

UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CIENCIAS ECONÓMICAS



TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OPTAR POR EL TÍTULO PROFESIONAL
DE LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN

“Efectos Del Sistema Anticipado De Despacho Aduanero en las Importaciones en el
Puerto del Callao”

PRESENTADO POR:
JONATHAN VLADIMIR ROSADO RETTO

Lima - Perú

2017

INDICE

Pág.

PRESENTACIÓN	i
AGRADECIMIENTO.....	ii
DEDICATORIA	iii
RESUMEN.....	iv
ABSTRACT	v
INDICE DE TABLAS	vi
INDICE DE FIGURAS.....	x
Capítulo I	
Planteamiento Del Problema.....	1
Situación problemática	1
Problemas de la Investigación.....	6
Problema general	6
Problemas específicos	6
Justificación.....	6
Justificación teórica.....	6
Justificación práctica	7
Objetivos de La Investigación.....	7
Objetivo general:	7
Objetivos específicos:.....	7

Capítulo II

Marco Teórico	8
Antecedentes de la investigación.....	8
Bases Teóricas.....	10
Glosario de Términos.....	41

Capítulo III

Hipótesis Y Variables	46
Hipótesis general.	46
Hipótesis específicas:	46
Identificación De Variables.....	46
Variable independiente:.....	46
Variable dependiente:	46
Operacionalización De Variables.....	47
Matriz De Consistencia	48

Capítulo IV

Metodología	49
Tipo de investigación	49
Niveles.....	49
Diseño de la investigación.....	49
Unidad de análisis	50

Población de estudio.....	50
Tamaño de muestra	51
Selección de muestra.....	51
Técnicas de recolección de datos	52
Técnicas de procesamiento, análisis e interpretación de la información.....	53
Capítulo V	
Presentación de Resultados	54
Análisis e interpretación de resultados	54
Prueba De Hipótesis.....	75
Hipótesis general	76
Hipótesis específica 1	77
Hipótesis específica 2	78
Hipótesis específica 3.....	79
Conclusiones	80
Recomendaciones.....	81
Anexos.....	82
Bibliografía.....	132

PRESENTACIÓN

El trabajo de investigación “EFECTOS DEL SISTEMA ANTICIPADO DE DESPACHO ADUANERO EN LAS IMPORTACIONES EN EL PUERTO DEL CALLAO”.

Se presentan aportes estructurados en cincocapítulos. Done los usuarios operadores del comercio exterior puedan obtener información sobre las actividades y operaciones que comprenden el despacho anticipado de importación.

Se describe la situación problemática y se formulan los problemas y objetivos de la investigación.

En el marco teórico se muestran los antecedentes del tema a investigar y las bases teóricas junto el glosario de términos.

También se presentan las hipótesis, variables y sus indicadores, así como la matriz de consistencia de la investigación.

Se aborda la metodología con el tipo de investigación, nivel, diseño, la población para la encuesta, la muestra, técnicas e instrumentos seleccionados para el procesamiento, análisis e interpretación de la información.

Por ultimo están los resultados de la encuesta con las estadísticas, las pruebas de hipótesis, las conclusiones y las recomendaciones donde se manifiestan algunas ideas para el mejoramiento de los procesos.

AGRADECIMIENTO

A todas aquellas personas que colaboraron mediante sus valiosas opiniones y me ayudaron en el desarrollo de este proyecto.

DEDICATORIA

A mi familia por todo el cariño y apoyo incondicional
que siempre me han demostrado.

RESUMEN

El Sistema Anticipado de Despacho Aduanero es un procedimiento muy importante, porque proporciona una serie de facilidades para la nacionalización de mercancías en el territorio nacional. Parte de los objetivos del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero es desplazar al Despacho Diferido como el favorito para las importaciones en el Puerto del Callao, obtener el levante en puerto para simplificar la logística y reducir el uso de los servicios logísticos portuarios. Pese a que el Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influye directamente en las importaciones del Puerto del Callao, la autoridad aduanera no logra que tenga un mayor acogimiento en el Puerto del Callao.

Uno de los objetivos de la SUNAT como autoridad aduanera es ser un facilitador del comercio exterior, pero gracias al trabajo de investigación se logró identificar problemas en las normas y los procesos, obstáculos para obtener el levante en puerto y sobrecostos por servicios logísticos portuarios. Estos son algunos de los puntos que no permiten que el Sistema Anticipado de Despacho Aduanero sea de uso generalizado.

Así mismo se brindan recomendaciones que se lograron plantear gracias al trabajo de investigación y la obtención de datos mediante herramientas como la encuesta realizada en el desarrollo de la investigación.

ABSTRACT

The Customs' System of Anticipated Process (SADA for its acronym in Spanish) is a very important procedure, because it provides a series of facilitations for the nationalizations of products in the Peruvian territory. Part of the SADA's objectives is to replace the Differentiated Process (Despacho Diferido in Spanish) as the favorite procedure for importations in the Callao Port in Peru, to obtain the approval at seaport in order to simplify the logistic procedure and to reduce the cost of logistic services. Although the SADA directly influences importations in the Callao Port, the Customs' authorities don't achieve an increased used of this procedure.

One of the objectives of the Customs' National Superintendency and Tributes Management (SUNAT for tis acronym in Spanish) is to facilitate commerce with other countries and thanks to research and investigation troubles were found on norms and processes. Barriers and deficiencies in costs and logistic procedures at port were also found. These are some of the main problem faced by the SADA and direct cause of the lack of usage.

Recommendations are also given, which were elaborated based on the research and data obtained through the usage of investigation tools, such as the written inquiries. These helped on the development of this work of investigation.

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Diferencias entre el Despacho Anticipado y el Despacho Diferido.....	26
Tabla 2 Comparativo de tiempo de despacho, Despacho Anticipado Vs Despacho Diferido. 29	29
Tabla 3 Costos global al usuario por TEU operado(EN US\$).....	38
Tabla 4 Costos por operación al usuario por TEU operado (EN US\$).....	38
Tabla 5 Operacionalización de Variables	47
Tabla 6 Matriz de consistencia - Efectos del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero en las importaciones en el Puerto del Callao.	48
Tabla 7. Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según ¿Tiene experiencia, mayor a dos años, sobre las normas y procesos del SADA? En el 2017.....	55
Tabla 8 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según¿Cree usted que, el tiempo de 30 días de plazo para solicitar el SADA es suficiente para destinar las mercancías? En el 2017.....	56
Tabla 9 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según ¿Le parece útil que el reconocimiento previo fuera parte del SADA? En el 2017.	57
Tabla 10 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según ¿Le parece que el inicio del proceso de importación es más eficiente antes del arribo del medio de transporte? En el 2017.....	58
Tabla 11 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre¿Si el SADA fuera la única modalidad para nacionalizar las mercancías, preferiría que se mantenga el proceso del reconocimiento previo? En el 2017.	59

Tabla 12 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Piensa usted que, si el reconocimiento previo se mantiene, el proceso del SADA perdería su particularidad? en el 2017..... 60

Tabla 13 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que junto con la SUNAT también deberían difundir el SADA entidades de seguros o financieras y los operadores del comercio exterior entre ellas las agencias de aduanas?..... 61

Tabla 14 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Usted está de acuerdo con que el despacho anticipado desplace al despacho diferido? En el 2017..... 62

Tabla 15 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿De los siguientes aspectos cuál cree usted que es el factor por el cual el SADA no ha desplazado al despacho Diferido como el favorito para las importaciones? En el 2017..... 63

Tabla 16 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que las agencias de aduana ocultan información a los importadores con el fin de beneficiarse monetariamente? En el 2017 64

Tabla 17 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que la información que proporcionan las agencias de aduana a los importadores influye en sus despachos? En el 2017..... 65

Tabla 18 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Está de acuerdo con que se cree una especie de SOAD para asegurar el pago de la garantía? En el 2017..... 66

Tabla 19 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece que la ampliación del plazo para solicitar la destinación de las mercancías en la

modalidad del SADA de 15 a 30 días alivia la dependencia del importador con respecto al transportista? En el 2017.....	67
Tabla 20 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece adecuada la cantidad de reconocimientos físicos al que son sometidos algunos despachos del SADA en el Puerto del Callao? En el 2017.....	68
Tabla 21 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece que, La competencia ya no es entre compañías sino más bien es entre cadenas logísticas? En el 2017.	69
Tabla 22 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Usted cree que los costos por servicios logísticos en el Puerto del Callao, son poco transparentes? En el 2017	70
Tabla 23 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree que los costos por servicios logísticos en el Puerto del Callao, son afectados por la actual infraestructura del puerto? En el 2017.	71
Tabla 24 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parecen que los costos logísticos en el Puerto del Callao no han mejorado en los últimos años? En el 2017.	72
Tabla 25 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que los cobros por los servicios logísticos portuarios influyen en los costos de las importaciones en el Puerto del Callao? En el 2017.	73
Tabla 26 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece útil la creación de un portal de transparencia para los costos logísticos portuarios? En el 2017.....	74

Tabla 27 Índices de correlación entre variables.....	75
Tabla 28 Correlación de la variable independiente SADA y de la variable dependiente Importaciones.....	76
Tabla 29 Correlaciones de la variable independiente Las normas y los procesos y de la variable dependiente Desplazar al despacho diferido.....	77
Tabla 30 Correlación de la variable independiente Levante en puerto y la variable dependiente simplificar la logística.....	78
Tabla 31 Correlación de la variable independiente LevanteServicio logístico portuario y la variable dependienteSobrecostos de operaciones.....	79
Tabla C632Reporte DAMs ARCLAD DEL PERU Despacho Anticipado 2016	95
Tabla C733Reporte de movimiento de COMPAÑIA QUIMICA S A - Importaciones acumuladas por, agente, país y valor FOB (2012).....	97
Tabla C934Reporte DAMs COMPAÑIA QUIMICA S A Despacho Anticipado 2013	103

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Exportaciones definitivas e importaciones 2010 – 2016 (Fuente; Elaboración Propia)	1
Figura 2. Comparación Despacho Anticipado Vs Despacho Diferido (Fuente; Elaboración Propia).....	3
Figura 3. Diagrama Despacho Anticipado (Fuente; Muñoz, 2013).....	13
Figura 4. Diagrama Despacho Diferido (Fuente; Muñoz, 2013).....	24
Figura 5. Importación definitiva tiempo de despacho canales rojo y naranja (Fuente; Tributaria, 2011).....	28
Figura 6. Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, sobre ¿Tiene experiencia, mayor a dos años, sobre las normas y procesos del SADA? En el 2017.	55
Figura 7. Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que, el tiempo de 30 días de plazo para solicitar el SADA es suficiente para destinar las mercancías? En el 2017.	56
Figura 8. Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece útil que el reconocimiento previo fuera parte del SADA? En el 2017.....	57
Figura 9. Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece que el inicio del proceso de importación es más eficiente antes del arribo del medio de transporte? En el 2017.	58
Figura 10 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Si el SADA fuera la única modalidad para nacionalizar las mercancías, preferiría que se mantenga el proceso del reconocimiento previo? En el 2017.....	59

Figura 11 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Piensa usted que, si el reconocimiento previo se mantiene, el proceso del SADA perdería su particularidad? En el 2017 60

Figura 12 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que junto con la SUNAT también deberían difundir el SADA entidades de seguros o financieras y los operadores del comercio exterior entre ellas las agencias de aduanas? En el 2017..... 61

Figura 13 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Usted está de acuerdo con que el Despacho Anticipado desplace al Despacho Diferido? En el 2017... 62

Figura 14 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿De los siguientes aspectos cuál cree usted que es el factor por el cual el SADA no ha desplazado al despacho Diferido como el favorito para las importaciones? En el 2017..... 63

Figura 15 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que las agencias de aduana ocultan información a los importadores con el fin de beneficiarse monetariamente? En el 2017 64

Figura 16 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que la información que proporcionan las agencias de aduana a los importadores influye en sus despachos? En el 2017..... 65

Figura 17 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Está de acuerdo con que se cree una especie de SOAD para asegurar el pago de la garantía? En el 2017. 66

Figura 18 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece que la ampliación del plazo para solicitar la destinación de las mercancías en la

modalidad del SADA de 15 a 30 días alivia la dependencia del importador con respecto al transportista? En el 2017..... 67

Figura 19 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece adecuada la cantidad de reconocimientos físicos al que son sometidos algunos despachos del SADA en el Puerto del Callao? En el 2017. 68

Figura 20 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece que, La competencia ya no es entre compañías sino más bien es entre cadenas logísticas? En el 2017. 69

Figura 21 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Usted cree que los costos por servicios logísticos en el Puerto del Callao, son poco transparentes? En el 2017..... 70

Figura 22 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree que los costos por servicios logísticos en el Puerto del Callao, son afectados por la actual infraestructura del puerto? En el 2017. 71

Figura 23 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parecen que los costos logísticos en el Puerto del Callao no han mejorado en los últimos años? En el 2017. 72

Figura 24 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que los cobros por los servicios logísticos portuarios influyen en los costos de las importaciones en el Puerto del Callao? En el 2017. 73

Figura 25 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece útil la creación de un portal de transparencia para los costos logísticos portuarios? En el 2017..... 74

Figura B1 Tendencia de las DAMs numeradas bajo la modalidad del SADA periodo 2010-2021.....	92
Figura B2. Acogimiento según canal de control despacho Diferido Vs SADA, en el 2016 ...	94
Figura C1. Arclad Del Peru - Anticipado y Diferido DAMs en unidades 2014- 2016.....	95
Figura C2. COMPAÑIA QUIMICA S A- Anticipado y Diferido DAMs en unidades 2012-2016.....	105

Capítulo I

Planteamiento Del Problema

Situación problemática

El comercio exterior en el Perú ha evolucionado en estas últimas décadas en tal medida que se abrieron nuevos tratados de comercio exterior y gracias a ellos nuevos mercados y tratados como el TLC de Perú con los Estados Unidos, a partir del cual se implementó el nuevo Sistema de Despacho Anticipado (de ahora en adelante SADA).

El año pasado, las importaciones sumaron US\$ 33,041 millones. Mientras que en 2015, las importaciones locales cayeron a US\$ 38,082 millones de los US\$ 42,177 millones del 2014.

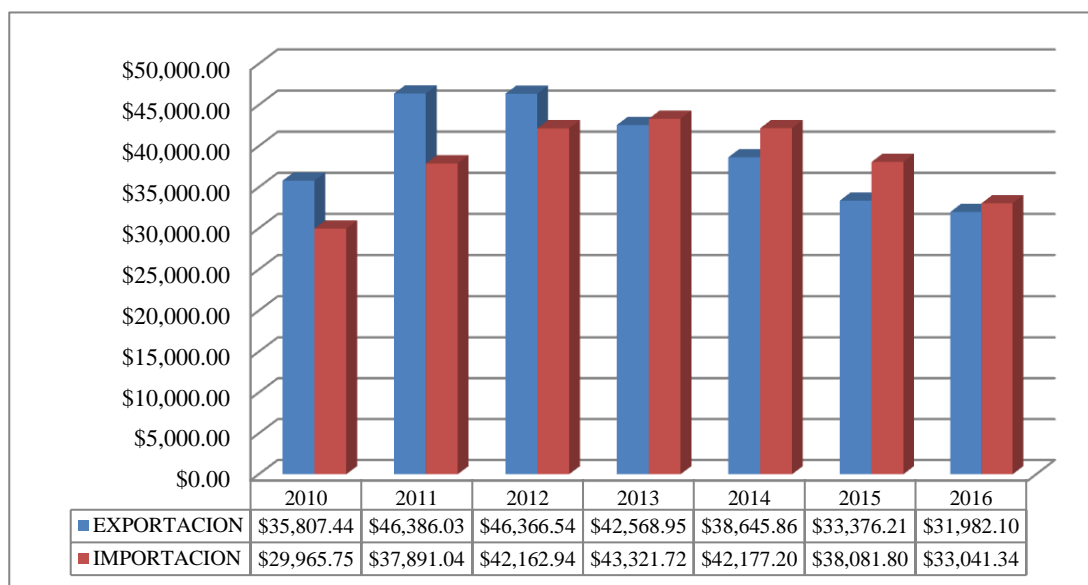


Figura 1. Exportaciones definitivas e importaciones 2010 – 2016 (Fuente; Elaboración Propia)

En la Figura 1. Se muestra como se ha venido desarrollando el comercio exterior desde el año 2010 al 2016, las exportaciones e importaciones en sus valores FOB y CIF respectivamente.

Vemos la tendencia de las importaciones que permanecen sobre las exportaciones desde el año

2013 en adelante, datos proporcionadas por la Gerencia de Estadística de la Intendencia Nacional de Estudios Económicos y Estadística de la SUNAT y correspondientes a las declaraciones de mercancías en el Sistema Integrado de Gestión Aduanera.

Si bien el SADA se estaba utilizando desde los años 90, resultaba necesario adoptar una serie de mecanismos para que respondieran al creciente comercio, a la negociación y a la demanda de los operadores del comercio exterior del Perú. Una modalidad de despacho en la cual el importador puede disponer de sus mercancías importadas después de cuarenta y ocho horas de que la nave arribe al puerto de destino y hasta en veinticuatro horas, con la finalidad de disminuir costos y tiempo que favorecen al importador. Esta iniciativa nace en la promulgación de la Ley de Facilitación del Comercio Exterior en el 2007 y su Reglamento en el 2008, donde se establecen el marco legal para aplicar en el trámite aduanero de mercancías y para implementar las medidas necesarias para el cumplimiento de los procedimientos aduaneros y facilitación de comercio, comprendidos en los acuerdos suscritos por el Perú.

La SUNAT ha estado llevando a cabo el proceso de adaptación del despacho aduanero, con unidades conformadas especialmente para tal fin los que se encargaron de la parte normativa y procedimental fue el equipo de Proceso de Despacho Aduanero y el equipo del Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGAD), para la implementación y rediseño de los procesos y sistemas informáticos.

El proyecto “Facilitando Comercio”, financiado por la Agencia de EEUU para el Desarrollo Internacional (USAID por sus siglas en inglés), desde junio del 2010, año en que se firmó el TLC con los Estados Unidos el Perú y algunos países como Colombia, Ecuador y Bolivia. Trabajan con seis componentes que son el Laboral, Facilitación del Comercio, Propiedad Intelectual, Simplificación Administrativa, Medicamentos y Telecomunicaciones. Sus objetivos

buscan mejorar el clima de negocios, incrementar las oportunidades comerciales y la competitividad. Esto, mediante la asistencia técnica no reembolsable, la promoción para la aplicación y/o adecuación de normas y procesos para optimizar la capacidad de la gestión pública. Impulsando así la formalización y la consolidación de las economías del país, entre otros aspectos, pero a pesar de estos esfuerzos no se ha logrado colocar al SADA como la principal modalidad para la nacionalización de mercancías extranjeras en el territorio nacional.

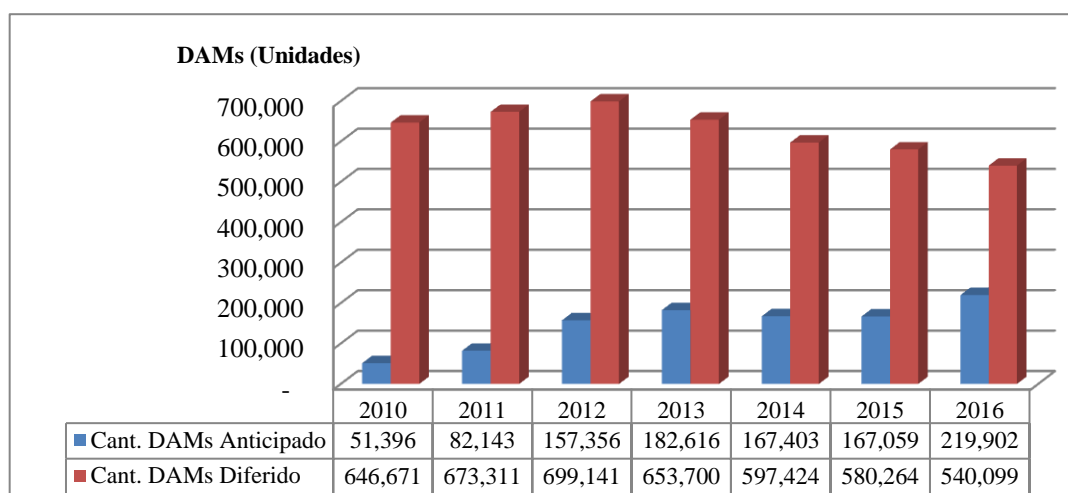


Figura 2. Comparación Despacho Anticipado Vs Despacho Diferido (Fuente; Elaboración Propia)

En septiembre del 2015, el decreto legislativo N°1235, que modifica la Ley General de Aduanas N°1053, se aprobaron varias modificaciones a la norma y se dispuso que el MEF pueda establecer la aplicación gradual de la obligatoriedad del SADA. Sobre un informe que elaborará la Aduana en relación con dicha medida, pero debido a que el SADA aún no ha tenido la acogida esperada el MEF no lo establece como el procedimiento que desplace al Despacho Diferido que viene a ser el preferido por los usuarios.

La intención era impulsar paulatinamente el uso de la modalidad de Despacho Anticipado pero como se observa en el Figura 2., el comportamiento del acogimiento del despacho anticipado aún es muy bajo con respecto del total de despachos de importación bajo la modalidad

del Despacho Diferido, datos que corresponden al total de las DAMs numeradas a nivel nacional según Tabla A1 del Anexo A.

Principales problemas del SADA

Las estadísticas dadas por la SUNAT(Operativa, 2017), se ve en la Tabla A1 del Anexo A.cifras de DAMs por modalidad y tipo de control en unidades y valor CIF 2010 – 2016, una recuperación de las importaciones bajo la modalidad del Despacho Anticipado que ascienden a 219,902 DAMs numeradas en el 2016, que representan un crecimiento de casi el 32% con respecto al 2015. Adicionalmente en la Figura B1 del Anexo B., se realizó un cuadro que revela la tendencia de los próximos 5 años (2017-2021) y de esta manera conocer cómo se comportaría el sector de las importaciones de SADA. En la Tabla B1 del Anexo B.se nos muestra que las importaciones bajo el despacho anticipado mantienen un crecimiento constante pasa de 11% para el 2017 a 8% para el 2020 y 2021, llegando en este último año en 342,662 DAMs numeradas; se logra ver además, una tendencia alcista de la modalidad del SADA.Tambiénla Figura B1 del Anexo B.,presenta un R2 de 0.8045 que demuestra tener una confiabilidad muy alta.Este crecimiento indicaría que el SADA no contaría con problemas para que obtenga los resultados estratégicos esperados por el MEFy así pueda establecer el procedimiento que desplace al Despacho Diferido. En tal medida el desarrollo de este trabajo y con la experiencia adquirida, se logró enumerar una lista de problemas detectados:

- Mantener la obligatoriedad del ingreso a almacén en el Despacho Diferido, en el reglamento de la LGA, artículo 150, inciso b). Dice que cuando se utilice el Despacho Diferido, es decir se nacionalicen las mercancías posterior al arribo de la nave, de manera obligatoria se tendrá que ingresarlas mercancías a un depósito temporal. El error se encuentra en que buscando fomentar el SADA, terminaron creando un efecto

contrario. Al establecer el ingreso obligatorio de las mercancías a un depósito temporal en el Despachos Diferidos, generaron que los operadores de servicios logísticos portuarios se beneficien con dicha obligatoriedad.

- Dependencia del importador con respecto al transportista, situación que se da ya que el transportista transmite el manifiesto de carga que es donde se determina el punto de llegada de las mercancías y un requisito para acogerse al SADA. Se conocen de situaciones en las cuales el importador manifiesta su deseo de acogerse al SADA cuando el transportista ya ha enviado el documento de transporte y en este caso la corrección conllevaría a una sanción para la empresa de transporte al no manifestar la modalidad de dicha carga en la transmisión de información.
- El pago de visto bueno al transportista, el importador no realiza ningún tipo de contrato con el transportista sin embargo el transportista solo manifestara la decisión de acogimiento al SADA del importador en el manifiesto de carga, siempre y cuando se haya pagado el visto bueno, por lo cual el importador termina pagando por visto bueno al transportista y además al agente de carga con quien sí tiene un contrato.
- El pago de visto bueno a DP World Callao para poder retirar las mercancías de su depósito temporal, aun cuando la autoridad aduanera ya haya otorgado el levante, el muelle sur no dará salida a las mercancías, si es que no se han cancelado sus servicios.
- Al no contar con la autorización de la entidad como, (Digesa, Senasa, Digemid, etc.) esta situación puede ocasionar que el levante no se lleve en el tiempo previsto. Que esté dispuesta alguna medida preventiva o de suspensión del despacho y que no se pueda realizar el reconocimiento físico de las mercancías por motivos no atribuibles al importador.

- Los costos financieros de la garantía, es un problema más que se detectó. Siendo que la garantía previa es mayormente utilizada por importadores que tienen solvencia económica.
- La constante variación del tipo de cambio, la garantía del SADA permite diferir el pago de los impuestos dejados de pagar, no siendo beneficioso en los despachos si el tipo de cambio subiera.

Problemas de la Investigación

Problema general

- ¿De qué manera, el SADA influye en las importaciones en el Puerto del Callao?

Problemas específicos

Para lograr un planteamiento de la idea descrita sobre el SADA mencionado arriba se procede a detallar los puntos a tratar:

- ¿En qué medida las normas y los procesos afectan el desplazamiento del Despacho Diferido en el Puerto del Callao?
- ¿Cómo obteniendo el levante en Puerto, influye en la simplificación logística de las importaciones en el Puerto del Callao?
- ¿Por qué los servicios logísticos portuarios afectan los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao?

Justificación

Justificación teórica

La investigación nos servirá para contrastar y reafirmar la necesidad e importancia del Sistema Anticipado De Despacho Aduanero de cómo influye en las importaciones, logrando brindarles a los usuarios una mejor posición en el mercado local.

Justificación práctica

Esta investigación permite profundizar en los aspectos más relevantes de la modalidad del Sistema Anticipado De Despacho Aduanero así analizar cuáles son aquellos obstáculos que no permite que sea el sistema que desplace al diferido y que el despacho anticipado sea de uso generalizado.

Objetivos de La Investigación

Objetivo general:

- Determinar de qué manera el SADA influyen las importaciones en el Puerto del Callao.

Objetivos específicos:

- Verificar en qué medida las normas y los procesos afectan en que el Despacho Diferido sea desplazado.
- Comprobar como el levante en Puerto, influye en la simplificación logística en las importaciones del Puerto del Callao.
- Evaluar de qué manera los servicios logísticos portuarios influyen en los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao.

Capítulo II

Marco Teórico

Antecedentes de la investigación

“Análisis del acuerdo de nivel de servicio en los procesos de importación bajo la modalidad de despacho anticipado: caso RANSA COMERCIAL S.A.” (Aguirre Calcina, Chavez Candela, Paredes Aspillaga, & Serrepe Aylas, 2016) Con su Trabajo de investigación: Análisis del Acuerdo de Nivel de Servicio en los Procesos de Importación bajo la modalidad de Despacho Anticipado: Caso Ransa Comercial S.A. Para obtener la licenciatura en la especialidad de Negocios Internacionales en la Universidad Peruana De Ciencias Aplicadas.

En el trabajo de investigación mencionan como principal problema: ¿Cuál es la principal causa del incumplimiento del ANS (Acuerdo de Nivel de Servicio) en el proceso de importación bajo la modalidad de despacho anticipado de los clientes de RANSA?

En su hipótesis destacan el incumplimiento del ANS en el proceso de despacho anticipado (SADA) que se debe al deficiente modelamiento en la gestión de relación con los proveedores, su caso operativo “RANSA”.

Definen su objetivo el demostrar que el incumplimiento del Acuerdo de Nivel de servicio (ANS) en el proceso de despacho anticipado (SADA) se debe al deficiente modelamiento de la gestión de relación con los proveedores.

Investigan las posibles causas y motivos que pudieran generar el no cumplir con el servicio que se estipula en el contrato o ANS; así como brindar recomendaciones para que mejoren el proceso o servicio de Ransa Comercial, que los lleve a mejorar el nivel de satisfacción con sus clientes y a la vez disminuir las pérdidas económicas.

Se ve el análisis de las posibles causas que conllevan el incumplimiento con la condición acordada en el ANS, de aplicar SADA en las importaciones. Además, el estudio brinda recomendaciones al operador logístico RANSA.

Tesis despacho anticipado en el régimen de importación para el consumo en una agencia de carga: (ADAMS, 2015) En su trabajo para optar el Título Profesional De Licenciado En Administración Y Negocios Internacionales, en la Universidad Wiener.

La investigación titulada: “Despacho Anticipado en una Agencia de Carga, San Isidro Primer Trimestre 2014 – 2015”, tuvo como objetivo general: Comparar el despacho anticipado en una agencia de carga, San Isidro primer trimestre 2014- 2015.

El estudio de investigación es de tipo descriptiva se realiza con el diseño comparativo, el método utilizado fue análisis documental, la población de estudio que usaron fue conformada por 41 expedientes, para la recopilación de datos se utilizó una lista de chequeo.

En los resultados del análisis de expedientes, muestran evidencia que el despacho anticipado en el régimen de importación para el consumo en la agencia de carga San Isidro, en el primer trimestre del año 2014 y 2015 logro un aumento y que se cumplió con lo exigido para acogerse a esta modalidad.

Bases Teóricas

Se consideran términos, conceptos y procedimientos en esta investigación y con la finalidad de entender este trabajo se explicaráo dará definición de cada concepto a continuación:

Importación para el consumo

Ley general de aduanas (2008). “Régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, así como el pago de los recargos y multas que hubieren” (Artículo 49).

Queda indicado por la ley general de aduanas que la importación para el consumo es un régimen que permite ingresar mercancías provenientes del extranjero, de manera legal y ser destinadas al consumo, previo cumplimiento de las formalidades aduaneras quedan libres para ser dispuestas por el dueño o consignatario.

Todo tipo de mercancías pueden ser importadas siempre que no atente contra la salud, el medio ambiente, la moral ni la seguridad. En el caso de importar mercancías restringidas, estas deberán contar con documentos que controlen su ingreso (certificados, permisos, autorizaciones, registro o resolución exigidos por la autoridad competente).

Están prohibidas la importación de mercancías usadas como: calzado, prendas textiles, vehículos con más de cinco (05) años de antigüedad si son particulares y vehículos de transporte de carga y pasajeros con más de dos (02) años de antigüedad, equipos médicos y neumáticos.

Tampoco pueden ser importadas productos pirotécnicos detonantes, armas de guerra, productos que incumplan requisitos técnicos, así como productos expirados, animales enfermos, documentos que muestren el mapa del Perú alterado, etc.

Mercancías restringidas y prohibidas

(Importación Para El Consumo Procedimiento General, 2016) "Las mercancías de importación prohibida no pueden ser destinadas al régimen de importación para el consumo. Para la destinación al régimen de importación para el consumo de mercancías restringidas se debe contar con la documentación exigida por las normas específicas" (Disposiciones Generales).

Visto lo antes mencionado en el manual de procedimientos general las mercancías prohibidas son las que no pueden ingresar al territorio nacional las que se encuentran detalladas en su propio manual de procedimientos específicos (Procedimiento Específico: Control De Mercancías Restringidas Y Prohibidas, 2016) INTA-PE.00.06 y para la importación de mercancías restringidas son necesarios los permisos de ley como por ejemplo productos alimenticios o medicinas que requieran certificación sanitaria de las instituciones correspondientes como Dirección General de Salud Ambiental o la Dirección General de Medicamentos, Insumos y Drogas.

Pueden ser importadores:

En los procedimientos de importación para el consumo de la LGA se indica que el dueño debe contar con Registro Único de Contribuyentes (RUC) activo y no tener la condición de no habido para poder destinar las mercancías al régimen de importación para el consumo.

Toda persona puede ser importador, natural o jurídica solo deben de contar con:

- Registro único de contribuyente también conocido como (RUC), nombre o denominación social de la empresa, código y dirección del local del importador que deben ser consignados en su inscripción en la SUNAT en caso contrario el sistema informático rechaza la declaración aduanera de mercancías. Las personas que no están inscritas en el RUC pueden solicitar la destinación de importación utilizando su

Documento Nacional de Identidad (DNI) para los peruanos, o Carné de Extranjería, Pasaporte o Salvoconducto para los extranjeros; considerándose entre estos:

- Si una persona natural de manera ocasional realiza importaciones cuyo valor FOB por operación no supere los mil dólares americanos (US\$ 1,000.00) y siempre que registren hasta tres (3) importaciones anuales como máximo.
- Las personas naturales que, por única vez en el año importen mercancías, cuyo valor FOB exceda los mil dólares americanos (US\$ 1,000.00) y siempre que no exceda los tres mil dólares americanos (US\$ 3,000.00).
- Los miembros acreditados del servicio diplomático ya sea nacional o extranjero, los funcionarios de organismos internacionales que destinen sus vehículos y menaje de casa.

Destinación aduanera

Ley General De Aduanas (2008). *“La destinación aduanera es solicitada mediante declaración aduanera por los despachadores de aduana o demás personas legalmente autorizadas”* (Artículo 130).

Las declaraciones se tramitan bajo las siguientes modalidades de despacho aduanero y plazos:

Despacho Anticipado

Ley General De Aduanas (2008). *“Dentro del plazo de treinta (30) días calendario antes de la llegada del medio de transporte”* (Artículo 130).

(Aguirre Calcina, Chavez Candela, Paredes Aspillaga, & Serrepe Aylas, 2016) Indican en su trabajo de investigación que el SADA es una modalidad de despacho que le permite al importador la numeración de la declaración a las mercancías procedentes del exterior antes de la llegada del medio de transporte, pudiendo nacionalizar la mercadería en 48 horas y hasta en 24

luego del arribo de la nave a nuestro territorio y despachadas en el puerto para su pronto retiro, previo cumplimiento de las formalidades aduaneras, tal como lo indica la ley.

(Gayoso, 2012) Comenta que siempre que se cumpla con los requisitos como la presentación de la garantía previa a la numeración anticipada de la declaración, de conformidad con lo indicado en el artículo 160° de la LGA donde define la garantía previa a la numeración de la declaración se puede lograr el levante en los periodos de tiempo previstos.

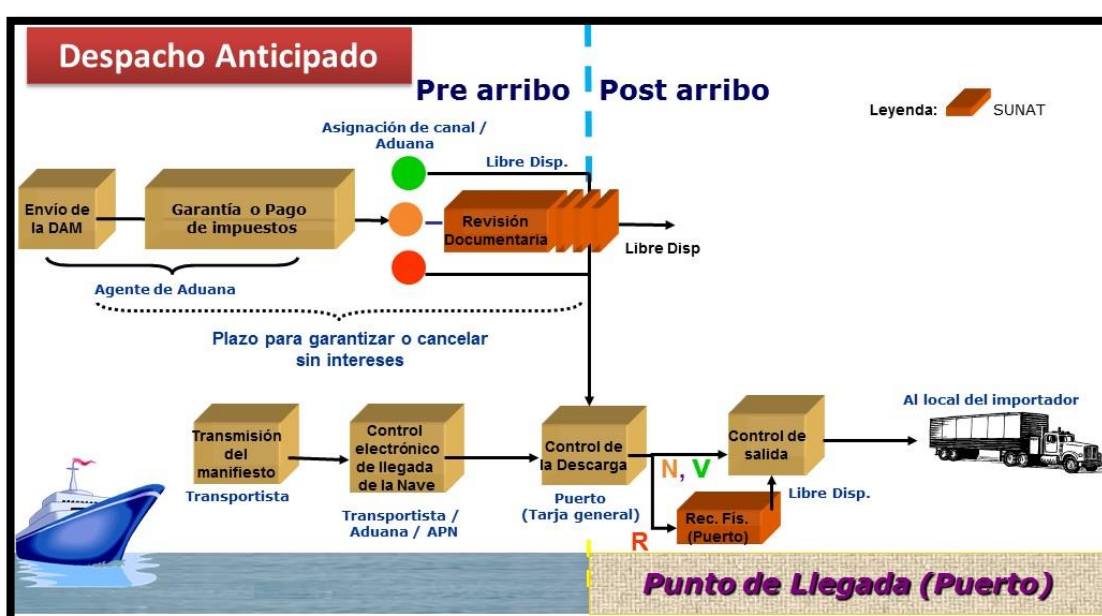


Figura 3. Diagrama Despacho Anticipado (Fuente; Muñoz, 2013)

Como se muestra en la Figura 3., el transportista transmite la información del manifiesto de carga previo al arribo, así como también la agencia de aduana envía la DAM junto a la información de la garantía o pago de los tributos aduaneros, posterior a este punto se asigna el canal de control y al momento del arribo de las mercancías al punto de llegada se procede a efectuar el canal de control si este resulta sin incidencia el importador dispone de su mercancía.

Las mercancías deben arribar al puerto del Callao en un plazo no mayor a treinta días calendario, contados a partir del día siguiente de la fecha de numeración de la declaración aduanera de mercancías. Vencido el plazo, las mercancías serán sometidas a Despacho Diferido, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente acreditado en la SUNAT.

Tipos de despacho anticipado

(Gayoso, 2012) Nos dice que el SADA permite a la mercancía arribar y obtener el levante en los lugares calificados como punto de llegada. El importador, según las condiciones que tenga, las necesidades de su actividad y los recursos con que cuente, podrá optar por los siguientes tipos de Despacho Anticipado.

Despacho Anticipado con descarga y traslado de la mercancía para su levante en el terminal portuario (Tipo 03 A): Permite el retiro directo de la mercancía desde el terminal portuario que es donde también se realizan las operaciones portuarias y aduaneras necesarias para la descarga de las mercancías. Es el tipo de Despacho Anticipado promovido por el Acuerdo de Promoción Comercial Perú-EE.UU. (APC).

Despacho Anticipado con descarga y traslado de la mercancía para su levante en el depósito temporal (Tipo 03 B): Le permite al importador que la mercancía declarada y manifestada sea descargada en el puerto y trasladada a un depósito temporal, lugar donde obtendrá el levante y la podrá disponer el dueño. En el caso que las mercancías estén seleccionadas a canal ROJO, el reconocimiento físico se realizará en el Complejo Aduanero SINI (Sistema de Inspección No Intrusivo – Scanner), donde se otorgará el levante y será de libre disponibilidad para el importador; por lo tanto, no será necesario ni obligatorio su ingreso al depósito temporal. Esto ocurre en el caso de carga consolidada.

Despacho Anticipado con descarga y traslado al local del importador, autorizado como zona primaria especial. (Tipo 04): Le permite al importador trasladar su mercancía desde el puerto hasta su almacén o local. Esta facilidad es una ventaja que se otorga a importadores que reúnan condiciones especiales tales como:

- Debe ser calificado como un buen contribuyente por la SUNAT.
- Cuando las características como: cantidad, volumen, naturaleza de las mercancías o las necesidades comerciales o industriales lo merezcan.
- Contar con un local con infraestructura necesaria y que esté debidamente autorizada como zona primaria especial.
- En el caso de mercancías seleccionadas a canal ROJO, el reconocimiento físico de las se llevara a cabo en el Complejo SINI, donde se otorgará el levante y será de libre disponibilidad para el importador, para que luego pueda trasladarla al almacén que mejor convenga.

Estas son las tres opciones de despacho anticipado que podrá usar el importador y así reducir tiempo y costos a su beneficio también se ve como la administración aduanera proporciona opciones para facilitar la importación implementando el Sistema De Inspección No Intrusivo (SINI) diseñado con la finalidad de agilizar las operaciones del comercio exterior en el Puerto del Callao.

Lo que necesita el importador para poder tener el levante en el menor tiempo posible(Luyo, 2015)indica que entre los requisitos para acceder al despacho anticipado es necesario que la administración aduanera cuente con información anticipada sobre la carga que va a arribar al país.

Para que el importador obtenga el levante de sus mercancías dentro de las 48 y hasta en 24 horas posteriores al término de su descarga, se deben cumplir con los siguientes requisitos:

- Tendrá que contar con garantía ya sea global o específica previa a la numeración de la declaración aduanera de mercancías esta puede ser una carta fianza bancaria o una póliza de caución. Si el importador tramita una garantía previa global, deberá comunicarlo a su agencia de aduana e informarle del saldo que tiene disponible. De contar con una garantía específica, deberá entregarla a su agencia de aduana. Gracias a las garantías previas se permite el levante de la mercancía dentro de las 48 horas.
- Transmitir el manifiesto de carga antes de la llegada del medio de transporte en el cual se debe consignar el nombre del importador.
- Numerar la declaración aduanera de mercancías antes de la llegada del medio de transporte al puerto del Callao.
- Tendrá que contar con la documentación requerida, así como certificados, permisos, licencias, registro u otro documento de control de la autoridad competente requiera.
- Lista de empaque.
- Factura comercial que es el equivalente al contrato que ampare la transacción comercial el cual debe mencionar: Razón social y domicilio legal del remitente, número, lugar y fecha, o razón social del importador y su domicilio. También tendrá que mencionar características de las mercancías como: marca, numeración, clase, peso, modelo, unidad de medida, características técnicas, si es nueva o usada, el año de fabricación u otros signos de identificación si los hubiere, país de producción, valor unitario, INCOTERM pactado, moneda de transacción, condiciones de pago,

- No se haya dispuesto sobre la mercancía una medida preventiva de inmovilización o incautación o alguna acción de procedimiento INTA-PE.00.12, Aplicación de Medidas en Frontera.
- Transmitir en qué fecha fue la llegada del medio de transporte al puerto del callao.

En (Importacion Para El Consumo Procedimiento General, 2016) se indica que los importadores con despacho anticipadas que tengan asignado canal de control naranja o rojo pueden optar por iniciar la diligencia antes de la llegada del transporte, con el fin de obtener el levante de sus mercancías hasta las 24 horas siguientes al término de la descarga.

Sin embargo la Administración Aduanera no está obligada a otorgar el levante de las mercancías en los plazos de 48 horas o de 24 señalados en (Importacion Para El Consumo Procedimiento General, 2016) en el numeral 24, cuando no se pueda realizar o culminar el proceso de despacho por motivos atribuible a los operadores de comercio exterior.

En estos casos, las mercancías deben ser trasladadas o permanecer en el depósito temporal designado por el dueño o consignatario.

Para la tramitación del SADA sometido al canal naranja la agencia de aduana puede tramitarla solo con copias autenticadas.

Proceso del SADA

(Importacion Para El Consumo Procedimiento General, 2016) El proceso del SADA se desarrolla de la siguiente manera:

Primero

El importador entrega a su agencia de aduanas los documentos vinculados a su despacho. La agencia de aduana transmite electrónicamente la información para la numeración de la DAM a través del Sistema Integrado De Gestión Aduanera (SIGAD) se trasmite con el “código 10” en la

destinación, además “código 03” si el punto de llegada es Terminal Portuario o Depósito Temporal “código 04” si el punto de llegada es Zona Primaria con Autorización Especial. Luego de numerar la declaración el importador paga los tributos; salvo que tenga una garantía previa.

Segundo

El agente de aduana actualiza el número de manifiesto en la DAM luego que el transportista transmite el manifiesto de carga.

(Lara, 2015) En su trabajo de investigación sobre manifiestos de carga en la importación para el consumo comenta que cuando la carga arriba de puertos lejanos y tiene un largo tránsito hacia el Puerto del Callao el transportista o su representante es responsable de transmitir la carga 48 horas antes de la llegada de la nave y comenta también que en casos de que la nave provenga de puertos más cercanos viajes menores de 48 horas, la autoridad aduanera brindara las facilidades al transportista para que pueda transmitir el manifiesto de carga.

También se puede precisar las condiciones y cuáles son los puertos cercanos en el (Manifiesto De Carga Procedimiento General, 2016)

Tercero

Luego que se cancelan los tributos o se garantizan, la aduana procede a la selección del canal de control (son 3):

- ***Verde:*** No es necesaria la revisión documentaria ni el reconocimiento físico. Se le dará levante a las mercancías cuando esta haya arribado al puerto del Callao. Cuando el SIGAD ha validado la nota de tarja transmitida por el transportista se le otorga el levante a las mercancías y el importador dispone de su mercancía inmediatamente.
- ***Naranja:*** Revisión Documentaria también conocida como (RD) donde el despachador presenta la DAM en la aduana adjuntando los documentos sustentatorios de la

declaración, el funcionario aduanero asignado revisa los datos de la DAM y de los documentos presentados. De estar conforme, la mercancía obtendrá el levante cuando ocurran lo indicados en el canal verde. Si se encuentra alguna observación, se comunicarán al despachador para subsanarlas, sin perjuicio de aplicar la multa correspondiente; salvo que exista una garantía previa para obtener el levante.

- **Rojo:** Reconocimiento Físico (RF) Se espera el arribo de las mercancías, se tendrá que coordinar la fecha y hora para efectuar el RF en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, el reconocimiento físico se programa a través de la página web de la SUNAT (Solicitud Electrónica de Reconocimiento Físico - SERF). El día del reconocimiento físico se presenta el despachador de aduanas, el funcionario aduanero y de ser el caso, un funcionario del sector competente (DIGEMID, DIGESA o SENASA). El dueño puede estar presente. El funcionario aduanero selecciona los bultos que contienen la mercancía para su reconocimiento físico según su procedimiento y de corresponder extrae muestras para su análisis en el laboratorio. El funcionario aduanero consigna los resultados en el SIGAD y otorga el levante, sin perjuicio de aplicar la multa correspondiente en caso éstas procedan; salvo que exista una garantía previa otorga el levante y difiere las determinaciones de valor y clasificación, multas y resultados de boletín químico para la etapa de la conclusión de despacho.

Cuarto

El transportista transmite la nota de tarja a la aduana marítima del callao al arribo de las mercancías y estas permanecerán en el punto de llegada.

Quinto

Si el importador desea obtener el levante de sus mercancías dentro de las 48 horas siguientes a la descarga, debe cumplir con lo siguiente:

- Se transmitiera la DAM con garantía previa y antes de la llegada del medio de transporte al puerto del callao.
- Se transmitiera el manifiesto de carga antes de la llegada al puerto del callao.
- Contar con la documentación requerida para la destinación.
- La Aduana no haya inmovilizado o incautado las mercancías.
- Se haya transmitido la nota de tarja hasta 8 horas después de la descarga.

Sexto

Cuando la DAM tiene canal verde o naranja, el levante se le otorga cuando haya arribado el medio de transporte al puerto del callao, mientras en el canal rojo, el levante se obtiene cuando la aduana marítima del callao da su conformidad en el Reconocimiento físico.

Una vez que la mercancía obtenga el levante, podrá ser retirada del punto de llegada, para su traslado al local del importador o donde este decida.

Garantía previa

Es el instrumento que garantiza el cumplimiento de las obligaciones tributarias y sanciones generadas en la normatividad legal aduanera, cuya tramitación y transmisión del número de cuenta corriente se hará al momento de la numeración de la DAM.

En tal sentido, sirve para respaldar los tributos aduaneros, recargos y sanciones aplicables a las importaciones. Esta garantía, presentada a la aduana mediante una carta fianza bancaria o una póliza de caución, puede otorgarse de dos formas

Garantía Global

Cuando asegura el cumplimiento de las obligaciones vinculadas a más de una DAM.

Garantía Específica

Cuando se asegura el cumplimiento de las obligaciones derivadas de una DAM.

Las declaraciones aduaneras de mercancías con garantía previa le permite al importador no solo obtener el levante de su mercancía en 48 horas, sino que también diferir el momento en que deberá efectuar el pago de los tributos y recargos declarados hasta el día 20 del mes siguiente a la fecha del término de la descarga de la mercancía declarada como Despacho Anticipado.

Ley general de aduanas (2008). “La garantía es global cuando asegura el cumplimiento de las obligaciones vinculadas a más de una declaración o solicitudes de régimen aduanero y es específica cuando asegura el cumplimiento de obligaciones derivadas de una declaración o solicitud de régimen aduanero.” (Artículo 160º)

También indica que el plazo de estas garantías no será mayor a un (1) año y a tres (3) meses, respectivamente, pueden ser renovadas de acuerdo a lo que se establezca en el Reglamento de la LGA.

Regularización y conclusión del Despacho Anticipado

El proceso para regularizar la importación bajo la modalidad del Despacho Anticipado:

Se dice en (Importacion Para El Consumo Procedimiento General, 2016) donde indica regularización del despacho anticipado o urgente en los puntos señalados 2, 3 y 4 se ve lo siguiente:

2. Con un plazo para regularizar electrónicamente de quince (15) días calendario computados a partir del día siguiente del término de la descarga.

3. Para regularizar el despacho, el SIGAD verifica que la declaración se encuentre con levante de despacho autorizado.

4. Cuando se le otorga levante en el terminal portuario o SINI y la Declaración está sujeta a regularización, el despachador de aduana, transmite la información de la carga.

La agencia de aduana transmite los siguientes datos: el ingreso de carga al almacén y la actualización de los pesos a fin de completar el despacho. La DAM quedará sujeta a una evaluación posterior en la Aduana Marítima Del Callao durante un plazo de tres meses hasta un año en casos debidamente justificados, siguientes a la fecha de numeración de dicha declaración.

En (Aduanas, 2009)“La Administración Aduanera establecerá la forma y plazos para efectuar la regularización de los despachos anticipados y urgentes, en los casos que corresponda.”

(Artículo 233º)

Vencidos estos plazos, el despacho bajo la modalidad de Despacho Anticipado quedará concluido, sin perjuicio de que dicha importación sea sujeta a una fiscalización o control posterior, que constituye una prerrogativa de Aduanas.

Despacho Diferido

El despachador de aduana solicita la destinación aduanera del régimen de importación para consumo mediante la transmisión electrónica de la información dentro del plazo de quince (15) días calendario contados a partir del día siguiente del término de la descarga, emitidos el manifiesto de carga y la nota de tarja se da salida del puerto a las mercancías a el deposito terminal autorizado el cual emite el ingreso de carga a almacén, la agencia de aduana envía la DAM se asigna el canal de control aduanero, en el caso de haber sido seleccionadas las mercancías a reconocimiento físico, el declarante deberá ponerlas a disposición de la

Administración Aduanera en cualquiera de las zonas o almacenes previamente designados por ésta para tal fin.

(Oyarse, 2017) Comenta en su artículo sobre el Despacho Diferido que los importadores en su gran mayoría utilizan esta modalidad de despacho aduanero para nacionalizar sus mercancías o destinarlas a los diferentes regímenes aduaneros. De allí que no era apropiado mantener la denominación de excepcional y se buscó un cambio de denominación por razones más que lingüísticas. Cuando por regla general se ha convertido actualmente en el despacho de uso preferido, debido a las siguientes razones:

- Permite iniciar las gestiones del despacho dentro de los 15 días siguientes a la descarga de las mercancías. Es decir cuando la mercancía se encuentra en zona primaria aduanera, bajo custodia de un depósito temporal autorizado.
- El importador tiene 15 días para elegir a su agente de aduanas y con su apoyo gestionar toda la documentación necesaria para el despacho aduanero.
- Antes de numerar la declaración aduanera de las mercancías, cabe la posibilidad de realizar un reconocimiento previo de las mercancías para efecto de llevar el despacho sin ningún contratiempo.
- Si es que las mercancías requieran de algún rotulado, se puede realizar dentro de los almacenes aduaneros.
- Si se detecta mercancías faltantes durante el reconocimiento físico, cabe la posibilidad de solicitar la devolución de los tributos pagados al existir un exceso, o solicitar el beneficio de mercancías vigentes.



Figura 4. Diagrama Despacho Diferido (Fuente; Muñoz, 2013)

En la Figura 4 se puede ver como el Despacho Diferido se desarrolla, donde se observa que mucho más adelante, en el post arribo las actividades referidas a la nacionalización de las mercancías se llevan a cabo con diferencia del despacho anticipado que se logran avanzar con el procedimiento mucho antes de la llegada de la nave.

Traslado de mercancías a un almacén aduanero

En (Aduanas, 2009) Artículo 150. Indica que las mercancías son trasladadas a un almacén aduanero cuando:

- Sea carga peligrosa y no pueda permanecer en el puerto o terminal de almacenamiento.
- Se destinen al régimen de depósito aduanero.
- Se destinen como SADA es decir con posterioridad a la llegada del medio de transporte.
- Que correspondan al régimen de importación para el consumo, arribadas como carga contenerizada y consignada a un solo dueño

Otros casos previstos por la Administración Aduanera.

Urgente

Comentan en (Gayoso, 2012) que se lleva a cabo el despacho Urgente, dentro del plazo de 15 días calendario antes de la llegada del medio de transporte al puerto del Callao y hasta siete días calendario posteriores a la fecha del término de la descarga es el despacho aduanero de mercancías consideradas como envíos de socorro o de urgencia, como: medicamentos, sangre, órganos, etc. Se puede iniciar el despacho antes o después de la llegada del medio de transporte al lugar de destino. Si se vence el plazo, las mercancías son destinadas al Despacho Diferido para tal caso se tiene que solicitar la rectificación de la declaración.

Aun así se sometan las mercancías al despacho urgente no se eximen de la obligación de cumplir con las formalidades y documentos exigidos por el régimen de importación para el consumo.

Diferencias entre el Despacho Anticipado y el Despacho Diferido

Por lo visto sobre los procesos de nacionalización de mercancías bajo las modalidades de SADA y despacho diferido se notan las siguientes diferencias, las cuales se presentan en la Tabla 1.

Tabla 1
Diferencias entre el Despacho Anticipado y el Despacho Diferido.

	Despacho Anticipado	Despacho Diferido
Inicio	Antes del arribo del medio de transporte.	Después del arribo del medio de transporte.
Cancelación de la deuda tributaria aduanera y recargos, Sin intereses.	Con garantía previa: Hasta los 20 primeros días del mes siguiente a la fecha del término de la descarga. Sin garantía previa: Hasta el término de la descarga.	Con garantía previa: Hasta los 20 primeros días del mes siguiente a la fecha de la numeración de la declaración. Sin garantía previa: Hasta la fecha de numeración de la declaración.
Selección del canal de control.	Antes del arribo de la nave.	Durante la permanencia de la mercancía en el depósito temporal.
Levante de una mercancía sin revisión (canal verde).	A la llegada del medio de transporte.	Durante la permanencia de la mercancía en el depósito temporal.
Momento de la revisión documentaria y Del levante.	Cuando te presentas a Revisión Documentaria antes del arribo del transporte: Levante a la llegada del medio de transporte.	Durante la permanencia de la mercancía en el depósito temporal.
Documentos sustentatorios Para reconocimiento Físico.	Copias autenticadas.	Documentos originales. Excepción: conocimiento de embarque (Aplicable a la Aduana Marítima).
Lugar de reconocimiento Físico y del Levante.	Terminal portuario. Complejo Aduanero SINI. Depósito temporal.	Depósito temporal.
Regularización del Despacho.	Dentro del plazo de 15 días siguientes a la fecha del término de la descarga.	No requiere regularización.

Fuente: Elaboración propia.

Como se ve en la Tabla 1. se diferencian los procesos desde el inicio hasta el levante de las mercancías de las 2 modalidades de despacho, de los cuales se pueden destacar la selección del canal de control que con el SADA se conoce desde antes de que llegue al destino, sin embargo en el Despacho Diferido se ve que es mientras se permanece en el depósito temporal lugar donde también este despacho se le dará levante en el caso de tener canal verde a diferencia del SADA que tendrá el levante a la llegada del medio de transporte. Otro punto a destacar es el no necesitar los documentos originales para el SADA solo con copias autenticadas por la agencia de aduanas se puede ejecutar el trámite.

Beneficios del SADA

A fin de entender mejor a dichas figuras y por qué se busca una mayor utilización de esta modalidad se consideró resaltar sus beneficios:

El SADA sin garantía

Permite tramitar o iniciar el despacho, así como pagar los impuestos para luego obtener la asignación del canal de control que puede ser verde, naranja o rojo.

Si el dueño o consignatario de la mercancía tendría señalado como punto de llegada el puerto o se cuente con la autorización especial en zona primaria y le saliera canal de control verde o naranja, el levante se otorgaría una vez arribada la mercancía. Con ello se ahorraría los costos de almacenamiento.

De lo anterior se desprende que no es obligatorio que la mercancía sea derivada a un depósito temporal, situación que si sucede en el Despacho Diferido.

El SADA con garantía

Obtener el levante en 48 horas: Lo que se ve en la operatividad real del DPW Callao es que el levante se da en un promedio de entre 8 y 6 horas aproximadamente:

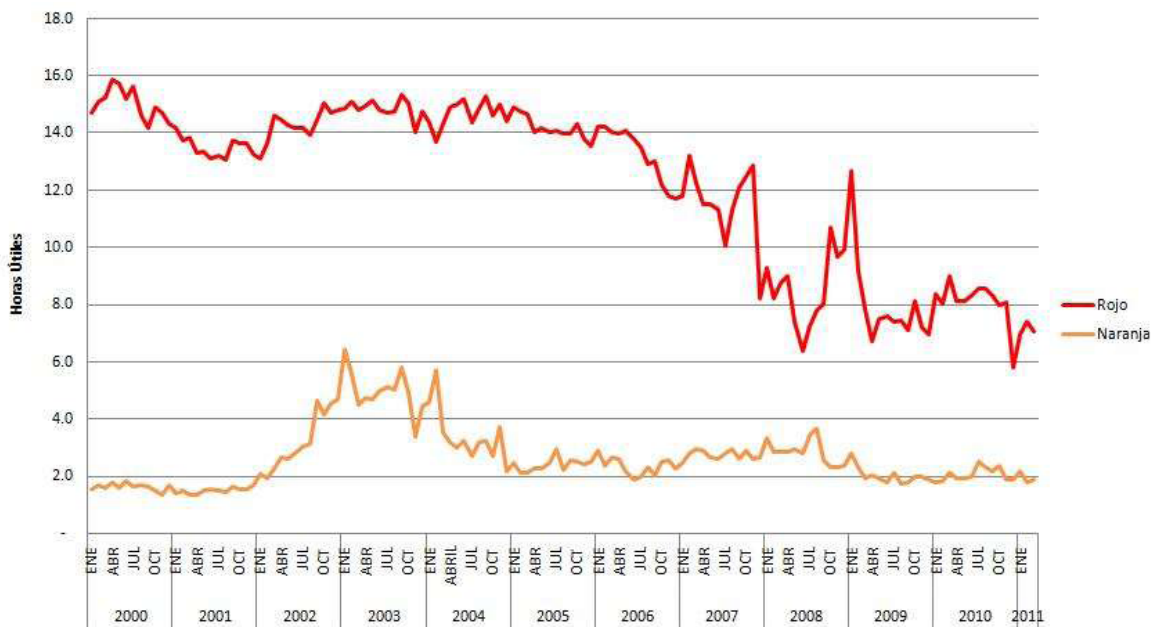


Figura 5. Importación definitiva tiempo de despacho canales rojo y naranja (Fuente; Tributaria, 2011)

En la Figura 5. Se evidencia unatendencia decreciente enlos tiempos de despacho alo largo de los años, en la presentación de (Tributaria, 2011) muestra comoresultado de la mejoracontinua de sus procesosdonde se ve que el tiempo real en los despachos de importación va de 8 a 6 horas aproximadamente.

Es de recalcar que el beneficio principal de la garantía previa es que la exigibilidad de la obligación tributaria aduanera será a partir del vigésimo primer día calendario del mes siguiente a la fecha de término de la descarga.

Cadena de suministro

La cadena de suministro (SCM) involucra las partes necesarias de una empresa para generar valor agregado a sus productos. Todas las empresas en la actualidad tratan de implementar el SCM dentro de su proceso, para así tener un mejor control y optimizar la logística el tiempo y los costos, con la finalidad de obtener mayores utilidades.

CHOPRA & MEINDL (2008) “Una cadena de suministro se compone de todas las partes involucradas, directa o indirectamente para satisfacer al cliente.” (320) quiere decir que la cadena

de suministros incluye al fabricante y los proveedores también a los transportistas, almacenistas, vendedores, e incluso a los clientes mismos.

En tal sentido (Chopra & Meindl) recomiendan el uso adecuado de las herramientas para aumentar la eficiencia. Con ayuda del SADA la empresa puede obtener los objetivos esperados.

Los autores del libro Administración De La Cadena De Suministros Estrategia, Planeación y Operación en el punto que hablan sobre el papel de la planeación agregada en una cadena de suministros mencionan “un mundo con almacenaje gratuito cortos tiempos de espera que permitan que los bienes sean entregados de la manera mas rapida.” Los tiempos de espera con frecuencia son largos por tanto las compañías deben de tomar desiciones al respecto y preveer por adelantado para satisfacer su demandabrindando una mejora continua y reducción de costos, introduciendo procesos logísticos simplificados y optimizando redes logísticas, en el siguiente cuadro se muestra los tiempos de espera de las modalidades de despacho anticipado y diferido.

Tabla 2

Comparativo de tiempo de despacho, Despacho Anticipado Vs Despacho Diferido.

Despacho Anticipado	Despacho Diferido
Verde: 0 Dias	Verde: 6 Dias
Naranja: 0 a 01 Dias	Naranja: 07 Dias
Rojo sin incidencia: 01 Dias	Rojo sin incidencia: 08 Dias
Rojo con garantiacon incidencia:05 Dias	Rojo con incidencia: 11 Dias

Fuente:(Gayoso, 2012)

(Gayoso, 2012)Comenta que en el Despacho Anticipado incluso tenemosla seguridad que el retiro de lasmercancías será máximo en 48 horas y hasta en 24,si cumplimos con los requisitos que exigen las normas. Sin embargo ya se vio en el Figura 5 que el tiempo es mucho menor al

que manifiesta la ley. En la Tabla 2 se ve una gran diferencia, comparado con los 11 días que nos puede tomar con el Despacho Diferido.

En la Figura B2. del Anexo B. Se puede ver el porcentaje de DAMs en unidades del Despacho Anticipado y Despacho Diferido según la selección de canal de control por el cual fueron sometidas en el 2016. El cuadro nos sirve para conocer si es excesivo el control aduanero para ambas modalidades gracias a él se conoce que el 1.95% de DAMs numeradas bajo el Despacho Anticipado fueron seleccionadas a canal rojo el cual implica reconocimiento físico, el 10.89% de las DAMs numeradas bajo la modalidad Diferido fueron sometidas a reconocimiento físico y el 80.60% de las DAMs numeradas en Despacho Diferido fueron seleccionadas a canal verde y el 95.81% de las DAMs numeradas en la modalidad de Despacho Anticipado tuvieron canal de control verde quiere decir que obtuvieron el levante en puerto y los importadores lograron disponer de sus mercancías en corto tiempo.

Existen factores que han tenido una influencia significativa en el éxito o fracaso de las redes de. Por ello, es imperativo que la compañía tenga en consideración estos factores cuando tome las decisiones sobre el diseño de su método a nacionalizar sus mercancías importadas.

Importancia de la cadena de suministros

La administración de la cadena de suministros es la integración de la cadena operativa para transportar la cadena de bienes que incluyen compras y subcontrataciones con terceros que son necesarias para el comercio de mercancías nacionalizadas en el Perú, funciones que son importantes para mantener la relación con proveedores y distribuidores en el mercado local

Heizer & Render, (2009). “El objetivo es construir una cadena de suministro que se enfoque en maximizar el valor para el cliente final. La competencia ya no es entre compañías; es entre cadenas de suministro. Y con frecuencia, esas cadenas de suministro son globales.” (p.434)

Cuando las empresas buscan aumentar su competitividad mediante la personalización del producto, aumentar la calidad, la reducción de los costos y la rápida entrada al mercado, es cuando se interesan más por la SCM. Una administración efectiva de la cadena de suministro convierte a los proveedores o en este caso al exportador en “socios” de la estrategia de la compañía para tener una ventaja competitiva en la aplicación del SADA.

Los autores Chopra y Meindl, indican que la competencia entre las empresas ya no es por quién realiza más ventas, sino por quién tiene mejor optimizada su SCM, que abastezca a todos sus procesos. Es importante mantener actualizados los procesos del SCM en las empresas pero para ello es necesario mejorar y a su vez, redefinir sus procesos con la finalidad de ser competitivo en el mercado, y poder abastecer la demanda y preferencia de los clientes. En este sentido, el éxito del SCM radica en la buena gestión y la estrategia competitiva a emplear con el fin de lograr satisfacer al consumidor final en este caso en el país de destino.

En síntesis, la cadena de suministro tiene como objetivo principal obtener ganancias, y esto solo se obtendrá si logramos ofrecer a los clientes productos finales de calidad, precio bajo y sumado a un servicio de excelencia que logre satisfacer las exigencias de los clientes.

Existe mucha presencia en el sector de empresas en el Perú que usan el SADA. Producto de la investigación se analizaron 2 empresas importadoras que pasaron de usar el sistema diferido a la progresiva utilización frecuente del SADA demostrando de esta manera la aceptación de la modalidad en sus operaciones.

La empresa ARCLAD DEL PERU S.A.C.(www.arclad.com, 2017) Es una empresa dedicada a la fabricación de materiales autoadhesivos usados en el sector de las artes gráficas para la elaboración de etiquetas y vinilos para la comunicación gráfica, atendiendo los segmentos de Flexografía, Litografía, Serigrafía e Impresión Digital en Gran formato. Nuestros materiales son

utilizados en la identificación de productos para diversos sectores: alimentos, cuidado personal, industrial, automotriz, farmacéutico, escolar, seguridad, textil, cosméticos, higiene, limpieza y aseo.

Arclad es una empresa que inicio sus actividades en el año 1997 ubicada en el centro de Lima muestra en su registro de actividades de importación un aumento en los últimos 3 años como se puede ver en la Figura C1 del Anexo C. Se ve claramente como la empresa Arclad pasa de solo haber realizado 3 importaciones en la modalidad de despacho anticipado en el 2014 de un total de 30 que realizo ese año a 21 importaciones acogidas a la modalidad del SADA en el año 2015 año en el que registro un total de 29 DAMs de importación, en el 2016 se ve aún más el incremento del uso del SADA, al pasar a realizar 39 despachos de los 46 que registra para ese año. Información obtenida de (Aduanera, 2017) se adjunta el movimiento de importaciones de la empresa Arclad en el Anexo C, que contiene las Tablas C1, C3 Y C5. Se puede ver el agente que tramita la destinación, la procedencia de sus importaciones por los años 2014, 2015 y 2016 así como también el valor FOB de cada una de ellas. También se adjunta en el Anexo C. las Tablas C2, C4 y C6. Donde figuran cuales de sus importaciones fueron las DAMs numeradas bajo la modalidad de despacho anticipado.

Producto de la investigación también se encontró la empresa COMPAÑIA QUIMICA S.A. Compañía Química es un grupo empresario con más de 40 años de experiencia en la elaboración de productos químicos para diversas industrias. Producen una amplia gama de aditivos para el procesado de plásticos, caucho, lubricantes, productos farmacéuticos, cosméticos y alimenticios.

A continuación se muestra un gráfico donde se puede ver como las importaciones bajo el despacho anticipado van desplazando al despacho diferido en la Compañía Química S.A.

En la Figura C2 del Anexo C. se ve claramente como la compañía química incrementa sus despachos de importación bajo la modalidad del SADA de no realizar ningún despacho en el 2012 año en el que realizo 74 despachos de importación pasa a 5DAMs numeradas como SADA de un total de 68 en el 2013 y en el 2014 numeran un total de 47 DAMs de las cuales incrementan sus despachos bajo la modalidad del SADA a 21, en el 2015 logran numerar 46 importaciones en la modalidad anticipada y solo 18 bajo despacho Diferido por ultimo en el 2016 numeran casi el total de sus importaciones (60 en total) solo dejando 5 bajo despacho diferido. Información obtenida de (Aduanera, 2017) se adjuntan los sustentos en el Anexos C. en las Tablas C7, C8, C10, C12 Y C14. Donde se puede ver el agente que tramito la destinación, la procedencia de sus importaciones por los años 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016 así como también el valor FOB de cada una de ellas. También se adjuntan las Tablas C9, C11, C13 y C15. Donde figuran cuales de sus importaciones fueron las DAMs numeradas bajo la modalidad de despacho anticipado.

Los costos que asume el usuario en las importaciones

En el estudio de costos se hace un análisis de los costos logístico en los que incurre la carga en contenedores de buques full containerships que ingresan por el Puerto del Callao al Perú. Esto incluye entonces los costos que asumen los usuarios para movilizar su carga deimportación. Los costos son cobrados por losproveedores de servicios públicos, privados o las agencias del Gobierno, quienesproveen distintos tipos de servicios o cobran diferentes derechos y tasas a los usuarios.

Se consideró el contenido del informe“Estudio de los Costos y Sobrecostos Portuariosdel Puerto del Callao” que representa la opinión de Martín Sgut que elaboró el informe para

el(www.mincetur.gob.pe, 2017) Proyecto CRECER, de la Agencia para el Desarrollo Internacional de los Estados Unidos de América (USAID).

(www.mincetur.gob.pe, 2017) Cargos que cobra el naviero al usuario

- Terminal Handling Charge (THC): A diferencia de los usos y costumbres que se registran en la Costa Este de Sudamérica, el único sobrecosto que es aplicado en el Perú es el THC (Cargo por manipulación del terminal portuario), el cual se aplica a la mayoría de las líneas que operan con Europa.

Cargos por agencia marítima

Son un conjunto de cargos cobrados por el Agente marítimo al usuario, este concepto involucra los siguientes cargos:

- Transmisión fee: Este concepto se factura en la importación y exportación por Bill of Lading.
- Seguro contenedor: Por este concepto, el cual es llamado “covercont” se cobra unidad de contenedor lleno en la importación con el fin de asegurar el contenedor de probables daños.
- Control precintos: Por este concepto se cobra por unidad de contenedor lleno en la importación y exportación.
- Visto Bueno BL: Este concepto se cobra por BL en la importación y exportación. No obstante, en base a consultas efectuadas en más de una oportunidad, este cargo es cobrado más de una vez.
- Posible multa por corrección manifiesto: Este concepto se cobra por unidad de contenedor lleno importado.

- Autoliquidación expediente: Este concepto se cobra por unidad de contenedor lleno importado.
- Gasto administrativo: Por este concepto se aplica un cobro por contenedor importado y exportado.
- Costo adicional del FreightForwarder (embarcador): En ciertas operaciones, dada la intervención de un FreightForwarder, existe un cargo adicional llamado en esta plaza “handling”.

Cargos por el operador portuario

Corresponden a cargos prestados por el Operador portuario, o estibador y por la terminal de almacenamiento.

- Carga y descarga de contenedor lleno: El operador portuario establece una tarifa en concepto de Carga y descarga de contenedor. Esta varía de acuerdo al origen y destino del contenedor operado. Las unidades pueden dirigirse o provenir de los almacenes localizados dentro del puerto, privados o de los depósitos extraportuarios.
- Movimiento de carga en tierra: Es una tarifa cobrada por el Operador portuario, para el recupero de los gastos de manipuleo en tierra por contenedor en la importación y exportación.
- Tracción: Este servicio implica el traslado del contenedor entre el área portuaria y el almacén extraportuario. Se vio un cobro promedio por este concepto es de US\$ 50 y US\$ 70 por contenedor independiente de su capacidad.
- Gate in/gateout: Costo del personal de patio, encargado de la descarga del contenedor vacío desde la plataforma de camión del importador y su posterior manipuleo en patio hasta el área de reposo en depósito.

- **Transferencia:** El servicio de transferencia cubre el servicio del traslado de la carga desde la zona de pre-stacking a las áreas de almacenamiento dentro del Puerto, o viceversa.
- **Desvío de Contenedor:** Es el pago que debe realizar un importador al agente portuario o al terminal de almacenamiento, los cuales poseen un acuerdo de exclusividad con la línea, en caso que desee que sus contenedores vayan a lugares de almacenamiento distintos a los de la terminal extraportuaria que le está haciendo el servicio.
- **Lavado de contenedor vacío y devolución del contenedor:** Es un cargo exclusivo para las operaciones de importación, al momento de la devolución del contenedor. Este puede incluir lavado normal, lavado químico, remoción de etiquetas y de trincas.
- **Gastos administrativos:** Es un cargo que se factura a la totalidad de los conocimientos de embarque.
- **Almacenamiento:** Luego de excediendo los días libres. Se vio un cargo de US\$ 90 por día en promedio.

Cargos aduaneros

Se consideran tanto los gastos de la Aduana misma, como aquellos del agente aduanero y del SENASA.

- **Movilización para aforo:** Implica el traslado y colocación del contenedor en el área asignada para ser inspeccionado por las autoridades que así lo requieran (Aduanas, SENASA, etc.).
- **Servicio de des consolidado y consolidado para aforo:** Este cargo puede implicar, por decisión del importador, la prestación del servicio de empresas especializadas las cuales proceden a des consolidar y consolidar el contenedor ante el requerimiento de

la aduana de aforo. Se trata de un servicio especializado, el cual previene averías en la mercadería.

- Precintos: A los contenedores de exportación e importación, la Aduana les pone un precinto que previene la apertura de los contenedores luego de ser inspeccionados.
- Comisión agente aduanero: Es el honorario que factura el agente aduanero por sus servicios, el monto equivalente al porcentaje del valor de la mercancía despachada.
- Gastos agente aduanero: Es un cargo adicional al arriba indicado, se aplica por contenedor.
- Boletín químico: Es un cargo de la Aduana para hacer un análisis a las mercaderías solo cuando la autoridad aduanera lo ve conveniente.
- SENASA (Servicio Nacional de Sanidad): Es un costo el para el Permiso Fitosanitario de Importación (PFI), que autoriza la importación de un envío de plantas, productos vegetales y otros artículos reglamentados.

Cargos del puerto

- Uso de Muelle para operaciones de contenedores: Es un cargo que el puerto hace a la nave por los contenedores sobre una tarifa fija para contenedores de 20 pies y de 40 pies.
- Traslado: El servicio de transferencia es facturado por el puerto, sustrayendo al operador porcentaje de la tarifa que cubre el servicio del traslado de la carga desde la zona de pre-stacking a las áreas de almacenamiento dentro del Puerto, o viceversa en el embarque.
- Manipuleo: Es una tarifa del puerto para los contenedores que se operan en sus depósitos. El servicio de manipuleo cubre el servicio de recepción, arrumaje y/o

apilamiento de las mercancías en las áreas de almacenamiento del terminal, así como el despacho o entrega para su retiro o embarque.

En las conclusiones generales del informe de (Sgut, 2005) habla sobre la relación a los cargos que paga el usuario y observa que por un lado, dada la baja carga de surcharges aplicados por las líneas en el Puerto del Callao el valor global pagado por el usuario resulta inferior al de otros puertos.

Tabla 3
Costos global al usuario por TEU operado (EN US\$)

El Callao	323.11
Puerto Limón (CR)	377.88
Buenos Aires (AR)	646.32

Fuente: (Sgut, 2005)

En el informe (Sgut, 2005) también considera exclusivamente los cargos pagados por la operación portuaria y se observa que el puerto es caro.

Tabla 4
Costos por operación al usuario por TEU operado (EN US\$)

El Callao	105.05
Puerto Limón (CR)	65.61
Buenos Aires (AR)	83.44

Fuente: (Sgut, 2005)

Principales problemas en los costos que asume el importador

- Emisión de B/L: Por su naturaleza el BL tiene la condición de un comprobante de pago, como una Factura comercial. En consecuencia no deberían cobrarnos por su emisión o por facturarnos por la venta de otra Factura que sería el BL.

- Transmisión FEE, Visto Bueno del BL: Son servicios que la Agencia Marítima presta directamente a la Línea Naviera estos conceptos no responden a servicios realmente brindados a favor del usuario. Por tanto, los Agentes Marítimos deben cobrar estos conceptos directamente a la Línea Naviera.
- Control de Precintos: La Autoridad Aduanera es la encargada de verificar su correcta colocación. La obligación que tiene el transportista es la de entregar la carga en destino tal y como se la entregó el embarcador en origen. El control de precintos es el costo que asume la Línea por los precintos que coloca en los contenedores el cual está incluido en el costo del flete.
- Seguro del Contenedor: Es lógico asumir que se deba establecer un seguro por la cobertura de posibles daños, sin embargo no aceptan otras alternativas de pólizas de seguro para contenedores, como pueden ser las que ofrecen las compañías aseguradoras particulares cuyos costos pueden ser más económicos de lo contrario imponen el seguro ofrecido por ellas, con el sobre costo que implica dicho servicio.
- Desvío de Contenedor: Si un importador decide retirar directamente la carga de su propiedad con los beneficios del SADA o simplemente desviarla hacia un depósito terminal de su elección, tiene previamente que pagar una penalidad para poder llevarla, ya que la Línea, a través de su Agente Marítimo, no permite que sea atendida o almacenada en un Terminal distinto al suyo, sin penalizar antes la libre elección del importador.
- Uso de Muelle para operaciones de contenedores: El manipuleo de contenedores en el muelle es el servicio que cobran los Agentes Marítimos a los importadores o exportadores por manipular los contenedores en el espigón del muelle. Sin embargo se

trata de un cobro indebido ya que dicho servicio se encuentra incluido en el pago del flete.

- Lavado de contenedor vacío y devolución de contenedor: En el caso del lavado del contenedor y su devolución. Hay una obligación de devolver el contenedor en el lugar designado por la nave pero y si bien existe esta obligación, no hay ninguna obligación de pagar para que lo reciban. El costo por este supuesto servicio es muy alto y no da opción a que lo realice el mismo importador. Indudablemente se trata de un oportunismo.

Glosario de Términos

(Ley General De Aduanas, 2008)

- **Administración Aduanera.** Órgano de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria competente para aplicar la legislación aduanera, recaudar los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo así como los recargos decorresponder, aplicar otras leyes y reglamentos relativos a los regímenes aduaneros, y ejercer la potestad aduanera. El término también designa una parte cualquiera de la Administración Aduanera, un servicio o una oficina de ésta.
- **Almacén aduanero.** Local destinado a la custodia temporal de las mercancías cuya administración puede estar a cargo de la autoridad aduanera, de otras dependencias públicas o de personas naturales o jurídicas, entendiéndose como tales a los depósitos temporales y depósitos aduaneros.
- **Autoridad aduanera.** Funcionario de la Administración Aduanera que de acuerdo con su competencia, ejerce la potestad aduanera.
- **Carga consolidada.** Agrupamiento de mercancías pertenecientes a uno o a varios consignatarios, reunidas para ser transportadas de un puerto, aeropuerto o terminal terrestre con destino a otro puerto, aeropuerto o terminal terrestre, en contenedores o similares, siempre y cuando se encuentren amparadas por un mismo documento de transporte.
- **Consignatario.** Persona natural o jurídica a cuyo nombre se encuentra manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso del documento de transporte.
- **Control aduanero.** Conjunto de medidas adoptadas por la Administración Aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, o de cualesquiera

otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de ésta.

- Declaración aduanera de mercancías. Documento mediante el cual el declarante indica el régimen aduanero que deberá aplicarse a las mercancías, y suministra los detalles que la Administración Aduanera requiere para su aplicación.
- Declarante. Persona que suscribe y presenta una declaración aduanera de mercancías en nombre propio o en nombre de otro, de acuerdo a legislación nacional.
- Depósito aduanero. Local donde se ingresan y almacenan mercancías solicitadas al régimen de depósito aduanero. Pueden ser privados o públicos.
- Depósito temporal. Local donde se ingresan y almacenan temporalmente mercancías pendientes de la autorización de levante por la autoridad aduanera.
- Derechos arancelarios o de aduana. Impuestos establecidos en el Arancel de Aduanas a las mercancías que entren al territorio aduanero.
- Despachador de aduana. Persona facultada para efectuar el despacho aduanero de las mercancías.
- Despacho aduanero. Cumplimiento del conjunto de formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías sean sometidas a un régimen aduanero.
- Destinación aduanera. Manifestación de voluntad del declarante expresada mediante la declaración aduanera de mercancías, con la cual se indica el régimen aduanero al que debe ser sometida la mercancía que se encuentra bajo la potestad aduanera.

- Formalidades aduaneras. Todas las acciones que deben ser llevadas a cabo por las personas interesadas y por la Administración Aduanera a los efectos de cumplir con la legislación aduanera.
- Garantía. Instrumento que asegura, a satisfacción de la Administración Aduanera, el cumplimiento de las obligaciones aduaneras y otras obligaciones cuyo cumplimiento es verificado por la autoridad aduanera.
- Incautación. Medida preventiva adoptada por la Autoridad Aduanera que consiste en la toma de posesión forzosa y el traslado de la mercancía a los almacenes de la SUNAT, mientras se determina su situación legal definitiva.
- Inmovilización. Medida preventiva mediante la cual la Autoridad Aduanera dispone que las mercancías deban permanecer en un lugar determinado y bajo la responsabilidad de quien señale, a fin de someterlas a las acciones de control que estime necesarias.
- Levante. Acto por el cual la autoridad aduanera autoriza a los interesados a disponer de las mercancías de acuerdo con el régimen aduanero solicitado.
- Manifiesto de carga. Documento que contiene información respecto del número de bultos; del peso, identificación y descripción general de la mercancía que comprende la carga, incluida la mercancía a granel; del medio o unidad de transporte; así como del documento de identificación y nombre o razón social del dueño o consignatario.
- Mercancía. Bien susceptible de ser clasificado en la nomenclatura arancelaria y que puede ser objeto de regímenes aduaneros.

- **Mercancía extranjera.** Aquella que proviene del exterior y no ha sido nacionalizada, así como la producida o manufacturada en el país y que ha sido nacionalizada en el extranjero.
- **Multa.** Sanción pecuniaria que se impone a los responsables de infracciones administrativas aduaneras.
- **Reconocimiento físico.** Operación que consiste en verificar lo declarado, mediante una o varias de las siguientes actuaciones: reconocer las mercancías, verificar su naturaleza, origen, estado, cantidad, calidad, valor, peso, medida, o clasificación arancelaria.
- **Reconocimiento previo.** Facultad del dueño, consignatario o sus comitentes de realizar la constatación y verificación de las mercancías o extraer muestras de las mismas, antes de la numeración y/o presentación de la declaración de mercancías, conforme a lo que establezca el Reglamento.
- **Revisión documentaria.** Examen realizado por la autoridad aduanera de la información contenida en la declaración aduanera de mercancías y en los documentos que la sustentan.
- **SADA.** Sistema Anticipado De Despacho Aduanero.
- **SUNAT.** Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria.
- **Término de la descarga.** Fecha y hora en que culmina la descarga del medio de transporte.
- **Territorio aduanero.** Parte del territorio nacional que incluye el espacio acuático y aéreo, dentro del cual es aplicable la legislación aduanera. Las fronteras del territorio aduanero coinciden con las del territorio nacional. La circunscripción territorial

sometida a la jurisdicción de cada Administración Aduanera se divide en zona primaria y zona secundaria.

- **Transportista.** Persona natural o jurídica que traslada efectivamente las mercancías o que tiene el mando del transporte o la responsabilidad de éste.
- **Zona de reconocimiento.** Área designada por la Administración Aduanera dentro de la zona primaria destinada al reconocimiento físico de las mercancías, de acuerdo al presente Decreto Legislativo y su Reglamento.
- **Zona primaria.** Parte del territorio aduanero que comprende los puertos, aeropuertos, terminales terrestres, centros de atención en frontera para las operaciones de desembarque, embarque, movilización o despacho de las mercancías y las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de una aduana. Adicionalmente, puede comprender recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres, predios o caminos habilitados o autorizados para las operaciones arriba mencionadas. Esto incluye a los almacenes y depósitos de mercancía que cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad vigente y hayan sido autorizados por la Administración Aduanera.
- **Zona secundaria.** Parte del territorio aduanero no comprendida como zona primaria o zona franca.

Capítulo III

Hipótesis Y Variables

Hipótesis general.

El SADA influye mejorando los procesos positivamente en las importaciones del Puerto del Callao.

Hipótesis específicas:

1. El mejoramiento de las normas y los procesos elimina el Despacho Diferido del Puerto del Callao.
2. La facilitación del levante en puerto ayuda en la simplificación logística de las importaciones en el Puerto del Callao.
3. Al reducir los servicios logísticos portuarios se evita los sobrecostos en las importaciones en el Puerto del Callao.

Identificación De Variables

Variable independiente:

SADA.

Variable dependiente:

Importaciones en el Puerto del Callao.

OperacionalizaciónDe Variables

Tabla 5

Operacionalización de Variables

Variable	Indicador
<p>Variable Independiente: Sistema Anticipado De Despacho Aduanero</p> <p>Variable Dependiente: Importaciones</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Las normas y los procesos 2. Levante en puerto 3. Servicios logísticos portuarios <ol style="list-style-type: none"> 1. Desplazar al despacho diferido 2. Simplificar la logística 3. Sobre costos de operaciones

Fuente: Elaboración propia

Matriz De Consistencia

Tabla 6

Matriz de consistencia - Efectos del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero en las importaciones en el Puerto del Callao.

Problema	Objetivos	Hipótesis	Variables	Indicadores
<p>Problema Central</p> <p>¿De qué manera, el SADA influyen en las importaciones en el Puerto del Callao?</p>	<p>Objetivo General:</p> <p>Determinar de qué manera el SADA influye en las importaciones en el Puerto del Callao.</p>	<p>Hipótesis General:</p> <p>El SADA influye mejorando los procesos positivamente en las importaciones del Puerto del Callao.</p>	<p>Variable Independiente:</p> <p>Sistema Anticipado De Despacho Aduanero</p>	<p>Variable Independiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las normas y los procesos. 2. Levante en puerto. 3. Servicios logísticos portuarios
<p>Problemas Específicos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ¿En qué medida las normas y los procesos afectan el desplazamiento del Despacho Diferido en el Puerto del Callao? 2. ¿Cómo obteniendo el levante en Puerto, influye en la simplificación logística de las importaciones en el Puerto del Callao? 3. ¿Por qué los servicios logísticos portuarios afectan los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao? 	<p>Objetivos Específicos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar en qué medida las normas y los procesos afectan en que el Despacho Diferido sea desplazado. 2. Comprobar como el levante en puerto influye en la simplificación logística en las importaciones del Puerto del Callao. 3. Evaluar de qué manera los servicios logísticos portuarios influyen los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao. 	<p>Hipótesis Específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El mejoramiento de las normas y los procesos elimina el Despacho Diferido del Puerto del Callao. 2. La facilitación del levante en puerto ayuda en la simplificación logística de las importaciones en el Puerto del Callao. 3. Al reducir los servicios logísticos portuarios se evita los sobrecostos en las importaciones en el Puerto del Callao. 	<p>Variable Dependiente:</p> <p>Importaciones.</p>	<p>Variable Dependiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Desplazar al Despacho Diferido. 2. Simplificar la logística. 3. Sobrecostos de operaciones.

Fuente: Elaboración propia.

Capítulo IV

Metodología

Tipo de investigación

El tipo de investigación es cualitativa en su forma general y cuantitativa en su forma específica, con referencia en Sampieri, Callado, & Lucio, 2003; Nos dice que el enfoque cuantitativo utiliza la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis establecidas previamente y confía en la medición numérica, el conteo y frecuentemente en el uso de la estadística; para establecer con exactitud patrones de comportamiento en una población se usa recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico para establecer patrones de comportamiento.

Niveles

De acuerdo a los objetivos establecidos, en la investigación se abordó el estudio bajo un nivel analítico, comparativo.

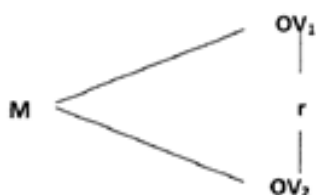
Analítico: Es un tipo de investigación descriptiva y está más ligada a los datos de estadísticos y control, con el fin de generar una hipótesis sobre un hecho ocurrido, o por ocurrir, predecir fallas o acontecimientos.

Comparativo: Consiste en efectuar una comparación entre dos o más términos que pueden ser de muy diversa índole y sintetizar sus diferencias y similitudes. Una de las virtudes de esta estrategia es que permite que se llegue a un conocimiento general y profundo de las realidades que se estudia a partir de trabajar aspectos muy particulares y concretos.

Diseño de la investigación

El diseño de esta investigación corresponde a un método no experimental (Sampieri, Callado, & Lucio, 2003), lo define como la investigación que se realiza sin manipular deliberadamente las

variables. Es decir, se trata de estudios donde no hacemos variar en forma intencional las variables sobre su efecto en otras variables. Lo que se hace en la investigación no experimental es observar fenómenos tal como se dan en su contexto natural, para después analizarlos. Como señalan Kerlinger & Lee, 2002. En la investigación no experimental no es posible manipular las variables.



Dónde:

M: Muestra

O: Observación

V1: SADA

V2: Importaciones en el Puerto del Callao

r: Nivel de relación o impacto entre las variables

Unidad de análisis

Para la unidad de análisis de esta investigación serán considerados los operadores de comercio exterior que realizan sus operaciones en el territorio nacional bajo la jurisdicción de la Superintendencia de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT).

Población de estudio

Para la población de estudio es preciso trabajar con las agentes que realizan sus operaciones de comercio exterior en el Puerto del Callao.

(Gestion, 2015) Es importante mencionar que la Aduana Marítima del Callao concentra el 85% del total de las importaciones que se efectúan en el país como se ve en la Figura 1 la evolución del comercio exterior en el Perú es muy elevada por tal motivo se procede a determinar un muestreo de la población.

Tamaño de muestra

Para precisar el tamaño de la población para el estudio basado en el problema planteado y los objetivos, se delimitó la población en una muestra basada en los operadores de comercio exterior que interviene en el proceso del despacho anticipado.

Se consideró un ranking de los principales importadores que realizan sus operaciones de comercio exterior en el Puerto del Callao, información proporcionada por Estadística, 2014 el cual muestra a 500 importadores registrados que realizan la nacionalización de sus mercancías a través de la jurisdicción de la Intendencia Marítima Del Callao, así como también se consideró las agencias de aduanas registradas para trabajar en la misma localidad por medio del porta se consideró trabajar con el total de agencias registradas 421.

Selección de muestra

Visto lo mencionado en el tamaño de muestra se consideró tomar muestreo probabilístico simplea una población de 921.

Buscando el menor número de unidades que se necesitan para conformar nuestra muestra que se asegure un pequeño nivel de error y maximizar el nivel de confianza así como la probabilidad, se calculó la muestra mediante la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 pq N}{N E^2 + Z^2 p q}$$

Dónde:

N: tamaño de la población o universo (número total de posibles encuestados 921).

Z: constante que depende del nivel de confianza que asignemos 1.96 (da el 95% de confianza)

E: error muestra deseado 10%

p: variabilidad positiva (0.5)

q: variabilidad negativa (0.5)

n: tamaño de la muestra, número de encuestas que vamos a hacer (87).

$$\frac{1.96^2 * 0.5 * 0.5 * 921}{(10\%^2 * (921 - 1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5)} = \frac{884.5284}{10.1704} = 87$$

Se obtiene el tamaño de muestra apropiado para el trabajo: 87

Técnicas de recolección de datos

Técnica de recolección de información directa. Se obtuvo mediante la aplicación de encuestas, el tipo de encuesta fue online y encuestas con entrevista personal, el instrumento que se empleó fue el cuestionario que se puede ver en el Anexo D. Cuestionario D1. Las preguntas fueron de tipo cerradas para que el encuestado elija entre las opciones establecidas, en la mayoría de las preguntas fueron de opción dicotómicas que se responden con un “Sí” o con un “No”.

El cuestionario contó con 3 partes. El primer grupo de preguntas relacionadas con las normas y los procesos que no permitirían desplazar al despacho diferido como el favorito para las importaciones, la segunda parte se orientó en la apreciación basada en experiencias o conocimientos en la modalidad del SADA con respecto a cómo influye en la logística de las importaciones y en la última parte de la encuesta se buscó evaluar de qué manera los servicios logísticos portuarios influyen en los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao. Se tomó la información sobre una muestra de la población citada, al mismo tiempo se aplicó la observación directa.

Técnica de recolección de información indirecta. Mediante la recopilación de información existente de fuentes bibliográficas, estadística de entidades involucradas, documentos; recurriendo a las fuentes originales en lo posible ya sean libros, revistas especializadas, periódicos, informes y trabajos de investigación anteriores.

Técnicas de procesamiento, análisis e interpretación de la información

Como menciona (Encinas,1993, citado en Santos, 2015)los datos en sí mismos tienen limitada importancia, es necesario “hacerlos hablar”

En el presente estudio después de haber seleccionado las técnicas y los instrumentos pertinentes se procesaron los datos en el software SPSS versión 23 en español, en el contexto del trabajose aplicó el siguiente procedimiento:

Estadística descriptiva: Se usarán tablas de frecuencia, gráficas,también interpretaciones y/o análisis.

Estadística inferencial: La constatación de hipótesis se llevara a cabo con el método de Spearman, para determinar si se aceptan o se rechazan las hipótesis planteadas.

Capítulo V

Presentación de Resultados

Análisis e interpretación de resultados

En el presente estudio, la recolección de datos se formuló con un cuestionario que conto con 20 preguntas y se dividieron en 3 partes, bajo los mismos criterios de los objetivos que se usaron en el trabajo de investigación. La interpretación de los resultados se presentantablas y diagramas según formato de presentación estándar.

Los datos obtenidos mediante la aplicación de encuestas a la muestra indicada (87 en total), fueron ordenados y tabulados para ser analizados mediante la estadística descriptiva, haciendo uso de tablas de frecuencias y gráficos, para poder interpretar adecuadamente el resultado de cada una de las 20 preguntas de la encuesta.

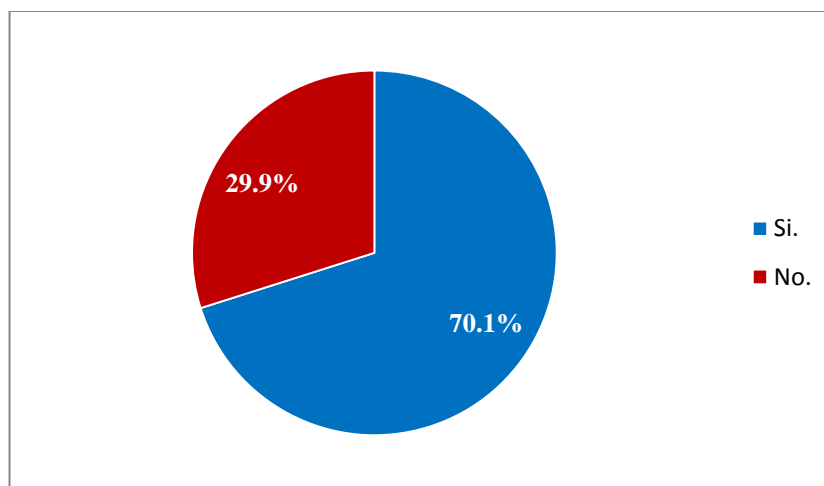


Figura 6. Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, sobre ¿Tiene experiencia, mayor a dos años, sobre las normas y procesos del SADA? En el 2017.

Interpretación: En la figura 6 se puede ver el porcentaje de operadores que cuentan con una experiencia mayor a 2 años sobre las normas y los procesos del SADA donde vemos que el 70.1% tiene una experiencia mayor a los 2 años y el 29.9% con un tiempo menor de experiencia.

Tabla 7. Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según ¿Tiene experiencia, mayor a dos años, sobre las normas y procesos del SADA? En el 2017.

	Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	61	70,1	70,1
	No	26	29,9	100,0
	Total	87	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: En la Tabla 7 se ve la frecuencia de los operadores con respecto a su experiencia con respecto a las normas y los procesos del SADA; donde se puede ver que 61 de ellos tiene más de 2 años de experiencia y 26 tiene menos de 2 años de experiencia con temas relacionados al SADA.

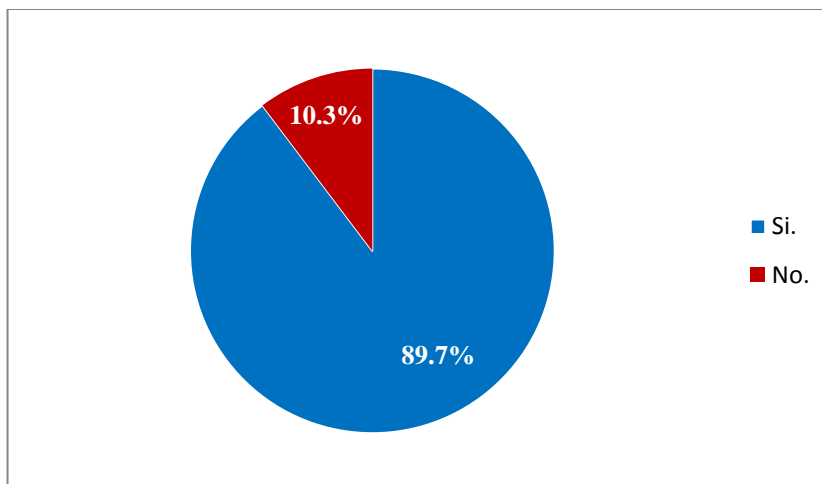


Figura 7. Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que, el tiempo de 30 días de plazo para solicitar el SADA es suficiente para destinar las mercancías? En el 2017.

Interpretación: En la Figura 7 se puede ver que el 89.7% de los operadores cree que el plazo de 30 días es suficiente para la destinación de las mercancías al régimen de importación para el consumo.

Tabla 8

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según ¿Cree usted que, el tiempo de 30 días de plazo para solicitar el SADA es suficiente para destinar las mercancías? En el 2017.

	Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Si	78	89,7	89,7	89,7
No	9	10,3	10,3	100,0
Total	87	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: De acuerdo a los resultados de la Tabla 8 se observa que 78 de los 87 operadores cree que 30 días son suficientes para solicitar el SADA además se observa que el 10.03%, es decir solo 9 encuestados no cree que sea suficiente. Tal como se menciona en el marco teórico en el punto de despacho anticipado el plazo que otorga la (Ley General De Aduanas, 2008) en el artículo 130 de la ley.

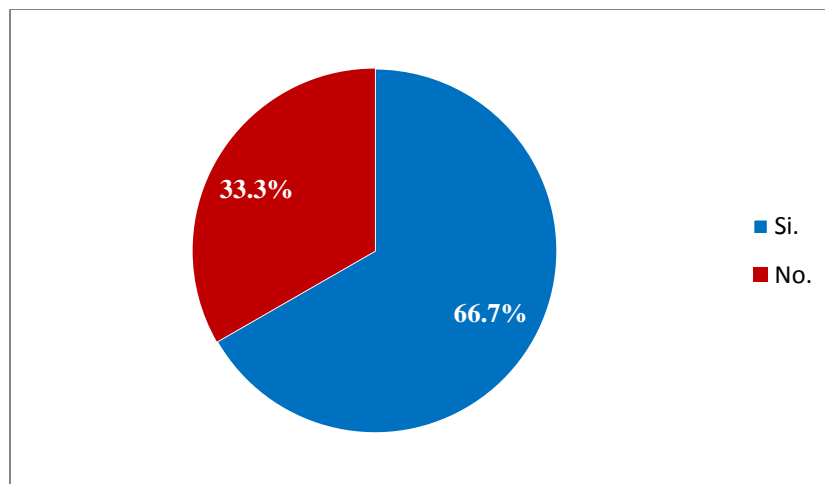


Figura 8. Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece útil que el reconocimiento previo fuera parte del SADA? En el 2017.

Interpretación: En la Figura 8 se puede ver a los operadores que cree útil el mantener el reconocimiento previo en el SADA siendo el 66.7% los que lo creen, el 33.3% no cree que sea útil.

Tabla 9

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según ¿Le parece útil que el reconocimiento previo fuera parte del SADA? En el 2017.

	Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	58	66,7	66,7
	No	29	33,3	100,0
	Total	87	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: En la Tabla 9 se puede ver que 58 de los operadores cree que es útil el reconocimiento previo como parte del SADA siendo ellos un 66.7% de los operadores, los 29 restantes son el 33.3% y no lo creen útil.

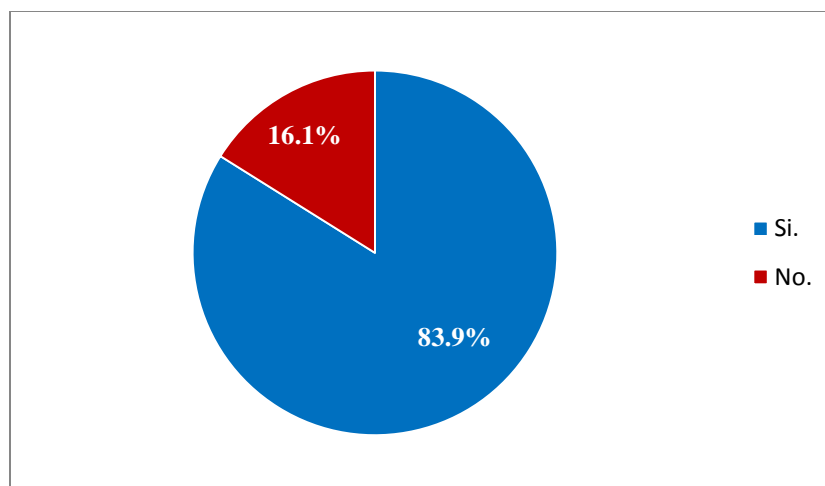


Figura 9. Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece que el inicio del proceso de importación es más eficiente antes del arribo del medio de transporte? En el 2017.

Interpretación: En la Figura 9, al 83.9% de los operadores le parece que el inicio del proceso de importación es eficiente antes del arribo del medio de transporte, al 16.1% de los operadores le parece que no es eficiente.

Tabla 10

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según ¿Le parece que el inicio del proceso de importación es más eficiente antes del arribo del medio de transporte? En el 2017.

	Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	73	83,9	83,9
	No	14	16,1	100,0
	Total	87	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: En la Tabla 10 se puede ver a los 73 operadores que les parece que el inicio del proceso de importación es más eficiente antes del arribo del medio de transporte siendo estos 83.9% y los 14 restantes son el 16.1% que no cree que sea este punto el medio más eficiente.

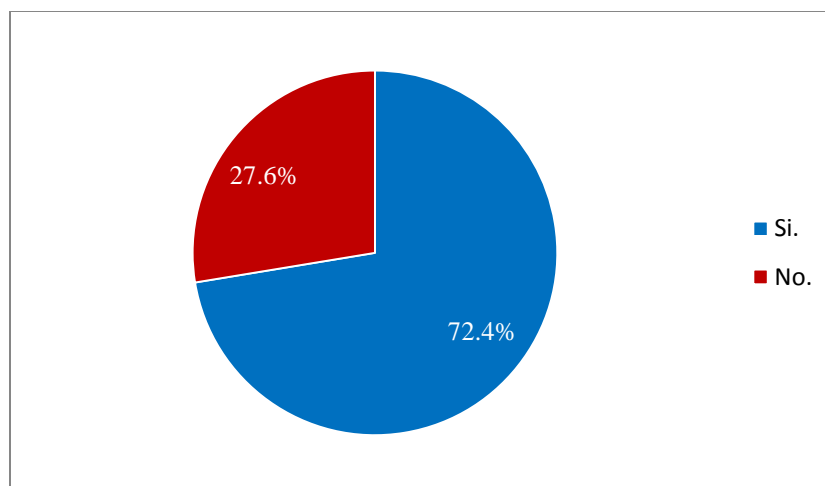


Figura 10 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Si el SADA fuera la única modalidad para nacionalizar las mercancías, preferiría que se mantenga el proceso del reconocimiento previo? En el 2017.

Interpretación: En la Figura 10 se ve como el 72.4% de los operadores prefiere mantener el reconocimiento previo del sistema diferido en el proceso, mientras que el 27.6% no lo cree conveniente.

Tabla 11

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Si el SADA fuera la única modalidad para nacionalizar las mercancías, preferiría que se mantenga el proceso del reconocimiento previo? En el 2017.

	Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	63	72,4	72,4
	No	24	27,6	100,0
	Total	87	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: En la Tabla 11 podemos ver que 63 encuestados están a favor de la idea propuesta sobre mantener el reconocimiento previo, el 72.4% del total de 87 operadores, también se ve que el 27.6% de los operadores, es decir 24 personas están en contra. Tal como se menciona en el punto del Despacho Diferido este proceso se permite realizar un reconocimiento previo antes de la numeración para así concluir el despacho sin ningún contratiempo.

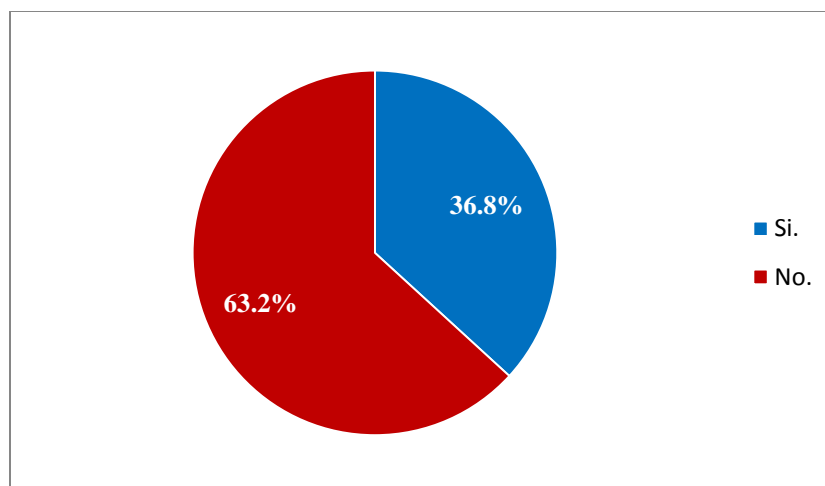


Figura 11 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Piensa usted que, si el reconocimiento previo se mantiene, el proceso del SADA perdería su particularidad? En el 2017

Interpretación: En la Figura 11 se ve que el 36.8% de los operadores que piensan que si el reconocimiento previo se mantiene el proceso del SADA perdería su particularidad, el 63.2% no cree que sea así.

Tabla 12

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Piensa usted que, si el reconocimiento previo se mantiene, el proceso del SADA perdería su particularidad? en el 2017

	Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	32	36,8	36,8
	No	55	63,2	100,0
Total	87	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: De la Tabla 12 se entiende que 55 operadores el 63.2% no cree que el SADA pierda su particularidad si se mantiene el previo en el despacho, mientras 32 participantes es decir el 36.8% cree que sí. Se ve que se tiene una alta aceptación por el reconocimiento previo en las operaciones de importación por parte de los usuarios esto se debe a que este mecanismo facilidad a los importadores a culminar sus despachos con un menor riesgo de incidencia.

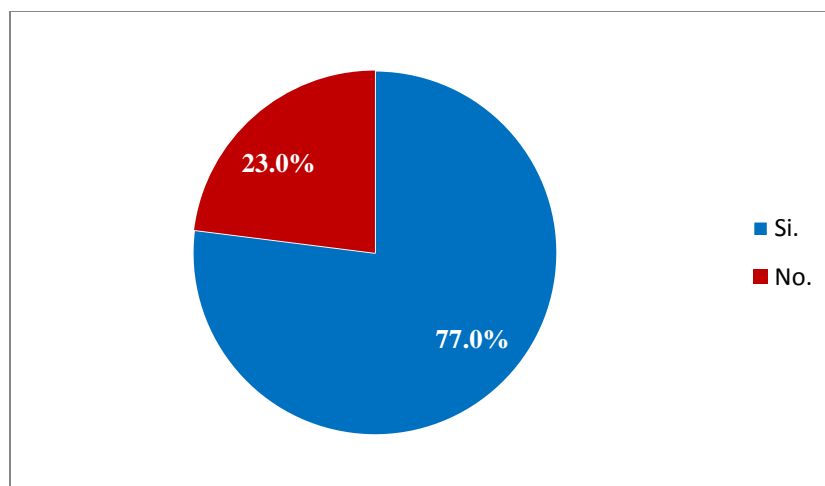


Figura 12 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que junto con la SUNAT también deberían difundir el SADA entidades de seguros o financieras y los operadores del comercio exterior entre ellas las agencias de aduanas? En el 2017.

Interpretación: En la Figura 12 notamos que el 77% de los encuestados está de acuerdo con que la difusión del SADA sea una actividad en conjunto entre las entidades financieras, agencias de aduanas y la SUNAT. Por otro lado el 23% no lo cree así, consideran que solo debería ser una actividad que realice la SUNAT.

Tabla 13 Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que junto con la SUNAT también deberían difundir el SADA entidades de seguros o financieras y los operadores del comercio exterior entre ellas las agencias de aduanas?

		Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	67	77,0	77,0	77,0
	No	20	23,0	23,0	100,0
	Total	87	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: La Tabla 13 nos dice que el 77% de los encuestados unas 67 personas piensa que la difusión del SADA debería ser una difusión conjunta con otros operadores de comercio exterior mientras 20 participantes de la encuesta creen que solo tendría que ser la SUNAT quien se encargue de la difusión.

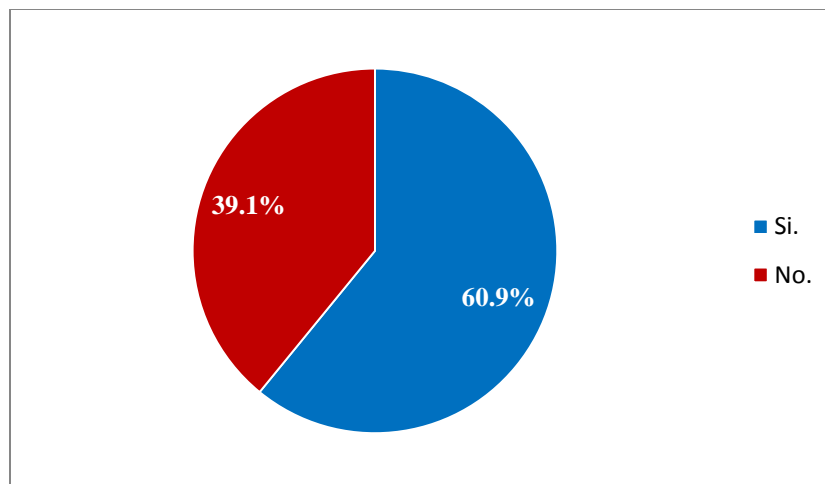


Figura 13 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Usted está de acuerdo con que el Despacho Anticipado desplace al Despacho Diferido? En el 2017.

Interpretación: En la Figura 13 vemos la conformidad de los encuestados con el que se desplace el Despacho Diferido por el anticipado donde se ve que el 60.9% de los operadores está de acuerdo y el 39.1% no lo está.

Tabla 14

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Usted está de acuerdo con que el despacho anticipado desplace al despacho diferido? En el 2017.

		Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	53	60,9	60,9	60,9
	No	34	39,1	39,1	100,0
Total		87	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: Por lo visto en la Tabla 14 ve que 60.9% están de acuerdo con la idea propuesta sobre que el despacho anticipado desplace al despacho diferido, 53 operadores están de acuerdo; mientras que 34 encuestados no lo creen así.

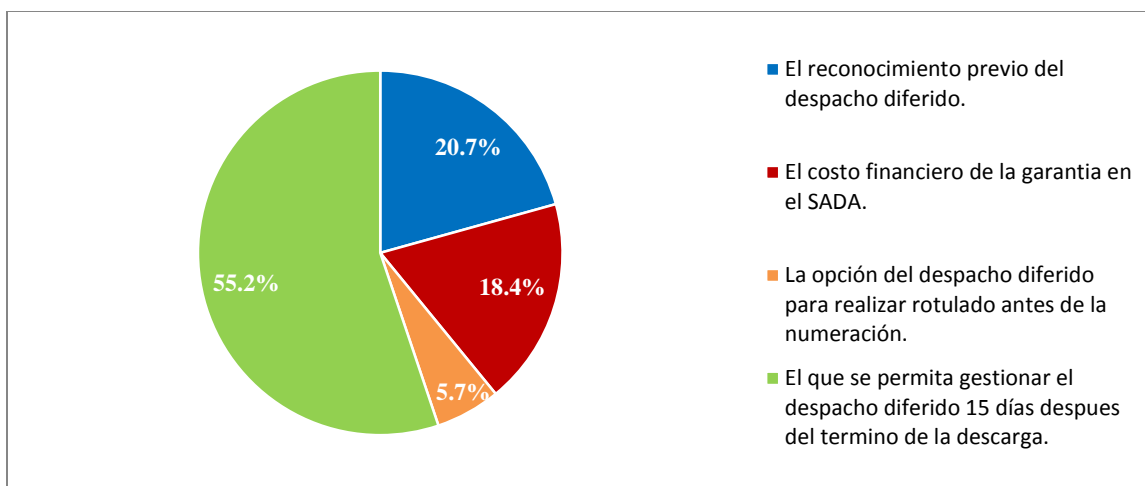


Figura 14 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿De los siguientes aspectos cuál cree usted que es el factor por el cual el SADA no ha desplazado al despacho Diferido como el favorito para las importaciones? En el 2017.

Interpretación: En la Figura 14 se plantean 4 aspectos por los que se cree que el Despacho Diferido no ha sido desplazado como el favorito para las importaciones; donde el 55.2% cree que el que se permita gestionar el Despacho Diferido 15 días después del término de la descarga es por el cual la gran mayoría concuerda.

Tabla 15

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿De los siguientes aspectos cuál cree usted que es el factor por el cual el SADA no ha desplazado al despacho Diferido como el favorito para las importaciones? En el 2017.

	Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
El reconocimiento previo del despacho diferido	18	20,7	20,7	20,7
El costo financiero de la garantía en el SADA	16	18,4	18,4	39,1
Válido La opción del despacho diferido para realizar rotulado antes de la numeración	5	5,7	5,7	44,8
El que se permita gestionar el despacho diferido 15 días después del término de la descarga	48	55,2	55,2	100,0
Total	87	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: En la Tabla 15 se ve a 48 participantes que coinciden en que se permita gestionar el Despacho Diferido 15 días después del término de la descarga siendo estos el 55.2%.

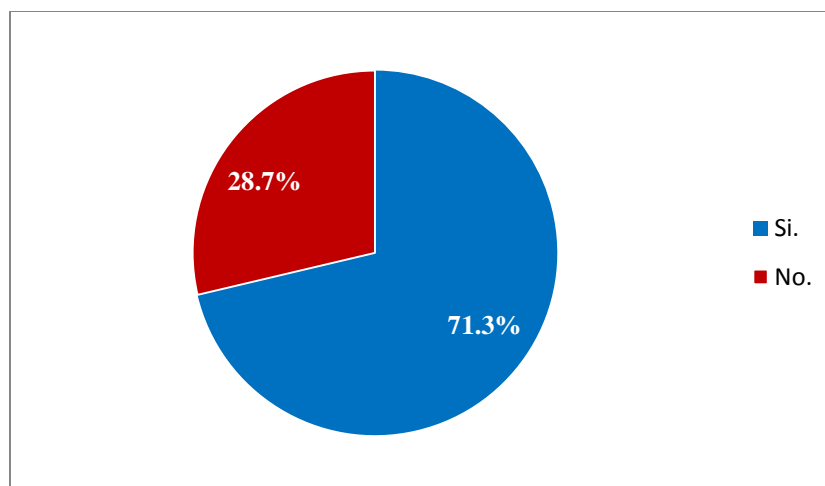


Figura 15 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que las agencias de aduana ocultan información a los importadores con el fin de beneficiarse monetariamente? En el 2017

Interpretación: En la Figura 15 se ve que los operadores están de acuerdo en su gran mayoría sobre que las agencias de aduanas que ocultan información a los importadores con el fin de beneficiarse monetariamente 71.3% cree que si y el 28.7% no lo cree.

Tabla 16

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que las agencias de aduana ocultan información a los importadores con el fin de beneficiarse monetariamente? En el 2017

		Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	62	71,3	71,3	71,3
	No	25	28,7	28,7	100,0
	Total	87	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: En la tabla 16 con respecto a que las agencias de aduanas ocultan información a los importadores, 62 operadores el 71.3% creen si y 25 el 28.7% que no las agencias no ocultan información a los importadores para beneficiarse monetariamente.

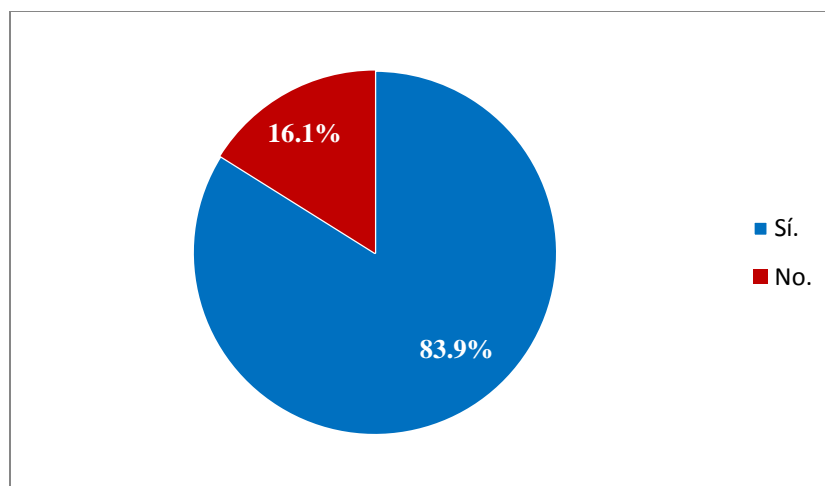


Figura 16 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que la información que proporcionan las agencias de aduana a los importadores influye en sus despachos? En el 2017.

Interpretación: En la Figura 16 el 83.9% de los operadores creen que la información que proporcionan las agencias de aduanas a los importadores influye en sus despachos y el 16.1% cree que no.

Tabla 17

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que la información que proporcionan las agencias de aduana a los importadores influye en sus despachos? En el 2017.

	Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	73	83,9	83,9
	No	14	16,1	100,0
Total	87	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: En la Tabla 17 vemos que 73 operadores, el 83.9%; cree que si afecta en los despachos de los importadores la información que proporcionan las agencias de aduanas y 14 operadores el 16.1%, creen que no.

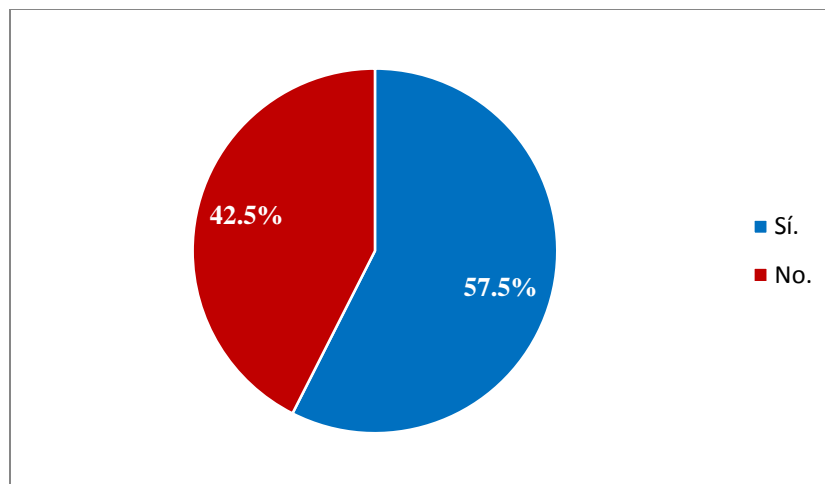


Figura 17 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Está de acuerdo con que se cree una especie de SOAD para asegurar el pago de la garantía? En el 2017.

Interpretación: En la figura 17 el 57.5% de los operadores está de acuerdo con que se cree una especie de SOAD para asegurar el pago de la garantía y el 42.5% no está de acuerdo con esta idea.

Tabla 18

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Está de acuerdo con que se cree una especie de SOAD para asegurar el pago de la garantía? En el 2017.

		Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	72	82,8	82,8	82,8
	No	15	17,2	17,2	100,0
	Total	87	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: En la Tabla 18 se ven 50 de los operadores a favor sobre la idea de la creación de un SOAD que asegure el pago de los derechos arancelarios ellos representan el 57.5% de la muestra, y los 37 operadores restantes no cree necesario la creación de este mecanismo.

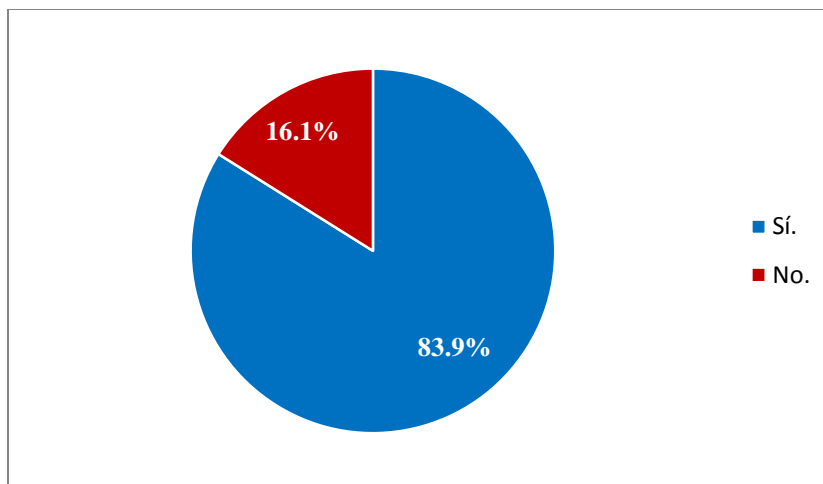


Figura 18 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece que la ampliación del plazo para solicitar la destinación de las mercancías en la modalidad del SADA de 15 a 30 días alivia la dependencia del importador con respecto al transportista? En el 2017.

Interpretación: Sobre la figura 18 se puede observar que el 83.9% de los encuestados está de acuerdo con que la ampliación del plazo alivia la dependencia del importador con respecto al transportista, el 16.1% no lo cree así.

Tabla 19

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece que la ampliación del plazo para solicitar la destinación de las mercancías en la modalidad del SADA de 15 a 30 días alivia la dependencia del importador con respecto al transportista? En el 2017.

		Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	73	83,9	83,9	83,9
	No	14	16,1	16,1	100,0
	Total	87	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: Por lo visto en la Tabla 19 la gran mayoría de los operadores es decir el 83.9% le parece que la ampliación del plazo alivia la dependencia del importador con respecto al transportista debido a que la transmisión del manifiesto es punto clave para acogerse al SADA tal como se muestra en la Figura 3 que explica el proceso del despacho anticipado. Por otro lado solo 14 encuestado el 16.1% piensa que no alivia la dependencia mencionada.

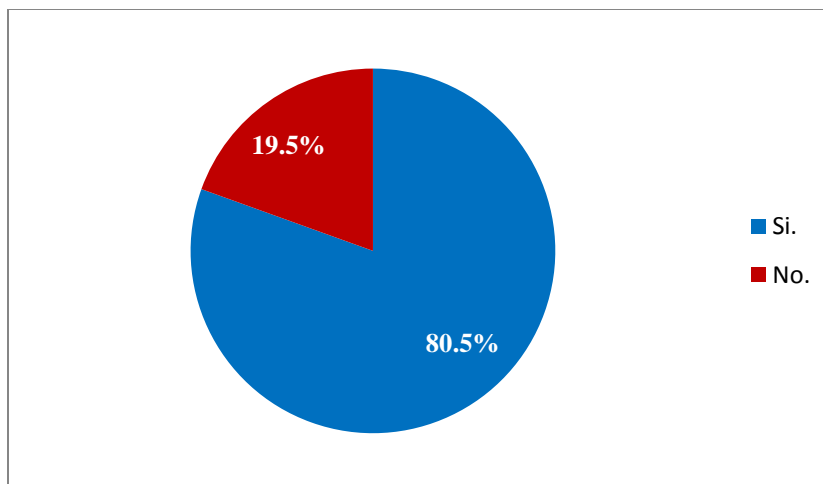


Figura 19 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece adecuada la cantidad de reconocimientos físicos al que son sometidos algunos despachos del SADA en el Puerto del Callao? En el 2017.

Interpretación: En busca de conocer la opinión de los operadores sobre las facilidades que se les brinda para poder culminar sus procesos sin perjuicio se les pregunto si el control aduanero es excesivo para el despacho anticipado y tal como muestra la Figura 19 el 80.5% de los operadores cree que el control aduanero es adecuado, por otro lado el 19.5% de los operadores no lo cree así.

Tabla 20

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece adecuada la cantidad de reconocimientos físicos al que son sometidos algunos despachos del SADA en el Puerto del Callao? En el 2017.

	Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	70	80,5	80,5
	No	17	19,5	100,0
	Total	87	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: La Tabla 20 muestra que a 70 operadores les parece adecuada la cantidad de reconocimientos físicos, representando el 80.5% de la muestra, también muestra que 17 operadores, el 19.5% piensa que no. En la Tabla A1 del Anexo A. se puede ver la cantidad de DAMs en unidades sometidas a los diferentes canales de control así como también se puede ver en la Figura B2 del Anexo B la diferencia porcentual del SADA vs el Despacho Diferido las DAMs en el año 2016.

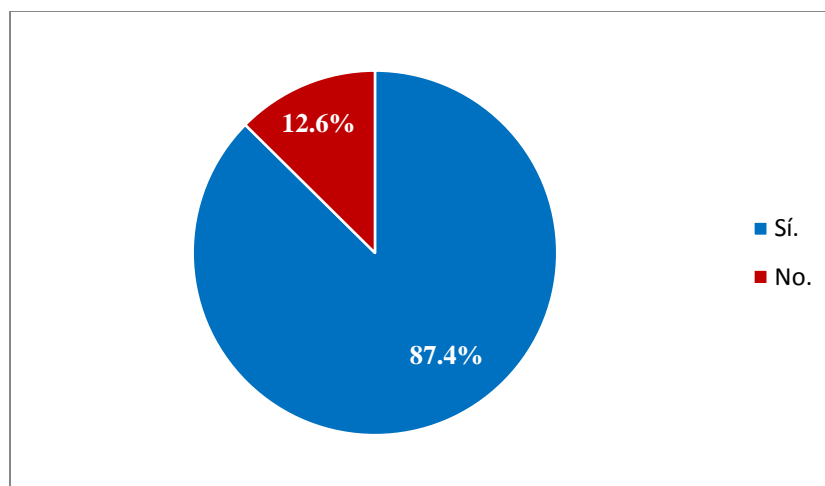


Figura 20 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece que, La competencia ya no es entre compañías sino más bien es entre cadenas logísticas? En el 2017.

Interpretación: En la figura 20 se ve, al 87.4% de los operadores que les parece que la competencia de las compañías es entre sus cadenas logísticas y el 12.6% no lo cree así.

Tabla 21

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece que, La competencia ya no es entre compañías sino más bien es entre cadenas logísticas? En el 2017.

	Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	76	87,4	87,4
	No	11	12,6	100,0
Total		87	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: En la Tabla 21 se ve a 76 operadores el 87.4% del total de la muestra que está de acuerdo en que la competencia ya no es entre compañías sino más bien entre cadenas logísticas, el 12.6% es decir solo 11 operadores no creen que sea así.

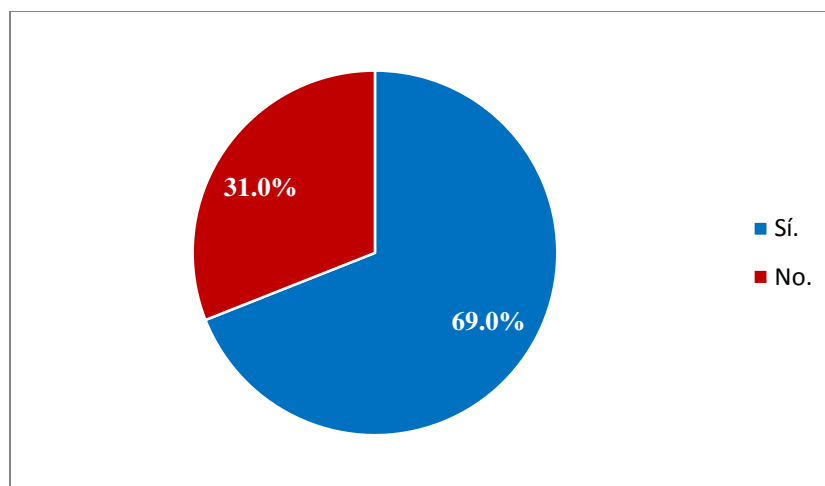


Figura 21 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Usted cree que los costos por servicios logísticos en el Puerto del Callao, son poco transparentes? En el 2017.

Interpretación: En la figura 21, se ve que la gran mayoría de los operadores, el 69% que está de acuerdo en que los costos por los servicios logísticos portuarios son poco transparentes y el 31% de los operadores no lo cree así.

Tabla 22

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Usted cree que los costos por servicios logísticos en el Puerto del Callao, son poco transparentes? En el 2017

		Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	60	69,0	69,0	69,0
	No	27	31,0	31,0	100,0
	Total	87	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: En la Tabla 22 se ve que 60 operadores el 69% están de acuerdo con que los costos por servicios logísticos en el Puerto del Callao son poco transparentes, 27 operadores el 31% del total no lo cree así.

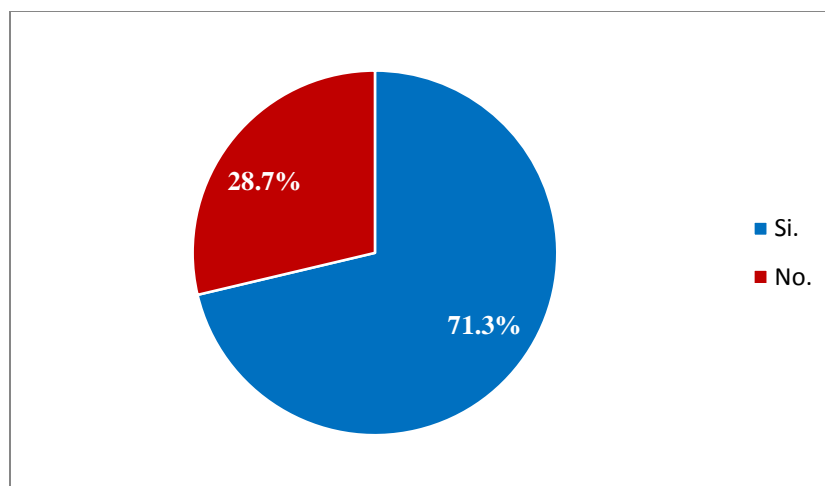


Figura 22 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree que los costos por servicios logísticos en el Puerto del Callao, son afectados por la actual infraestructura del puerto? En el 2017.

Interpretación: En la Figura 22 se puede ver que el 71.3% de los operadores cree que la actual infraestructura del puerto afecta los costos por servicios logísticos en el Puerto del Callao, el 28.7% no lo cree así.

Tabla 23

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree que los costos por servicios logísticos en el Puerto del Callao, son afectados por la actual infraestructura del puerto? En el 2017.

		Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	62	71,3	71,3	71,3
	No	25	28,7	28,7	100,0
	Total	87	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: En la Tabla 23 se ve 62 operadores que creen que la actual condición del puerto afectan los costos por servicios logísticos en el puerto del Callao, siendo estos un 71.3% ; 25 operadores no lo cree así, siendo ellos un 28.7% del total.

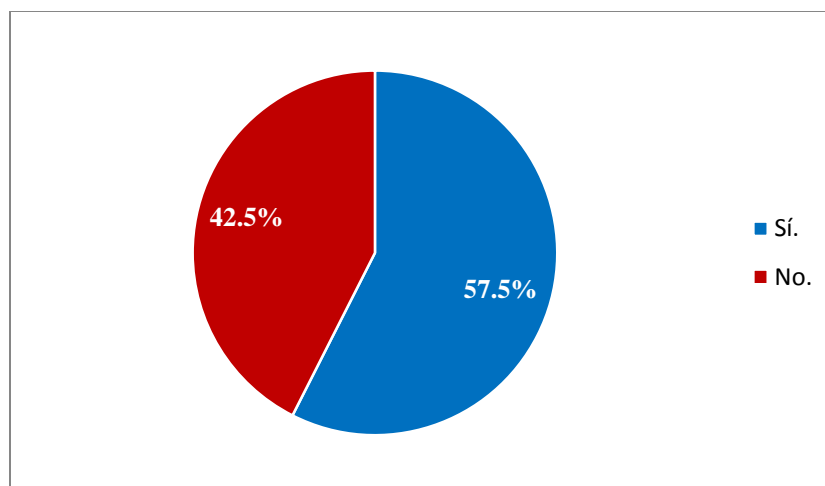


Figura 23 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parecen que los costos logísticos en el Puerto del Callao no han mejorado en los últimos años? En el 2017.

Interpretación: En la Figura 23 se puede ver a 57.5% de los operadores que creen que en los costos logísticos no han mejorado en los últimos años.

Tabla 24

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parecen que los costos logísticos en el Puerto del Callao no han mejorado en los últimos años? En el 2017.

		Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	53	60,9	60,9	60,9
	No	34	39,1	39,1	100,0
	Total	87	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: La Tabla 24 muestra a 53 operadores que opinan que los costos por servicios logísticos en el puerto del Callao no han mejorado, representando el 60.9% de la muestra, 34 operadores cree que si han mejorado los costos logísticos estos siendo el 39.1%.

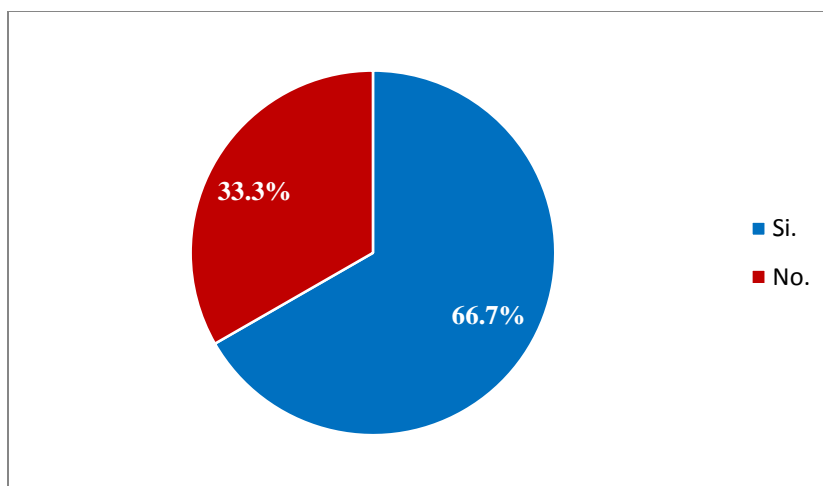


Figura 24 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que los cobros por los servicios logísticos portuarios influyen en los costos de las importaciones en el Puerto del Callao? En el 2017.

Interpretación: En la Figura 24 se puede ver que el 66.7% de operadores cree que los cobros por los servicios logísticos portuarios influyen en los costos de las importaciones, el 33.3% de los operadores no lo cree así.

Tabla 25

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Cree usted que los cobros por los servicios logísticos portuarios influyen en los costos de las importaciones en el Puerto del Callao? En el 2017.

	Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	58	66,7	66,7
	No	29	33,3	100,0
	Total	87	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: En la Tabla 25 vemos a los 58 operadores que creen que los cobros por los servicios logísticos portuarios influyen en los costos de las importaciones siendo ellos el 66.7% del total, los 29 operadores restantes el 33.3% cree que no.

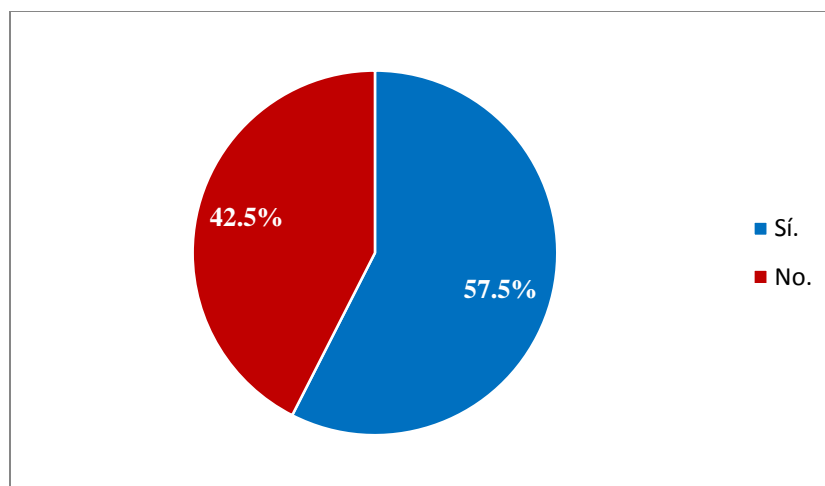


Figura 25 Porcentaje de los operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece útil la creación de un portal de transparencia para los costos logísticos portuarios? En el 2017.

Interpretación: En la figura 25 vemos que el 57.5% de los operadores les parece útil la creación de un portal de transparencia para los costos logísticos portuarios y al 42.5% no les parece útil.

Tabla 26

Número y porcentaje de operadores del Puerto del Callao, según su opinión sobre ¿Le parece útil la creación de un portal de transparencia para los costos logísticos portuarios? En el 2017.

	Operadores	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	50	57,5	57,5
	No	37	42,5	100,0
	Total	87	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: En la Tabla 26 se ven 50 operadores a los que les parece útil la creación de un portal de transparencia para los costos logísticos portuarios siendo ellos el 57.5% del total y vemos también a 37 operadores que no les parece útil representando el 42.5%.

Prueba De Hipótesis

Coefficiente de correlación de Spearman

El coeficiente de correlación de Spearman, ρ (rho) es una medida de la correlación (la asociación o interdependencia) entre dos variables aleatorias continuas. Para calcular ρ , los datos son ordenados y reemplazados por su respectivo orden.

El coeficiente r de Spearman puede variar de -1.0 a $+1.0$

Dónde: $-1 \leq r \leq +1$

Tabla 27

Índices de correlación entre variables.

Índice de correlación	Interpretación
+1 a 0,80	Correlación positiva muy alta
0,80 a 0,60	Correlación positiva alta
0,60 a 0,40	Correlación positiva moderada
0,40 a 0,20	Correlación positiva baja
0,20 a -0,20	Probablemente no existe correlación. El valor puede deberse al alza salvo que el número de casos sea superior a 100
-0,20 a -0,40	Correlación negativa a baja
-0,40 a -0,60	Correlación negativa moderada
-0,60 a 0,80	Correlación negativa alta
-0,80 a -1,00	Correlación negativa muy alta

Fuente: (Morris, 1987) p87

Nivel de significación $\alpha = 0.050$

Estadístico de prueba: rho de Spearman

Decisión: si $\text{Sig} < \alpha = 0.050$ se rechaza la H_0 y se acepta la H_1

Hipótesis general

H_0 : El Sistema Anticipado de Despacho Aduanero no influye en las importaciones del Puerto del Callao.

H_1 : El Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influye en las importaciones del Puerto del Callao.

Tabla 28

Correlación de la variable independiente SADA y de la variable dependiente Importaciones.

			SADA	Importaciones
Rho de Spearman	SADA	Coefficiente de correlación	1,000	,552**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	87	87
	Importaciones	Coefficiente de correlación	,552**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	87	87

Fuente: (Elaboración propia) **. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Conclusión: Según la Tabla 28 con el 5% de significación, el coeficiente de correlación de Spearman son $r_s = ,552$ y es una correlación positiva alta, $\text{sig} = ,000 < 0.5$. Se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternante, es decir se acepta que el Sistema Anticipado de Despacho Aduanero influye en las importaciones del Puerto del Callao.

Hipótesis específica 1

H_0 : El mejoramiento de las normas y los procesos no eliminaría el Despacho Diferido.

H_1 : El mejoramiento de las normas y los procesos eliminaría el despacho diferido.

Tabla 29

Correlaciones de la variable independiente Las normas y los procesos y de la variable dependiente Desplazar al despacho diferido

			Normas Procesos	Despacho Diferido
Rho de Spearman	Las normas y los procesos	Coeficiente de correlación	1,000	,300**
		Sig. (bilateral)	.	,005
	Desplazar al Despacho Diferido	N	87	87
		Coeficiente de correlación	,300**	1,000
		Sig. (bilateral)	,005	.
		N	87	87

Fuente: (Elaboración propia) **La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Conclusión: Según la Tabla 29 con el 5% de significación, el coeficiente de correlación de Spearman son $r_s = ,300$ y es una correlación positiva baja, $sig = ,005 < 0.5$. Se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternante, es decir se acepta que el mejoramiento de las normas y los procesos eliminaría el despacho diferido.

Hipótesis específica 2

H_0 : La facilitación del levante en puerto no ayuda en la simplificación logística de las importaciones en el Puerto del Callao.

H_1 : La facilitación del levante en puerto ayuda en la simplificación logística de las importaciones en el Puerto del Callao.

Tabla 30

Correlación de la variable independiente Levante en puerto y la variable dependiente simplificar la logística.

			Levante en puerto	Simplificar la Logística
Rho de Spearman	Levante en puerto	Coefficiente de correlación	1,000	,446**
		Sig. (bilateral)	.	,000
	Simplificar la Logística	N	87	87
		Coefficiente de correlación	,446**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	87	87

Fuente: (Elaboración propia) **. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Conclusión: Según la Tabla 30 con el 5% de significación, el coeficiente de correlación de Spearman son $r_s = ,446$ y es una correlación positiva moderada, $sig = ,000 < 0.5$. Se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternante, es decir se acepta que la facilitación del levante en puerto ayuda en la simplificación logística de las importaciones en el Puerto del Callao.

Hipótesis específica 3

H_0 : Al reducir los servicios logísticos portuarios no se evitarían los sobrecostos en las importaciones en el Puerto del Callao.

H_1 : Al reducir los servicios logísticos portuarios se evitarían los sobrecostos en las importaciones en el Puerto del Callao.

Tabla 31

Correlación de la variable independiente Levante Servicio logístico portuario y la variable dependiente Sobrecostos de operaciones

			Servicio logísticos	Sobrecostos
Rho de Spearman	Servicio logístico portuario	Coefficiente de correlación	1,000	,456**
		Sig. (bilateral)	.	,000
	N	87	87	
	Sobrecostos de operaciones	Coefficiente de correlación	,456**	1,000
Sig. (bilateral)		,000	.	
		N	87	87

Fuente: (Elaboración propia) **. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Conclusión: Según la Tabla 29 con el 5% de significación, el coeficiente de correlación de Spearman son $r_s = ,456$ y es una correlación positiva moderada, $sig = ,000 < 0.5$. Se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternante, es decir se acepta que la reducir los servicios logísticos portuarios se evitarían los sobrecostos en las importaciones en el Puerto del Callao.

Conclusiones

1. Se determina que el Sistema Anticipado de Despacho influye positivamente en las importaciones del Puerto del Callao, mejorando los resultados operativos.
2. Al mejorar las normas y los procesos del Sistema Anticipado De Despacho Aduanero, se ha logrado desplazar al despacho diferido como el favorito para las importaciones.
3. Se ha verificado que obteniendo el levante en puertose acorta las esperas y los trámites para nacionalizar las mercancías, de tal manera que influye en la simplificación logística, lo que permite acortar los procesos de las importaciones en el Puerto del Callao.
4. Al implementar el Sistema Anticipado De Despacho Aduanero como el favorito para las importaciones se evitara el uso de servicios logísticos portuarios eludiendo cobros excesivos y muchas veces por conceptos inexistentes, disminuyendo los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao.

Recomendaciones

1. Constantemente debe actualizarse las normas y los procesos del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero para optimizar la operatividad aduanera como producto del comercio exterior.
2. Promover la difusión de los beneficios del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero para impulsar el acogimiento de los importadores.
3. Se debe establecer un procedimiento para que el levante en puerto acorte las esperas y los trámites de nacionalización de las mercancías y que influya en la simplificación logística.
4. Evaluar a las empresas de servicios logísticos para evitar que realicen cobros excesivos y muchas veces por servicios inexistentes.
5. Establecer la obligatoriedad de brindar información sobre conceptos facturados, definición del servicio y beneficiario del servicio.
6. Establecer un observatorio logístico que vigile las condiciones de competitividad en materia de comercio exterior, que incluya el monitoreo sobre nivel de calidad, eficiencia y costos.

ANEXOS

ANEXO A.
Movimiento Importación Para El Consumo

Tabla A1 Cifras de DAMs por modalidad y tipo de control en unidades y valor Cif periodo 2010 - 2016

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
SADA Legajadas							
Cant. DAMs	2	9	2	1	2	5	28
CIF US\$	88,771.94	725,681.75	353,428.20	12,604.13	124,673.20	95,184.39	1,375,725.11
SADA Naranja							
Cant. DAMs	8,334	7,101	12,473	6,543	7,043	8,660	4,937
CIF US\$	1,024,208,406.22	790,145,263.83	1,033,627,181.35	960,353,119.43	1,128,943,805.66	985,098,313.78	569,268,523.19
SADA Rojo							
Cant. DAMs	2,552	3,120	3,855	4,082	3,788	3,935	4,282
CIF US\$	616,547,567.09	804,353,559.03	767,925,702.93	699,000,158.10	894,228,227.63	1,236,224,236.64	1,541,663,464.70
SADA Verde							
Cant. DAMs	40,508	71,913	141,026	171,990	156,570	154,459	210,655
CIF US\$	1,733,422,842.63	3,568,866,740.56	5,773,862,623.18	6,824,414,770.12	7,499,465,181.62	7,579,765,843.01	8,795,735,060.50
SADA Total							
Cant. DAMs	51,396	82,143	157,356	182,616	167,403	167,059	219,902
CIF US\$	3,374,267,587.88	5,164,091,245.17	7,575,768,935.66	8,483,780,651.78	9,522,761,888.11	9,801,183,577.82	10,908,042,773.50
Diferido Legajadas							
Cant. DAMs	95	338	26	43	50	138	144
CIF US\$	1,645,297.92	12,235,194.12	401,113.50	942,443.99	982,009.58	1,546,629.49	2,829,985.57
Diferido Naranja							
Cant. DAMs	114,157	96,133	108,424	77,341	66,642	57,005	45,946
CIF US\$	2,964,783,326.40	2,936,213,944.70	3,811,577,113.10	3,130,787,884.09	2,763,702,468.49	2,502,192,969.28	1,795,217,062.27
Diferido Rojo							
Cant. DAMs	73,985	78,050	88,275	84,394	71,731	58,855	58,820
CIF US\$	2,907,844,544.68	3,630,283,737.26	3,974,723,092.77	4,002,032,639.89	3,358,408,243.51	3,542,118,585.93	2,502,749,059.72
Diferido Verde							
Cant. DAMs	458,434	498,790	502,416	491,922	459,001	464,266	435,189
CIF US\$	13,829,875,390.33	16,854,096,750.33	17,507,032,670.73	18,064,776,977.54	18,015,314,937.76	17,219,095,230.14	15,992,427,508.07
Diferido Urgente							
Cant. DAMs	5	1					1
CIF US\$	3,428,695.54	90,309.32					435,739.62
Naranja							
Cant. DAMs	7,096	6,451	5,692	5,625	5,970	6,710	8,598
CIF US\$	4,109,256,146.29	6,150,360,191.21	6,206,491,792.66	6,829,035,851.43	7,104,350,904.89	4,537,552,886.28	5,653,345,921.50
Rojo							
Cant. DAMs	2,841	2,531	2,574	2,264	1,759	1,526	628
CIF US\$	3,023,617,678.57	3,388,705,666.99	3,450,653,852.49	2,926,846,629.13	1,436,238,795.39	1,461,627,395.67	652,502,924.77
Verde							
Cant. DAMs	3	2	1	10	27	16	1
CIF US\$	3,474,223.34	4,983,862.59	1,262,817.37	49,077,334.72	144,628,296.14	61,851,734.45	34,660.08
Cant. DAMs Urgente							
Cant. DAMs Urgente	9,945	8,985	8,267	7,899	7,756	8,252	9,228
CIF US\$ Urgente	7,139,776,743.74	9,544,140,030.12	9,658,408,462.53	9,804,959,815.28	8,685,217,996.42	6,061,032,016.39	6,306,319,245.97
Total Cant. DAMs							
Total Cant. DAMs	708,012	764,439	864,764	844,215	772,583	755,575	769,229
Total CIF US\$							
Total CIF US\$	30,218,192,890.95	38,141,060,901.70	42,527,911,388.28	43,487,280,412.56	42,346,387,543.87	39,127,169,009.05	37,507,585,635.09

Fuente: División de Programación y Gestión Operativa (SUNAT).

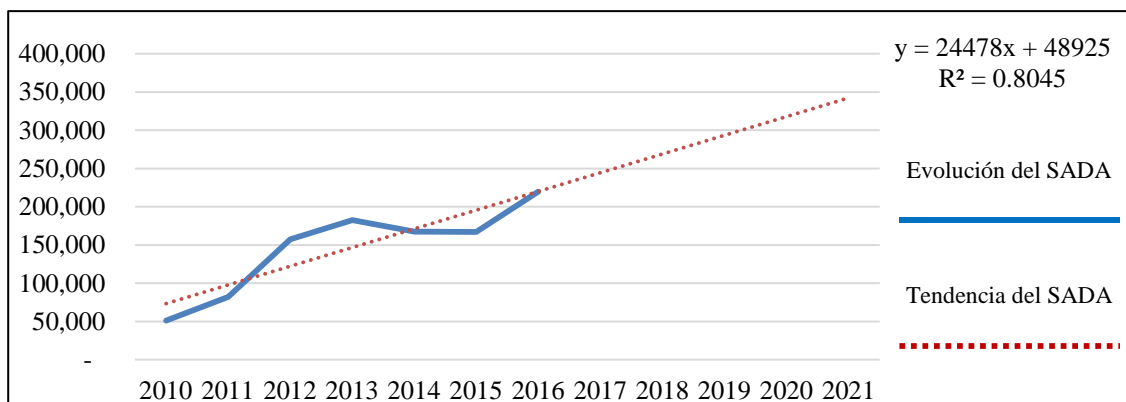
ANEXO B.**Tendencia de las DAMs**

Figura B1 Tendencia de las DAMs numeradas bajo la modalidad del SADA periodo 2010-2021

Fuente: Elaboración propia

Tabla BITendencia en unidades y porcentaje de las DAMs numeradas bajo la modalidad del SADA periodo 2010 - 2021

Año	DAMs (unidades)	Aumento %
2010	51,396	
2011	82,143	60%
2012	157,356	92%
2013	182,616	16%
2014	167,403	-8%
2015	167,059	0%
2016	219,902	32%
2017	244,753	11%
2018	269,232	10%
2019	293,710	9%
2020	318,189	8%
2021	342,667	8%

Fuente: Elaboración Propia

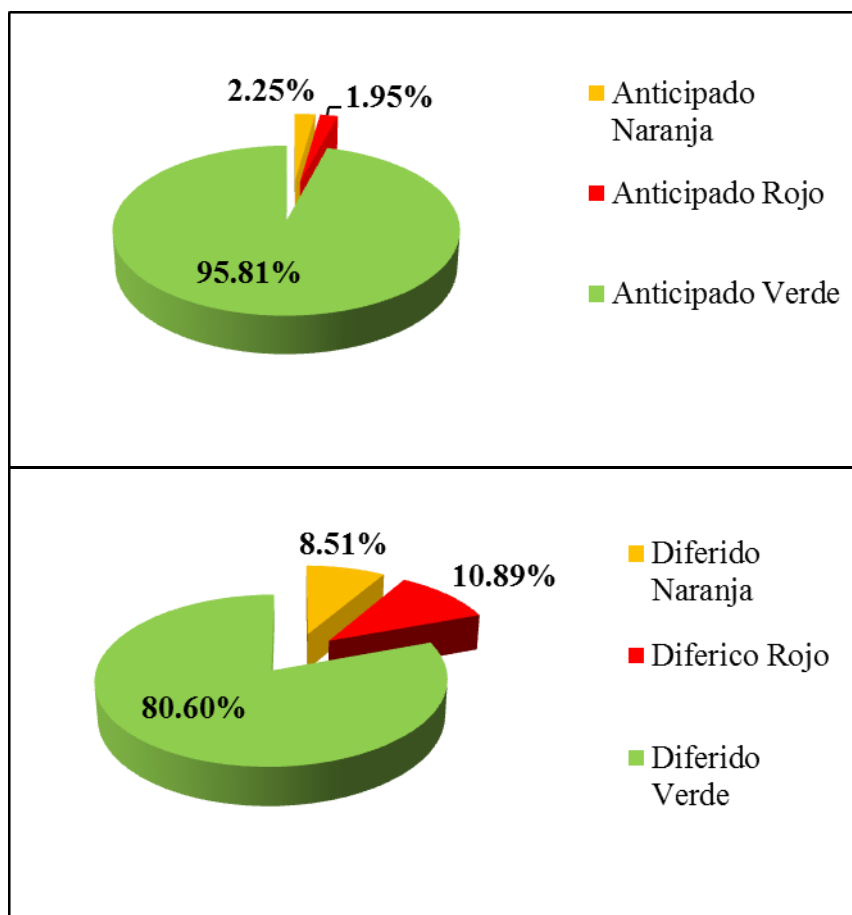


Figura B2. Acogimiento según canal de control despacho Diferido Vs SADA, en el 2016

Fuente: Elaboración propia

ANEXO C.

Presencia del SADA en los importadores peruanos.

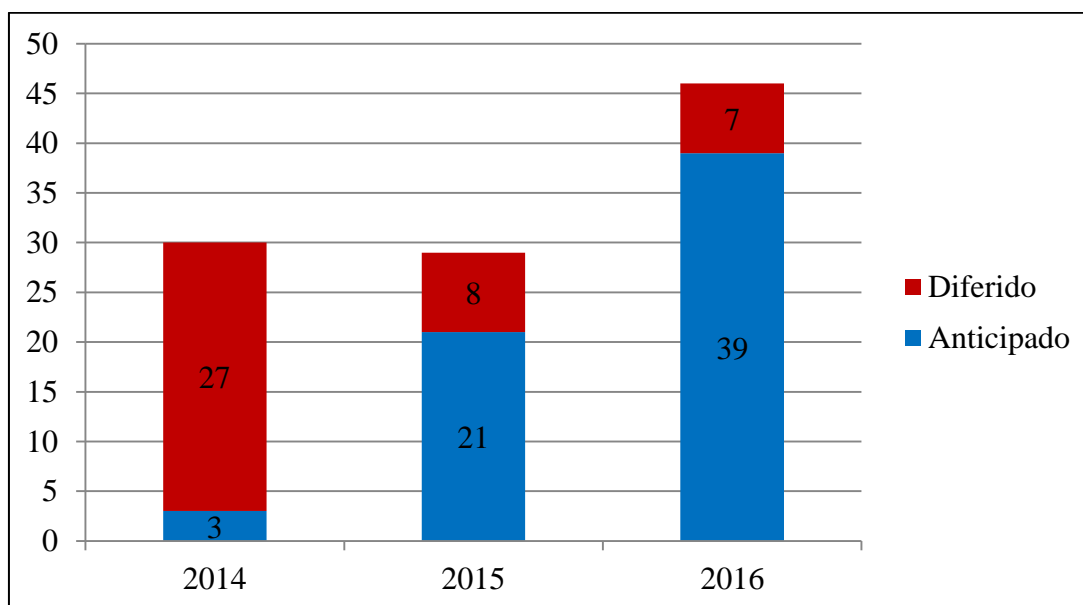


Figura C1. Arclad Del Peru - Anticipado y Diferido DAMs en unidades 2014- 2016 Fuente: Elaboración propia.

Tabla C1 Reporte de movimiento de ARCLAD DEL PERU - Importaciones acumuladas por, agente, país y valor FOB (2014)

ITEM	AGENTE	PAÍS	FOB \$
1	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	83,811.10
2	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	677,288.94
3	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	75,606.96
4	FRANCISCO PICCO VIEIRA S.A. AGENCIA DE	COLOMBIA	496,738.80
5	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	133,552.16
6	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	832,675.69
7	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	276,869.70
8	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	1,030,790.58
9	FRANCISCO PICCO VIEIRA S.A. AGENCIA DE	USD	15,541.25
10	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	97,377.80
11	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	1,052,585.36
12	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	131,171.88
13	FRANCISCO PICCO VIEIRA S.A. AGENCIA DE	CHINA	153,897.99
14	FRANCISCO PICCO VIEIRA S.A. AGENCIA DE	COLOMBIA	467,516.27
15	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	93,000.80
16	FRANCISCO PICCO VIEIRA S.A. AGENCIA DE	COLOMBIA	712,779.28
17	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	103,058.08
18	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	1,367,731.09
19	LUXOR AGENCIA DE ADUANA S.A.	CHINA	22,055.04
20	CLI GESTIONES ADUANERAS S.	COLOMBIA	275,986.27
21	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	296,174.76
22	FRANCISCO PICCO VIEIRA S.A. AGENCIA DE	COLOMBIA	97,376.33
23	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	478,988.52
24	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	539,933.53

25	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	74,928.47
26	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	997,700.84
27	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	366,969.89
28	KUEHNE + NAGEL S.A.	USA	17,720.50
29	FRANCISCO PICCO VIEIRA S.A. AGENCIA DE	CHINA	192,849.67
30	FRANCISCO PICCO VIEIRA S.A. AGENCIA DE	COLOMBIA	100,137.42

Fuente: Elaboración propia.

Tabla C2 Reporte DAMs ARCLAD DEL PERU Despacho Anticipado 2014

ITEM	DAM	FECH_NUM	TIPO_DESPA
1	283832	22/07/2014	ANTICIPADO
2	380527	26/09/2014	ANTICIPADO
3	278393	18/07/2014	ANTICIPADO

Fuente: Elaboración propia

Tabla C3 Reporte de movimiento de ARCLAD DEL PERU - Importaciones acumuladas por, agente, país y valor FOB (2015)

ITEM	AGENTE	PAÍS	FOB \$
1	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	207,556.47
2	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	776,423.51
3	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	63,486.20
4	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	766,483.92
5	KUEHNE + NAGEL S.A.	USA	48,330.78
6	ANTARES ADUANAS S.A.C.	CHINA	293,958.58
7	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	993,914.95
8	LUXOR AGENCIA DE ADUANA S.A.	CHINA	14,971.20
9	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	243,208.36
10	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	1,009,416.20
11	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	171,169.61
12	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	1,200,933.81
13	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	696,671.16
14	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	119,997.20
15	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	635,002.75
16	KUEHNE + NAGEL S.A.	USA	15,850.00
17	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	178,121.87
18	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	680,393.76
19	KUEHNE + NAGEL S.A.	USA	31,408.10
20	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	25,205.76
21	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	861,129.31
22	ANTARES ADUANAS S.A.C.	CHINA	195,226.18
23	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	1,387,361.46
24	ANTARES ADUANAS S.A.C.	USA	18,943.54
25	ANTARES ADUANAS S.A.C.	CHINA	384,370.65

26	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	736,210.04
27	ANTARES ADUANAS S.A.C.	CHINA	82,777.90
28	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	1,015,780.92
29	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	29,824.20

Fuente: Elaboración propia

Tabla C4Reporte DAMs ARCLAD DEL PERU Despacho Anticipado 2015

ITEM	DAM	FECH_NUM	TIPO_DESPA
1	457939	30/11/2015	ANTICIPADO
2	474761	14/12/2015	ANTICIPADO
3	075089	27/02/2015	ANTICIPADO
4	048184	09/02/2015	ANTICIPADO
5	152451	27/04/2015	ANTICIPADO
6	161032	04/05/2015	ANTICIPADO
7	169002	08/05/2015	ANTICIPADO
8	198168	29/05/2015	ANTICIPADO
9	064865	20/02/2015	ANTICIPADO
10	068769	24/02/2015	ANTICIPADO
11	060775	18/02/2015	ANTICIPADO
12	087787	09/03/2015	ANTICIPADO
13	317931	21/08/2015	ANTICIPADO
14	341028	07/09/2015	ANTICIPADO
15	349236	11/09/2015	ANTICIPADO
16	367856	25/09/2015	ANTICIPADO
17	436082	16/11/2015	ANTICIPADO
18	445607	23/11/2015	ANTICIPADO
19	358623	18/09/2015	ANTICIPADO
20	296780	10/08/2015	ANTICIPADO
21	327274	28/08/2015	ANTICIPADO

Fuente: Elaboración propia

Tabla C5 Reporte de movimiento de ARCLAD DEL PERU - Importaciones acumuladas por, agente, país y valor FOB (2016)

ITEM	AGENTE	PAÍS	FOB \$
1	ANTARES ADUANAS S.A.C.	CHINA	157,313.60
2	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	627,636.76
3	ANTARES ADUANAS S.A.C.	GERMANY	4,398.00
4	ANTARES ADUANAS S.A.C.	CHINA	144,267.50
5	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	861,126.33
6	ANTARES ADUANAS S.A.C.	USA	23,770.64
7	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	134,838.11
8	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	802,593.05
9	ANTARES ADUANAS S.A.C.	GERMANY	6,517.33
10	ANTARES ADUANAS S.A.C.	USA	14,105.69
11	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	57,486.04
12	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	265,896.27
13	ANTARES ADUANAS S.A.C.	CHINA	321,275.52
14	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	694,656.35
15	ANTARES ADUANAS S.A.C.	USA	15,386.00
16	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	1,019,735.08
17	ANTARES ADUANAS S.A.C.	MEXICO	5,673.00
18	ANTARES ADUANAS S.A.C.	USA	23,041.22
19	ANTARES ADUANAS S.A.C.	CHINA	147,555.45
20	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	949,193.76
21	ANTARES ADUANAS S.A.C.	GERMANY	4,223.95
22	ANTARES ADUANAS S.A.C.	USA	23,342.06
23	ANTARES ADUANAS S.A.C.	CHINA	90,462.45
24	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	833,997.42
25	ANTARES ADUANAS S.A.C.	GERMANY	4,223.95

26	ANTARES ADUANAS S.A.C.	USA	9,165.04
27	ANTARES ADUANAS S.A.C.	CHINA	111,423.57
28	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	878,020.00
29	ANTARES ADUANAS S.A.C.	USA	43,483.87
30	ANTARES ADUANAS S.A.C.	CHINA	65,244.17
31	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	440,127.30
32	ANTARES ADUANAS S.A.C.	USA	11,958.56
33	ANTARES ADUANAS S.A.C.	CHINA	290,163.27
34	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	353,269.07
35	ANTARES ADUANAS S.A.C.	GERMANY	4,050.43
36	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	496,673.21
37	ANTARES ADUANAS S.A.C.	CHINA	72,213.02
38	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	851,411.28
39	ANTARES ADUANAS S.A.C.	USA	28,948.29
40	KUEHNE + NAGEL S.A.	CHINA	70,287.25
41	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	70,530.12
42	ANTARES ADUANAS S.A.C.	CHINA	289,097.98
43	ANTARES ADUANAS S.A.C.	COLOMBIA	551,688.92
44	ANTARES ADUANAS S.A.C.	GERMANY	4,066.98
45	ANTARES ADUANAS S.A.C.	USA	9,784.10
46	KUEHNE + NAGEL S.A.	COLOMBIA	376,063.73

Fuente: Elaboración propia

Tabla C632Reporte DAMs ARCLAD DEL PERU Despacho Anticipado 2016

ITEM	DAM	FECH_NUM	TIPO_DESPA
1	457939	30/11/2015	ANTICIPADO
2	474761	14/12/2015	ANTICIPADO
3	075089	27/02/2015	ANTICIPADO
4	048184	09/02/2015	ANTICIPADO
5	152451	27/04/2015	ANTICIPADO
6	161032	04/05/2015	ANTICIPADO
7	169002	08/05/2015	ANTICIPADO
8	198168	29/05/2015	ANTICIPADO
9	064865	20/02/2015	ANTICIPADO
10	068769	24/02/2015	ANTICIPADO
11	060775	18/02/2015	ANTICIPADO
12	087787	09/03/2015	ANTICIPADO
13	317931	21/08/2015	ANTICIPADO
14	341028	07/09/2015	ANTICIPADO
15	349236	11/09/2015	ANTICIPADO
16	367856	25/09/2015	ANTICIPADO
17	436082	16/11/2015	ANTICIPADO
18	445607	23/11/2015	ANTICIPADO
19	358623	18/09/2015	ANTICIPADO
20	296780	10/08/2015	ANTICIPADO
21	327274	28/08/2015	ANTICIPADO

Fuente: Elaboración propia

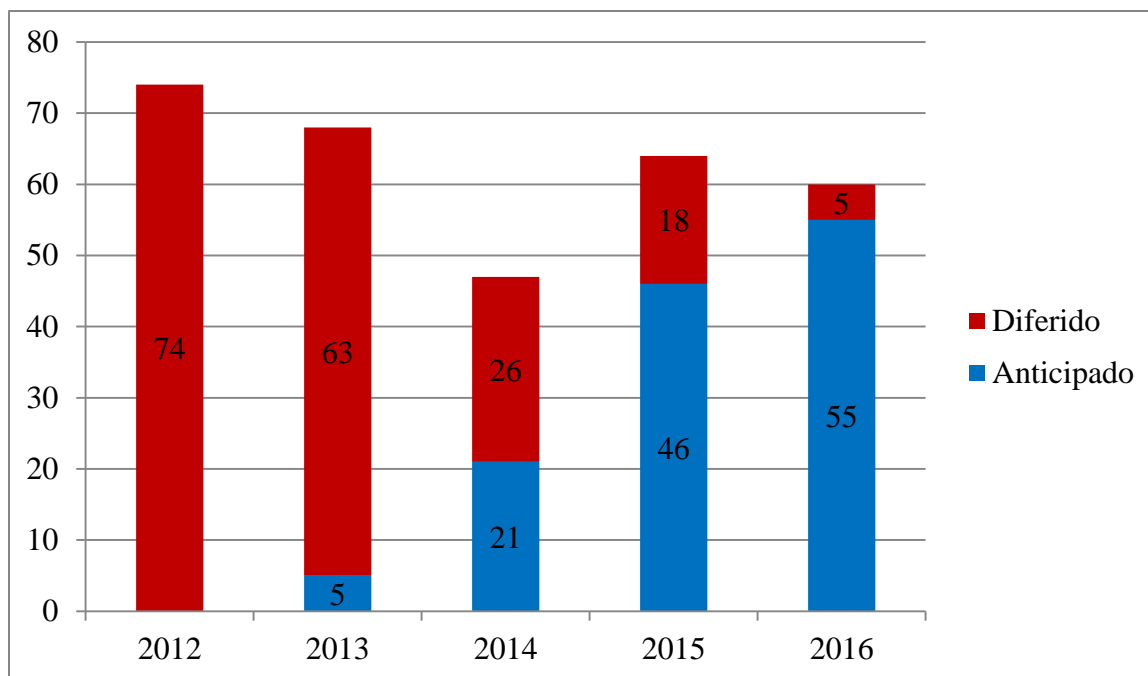


Figura C2. COMPAÑIA QUIMICA S A- Anticipado y Diferido DAMs en unidades 2012- 2016
Fuente: Elaboración propia.

Tabla C733 Reporte de movimiento de COMPAÑIA QUIMICA S A - Importaciones acumuladas por, agente, país y valor FOB (2012)

ITEM	AGENTE	PAÍS	FOB \$
1	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	152,105.00
2	FOX ADUANAS S.A.C	BRAZIL	188,532.00
3	FOX ADUANAS S.A.C	CHINA	22,624.71
4	FOX ADUANAS S.A.C	INDONESIA	88,095.00
5	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	73,200.00
6	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	SPAIN	49,937.10
7	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	237,169.25
9	FOX ADUANAS S.A.C	BRAZIL	70,580.00
10	FOX ADUANAS S.A.C	MEXICO	600,625.89
11	FOX ADUANAS S.A.C	MALAYSIA	42,412.46
12	FOX ADUANAS S.A.C	UNITED STATES	697,503.55
13	FOX ADUANAS S.A.C	SOUTH AFRICA	38,387.00
14	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	73,200.00
15	FOX ADUANAS S.A.C	INDIA	16,876.80
17	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	67,595.00
18	FOX ADUANAS S.A.C	AUSTRALIA	74,630.00
19	FOX ADUANAS S.A.C	BELGIUM	40,475.00
20	FOX ADUANAS S.A.C	CHINA	102,951.00
21	FOX ADUANAS S.A.C	SPAIN	49,431.63
22	FOX ADUANAS S.A.C	SWEDEN	34,687.54
23	FOX ADUANAS S.A.C	UNITED STATES	640,841.49
24	ANTARES ADUANAS S.A.C.	MEXICO	848,041.92
25	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	80,105.00
26	FOX ADUANAS S.A.C	BRAZIL	133,284.00

27	FOX ADUANAS S.A.C	CHINA	72,819.60
28	FOX ADUANAS S.A.C	INDONESIA	69,930.00
29	FOX ADUANAS S.A.C	KOREA	15,297.40
30	ANTARES ADUANAS S.A.C.	MEXICO	867,705.93
31	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	AUSTRALIA	59,862.00
32	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	SPAIN	50,194.55
33	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	162,745.00
34	FOX ADUANAS S.A.C	BRAZIL	83,000.00
35	FOX ADUANAS S.A.C	CHINA	92,266.45
36	FOX ADUANAS S.A.C	UNITED STATES	30,200.84
37	FOX ADUANAS S.A.C	AUSTRALIA	60,412.00
38	FOX ADUANAS S.A.C	BELGIUM	39,675.00
39	FOX ADUANAS S.A.C	BRAZIL	70,580.00
40	FOX ADUANAS S.A.C	INDONESIA	246,035.00
41	FOX ADUANAS S.A.C	KOREA	808,641.00
42	FOX ADUANAS S.A.C	MEXICO	652,705.72
43	FOX ADUANAS S.A.C	MALAYSIA	42,412.46
44	FOX ADUANAS S.A.C	TAIWAN, PROVINCE OF	32,160.00
45	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	160,940.00
46	FOX ADUANAS S.A.C	AUSTRALIA	57,520.00
47	FOX ADUANAS S.A.C	BRAZIL	176,408.00
48	FOX ADUANAS S.A.C	SPAIN	50,545.00
49	FOX ADUANAS S.A.C	TAIWAN, PROVINCE OF	5,835.00
50	FOX ADUANAS S.A.C	UNITED STATES	636,477.65
51	ANTARES ADUANAS S.A.C.	MEXICO	895,350.82
52	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	71,180.00
53	FOX ADUANAS S.A.C	BRAZIL	83,400.00

54	FOX ADUANAS S.A.C	SPAIN	50,367.34
55	FOX ADUANAS S.A.C	MALAYSIA	81,518.02
56	FOX ADUANAS S.A.C	SOUTH AFRICA	79,678.00
57	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	SWEDEN	33,788.40
58	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	78,450.00
59	FOX ADUANAS S.A.C	BRAZIL	83,000.00
60	FOX ADUANAS S.A.C	INDONESIA	97,325.00
61	FOX ADUANAS S.A.C	KOREA	165,481.00
62	FOX ADUANAS S.A.C	MEXICO	927,811.29
63	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	73,200.00
64	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BELGIUM	39,200.00
65	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	MEXICO	610,885.42
66	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	170,500.00
67	FOX ADUANAS S.A.C	KOREA	247,510.20
68	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	72,192.00
69	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	55,250.00
70	FOX ADUANAS S.A.C	AUSTRALIA	154,390.50
71	FOX ADUANAS S.A.C	BELGIUM	7,040.00
72	FOX ADUANAS S.A.C	SPAIN	50,138.20
73	FOX ADUANAS S.A.C	MEXICO	600,077.43
74	FOX ADUANAS S.A.C	SOUTH AFRICA	39,154.00

Fuente: Elaboración propia

Tabla C8 Reporte de movimiento de COMPAÑIA QUIMICA S A - Importaciones acumuladas por, agente, país y valor FOB (2013)

ITEM	AGENTE	PAÍS	FOB \$
1	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BELGIUM	77,685.00
2	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	73,009.00
3	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	198,540.00
4	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	79,280.00
5	FOX ADUANAS S.A.C	CHINA	95,650.00
6	FOX ADUANAS S.A.C	INDIA	55,304.00
7	FOX ADUANAS S.A.C	MEXICO	784,684.62
8	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	CHINA	112,561.00
9	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	SPAIN	49,650.00
10	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDONESIA	195,623.06
11	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	30,000.00
12	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	158,400.00
13	FOX ADUANAS S.A.C	CHINA	41,780.00
14	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	INDIA	57,306.00
15	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	MALAYSIA	80,195.26
16	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	SPAIN	49,540.00
17	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	BELGIUM	38,960.00
18	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	SWEDEN	16,981.44
19	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BELGIUM	39,600.00
20	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	72,240.00
21	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDIA	93,975.00
22	FOX ADUANAS S.A.C	BRAZIL	83,000.00
23	FOX ADUANAS S.A.C	CHINA	23,343.12
24	FOX ADUANAS S.A.C	SPAIN	49,455.01
25	FOX ADUANAS S.A.C	MEXICO	727,818.35

26	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	71,329.00
27	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDONESIA	85,250.00
28	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	316,710.00
29	FOX ADUANAS S.A.C	CHINA	13,900.00
30	FOX ADUANAS S.A.C	KOREA	279,624.00
31	FOX ADUANAS S.A.C	MEXICO	742,840.68
32	FOX ADUANAS S.A.C	USD	573,901.12
33	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	MALAYSIA	79,395.26
34	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	158,560.00
35	FOX ADUANAS S.A.C	BELGIUM	7,831.00
36	FOX ADUANAS S.A.C	BRAZIL	142,178.00
37	FOX ADUANAS S.A.C	CHINA	27,200.00
38	FOX ADUANAS S.A.C	SPAIN	49,575.00
39	FOX ADUANAS S.A.C	MALAYSIA	17,750.62
40	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	127,630.00
41	FOX ADUANAS S.A.C	USD	816,324.06
42	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	184,575.00
43	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	126,120.00
44	FOX ADUANAS S.A.C	KOREA	172,937.00
45	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	72,289.00
46	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	SPAIN	49,455.01
47	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDONESIA	99,890.00
48	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	343,410.00
49	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	152,400.00
50	FOX ADUANAS S.A.C	BRAZIL	83,000.00
51	FOX ADUANAS S.A.C	INDONESIA	188,243.91
52	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	59,208.00
53	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	83,000.00

54	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	155,585.04
55	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	73,280.00
56	FOX ADUANAS S.A.C	MALAYSIA	74,655.60
57	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	ARGENTINA	146,560.00
58	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	KOREA	327,040.60
59	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	51,600.00
60	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BELGIUM	8,110.00
61	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDIA	57,351.00
62	FOX ADUANAS S.A.C	KOREA	552,449.00
63	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	84,000.00
64	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDONESIA	104,429.34
65	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDIA	57,351.00
66	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	73,280.00
67	FOX ADUANAS S.A.C	USD	4,279.73
68	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	INDIA	57,306.00

Fuente: Elaboración propia

Tabla C934Reporte DAMs COMPAÑIA QUIMICA S A Despacho Anticipado 2013

ITEM	DAM	FECH_NUM	TIPO_DESPA
1	511451	15/11/2013	ANTICIPADO
2	552493	13/12/2013	ANTICIPADO
3	543401	06/12/2013	ANTICIPADO
4	520659	21/11/2013	ANTICIPADO
5	513979	18/11/2013	ANTICIPADO

Fuente: Elaboración propia

Tabla C10 Reporte de movimiento de COMPAÑIA QUIMICA S A - Importaciones acumuladas por, agente, país y valor FOB (2014)

ITEM	AGENTE	PAÍS	FOB \$
1	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	BRAZIL	113,837.00
2	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	CHINA	102,800.00
3	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	SPAIN	50,419.68
4	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	KOREA	456,519.00
5	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	ARGENTINA	146,810.00
6	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	SPAIN	50,451.01
7	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	KOREA	483,363.30
8	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	MEXICO	727,365.02
9	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	ARGENTINA	145,954.00
10	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	INDIA	115,810.00
11	FOX ADUANAS S.A.C	ARGENTINA	19,900.00
12	FOX ADUANAS S.A.C	MALAYSIA	63,260.76
13	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	SPAIN	49,540.00
14	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	KOREA	302,650.00
15	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	MALAYSIA	75,365.60
16	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	BRAZIL	83,000.00
17	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	INDIA	49,534.35
18	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	KOREA	189,990.00
19	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	MALAYSIA	126,521.52
20	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	GERMANY	34,978.48
21	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	SPAIN	50,451.00
22	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	INDIA	53,500.00
23	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	MEXICO	725,203.20
24	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	ARGENTINA	269,786.00
25	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	BRAZIL	130,378.00

26	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	INDIA	49,524.00
27	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	MEXICO	723,818.54
28	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	ARGENTINA	462,190.00
29	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	BRAZIL	66,289.00
30	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	INDIA	57,948.50
31	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	ARGENTINA	178,415.00
32	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	BELGIUM	44,676.00
33	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	CHINA	40,775.83
34	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	KOREA	824,596.30
35	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	MALAYSIA	23,997.60
36	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	USD	787,336.34
37	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	CHINA	47,460.00
38	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	GERMANY	32,784.20
39	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	INDIA	11,550.00
40	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	MEXICO	1,437,085.40
41	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	83,136.58
42	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	412,573.42
43	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	MEXICO	766,869.15
44	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	TAIWAN	8,000.00
45	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	181,146.00
46	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	MALAYSIA	23,456.00
47	IPH AGENCIA DE ADUANA E.I.R.	INDIA	47,572.66

Fuente: Elaboración propia

Tabla C11Reporte DAMs COMPAÑIA QUIMICA S A Despacho Anticipado 2014

ITEM	DAM	FECH_NUM	TIPO_DESPA
1	457939	30/11/2015	ANTICIPADO
2	474761	14/12/2015	ANTICIPADO
3	075089	27/02/2015	ANTICIPADO
4	048184	09/02/2015	ANTICIPADO
5	152451	27/04/2015	ANTICIPADO
6	161032	04/05/2015	ANTICIPADO
7	169002	08/05/2015	ANTICIPADO
8	198168	29/05/2015	ANTICIPADO
9	064865	20/02/2015	ANTICIPADO
10	068769	24/02/2015	ANTICIPADO
11	060775	18/02/2015	ANTICIPADO
12	087787	09/03/2015	ANTICIPADO
13	317931	21/08/2015	ANTICIPADO
14	341028	07/09/2015	ANTICIPADO
15	349236	11/09/2015	ANTICIPADO
16	367856	25/09/2015	ANTICIPADO
17	436082	16/11/2015	ANTICIPADO
18	445607	23/11/2015	ANTICIPADO
19	358623	18/09/2015	ANTICIPADO
20	296780	10/08/2015	ANTICIPADO
21	327274	28/08/2015	ANTICIPADO

Fuente: Elaboración propia

Tabla C12 Reporte de movimiento de COMPAÑIA QUIMICA S A - Importaciones acumuladas por, agente, país y valor FOB (2015)

ITEM	AGENTE	PAÍS	FOB \$
1	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	143,084.00
2	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	MALAYSIA	103,257.92
3	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	ARGENTINA	150,240.00
4	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	CHINA	45,434.00
5	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	SPAIN	46,873.60
6	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	INDIA	50,171.00
7	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	KOREA	322,615.00
8	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	MEXICO	633,402.06
9	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	ARGENTINA	115,475.00
10	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	SWITZERLAND	8,250.00
11	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	KOREA	108,109.00
12	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	175,350.00
13	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	MALAYSIA	113,647.62
14	HANSA ADUANAS SOCIEDAD	KOREA	309,750.00
15	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	82,000.00
16	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	ARGENTINA	314,344.00
17	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	SPAIN	48,771.01
18	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	KOREA	743,235.00
19	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	MEXICO	1,348,147.44
20	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	28,938.00
21	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	ARGENTINA	133,850.00
22	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	INDIA	48,355.00
23	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	KOREA	267,805.00
24	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	MALAYSIA	39,000.40

25	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	ARGENTINA	217,116.00
26	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	BRAZIL	126,766.00
27	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	CHINA	38,400.00
28	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	INDIA	209,775.00
29	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	KOREA	256,410.00
30	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	SPAIN	46,766.00
31	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	ARGENTINA	299,176.60
32	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	INDIA	44,240.00
33	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	KOREA	262,410.00
34	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	MALAYSIA	39,632.80
35	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	CHINA	95,863.61
36	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	ARGENTINA	73,200.00
37	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	BRAZIL	61,589.00
38	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	SWITZERLAND	8,345.00
39	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	INDIA	29,460.00
40	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	MEXICO	1,279,579.37
41	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	127,725.00
42	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	MEXICO	691,344.49
43	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	MALAYSIA	102,846.84
44	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	BRAZIL	81,100.00
45	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	CHINA	1,400.00
46	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	SPAIN	46,457.11
47	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	KOREA	108,000.00
48	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	NETHERLANDS	10,040.00
49	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDIA	80,660.00
50	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	199,824.16

51	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	SINGAPORE	377,127.43
52	HANSA ADUANAS SOCIEDAD	ARGENTINA	70,955.00
53	HANSA ADUANAS SOCIEDAD	CHINA	76,650.00
54	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	211,675.00
55	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	76,400.00
56	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	SPAIN	46,539.73
57	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	245,817.00
58	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	MALAYSIA	112,520.00
59	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	SOUTH AFRICA	61,660.30
60	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	67,075.10
61	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	MEXICO	417,957.50
62	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	ARGENTINA	258,265.00
63	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	INDIA	24,910.00
64	AS-LINE AGENTES DE ADUANA S.A.	MALAYSIA	107,410.00

Fuente: Elaboración propia

Tabla C13Reporte DAMs COMPAÑIA QUIMICA S A Despacho Anticipado 2015

ITEM	DAM	FECH_NUM	TIPO_DESPA
1	411278	28/10/2015	ANTICIPADO
2	271174	21/07/2015	ANTICIPADO
3	307902	17/08/2015	ANTICIPADO
4	271145	21/07/2015	ANTICIPADO
5	426377	09/11/2015	ANTICIPADO
6	339101	04/09/2015	ANTICIPADO
7	411269	28/10/2015	ANTICIPADO
8	416634	31/10/2015	ANTICIPADO
9	460807	02/12/2015	ANTICIPADO
10	273310	22/07/2015	ANTICIPADO
11	214967	12/06/2015	ANTICIPADO
12	224628	19/06/2015	ANTICIPADO
13	456466	30/11/2015	ANTICIPADO
14	471868	11/12/2015	ANTICIPADO
15	431158	11/11/2015	ANTICIPADO
17	053725	12/02/2015	ANTICIPADO
18	053723	12/02/2015	ANTICIPADO
19	105853	20/03/2015	ANTICIPADO
20	033688	28/01/2015	ANTICIPADO
21	178387	18/05/2015	ANTICIPADO
22	126600	07/04/2015	ANTICIPADO
23	136387	15/04/2015	ANTICIPADO
24	131487	10/04/2015	ANTICIPADO
25	178447	18/05/2015	ANTICIPADO
26	155801	29/04/2015	ANTICIPADO
27	121221	31/03/2015	ANTICIPADO

28	158413	30/04/2015	ANTICIPADO
29	143590	21/04/2015	ANTICIPADO
30	226962	22/06/2015	ANTICIPADO
31	192364	27/05/2015	ANTICIPADO
32	006280	08/01/2015	ANTICIPADO
33	083730	05/03/2015	ANTICIPADO
34	042260	04/02/2015	ANTICIPADO
35	074474	27/02/2015	ANTICIPADO
36	015160	14/01/2015	ANTICIPADO
37	033912	28/01/2015	ANTICIPADO
38	042243	04/02/2015	ANTICIPADO
39	471943	11/12/2015	ANTICIPADO
40	339090	04/09/2015	ANTICIPADO
41	271180	21/07/2015	ANTICIPADO
43	236670	26/06/2015	ANTICIPADO
44	303058	13/08/2015	ANTICIPADO
45	278545	24/07/2015	ANTICIPADO
46	399449	21/10/2015	ANTICIPADO
47	232082	25/06/2015	ANTICIPADO
48	378449	02/10/2015	ANTICIPADO

Fuente: Elaboración propia

Tabla C14 Reporte de movimiento de COMPAÑIA QUIMICA S A - Importaciones acumuladas por, agente, país y valor FOB (2015)

ITEM	AGENTE	PAÍS	FOB \$
1	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	82,875.00
2	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	18,819.67
3	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	CHINA	45,321.53
4	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDONESIA	70,780.00
5	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDIA	36,460.00
6	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	391,452.87
7	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	NETHERLANDS	581,797.89
8	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	RUSSIAN	396,607.03
9	AUSA ADUANAS S.A.	ARGENTINA	183,350.00
10	AUSA ADUANAS S.A.	KOREA	300,093.00
11	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARAB	412,786.60
12	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	77,875.00
13	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDIA	28,890.00
14	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	264,555.00
15	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	USD	333,704.96
16	AUSA ADUANAS S.A.	SPAIN	47,277.84
17	AUSA ADUANAS S.A.	KOREA	286,500.00
18	AUSA ADUANAS S.A.	LEBANON	399,479.79
19	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	45,850.00
20	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	135,764.00
21	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	94,940.00
22	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	MALAYSIA	102,635.00

23	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDIA	23,095.00
24	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	TAIWAN	5,250.00
25	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	USD	201,454.91
26	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	136,439.00
27	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	GERMANY	5,750.00
28	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	71,095.00
29	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDIA	37,820.00
30	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	150,530.00
31	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	SPAIN	47,421.00
32	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDIA	41,006.29
33	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	83,850.00
34	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	LEBANON	186,911.21
35	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	118,085.00
36	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BELGIUM	8,535.88
37	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	136,429.00
38	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	NETHERLANDS	365,767.43
39	HANSA ADUANAS SOCIEDAD	KOREA	45,286.00
40	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	78,460.00
41	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	INDIA	22,265.00
42	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	306,977.40
43	AUSA ADUANAS S.A.	ARGENTINA	27,619.20
44	AUSA ADUANAS S.A.	INDIA	38,208.72
45	AUSA ADUANAS S.A.	LEBANON	405,447.58
46	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	300,543.60

47	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	77,875.00
48	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	CHINA	98,785.89
49	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	MALAYSIA	69,680.00
50	AUSA ADUANAS S.A.	ARGENTINA	91,400.00
51	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	120,950.60
52	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BELGIUM	8,475.00
53	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	TAIWAN	7,220.00
54	AUSA ADUANAS S.A.	ARGENTINA	66,750.00
55	AUSA ADUANAS S.A.	BRAZIL	57,339.00
56	AUSA ADUANAS S.A.	MALAYSIA	69,590.00
57	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ARGENTINA	31,135.42
58	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	BRAZIL	57,339.00
59	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	ITALY	1,294.58
60	ISLAY AGENCIA AFIANZADA DE ADUANA	KOREA	85,510.84

Fuente: Elaboración propia

Tabla C15Reporte DAMs COMPAÑIA QUIMICA S A Despacho Anticipado 2016

ITEM	DAM	FECH_NUM	TIPO_DESPA
1	057921	18/02/2016	ANTICIPADO
2	183838	25/05/2016	ANTICIPADO
3	077450	02/03/2016	ANTICIPADO
4	032553	27/01/2016	ANTICIPADO
5	146802	27/04/2016	ANTICIPADO
6	143093	25/04/2016	ANTICIPADO
7	179838	23/05/2016	ANTICIPADO
8	080224	04/03/2016	ANTICIPADO
9	457808	25/11/2016	ANTICIPADO
10	491532	16/12/2016	ANTICIPADO
11	491267	16/12/2016	ANTICIPADO
12	389255	11/10/2016	ANTICIPADO
13	479965	09/12/2016	ANTICIPADO
14	440626	15/11/2016	ANTICIPADO
15	481177	09/12/2016	ANTICIPADO
17	410350	26/10/2016	ANTICIPADO
18	431521	09/11/2016	ANTICIPADO
19	460024	25/11/2016	ANTICIPADO
20	439688	15/11/2016	ANTICIPADO
21	455928	24/11/2016	ANTICIPADO
22	432112	09/11/2016	ANTICIPADO
23	422061	03/11/2016	ANTICIPADO
24	441010	15/11/2016	ANTICIPADO
25	492124	16/12/2016	ANTICIPADO
26	425584	04/11/2016	ANTICIPADO
27	464372	29/11/2016	ANTICIPADO

28	376386	03/10/2016	ANTICIPADO
29	359750	21/09/2016	ANTICIPADO
30	369281	28/09/2016	ANTICIPADO
31	294736	10/08/2016	ANTICIPADO
32	320229	26/08/2016	ANTICIPADO
33	374504	30/09/2016	ANTICIPADO
34	358252	20/09/2016	ANTICIPADO
35	210489	10/06/2016	ANTICIPADO
36	249000	08/07/2016	ANTICIPADO
37	296459	11/08/2016	ANTICIPADO
38	350462	15/09/2016	ANTICIPADO
39	237740	30/06/2016	ANTICIPADO
40	295140	10/08/2016	ANTICIPADO
41	213719	14/06/2016	ANTICIPADO
43	196949	02/06/2016	ANTICIPADO
44	133408	15/04/2016	ANTICIPADO
45	133472	15/04/2016	ANTICIPADO
46	117210	01/04/2016	ANTICIPADO
47	153181	02/05/2016	ANTICIPADO
48	140266	21/04/2016	ANTICIPADO
49	106801	23/03/2016	ANTICIPADO
50	089062	10/03/2016	ANTICIPADO
51	138984	20/04/2016	ANTICIPADO
52	194608	01/06/2016	ANTICIPADO
53	060110	19/02/2016	ANTICIPADO
54	152599	29/04/2016	ANTICIPADO
55	098668	17/03/2016	ANTICIPADO
56	120135	05/04/2016	ANTICIPADO

57	095097	15/03/2016	ANTICIPADO
----	--------	------------	------------

Fuente: Elaboración propia

ANEXO D.**Encuesta Sistema Anticipado De Despacho Aduanero**

Cuestionario D1. Sistema Anticipado De Despacho Aduanero.

Una encuesta elaborada con el objetivo de, determinar de qué manera el SADA influye en las importaciones en el puerto del callao.

Encuesta anónima y confidencial

***Obligatorio**

Parte 1

Este primer grupo de preguntas están relacionadas con las normas y los procesos que no permitirían desplazar al despacho diferido como el favorito para las importaciones en el Puerto del Callao.

1) ¿Tiene experiencia, mayor a dos años, sobre las normas y procesos del SADA?*

Sí No

2) ¿Cree usted que, el tiempo de 30 días de plazo para solicitar el SADA es suficiente para destinar las mercancías? *

Sí No

3) ¿Le parece útil que el reconocimiento previo fuera parte del SADA?*

Sí No

- 4) ¿Le parece que el inicio del proceso de importación es más eficiente antes del arribo del medio de transporte?*

Sí No

- 5) ¿Si el SADA fuera la única modalidad para nacionalizar las mercancías, preferiría que se mantenga el proceso del reconocimiento previo?*

Sí No

- 6) ¿Piensa usted que, si el reconocimiento previo se mantiene, el proceso del SADA perdería su particularidad?*

Sí No

- 7) ¿Cree usted que junto con la SUNAT también deberían difundir el SADA entidades de seguros o financieras y los operadores del comercio exterior entre ellas las agencias de aduanas?*

Sí No

- 8) ¿Usted está de acuerdo con que el despacho anticipado desplace al despacho diferido?*

Sí No

- 9) ¿De los siguientes aspectos cuál cree usted que es el factor por el cual el SADA no ha desplazado al despacho Diferido como el favorito para las importaciones?*
- El reconocimiento previo del despacho diferido.
 - El costo financiero de la garantía en el SADA.
 - La opción del despacho diferido para realizar rotulado antes de la numeración.
 - El que se permita gestionar el despacho diferido 15 días después del término de la descarga.

Parte 2

Segunda parte de la encuesta. Está orientada en su apreciación basada en experiencias o conocimientos en la modalidad del SADA con respecto a cómo influye en la logística de las importaciones en el Puerto del Callao.

- 10) ¿Cree usted que las agencias de aduana ocultan información a los importadores con el fin de beneficiarse monetariamente? *

Sí No

- 11) ¿Cree usted que la información que proporcionan las agencias de aduana a los importadores influye en sus despachos?*

Sí No

- 12) ¿Está de acuerdo con que se cree una especie de SOAD para asegurar el pago de la garantía?*

Sí No

13) ¿Le parece que la ampliación del plazo para solicitar la destinación de las mercancías en la modalidad del SADA de 15 a 30 días alivia la dependencia del importador con respecto al transportista? *

Sí No

14) ¿Le parece adecuada la cantidad de reconocimientos físicos al que son sometidos algunos despachos del SADA en el Puerto del Callao?*

Sí No

15) ¿Le parece que, La competencia ya no es entre compañías sino más bien es entre cadenas logísticas?*

Sí No

Parte 3

En esta tercera y última parte de la encuesta se busca evaluar de qué manera los servicios logísticos portuarios influyen los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao.

16) ¿Usted cree que los costos por servicios logísticos en el Puerto del Callao, son poco transparentes? *

Sí No

17) ¿Cree que los costos por servicios logísticos en el Puerto del Callao, son afectados por la actual infraestructura del puerto?*

Sí No

18) ¿Le parecen que los costos logísticos en el Puerto del Callao no han mejorado en los últimos años? *

Sí No

19) ¿Cree usted que los cobros por los servicios logísticos portuarios influyen en los costos de las importaciones en el Puerto del Callao?*

Sí No

20) ¿Le parece útil la creación de un portal de transparencia para los costos logísticos portuarios? *

Sí No

Bibliografía

Ley General De Aduanas,1053 (Diario Oficial El Peruano 27 de Junio de 2008).

Reglamento De La Ley General De Aduanas, GJA00.04 (Diario Oficial El Peruano 16 de Enero de 2009).

Decreto Legislativo Que Modifica La Ley General De Aduanas, 1235 (Diario Oficial El Peruano 26 de Setiembre de 2015).

Importacion Para El Consumo Procedimiento General, INTAPG.01 (Diario Oficial El Peruano 28 de Junio de 2016).

Manifiesto De Carga Procedimiento General, INTA-PG.09 (Diario Oficial El Peruano 05 de Octubre de 2016).

Procedimiento Especifico: Control De Mercancias Restringidas Y Prohibidas, INTA-PE.00.06 (Diario Oficial El Peruano 20 de Julio de 2016).

www.arclad.com. (2017). Obtenido de <http://www.arclad.com/es/>

www.sunat.gob.pe. (2017).

ADAMS, M. R. (01 de junio de 2015). Tesis Despacho Anticipado En El Régimen De Importación Para El Consumo En Una Agencia De Carga, San Isidro Primer Trimestre 2014 - 2015. Lima: Universidad Wiener.

Aduanera, O. (31 de Marzo de 2017). *SUNAT*. Recuperado el 2017

Aguirre Calcina, J. M., Chavez Candela, F., Paredes Aspillaga, A. M., & Serrepe Aylas, I. M. (Enero de 2016). Análisis del acuerdo de nivel de servicio en los procesos de importación bajo la modalidad de despacho anticipado: caso Ransa Comercial S.A. Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC).

Castillo, L. (2005). *Tema 6- Difusión de la. valencia.*

- CHOPRA, S., & MEINDL, P.** (2008). *Administración De La Cadena De Suministros Estrategia, Planeacion y Operacion*. Mexico: Pearson Educación de México, S.A. de C.V.
- Estadística, S. G.** (2014). *CUADRO N° 13 - PERU: Regimenes Definitivos Importacion Para El Consumo Ranking De Principales Importadores Según Tipo De Importación*. Lima.
- Gayoso, M. A.** (2012). *Guía De Orientación Para El Usuario Del Despacho Anticipado*. Lima: Tarea Asociación Gráfica Educativa.
- Gestion, D.** (16 de Abril de 2015). Sunat implementa sistema de despacho aduanero en la Aduana Marítima del Callao. *Diario Gestion*, pág. Portada.
- Heizer, J., & Render, B.** (2009). *Principios De Administracion De Operaciones*. Mexico: Cámara Nacional de la Industria Editorial Mexicana.
- Kerlinger, F. N., & Lee, H. B.** (2002). *Investigacion Del Comportamiento Metodos De La Investigacion Cientifica*. Mexico: Foundations Of Behavioral Research.
- Lara, D. J.** (01 de Septiembre de 2015). Manifiesto De Carga En La Importacion Para El Consumo: Trasmision Y Principales Errores . Lima.
- Luyo, I.** (24 de Junio de 2015). Sunat: Despacho anticipado permite retirar carga del puerto hasta en 48 horas. (M. Ríos, Entrevistador)
- Morris, C. T.-G.** (1987). *How to analyze data*. safe publications.
- Muñoz, J. R.** (2013). *Despacho Anticipado En El Regimen De Importación Para El Consumo*. Lima: SUNAT.
- Operativa, D. d.** (2017). *Cifras de DAMs por modalidad y tipo de control en unidades y valor Cif periodo 2010 - 2016*. Lima: SUNAT.

Oyarse, J. G. (2017). *magoyarse blogspot*. Recuperado el 17 de febrero de 2017, de
<http://magoyarse.blogspot.pe/>

Sampieri, R. H., Callado, C. F., & Lucio, P. B. (2003). *Metodología De La Investigacion*.
Mexico: McGraw-Hill Interamericana.

Santos, D. A. (2015). *Análisis De Los Datos E Interpretación De Los Resultados*. Argentina.

Sgut, M. (2005). *Estudio de los Costos y Sobrecostos Portuarios del Puerto del Callao*. Callao:
USAID.

Tributaria, S. N. (2011). *Mejorando La Competitividad De La Cadena Logistica*. Lima, Perú.