y Excel son las herramientas más utilizadas para el análisis estadístico de datos. Ambas son usadas a nivel mundial por su utilidad y son ampliamente manejados en diferentes campos de la ciencia, debido a su capacidad para operar grandes volúmenes de información.

- SPSS: Datos complejos: Pearson y Spearman
- Microsoft Excel: Datos simples

Para nuestro caso, el análisis e interpretación de la información se realiza por medio del programa estadístico SPSS y el cálculo del coeficiente de Spearman. La confiabilidad y validez del instrumento quedó confirmada mediante el análisis del Alfa de Cronbach, que según (Soler y Soler, 2012) es el recurso numérico más utilizado para evaluar la consistencia interna, es decir la confiabilidad; y por juicio de expertos.

Posterior a la aplicación de la encuesta y la recopilación de datos, el cálculo del coeficiente de Spearman, permitirá determinar la correlación que existe entre las variables presentadas en esta investigación.

La correlación de Spearman se clasifica como una técnica estadística no paramétrica, cuyo propósito es evaluar la fuerza de la relación entre dos variables cuantitativas. Esta prueba, como señala Camacho (2008), se destaca por ser una de las dos medidas correlacionales más utilizadas que no precisan una distribución normal bivariada. Su aplicación busca establecer la existencia de una conexión lineal entre pares de variables ordinales, asegurando que dicha relación no sea producto del azar, sino que posea significancia estadística. Este coeficiente permite cuantificar la magnitud y dirección de la asociación entre las variables analizadas.

Asimismo, se analizaron las estadísticas mediante gráficos circulares porcentuales.

CAPITULO 4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Análisis, interpretación y discusión de resultados

A continuación, se desarrolla el análisis, interpretación y discusión de los resultados obtenidos de las encuestas realizadas a los funcionarios de la aduana marítima.

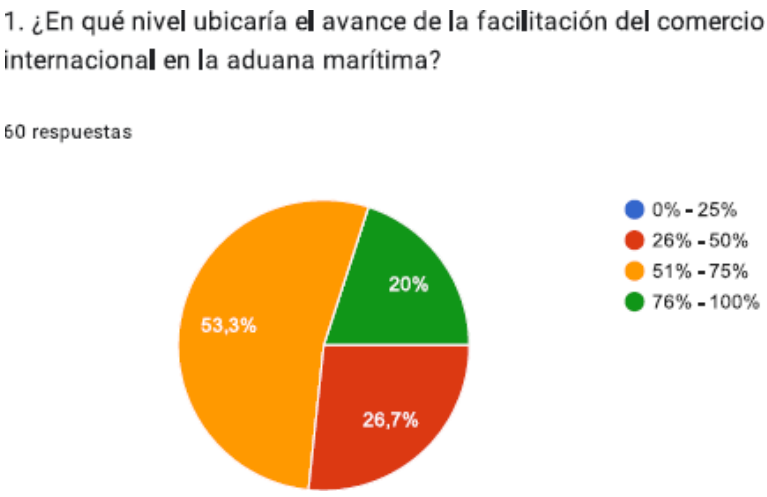
Tabla N° 6 – Pregunta N° 1

1. ¿En qué nivel ubicaría el avance de la facilitación del comercio internacional en la aduana marítima?

		Frecuencias	Porcentajes	Porcentajes válidos	Porcentajes acumulados
Válido	26% - 50%	16	26,7	26,7	26,7
	51% - 75%	32	53,3	53,3	80,0
	76% - 100%	12	20,0	20,0	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Fuente: Data obtenida del SPSS

Gráfico N° 6 – Pregunta N° 1



Elaboración propia

Interpretación – Pregunta N° 1:

Se observa que más de la mitad de los encuestados (53.3%) consideran que la facilitación del comercio internacional en la aduana marítima se encuentra en un nivel avance de 51% - 75%. Mientras que más de la quinta parte de los encuestados (26.7%) considera que solo hay un avance de 26% - 50%. Por otro lado, el (20%) de los encuestados afirma su conformidad con la facilitación del comercio internacional en un nivel de avance de 76% - 100%.

Tabla N° 7 – Pregunta N° 2

2. ¿En qué grado la facilitación del comercio internacional ha permitido optimizar procesos estratégicos en la aduana marítima?

		Frecuencias	Porcentajes	Porcentajes válidos	Porcentajes acumulados
Válido	0% - 25%	1	1,7	1,7	1,7
	26% - 50%	11	18,3	18,3	20,0
	51% - 75%	35	58,3	58,3	78,3
	76% - 100%	13	21,7	21,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Fuente: Data obtenida del SPSS

Gráfico N° 7 – Pregunta N° 2



Elaboración propia

Interpretación – Pregunta N° 2:

Se observa que más de la mitad de la muestra (58.3%) consideran que la facilitación del comercio internacional ha permitido optimizar procesos estratégicos en la aduana marítima en un nivel de 51% - 75%. Mientras que más de la quinta parte de la muestra (21.7%) afirma que ha optimizado en un nivel de 76% - 100%. Por otro lado, el (18.3%) de los encuestados considera que la facilitación del comercio internacional ha optimizado procesos estratégicos en un nivel de 76% - 100%; y solo el (1.7%) de los encuestados considera un menor nivel de optimización de 0% - 25%.

Tabla N° 8 – Pregunta N° 3

3. ¿Qué tanto ha influido la facilitación del comercio internacional en la reducción de costos que asumen los usuarios para el cumplimiento de sus obligaciones tributarias?

		Frecuencias	Porcentajes	Porcentajes válidos	Porcentajes acumulados
Válido	Poco	7	11,7	11,7	11,7
	Mucho	34	56,7	56,7	68,3
	Bastante	19	31,7	31,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Fuente: Data obtenida del SPSS

Gráfico N° 8 - Pregunta N° 3



Elaboración propia

Interpretación – Pregunta N° 3:

Se observa que más de la mitad de los encuestados (56.7%) consideran que la facilitación del comercio internacional ha influido “mucho” en la reducción de costos que asumen los usuarios para el cumplimiento de sus obligaciones tributarias. Por otro lado, el (31.7%) de los encuestados afirma que la reducción de costos ha sido “bastante”; es decir significativa para los usuarios del comercio internacional. Mientras que solo el (11.7%) de los encuestados considera que la reducción ha sido “poco”.

Tabla N° 9 – Pregunta N° 4

4. ¿En cuánto se han reducido los costos que asumen los usuarios para el cumplimiento de sus obligaciones tributarias?

		Frecuencias	Porcentajes	Porcentajes válidos	Porcentajes acumulados
Válido	0% - 25%	8	13,3	13,3	13,3
	26% - 50%	19	31,7	31,7	45,0
	51% - 75%	28	46,7	46,7	91,7
	76% - 100%	5	8,3	8,3	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Fuente: Data obtenida del SPSS

Gráfico N° 9 – Pregunta N° 4



Elaboración propia

Interpretación – Pregunta N° 4:

Se observa que el (46.7%) de la muestra consideran que costos que asumen los usuarios para el cumplimiento de sus obligaciones tributarias se han reducido en un nivel de 51% - 75%. Mientras que el (31.7%) de la muestra considera que solo se ha reducido en un nivel de 26% - 50%. Por otro lado, el (13.3%) de los encuestados considera que la reducción ha sido mínima o poco significativa en un nivel de 0% - 25%; mientras que solo el (8.3%) afirma una significativa reducción de costos en un nivel de 76% - 100%.

Tabla N° 10 – Pregunta N° 5

5. ¿En qué grado se relacionan la reducción de costos de cumplimiento con los tiempos de liberación de mercancías?

		Frecuencias	Porcentajes	Porcentajes válidos	Porcentajes acumulados
Válido	Poco	8	13,3	13,3	13,3
	Mucho	31	51,7	51,7	65,0
	Bastante	21	35,0	35,0	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Fuente: Data obtenida del SPSS

Gráfico N° 10 - Pregunta N° 5



Elaboración propia

Interpretación – Pregunta N° 5:

Se observa que más de la mitad de los encuestados (51.7%) consideran que la reducción de costos de cumplimiento se relaciona “mucho” con los tiempos de liberación de mercancías. Mientras que el (35%) de los encuestados afirma que se relacionan “bastante”; y el (13.3%) de los encuestados considera que existe “poco” relación entre la reducción de costos de cumplimiento y los tiempos de liberación”.

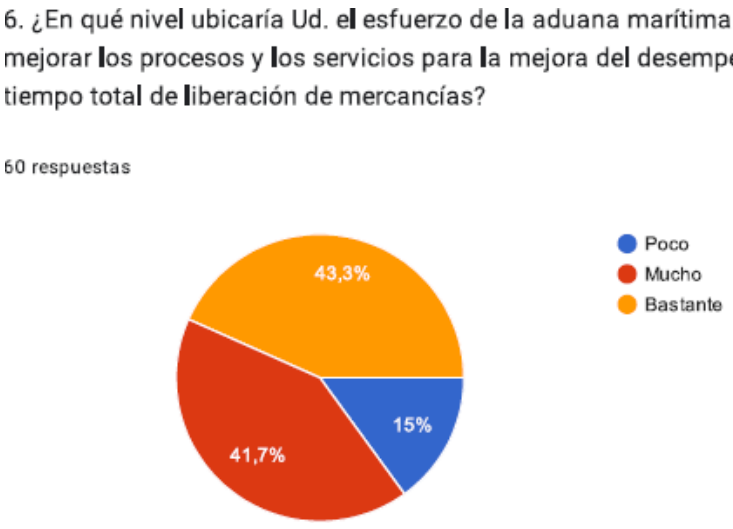
Tabla N° 11 – Pregunta N° 6

6. ¿En qué nivel ubicaría Ud. el esfuerzo de la aduana marítima por mejorar los procesos y los servicios para la mejora del desempeño en el tiempo total de liberación de mercancías?

		Frecuencias	Porcentajes	Porcentajes válidos	Porcentajes acumulados
Válido	Poco	9	15,0	15,0	15,0
	Mucho	25	41,7	41,7	56,7
	Bastante	26	43,3	43,3	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Fuente: Data obtenida del SPSS

Gráfico N° 11 – Pregunta N° 6



Elaboración propia

Interpretación – Pregunta N° 6:

Se observa que el (43.3%) de la muestra afirma que el esfuerzo que viene realizando la aduana marítima por mejorar los procesos y los servicios para la mejorar del desempeño en los tiempos de liberación de mercancías es “bastante”. Mientras que el (41.7%) de la muestra considera que el esfuerzo en “mucho” y el (15%) de la muestra considera que el esfuerzo aún es “poco” y debe seguir mejorando.

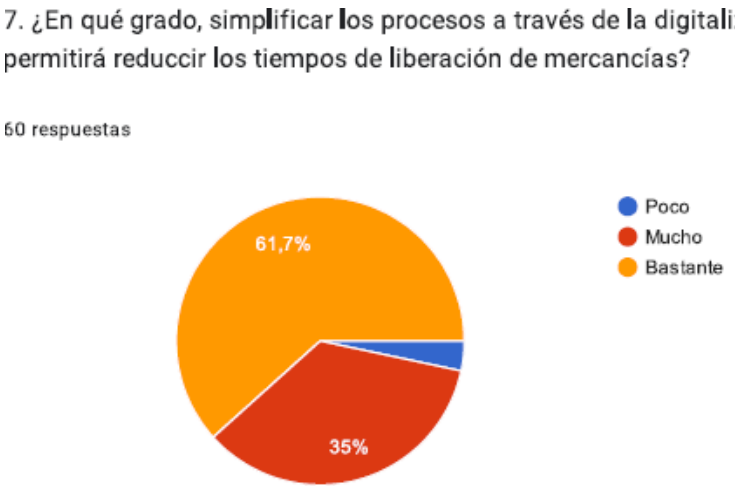
Tabla N° 12 – Pregunta N° 7

7. ¿En qué grado, simplificar los procesos a través de la digitalización, permitirá reducir los tiempos de liberación de mercancías?

		Frecuencias	Porcentajes	Porcentajes válidos	Porcentajes acumulados
Válido	Poco	2	3,3	3,3	3,3
	Mucho	21	35,0	35,0	38,3
	Bastante	37	61,7	61,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Fuente: Data obtenida del SPSS

Gráfico N° 12 – Pregunta N° 7



Elaboración propia

Interpretación – Pregunta N° 7:

Se observa que la mayoría de los encuestados (61.7%) afirma que simplificar los procesos a través de la digitalización permitirá reducir “bastante” los tiempos de libración de mercancías. Mientras que el (35%) de los encuestados considera que permitirá reducir “mucho” y tan solo el (3.3%) de los encuestados considera que la reducción es “poco”.

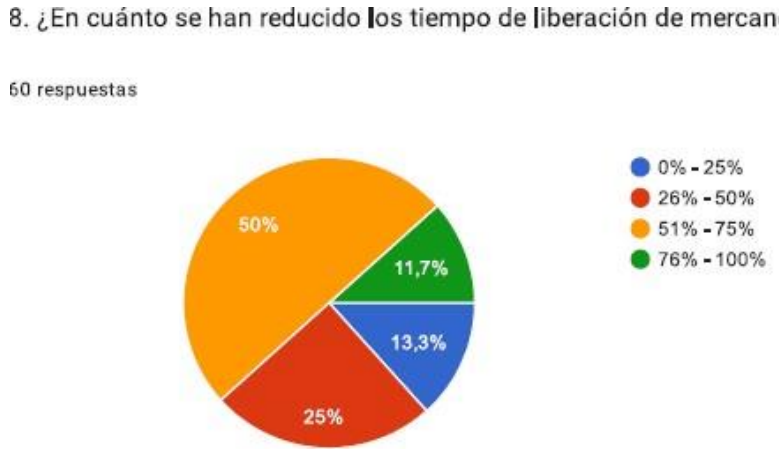
Tabla N° 13 – Pregunta N° 8

8. ¿En cuánto se han reducido los tiempo de liberación de mercancías?

		Frecuencias	Porcentajes	Porcentajes válidos	Porcentajes acumulados
Válido	0% - 25%	8	13,3	13,3	13,3
	26% - 50%	15	25,0	25,0	38,3
	51% - 75%	30	50,0	50,0	88,3
	76% - 100%	7	11,7	11,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Fuente: Data obtenida del SPSS

Gráfico N° 13 – Pregunta N° 8



Elaboración propia

Interpretación – Pregunta N° 8:

Se observa que la mitad de la muestra (50%) consideran que la facilitación del comercio internacional ha permitido la reducción de los tiempos de liberación de mercancías en un nivel de 51% - 75%. Mientras que el (25%) de la muestra considera que se ha reducido en un nivel de 26% - 50%. Por otro lado, el (13.3%) de los encuestados considera que la reducción ha sido mínima o poco significativa en un nivel de 0% - 25%; mientras que el (11.7%) afirma una significativa reducción de los tiempos de liberación en un nivel de 76% - 100%.

Tabla N° 14 – Pregunta N° 9

9. ¿En qué grado de avance de innovación tecnológica se encuentra la aduana marítima frente a las nuevas tecnología que ofrece el comercio internacional global?

		Frecuencias	Porcentajes	Porcentajes válidos	Porcentajes acumulados
Válido	Poco	17	28,3	28,3	28,3
	Mucho	39	65,0	65,0	93,3
	Bastante	4	6,7	6,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Fuente: Data obtenida del SPSS

Gráfico N° 14 – Pregunta N° 9



Elaboración propia

Interpretación – Pregunta N° 9:

Se observa que la mayoría de los encuestados (65%) considera que el avance de innovación tecnológica frente a las nuevas tecnologías que ofrece el comercio internacional global en la aduana martina es “mucho”. Mientras que el (28.3%) de los encuestados considera que el avance aún es “poco” y falta mucho por hacer. Asimismo, solo el (6.67%) está conforme con el avance innovación tecnológica en la aduana martina y afirma que es “bastante”.

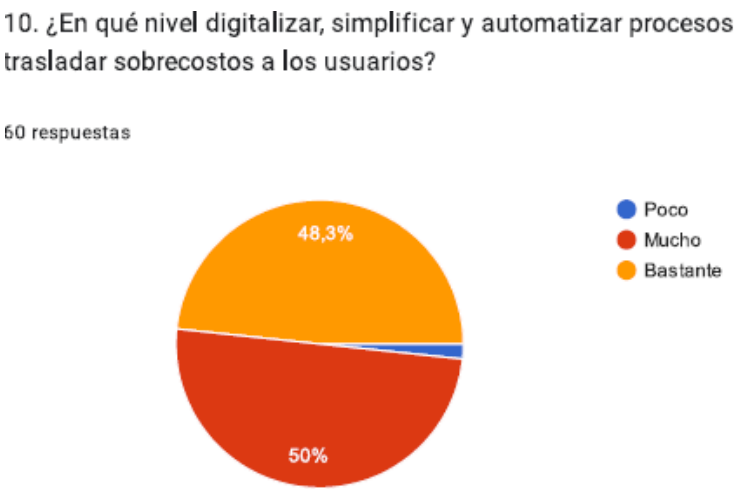
Tabla N° 15 – Pregunta N° 10

10. ¿En qué nivel digitalizar, simplificar y automatizar procesos evitará trasladar sobrecostos a los usuarios?

		Frecuencias	Porcentajes	Porcentajes válidos	Porcentajes acumulados
Válido	Poco	1	1,7	1,7	1,7
	Mucho	30	50,0	50,0	51,7
	Bastante	29	48,3	48,3	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Fuente: Data obtenida del SPSS

Gráfico N° 15 – Pregunta N° 10



Elaboración propia

Interpretación – Pregunta N° 10:

Se observa que la mitad de la muestra (50%) considera que digitalizar, simplificar y automatizar procesos en la aduana marítima evitará “mucho” trasladar los sobrecostos a los usuarios del comercio internacional. Mientras que el (48.3%) de la muestra afirma que evitará “bastante” el traslado de sobrecostos. Por otro lado, solo el (1,7%) considera que digitalizar, simplificar y automatizar procesos evitará “poco” trasladar sobrecostos a los usuarios del comercio.

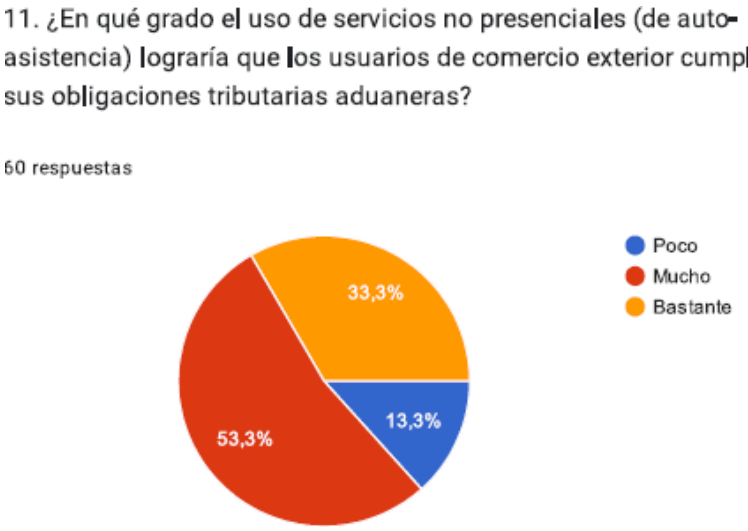
Tabla N° 16 – Pregunta N° 11

11. ¿En qué grado el uso de servicios no presenciales (de auto-asistencia) lograría que los usuarios de comercio exterior cumplan con sus obligaciones tributarias aduaneras?

		Frecuencias	Porcentajes	Porcentajes válidos	Porcentajes acumulados
Válido	Poco	8	13,3	13,3	13,3
	Mucho	32	53,3	53,3	66,7
	Bastante	20	33,3	33,3	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Fuente: Data obtenida del SPSS

Gráfico N° 16 – Pregunta N° 11



Elaboración propia

Interpretación – Pregunta N° 11:

Se observa que más de la mitad de los encuestados (53.3%) considera que el uso de servicios no presenciales logaría “mucho” que los usuarios de comercio internacional cumplan con sus obligaciones tributarias. Mientras que el (33.3%) de los encuestados afirma que se lograría “bastante”; y el (13.3%) de los encuestados considera que se lograría “poco” que los usuarios cumplan con sus obligaciones tributarias.

4.2. Prueba de Hipótesis

A continuación, se demostrará la validación de las hipótesis planteadas en la presente investigación. Se calculó el nivel de significancia de las pruebas de correlación, con la finalidad de que se pueda comprobar si se rechaza o acepta las hipótesis nulas.

4.2.1. Análisis de confiabilidad y validez

Mediante la herramienta estadística más utilizada para validar instrumentos, el Alfa de Cronbach, se medió la confiabilidad del instrumento, calculado a través del SPSS.

4.2.1.1. Variable independiente

Tabla N° 17– Procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	60	100,0
	Excluido[a]	0	,0
	Total	60	100,0

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

Fuente: Data obtenida del SPSS

Tabla N° 18– Análisis de confiabilidad: Variable Independiente

Alfa de Cronbach	N de elemento
,743	5

Fuente: Data obtenida del SPSS

De acuerdo con el análisis de confiabilidad, el alfa de Cronbach calculado es de 0,743 para la variable independiente; lo cual refleja un grado de consistencia y confiabilidad aceptable para la investigación, ya que se encuentra en el rango de 0,70 - 0,90 según la interpretación de (Oviedo & Campos, 2005), por lo que los casos son suficientemente consistentes para indicar que la medida es confiable.

Tabla N° 19 – Estadísticas de total de elemento: Variable Independiente

	Media de escala si el ítem se ha eliminado	Varianza de escala si el ítem se ha eliminado	Correlación total de ítems corregidos	Alfa de Cronbach si el ítem se ha eliminado
1. ¿En qué nivel ubicaría el avance de la facilitación del comercio internacional en la aduana marítima?	9,27	3,385	,619	,753
2. ¿En qué grado la facilitación del comercio internacional ha permitido optimizar procesos estratégicos en la aduana marítima?	9,20	3,247	,683	,726
6. ¿En qué nivel ubicaría Ud. el esfuerzo de la aduana marítima por mejorar los procesos y los servicios para la mejora del desempeño en el tiempo total de liberación de mercancías?	9,92	3,468	,540	,785
9. ¿En qué grado de avance de innovación tecnológica se encuentra la aduana marítima frente a las nuevas tecnología que ofrece el comercio internacional global?	10,42	4,010	,494	,705
11. ¿En qué grado el uso de servicios no presenciales (de auto-asistencia) lograría que los usuarios de comercio exterior cumplan con sus obligaciones tributarias aduaneras?	10,00	4,339	,235	,791

Fuente: Data obtenida del SPSS

La tabla 19 expone el coeficiente alfa de Cronbach detallado para cada ítem diseñado para la variable independiente en el instrumento del presente estudio. Se muestra el efecto que provoca la omisión de cada pregunta en la fiabilidad del cuestionario. En consecuencia, al examinar la repercusión de cada ítem, se establece que el instrumento desarrollado posee una confiabilidad satisfactoria, ya que ninguna pregunta consigue modificar la fiabilidad total del instrumento fuera del intervalo entre 0,700 y 0,900.

4.2.1.2. Variable Dependiente

Tabla N° 20– Procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	60	100,0
	Excluido[a]	0	,0
	Total	60	100,0

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

Fuente: Data obtenida del SPSS

Tabla N° 21– Análisis de confiabilidad: Variable Dependiente

Alfa de Cronbach	N de elemento
,807	6

Fuente: Data obtenida del SPSS

De acuerdo con el análisis de confiabilidad, el alfa de Cronbach calculado es de 0,807 para la variable dependiente; lo cual refleja un grado de consistencia y confiabilidad aceptable para la investigación, ya que se encuentra en el rango de 0,70 - 0,90 según la interpretación de (Oviedo & Campos, 2005), por lo que los casos son suficientemente consistentes para indicar que la medida es confiable.

Tabla N° 22 – Estadísticas de total de elemento: Variable Dependiente

	Media de escala si el ítem se ha eliminado	Varianza de escala si el ítem se ha eliminado	Correlación total de ítems corregidos	Alfa de Cronbach si el ítem se ha eliminado
3. ¿Qué tanto ha influido la facilitación del comercio internacional en la reducción de costos que asumen los usuarios para el cumplimiento de sus obligaciones tributarias?	12,37	6,575	,571	,776
4. ¿En cuánto se han reducido los costos que asumen los usuarios para el cumplimiento de sus obligaciones tributarias?	12,07	5,419	,699	,743

5. ¿En qué grado se relacionan la reducción de costos de cumplimiento con los tiempos de liberación de mercancías?	12,35	6,265	,635	,761
7. ¿En qué grado, simplificar los procesos a través de la digitalización, permitirá reducir los tiempos de liberación de mercancías?	11,98	6,966	,522	,787
8. ¿En cuánto se han reducido los tiempo de liberación de mercancías?	11,97	5,355	,677	,750
10. ¿En qué nivel digitalizar, simplificar y automatizar procesos evitará trasladar sobrecostos a los usuarios?	12,10	7,617	,312	,822

Fuente: Data obtenida del SPSS

La tabla 22 presenta el coeficiente alfa de Cronbach desglosado por cada ítem formulado para la variable dependiente en el instrumento del estudio. Se evidencia el efecto que produce la supresión de cada ítem en la fiabilidad del cuestionario. Al analizar la influencia de cada pregunta, se concluye que el instrumento diseñado posee una fiabilidad adecuada, dado que ningún ítem consigue alterar la confiabilidad total del cuestionario fuera del rango comprendido entre 0,700 y 0,900.

Asimismo, por medio del apoyo de jueces especialistas del rubro de logística, comercio internacional y aduanas, el presente instrumento fue validado por tres de estos especialistas (ver Anexo 6: Validación de instrumento de recolección de información). Por tanto, se concluye que la consistencia interna del instrumento utilizada es aceptable y se procede a su aplicación.

4.2.2. Prueba de normalidad

Aplicamos la prueba de normalidad de Kolmogorov (permite saber si los datos son o no normales), calculado a través del SPS; para saber qué coeficiente de correlación emplear para llegar al objetivo.

Tabla N° 23 – Prueba de normalidad

	Kolmogorov-Smirnov[a]			
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico
Facilitación de comercio internacional	,225	60	,000	,915
Procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao	,198	60	,000	,901

Fuente: Data obtenida del SPSS

Dado que la muestra está compuesta por 60 encuestados, el análisis se realiza utilizando los resultados de Kolmogorv-Smirnov (cuando los datos son mayores a 50) (Camacho, 2008). Evaluando los resultados, los datos no son normales, con un nivel de significancia menor a 0.05 ($\alpha < 0.05$) y por lo tanto corresponde aplicar una prueba no paramétrica como es R-Spearman.

El coeficiente de correlación de Spearman, es un método estadístico no paramétrico, que pretende examinar la intensidad de asociación entre dos variables cuantitativas; según (Camacho, 2008), es una de las dos pruebas correlacionales más conocidas que no requieren de una distribución normal bivariada. La función de la correlación de Spearman es determinar si existe una relación lineal entre dos variables a nivel ordinal y que esta relación no sea debida al azar; es decir, que la relación sea estadísticamente significativa.

4.2.3. Contrastación de hipótesis

Para nuestro análisis, se considera como variable independiente “la facilitación del comercio internacional”. Asimismo, como variable dependiente se considera a la variable “procesos estratégicos en la intendencia marítima del Callao”, compuesta por las dimensiones: costos de cumplimiento, tiempos de liberación de mercancías y la digitalización. De esta forma, para contrastar la hipótesis general formulada se usó la correlación de Spearman:

Hipótesis General:

H_0: La facilitación del comercio internacional no se relaciona con la optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao.

H_1: La facilitación del comercio internacional se relaciona con la optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao.

Nivel de significancia: (α = 0.05)

Tabla N° 24 – Validación hipótesis general

			VI	VD
Rho de Spearman	VI	Coef. correlación	1,000	,696**
		Significancia-Bilateral	.	,000
		Muestra	60	60
	VD	Coef. correlación	,696**	1,000
		Significancia-Bilateral	,000	.
		Muestra	60	60

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).
Fuente: Data obtenida del SPSS

Como se puede observar en la validación de la hipótesis general, el p-valor revela un 0.000, inferior al umbral de significancia establecido de α = 0.05. Este resultado conduce al rechazo de la hipótesis nula. En consecuencia, se infiere la existencia de una correlación directa entre la facilitación de comercio internacional y la optimización de procesos estratégicos en la aduana marítima.

Hipótesis Específica 1:

H_0: La facilitación del comercio internacional no se relaciona con la reducción de costos de cumplimiento en la aduana marítima.

H_1: La facilitación del comercio internacional se relaciona con la reducción de costos de cumplimiento en la aduana marítima.

Nivel de significancia: (α = 0.05)

Tabla N° 25– Validación hipótesis específica 1

			Facilitación del comercio internacional	Reducción de costos de cumplimiento
Rho de Spearman	Facilitación del comercio internacional	Coef. correlación	1,000	,331**
		Significancia-Bilateral	.	,010
		Muestra	60	60
	Reducción de costos de cumplimiento	Coef. correlación	,331**	1,000
		Significancia-Bilateral	,010	.
		Muestra	60	60

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).
Fuente: Data obtenida del SPSS

Como se puede observar en la validación de la hipótesis específica 1, el p-valor revela un 0.000, inferior al umbral de significancia establecido de α = 0.05. Este resultado conduce al rechazo de la hipótesis nula. En consecuencia, se infiere la existencia de una correlación directa entre la facilitación de comercio internacional y la reducción de costos de cumplimento en la aduana marítima.

Hipótesis Específica 2:

H_0: La facilitación del comercio internacional no se relaciona con la reducción de los tiempos de liberación de mercancías en la aduana marítima.

H_1: La facilitación del comercio internacional se relaciona con la reducción de los tiempos de liberación de mercancías en la aduana marítima.

Nivel de significancia: (α = 0.05)

Tabla N° 26– Validación hipótesis específica 2

			Facilitación del comercio internacional	Reducción de tiempos de liberación de mercancías
Rho de Spearman	Facilitación del comercio internacional	Coef. correlación	1,000	,581**
		Significancia-Bilateral	.	,000
		Muestra	60	60
	Reducción de tiempos de liberación de mercancías	Coef. correlación	,581**	1,000
		Significancia-Bilateral	,000	.
		Muestra	60	60

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

Fuente: Data obtenida del SPSS

Como se puede observar en la validación de la hipótesis específica 2, el p-valor revela un 0.000, inferior al umbral de significancia establecido de α = 0.05. Este resultado conduce al rechazo de la hipótesis nula. En consecuencia, se infiere la existencia de una correlación directa entre la facilitación de comercio internacional y la reducción de tiempos de liberación de mercancía en la aduana marítima.

Hipótesis Específica 3:

H_0: La facilitación del comercio internacional no se relaciona con la digitalización de procesos en la aduana marítima.

H_1: La facilitación del comercio internacional se relaciona con la digitalización de procesos en la aduana marítima.

Nivel de significancia: (α = 0.05)

Tabla N° 27– Validación hipótesis específica 3

			Facilitación del comercio internacional	Digitalización
Rho de Spearman	Facilitación del comercio internacional	Coef. correlación	1,000	,412**
		Significancia-Bilateral	.	,001
		Muestra	60	60
	Digitalización	Coef. correlación	,412**	1,000
		Significancia-Bilateral	,001	.
		Muestra	60	60

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

Fuente: Data obtenida del SPSS

Como se puede observar en la validación de la hipótesis específica 3, el p-valor revela un 0.000, inferior al umbral de significancia establecido de α = 0.05. Este resultado conduce al rechazo de la hipótesis nula. En consecuencia, se infiere la existencia de una correlación directa entre la facilitación de comercio internacional y la digitalización de procesos en la aduana marítima.

A modo resumen, la tabla 23 muestra el resultado de la contrastación de la hipótesis general y las hipótesis específicas.

Tabla N° 28– Resumen de hipótesis

	Correlación de Spearman	Sig. (p-valor)	Influencia	Contrastación
Hipótesis General	,696**	,000	+	Aceptada
H1	,331**	,010	+	Aceptada
H2	,581**	,000	+	Aceptada
H3	,412**	,001	+	Aceptada

Fuente: Data obtenida del SPSS

4.3. Propuesta de valor

Con la información disponible, nos centraremos en dar una propuesta de valor en lo que respecta al indicador tiempo total de liberación de mercancías (TTLM), visto en (Estudios de tiempo de despacho, 2023)

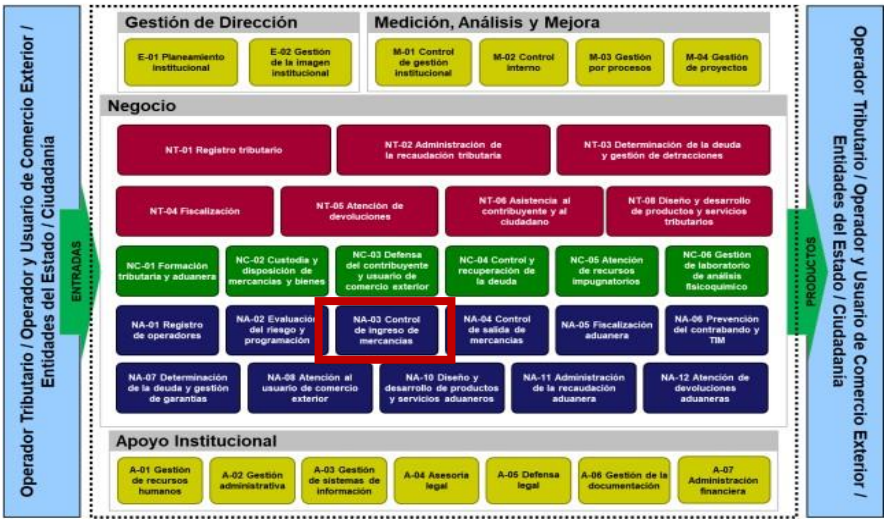
Por lo tanto, se pretende analizar los principales obstáculos que enfrenta la Aduana Marítima del Callao respecto a este indicador, Por lo tanto, corresponde extraer información que se circunscriba y relacione con nuestro presente estudio. Esto nos permitirá entender la causa de estos principales desafíos, para así identificar posibles acciones de mejora, cuyo desarrollo implica plantear una inversión económica estimativa, el cual finalmente tendrá un resultado esperado que se espera optimice así los procesos estratégicos de la administración. Asimismo, los resultados obtenidos y recomendaciones estarán basados únicamente en dicha realidad tal como precisa el título de la presente investigación.

Para poder aterrizar mejor la propuesta de valor, debemos identificar donde estamos situados a través de los macroprocesos de la aduana marítima del callao, siendo que el objeto de estudio se dio en la sección de despacho de importación según el siguiente grafica.

Gráfico N° 17 – Mapa de Macroprocesos (Nivel 0)

ANEXO

MAPA DE MACROPROCESOS (nivel 0)



Operadores tributarios: Contribuyente o Deudor Tributario, imprensas, empleador, derechohabientes/asegurados, afiliados ONP
Operadores de comercio exterior: Agentes de aduana, Despachadores de aduana, transportistas representantes, agentes de carga internacional, almacenes aduaneros, empresas del servicio postal, empresas de servicio de entrega rápida, Duty Fre beneficiarios de material de uso aeronautico, dueños, consignatarios
Entidades del estado: MEF, EsSalud/ONP. Congreso de la República. Tribunal Fiscal, RENIEC. Poder Judicial, Tribunal Constitucional
Productos: Registros, información, fondos recaudados, mercancias controladas, autorizaciones y servicios de formación

Fuente: Plataforma del estado peruano 2023.
Elaboración propia.

Dentro de procesos NA-03 Control de Ingreso de Mercancías está conformada por las secciones de Manifiesto de Carga de ingreso y la sección de despacho de importación, siendo esta última donde se hizo el análisis del presente estudio.

Asimismo , se extrajo y utilizo información dentro del estudio de tiempos de despacho realizada por la SUNAT en el año 2023, tanto para la Aduana Marítima Del Callao y La Aduana Área y Postal del Callao, dicho estudio

presentaba las siguientes características: se extrajo una muestra de 8674 DAMs de un periodo de tiempo de Miércoles 21 junio al martes 27 junio del 2023, es decir, 07 días calendarios con régimen de Importación para el consumo, la cual planteaba dos fases: FASE 1 (Llegada del medio de transporte) Y FASE 2 (Retiro de la mercancía).

De dicha información, por conveniencia se extrajo y analizo, solamente aquella que atañe a la Aduana Marítima Del Callao, en el siguiente grafico se muestra la información extraída y que será trabajada y analizada a continuación:

Tabla N° 29 - TIEMPO PROMEDIO POR FASES: FASE 1 Y FASE 2 de la Aduana Marítima Del Callao

		
FASE I	LEVANTE	FASE II
Llegada del medio de transporte	Levante de la DAM	Retiro de la mercancía
Aduana Marítima **N° de DAMs**	**5,744**	100%
CANAL VERDE	4,940	86%
CANAL NARANJA	517	9%
CANAL ROJO	287	5%

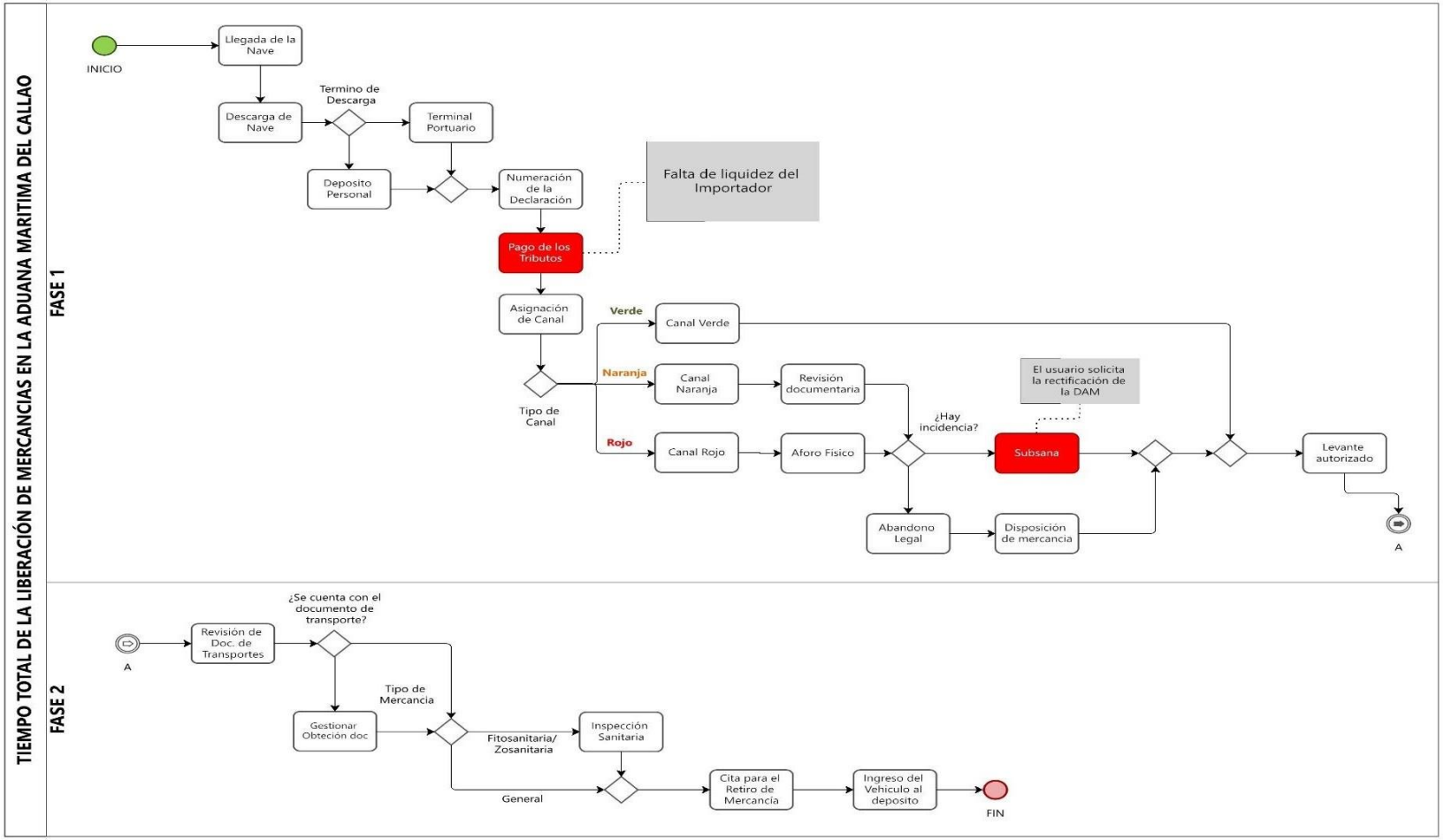
Fuente: Estudio de tiempos de despacho Perú 2023.
Elaboración propia.

Para proceder con el análisis del mismo en dicho estudio se analizo un total de 8,674 Declaraciones aduaneras de mercancías (DAM), de los cuales **5,744** pertenecen a la aduana marítima del callao es decir el 66%, mientras que el 34% restante a la Intendencia de Aduana Aérea y Postal. Asimismo, de estas declaraciones ingresan a terminal portuario y deposito temporal, 1,085 (19%) y 4,659 (81%) respectivamente.

En el siguiente diagrama de flujo se evidencia tanto la fase 1 como la fase 2, nos permite tener el proceso visual paso a paso de la mercancía en su recorrido desde su llegada hasta el retiro del mismo por parte del importador,

descubriendo los principales obstáculos, que para la aduana marítima del callao estarían principalmente centrado en el pago de tributos y las rectificaciones solicitadas por el importador a la administración aduanera.

Gráfico N° 18 - Diagrama de flujo / Tiempo Total De Liberación De Mercancías de La Aduana Marítima Del Callao



Fuente: Estudio de tiempos de despacho Perú 2023.

Elaboración propia.

Para la vía marítima se evidencia que la para la fase 1, desde la llegada de la nave hasta el levante de la mercancía se utiliza un tiempo promedio de 57 HORAS, 24 MINUTOS y la fase 2, desde el levante de la mercancía hasta el retiro toma en promedio 110 HORAS, 06 MINUTOS para la aduana marítima del callao, lo cual desde la perspectiva del presente tesista es un sesgo, debido a que se está realizando el análisis por tipos de carga, por medio de transporte, punto de llegada y terminal portuario, al ser la mayor cantidad de las DAMs analizadas de canal verde esto hace que la ponderación de las de canal naranja y roja no se aprecie en su real magnitud y ello se ve reflejado en alta desviación estándar de 113.7. ver el siguiente grafico:

Tabla N° 30 – Medición de las fases 1 y 2 por tipos de carga, medio de transporte, punto de llegada y terminal portuario.

Aduana Marítima del Callao
Por fases
5744 DAMs

	**FASE I** Llegada del medio de transporte	**Llegada – Levante 57 HORAS, 24 MINUTOS**	2.4 días
	**FASE II** Retiro de la mercancía	**Levante – Retiro 110 HORAS, 06 MINUTOS**	4.6 días
	Promedio total	167 HORAS, 30 MINUTOS	7 días

Fuente: Estudio de tiempos de despacho Perú 2023.
Elaboración propia.

Esto hace que dentro del análisis de forma general la mayor proporción del tiempo se enfoque en la etapa 2, siendo que si se realiza el análisis por canales de control el panorama es distinto. Por ello en base a la información se pudo elaborar el siguiente cuadro que desde la perspectiva del tesista se evidencia de manera más reflexiva los tiempos por cada canal del control

Tabla: análisis propuesto por el tesista. Para una mayor evidencia de los tiempos

Tabla N° 31 - Tiempo promedio total por fases y canal de control

TIEMPO PROMEDIO TOTAL **POR FASES Y CANAL DE CONTROL**				
	FASES	CANAL VERDE	CANAL NARANJA	CANAL ROJO
Aduana Marítima del Callao 5744 DAMs	FASE 1	33 hrs, 00 min 1.4 días	125 hrs, 36 min 5.2 días	289 hrs, 00 min 12 días
	LEVANTE			
	FASE 2	117 hrs, 41 min 4.9 días	73 hrs, 01 min 3 días	64 hrs, 06 min 2.7 días
	PROMEDIO	75 hrs, 41 min 3.1 días	99 hrs, 36 min 4.1 días	177 hrs, 06 min 7.3 días
	TOTAL DAMS 5,744	4,940 (86%)	517 (9%)	287 (5%)

Fuente: Estudio de tiempos de despacho Perú 2023.
Elaboración propia.

Se puede verificar que la etapa 1 en los canales naranja y rojo presentan los mayores valores en comparación con la etapa 2 como se puede visualizar resaltados de color plomo.

Para los canales naranja y rojo, se observa que el tiempo medio de la primera fase (125 h y 289 h, respectivamente) es mayor que el tiempo medio de la segunda fase (73 h y 64 h, respectivamente). Esto evidencia que en la Fase 1 existe oportunidades de mejora para la aduana marítima del callao.

En el canal verde al ser levante automático, la fase 1 y 2 en este canal depende casi en su totalidad del importador. Podemos afirmar entonces que se debe

poner mayor enfoque por parte del usuario en este canal de control, sin dejar de lado los demás canales de control que también se aprecian tiempos considerablemente altos.

Asimismo, por lo descrito anteriormente se propone lo siguiente. Actualmente el TTLM de la administración aduanera se considera dentro de la fase 1, es decir desde la llegada de la nave hasta obtener el levante de las mercancías por parte de la administración, por lo tanto, como propuesta se plantea la siguiente tabla para considerar el TTLM por canales de control. Ya que son dentro de estos procesos de los canales que al tener interacción el usuario con el funcionario se podría detectar los inconvenientes y demoras mas frecuentes que se tienen para así poder cambiarlo o mejorarlos.

Tabla N° 32 - TTLM propuesto por tesista

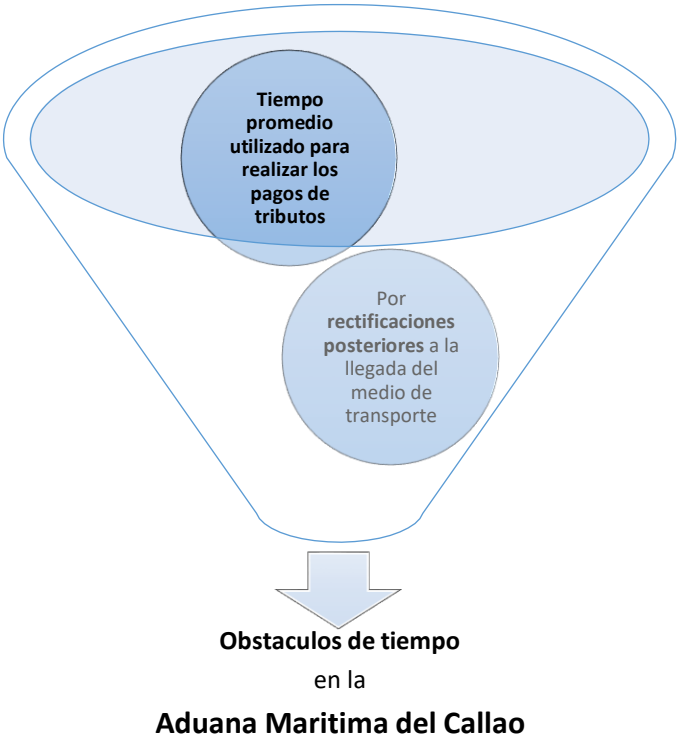
Indicador	FORMULA TTLM ACTUAL	TTLM ACTUAL	PROPUESTO POR CANAL DE CONTROL
Tiempo Total de Liberación de Mercancías de Importación (TTLM).	El periodo para el despacho de importaciones se calcula como (A - B), siendo: A: La fecha en que se autoriza el levante de la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM). B: La fecha registrada arribo del medio de transporte asociado a la DAM.	33 hrs	Verde: 33 hrs
			Naranja: 125 hrs
			Rojo: 289 hrs

Fuente: Estudio de tiempos de despacho Perú 2023.
Elaboración propia.

Como se mencionó, los obstáculos estarían principalmente centrado en el pago de tributos y las rectificaciones solicitadas por el importador a la administración aduanera, los cuales agudizaban e incrementaban el tiempo para la atención

de las DAMs, estos se considerarían cuellos de botella y en las páginas siguientes las describiremos para su mejor entendimiento:

Gráfico N° 19 – Principales obstáculos de la aduana marítima del callao respecto a los tiempos.



Fuente: Estudio de tiempos de despacho Perú 2023.
Elaboración propia.

A continuación, se dará detalle de estos obstáculos con la intención de entender la realidad actual del proceso, de estos dos obstáculos mencionados.

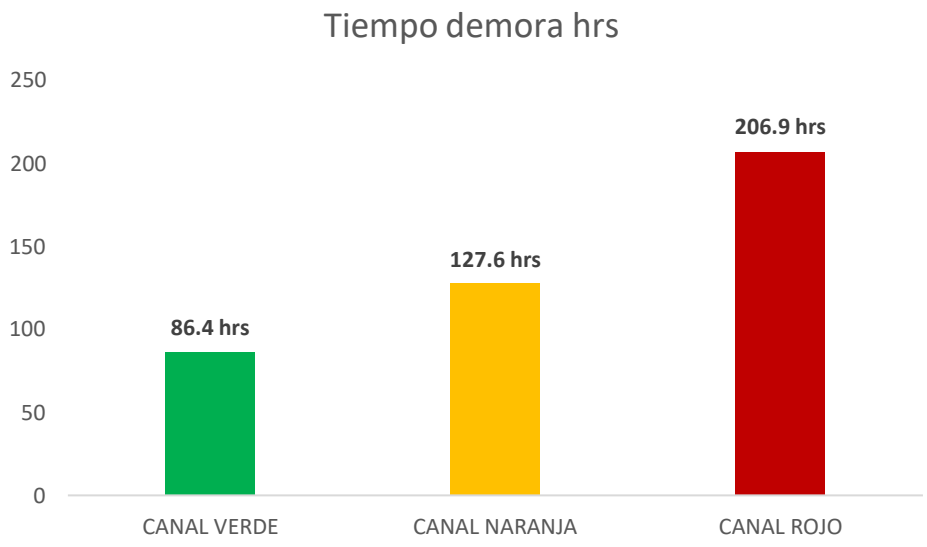
Tabla N° 33 - Tiempo promedio utilizado para realizar **los pagos de tributos** después del término de la Descarga-por canal de control en la **FASE 1**

Aduana Maritima N° de DAMs	**5,744**

Pago de los tributos después del término de la descarga (35%)	**2,010**

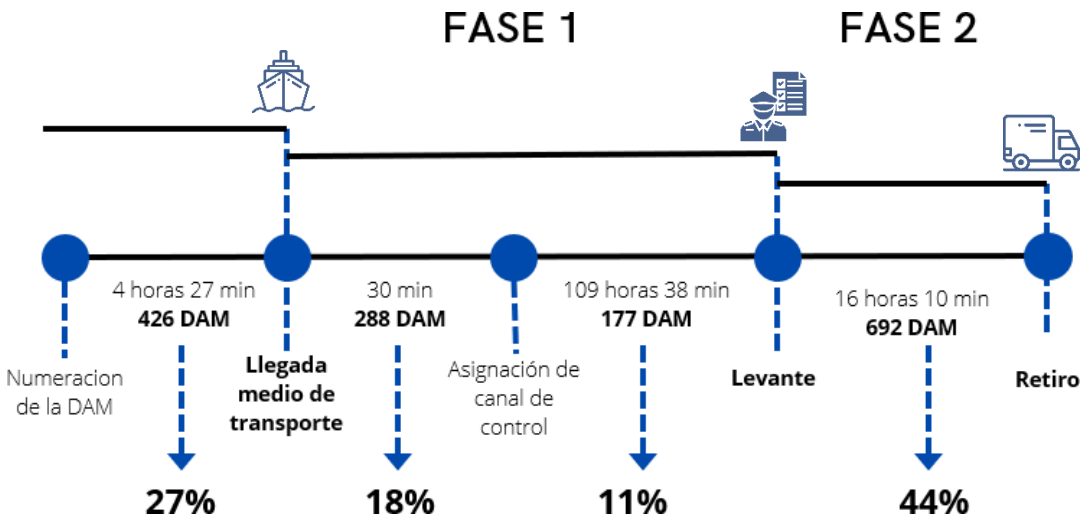
Canal de control	N° de DAMs	% Proporción	Tiempo demora hrs
CANAL VERDE	1729	86%	86.4
CANAL NARANJA	181	9%	127.6
CANAL ROJO	101	5%	206.9

Gráfico N° 20 -Tiempo promedio utilizado para realizar **los pagos de tributos** después del término de la Descarga - por canal de control en la **FASE 1**



Este tiempo se suma a la primera etapa en la fase 1 (Llegada- Levante), ya que las autoridades aduaneras no aprobarán el levante hasta que no se haya pagado los tributos. Esta situación obedece principalmente según estudio a la falta de liquidez del importador.

Gráfico N° 21 - Tiempo promedio utilizado Por rectificaciones posteriores a la llegada del medio de transporte - Fase 2



Como podemos apreciar en el grafico arriba el 44% del total de rectificaciones solicitadas en la aduana marítima del callao, tienen lugar en la segunda etapa donde el usuario o agente de aduana solicita las correcciones luego del levante, así mismo el 27% se hacen antes de la llegada del medio de transporte, lo cual es un momento ideal para hacer correcciones de la declaración, ya que así se puede verificar las correcciones y ser atendidas con holgura y no afectar la fluidez de las cargas durante el proceso de despacho después de la llegada del medio de transporte donde el tiempo es un factor muy importante y determinante para el usuario, ya que esto se traduce en mayores costos y tiempo.

En vista de los hechos, se ha podido evidenciar la magnitud de los tiempos que se utilizan tanto para la fase 1 y 2 en la actualidad en la Aduana Marítima Del Callao. Los cuales están vinculado con el pago de los tributos y las rectificaciones. Por lo tanto, existe grandes oportunidades de mejora, los cuales se plantearán en la siguiente tabla como propuesta de valor.

Tabla N° 34 - Propuesta de valor para fase 1 y fase 2 de la aduana marítima del callao / Sección de despacho de importaciones

Fase	Identificación de obstáculos	Causa	Plan de acción	Responsable	Beneficiados	Identificación de oportunidades de mejora	Acción	Impacto Económico	Indicador	Ratio Actual	Resultado esperado	Beneficio
Fase 1	**Los pagos de tributos** después del término de la Descarga	**Problemas de liquidez** por parte del importador	**Realizar capacitaciones** de los instrumentos que la norma ofrece como son la certificación OEA (Operador Económico Autorizado), con lo cual se garantizaría los tributos con presentación de Garantía Nominal	SUNAT	Importador	Utilización de los instrumentos que brinda la Legislación Aduanera.	Capacitación	Calculo: 89,112 x S/.150 = S/. 13,366,800 Trece millones trescientos sesenta y seis mil ochocientos (Anexo 07, 08 y 09)	OEAs importadores Total del número de OEAs	[1]0.2%	Aumentar el número de OEAs	Agilización en los tiempos de liberación de las mercancías
Fase 2	**Por rectificaciones posteriores a la llegada del medio de transporte**	En su mayoría se dan por errores tipo material o por **desconocimiento** de los usuarios de comercio exterior.	Capacitación a los agentes de aduanas en las casillas informando sobre los errores mas frecuentes en el momento del llenado	SUNAT	Agente de aduana	Mejora de los sistemas de información	Capacitación	Calculo: 354 x S/.250 = S/. 88,500 Ochenta y ocho mil quinientos nuevos soles (Anexo 07, 08 y 09)	Rectificaciones pos levante Total de Rectificaciones	[2]44%	Disminuir el número de rectificaciones	Mejor uso de las plataformas digitales que ofrece la administración

Ver Anexo 07: valores consultados a diferentes empresas especialista en certificación OEA
Ver Anexo 08: valores consultados a diferentes empresas especialista en talleres de capacitación aduanera
Ver Anexo 09: N° de operadores de comercio exterior e Intervinientes extraídos de la SUNAT Y DEL INEI

[1] Ver anexo N° 9: de operadores de comercio exterior e Intervinientes
[2] Gráfico N° 17 - Tiempo promedio utilizado Por rectificaciones posteriores a la llegada del medio de transporte - Fase 2

4.4. Presentación de resultados

Luego de analizar, comprender y discutir los resultados del estudio, se realiza una comparación entre los datos obtenidos por medio de las encuestas realizadas al personal del área de importaciones en la Intendencia aduanera marítima del Callao y las investigaciones previas mencionadas en este trabajo. Este proceso comparativo aspira a identificar relaciones entre la información recolectada y el saber existente, situado en el marco de los antecedentes significativos para el tema estudiado. El cotejo permite corroborar o refutar las deducciones alcanzadas, ubicándolas en el contexto más amplio de la bibliografía especializada en la materia.

Con respecto a la hipótesis general, la presente investigación logró comprobar la correlación existente entre la facilitación del comercio internacional y la optimización de procesos estratégicos en la aduana marítima. Este resultado está alineado con los antecedentes desarrollados a lo largo de toda la investigación. Por tanto, se comprueba que la Intendencia de la aduana marítima del Callao debe seguir invirtiendo y sumando esfuerzos en el avance de la facilitación del comercio con la finalidad de lograr mayores eficiencias en la reducción de costos de cumplimiento tributario, en la reducción de los tiempos de liberación de mercancías y en la digitalización de procedimientos; ya que esto conlleva a la optimización de sus procesos estratégicos. Asimismo, la hipótesis comprobada es respaldada por el Acuerdo sobre facilitación del comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), mencionado en los antecedentes, aproximación en cuestión propone estrategias para optimizar la circulación de productos a través de las fronteras. Esta incluye normativas diseñadas para disminuir los gastos operativos de los comerciantes y acelerar los procedimientos de liberación de mercaderías. Adicionalmente, aborda las ventajas y la operatividad de la transformación digital en el manejo de información y trámites. El enfoque se centra en la eficiencia y la reducción de barreras en el comercio transfronterizo, aprovechando las tecnologías de la información para modernizar los procesos aduaneros.

Con respecto a la hipótesis específica 1, el análisis estadístico demostró la existencia de una correlación directa entre la facilitación de comercio internacional y la reducción de costos de cumplimento en la aduana marítima. Este hallazgo confirma los

antecedentes expuestos en la investigación, demostrando que las mejoras en los procesos de la aduana marítima se traducirán en una disminución de costos tanto para los operadores como para los usuarios del comercio internacional. Se estima que, con la implementación efectiva del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, los costos del comercio podrían reducirse en un 14.3% en promedio.

Con respecto a la hipótesis específica 2, se logró comprobar una correlación directa entre la facilitación de comercio internacional y la reducción de tiempos de liberación de mercancía en la aduana marítima. La hipótesis comprobada se respalda también con el Estudio de Tiempos de Despacho (ETD), mencionado en los antecedentes, que valúa el tiempo promedio desde la llegada de la nave hasta el retiro de la mercancía. El ETD 2022, en el ámbito marítimo, resultó en un promedio total de más de 167 horas, y para las DAM destinadas a depósitos temporales, el lapso medio registrado fue de 192 horas. En contraste, las DAM dirigidas a terminales portuarios (TP) exhibieron un período promedio de 52 horas, evidenciando una significativa reducción temporal cuando los bienes se trasladan directamente desde un TP hasta las instalaciones del importador. Esta disparidad resulta llamativa en el contexto actual, considerando que el país mantiene tiempos de despacho acordes al promedio regional, a pesar de las deficiencias existentes en los procedimientos aduaneros y en la plataforma digital utilizada.

Con respecto a la hipótesis específica 3, el análisis estadístico demostró la existencia de una correlación directa entre la facilitación de comercio internacional y la digitalización de procedimientos en la aduana marítima. Es importante destacar que una mayor efectividad en la operación aduanera, respaldada por mecanismos integrados y digitalizados, puede conducir a una reducción en los costos de cumplimiento y en los tiempos de liberación de mercancías, lo cual beneficiará significativamente a todos los usuarios del comercio internacional.

Asimismo, se propuso que el indicador TTLM usado por la administración sea cambiado, ya que este mide de forma global los resultados , lo cuales en apariencia podría darnos una idea equivocada de mejora, siendo que sería mucho más potente medir indicador por canales de control, mediante los cuales la administración y los importadores tienen una interacción en la revisión de las mercancías y revisión de los

documentos y seria allí que se podría manifestar las mejoras , ya que al haber revisión de los mismos se pone en evidencia los errores e inconsistencias que podrían existir de parte del importador y así también evidenciar las demoras en tiempo y plazos por parte de la administración

Finalmente, como otro aporte de valor, con la información disponible extraída de la Aduana Marítima Del Callao, se pudo plasmar el estado actual de los tiempos utilizados para cada una de sus fases del tiempo total de liberación de las mercancías (fase 1 y fase 2) y se propuso estado de mejora mediante acciones medibles y cuantificables que propone el tesista de acuerdo a sus conocimientos en comercio exterior y aduanas, lo cuales fueron estimados mediante cifras económicas con un beneficio esperado optimo para la administración aduanera.

CONCLUSIONES

- Teniendo como objetivo principal demostrar que la facilitación del comercio internacional es un factor de optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima, se concluye que se ha alcanzado el propósito principal al corroborar la hipótesis formulada. Mientras que los objetivos específicos son los factores de reducción de costos de cumplimiento, reducción de tiempos de liberación de mercancías y la digitalización. Asimismo, mediante nuestras hipótesis se pudo evidenciar que existe una relación en los tres factores.

- Respecto al factor de *costos de cumplimiento*, que en base a la encuesta realizada se concluye con el rechazo de la hipótesis nula; podemos mencionar que la reducción de costos de cumplimiento supone un destrabe de la competitividad y mayor dinamismo del comercio internacional.

- Respecto al factor de *tiempos de liberación de mercancías*, se ha podido comprobar que existe una correlación directa entre la facilitación del comercio y la reducción de los tiempos de liberación. En este contexto, se estima crucial la optimización de las operaciones y protocolos en los recintos aduaneros portuarios. Esta mejora facilitaría a las organizaciones comerciales anticipar con mayor certeza la disponibilidad de sus mercancías en el mercado, permitiéndoles así capitalizar de manera más efectiva las coyunturas favorables que se presenten.

- Respecto al último factor de *digitalización*, se concluye una correlación directa con la facilitación del comercio; por tanto, es válida. Mientras tanto, la implementación de tecnologías digitales resulta propicia para lograr la modernización de los procedimientos, fomentando así un intercambio comercial más eficiente. Esta transformación busca eliminar las gestiones complejas que enfrentan los agentes y clientes del comercio exterior, simplificando sus operaciones internacionales.

- Por lo tanto, podemos concluir que la facilitación del comercio internacional es un factor de optimización de los procesos estratégicos de la aduana marítima, que permite economizar costos de cumplimento tributario y tiempos de liberación de mercancías en el proceso de despacho. Asimismo, mediante la digitalización de

procesos se mejoran los costos operacionales y eliminan/optimizan ciertos procesos físicos, mejorando la calidad de servicio ofrecido por la aduana marítima.

- Respecto, a la situación actual del TTLM de la aduana marítima del callao, podemos concluir que se debería cambiar el indicar actual a un indicador por canales de control

- Finalmente, se espera tanto para la fase 1 y fase 2, aumentar el número de Operadores económicos autorizados y disminuir el número de rectificaciones. Con estas dos mejoras se plantea agilizar los tiempos de liberación y mejorar el uso de las plataformas digitales que ofrece la administración

RECOMENDACIONES

- En lo que refiere al factor de costos de cumplimiento, se pudo identificar que, a pesar de los esfuerzos de la aduana marítima por mejorar dichos costos, aún existe mucho trabajo por hacer, debido principalmente a que los trámites físicos para la revisión documentaria generan una demora en el despacho aduanero, trasladando sobrecostos a los usuarios del comercio. Una recomendación válida sería mejorar los mecanismos de atención, como aumentar el personal capacitado con expertise en manejo documentario; ya que, la demora en la atención al cliente representa un gran inconveniente debido a la insuficiencia de trabajadores capacitados.

- En lo que respecta al factor de tiempos de liberación de mercancía, se pudo identificar que la aduana debería implementar procesos innovadores y más tecnológicos, de tal manera que no sería necesaria la presencia del personal para procesos manuales, lo cual generaría mayor beneficio en lo que refiere a tiempo, horas/hombre y costos de todos los usuarios del comercio internacional.

- En lo referente al factor de digitalización, se recomienda implementar mayores procesos digitales eficientes para agilizar los procesos, procedimientos y demás actividades en la aduana marítima.

- Asimismo, se recomienda, aprovechar los beneficios de la digitalización para la reducción de los tiempos del despacho a través de procesos estandarizados y menos manuales, así como para la reducción de costos de cumplimiento, a través de la gestión del trámite documentario. Finalmente, para el objetivo principal se recomienda hacer un mayor uso de la tecnología, para lograr mayor eficiencia e integración en los procesos, aprovechando de esta manera las bondades de la facilitación del comercio internacional y la optimización de procesos estratégicos en la aduana marítima.

- Además, se recomienda, monitorear mensualmente el indicador propuesto por el presente tesista, en cuanto a indicadores por canales de control, para así conocer lo avances que se tienen o detectar posibles problemas.

- Finalmente, se recomienda profundizar en la aplicación de las posibles mejoras planteadas en la propuesta de valor, ya que estas traerán consigo mejoras de los tiempos que repercutirán directamente en los costos de los importadores o usuarios de comercio exterior.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agudelo, L., & Escobar, J. (2010). *Gestión por Procesos.* Medellín: ICONTEC.

Aguilar, F. (2018). Propuesta de implementación del canal azul (fiscalización posterior) en el procedimiento general del régimen aduanero de importación para el consumo, en el ámbito aéreo peruano. *(Tesis de Maestría).* Pontificia Universidad Católica Del Perú (PUCP), Lima. Obtenido de https://bit.ly/3hhW4fQ

Alarcón, M., Bringas, W. A., Casaretto, N. F., & Yampul, E. (2022). Optimización del proceso logístico para la adquisición de equipos de protección personal (epp) en el área de servicios de la empresa "NEWM S.A". *(Tesis de Maestría).* Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), Lima. Obtenido de https://bit.ly/3UStKya

Altair Consultores. (2009). *La elaboracion del plan estratégico.* Mexico: ECO3 Colecciones.

Andrews, K. R. (1971). *The concept of Corporate Strategy.* Homewood, IL: Dow Jones-Irwin.

Annaële, H., Christophe, S., & Rico, B. (2020). Digitalization, entrepreneurial orientation and internationalization of micro-, small- And medium-sized enterprises. *Technology Innovation Management Review, 10*(4), 5-17. doi:10.22215/TIMREVIEW/1343

Antonio Faúndez-Ugalde, R. M.-S.-L. (2020). se of artificial intelligence by tax administrations: An analysis regarding taxpayers' rights in Latin American countries. *Computer Law & Security Review, 38*. doi:https://doi.org/10.1016/j.clsr.2020.105441

APEC. (2022). *Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico*. Obtenido de Entrevista: APEC Leading Way on Trade Facilitation for All: https://bit.ly/3VQasL5

Arce Gil, J. M. (2013). *El Control Aduanero como sustento de la habilitación del comercio exterior.* Lima, Perú: SUNAT-Institucional. Obtenido de https://bit.ly/3hoESVM

Baharum, M. A. (2016). Sample Size Guideline for Correlation Analysis. *World Journal of Social Science Research, 3*. doi:https://doi.org/10.22158/wjssr.v3n1p37

Banco Mundial. (2020). *Reporte Doing Business*. Obtenido de https://bit.ly/3WaDBjW

Banco Mundial. (2022). *Doing Business*. Obtenido de https://bit.ly/3BmiYJN

Banco Mundial. (2022). *Doing Business*. Obtenido de https://bit.ly/3WaDBjW

Behar, D. (2008). *Metodología de la investigación.* La Habana: Shalon.

Bernal, C. (2016). *Metodología de la Investigación* (4ª ed.). Bogota, Colombia: Delfin Ltda.

Bonilla, R., Solis, G., & Montesinos, V. (2018). Optimización de los procedimientos de autorización sanitaria para garantizar la inocuidad de los alimentos industrializados destinados al consumo humano en el Perú. *(Tesis de Maestría).* Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), Lima. Obtenido de https://bit.ly/3YhvZxW

Bruce-Twum Ernest, S. D. (2022). Determinants of tax compliance costs of small and medium enterprises in emerging economies: Evidence from Ghana. *Social Sciences & Humanities Open, 6*(1). doi:https://doi.org/10.1016/j.ssaho.2022.100343

Bunge, M. (2002). *Epistemología.* México: Siglo veintiuno Editores.

Cabanellas de torres, G. (2006). *Diccionario Juridico Elemental.* Buenos Aires: Heliasta SRL.

Caraveo, J. A. (2016). *Comercio Exterior y Aduanas.* Chihuahua: UACH.

Carbaugh, R. (2009). *Relaciones de Comercio Internacional. En Economía Internacional.* México, D.F: Cengage Learning Editores.

Carlos, V. (2014). Metodología para la medición de los costos de transacción de las Administraciones Tributarias. *documento electrónico*, 303-334. Obtenido de bit.ly/43Nusm3

Carrasco, J. (2011). *La gestión de procesos, alineación con la estrategía.* México: McGraw Hill.

Carvalho, C. (2013). *Teoría de la Decisión Tributaria.* Lima: INDESTA - SUNAT.

Castro, F. (2003). *El proyecto de investigación y su esquema de elaboración.* Caracas: Uyapar.

Cayo, L. G. (2017). Estrategias De La Administración Tributaria Y Sus Efectos En La Recaudación Del Impuesto A La Renta En Los Profesionales Independientes. *(Tesis de Maestría).* Universidad de San Martin de Porres, Lima. Obtenido de bit.ly/414p4Jz

Ccoa, J. (2017). La implementación del tratado de libre comercio Perú-Chile en los despachos de agro-exportación en el complejo fronterizo de Santa Rosa – Tacna con relación al control aduanero. *(Tesis de Maestría).* Pontificia Universidad Católica Del Perú, Lima, Perú. Obtenido de https://bit.ly/3Hsll1B

Cerna, D., Napa, R., & Oyarse, J. (2021). *Glosario de aduanas.* doi:https://bit.ly/3BqzKrh

Chandler, A. (1962). *Strategy and Structure.* Cambridge: The MIT Press.

Chang, R. (1996). *Mejora continua de procesos.* Barcelona: Granica.

Comunidad Andina de Naciones. (2011, 07 de diciembre). *DECISIÓN 770.* Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena. Obtenido de https://bit.ly/3Wd1APH

Convenio de Kyoto. (2006). *CONTROL ADUANERO.* Obtenido de https://bit.ly/3W1dyMk

Coronado, F. J. (2003). *Diccionario Enciclopédico de Estretegi a Empresarial.* Madrid: Diaz de Santos SA.

Cosio, F., Cataño , F., Bonilla, A., Manrique, J., Álvarez , J., Tejada, R., . . . Yepez, R. (2013). Reformas Sobre Simplificación Administrativa en Aduanas Y Tributos. En D. Y. Estares, *Colección ensayos tributarios y aduaneros.*

Cueva, B. E., & Carranza, E. R. (2017). Optimización del proceso de recaudo del metropolitano utilizando el smartphone como medio de pago. *(Tesis de Maestría).* Universidad del Pacifico (UP), Lima. Obtenido de https://bit.ly/3PlL2CY

Cumming, D. (Mayo de 2022). Trade facilitation costs and corruption: Evidence from China. *Journal of International Financial Markets,Institutions & Money, 78*(101564). doi:https://doi.org/10.1016/j.intfin.2022.101564

Curo, J. G. (2019). Liquidación De Servicios Electrónica Y Deducción De Gastos Aplicable A Las Rentas Del Trabajo Como Instrumentos A Utilizar En La Ampliación De La Base Tributaria Perú 2019. *(Tesis de Maestría).* Universidad de Lima, Lima. Obtenido de bit.ly/3L2l7PS

David, F. R. (2003). *Conceptos de Administración Estratégica* (9ª ed.). Madrid: Pearson Educación de México, S.A.

De Izcue, C., Arriarán, A., & Tolmos, Y. (2012). *APUNTES DE ESTRATEGIA NAVAL.* Callao: Editada por la Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina. Obtenido de https://bit.ly/3Wc7Rev

De la Hoz Correa, A. (2013). *Generalidades de Comercio Internacional.* Medellín: Esumer.

Del Castillo, M. (2017). El sistema de Zonas Económicas Especiales en el Perú : ¿mito o realidad? *(Tesis de Maestría).* Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), Lima. Obtenido de https://bit.ly/3YisI1l

Del Prado, L. (1998). *Dirección Estratégica.* Buenos Aires: Fundación OSDE.

Desiderio, D. (2019). Data analysis techniques for enhancing the performance of customs. *World Customs Journal, 13*(2), 17 - 22. Obtenido de https://bit.ly/3VO75Vf

Deza, M., & Malqui, R. &. (2019). Análisis de los Beneficios de Certificación de Operadores Económicos Autorizados (OEA) en las Importaciones Marítimas del Callao en el 2019. *(Tesis de Maestría).* ESAN Graduate School of Business, Lima. Obtenido de bit.ly/3L3kNQV

Diaz, A. (2003). *Tutorial para la asignatura de costos y presupuestos.* Monterrey: Fondo FCA.

Diccionario de la Lengua Española. (2022). *Real Academia Española*. Obtenido de Asociacion de Academias de la lengua española: https://bit.ly/3iUzpGQ

Diccionario Razonado. (1847). *Legislacion y Jurisprudencia.* Lima: Casa de los Señores Calleja, Ojea y Compañia.

Duarte, F. (2008). *Fundamentos de comercio internacional : un enfoque empresarial.* Lima: s.n.

Eras Agila, R. B. (2015). *Contabilidad de Costos.* Ecuador: Ediciones utmach.

Espinoza, M. (2017). Análisis, diagnóstico y propuestas de optimización en la gestión de inventarios de repuestos de vehículos pesados, en las sucursales de Trujillo y Arequipa de la empresa Scania del Perú S.A. *(Tesis de Maestría).* UNIVERSIDAD ESAN, Lima, Perú. Obtenido de https://bit.ly/3UOWQhS

EUROSOCIAL. (2015). Medición de los costos de transacción tributarios en pequeñas y medianas empresas en Chile. *Colección Estudios*(19), 1-82. Obtenido de bit.ly/3UPa7c3

Fernández, M. (2016). *Introducción al derecho comercial internacional* (2ª ed.). Colombia: Universidad Externado de Colombia. Obtenido de https://bit.ly/3Pmxqr4

Fidias, G. A. (2006). *El proyecto de investigación: Introducción a la metodología científica* (6ª ed.). Caracas: Episteme.

Galarza, C. V., Medina, G. L., & Raaijen, B. P. (2017). Propuesta para optimizar la gestión de inventarios en Owens Illinois Perú S.A. *(Tesis de Maestria).* Universidad del Pacifico (UP), Lima. Obtenido de https://bit.ly/3FStz1T

García, N. A. (2020). Sistema Integral De Riesgos Para Fortalecer El Control Del Fraude Tributario Y Aduanero. *(Tesis de Maestría).* Universidad Externado de Colombia, Colombia. Obtenido de bit.ly/41g0V2W

Garza, G. A. (2018). Metodología para optimización de proceso de preparación de pedidos en rutas de distribución secundaria mediante rediseño de almacén de vehículo de carga. *(Tesis de Maestría).* Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, Monterrey Nuevo León, Mexico. Obtenido de https://bit.ly/3PgL8LO

Giulia Mascagni, A. T. (2021). Can ICTs increase tax compliance? Evidence on taxpayer responses to technological innovation in Ethiopia. *Journal of Economic Behavior & Organization*, 172-193. doi:https://doi.org/10.1016/j.jebo.2021.06.007

Guevara, E. E., & Novak, F. (2010). *El Perú y el comercio internacional.* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).

Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta.* Mexico: McGRAW-HILL INTERAMERICANA EDITORES, S.A. Obtenido de https://bit.ly/3Hs0ATv

Horngren, C. T. (2012). *Contabilidad de costos, Un enfoque gerencial* (Decimocuarta edición ed.). México: PEARSON EDUCACIÓN.

International Organization for Standarization. (2015). *ISO 9000:2015 Sistemas de Gestión de Calidad - Fundamentos y vocabulario.* Ginebra, Suiza.

Izam, M. (2001). *Facilitación del Comercio : un concepto urgente para un tema recurrente.* Santiago, Chile: División de Comercio Internacional e Integración. Obtenido de https://bit.ly/3UNTX0Q

Jarkko Harju, T. M. (2019). Compliance costs vs. tax incentives: Why do entrepreneurs respond to size-based regulations? *Journal of Public Economics, 173*, 139-164. doi:https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2019.02.003

Junta de Castilla y León . (2004). *Trabajando con los Procesos: Guía para la Gestión por Procesos.* Valladolid: Consejería de Presidencia y Administración Territorial.

Kegels, S. E. (2014). Compliance costs caused by agency action? Empirical evidence and implications for tax compliance. *Journal of Economic Psychology, 40*, 200-2019. doi:https://doi.org/10.1016/j.joep.2012.08.012.

Krugman, P. O. (2012). *Economía internacional: teoría y política.* Madrid: PEARSON EDUCACIÓN, S.A.

Ley General de Aduanas. (2008). Decreto Legislativo Nº 1053. Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT). Obtenido de https://bit.ly/3Bthbm9

Linklater, D., & Osterling, Ó. (2016). *Experiencias de comercio exterior: casos 100 % peruanos.* Lima: Universidad de Lima, Fondo Editorial. Obtenido de https://bit.ly/3BrPDxH

Luján, L. (2009). *Contabilidad de costos.* Lima: GACETA JURÍDICA S.A.

Mejía, J. F., Morales, L. F., & Medina, D. S. (2018). Trade liberalization and its effects on labor fluidity: Evidence from Colombia. *The International Trade Journal, 32*(1), 43-75. doi:10.1080/08853908.2017.1389324

Mejia, O. D., López, S., Lacavex, M., Novela , R., & Fernanda, M. (2017). Facilitación Comercial y Control Aduanero en las Principales Aduanas de. *Revista Global de Negocios, 5*(3), 71-83. doi:https://bit.ly/3Fk9nUT

Meza, M. A. (2013). Facilitación del comercio internacional: Un propósito permanente y una práctica necesaria. *THĒMIS-Revista de Derecho 63*. Obtenido de https://bit.ly/3hm8sLB

Mintzberg, H., Ahlstrand, B., & Lampel, J. (1999). *SAFARI A LA ESTRATEGIA.* Buenos Aires: Granica SA.

Morales Tello, L. F. (2020). Manual de tesis. En L. F. Morales Tello, *Guia para elaborar una tesis paso a paso.*

Naciones Unidas. (2014). *MEDICIÓN DE LOS COSTOS DE TRANSACCIÓN TRIBUTARIOS EN PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS.* Obtenido de bit.ly/3MM9QVi

Ñaupas, H., Mejía, E., Novoa, E., & Villagomez, A. (2014). *Métodología y Diseños en la Investigación Cientifica.* Bogota: Ediciones de Ia U.

OCDE. (2017). *Conectarse a las cadenas de valor: el papel de los costos del comercio y la facilitación del comercio" en La ayuda para el comercio en síntesis 2015 Reducir los costos del comercio con miras a un crecimiento inclusivo y sostenible.* Paris: Publicaciones de la OCDE. doi:https://bit.ly/3PhUyXs

OCDE. (2019). *Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos*. Obtenido de http://bit.ly/3uIqgUw

OMA. (2022). *World Customs Organization*. Obtenido de https://bit.ly/3YpHtjc

OMC. (2022). *Organización Mundial del Comercio*. Obtenido de Facilitación del comercio: https://bit.ly/3PqjCM3

ORGANIZACION MUNDIAL DE ADUANAS, OMA. (2023). Obtenido de BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO: https://conexionintal.iadb.org/2018/08/03/facilitacion-del-comercio-2-0-analisis-de-datos-una-prioridad-estrategica/

Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. . *International Journal of Morpholog*, https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=s0717-95022017000100037&script=sci_abstract.

Paredes, C. (2010). *Introducción al comercio internacional peruano.* Lima: Fondo Editorial de la PUCP.

Perez, J. (2004). *Gestión por procesos* (4ª ed.). Madrid: ESIC.

Plan de Gobierno Digital de La Superintendencia Nacional. (2020 - 2022). *SUNAT*. Obtenido de Superintendencia Nacional: https://bit.ly/3Br6Nex

Polimeni, R., & Fabozzi, F. &. (1991). *Contabilidad de costos. Conceptos y aplicaciones para la toma de decisiones* (Segunda edición ed.). Colombia: Editorial McGraw-Hill.

Porter, M. (1996). What is Strategy. *Harvard Business Review, 6*(74), 61-78. Obtenido de https://bit.ly/3W80cxz

Quispe, E. G. (2020). Implementación de herramientas informáticas para mejorar la gestión del área de planeamiento en una empresa de entretenimiento. *(Tesís de Maestría).* Universidad Ricardo Palma (UR), Lima. Obtenido de https://bit.ly/3Y701Ey

Ramirez Diaz, R. (2010). *Proyecto de Investigación. Como se hace una tesis.* Lima: Editorial AMDP.

REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA. (2024). *RAE*. doi:https://dle.rae.es/epistemolog%C3%ADa

RED 2021: Caminos para la integración: facilitación del comercio, infraestructura y cadenas globales de valor. (2021). *Facilitación del comercio infraestructura y cadenas globales de valor.* (P. Sanguinetti, P. Moncarz, M. Vaillant, L. Allub, F. Juncosa, D. Barril, . . . Á. Lalanne, Edits.) Caracas: CAF. Retrieved from: RED 2021. Obtenido de https://bit.ly/3PiwiVe

Reyes, R. D. (2020). El principio de facilitación del comercio exterior y el tiempo requerido para el despacho de mercancías en la aduana marítima del Callao, en el período 2008-2018. *(Tesis de Maestría).* Universidad Nacional Federico Villarreal (UNFV), Lima. Obtenido de https://bit.ly/3hiTHJu

Rodríguez, P. J. (2018). Ley N° 28977 Y Su Influencia En La Gestión De Riesgo De Los Envíos De Entrega Rápida 2007–2010. *Quipukamayoc, 26*(52), 69–77. Obtenido de https://bit.ly/3hiy3VW

Rojas, L. A. (2018). Optimización de los procesos financieros y el nivel de rentabilidad de Everis América a través de un centro de servicios compartidos (CSC). *(tesis de Maestría).* Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), Lima. Obtenido de https://bit.ly/3W7k83B

Roure, & Monino, R. y. (1997). *Gestión de procesos.* Barcelona: Ediciones EISE.

Salvador Barrios, D. d. (2020). Reducing tax compliance costs through corporate tax base harmonization in the European Union. *Journal of International Accounting, Auditing and Taxation, 41*. doi:https://doi.org/10.1016/j.intaccaudtax.2020.100355

SUNAT. (2017, Julio). *PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2018-2020.* Perú. Obtenido de https://www.sunat.gob.pe/legislacion/superin/2017/PEI-2018-2020.pdf

SUNAT. (2021). *INFORME DE EVALUACIÓN DE RESULTADOS.* Obtenido de https://www.sunat.gob.pe/cuentassunat/planestrategico/2018-2022/informeEvalua-PEI-2021.pdf

SUNAT. (2022). *PEI INDICADORES.* Obtenido de https://www.sunat.gob.pe/cuentassunat/planestrategico/2018-2025/informeEvalua-PEI-2022.pdf

SUNAT. (2022). *Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria*. Obtenido de https://bit.ly/3iN1KyB

Superintendencia Nacional De Aduanas y De Administración Tributaria. (2017, Julio). *PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2018-2020.* Perú. Obtenido de https://www.sunat.gob.pe/legislacion/superin/2017/PEI-2018-2020.pdf

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (2023). *Estudios de tiempo de despacho*. Obtenido de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5402455/4763608-estudio-de-tiempos-de-despacho-peru-2023-informe.pdf

Ticku, C. B. (2022). Reducing tariff evasion: The role of trade facilitation. *Journal of Comparative Economics, 50*(2), 534-554.

Tovar, A. (2012). *Un modelo de administración por procesos: De las estrategias del negocio a la operación de los procesos.* México D.F: Panorama Editorial.

Tovstiga, G. (2012). *Estrategia en la práctica: La guía profesional para el pensamiento estratégico.* Buenos Aires: Ediciones Granica S.A.

UNCTAD. (30 de Noviembre de 2022). *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo*. Obtenido de Facilidades de mercadeo: https://bit.ly/3iIc7DR

Valero, M. T., Ramírez de Egáñez, T., & Moreno, B. &. (2013). Etica y Cultura Tributaria en el Contribuyente. *International Journal of Good Conscience, 1*(5), 58-73. Obtenido de bit.ly/3mE1h4h

Vargas, E. (2017). El costo de la transacción tributaria y el cumplimiento de las obligaciones fiscales en las pequeñas y medianas empresas, sector comercio de la Provincia de Tungurahua. *(Tesis de Maestría).* UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO, Ecuador. Obtenido de bit.ly/43HRElK

Villanueva, W. K., Ramirez, J. A., & Trylesinski, I. (2021). Optimización de la oferta oleaginosa de la empresa Alicorp S.A.A. *(Tesis de Maestría).* Universidad del Pacifico (UP), Lima. Obtenido de https://bit.ly/3WdbNM1

Wilson, J. S., Mann, C. L., & Otsuki, T. (December de 2003). Trade Facilitation and Economic Development : New Approach to Quantifying the Impact. *World Bank Economic Review, 17*(3), 367–389. doi:https://doi.org/10.1093/wber/lhg027

World Customs Organitation. (11 de mayo de 2023). Obtenido de Text of the Revised Kyoto Convention: https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/kyoto_new.aspx

Yang, L., Dong, Q., Tong, Z., Wanga, Q., & Wub, J. (2022). Logistics input intensity, trade facilitation and comparative advantage. *The Journal of International Trade & Economic Development, 31*(5), 725-741. doi:10.1080/09638199.2021.2011380

Zambrana, C. (1995). *Administración del Comercio Internacional. Compilación de temas actuales sobre el Comercio Internacional.* Costa Rica: EUNED.

Zimmermann, Y. (1998). *Del Diseño.* Barcelona: Gustavo Gili.

ANEXOS

Anexo 1: Número de horas en realizar una exportación año 2020

Economía	Tiempo para exportar: Cumplimiento fronterizo (horas)	1. Costo para exportar: Cumplimiento fronterizo (USD)	2. Costo para exportar: Cumplimiento documental (USD)	1 + 2
China	21	256	74	330
Estados Unidos de América	2	175	60	235
Alemania	36	345	45	390
Japón	26	331	54	385
Países Bajos	0	0	0	0
Hong Kong, China	1	0	12	12
Corea, República de	13	185	11	196
Italia	0	0	0	0
Francia	0	0	0	0
Bélgica	0	0	0	0
Canadá	2	167	156	323
México	20	400	60	460
Rusia	66	580	92	672
Reino Unido	24	280	25	305
Singapur	10	335	37	372
Viet Nam	55	290	139	429
India	50	231	50	281
España	0	0	0	0
Suiza	1	115	27	142
Australia	36	766	264	1030
Polonia	0	0	0	0
Malasia	28	213	35	248
Brasil	49	862	226	1088
Arabia Saudita	37	319	73	392
Tailandia	44	223	97	320
Indonesia	51	207	130	337
República Checa	0	0	0	0
Austria	0	0	0	0
Irlanda	24	305	75	380
Suecia	2	55	40	95
Noruega	2	125	0	125
Hungría	0	0	0	0
Dinamarca	0	0	0	0
Sudáfrica	92	1257	55	1312
Eslovaquia	0	0	0	0
Chile	60	290	50	340
Rumania	0	0	0	0
Iraq	85	1118	1800	2918
Finlandia	36	213	70	283
Qatar	25	382	150	532
Argentina	21	150	60	210
Portugal	0	0	0	0

Irán, República Islámica del	101	415	60	475
Filipinas	42	456	53	509
Ucrania	6	75	192	267
Israel	36	150	60	210
Kuwait	84	665	227	892
Omán	28	279	107	386
Perú	48	630	50	680

Fuente: *Doing Business* 2020. Elaboración propia.

Nota: *Doing Business* registra el tiempo y el costo relacionados con el proceso logístico de exportación e importación de bienes. *Doing Business* mide el tiempo y el costo (excluidos los aranceles) de dos conjuntos de procedimientos – cumplimiento documental, cumplimiento fronterizo.

Anexo 2: Índice de facilitación del comercio de la OCDE – 2019
Por grupos de la regionales

CATEGORIAS	EE. UU + Canadá	Unión Europea	Alianza del Pacífico	Mercosur	Perú
Cooperación con la agencia fronteriza externa	1.59	1.66	1.18	1.05	0.82
Cooperación con la agencia fronteriza interna	1.72	1.35	1.14	1.01	1.00
Automatización	1.77	1.69	1.67	1.37	1.23
Procedimientos de apelación	1.71	1.63	1.30	1.45	1.38
Procedimientos	1.72	1.68	1.54	1.54	1.52
Participación de la comunidad del comercio	1.88	1.77	1.63	1.34	1.57
Resoluciones anticipadas	1.75	1.90	1.56	1.70	1.71
Documentos	1.82	1.80	1.50	1.38	1.75
Disponibilidad de información	1.90	1.72	1.61	1.43	1.76
Comisiones y gastos	1.86	1.86	1.85	1.65	1.85
Gobernanza e imparcialidad	2.00	1.85	1.92	1.61	1.89

Fuente: OCDE 2019. Elaboración propia.

Nota: Se presentan los promedios simples en cada grupo de países, para cada uno de los 11 indicadores de facilitación del comercio de la OCDE en el año 2019. Estos indicadores toman valores de 0 a 2, donde 2 corresponde al mejor rendimiento que se puede alcanzar

Anexo 3: Índice de facilitación del comercio de la OCDE – 2019
Por principales países

Indicador	Categorias	1. Chile	2. Colombia	3. México	4. Perú	1 + 2 + 3 +4 Alianza del Pacífico	5. Argentina	6. Brasil	7. Paraguay	8. Uruguay	5 + 6 + 7 + 8 Mercosur	EE.UU + Canadá	Unión Europea
-	**PROMEDIO**	**1.56**	**1.54**	**1.55**	**1.50**	**1.54**	**1.48**	**1.52**	**1.17**	**1.49**	**1.41**	**1.79**	**1.72**
1	Disponibilidad de información	1.70	1.75	1.24	1.76	1.61	1.43	1.57	0.91	1.81	1.43	1.90	1.72
2	Participación de la comunidad del comercio	1.63	1.71	1.63	1.57	1.63	1.43	1.38	0.86	1.71	1.34	1.88	1.77
3	Resoluciones anticipadas	1.36	1.67	1.50	1.71	1.56	1.71	1.64	2.00	1.46	1.70	1.75	1.90
4	Procedimientos de apelación	1.39	1.44	1.00	1.38	1.30	1.63	1.50	1.44	1.22	1.45	1.71	1.63
5	Comisiones y gastos	1.93	1.85	1.77	1.85	1.85	1.77	1.85	1.00	2.00	1.65	1.86	1.86
6	Documentos	1.38	1.38	1.50	1.75	1.50	1.13	1.78	1.25	1.38	1.38	1.82	1.80
7	Automatización	1.77	1.77	1.92	1.23	1.67	1.46	1.46	0.85	1.69	1.37	1.77	1.69
8	Procedimientos	1.70	1.33	1.60	1.52	1.54	1.65	1.61	1.46	1.43	1.54	1.72	1.68
9	Cooperación con la agencia fronteriza interna	0.91	1.18	1.46	1.00	1.14	1.30	0.91	0.91	0.91	1.01	1.72	1.35
10	Cooperación con la agencia fronteriza externa	1.36	1.00	1.55	0.82	1.18	1.18	1.09	0.82	1.09	1.05	1.59	1.66
11	Gobernanza e imparcialidad	2.00	1.89	1.89	1.89	1.92	1.56	1.89	1.33	1.67	1.61	2.00	1.85

Fuente: OCDE 2019. Elaboración propia.

Nota: Cada barra representa el promedio de los 11 indicadores de facilitación del comercio de la OCDE para el año 2019. Estos indicadores toman valores de 0 a 2, donde 2 corresponde al mejor rendimiento que se puede alcanzar. Se presentan los promedios simples para cada grupo de países

Anexo 4: Matriz de consistencia

I.- Problemas	II.- Objetivos	III.- Hipótesis	IV.- Variables e Indicadores	V.- Diseño
Problema general *¿Cómo se relaciona la facilitación del comercio internacional y los procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao?*	**Objetivo general** *Demostrar que la facilitación del comercio internacional es un factor de optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima.*	**Hipótesis general** *La facilitación del comercio internacional se relaciona con la optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao.*	**Variables - Hipótesis general** *Variable independiente: La facilitación del comercio* *Variable dependiente: Procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao*	*No experimental*
Problemas específicos ▪ *¿Cómo se relaciona la facilitación del comercio internacional y los costos de cumplimiento en la aduana marítima?*	**Objetivos específicos** ▪ *Determinar que la facilitación del comercio internacional influye en la reducción de costos*	**Hipótesis especificas** ▪ *La facilitación del comercio internacional se relaciona con la reducción de costos de*	**Indicadores de la hipótesis general** ▪ *Costos de cumplimiento* ▪ *Tiempo* ▪ *Digitalización*	**VI.- Técnicas para recoger información** ▪ *Encuestas: Colaboradores de la Intendencia de Aduana*

▪ *¿Cómo se relaciona la facilitación del comercio internacional y los tiempos de liberación de mercancías de la aduana marítima?* ▪ *¿Cómo se relaciona la facilitación del comercio internacional y la digitalización de procesos en la aduana?*	*de cumplimiento en la aduana marítima.* ▪ *Determinar la influencia de la facilitación del comercio internacional en la reducción de los tiempos de liberación de mercancías de la aduana marítima.* ▪ *Determinar que la facilitación del comercio internacional tiene influencia en la digitalización de procesos en la aduana marítima.*	*cumplimiento en la aduana marítima.* ▪ *La facilitación del comercio internacional se relaciona con la reducción de los tiempos de liberación de mercancías de la aduana marítima.* ▪ *La facilitación del comercio internacional se relaciona con la digitalización de procesos en la aduana marítima.*		*Marítima del Callao*

Elaboración propia.

Anexo 5: Encuesta

1. ¿En qué nivel ubica el avance de la facilitación del comercio internacional en la aduana marítima?

1	0% - 25%
2	26% - 50%
3	51% - 75%
4	76% - 100%

2. ¿En qué grado la facilitación del comercio internacional ha permitido optimizar procesos estratégicos en la aduana marítima?

1	0% - 25%
2	26% - 50%
3	51% - 75%
4	76% - 100%

3. ¿Qué tanto ha influido la facilitación del comercio internacional en la reducción de costos que asumen los usuarios para el cumplimiento de sus obligaciones tributarias?

1	Poco
2	Mucho
3	Bastante

4. ¿En cuánto se han reducido los costos que asumen los usuarios para el cumplimiento de sus obligaciones tributarias?

1	0% - 25%
2	26% - 50%
3	51% - 75%
4	76% - 100%

5. ¿En qué grado se relacionan la facilitación del comercio internacional con los tiempos de liberación de mercancías?

1	Poco
2	Mucho
3	Bastante

6. ¿En qué nivel ubica el esfuerzo de la aduana marítima por mejorar los procesos y los servicios para la mejora del desempeño en el tiempo total de liberación de mercancías?

1	Poco
2	Mucho
3	Bastante

7. ¿En qué grado, simplificar los procesos a través de la digitalización, permitirá reducir los tiempos de liberación de mercancías?

1	Poco
2	Mucho
3	Bastante

8. ¿En cuánto se han reducido los tiempos de liberación de mercancías?

1	0% - 25%
2	26% - 50%
3	51% - 75%
4	76% - 100%

9. ¿En qué grado de avance de innovación tecnológica se encuentra la aduana marítima frente a las nuevas tecnologías que ofrece el comercio internacional global?

1	Poco
2	Mucho
3	Bastante

10. ¿En qué nivel digitalizar, simplificar y automatizar procesos evitará trasladar sobrecostos a los usuarios?

1	Poco
2	Mucho
3	Bastante

11. ¿En qué grado el uso de servicios no presenciales (de auto-asistencia) lograría que los usuarios de comercio exterior cumplan con sus obligaciones tributarias aduaneras?

1	Poco
2	Mucho
3	Bastante

Anexo 6: Validación de instrumento de recolección de información

INSTRUMENTO PARA LA VALIDEZ DE CONTENIDO

(JUICIO DE EXPERTOS)

El presente instrumento tiene como finalidad validar el cuestionario de la tesis titulada: "La facilitación del comercio internacional como factor de optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao".

El mismo será aplicado en un diseño cuantitativo no probabilístico. La cual será aplicada a la muestra en estudio para la validación del instrumento a utilizar titulado: Formulario de Validación de Instrumento de Tesis.

Instrucciones:

La evaluación requiere de la lectura detallada y completa de cada uno de los ítems propuestos a fin de cotejarlos de manera cualitativa con los criterios propuestos relativos a: relevancia o congruencia con el contenido, claridad en la redacción, tendenciosidad o sesgo en su formulación y dominio del contenido. Para ello deberá asignar una valoración si el ítem presenta o no los criterios propuestos, y en caso necesario se ofrece un espacio para las observaciones si hubiera.

Juez N°: 1

Fecha: 04 de Junio del 2024

Apellidos y Nombres de Juez: Reátegui Arce Yusi

Institución donde labora: Corporación Monte Azul S.A.

Años de experiencia profesional o científica: 8 años



Yusi Reátegui Arce

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Indicadores	Preguntas
Facilitación del Comercio Internacional	*La facilitación comercial, se puede concebir como la simplificación, armonización y estandarización de los procedimientos necesarios para el intercambio de bienes y servicios, reflejados en adopción de tecnología, innovación e implementación de mejores prácticas en los procedimientos, adaptación de la regulación acorde a estándares internacionales, transparencia, con la finalidad de reducción de costos y tiempos" (Mejía et al., 2017).*	*Nivel de la facilitación del comercio internacional, el cual se medirá a través de un cuestionario dirigido a los colaboradores del área de importaciones con preguntas relacionadas a la variable*	*Optimización de los procesos estratégicos en la aduana marítima del Callao*	*1,2,6,9,11*
Procesos estratégicos en la aduana marítima del Callao	*Los procesos estratégicos en la aduana marítima del Callao, el cual tiene como objetivos fundamentales la reducción del costo de cumplimiento de las obligaciones aduaneras, minimizar los tiempos de liberación de las mercancías en la aduana y la digitalización.*	*Nivel procesos estratégicos en la aduana marítima del Callao, el cual se medirá a través de un cuestionario dirigido a los colaboradores del área de importaciones con preguntas relacionadas a: los costos de cumplimiento, el tiempo de liberación y la digitalización*	• *Costos de cumplimiento tributario* • *Tiempos de liberación de mercaderías* • *Digitalización de procesos*	*3,4,5,7,8,10*

CRITERIOS GENERALES PARA VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO DICTAMINADO POR EL JUEZ

		Marcar con X	
1.	¿Está de acuerdo con las características, la forma de aplicación y la estructura del INSTRUMENTO?	SI X	NO
Observaciones:			
Sugerencias:			

2.	A su parecer, ¿es adecuado el orden de las preguntas?	SI X	NO
Observaciones:			
Sugerencias:			

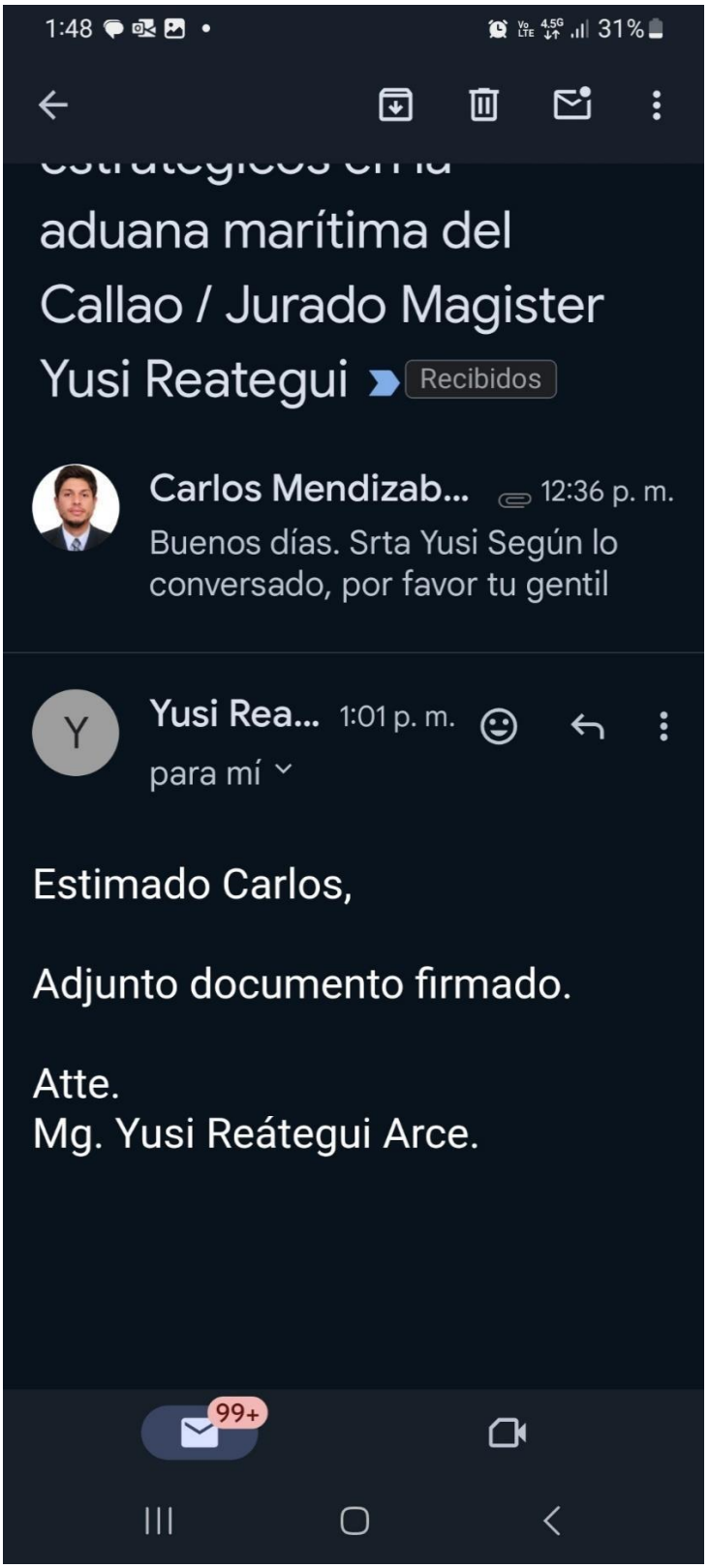
3.	¿Existe dificultad para entender las preguntas del INSTRUMENTO?	SI	NO X
Observaciones:			
Sugerencias:			

4.	¿Existen palabras difíciles de entender en las preguntas o reactivos del INSTRUMENTO?	SI	NO X
Observaciones:			
Sugerencias:			

5.	¿Las opciones de respuesta están suficientemente graduados y pertinentes para cada pregunta o reactivo del INSTRUMENTO?	SI X	NO
Observaciones:			
Sugerencias:			

6.	¿Las preguntas o reactivos del instrumento tienen correspondencia con la dimensión al que pertenece en el constructo?	SI X	NO
Observaciones:			
Sugerencias:			

Indicadores	Criterios	Deficiente 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	MUY BUENA 61-80%	EXCELENTE 81-100%
1.Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado					X
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables					X
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología					X
4. Organización	Existe una organización lógica					X
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad					X
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias de la investigación				X	
7. Consistencia	Basado en aspectos teóricos-científicos de la investigación				X	
8. Coherencia	Entre los índices, indicadores y las dimensiones					X
9. Metodología	La estrategia responde al propósito del diagnóstico					X
10. Pertinencia	El instrumento es adecuado para el propósito de la investigación				X	


1:48
31%
aduana marítima del
Callao / Jurado Magister
Yusi Reategui
Recibidos
Carlos Mendizab...
12:36 p. m.
Buenos días. Srta Yusi Según lo
conversado, por favor tu gentil
Y
Yusi Rea...
1:01 p. m.
para mí
Estimado Carlos,
Adjunto documento firmado.
Atte.
Mg. Yusi Reátegui Arce.
99+

INSTRUMENTO PARA LA VALIDEZ DE CONTENIDO

(JUICIO DE EXPERTOS)

El presente instrumento tiene como finalidad validar el cuestionario de la tesis titulada: "La facilitación del comercio internacional como factor de optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao".

El mismo será aplicado en un diseño cuantitativo no probabilístico. La cual será aplicada a la muestra en estudio para la validación del instrumento a utilizar titulado: Formulario de Validación de Instrumento de Tesis.

Instrucciones:

La evaluación requiere de la lectura detallada y completa de cada uno de los ítems propuestos a fin de cotejarlos de manera cualitativa con los criterios propuestos relativos a: relevancia o congruencia con el contenido, claridad en la redacción, tendenciosidad o sesgo en su formulación y dominio del contenido. Para ello deberá asignar una valoración si el ítem presenta o no los criterios propuestos, y en caso necesario se ofrece un espacio para las observaciones si hubiera.

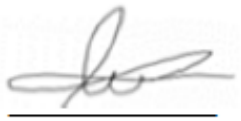
Juez N°: 2

Fecha: 05 de Junio del 2024

Apellidos y Nombres de Juez: De la cruz Curay, Terri Alexander

Institución donde labora: VERISURE PERÚ

Años de experiencia profesional o científica: 10



Terri Alexander De la cruz Curay

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Indicadores	Preguntas
Facilitación del Comercio Internacional	*La facilitación comercial, se puede concebir como la simplificación, armonización y estandarización de los procedimientos necesarios para el intercambio de bienes y servicios, reflejados en adopción de tecnología, innovación e implementación de mejores prácticas en los procedimientos, adaptación de la regulación acorde a estándares internacionales, transparencia, con la finalidad de reducción de costos y tiempos" (Mejía et al., 2017).*	*Nivel de la facilitación del comercio internacional, el cual se medirá a través de un cuestionario dirigido a los jefes del área de importaciones con preguntas relacionadas a la variable*	*Optimización de los procesos estratégicos en la aduana marítima del Callao*	*1,2,6,9,11*
Procesos estratégicos en la aduana marítima del Callao	*Los procesos estratégicos en la aduana marítima del Callao, el cual tiene como objetivos fundamentales la reducción del costo de cumplimiento de las obligaciones aduaneras, minimizar los tiempos de liberación de las mercancías en la aduana y la digitalización.*	*Nivel procesos estratégicos en la aduana marítima del Callao, el cual se medirá a través de un cuestionario dirigido a los jefes del área de importaciones con preguntas relacionadas a: los costos de cumplimiento, el tiempo de liberación y la digitalización*	• *Costos de cumplimiento tributario* • *Tiempos de liberación de mercaderías* • *Digitalización de procesos*	*3,4,5,7,8,10*

CRITERIOS GENERALES PARA VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO DICTAMINADO POR EL JUEZ

		Marcar con X	
1.	¿Está de acuerdo con las características, la forma de aplicación y la estructura del INSTRUMENTO?	SI X	NO
Observaciones: sin observaciones, todo conforme.			
Sugerencias:			

2.	A su parecer, ¿es adecuado el orden de las preguntas?	SI X	NO
Observaciones: sin observaciones, todo conforme.			
Sugerencias:			

3.	¿Existe dificultad para entender las preguntas del INSTRUMENTO?	SI	NO X
Observaciones: sin observaciones, todo conforme.			
Sugerencias:			

4.	¿Existen palabras difíciles de entender en las preguntas o reactivos del INSTRUMENTO?	SI	NO X
*Observaciones: **sin observaciones, todo conforme**.*			
Sugerencias:			

5.	¿Las opciones de respuesta están suficientemente graduados y pertinentes para cada pregunta o reactivo del INSTRUMENTO?	SI X	NO
Observaciones: sin observaciones, todo conforme.			
Sugerencias:			

6.	¿Las preguntas o reactivos del instrumento tienen correspondencia con la dimensión al que pertenece en el constructo?	SI X	NO
Observaciones: sin observaciones, todo conforme.			
Sugerencias:			

Indicadores	Criterios	Deficiente 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	MUY BUENA 61-80%	EXCELENTE 81-100%
1.Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado					X
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables					X
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología					X
4. Organización	Existe una organización lógica					X
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad					X
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias de la investigación					X
7. Consistencia	Basado en aspectos teóricos-científicos de la investigación					X
8. Coherencia	Entre los índices, indicadores y las dimensiones					X
9. Metodología	La estrategia responde al propósito del diagnóstico					X
10. Pertinencia	El instrumento es adecuado para el propósito de la investigación					X


1:44
32%
de procesos
estratégicos en la
aduana marítima del
Callao / Jurado Magister
Terri de la Cruz
Recibidos
Carlos Mendizab...
12:39 p. m.
Buenos días. Sr. Terri Según lo
conversado, por favor tu gentil
Terri Ale...
1:00 p. m.
para mí
Hola Carlos
Buenas tardes,
De acuerdo a lo conversado,
adjunto archivo solicitado.
Saludos,
Mg. Terri De la cruz
Mostrar texto citado

INSTRUMENTO PARA LA VALIDEZ DE CONTENIDO

(JUICIO DE EXPERTOS)

El presente instrumento tiene como finalidad validar el cuestionario de la tesis titulada: “La facilitación del comercio internacional como factor de optimización de procesos estratégicos en la Aduana Marítima del Callao”.

El mismo será aplicado en un diseño cuantitativo no probabilístico. La cual será aplicada a la muestra en estudio para la validación del instrumento a utilizar titulado: Formulario de Validación de Instrumento de Tesis.

Instrucciones:

La evaluación requiere de la lectura detallada y completa de cada uno de los ítems propuestos a fin de cotejarlos de manera cualitativa con los criterios propuestos relativos a: relevancia o congruencia con el contenido, claridad en la redacción, tendenciosidad o sesgo en su formulación y dominio del contenido. Para ello deberá asignar una valoración si el ítem presenta o no los criterios propuestos, y en caso necesario se ofrece un espacio para las observaciones si hubiera.

Juez N°: 3

Fecha: 5 de Junio de 2024

Apellidos y Nombres de Juez: Cuba Rosales, Luis Alexis Fernando

Institución: Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM)

Años de experiencia profesional o científica: 6 años académicos como docente en la UNMSM y 2 años en SUNAT.



Luis Alexis Fernando Cuba Rosales

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Indicadores	Preguntas
Facilitación del Comercio Internacional	*La facilitación comercial, se puede concebir como la simplificación, armonización y estandarización de los procedimientos necesarios para el intercambio de bienes y servicios, reflejados en adopción de tecnología, innovación e implementación de mejores prácticas en los procedimientos, adaptación de la regulación acorde a estándares internacionales, transparencia, con la finalidad de reducción de costos y tiempos" (Mejía et al., 2017).*	*Nivel de la facilitación del comercio internacional, el cual se medirá a través de un cuestionario dirigido a los colaboradores del área de importaciones con preguntas relacionadas a la variable*	*Optimización de los procesos estratégicos en la aduana marítima del Callao*	*1,2,6,9,11*
Procesos estratégicos en la aduana marítima del Callao	*Los procesos estratégicos en la aduana marítima del Callao, el cual tiene como objetivos fundamentales la reducción del costo de cumplimiento de las obligaciones aduaneras, minimizar los tiempos de liberación de las mercancías en la aduana y la digitalización.*	*Nivel procesos estratégicos en la aduana marítima del Callao, el cual se medirá a través de un cuestionario dirigido a los colaboradores del área de importaciones con preguntas relacionadas a: los costos de cumplimiento, el tiempo de liberación y la digitalización*	• *Costos de cumplimiento tributario* • *Tiempos de liberación de mercaderías* • *Digitalización de procesos*	*3,4,5,7,8,10*

CRITERIOS GENERALES PARA VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO DICTAMINADO POR EL JUEZ

		Marcar con X	
7.	¿Está de acuerdo con las características, la forma de aplicación y la estructura del INSTRUMENTO?	SI	
Observaciones: La forma de aplicación del instrumento es adecuado para recolectar la información deseada. Hay preguntas redactadas en tiempo pasado, presente y futuro.			
Sugerencias: Redactar las preguntas en un mismo tiempo.			

8.	A su parecer, ¿es adecuado el orden de las preguntas?	SI	
Observaciones: Dado que no es un test psicológico es recomendable tener las respuestas ordenadas por variables. Aunque no es obligatorio sí se menciona en el informe de tesis.			
Sugerencias: Ordenar las respuestas según variables de ser posible.			

9.	¿Existe dificultad para entender las preguntas del INSTRUMENTO?		NO
Observaciones: Las preguntas son fáciles de entender.			
Sugerencias: Si se emplease escala de Likert las preguntas podrían convertirse en proposiciones afirmativas.			

10	¿Existen palabras difíciles de entender en las preguntas o reactivos del INSTRUMENTO?		NO
Observaciones: El lenguaje en general es sencillo.			
Sugerencias: Se podría agregar una definición al inicio del instrumento que sirva como guía.			

11	¿Las opciones de respuesta están suficientemente graduados y pertinentes para cada pregunta o reactivo del INSTRUMENTO?	SI	
Observaciones: Las preguntas tienen dos formas de respuesta (en porcentajes y en palabras).			

Sugerencias: Convertir a escala de Likert todas las respuestas. Con alternativas del 1 al 5 para facilitar el tratamiento estadístico.

12	¿Las preguntas o reactivos del instrumento tienen correspondencia con la dimensión al que pertenece en el constructo?	SI	
Observaciones: La variable Procesos estratégicos en la aduana marítima del Callao guarda correspondencia con la matriz de consistencia presentada. La otra variable parcialmente.			
Sugerencias: Las preguntas 6, 9 y 11 colocarlas como parte de la variable procesos.			

Indicadores	Criterios	Deficiente 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	MUY BUENA 61-80%	EXCELENTE 81-100%
1.Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado					X
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables				X	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología					X
4. Organización	Existe una organización lógica				X	
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad			X		
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias de la investigación			X		
7. Consistencia	Basado en aspectos teóricos-científicos de la investigación				X	
8. Coherencia	Entre los índices, indicadores y las dimensiones				X	
9. Metodología	La estrategia responde al propósito del diagnóstico				X	
10. Pertinencia	El instrumento es adecuado para el propósito de la investigación				X	


1:54
30%
factor de optimización de procesos estratégicos en la aduana marítima del Callao / Jurado Magister Luis Alexis
Recibidos
Carlos Mendizaba...
12:41 p. m.
Buenos días. Sr. Luis Según lo conversado, por favor tu gentil
L
Luis Ale...
12:47 p. m.
para mí
Buenas tardes, sr. Mendizabal.
Se hizo la revisión. Se adjunta documento.
De: Carlos Mendizabal B
99+

Anexo 7: valores consultados a diferentes empresas especialista en certificación OEA

Empresa	RUC	Actividad Económica	Inicio de actividades	Precio	Página web
CENTRO DE FORMACION LOGISTICA S.A.C. - CENFOLOG S.A.C	20535923095	Principal - 74145 - ACTIV.DE ASESORAMIENTO EMPRESARIAL	1/05/2010	S/ 150.00	https://cenfolog.com/curso/oea-operador-economico-autorizado/
GRUPO ELITE ORGANIZACIONAL S.A.C.	20601200741	Principal - 7020 - ACTIVIDADES DE CONSULTORÍA DE GESTIÓN	09/05/2016	S/ 588.80	https://gelite.org/producto/curso-de-auditor-interno-operador-economico-autorizado/
NEW HORIZONS PERU S.A	20306532201	Principal - 8549 - OTROS TIPOS DE ENSEÑANZA N.C.P.	22/05/1996	S/ 365.50	https://www.newhorizons.edu.pe

Anexo 8: valores consultados a diferentes empresas especialista en talleres de capacitación aduanera

Empresa	RUC	Actividad Economica	Inicio de actividades	Precio	Pagina web
SERVICIO EDUCATIVO EMPRESARIAL S.A.C. - ZEGEL	20553617627	Principal - 8530 - ENSEÑANZA SUPERIOR	10/07/2013	S/ 525.00	https://www.zegel.edu.pe/
ERCA CONSULTING E.I.R.L.	20549926704	Secundaria 2 - 8550 - ACTIVIDADES DE APOYO A LA ENSEÑANZA	4/04/2013	S/ 250.00	https://ercaconsulting.com/
DESARROLLO EDUCATIVO S.A.	20603817185	Principal - 8530 - ENSEÑANZA SUPERIOR	16/11/2018	S/ 350.00	https://www.certus.edu.pe/

Anexo 9: N° de operadores de comercio exterior e Intervinientes

OPERADORES[3]	N° DE OPERADORES (OCE Y OI)	N° DE OEA	% DE OPERADORES PERU	% N° DE OEA respecto al N° de operadores peru
EXPORTADOR	12,457	81	27.0%	0.7%
IMPORTADOR[4]	89,112	167	55.7%	0.2%
AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL	424			0.0%
DESPACHADOR DE ADUANA	354	39	13.0%	11.0%
ALMACEN ADUANERO	128	11	3.7%	8.6%
TRANSPORTISTA O REPRESENTANTE EN EL PAIS	82			0.0%
EMPRESA DE SERVICIOS DE ENVIOS DE ENTREGA RAPIDA	30	2	0.7%	6.7%
BENEFICIARIO MATERIAL USO AERONAUTICO	30			0.0%
ALMACEN LIBRE (DUTY FREE)	7			0.0%
EMPRESA DE SERVICIO POSTAL	1			0.0%
Total general	**102,625**	**300**	**100.0%**	**0.3%**

Fuente: SUNAT (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Aduanera y Tributaria) / INEI (Instituto Nacional de Estadística e Informática)

Elaboración: Propia

[3] SUNAT (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Aduanera y Tributaria), visto en https://ww1.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/oea/empresasCertificadas.html, el 21.07.2024 a las 17:31 hrs

[4] INEI (Instituto Nacional de Estadística e Informática) y fuente, visto en https://m.inei.gob.pe/prensa/noticias/micro-pequenas-y medianas-empresas-concentran, el 21.07.2023 a las 17:31 hrs