



FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS  
INTERNACIONALES

**Costos Logísticos y gestión aduanera en una agencia de  
Carga y Aduanas, en el Callao, periodo 2016 – 2020.**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:  
Licenciada en Negocios Internacionales

**AUTORAS:**

Aguilar Montes, Lisbeth Janet (orcid.org/0000-0002-0068-7522)

Gallardo Alvarado, Nicolee (orcid.org/0000-0002-0105-3361)

**ASESOR:**

Dr. Márquez Caro, Orlando Juan (orcid.org/0000-0003-4804-2528)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Marketing y Comercio Internacional

LIMA - PERÚ

2021

## **Dedicatoria**

El presente trabajo de investigación lo dedicamos principalmente a nuestros padres tanto a la familia Aguilar Montes y Gallardo Alvarado, a los que en vida se encuentran y a los que en el proceso nos dejaron, pero viven en nuestros corazones, ya que sin ellos no hubiera sido imposible alcanzar uno de nuestros más ansiados objetivos, eternamente agradecidas.

## **Agradecimiento**

Agradecemos a la vida, nuestros docentes, los cuales nos encaminaron durante nuestra preparación profesional, ya que gracias a ellos tenemos una noción más clara de nuestra carrera profesional.

De igual manera, agradecemos al Dr. Orlando Caro por habernos asesorado en el proceso de la elaboración de la investigación, su amistad y compromiso para culminar satisfactoriamente una de las etapas más importantes de nuestras vidas.

## Índice de contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento .....	iii
Índice de contenidos .....	iv
Índice de tablas .....	v
Índice de figuras.....	vi
Resumen .....	vii
Abstract .....	viii
<b>I. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>II. MARCO TEÓRICO .....</b>	<b>5</b>
<b>III. METODOLOGÍA .....</b>	<b>14</b>
3.1 Tipo y diseño de la investigación .....	14
3.2 Variables y operacionalización .....	16
3.3 Población, muestra y muestreo .....	18
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	19
3.5 Procedimientos .....	21
3.6 Método de análisis de datos .....	21
3.7 Aspectos Éticos .....	22
<b>IV. RESULTADOS.....</b>	<b>23</b>
<b>V. DISCUSIÓN .....</b>	<b>37</b>
<b>VI. CONCLUSIONES.....</b>	<b>41</b>
<b>VII. RECOMENDACIONES: .....</b>	<b>42</b>
<b>REFERENCIAS .....</b>	<b>43</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>47</b>

## Indice de tablas

TABLA 1: Validación de expertos .....	20
TABLA 2: Dimensión Cadena de suministros .....	23
TABLA 3: Dimensión costos variables .....	24
TABLA 4: Dimensión Logística interna y externa .....	26
TABLA 5: Dimensión Operaciones de comercio internacional.....	27
TABLA 6: Dimensión Normativas internacionales.....	29
TABLA 7: Dimensión Regímenes de destinos aduaneros.....	30
TABLA 8 : Prueba de anormalidad .....	32
TABLA 9 : Coeficiente de correlación entre las variables costos logísticos y gestión aduanera .....	33
TABLA 10 : Coeficiente de correlación entre costos variables y regímenes de destinos aduaneros .....	34
TABLA 11: Coeficiente de correlación entre cadena de suministros y operaciones de comercio internacional .....	35
TABLA 12: Coeficiente de correlación entre logística interna y externa y operaciones de comercio internacional .....	36

## Índice de figuras

FIGURA 1: Variable costos logísticos : Dimensión Cadena de suministro.....	23
FIGURA 2: Dimensión Costos variables.....	25
FIGURA 3 : Dimensión Logística interna y externa.....	26
FIGURA 4 : Variable gestión aduanera.....	28
FIGURA 5 : Dimensión operaciones de comercio internacional.....	29
FIGURA 6 : Dimensión Normativas internacionales.....	31

## **Resumen**

La presente investigación se realizó con el objetivo de Determinar la relación que existe entre los costos logísticos y la gestión aduanera, en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020; investigación de enfoque cuantitativo, de tipo aplicada, de diseño no experimental de corte transversal, de nivel correlacional, que tuvo como población de base de datos de Infoescomar, Sunat y Trade Map , tipo de muestreo no probabilístico por conveniencia, aplicando la técnica de recolección de datos. Finalmente, se obtuvo el resultado de una relación de 0.06 entre las variables costos logísticos y gestión aduanera al presentar una correlación positiva y moderada con un P valor igual a 0,920 que es mayor a 0.05 luego de aplicar el estadístico Rho Spearman. Concluyendo: que existe una relación de 6%.

**Palabras clave:** Costos, logística, gestión , aduana.

## **Abstract**

The present investigation was carried out with the objective of determining the relationship between logistics costs and customs management, in the Agency of Freight and Customs in Callao, period 2016-2020; Research with a quantitative approach, of an applied type, of a non-experimental cross-sectional design, of a correlational level, which had as a database population of Infoescomar, Sunat and Trade Map, a type of non-probabilistic sampling for convenience, applying the collection technique of data. Finally, the result of a relationship of 0.06 between the logistics costs and customs management variables was obtained by presenting a positive and moderate correlation with a P value equal to 0.920 that is greater than 0.05 after applying the Rho Spearman statistic. Concluding: that there is a 6% relationship.

**Keywords:Costs, logistics, management, customs.**

## **I. INTRODUCCIÓN**

La investigación examina los problemas que se presentan en el comercio exterior en las áreas de costos logísticos y gestión aduanera debido a la falta de disponibilidad de reserva. En su artículo titulado "Logística en los servicios portuarios", Benites (2020) analiza los principales problemas de la logística en las instalaciones portuarias (LRP), destacando su importancia fundamental y cómo juegan un papel crucial en la logística internacional, que se piensa que es la estrategia más eficaz. Esto fomenta las operaciones que han ganado la aprobación de todo el mundo. De manera similar a cómo se deben cubrir el control y el registro básicos de productos en las exportaciones, esto tendrá un impacto en la conveniencia de operar la cadena de suministro. Al agilizar este proceso se produce una mayor eficiencia en el crecimiento de las transacciones internacionales.

Las buenas decisiones en el ámbito de la gestión aduanera, según Zamora y Lenin (2015), tienen un efecto positivo en la minimización de costos directamente asociados al intercambio de bienes y servicios, o comercio internacional. Adicionalmente, esto está más relacionado con la competitividad entre las distintas empresas a nivel global, ya que éstas están en constante vigilancia para realizar el trámite aduanero con mayor precisión para no generar costos innecesarios.

En el contexto nacional, Pérez (2016) afirma que la efectividad del control aduanero es incuestionablemente crucial para el buen y significativo proceso de mejoramiento basado en la calidad. Es bien sabido que la gestión de riesgos en los puertos marítimos del Callao impactó visiblemente la recepción de embarcaciones por la falta de administración que se encontraban durante los años 2002 al 2009 se está mejorando por la supervisión, control y sobre todo por una mayor productividad del comercio exterior que es el que se está llevando a cabo.

En los últimos años, la economía peruana ha disfrutado de un período de estabilidad económica que, según Zavala (2018), se debe principalmente a un aumento en el volumen de exportaciones. Sin embargo, la oferta exportable del Perú es muy susceptible a cambios en los precios de los commodities y no depende del precio de las materias primas en el mercado global. Por otro lado, la producción nacional es vulnerable a los choques provocados por cambios de precios y cambios dinámicos en el mercado global. Como resultado, es imperativo que el gobierno implemente políticas comerciales para evitar que las materias primas ingresen a los mercados extranjeros y provoquen un aumento de flujos externos.

Además, Álvarez (2020), en “Impacto de la Legislación Aduanera en el Costo Logístico para los Importadores en Colombia”, destaca lo tedioso que les resulta la ampliación de los trámites logísticos producto del cumplimiento de la gestión aduanera, teniendo en cuenta todos los regímenes aduaneros y cómo éstos afectan directamente las transacciones de importación. Por otro lado, se analiza quiénes son los más afectados por la expansión de los procedimientos logísticos, y que serían los importadores de Colombia además de los exportadores.

Por ello la problemática en específico se debe analizar la dificultad de encontrar espacios libres para reservar en los puertos de salida. Dado que no somos la única empresa que ofrece servicios de operador logístico, existe una competencia constante para obtener fletes y espacios a precios razonables y sin causar ningún tipo de inconveniente cuando cerramos las cargas. El tema sería la disponibilidad de los puertos de salida en cuanto a la reserva, para el puerto de origen, cómo gestionar la demanda, la competitividad

y otros factores que afectan significativamente el proceso logístico.

Respecto a la información planteada, el problema general es ¿Qué relación existe entre los costos logísticos y la gestión aduanera, en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020? siendo los problemas específicos: 1. ¿Qué relación existe entre los costos variables en los regímenes de destinos aduaneros, en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020?, 2. ¿Qué relación existe entre la cadena de suministros en las operaciones de comercio internacional en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020?, y, 3. ¿Qué relación existe entre la logística interna en el proceso de normativas internacionales, en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020?

Asimismo la justificación, la primera reside en la razón metodológica, puesto que se manejan conocimientos metodológicos de una investigación durante su desarrollo para llegar a un resultado, La segunda reside en razón práctica, ya que se estima establecer información sobre qué estrategias se plantean para poder lograr una mejora en el tema de deficiencia de disponibilidad de bookear espacios en la agencia de cargas y aduanas del Callao, en el periodo 2016-2020, la tercera reside en la justificación teórica el aporte de la investigación permite brindar información acerca de los costos logísticos y gestión aduanera de la agencia de cargas y aduanas en el Callao, periodo 2016-2020, con la finalidad que pueda ayudar a los investigadores.

Siguiendo con el desarrollo de la información dentro de la investigación se determinó como objetivo general: Determinar la relación que existe entre los costos logísticos y la gestión aduanera, en una Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020 y los objetivos específicos son: 1. Identificar la relación que existe entre los costos variables y regímenes de destinos aduaneros, en una Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020 2. Evaluar la relación que existe entre la cadena de suministros y operaciones de comercio internacional, en una Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016-2020. 3. Analizar la relación que existe entre la logística interna y externa con el proceso de las normativas internacionales, en una Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020.

Considerándose la hipótesis de estudio, la general: Existe relación entre los costos logísticos y gestión aduanera, en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020 y las hipótesis específicas 1. Existe relación entre los costos variables y regímenes de destinos aduaneros, en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020 2. Existe relación entre la cadena de suministros en las operaciones de comercio internacional, en la Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020. 3. Existe relación entre la logística interna y externa con el proceso de las normativas internacionales, en la Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020.

## II. MARCO TEÓRICO

La presente investigación se consideró a los siguientes antecedentes en el contexto nacional, Quispe (2017), en su tesis “La Gestión Fiscalizadora Aduanera en el Puertodel Callao 2017”, que busca determinar el desarrollo actual de la Gestión de Inspección Aduanera del Puerto del Callao 2017. La metodología utilizada fue cuantitativa, descriptiva y no experimental. La prueba Alfa de Cronbach, que se utilizó para verificar la encuesta, arrojó un resultado de 88,5%, lo que indica que la confiabilidad y validez de la encuesta son de alto calibre. Adicionalmente, se determina que la gestión aduanera, como ente de control, juega un claro papel directo en la facilitación del comercio internacional y la protección del productor nacional. Esta conclusión es posible gracias a que se puede consultar al personal de las aduanas sobre su opinión sobre el desarrollo del Puerto del Callao, y los resultados revelan que se dio en niveles normales (65,91 por ciento) y buenos (34,09 por ciento).

Ruiz (2020), en su tesis “Impacto de la gestión aduanera en el contrabando frontera Perú- Bolivia, 2020”, tiene como objetivo determinar Identificar la relación entre el contrabando fronterizo entre Perú y Bolivia y la gestión aduanera. 2020. Se empleó metodología no experimental correlacional cuantitativa. Por otra parte, permitió confirmar que el método de estudio empleado fue el hipotético-deductivo, el cual obtuvo un resultado de Chi-cuadrado de 15.588 con una significancia de 0,0000punto05, lo que indica que existe un ajuste significativo de los datos evaluados para la usabilidad. del modelo de regresión logística ordinal, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis general; donde se concluye que la gestión aduanera tiene un impacto directo en el contrabando fronterizo. 2020 y llega a la conclusión que la gestión logística contribuye directamente a la creación de indicios de contrabando si no se encarga de regular efectivamente el proceso.

Yupanqui (2020), en su tesis “Gestión de despacho aduanero y su relación con los costos de importación de empresas de materiales de construcción, Comas 2019”, tiene como objetivo demostrar cómo el sistema de despacho aduanero afecta los costos de importación para las empresas que importan materiales de acabado para la construcción del barrio de Comas en Lima, Perú, en el año 2019. La metodología de tipo correlacional, que es cuantitativa y no experimental, permitió concluir que las relaciones entre ambas variables van de la mano porque un despacho de aduana exitoso resultará en menores costos de importación.

Leiva (2019) en su tesis “La Gestión del despacho aduanero y la competitividad empresarial de las agencias de aduana en Tacna” dicha investigación tiene como objetivo analizar si existe relación entre la variable independiente: Gestión del Despacho Aduanero y la variable dependiente: Competitividad Empresarial, de las Agencias de Aduana de la ciudad de Tacna, durante el año 2018, el diseño de la investigación es transversal no experimental, el cual tuvo como resultado el cálculo del Valor-P menor a 0.05, con un nivel de confianza del 95% y coeficiente de correlación de 0.84, afirmando que la Gestión del Despacho Aduanero tiene una relación estadísticamente significativa con la Competitividad Empresarial, aceptándose la hipótesis Alternativa y rechazando la hipótesis nula.

Barrón, López y Palacio (2015) en su artículo “La gestión de despacho aduanero en NEEC” tiene como objetivo facilitar la cadena de suministros en los cruces fronterizos, el cual fue realizada a base de la metodología del enfoque descriptivo, cuantitativo, el cual tuvo como resultado que los requerimientos del área de Gestión Aduanera se vieran fortalecidos principalmente el área de la cadena de suministros, en conclusión el programa nec debe de seguir expandiéndose dándole una relevancia a la cadena de suministros y al comercio global ya que de tal modo podrán beneficiar a diversas compañías.

La presente investigación se consideró a los siguientes antecedentes en el contexto internacional:

López, Melo y Mendoza (2021) en su artículo “Gestión Logística en la industria salinera del departamento de la Guajira - Colombia”; tiene como objetivo examinar la gestión logística de la industria salinera de La Guajira. Existen falencias en la gestión logística y aplicación de la minería de la sal en la provincia de La Guajira, según los resultados del estudio descriptivo, no experimental y transversal que se elaboró para esta investigación. Por ello, es crucial desarrollar acciones para mejorar su planificación y ejecución. La gestión logística se lleva a cabo con un nivel moderado de efectividad, la estrategia logística actualizada es exitosa y la logística interna, el proceso logístico descrito en este estudio y la estructura organizativa existente son aceptables.

Sánchez, Garay, Mora, Gibaja y Bautista (2017), en su artículo “Optimización de costes de transporte bajo el enfoque de teoría de juegos, estudio de casos”, dicha investigación tiene como objetivo de la investigación antes mencionada es implementar un plan de cooperación en la cadena de suministro para que los costos logísticos a cargo de los clientes y/o usuarios de la empresa distribuidora de abarrotes se equilibren de esta manera. La metodología fue cuantitativa y descriptiva. Se logra una distribución de costos equilibrada entre todos los clientes mediante el uso del problema de generación de rutas de vehículos de capacitación y valor de Shapley. Se tienen en cuenta como variables la demanda, la distancia entre cada nodo de cliente, la capacidad de carga y el rendimiento del vehículo. En conclusión, los resultados obtenidos permiten un ahorro de casi un 40% respecto a los costes de distribución actuales de la empresa.

Calzado (2020) en su artículo “La gestión logística de almacenes en el desarrollo de los operadores logísticos”, el cual tuvo como objetivo estudiar las deficiencias que tiene la gestión logística de almacenes de un operador logístico, el tipo de metodología fue el dialéctico sistémico con el método de inducción y deducción, la hipótesis detalla que la formulación y confirmación de una estrategia para la función logística de los almacenes, que contribuya a una mejora integral al delinear pasos para potenciar el servicio al cliente. Como resultado, el procedimiento propuesto se divide en varias fases que funcionan bien juntas. En primer lugar, se examinan las características de la bodega y del depósito que conforman el objeto de la investigación y el proceso de almacenamiento. En la segunda etapa se tienen en cuenta el inventario, el nivel de servicio, el balance de demanda de capacidad, el método de almacenamiento de la carga y la capacidad de almacenamiento. La tercera etapa consiste en analizar los defectos de diagnóstico para identificar los defectos más significativos. A la luz del método de trabajo para mejorar el servicio al cliente y la toma de decisiones, podemos decir que sirve como una herramienta de trabajo para el desempeño logístico del operador.

Bendezú (2017) en su tesis “Despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao” que como objetivo tiene determinar la relación económica que existe entre el despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao, utilizando una metodología descriptiva. En este sentido, el diseño de investigación utilizado es no experimental debido a que no se han manipulado las variables, lo que tuvo como resultado que los envíos adelantados contribuyen a que los importadores eviten el pago de las multas que se realizan cuando se numeran como diferidos.

Escalante y Uribe (2014) nos menciona que: La gestión de costos logísticos y gastos logísticos incurridos en el almacenamiento, manejo de inventarios, transporte y distribución de mercancías, hasta la entrega final del servicio al cliente, son los que garantizan la satisfacción y fidelidad del cliente final. Por eso, tener una cadena de suministros diferenciada atrae mucho a los solicitantes. Para crear valor, esto también implica brindar el mismo nivel de servicio al cliente al menor costo posible. En consecuencia, los costes logísticos pueden tener un impacto positivo en la magnitud tanto de los costes variables de las actividades que componen la logística de llegada o la logística interna como la externa, lo que pone de relieve la importancia que puede tener la gestión logística en el margen de contribución unitario.

Según Lozano (2015) asegura que coste es el consumo de los bienes y servicios necesarios para lograr los objetivos comerciales, expresado en términos económicos. También es el daño económico que se produce por no utilizar los recursos disponibles en todo su potencial, cuantificado como la mejor opción restante. entregar. Por otro lado, reafirma que es un conjunto de actividades de planificación y capacidad de decisión rápida en circunstancias imprevistas, ya que una elección más rápida se traducirá en una menor pérdida de tiempo y dinero, mejorando así las relaciones con los proveedores primarios y los usuarios finales.

Hernández (2017) menciona que el objetivo de la gestión de costes logísticos es maximizar el proceso logístico de suministro o distribución, que consiste en la planificación, selección y gestión de recursos y métodos de transporte. Hay dos formas de reducir los costos de transporte: la negociación y el intercambio de recursos. La externalización debe utilizarse como estrategia para reducir la cantidad de logística, ya sea de forma natural o como resultado de un cambio operativo. Por otro lado, dado que tener almacenes generará costos adicionales, la venta debe implementarse sin ellos para reducir los costos. De igual manera,

la congestión del tráfico durante el flete final es una de las principales causas del aumento de costos porque consume más combustible, reduce la productividad y genera demoras. La entrega debe programarse para el día siguiente y deben utilizarse otras estrategias, como el envío grupal con otros transportistas.

Dimensión 1 Cadena de suministros. - Según Santander, Amaya y Vilorio (2014) mencionan que la cadena de suministros ha evolucionado con el tiempo con el objetivo de asegurar la satisfacción final de los clientes y/o usuarios, por lo que los encargados del proceso están obligados a hacer su trabajo con honestidad porque los proveedores son los encargados en última instancia de fidelizar a los clientes.

Dimensión 2 Costos variable. - Según Horngren, Datar y Foster (2019) Los costos variables son aquellos que contribuyen a recuperar los costos fijos, estos dentro de la compañía son los que en ocasiones se suelen comprar tales como máquinas, mobiliarios, son los que se costean y tienen a subir o reducir cada cierto tiempo.

Dimensión 3 Logística interna y externa. - Según Mora (2016) Este es un conjunto de actividades que se realizan en el proceso de la cadena de suministros con el principal objetivo de ofrecer un servicio de calidad a su consumidor final, en su mayoría son sucesos que acontecen en la compra y envío de mercancías. Por otro lado, en la conceptualización de la variable costos logísticos, Según Hernández (2017) menciona que dentro de una compañía son sumamente importantes puesto que su minimización y eficacia dependen del progreso de una empresa, es por ello que se deben de emplear los recursos evitando generar costos innecesarios en donde la cadena de suministros, los costos variables y la logística externa e interna, deben de ir de la mano para poder satisfacer a los clientes finales y generar de tal forma la fidelización y diferenciación del resto de empresas

competidoras, la eficiencia de las empresas que contribuyen la entrega de mercancía debe ser de forma rápida y conservando la calidad del producto o servicio.

Respecto a la variable Gestión aduanera, consideramos la siguiente teorización: Eje del comercio exterior aduanas (2019) Mientras más amplio sea el proceso logístico el riesgo incrementará, debido a que la mercancía entra de fase en fase hasta llegar al punto final, “se va pasando de mano en mano”, puede haber diversas clases de problemas, se sabe que el proceso de importaciones o exportaciones es netamente tedioso, ya que la cadena de suministros es bastante amplia, los factores que intervienen en una transacción internacional influyen mucho en la llegada en origen de esta, tienen que ver mucho desde la finalización de la producción del proveedor, para poder llenar el contenedor, esta es previa coordinación (anticipada) para una fecha de salida tentativa, también tiene que ver con el puerto de salida, si está va hacer transbordo o no, dependerá si son puertos bases o no, también esto influirá en el tiempo de llegada tentativa, el cambio o actualización de tarifas también puede variar, modificar muchas proyecciones ya sea para bien o para mal en la cadena logística, todos los factores, ya sea desde el proveedor hasta que la carga.

Banco Inter americano de desarrollo (2018) en su libro Aspectos de la gestión aduanera en los procesos de integración territorial nos informa que: “todos los procesos de integración regional tienden a conseguir o al menos facilitar, la libre circulación de las mercancías, los más avanzados incluso estimulan la libre circulación de servicios, personas y capitales, las uniones monetarias, económicas y políticas, dan paso a organizaciones con un grado de integración económica muy superior “, se sabe que el comercio internacional es unas de las fuentes económicas con mayores ingresos en todo el mundo, por decir la más importante, ya que podemos facilitar las interacciones comerciales en un tiempo real, satisfacer necesidades, el hecho de incentivar las relaciones internacionales

fomentan una mayor productividad en el sector, ya que no solo se trata de exportar o importar bienes y servicios, aquí entran consigo los leasing, las inversiones extranjeras directas, que es un factor muy importantes para el incremento de empleo en los distintos países, la cadena de suministros es netamente primordial para la verificación de estas, el libre comercio la libre competencia, la unión aduanera.

Según Coll (2017) nos indica que La Gestión de los procesos de comercio exterior solicitan una visión directa de las operaciones aduaneras que deben de seguir un orden para poder cumplir las normas internacionales y las legislaciones de cada país, se sabe que no todas las Aduanas tienen las mismas reglas, normativas etc, pero si la misma visión u objetivo que es proteger la producción nacional y evitar las alteraciones que puede realizar cada importador por ejemplo los reajuste de valor, evasión de impuesto, facturas reajustadas entre otras perjudicando directamente a la producción nacional, por ende la fiscalización por parte de la ente reguladora permitirá tener una competencia limpia sin alterar la producción nacional.

Dimensión 1.- Operaciones de comercio internacional: Según Cabello (2017) afirma que las operaciones de comercio internacional van relativamente enfocadas en el sistema de aduanas ya que toda mercancía que ingresa a nuestro país debe de ser nacionalizada para poder circular libremente por otro lado indica que el valor en aduana e una mercancía que se requiere importar es el valor de transacción de la operación de compra de una mercancía.

Dimensión 2.- Normativas Internacionales: Según Almada (2018) Indica que son procesos que debemos de cumplir para que el comercio exterior tenga un orden partiendo de aspectos generales del marco legal del comercio exterior y para el estudio de las normas la materia comercio entre otros, se analiza que el comercio exterior es netamente complejo por ende debemos de regularizar la normativa que impone cada país para poder seguir la nacionalización de mercancías.

Dimensión 3 - Los Regímenes de destinos aduaneros según López (2019) indica que los regímenes de destinos aduaneros son todas las normativas y procesos que permiten contribuir desde un inicio hasta el final de las transacciones de comercio exterior respetando todos los acuerdos comerciales pactados, esto quiere decir que los regímenes de destinos aduaneros son netamente importantes en las importaciones y exportaciones para saber y analizar con qué finalidad las mercancías entran y salen de territorio peruano.

Por otro lado, Según Coll (2017) nos indica que La Gestión de los procesos de comercio exterior solicitan una visión directa de las operaciones aduaneras que deben de seguir un orden para poder cumplir las normas internacionales y las legislaciones de cada país, se sabe que no todas las Aduanas tienen las mismas reglas, normativas etc, pero si la misma visión u objetivo que es proteger la producción nacional y evitar las alteraciones que puede realizar cada importador por ejemplo los reajuste de valor, evasión de impuesto, facturas reajustadas entre otras perjudicando directamente a la producción nacional, por ende la fiscalización por parte de la ente reguladora permitirá tener una competencia limpia sin alterar la producción nacional.

### **III. METODOLOGÍA**

#### **3.1 Tipo y diseño de la investigación**

La metodología de esta investigación es de enfoque cuantitativa, la cual nos permitirá por medio de acciones poder darle validez y sobre todo sustento al estudio realizado. Siguiendo el mismo proceso, Galeano sustenta que, “el enfoque cuantitativo busca ofrecer especificación y pronosticar la verdad según la verdad externa y objetiva, con la averiguación continua de la precisión, midiendo tanto las magnitudes e instrucciones utilizando las hipótesis deductivas” (2020). Asimismo, se requerirá el uso de SPSS para que de tal forma se evalúen las variables y dimensiones en estudio.

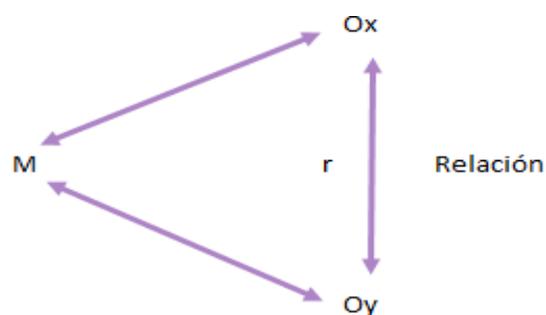
El tipo de investigación será de tipo aplicada puesto que aporta en la evolución y desarrollo del conocimiento, buscando soluciones favorables a la problemática de la investigación. Según Lozada (2014) menciona que la investigación aplicada tiene como objetivo avanzar en la comprensión de los dilemas del sector demográfico o reproductivo a través del empleo directo. Se trata esencialmente de un descubrimiento científico basado en la indagación fundamental, con un desarrollo apropiado del vínculo entre teoría y producto.

La investigación que se desarrollará en el presente trabajo es de nivel correlacional puesto que se calcularán las similitudes y diferencias de las variables costos logísticos y gestión aduanera. Por ello Ñaupas, Valdivia, Palacios y Romero (2018) “El objetivo del nivel de detalle es recopilar datos e información sobre el atributo, característica o magnitud que se analiza”. Señalando que su propósito principal es consolidar y explorar conocimientos, reforzar un proceso de investigación científico, riguroso y, sobre todo, ser un medio eficaz y necesario para comprender la realidad del contenido seleccionado y el nivel intelectual del autor.

Asimismo, se aplicará el tipo de estudio no experimental. Según Cisneros, Olave y Rojas mencionan (2013) aseguran que el diseño no experimental implica observar una situación que ya existe, por lo que este estudio intenta contrastar o aportar ideas contrapuestas (p. 54). Teniendo en cuenta lo anterior, es importante recalcar que las variables seleccionadas no serán modificadas ni cambiadas, ya que estas variables han sido definidas para demostrar lo ocurrido.

No obstante, el estudio también será de corte longitudinal, el cual, según Argimon y Jiménez (2019) estos consisten en colección de estudios a lo largo del tiempo, en el sentido de que se asume que son un proceso pasajero. En el tema de estudio se debe señalar un periodo de tiempo para poder comparar cambios desde el periodo 2016 al 2020, se ajustará la variable por tiempo.

Ilustración gráfica de este diseño es: Correlacional



Donde:

Ox: Costos Logísticos

Oy: Gestión Aduanera

M: Muestra

r: Relación entre las variables

### **3.2 Variables y operacionalización**

#### **Variable Costos Logísticos**

Silvera (2019) nos menciona que La gestión de los costes logísticos se lleva a cabo principalmente por el tráfico existente en la operación de transporte de mercancías desde el origen hasta el destino, donde la carretera y los camiones ya se encuentran mayoritariamente muy saturados, por lo que es necesario tenerlo en cuenta a la hora de organizar las rutas. Por las molestias encontradas en el camino, la organización calculará a grandes rasgos el coste del envío para no afectar al proceso.

#### **Definición operacional:**

Consta de 3 dimensiones las cuales son:

Dimensión 1 Cadena de suministros. - Carreño (2018) afirma que la cadena de suministro está conformada por muchas empresas interrelacionadas con el objetivo de crear mayores oportunidades en el mercado y así suplir las necesidades de los consumidores en este sentido. Toda la operación la llevan a cabo proveedores, fabricantes, distribuidores, minoristas y los propios clientes finales.

Dimensión 2 Costos variables. - Cárdenas (2016) asegura que son costos que varían de acuerdo al nivel de producción, en este caso los costos logísticos tienden a aumentar por la saturación y el tráfico cuando se entregan las mercancías, es por esto que si bien la eficiencia es mejor se puede minimizar el costo y el tiempo, por lo que la satisfacción del cliente y la fidelidad de los clientes está asegurada.

Dimensión 3 Logística Interna y externa. - Urzelai menciona que la logística interna se preocupa por la variabilidad de la empresa, aunque están muy relacionados con entidades ajenas a la organización, mientras que la logística

externa se entrelaza con las actividades de la empresa y sus compradores durante la entrega de mercancías, ambas funciones para satisfacer a sus clientes, consumo o necesidades de los usuarios (2016).

### **Variable Gestión Aduanera**

Según Vicente (2016) nos indica que la gestión de los procesos de comercio internacional, requieren de una amplia visión de las operaciones aduaneras que deben de sostenerse, para cumplir con las reglas exteriores y la legislación normativas de cada país.

Asimismo, realizar la gestión aduanera de una compraventa internacional de mercancías, desde los conceptos generales de política comercial a las normativas surgidas de la Organización Mundial de Comercio.

### **Definición operacional:**

Consta de 3 dimensiones las cuales son:

Dimensión 1 Operaciones de comercio internacional .- Las operaciones internacionales, son aquellos procesos que permiten tener un orden en las transacciones internacionales, desde la parte emitida y receptiva, consigo trae las operaciones logísticas, desde la salida del puerto de origen de mercancía hasta el destino final de la mercancía, asimismo el proceso de desaduanaje que permite verificar que dicha mercancía cumpla con todas las normas requeridas para ser nacionalizada en el territorio (Rodríguez, 2016).

Dimensión 2 Normativas internacionales .- Cabello (2019) Asegura que las Normativas internacionales son normas que permiten tener un control en las transacciones internacionales, así como también definir las mercancías que se pueden importar, cuales están restringidas o prohibidas, la documentación que

se requerirán para proceder con la importación o exportación, asimismo los incoterms que se trabajará para que en tal sentido se mantenga un orden en el proceso de tramites internacionales , finalmente es un conjunto de series que permitirán tener un proceso eficiente evitando retrasos en la nacionalización de mercancías.

Dimensión 3 Los regímenes destinos aduaneros. - Según Abajo (2019) nos asegura que las autoridades aduaneras son las leyes que permiten a las personas saber sobre el comercio que se rige al interior y exterior del país, ya que estas leyes pueden medir y detectar si los beneficiarios son el gobierno para que se eviten las compras con advalorem.

### **3.3 Población, muestra y muestreo**

#### **Población**

Martínez (2020) la población es el número de personas que poseen diferentes caracteres, pero relación directa con la ejecución del proyecto, por ende, serán partícipes en la ejecución de la investigación (p. 82). Para ello se utilizaron datos de las tablas de fuentes verídicas que proporcionaron información detallada, las cuales han sido extraídas de SUNAT, Trade Map, Infoescomar, Banco Mundial, entre otros.

#### **Muestra**

Se consideró que, en la presente investigación de Costos Logísticos y Gestión Aduanera en una Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, periodo 2016 - 2020, se tomará en cuenta datos que se seleccionan de los gráficos registrados en la SUNATe Infoescomar. Baeza, Arnal, Claros y Rodríguez (2020) afirman que la muestra es la proporción de la población que se puede considerar capaz de realizar una determinada investigación y que será útil para lograr el resultado a través de la participación.

## **Muestreo**

Se aplicará el muestreo será no probabilístico, ya que los datos obtenidos fueron netamente portales virtuales confiables. Abascal y Grande (2009) afirman que este consiste en realizar la investigación determinando por criterio la muestra de conveniencia, no está definida por ninguna especulación, asimismo los costes y problemas de ejecución son menores.

### **3.4 técnicas e instrumentos de recolección de datos**

En esta investigación se utilizará el instrumento de recolección de datos, ya que este genera un acceso más factible en la recopilación de datos virtuales de las diversas fuentes tales como, Infoescomar, Trade Map, Cámara de comercio de Lima, Banco Central de Reserva, SICEX. Palacios (2019) menciona que la recolección de datos se basa en instrumentos estandarizados y posee como finalidad explicar los cambios, en donde los datos son estadísticos y sus fuentes son a base de páginas confiables.

### **Validez de expertos:**

Según (Dorantes, Tobón, & Hernández, 2016) menciona que es el punto de vista por parte de personas que cuentan con conocimientos amplios con respecto al tema, los cuales son considerados como una opinión informada de personas con trayectoria en el tema, que son reconocidas por otros como especialistas que son capaz de evaluar y detectar las evidencias y emitir un juicio con respecto a ello.

El instrumento es validado por 3 expertos, quienes luego de realizar una revisión al cuestionario indicaron que era válido.

*Tabla 1. Validación de expertos*

Documento Nacional de Identidad	A. Y N.	Institución	Calificación
09075930	Márquez Orlando Orlando Juan	Universidad César Vallejo	Aplicable
07903350	Márquez Orlando Fernando Luis	Universidad César Vallejo	Aplicable
06185121	Munsibay Muñoa Manuel Alberto	Universidad César Vallejo	Aplicable

Elaboración propia

### **Confiabilidad**

En este presente estudio de investigación no se requiere confiabilidad, ya que los datos extraídos son de fuentes existentes y validados.

### **3.5 Procedimientos**

Para proceder con la redacción es sumamente importante contar con la introducción, ya que de acuerdo a esta base es la que se podrá avanzar el resto, por otro lado cabe recalcar que se desarrollaron temas basados en el método usado, asimismo se desarrolló la Variable de operacionalización para las variables ya determinadas, la data elaborada se realizarán usando el SPSS, ya que en dicha aplicación se desarrollan con mayor facilidad los gráficos y tablas, lo cual permitió que el análisis sean más rápidos de obtener.

### **3.6 Método de análisis de datos**

Para desarrollar el análisis en la presente investigación, en donde datos se realizará de forma correlacional con el sistema SPSS ya que por medio de esa plataforma será más rápida la obtención del análisis de cada gráfico y de tal forma generar la explicación correspondiente.

### **Estadística descriptiva**

El análisis estadístico descriptivo permite la organización de cada una de las tablas que han sido elaboradas a base de la información de la ficha de recolección de datos en donde se plasma la información de cada una de las variables y dimensiones.

## **Estadística inferencial**

Esta se llevará a cabo para poder comprobar las dudas que se generaron la la elaboración de la investigación, contribuyendo de tal forma la comprobación de las hipótesis ya planteadas.

### **3.7 Aspectos Éticos**

En la presente investigación se respetará la propiedad intelectual de los autores, publicaciones, fuentes confiables que nos brindan apoyo a la investigación asimismo se guía de los métodos de investigación al estilo APA, se garantiza netamente la veracidad de recopilación de todos los datos citando a todos los autores correctamente, garantizando de tal forma las fuentes de las cuales han sido recopiladas.

## IV. RESULTADOS

### 4.1 Análisis estadístico descriptivo

#### 4.1.1 Variable Costos Logísticos

##### Dimensión 1: Cadena de suministros

Tabla 2: Costo de transporte Interno (Lima) 2016 - 2020

---

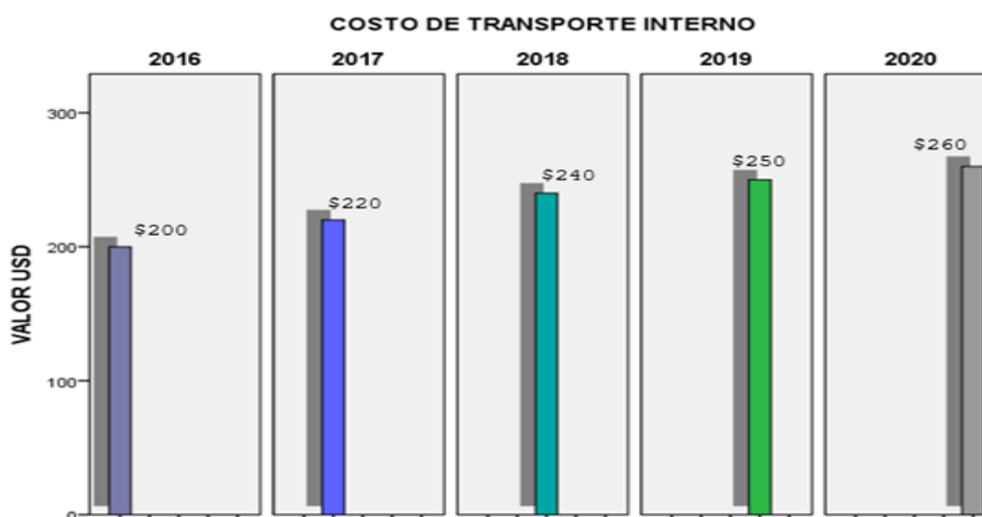
INDICADOR	2016	2017	2018	2019	2020
	\$200	\$220	\$240	\$250	\$260

---

**Costo  
Transp  
orte  
intern  
o**

---

Elaboración propia  
Fuente: Imupesa



Elaboración propia

Figura 1. Costo de transporte interno

Interpretación:

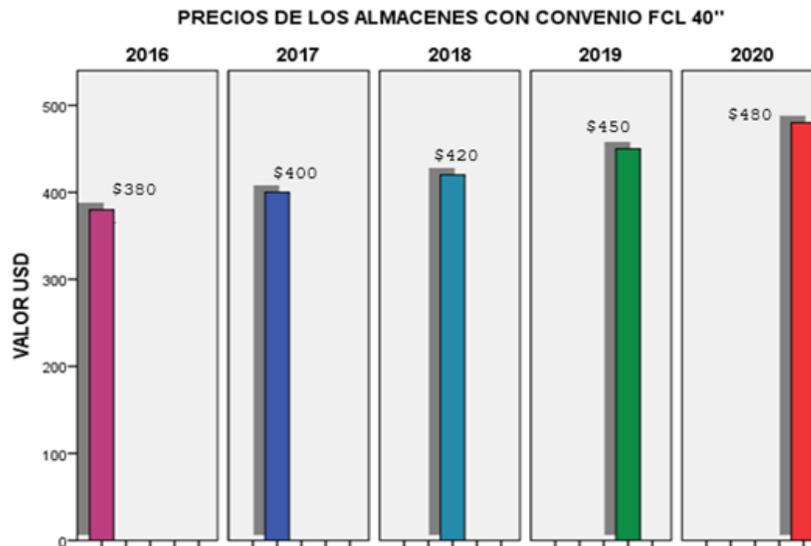
En la tabla 2 y figura 1 se observan las tarifas dentro del periodo 2013 - 2020 en la aplicación de cadena de suministro, es decir, en los últimos años las tarifas han subido ligeramente especialmente el año 2020 fue el que tiene la suma de 260 USD a comparación del año 2016 que eran 200 USD, lo cual se puede deducir que en los últimos años los factores de pandemia, el alza de combustible ya la crisis sanitaria han contribuido al ascenso de tarifa de transporte interno en Lima.

### **Dimensión 2: Costos variables**

*Tabla 3: Precio de los almacenes con convenio Fcl 40"*

INDICADORES	2016	2017	2018	2019	2020
PRECIO DE LOS ALMACENES CON CONVENIO FCL (40")	\$380	\$400	\$420	\$450	\$480

*Fuente Imupesa*



Elaboración propia

*Figura 2. Precio de los almacenes con convenio FCL 40"*

Interpretación:

En la tabla 3 y figura 2 se observan las tarifas dentro del periodo 2013 - 2020 en la aplicación costos variables, es decir, en los últimos años las tarifas han subido ligeramente especialmente el año 2020 fue el que tiene la suma de 480 USD a comparación del año 2016 que eran 380 USD, lo cual se puede deducir que con el paso del tiempo los servicios de almacenaje han ido incrementando progresivamente entre 20 USD a 30 USD anual, lo cual se deduce que sería por el incremento de importaciones y la necesidad del cliente de tener un lugar en donde almacenar su mercancía mientras que cancela los impuestos, aviso de llegada, flete, o si la carga es peligrosa y los papeleos que rigen en el proceso antes del retiro y entrega del contenedor al cliente final.

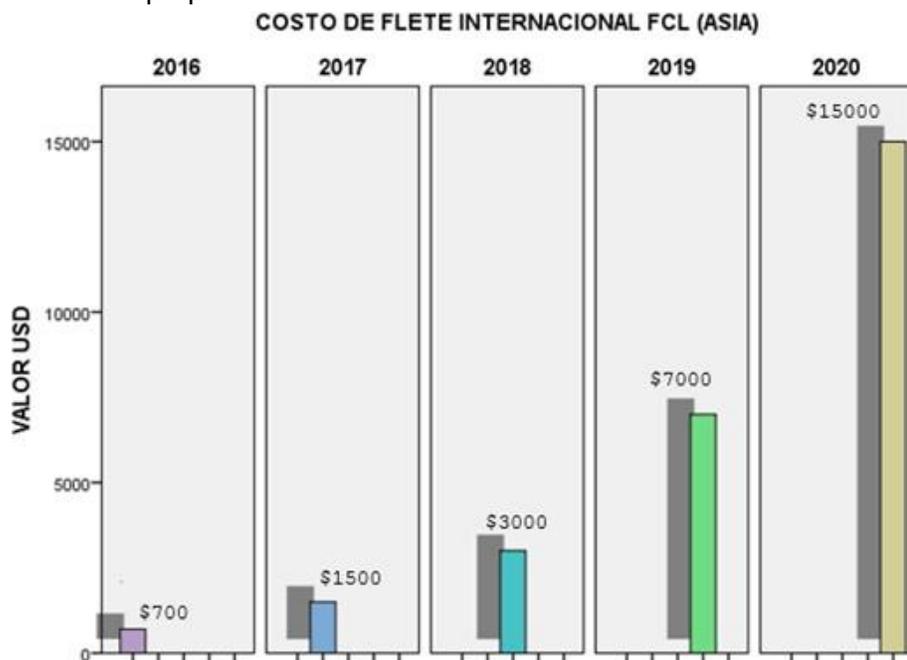
### Dimensión 3: Logística interna y Externa

Tabla 4: Costo de fletes internacionales FCL (Asia)

INDICADORES	2016	2017	2018	2019	2020
Costo de fletes internacionales FCL (Asia)	\$700	\$1500	\$3000	\$7000	\$15000

Fuente: Sunat

Elaboración propia



Elaboración Propia

Figura 3. Costo de flete internacional FCL (Asia)

Interpretación:

En la tabla 4 y figura 3 se observan las tarifas dentro del periodo 2013 - 2020 en la aplicación costos variables, es decir, en los últimos años las tarifas han subido abruptamente puesto que en el año 2016 las tarifas de fletes asiáticos oscilaban los 700 USD mientras que en el año 2020 llegaron a los 15000 USD, lo cual se puede deducir que han sido causantes por la situación de la crisis sanitaria, sumada la escasez de contenedores y espacios en las naves con destino a los diferentes puertos del mundo, ocasionando de tal forma que los importadores eleven los costos de sus mercancías a sus clientes.

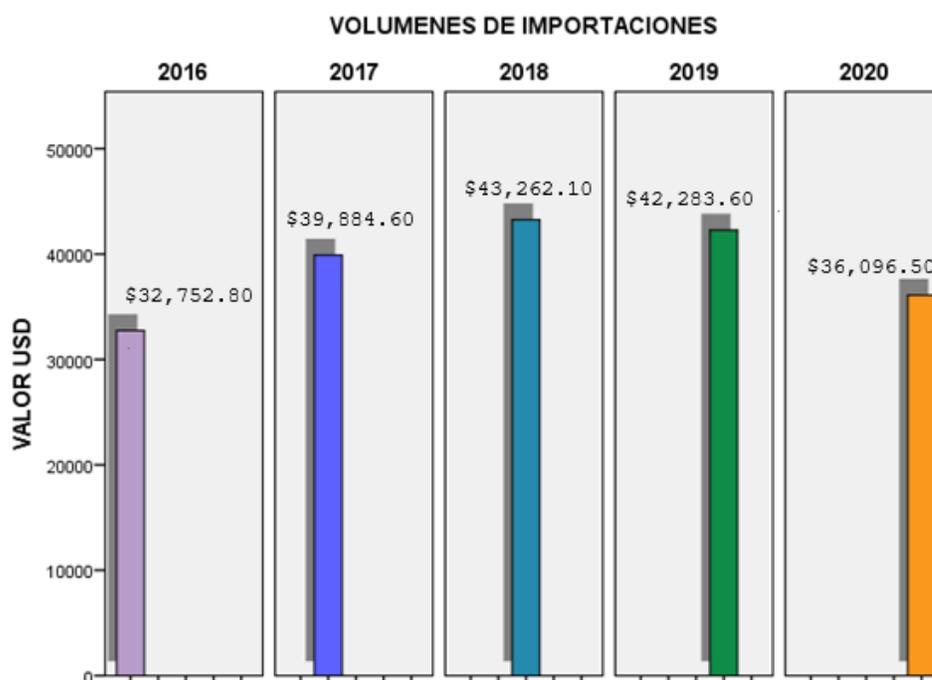
#### 4.1.2 Variable Gestión Aduanera

##### Dimensión 1: Operaciones de comercio internacional

Tabla 5: Volúmenes de Importaciones

INDICADORES	2016	2017	2018	2019	2020
Volúmenes de Importaciones	\$32.752,80	\$39.884,60	\$43.262,10	\$42.283,60	\$36.096,50

Fuente: Peru Comex  
Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

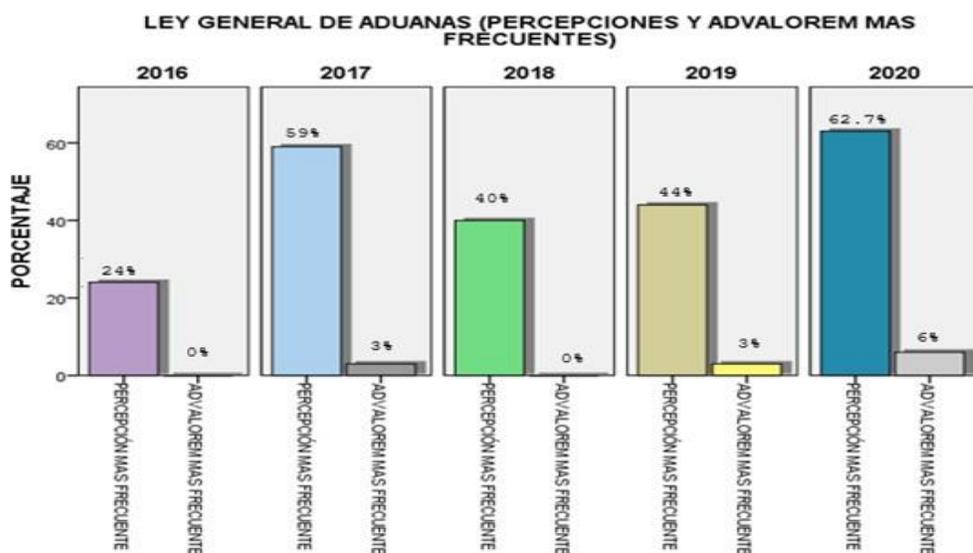
*Figura 4-. Volúmenes de importaciones*

En la tabla 5 tenemos una comparación de estos respectivos 4 años basándose como prioridad en las importaciones como tenemos en el primer indicador 2016 se analiza que el proceso de importación se encontraba en una curva equilibrada a comparación del 2017 que vemos un incremento 7 millones generando un superávit para el presente se analiza que la mayor parte de las importaciones según Perú Comex son los metales preciosos para la minería nacional asimismo en el 2018 se analiza un incremento de 3377.5 yendo a un indicador de importaciones estable, siguiendo con el 2019 debido a la pandemia las importaciones caen rotundamente en 978.5 por toda la coyuntura en la que nos encontrábamos y qué decir del 2020 con fletes netamente elevados falta de disponibilidad de espacios y contenedores esta se reduce en 6187.1 generando un déficit rotundo en la balanza comercial.

## Dimensión 2: Normativas Internacionales

Tabla 6: Ley General de Aduanas (Percepciones y advalorem más frecuentes)

INDICADORES	2016	2017	2018	2019	2020
Ley General de Aduanas (Percepciones y advalorem más frecuentes)	En importación Un porcentaje De 4% De combustible Yd Valorem % Liberado u Totalidad	En Importación un 59% Productos industriales con Un Ad rem De 3%	En importación un 40% de Bienes itales Conun advalorem 0% onvenios	En importación un 44% o Sin Alearn Un Ad rem De 3%	Importacion emos Con 6 materias Primas Valorem De



Elaboración propia

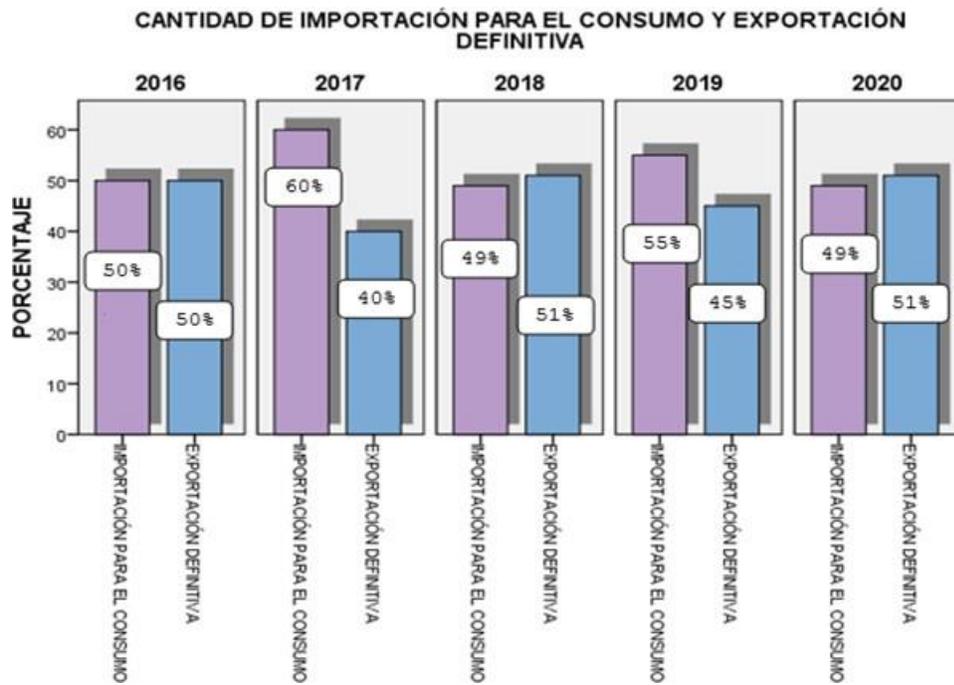
Figura 5-. Ley General de Aduanas (Percepciones y Advalorem más frecuentes) En la tabla 6 se ha tenido en cuenta el periodo en el cual se analizó y haremos una comparación de los cuatro años consecutivos y los Ad valorem más utilizados en estas frecuentes importaciones anuales, 2016 tenemos en una totalidad de 24% de importación de combustible teniendo como advalorem 0% según el Arancel de aduana.

En el 2017 la mercancía más importada fueron los productos industriales con un porcentaje de 59% y un Ad Valorem de 0% al 3%, en el 2018 sumando el 40% de importaciones demercancías de bienes capitales con un Ad valorem de 0% a 3% con liberación total siutilizan certificado de origen, en el 2019 tenemos con un 44% de importaciones totales anuales el Acero sin alear con un Advalorem del 3% finalmente en el 2020 tenemos con un total de 62.7% de materias primas con un Ad valorem de 0% al 6%.

### Dimensión 3: Regímenes Destinos Aduaneros

*Tabla 7: Cantidad de Importación para el consumo y exportación definitiva (Cuál es el régimen más usado)*

INDICADOR ES	2016	2017	2018	2019	2020
Cantidad de Importación para el consumo y exportación definitiva	Importación Para El Consumo 50% Y Exportación Definitiva 50%	Importación Para El Consumo 60% Y Exportación Definitiva 40%	Importación Para El Consumo 49% Y Exportación Definitiva 51%	Importación Para El Consumo 55% Y Exportación Definitiva 45%	Importación Para El Consumo 49% Y Exportación Definitiva 51%



Elaboración propia

*Figura 6: Cantidad de Importación para el consumo y exportación definitiva (Cuál es el régimen más usado)*

En la tabla 7 nos indica que en el periodo 2016 se tendrá en cuenta los regímenes más utilizados anuales los cuales sacando un análisis general en el periodo propuesto se tienen como síntesis que la importación para el consumo y la exportación definitiva son los regímenes más frecuentes y comunes en las transacciones internacionales periodo 2016-2020.

### 4.3 Resultado inferencial

Tabla 8: Prueba de anormalidad

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
COSTOS LOGÍSTICOS	,260	5	,200*	,854	5	,209
GESTIÓN ADUANERA	,193	5	,200*	,932	5	,613

\*. Este es un límite inferior de la significación verdadera.

a. Corrección de la significación de Lilliefors

La tabla 8 nos indica los siguientes resultados acerca de nuestras variables, para la variable costos logísticos un p-valor de  $0,209 > 0,05$  y para la variable gestión aduanera un p-valor de  $0,613 > 0,05$  mostrando una distribución normal (si el p-valor  $> 0,05$  la distribución es normal). Por lo que se hace uso de la prueba del estadístico Rho Pearson ya que las variables para ser correlacionadas se encuentran dentro del rango permitido y una correlación normal (prueba estadística paramétrica).

#### 4.3.1 Hipótesis General

**H<sub>0</sub>:** No existe relación entre los costos logísticos y gestión aduanera, en una Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020.

**H<sub>1</sub>:** Existe relación entre los costos logísticos y gestión aduanera, en una Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020.

Tabla 9: Coeficiente de correlación entre las variables costos logísticos y gestión aduanera

		COSTOS LOGÍSTICOS	GESTIÓN ADUANERA
COSTOS LOGÍSTICOS	Correlación de Pearson	1	,063
	Sig. (bilateral)		,920
	N	5	5
GESTIÓN ADUANERA	Correlación de Pearson	,063	1
	Sig. (bilateral)	,920	
	N	5	5

\*- La correlación es significativa en el nivel 0.05 (Bilateral)

En la tabla 9 se observa un coeficiente de ,063 existiendo positiva considerable entre ambas variables, con un Sig. Bilateral de 0,920 > 0,05 aceptándose la hipótesis alterna y realizándose la hipótesis nula, concluyendo que existe una participación entre Costos logísticos y gestión aduanera en una agencia de carga y aduana en el Callao, período 2016-2020.

#### 4.3.2 Hipótesis específica 1

**Ho:** No existe relación entre los costos variables y regímenes de destinos aduaneros, en una Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016-2020

**H1:** Existe relación entre los costos variables y regímenes de destinos aduaneros, en una Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016-2020

Tabla 10: Coeficiente de correlación entre costos variables y regímenes de destinos aduaneros

		COSTOS VARIABLES	REGÍMENES DE DESTINO ADUANERO
COSTOS VARIABLES	Correlación de Pearson	1	,245
	Sig. (bilateral)		,691
	N	5	5
REGÍMENES DE DESTINO ADUANERO	Correlación de Pearson	,245	1
	Sig. (bilateral)	,691	
	N	5	5

\*-La correlación es significativa en el nivel 0.05 (bilateral)

Se aprecia en la tabla 10 un coeficiente de correlación de ,245 existiendo de manera positiva baja entre la dimensión y la variable, con un Sig. Bilateral de 0,691 > 0,05, en consecuencia, se acepta la hipótesis alterna asimismo se rechaza la hipótesis nula. Finalmente se concluye que existe una relación entre costos variables con regímenes de destinos aduaneros en una agencia de carga y aduana en el callao periodo 2016-2021.

#### 4.3.3 Hipótesis específica 2

**Ho:** No existe relación entre la cadena de suministros y las operaciones de comercio internacional, en una Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020.

**H1:** Existe relación entre la cadena de suministros y las operaciones de comercio internacional, en una Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020.

Tabla 11: Coeficientes de correlación entre la dimensión cadena de suministros y operaciones de comercio internacional

		CADENA DE SUMINISTROS	OPERACIONES DE COMERCIO INTERNACIONAL
CADENA DE SUMINISTROS	Correlación de Pearson	1	,479
	Sig. (bilateral)		,414
	N	5	5
OPERACIONES DE COMERCIO INTERNACIONAL	Correlación de Pearson	,479	1
	Sig. (bilateral)	,414	
	N	5	5

Se aprecia en la tabla 11 un coeficiente de correlación de 0,479 existiendo una relación de manera positiva baja entre la dimensión y la variable, con un Sig. Bilateral de 0,414 > 0.05 en consecuencia, se acepta la hipótesis alterna y rechazando la hipótesis nula. Asimismo, se concluyó que existe una relación entre cadena de suministros y operaciones de comercio internacional, en una Agencia de carga y aduanas en el Callao, periodo 2016 - 2020.

#### 4. 3.4 Hipótesis específica 3

**Ho:** No existe relación entre la logística interna y externa con el proceso de las normativas internacionales, en una Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020.

**H1:** Existe relación entre la logística interna y externa con el proceso de las normativas internacionales, en una Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020.

*Tabla 12: Coeficiente de correlación entre la dimensión logística interna y externa y ladimensión proceso de las normativas internacionales*

		LOGISTICA INTERNA	PROCESO DE LAS NORMATIVAS INTERNACIONALES
LOGISTICA INTERNA	Correlación de Pearson	1	,613
	Sig. (bilateral)		,272
	N	5	5
PROCESO DE LAS NORMATIVAS INTERNACIONALES	Correlación de Pearson	,613	1
	Sig. (bilateral)	,272	
	N	5	5

\*- La correlación es significativa en el nivel 0.05 (Bilateral)

En la tabla 12 se aprecia un coeficiente de correlación de 0,613 existiendo una relación de manera positiva baja entre la dimensión y la variable, con un Sig. Bilateral de 0,272 > 0.05, en consecuencia, se acepta la hipótesis alterna y rechazando la hipótesis nula. Asimismo, se concluyó que existe relación entre la logística interna y externa con el proceso de las normativas internacionales, en una Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020.

## V. DISCUSIÓN

Presentamos la discusión de resultados de acuerdo al problema planteado durante la investigación, se obtuvo respuesta que permite confirmar hipótesis. Por ello, en la hipótesis general se observó que existe relación positiva considerable entre las variables de costos logísticos y gestión aduanera, en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020, tal manera se evidenció como un coeficiente de correlación de ( $r=0.063$ ) existiendo una relación positiva considerable con una significancia bilateral de  $0.92 > 0.05$ , por tanto, se acepta la hipótesis alternativa se rechaza la hipótesis nula. Coincidiendo con Ruiz (2020), en su tesis "Impacto de la gestión aduanera en el contrabando frontera Perú-Bolivia, 2020", y teniendo como resultados en su método de Pearson  $0,00 < 0,05$ , indicando la correlación entre su variable la gestión aduanera y el contrabando fronterizo.

De este modo citamos a Sánchez, Garay, Mora, Gibaja y Bautista (2017), en su artículo "Optimización de costes de transporte bajo el enfoque de teoría de juegos, estudio de casos", donde nos indican que su estudio realizada con respecto a la generación de rutas de vehículos de capacitación y valor de Shapley, se obtiene un reparto equilibrado de costos entre todos los clientes, los costos de distribución actuales de la empresa, los resultados obtenidos permiten un ahorro cercano al 40%.

Los costos logísticos, son procesos que se debe de realizar dentro de una agencia para que se pueda determinar la logística tanto interna como externa y lo que cuesta conseguir el transporte. Castellanos (2021) asegura que son procesos que son sumamente importantes, ya que se emergen de manera directa en los flujos físicos, la distribución, devolución, medio de transporte adecuado (p. 6). Haciendo referencia a que el manejo adecuado de costos logísticos es necesario puesto que dependen de estos para incrementar el nivel de eficiencia en los envíos de mercancías al exterior del país.

De tal manera, en la primera hipótesis específica se comprobó que existe una relación entre costos variables con regímenes de destinos aduaneros en una agencia de carga y aduana en el Callao periodo 2016-2021, evidenciando un coeficiente de correlación entre la dimensión y la variable de 0,245 existiendo de manera positiva baja entre la dimensión y la variable, con un Sig. Bilateral de 0,691 > 0,05, en consecuencia, se acepta la hipótesis alterna asimismo se rechaza la hipótesis nula. Dicho resultado tiene una compatibilidad con lo expresado de acuerdo con Bendezú (2017) en su tesis "Despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao" indicando que existe correlación económica entre el despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras, ya que los despachos anticipados contribuyen a que los importadores eviten los pagos de multas que se realizan cuando son numeradas como diferidas.

Al igual, Quispe (2017), en su tesis "La Gestión Fiscalizadora Aduanera en el Puerto del Callao 2017" se tuvo como resultado (0,00 < 0,05) lo cual se presentó en un menor diámetro a través de una menor gestión fiscalizadora aduanera en el puerto del Callao, asimismo, el proceso de la gestión fiscalizadora no presentó diferencias significativas ( $P < 0,05$ ) lo que corresponde un porcentaje de 88.5% dando a entender su confiabilidad de esta gestión o proceso.

La gestión aduanera es un proceso que se encarga de la fiscalización y protección de la producción nacional asimismo el libre comercio de manera legal y no competitiva, por ende Zagal, R. (2017) Operativa de Comercio Exterior y Regímenes Aduaneros, son procesos mediante los cuales se podrá tener un orden significativo en el comercio exterior que netamente se relaciona con la gestión aduanera. Haciendo referencia a que el comercio debe de estar ligado con el proceso de Aduana para poder obtener resultados favorables sin multas o amonestaciones al importador o exportador.

Luego de tener nuestras hipótesis específicas 2, que tiene como resultado una correlación de pearson de  $(r=0,479)$  con un Sig. Bilateral de  $0,414 > 0,05$  evidenciando un coeficiente de correlación positiva considerable entre la dimensión y la variable, aceptando la hipótesis alterna y rechazando la hipótesis nula asimismo se concluyó que existe una relación entre cadena de suministros y operaciones de comercio internacional, en una Agencia de carga y aduanas en el Callao, periodo 2016 - 2020, coincidiendo con *Yupanqui (2020)*, en su tesis "*Gestión de despacho aduanero y su relación con los costos de importación de empresas de materiales de construcción, Comas 2019*", que obtuvo como resultados particulares a través de un contraste de variables haciendo que consideremos el buen proceso de los procesos aduaneros y cómo estos impactan en nosotros directamente de manera positiva.

Asimismo Leiva (2019) en su tesis "*La Gestión del despacho aduanero y la competitividad empresarial de las agencias de aduana en Tacna*" tuvieron como estudio que la competitividad empresarial y como este involucra al crecimiento estructural de sector formal y de gestión aduanera cual tuvo como resultado el cálculo del Valor-P menor a 0.05, con un nivel de confianza del 95% y coeficiente de correlación de 0.84 dentro de su competitividad empresarial

Luego de tener nuestra hipótesis específica 3, que tiene como resultado una correlación de pearson de  $(r= 0,613)$  con un Sig. Bilateral de  $0,272 > 0,05$  evidenciando un coeficiente de correlación positiva considerable entre la dimensión y la variable aceptando la hipótesis alterna y rechazando la hipótesis nula, asimismo se concluyó que existe relación entre la logística interna y externa con el proceso de las normativas internacionales, en una Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020, coincidiendo con *Calzado (2020)* en su artículo "*La gestión logística de almacenes en el desarrollo de los operadores logísticos*" que obtuvo como resultados particulares a través de la relación entre logística interna y externa la variable de procesos de las normativas internacionales.

Asimismo, Ruiz (2020), en su tesis *“Impacto de la gestión aduanera en el contrabando frontera Perú- Bolivia, 2020”* tuvieron como estudio que la gestión logística tiene un impacto directo en el contrabando puesto que es un ente directamente regulador y fiscalizador además de ser el primordial para comenzar y concluir el proceso logístico de comercio exterior de no encargarse de regular eficientemente el proceso, ocasiona directamente que se creen indicios de contrabando lo cual obtuvo como resultado de Chi-cuadrado de 15.588 con una significancia de  $0,000 < 0,05$ , indicando que existe un ajuste significativo de los datos evaluados para que el modelo de regresión logística ordinal resulte utilizable.

Reforzando los datos de los resultados analizados, es importante mencionar que según Escalante y Uribe (2014) *“La gestión de costos logísticos y gastos efectuados en el almacenamiento, manejo de inventarios, transporte y distribución de mercancías, hasta la entrega final del servicio al cliente, son las que garantizan la satisfacción y fidelización del cliente final”*.

Esto quiere decir que para una buena gestión en la cadena de suministros debemos de tener en cuenta la buena administración desde el punto de origen hasta el punto final o consumidor final.

## VI. CONCLUSIONES

Contrastando los resultados del presente trabajo de estudio se presentalas siguientes conclusiones.

1. Se determinó cuál fue la relación que existe entre los costos logísticos y la gestión aduanera, en una Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020. Alcanzando una correlación 6% y un Sig. Bilateral de 0.920. Demostrando que la agencia cuenta con la capacidad y potencial necesaria con respecto a los costos logísticos y su gestión aduanera.
2. Se identificó cuál fue la relación que existe entre los costos variables y regímenes de destinos aduaneros, en una Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016-2020. Identificando una correlación 25% y con un Sig. bilateral 0,691. Añadiendo que los costos variables se dan dependiendo al destino al cual está inmersa la carga, ya que los costes de flete internacional a Asia han tenido un alza considerable de precios.
3. Se evaluó cuál fue la relación que existe entre la cadena de suministros y operaciones de comercio internacional, en una Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020. Logrando una correlación 48% y con un Sig. bilateral 0,414. Demostrando que la cadena de suministros en el transporte interno que realiza la agencia varía dependiendo de la ubicación y la operación que se ejecute ya sea importación o exportación.
4. Se analizó cuál fue la relación que existe entre la logística interna y externa con el procesode las normativas internacionales, en una Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período2016- 2020. Alcanzando una correlación 61% y con un Sig bilateral 0,272. Añadiendo que la logística interna y externa en la agencia se efectúa de acuerdo a la operación que se realice usando la ley General de Aduanas para tener en cuenta cuáles son las percepciones y el ad valorem que pagará la mercancía.

## **VII. RECOMENDACIONES:**

1-. Las recomendaciones para los importadores de hoy en día es tener una previa anticipación en la reserva de booking debido al incremento de costos de este las reservas están siendo cada vez más tediosas por ende con anticipación podremos tener mayor disponibilidad de tener un proceso de importación sin generar retrasos a nuestros consumidores finales.

2-. Se recomienda a las entidades de supervisión de gestión logística o gestión aduanera fomentar el desarrollo de estos procesos netamente importantes y principal fuente de ingreso económico al país, el conocimiento de este generara la eliminación de contratos a terceros resultados a ello tendremos una conexión más directa y la realidad de lo que sucede en el comercio exterior.

3-. Recomendación directa a las agencias de carga de fletes internacionales, por la coyuntura actual (covid 19) tener contacto directo con las líneas navieras así tener un mayor flujo en las transacciones y poco a poco a las agencias pequeñas, dejar de tercerizar además que este tiene un incremento en costos no cuenta con información a tiempo real generando una cadena de información no cierta.

4-. Finalmente se recomienda a los importadores que en el comercio exterior estamos sujetos a las disponibilidades de Booking de las líneas navieras por ende a una variación de costos debido a la coyuntura, normalmente incrementa hasta la fecha de zarpe oficial.

## REFERENCIAS

- Abascal, F.E. y Grande, I. E. (2009). *Fundamentos y técnicas de investigación comercial* (10° Ed.). ESIC EDITORIAL. [FUNDAMENTOS Y TECNICAS DE INV.COMER \(10a - Ildefonso Grande Esteban - Google Libros](#)
- Armigon, P. J. y Jiménez, V.J. (2019). *Métodos de Investigación clínica y epidemiológica* (5ta.Ed). [Métodos de Investigación Clínica Y Epidemiológica - Josep Maria Argimon Pallas, Josep Jimenez Villa - Google Libros](#)
- Cabello (2017). Las Aduanas el comercio internacional  
[https://books.google.com.pe/books/about/Las\\_aduanas\\_y\\_el\\_comercio\\_internacional.html?id=wTRH-mmHpHV0C&printsec=frontcover&source=kp\\_read\\_button&redir\\_esc=y#v=onepage&q=comercio%20internacional&f=false](https://books.google.com.pe/books/about/Las_aduanas_y_el_comercio_internacional.html?id=wTRH-mmHpHV0C&printsec=frontcover&source=kp_read_button&redir_esc=y#v=onepage&q=comercio%20internacional&f=false)
- Caja, C. Y. (2014). *Como hacer de la cadena de suministros un centro de valor*. Editorial: Marge Books - Barcelona. [Cómo hacer de la cadena de suministro un centro de valor - Ángel Caja Corral - Google Libros](#)
- Cardenas, R.(2016). *Costos 1*. Editorial: Instituto Mexicano de Contadores Públicos. [Costos 1- Raúl Andrés Cárdenas y Nápoles - Google Libros](#)
- Carreño, A. A.(2017). *Cadena de suministro y logística*. Editorial: Fondo n Editorial PUCP. [Cadena de suministro y logística - Adolfo Carreño - Google Libros](#)
- Cisneros, E.M. Olave, G.A. y Rojas, G. I.(2013). *Alfabetización académica y*

*lectura inferencial*. Ecoe Ediciones. [Alfabetización académica y](#)

[lectura inferencial - Mireya Cisneros Estupiñán, Giohanny Olave Arias, Ilene Rojas García - Google Libros](#)

Escalante, J. F. y Marín, R.M. (2014). *Costos Logísticos*. Editorial: Newcomlab S.L.L.

[https://books.google.com.pe/books?id=y8K4DQAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=costos+logisticos&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjFuM3XuZ\\_wAhW0qZUCHSZUCIMQ6AEwAHoECAQQA#v=onepage&q=costos%20logisticos&f=false](https://books.google.com.pe/books?id=y8K4DQAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=costos+logisticos&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjFuM3XuZ_wAhW0qZUCHSZUCIMQ6AEwAHoECAQQA#v=onepage&q=costos%20logisticos&f=false)

Estrada-Mejía, S., Restrepo de Ocampo, L.S., Ballesteros-Silva, P.P. (2010). Análisis de los Costos Logísticos en la Administración de la Cadena de suministros. *Scientia Et Technica*, XVI(45), 272-277. [fecha de Consulta 2 de Mayo de 2021]. ISSN: 0122-1701. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=84917249050>

Galeano, M. (2020). *Diseño de proyectos en la investigación cualitativa*.

Editorial: UNIVERSIDAD EAFIT. [Diseño de proyectos en la investigación cualitativa - María Eumelia Galeano M. - Google Libros](#)

Hernández, L. R. (2017). *Técnicas para ahorrar costos logísticos*.

Editorial: Marge Books:

<https://books.google.com.pe/books?id=UhsPdwAAQBAJ&pg=SL8-PA19&dq=costos+logisticos&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjn0caZrZ3wAhWpqZUCHXpzDx4Q6AEwAXoECAMQA#v=onepage&q=costos%20logisticos&f=false>

López, Danny D., Melo, Gelvis M., & Mendoza, Darcy L.. (2021).

Gestión logística en la industria salina del estado de La Guajira, Colombia.  
*Información tecnológica*, 32(1), 39-46.  
<https://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642021000100039>

López- Martínez, D. D., Melo- Ramirez, G. M., y Mendoza- Sanchez, D. L.  
(2021). Gestión logística en la industria salina del estado de La Guajira,  
Colombia. *Información tecnológica*, 32(1), 39-46.  
<https://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642021000100039>

Lozano, J. L.(2015). *Como y donde optimizar los costes logísticos en el sistema  
de operaciones y en las diferentes áreas de las actividades Logísticas*. FUNDACIÓN  
CONFEMETAL. [https://books.google.com.pe/books?id=bjTAvUkxozQC&printsec=frontcover&dq=costos+logisticos&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjFuM3XuZ\\_wAhW0qZUCHSZUCIMQ6AEwB\\_XoECAAQAw#v=onepage&q=costos%20logisticos&f=false](https://books.google.com.pe/books?id=bjTAvUkxozQC&printsec=frontcover&dq=costos+logisticos&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjFuM3XuZ_wAhW0qZUCHSZUCIMQ6AEwB_XoECAAQAw#v=onepage&q=costos%20logisticos&f=false)

Martinez,V. J.(2020). *Trabajo de campo en la investigación comercial*.  
Ediciones Paraninfo. [Trabajo de campo en la investigación comercial - MARTÍNEZ VALVERDE, JOSE FULGENCIO - Google Libros](https://books.google.com.pe/books?id=bjTAvUkxozQC&printsec=frontcover&dq=costos+logisticos&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjFuM3XuZ_wAhW0qZUCHSZUCIMQ6AEwB_XoECAAQAw#v=onepage&q=costos%20logisticos&f=false)

Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J. y Romero, H. (2018). *Metodología de  
la Investigación cuantitativa- cualitativa y redacción de la tesis*. Editorial: EDICIONES  
DE LA U. [Metodología de la Investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis - Humberto Ñaupas Paitán, Marcelino Raúl Valdivia Dueñas, Jesús Josefa Palacios Vilela, Hugo Eusebio Romero Delgado - Google Libros](https://books.google.com.pe/books?id=bjTAvUkxozQC&printsec=frontcover&dq=costos+logisticos&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjFuM3XuZ_wAhW0qZUCHSZUCIMQ6AEwB_XoECAAQAw#v=onepage&q=costos%20logisticos&f=false)

Palacios, P.G. (2019). *Criminología contemporánea: Introducción a sus  
fundamentos teóricos* ( 4° Ed.). INACIPE. [Criminología contemporánea: Introducción a sus fundamentos teóricos - Gerardo Saúl Palacios Pámanes - Google Libros](https://books.google.com.pe/books?id=bjTAvUkxozQC&printsec=frontcover&dq=costos+logisticos&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjFuM3XuZ_wAhW0qZUCHSZUCIMQ6AEwB_XoECAAQAw#v=onepage&q=costos%20logisticos&f=false)

Quispe, H. M. (2017). *La Gestión Fiscalizadora Aduanera en el Puerto del Callao  
2017*. [Tesis de licenciatura, Universidad César Vallejo]. Repositorio  
institucional UCV.

[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/6860/Hilda\\_QH.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/6860/Hilda_QH.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Ruiz, C. D. (2020). Impacto de la gestión aduanera en el contrabando frontera Perú-Bolivia 2020. [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Repositorio institucionalUCV.Ruiz\_RCD-SD.pdf (ucv.edu.pe)

Sánchez Galván, F., Garay Rondero, C. L., Mora Castellanos, C., Gibaja Romero, D.E., & Bautista Santos, H. (2017). Optimización de costes de transporte bajo el enfoque de teoría de juegos. Estudio de casos. Nova Scientia, 9(19), 185–210. <https://doi.org/10.21640/ns.v9i19.1051>

Yupanqui, T. (2020). Gestión de despacho aduanero y su relación con los costos de importación de empresas de materiales de construcción, Comas 2019. [Tesis de licenciatura, Universidad San Ignacio de Loyola]. Repositorio USIL. 2020\_Tupac Yupanqui Espinoza.pdf (usil.edu.pe)

Zamora-Torres. A. I. y Lenin-Navarro. J. C. (2015). Competitividad de la Administración de Aduanas en el marco del Comercio internacional Contaduría y Administración. REDALYC, 60(1), 205- 228.

[https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://www.redalyc.org/pdf/395/39533059009.pdf&ved=2ahUKEwi-0ueq07vwAhWLH7kGHfipBLEQFjALegQIFRAC&usg=AOvVaw1KlnPCsC3PaidvDawIB\\_Eg](https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://www.redalyc.org/pdf/395/39533059009.pdf&ved=2ahUKEwi-0ueq07vwAhWLH7kGHfipBLEQFjALegQIFRAC&usg=AOvVaw1KlnPCsC3PaidvDawIB_Eg)

Zavala- Agapito, V. A. (2010). *Análisis de la eficiencia de la administración aduanera en el comercio exterior.*

**ANEXOS**  
**ANEXO 1: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES COSTOS LOGÍSTICOS Y GESTIÓN ADUANERA**

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA
COSTOS LOGISTICOS	Escalante y Uribe(2014) nos menciona que la gestión de costos logísticos son gastos efectuados durante el proceso de almacenamiento de mercancías, inventariado, transporte y distribución final de	Nuestra variable será operada a través de dimensiones, las cuales son: Cadena de Suministros, Costos Variables y Logística Interna y Externa. Además de nuestra ficha de recolección de datos el cual sistematiza la información recopilada.	CADENA DE SUMINISTRO	Costo Transporte interno	DE RAZÓN
			COSTOS VARIABLES	Costo de Vistos Buenos y Gate in	DE RAZÓN
			LOGÍSTICA INTERNA Y EXTERNA	Costo de fletes internacionales FCL y LCL	DE RAZÓN
GESTIÓN ADUANERA	Coll(2017) nos indica que la gestión de las operaciones de comercio internacional, requieren de una amplia visión de los procedimientos aduaneros que deben de seguirse, para cumplir con las normativas internacionales y las legislaciones de cada país.	Nuestra variable será operada a través de dimensiones, las cuales son: Cadena de Suministros, Costos Variables y Logística Interna y Externa. Además de nuestra ficha de recolección de datos el cual sistematiza la información recopilada.	OPERACIONES DE COMERCIO INTERNACIONAL	Volúmenes de Exportaciones e Importaciones	DE RAZÓN
			NORMATIVAS INTERNACIONALES	Ley General de Aduanas (Percepciones y advalorem más frecuentes)	DE RAZÓN
			REGIMENES DESTINOS ADUANEROS	Cantidad de Importación para el consumo y exportación definitiva (Cual es el régimen más usado)	DE RAZÓN

Elaboración : propia

## ANEXO 2: MATRIZ DE CONSISTENCIA

<b>MATRIZ DE CONSISTENCIA DEL MARCO METODOLÓGICO</b>			
TÍTULO: Costos Logísticos y Gestión Aduanera en una agencia de carga y aduanas, en el Callao, periodo 2016 -2020.			
AUTOR: Aguilar Montes Lisbeth Janet y Gallardo Alvarado Nicolee			
PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	METODOLOGÍA
¿Cómo influye la falta de disponibilidad de Booking en los costos logísticos y la gestión aduanera, en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020?	Determinar la relación que existe entre los costos logísticos y la gestión aduanera, en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020	<b>GENERAL:</b> Existe relación entre los costos logísticos y gestión aduanera, en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020	<b>Tipo de investigación:</b> Aplicada <b>Niveles de investigación:</b> Correlacional <b>Diseño de investigación:</b> No experimental y longitudinal <b>Enfoque de la investigación:</b> Cuantitativo <b>Población:</b> Datos de fuentes Sunat, Trade Map, Infoescomar e Imupesa.(2016-2020) <b>Muestra:</b> Trade Map, Imupesa, Infoescomar <b>Instrumentos:</b> Ficha de recolección de datos.
<b>ESPECÍFICOS:</b>  ¿Cómo influyen los costos variables en los regímenes de destinos aduaneros, en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020?	Identificar la relación que existe entre los costos variables y regímenes de destinos aduaneros, en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2019	<b>ESPECÍFICOS:</b>  Existe relación entre los costos variables y regímenes de destinos aduaneros, en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020	
¿Cómo influye la cadena de suministros en las operaciones de comercio internacional en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020?	Evaluar la relación que existe entre la cadena de suministros y operaciones de comercio internacional, en la Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020.	Existe relación entre la cadena de suministros en las operaciones de comercio internacional, en la Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020.	
¿Cómo se vio afectada la logística interna en el proceso de normativas internacionales, en la Agencia de Cargas y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020?	Analizar la relación que existe entre la logística interna y externa con el proceso de las normativas internacionales, en la Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020.	Existe relación entre la logística interna y externa con el proceso de las normativas internacionales, en la Agencia de Carga y Aduanas en el Callao, período 2016- 2020.	

Elaboración : Propia

### ANEXO 3: INSTRUMENTO DE FICHA DE RECOLECCIÓN DE DATOS

	DIMENSIONES	INDICADORES	2016	2017	2018	2019	2020
COSTOS LOGÍSTICOS	CADENA DE SUMINISTRO	Costo Transporte interno					
	COSTOS VARIABLES	PRECIO DE LOS ALMACENES CON CONVENIO FCL Y LCL, POLIZA, VISTOS BUENOS					
	LOGÍSTICA INTERNA Y EXTERNA	Costo de fletes internacionales FCL					
GESTION ADUANERA	OPERACIONES DE COMERCIO INTERNACIONAL	Volúmenes de Importaciones					
	NORMATIVAS INTERNACIONALES	Ley General de Aduanas (Percepciones y advalorem mas frecuentes)					
	REGIMENES DESTINOS ADUANEROS	Cantidad de Importación para el consumo y exportación definitiva (Cual es el regimen mas usado)					

Elaboración : propia

## ANEXO 4: VALIDACIÓN DE EXPERTOS



### INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

#### I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del Validador: Dr. Orlando Márquez Caro
- I.2. Especialidad del Validador: Dr. Administración
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Docente Universidad César Vallejo
- I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Tabla de recolección de datos
- I.5. Autor del instrumento: Aguilar Montes Lisbeth Janet y Gallardo Alvarado Nicolee

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado					X
OBJETIVIDAD	Está expresado de manera coherente y lógica					X
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación					X
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables					X
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.					X
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.					X
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación					X
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.					X
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento					X
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.					X
PROMEDIO DE VALORACIÓN						85%

#### III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?  
Se sugiere revisar definiciones y literatura la variable a trabajar. Si cumple con la valoración requerida.

#### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Los Olivos, 11 de Octubre del 2021.

85 %

Dr. Orlando Juan Márquez Caro  
DNI:09075930  
Teléfono: 996956224

Elaboración : propia

## ANEXO 5: VALIDACIÓN DE EXPERTOS

### V. PERTINENCIA DE ÍTEM O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO:

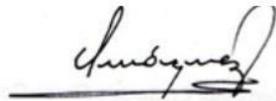
#### Variable 1: COSTOS LOGISTICOS

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Transporte interno	X		
Vistos Buenos y Gate IN	X		
Costos de fletes FCL y LCL	X		

#### Variable 2: GESTION ADUANERA

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Volúmenes de importaciones y Exportaciones	X		
Ley General de Aduanas Percepción y Ad Valoren	X		
Importación para el consumo y exportación definitiva	X		

Los Olivos, 11 de Octubre del 2021.



.....  
Dr. Orlando Juan Marquez Caro  
DNI: 09075930  
Teléfono: 996956224

Elaboración : propia



## ANEXO 6: VALIDACIÓN DE EXPERTOS



### INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

#### I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del Validador: Dr. Fernando Márquez Caro
- I.2. Especialidad del Validador: Dr. Administración
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Docente Universidad César Vallejo
- I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Tabla de recolección de datos
- I.5. Autor del instrumento: Aguilar Montes Lisbeth Janet y Gallardo Alvarado Nicolee

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado					X
OBJETIVIDAD	Está expresado de manera coherente y lógica					X
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación					X
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables					X
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.					X
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.					X
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación					X
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.					X
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento					X
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.					X
PROMEDIO DE VALORACIÓN						85 %

#### III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

Se sugiere revisar definiciones y literatura la variable a trabajar. Sí cumple con la valoración requerida.

#### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Los Olivos, 11 de Octubre del 2021.

85 %

Dr. Fernando Márquez Caro  
DNI:07903350  
Teléfono: 985997741

Elaboración : propia

## ANEXO 7: VALIDACIÓN DE EXPERTOS

### V. PERTINENCIA DE ÍTEM O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO:

#### Variable 1: COSTOS LOGISTICOS

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Transporte interno	X		
Vistos Buenos y Gate IN	X		
Costos de fletes FCL y LCL	X		

#### Variable 2: GESTION ADUANERA

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Volúmenes de importaciones y Exportaciones	X		
Ley General de Aduanas Percepción y Ad Valoren	X		
Importación para el consumo y exportación definitiva	X		

Los Olivos, 11 de Octubre del 2021.



.....  
Dr. Fernando Marquez Caro  
DNI: 07903350  
Teléfono: 985997741

Elaboración : propia

## ANEXO 8: VALIDACIÓN DE EXPERTOS



### INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

#### I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del Validador: Dr. Manuel Alberto Munsibay Muñoa
- I.2. Especialidad del Validador: Doctor en Gestión Pública y Gobernabilidad
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Docente Universidad César Vallejo
- I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Ficha Recolección
- I.5. Autor del instrumento: Aguilar Montes Lisbeth Janet y Gallardo Alvarado Nicolee

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado				X	
OBJETIVIDAD	Está expresado de manera coherente y lógica				X	
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación				X	
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables				X	
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.				X	
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.				X	
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación				X	
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.				X	
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento				X	
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.				X	
PROMEDIO DE VALORACIÓN					61-80%	

#### III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?  
Se sugiere revisar definiciones y literatura la variable a trabajar. Sí cumple con la valoración requerida.

#### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

61-80%

Los Olivos, 11 de Octubre del 2021.

Dr. Manuel Alberto Munsibay Muñoa  
DNI: 06185121  
Teléfono: 945182224

Elaboración : propia

## ANEXO 9: VALIDACIÓN DE EXPERTOS

### V. PERTINENCIA DE ÍTEM O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO:

#### Variable 1: COSTOS LOGISTICOS

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Transporte interno	X		
Vistos Buenos y Gate IN	X		
Costos de fletes FCL y LCL	X		

#### Variable 2: GESTION ADUANERA

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Volúmenes de importaciones y Exportaciones	X		
Ley General de Aduanas Percepción y Ad Valoren	X		
Importación para el consumo y exportación definitiva	X		

Los Olivos, 11 de Octubre del 2021.



.....  
Dr.Manuel Alberto Munsibay Muñoa  
DNI :06185121  
Teléfono: 945182224

Elaboración : propia

## ANEXO 10: MÉTODO ISHIKAWA

### Logística

Cadena de suministros poco fluida  
Muchos servicios de tercerización  
Almacenes con poca disponibilidad  
Déficit en capacidad para abastecer a  
Consumidores finales.

### Aduanas

importadores quieren evadir impuestos  
Poco conocimiento en regímenes de  
importaciones.  
Poco conocimiento del trámite aduanero.

Poca fluidez el en comercio internacional  
Que va de la mano con el abastecimiento  
De los costos logísticos

Fuente: Elaboración propia

## Logística interna y externa

Capacidad para poder llegar a los

Consumidores finales

Gestión integrada local |

Dificultad en contacto directo con  
Empresas y proveedores.

## Operaciones de comercio internacional

Transacciones poco frecuentes,

Debido a las barreras de comercio

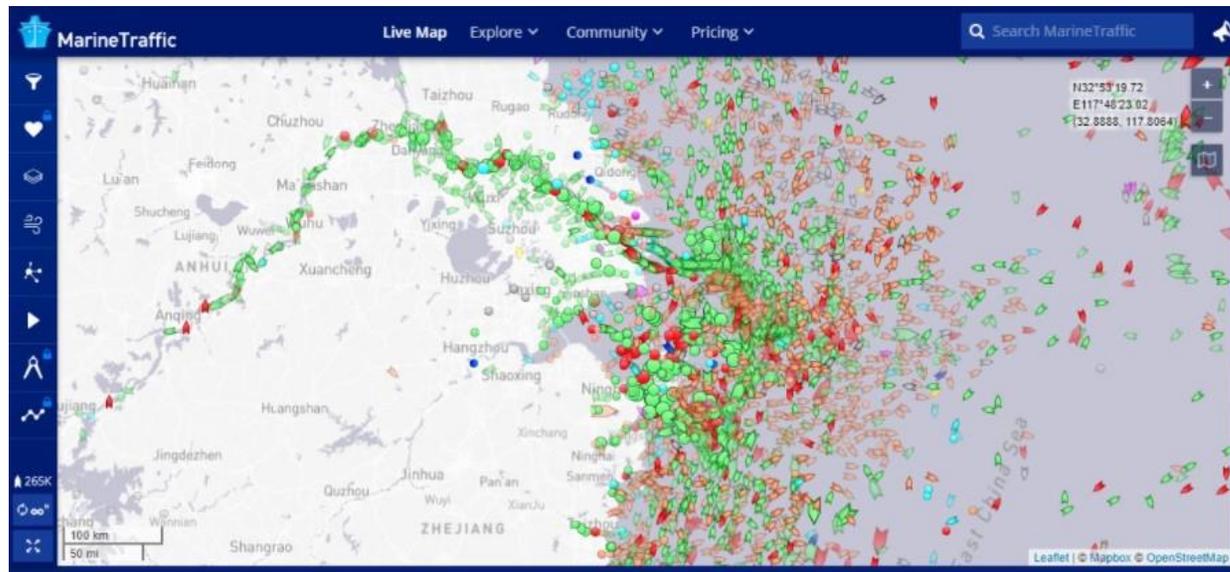
De comer internacional como los

Aranceles que dificultan la fluidez

De las transacciones internacionales

Fuente: Elaboración propia

## ANEXO 11 : Tráfico marítimo puertos de China



Fuente: Traffic Marítimo



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

**ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, MARQUEZ CARO ORLANDO JUAN, docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de NEGOCIOS INTERNACIONALES de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Costos logísticos y gestión aduanera en una agencia de carga y aduanas, en el Callao, periodo 2016 - 2020.", cuyos autores son AGUILAR MONTES LISBETH JANET, GALLARDO ALVARADO NICOLEE, constato que la investigación cumple con el índice de similitud de 19%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 01 de Diciembre del 2021

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
MARQUEZ CARO ORLANDO JUAN <b>DNI:</b> 09075930 <b>ORCID</b> 0000000348042528	Firmado digitalmente por: ORMARQUEZCAR el 16- 12-2021 22:53:30

Código documento Trilce: TRI - 0202278