



UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

TESIS

**OPERADORES LOGÍSTICOS Y COSTOS LOGÍSTICOS DE LAS
IMPORTACIONES DE LA EMPRESA ASPIRATEK S.A.C.,**

LIMA 2020

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO EN NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

PRESENTADO POR EL BACHILLER:

JOSE MERCEDES BARAHONA TEJADA

ASESOR:

M(o). Daniel Alberto Oswaldo Valenzuela Narváez

M(o). Daniel Alberto O. Valenzuela Narváez

Huacho – Perú

2021

MIEMBROS DEL JURADO EVALUADOR

Dra. Flor de María Garivay Torres

Presidente

Dr. Jesús Jacobo Coronado Espinoza

Secretario

Dr. Abrahan César Neri Ayala

Vocal

M(o). Daniel Alberto Oswaldo Valenzuela Narváez

Asesor

Título:

**OPERADORES LOGÍSTICOS Y LOS COSTOS
LOGÍSTICOS EN LAS IMPORTACIONES DE LA EMPRESA
ASPIRATEK S.A.C., LIMA, 2020**

DEDICATORIA

Dedico esta tesis a mis padres, por haberme apoyado en cada uno de mis pasos y enseñarme buenos valores, por la motivación constante que permitieron que hoy en día sea la persona que soy y por su amor incondicional.

AGRADECIMIENTO

En estas líneas quiero agradecer en primer lugar a dios por permitirme vivir y disfrutar de cada día, a mis padres por todo su amor, comprensión y apoyo a lo largo de mi formación como profesional. A todas las personas que hicieron posible esta investigación y que de alguna manera estuvieron conmigo en los momentos difíciles, alegres, y tristes. ¡Muchas gracias!

ÍNDICE GENERAL

TITULO	i
DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
ÍNDICE GENERAL	iv
ÍNDICE DE TABLAS	vi
ÍNDICE DE FIGURAS	vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
INTRODUCCIÓN	x

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática	01
1.2. Formulación del Problema	02
1.2.1. Problema General	02
1.2.2. Problemas Específicos	02
1.3. Objetivos de la Investigación	03
1.3.1. Objetivo General	03
1.3.2. Objetivos Específicos	03
1.4. Justificación de la investigación	03
1.5. Delimitación del estudio	03
1.6. Viabilidad del estudio	04

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación	05
2.1.1. Investigaciones internacionales	05
2.1.2. Investigaciones nacionales	06
2.2. Bases Teóricas	07
2.3. Definiciones de términos básicos	26
2.4. Hipótesis de investigación	28
2.4.1. Hipótesis General	28

2.4.2. Hipótesis Específicas	28
2.5. Operacionalización de las variables	29

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1. Diseño metodológico	30
3.2. Población y muestra	30
3.2.1. Población	30
3.2.2. Muestra	30
3.3. Técnicas de recolección de datos	30
3.4. Técnicas para el procesamiento de la información	32

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

4.1. Análisis de resultados	33
4.2. Contratación de hipótesis	39

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN

5.1. Discusión de resultados	42
------------------------------	----

CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones	44
6.2. Recomendaciones	45

REFERENCIAS

7.1. Fuentes bibliográficas	46
7.2. Fuentes electrónicas	46

ANEXO

A. Cuestionario	50
B. Data de la validación y confiabilidad del instrumento	52
C. Base de datos	53

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Género de los trabajadores de la empresa Aspiratek S.A.C.	33
Tabla 2.	Importaciones	34
Tabla 3.	Operatividad Aduanera	35
Tabla 4.	Simplificación de los trámites aduaneros	36
Tabla 5.	Levante aduanero	37
Tabla 6.	Pruebas de normalidad	38
Tabla 7.	Correlación de Rho de Spearman entre los operadores logísticos y los costos logísticos	39
Tabla 8.	Correlación de Rho de Spearman entre las importaciones y los costos logísticos	40
Tabla 9.	Correlación de Rho de Spearman entre la operatividad aduanera y los costos logísticos	41

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Género de los trabajadores de la empresa Aspiratek S.A.C.	33
Figura 2.	Importaciones	34
Figura 3.	Operatividad Aduanera	35
Figura 4.	Simplificación de los trámites aduaneros	36
Figura 5.	Levante aduanero	37

RESUMEN

Objetivo: Establecer de qué manera los operadores logísticos influyen en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020. Métodos: La presente investigación es de tipo básica, nivel es correlacional, diseño no experimental, enfoque cuantitativo. La población fue 28 trabajadores. La confiabilidad del instrumento se realizó mediante el coeficiente Alfa de Cronbach (0,931). Resultados: Respecto a los Operadores logísticos, el 17,9% mencionaron que casi nunca utilizan equipos tácticos dedicados a expandir sus servicios con el fin de orientarlos a procedimientos logísticos, el 7,1% mencionaron que a veces, en el caso del 50% mencionaron que casi siempre y el 25% mencionaron que siempre. Así mismo, respecto a los Costos logísticos, el 17,9% mencionaron que casi nunca utilizan su utilidad para adquirir verdaderamente costes convenientes durante la importación, el 7,1% mencionó que a veces, en el caso del 25% mencionaron que casi siempre y el 50% mencionaron que siempre. Conclusión: Existe una correlación positiva moderada y muy significativa ($p = 0,009 < 0,05$; $r = 0,484$), por lo que se concluye que la operatividad aduanera influye significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.

Palabras clave: importaciones, operatividad aduanera, simplificación de los trámites aduaneros, levante aduanero.

ABSTRACT

Objective: To establish in which way the logistics operators influence the logistics costs in the imports of the company Aspiratek S.A.C., Lima, 2020. Methods: This research is basic, level is correlational, non-experimental design, quantitative approach. The population was 28 workers. The reliability of the instrument was performed using Cronbach's alpha coefficient (0.931). Results: Regarding logistics operators, 17.9% mentioned that they almost never use tactical teams dedicated to expanding their services in order to guide them to logistics procedures, 7.1% mentioned that sometimes, in the case of 50% mentioned that almost always and 25% mentioned that always. Likewise, regarding logistics costs, 17.9% mentioned that they almost never use their utility to truly acquire convenient costs during importation, 7.1% mentioned that sometimes, in the case of 25% they mentioned that almost always and 50% mentioned that always. Conclusion: There is a moderate and very significant positive correlation ($p = 0.009 < 0.05$; $r = 0.484$), so it is concluded that customs operations significantly influence logistics costs in imports of the company Aspiratek SAC, Lima, 2020.

Keywords: imports, customs operations, simplification of customs procedures, customs clearance.

INTRODUCCIÓN

Hoy en día, la globalización ha permitido realizar innumerables negocios que comprenden la adquisición de mercancías a nivel mundial, no obstante, la mayoría de los importadores no tienen los conocimientos sobre diversos procesos y costos de las mercaderías que abarca desde su exportación hasta llegar a su establecimiento. Los operadores logísticos cumplen una función esencial pues integran cada elemento crucial en la cadena logística.

En nuestro país, las negociaciones hechas por las empresas en relación a sus productos o servicios exigen tener regulaciones e instrumentos que puedan ser útiles para reducir los costes relacionados a las importaciones, como disponer de insumos, bienes, equipos y diversos tipos de mercaderías de diversas naciones.

La importación como la exportación dependen de una serie de procesos logísticos en relación a su rubro, lugar de destino u origen y las diversas normativas según la legislación Aduanera, que conlleva una suma de costos logísticos y tiempos de retraso a los proyecta comprendidos en el comercio internacional.

Es por ello que tiene como objetivo general establecer de qué manera los operadores logísticos influyen en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.

El capítulo I: Planteamiento del problema; consta de una serie de exploraciones que conlleva al diagnóstico de la realidad problemática, los problemas de la investigación, objetivos de la investigación, justificación, la delimitación del problema de investigación y por último la viabilidad del estudio. El capítulo II: Marco teórico; consta de la teoría relacionada al objeto de estudio, entre ellos tenemos; antecedentes internacionales y nacionales, bases teóricas sobre las dos variables y la definición de términos de los indicadores y dimensiones, hipótesis y operacionalización variables de la investigación. El capítulo III: La metodología de la investigación el cual incluye el tipo, nivel, método y diseño de la investigación, la población y muestra, técnicas e instrumentos de recolección de datos. El capítulo IV: Presentación, análisis e interpretación de resultados. El capítulo V: La discusión de resultados. Por último, la investigación muestra las conclusiones y recomendaciones al analizar las variables, dimensiones e indicadores.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

La empresa Aspiratek S.A.C. inicio sus actividades en el año 2008. Dedicada principalmente a las siguientes actividades: revestimiento, tratamiento térmico, grabado y proyectos de sistema de ventilación mecánica, climatización y aire acondicionado (suministro e instalación), en centros comerciales y residenciales. Cuenta con un grupo humano comprometido en brindar el mejor servicio a sus clientes. La empresa se localiza en el distrito de Miraflores, provincia de Lima, departamento de Lima.

A nivel internacional, debido a la globalización los operadores logísticos se han internacionalizado generando diferentes cambios en relación a las formas de competencia estratégica, donde la reducción de costes logísticos ha tenido una enorme importancia. Es así que, en países como España, las empresas que han sacado provecho del nuevo modelo de negocios globalizado y de mercados integrados, han cubierto con éxito sus costes logísticos.

En nuestro país la calidad en particular del sector de operadores logísticos cuenta con niveles de automatización limitados, donde a su vez es escaso el recurso humano, por lo que la poca experiencia en su gestión evidencia el aumento de los costes logísticos. Esto los coloca en un riesgo alto frente a competidores externos más eficientes.

Los operadores logísticos tienen un papel importante en el comercio exterior pues son compañías que aseguran apoyo en términos de transporte internacional, seguros internacionales entre otros servicios que hacen posible un comercio eficaz,

inmediato y seguro. El conocimiento es clave para gestionar, desde el inicio de esta serie de acciones orientadas reducir los costes logísticos en beneficio de la empresa.

En la empresa Aspiratek S.A.C. se ha evidenciado un incremento en los costes logísticos debido a diferentes problemas como inadecuada gestión en el despacho anticipado ha generado retrasos para desaduanar su mercancía; falta de coordinación en relación al despacho diferido ha generado sobre costo en algunos productos; falta asesoría con respecto al embalaje, pues en ciertas ocasiones la mercancía no ingresa por los accesos de la empresa, lo que implica gastos adicionales al tener que contratar a otra unidad capaz de hacer el traspaso a los almacenes; en algunos casos no se tiene una adecuada planificación de entrega de equipamiento (ventiladores industriales, dämpers motorizados, sensores de monóxido de carbono), lo cual hace se tenga que pagar por un servicio más rápido con un sobrecosto en el flete; falta de coordinación en las modificaciones del cronograma de entrega a los clientes entre el supervisor de obra y el personal lo que ha generado cruce de información y retrasos.

En la empresa Aspiratek S.A.C. también se ha podido detectar problemas en relación a los operadores logísticos esto debido a falta personal para la entrega de mercancía al momento de realizar la entrega a la empresa; no se entrega en los tiempos adecuados los documentos solicitados (Declaración aduanera de mercancía (DAM) y conocimiento de embarque (AWB)); no se ha realizado una adecuada catalogación de los productos lo que ha ocasionado deficiencias en las operaciones de gestión interna del operador logístico; existen muchos reprocesos, actividades innecesarias que ha afectado la eficiencia del operador logístico; otro motivo la falta de capacitación al personal encargado de los procesos logísticos.

Si la empresa Aspiratek S.A.C. no se enfoca en dar solución a los problemas antes mencionados generará un gran aumento en los costos de sus mercancías lo que conducirá menos índices de rentabilidad. Por tal motivo, la empresa Aspiratek S.A.C. debe considerar necesario brindar constantes capacitaciones sobre temas relacionados a las normas Aduaneras pues esta varía de manera constante, ello contribuirá a reducir los costos logísticos de las mercancías.

1.2. Formulación del Problema

1.2.1. Problema General

¿De qué manera los operadores logísticos influyen en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020?

1.2.2. Problemas Específicos

- a. ¿De qué manera las importaciones influyen en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020?
- b. ¿De qué manera la operatividad aduanera influye en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020?

1.3. Objetivos de la Investigación

1.3.1. Objetivo General

Establecer de qué manera los operadores logísticos influyen en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.

1.3.2. Objetivos Específicos

- a. Establecer de qué manera las importaciones influyen en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.
- b. Establecer de qué manera la operatividad aduanera influye en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.

1.4. Justificación de la investigación

Justificación teórica: La investigación aportará con datos relacionados a la influencia hallada en las variables presentes, datos que serán incorporados en las conclusiones, recomendaciones y resultados, los cuales brindarán soporte a estudios posteriores.

Justificación práctica: El estudio tiene como propósito plantear sugerencias para solucionar las dificultades detalladas en la realidad problemática, problemas tales como el conflicto del empleado, falta de habilidades para diferentes áreas y situaciones, entre otros problemas.

1.5. Delimitación del estudio

- Delimitación geográfica: Empresa Aspiratek S.A.C., departamento de Lima.
- Delimitación social: trabajadores de la empresa Aspiratek S.A.C.
- Delimitación temporal: año 2020.
- Delimitación semántica: Operadores logísticos y Costos logísticos.

Mora (2012) define a los operadores logísticos como “los equipos tácticos dedicados a expandir sus servicios con el fin de orientarlos a procedimientos logísticos conforme con la nación, normativa, leyes y la forma de transportar las mercaderías conformadas particularmente a una clase de mercadería” (p.240).

Portal (2013) definen a los costos logísticos como “la adición de costes escondidos suscitados por el traslado y acopio de insumos y bienes de abastecedores a compradores, comprenden: costes de adquisición, acopio, inventario, traslado interno, entrega de bienes finalizados, trabajadores que intervienen en estas actividades, entre otros” (p. 288).

1.6. Viabilidad del estudio

Por contar con los recursos necesarios, es decir, materiales, financieros y humanos, se pudo ejecutar la investigación y por ende, es viable.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1. Investigaciones internacionales

Fajardo (2017), “Análisis del sector de operadores logísticos en Colombia, para la creación de un modelo de selección de servicios logísticos utilizando la metodología AHP”, Universidad Nacional de Colombia. El objetivo fue analizar el sector de los operadores logísticos y proponer un modelo de selección de servicios logísticos. Es una investigación de tipo descriptivo. La población fue 72 empresas. La investigación concluyó que “el sector de los Operadores Logísticos en Colombia necesita ser objeto de una profunda reglamentación por parte de las autoridades competentes” (p. 89) ... estableciendo “una clasificación adecuada que permita identificar las características y responsabilidades específicas de las empresas con el fin de evitar confusiones que puedan llevar a los usuarios de servicios logísticos a cometer errores en el proceso de tercerizar sus operaciones” (p.89).

Morales (2016), “Sistema Adaptativo de planeación de operaciones logísticas y de mercadeo de la cadena de suministro orientadas al cliente”, Pontificia Universidad Javeriana. Colombia. Su objetivo fue desarrollar un sistema adaptativo que apoye la planeación de logística y de mercadeo de los procesos orientados al cliente en una cadena de suministro. Utilizó el cuestionario. La investigación concluyó que “el Modelo de Adaptación logró ofrecer un paquete de servicios enriquecidos a las empresas del sector floricultor” (p. 79) ... Tales servicios fueron “notificaciones de cambios contextuales, recomendación de oferta, recomendación de productos suplementarios y jerarquización de cliente según su importancia estratégica,

jerarquización de partners en términos de producción asignada en las coaliciones” (p.79).

Sánchez (2013), “Mejoramiento de los costos logísticos de abastecimiento para una empresa de productos químicos”, Universidad Nacional de Colombia. Su objetivo fue proponer una metodología de pronóstico de compras y programación de traslado, que contribuyan a reducir los costos logísticos de la compañía. La investigación concluyó que, en la aplicabilidad de los dos modelos propuestos, “en ambos casos pueden continuar utilizándose por el personal de la compañía C.P.P.I. para llevar a cabo los dos procesos logísticos estudiados, actualizando los parámetros iniciales requeridos por cada uno” (p. 86) ... “Esto permitirá continuar trabajando con el enfoque de optimización de costos, lo que redundará en beneficios para la compañía” (p.86).

2.1.2. Investigaciones nacionales

Cahuas (2019), “Costos operativos de procesos logísticos en las ventas: Empresa exportadora de metales no ferrosos, Lima, 2018”, Universidad César Vallejo. Su objetivo fue establecer la incidencia de los costos operativos logísticos, en las ventas. Es una investigación de tipo descriptiva, correlacional. La población 6 empresas. Utilizó el análisis documental y la lista de cotejo. La investigación concluyó que al establecer la incidencia de los costos operativos logísticos en sus ventas pues “se evidencia que hay un sobre costo que la empresa no lo ha contemplado o mejor dicho un costo oculto que debería ser incluido al momento de fijar el precio de venta al exterior” (p. 36).

Torres (2017), “Operadores logísticos y los costos logísticos en las importaciones marítimas del Callao”, Universidad César Vallejo. Su objetivo fue determinar la relación que existe entre los operadores logísticos y costos logísticos. Es una investigación descriptivo no experimental. La población fue 75 empresas importadoras, la muestra fue 64 empresas importadoras. La investigación concluyó que los “costos logísticos las empresas encuestas evidencian el ahorro enorme sobre sus operaciones de comercio exterior” (p.29).

Navarrete, Poma y Tapia (2019), “Factores críticos de éxito para el desarrollo de un operador logístico que brindará servicios a los clientes usuarios del Puerto de Chancay”, Universidad Esan. El objetivo fue identificar y determinar los factores críticos de éxito que debe considerar un operador logístico. Es una investigación de exploratoria y descriptiva. La población fue 38 trabajadores. Utilizó la entrevista. La investigación concluyó que “los factores críticos de éxito identificados, se enfocan en la entrega de un servicio integral y personalizado con el apoyo sistemas automatizados y flexibles” (p. 136) ... “además de tener políticas en base a las nuevas tecnologías que se integren a los stakeholders, como entes gubernamentales, clientes y proveedores, así como contar con certificaciones de estándar internacional que permitan minimizar riesgos y asegurar calidad de servicio” (p.136).

2.2. Bases teóricas

Variable independiente: Operadores logísticos

A. Definiciones

Fajardo (2017) lo definen como “una compañía que brinda a su clientela asistencia logística a través de la tercerización, ya que una fase o totalmente con el tema de cadena de suministro” (p.8).

Mora (2012), los equipos tácticos dedicados a expandir sus servicios con el fin de orientarlos a procedimientos logísticos conforme con la nación, normativa, leyes y la forma de transportar las mercaderías conformadas particularmente a una clase de mercadería.

Tompkins Associates (2010), es una compañía que ofrece asistencia integral de logística en una cadena de suministro. La mayoría de estas compañías son responsables de la logística de compañías en su totalidad, en tanto otros brindan su asistencia a pequeñas compañías.

Castellanos (2009) define a los operadores logísticos como un grupo de compañías que laboran y tienen autosuficiencia en relación a la logística internacional y en otras naciones se denominan compañías Aduaneras, de carga aduanera, carga naviera y traslado nacional con la finalidad de acrecentar y

varios bienes y dar complacencia a los compradores finales en diversas formas de acciones de compra y venta inclusive de zonas lejanas.

B. Dimensiones

Torres (2017) menciona en su investigación las dimensiones de los operadores logísticos.

a. Importaciones

Es un conjunto de operaciones vinculadas con un destino aduanero en particular que posibilita la entrada de mercaderías a una nación para su adquisición, después de haber realizado su pago correspondiente, como los derechos arancelarios y otros tributos ajustables, como también la amortización de multas en caso hubiesen, y los respectivos tramites y de más deberes aduaneros. Siendo sus indicadores los siguientes:

- Tipos de mercancía
- Mercancías restringidas.

b. Operatividad aduanera

Es toda función que se realice en la aduana, ya sea una importación temporal, exportación temporal, entre otros. Siendo sus indicadores los siguientes:

- Tramites documentarios.
- Legislación aduanera.

C. Teoría sobre los operadores logísticos

Lombana (2013) menciona que tiene su origen en la comercialización de metales en naciones que se dedicaban a su producción en oposición a aquellos que únicamente podían importarla, basándonos en esto señala que los fabricantes de metal menospreciaron la valía de la fabricación en otros países, donde en relación a los pagos hechos eran procedidos en el país local y rechazadas de la nación como una adquisición local, como consecuencia se genera gastos para los dos lados; de igual forma la tesis del mercantilismo a una compra venta

extranjera era un modo de compra y venta donde se tenía en cuenta como algo de poca utilidad pues las importaciones se relacionaban únicamente a un exportador y los procedimientos solo se realizaban uno solo en países locales.

D. Tipos de operadores logísticos

Según Castellanos (2015) los principales tipos de operadores logísticos son los siguientes:

a. 1PL – First Party Logistics

Considerado como un operador esencial e independiente, en otras palabras, las compañías que se dedican a ello hacen el procedimiento en un mismo sitio y únicamente subcontratan transporte.

b. 2PL - Second Party Logistics

Son operadores logísticos con un mayor soporte e incrementan su amplitud de asistencia con su clientela, no obstante, únicamente se encargan de una fase de la cadena de abastecimiento. Se describen por externalizar, a través de distribuidores de menor tamaño, el traslado y acopio.

c. 3PL - Third Party Logistics

Es una fase que comprende la mayoría o ciertos casos toda la cadena de abastecimiento de su clientela, pues poseen mucha experiencia y la incorporación de sus procedimientos, y particularmente en soluciones logísticas. Se describen por procedimientos de búsqueda, acopio ya que cuenta con su establecimiento de reparto, su propio conjunto de vehículos, gestión de inventarios, reparto y acopio de mercaderías.

d. 4PL - Fourth Party Logistics

Este operador se describe por ser completo y su aporte de asesoramiento a su clientela respecto a logística, programación, su estructura tecnológica, organización de transporte, etcétera. Otra cualidad es el vínculo cercado y fiable, inclusive existe una sección de su clientela. Además, están a cargo del mejoramiento de la cadena de abastecimiento, comprende a su clientela y los

distribuidores de su clientela. Es posible que externalice asistencia con terceros, mejor dicho, contratar a un 2PL y 3PL; supervisándolos.

e. 5PL - Fifth Party Logistics

Se describen por manejar la cadena de abastecimiento, considerando el requerimiento de abastecimiento del producto de la procedencia hasta el rumbo final. Una cualidad más es la asistencia de datos, cambio de información con los anteriores operadores descritos y su avanzada estructura tecnológica para el intercambio de información en la cadena en su totalidad. Es posible realizar cambios en el outsourcing con dichos distribuidores, por tener buenos convenios tácticos.

E. Aspectos del operador logístico

Francisco (2014) el rol principal que tiene un operador logístico es realizar la búsqueda de cooperación entre productores y repartidores, determinar convenios tácticos en los cuales existan evidentes beneficios en comparación a los frutos que se generan aparte entre comprador y abastecedor.

Para ello el operador logístico tiene el deber de integrar estos aspectos:

- Recursos, es el aspecto más relevante como la amplitud del acopio, la gestión de la mercancía y la transmisión estructurada de datos entre empresas a través de medios electrónicos.
- Tecnología logística, el cual comprende los saberes, la vivencia, el procedimiento y la tecnología, mejor dicho, en el ámbito de tecnologías de información, en el procedimiento de la gestión, etc.
- Monitoreo, tanto en las mercancías de almacenamiento y en la cadena de datos en la logística.
- Innovación, nociones que mejoren la gestión logística (pp.12-13).

F. Funciones del operador logístico

Porta (2007) menciona que un operador logístico debe realizar diferentes funciones que se encuentren dentro de estos aspectos:

- Elabora los métodos, mejor dicho, el operador determina y organiza las diversas etapas del procedimiento logístico ya sea por el mismo o de mutuo acuerdo con el cliente.
- Estructura, administra y monitorea las actividades, involucra que el operador realice y control cada una de las operaciones del procedimiento, atribuyendo los medios necesarios para dar con los tiempos de entrega y organizando un adecuado enlace entre las diferentes etapas de procedimiento.
- Bases, tecnología y estructuras de información, el operador logístico determina las gestiones de operaciones de vehículos y de almacenes donde colocar y gestionar los productos de su clientela y, también, contribuye a su misma tecnología y sistemas de información con el fin de estructurar y administrar el proceso en su totalidad.
- Recursos particulares o subcontratados, son dos contextos distintos cuando el mismo operador utiliza sus recursos que cuando decide subcontratar estas actividades con otras compañías.
- Recursos y asistencias extras, el operador asegura ante su cliente de los recursos que le son dados, es decir se hace cargo del riesgo de extravíos, desperfectos y extravías de mercancías de almacenamiento y cada una de las asistencias extras sujetos al acuerdo hecho entre ambos, comprendiendo los plazos de entrega.

G. Intereses de los operadores logísticos

Champi, Coloma, Funegra y Vertiz (2016) señalan que los operadores logísticos tienen por objetivo mejorar las cadenas exportadoras e importadoras y fortalecer sus propias operaciones para convertirse en una alternativa competitiva. Las asistencias logísticas se relacionan con la oferta de infraestructura de diversos modos de vehículo esto porque necesitan la interacción de operaciones de diversas compañías de la secuencia productiva y mercantil. Comprende cada una de las actividades requeridas con el fin de garantizar una mercancía de buena calidad. Incluye también la organización de cadenas de origen y destino de las mercancías, manejo de carga, acopio y

distribución, la planificación de las modalidades de transporte y administración aduanera.

El desarrollo de modelos de eficiencia operativa considerando modelos integrados de gestión apoyados por la tecnología, en conjunto con el incremento de la oferta de capital humano especializado en cadenas de suministro integradas, impulsaría al sector y desarrollaría distribuciones eficientes y de bajo costo. Asimismo, en relación al interés de mejora de la infraestructura existente, los operadores logísticos deben influenciar al Estado Peruano para ejecutar acciones directas en promoción y/o inversión directa en la infraestructura logística necesaria.

Adicionalmente, se tiene interés estratégico en la implementación de tratados de libre comercio con más socios comerciales; pero por encima del número de los mismos, el sector está interesado en aumentar su efectividad, es decir que las exportaciones a cada uno de los socios se incrementen. Esto se logrará a través del desarrollo de una política eficaz de desarrollo de mercados que debe desarrollar el Gobierno. En este ámbito, es de interés el fortalecimiento de la industria productiva y transformadora al interior del país, pues esto permitirá aumentar cargas de retorno y disminuir los costos de flete.

H. Ventajas del operador logístico

Francisco (2014) menciona que por motivos monetarios, la externalización en relación a la gestión logística es frecuente en gran parte de las compañías, también se pueden casos muy difíciles donde subcontratan a operadores logísticos para que gestionen la totalidad de sus actividades. Esta externalización consiste que el operador, al ser una compañía experta en realizar estas asistencias, tiene una mayor competencia en realizar con eficiencia y tiene diversas ventajas como las siguientes:

- Disminución de costes directos.
- Mejorar la adaptabilidad (facultad de adecuación al cliente, suprimir gastos no tácticos).

- Un monitoreo más elevado del convenio logístico en relación a los costes, tiempos y calidad.
- Disminución del plazo de entrega.
- Suprimir los gastos por repartición.
- Optimizar la productividad de los bienes.

La transcendencia del contrato de un operador logístico es posible que comprenda la administración de almacenes ajustables, la organización de pedidos, embalar los objetos, poner etiquetas y la administración de la computación de los pedidos también de vehículos y repartición de mercaderías.

I. Riesgos del operador logístico

Francisco (2014) menciona que los riesgos más relevantes al momento de contratar a un operador logístico son:

- Alteración en las organizaciones y actividades de la compañía.
- Potenciales problemas colectivos y de trabajo frente al punto de vista de sobras o una cooperación muy cercando entre trabajadores de ambas compañías. En ciertos casos, el operador es quien asume dichas sobras.
- Surgimiento de una cierta cantidad de compañías que únicamente buscan ventajas veloces y que es complicado que aseguren una permanencia de las actividades en un mercado abierto.
- Débil despegue de actividades externalizadas, es necesario una supervisión extrema.

J. Valor agregado de los operadores logísticos

Arrieta (2012) señala que, por lo general el valor agregado que distingue a un operador eficiente es su capacidad de inducir y ejecutar rápidamente acciones. Como en el caso de ventas, debe tener una acción rápida en cotizar y en actividades, eficacia en concertaciones. Es lo normal, que un operador logístico para tener un elevado valor agregado decida abrir su agencia de

aduanas. Una diferencia más es que tenga establecimientos propios en el interior de una nación y apoyo internacional.

Escoger de forma adecuada un operador logístico se traduce en un recurso mercantil y de competencia, donde la compañía fabricante o mercantil proporcionará más valor agregado a su producto, sin necesidad de realizar un desembolso económico.

Es importante para un operador logístico tener certificaciones que reflejen su atención en enriquecer su competitividad, tener una mejor imagen en el ámbito logístico y el deber de la dirección de normas y guías definidas de administración para la compañía. En el caso del cliente, las certificaciones fortalecen el potencial del operador para dar un replica efectiva a requisitos especiales, su adaptabilidad frente a alternaciones a largo plazo y su deber de mejorar continuamente.

K. La logística

Castellanos (2015) señala que la logística principalmente inclinada hacia la complacencia del cliente, mediante los costos más bajos, con la calidad deseada, en el momento esperado y en una cuantía y ubicación correspondiente por ello.

Desde otro punto de vista, la logística es un elemento de la cadena de abastecimiento que planea, accionar y llevar el control del ciclo eficaz y productividad; el almacenamiento de recursos y asistencia, la información relacionada desde el momento de inicio hacia el término para de satisfacer a los consumidores. Debido a ello, la logística es uno de los aspectos más esenciales de la competencia, puesto que puede tomar la decisión del éxito o la frustración de la venta de un artículo.

Con respecto a este fundamento, las operaciones han de ser planificadas, realizadas y manejo en base a los reglamentos instaurados por la compañía y en términos con los niveles de servicio al consumidor que se hayan definido, tal como con ciertos propósitos establecidos.

En esta cuestión se admite una importancia de los factores que forman parte de la logística y son los siguientes:

- La administración de los componentes: Es la gestión del abastecimiento y acopio de bienes iniciales, artículos aún no terminados para su uso siguiente.
- El sistema de secuencia de recursos: Consta en la competencia de planear la elaboración de bienes finales, con el fin de que se encuentren en disposición a dar asistencia a las peticiones de los consumidores.
- El repartimiento tangible: Es el otorgamiento de los bienes finales a los distintos consumidores.

Desde otro punto de vistas, la administración de los tres procesos logísticos principales de la cadena de abastecimiento a conocer: el aprovisionamiento, la elaboración y el reparto.

Al llevar a cabo la logística iniciamos a distinguir e instaurar el traslado entre las distintas conformidades, organizaciones, empresas o servicios, y el sector de comercialización posee un papel importante, debido a que es la que está encargada de concretar las ventas. La administración de las tres logísticas dirige a las organizaciones a proyectar distintos pasos o guías para alcanzar su principal propósito: lograr el consumidor. Todo nace de la aprobación de un tiempo, el cual ha de lograr con los requerimientos instaurados por la organización, con respecto a la manera en la que se toma e induce en el sistema, la comprobación de préstamos, autorizaciones y deberes de venta. Luego, debe hacerse la consulta entre los abastecedores, con el propósito de realizar las peticiones correspondientes, tomando en consideración, los pronósticos de la petición y de esa manera planificar la fabricación, siempre tratando de conservar algunos grados en base a registros para omitir costos excesivos de actividad. Al administrar estas tres logísticas, se indaga acerca de la conversión acerca de la cadena de abastecimiento, de aprovisionamiento de la organización en un proceso competente para la satisfacción del consumidor, mejor dicho, la eficacia de la totalidad de cadena ha de ser más esencial que la de cada área de manera individual, mediante sus distintas obligaciones.

En resumen, podemos determinar que la finalidad primordial de la logística de las compañías es dar un sitio a los recursos correspondientes, en el

tiempo preciso y en los caracteres anhelados, para aportar a la eficiencia de la compañía. Ello nos conduce a instituir que el propósito de la logística nace de la complacencia de la demanda y ello es necesario manifestarse en las más adecuadas disposiciones de servicio, calidad y costo. La logística cumple la función de gestionar los recursos requeridos para lograr este fin, trasladando el personal adecuado y los medios económicos correspondientes.

En este vínculo que se instituye entre las distintas organizaciones, servicios o entidades ocupa una función primordial en el sector o área de ventas, debido a que es este el que se responsabiliza de concretar el comercio y por ello el reparto tangible de los artículos.

A partir de la administración de la DFI de productos, la logística es dirigir de manera táctica la ganancia, el transporte, almacenamiento de recursos y el manejo de registro, en todo el ciclo de información juntado, a través de la compañía y su vía de reparto se encamina de modo que el rendimiento vigente y a largo plazo de la compañía es incrementada en aspectos de efectividad y costo. En otras palabras, la logística determina y planifica perfectamente el bien adecuado, el consumidor correspondiente y el momento adecuado. La logística no es entonces una actividad práctica sino un modelo, una base de referencia; no es una operación sino más bien una estrategia de planeación; es un modo de discurrir que posibilitará también minimizar la duda en un futuro incierto.

Variable dependiente: Costos logísticos

A. Definiciones

Fernández (2019) sostiene que son todos los costes que se consideran desde la partida del depósito de productos terminados de la empresa.

Jiménez (2012) indica que son una utilidad en la sociedad para adquirir verdaderamente costes convenientes para aquellos que se dedican a la importación en cada una de las naciones, de igual forma está sujeto en gran medida de la nación para obtener verdaderos costos.

Portal (2012) definen a los costos logísticos como “la adición de costes escondidos suscitados por el traslado y acopio de insumos y bienes de

abastecedores a compradores, comprenden: costes de adquisición, acopio, inventario, traslado interno, entrega de bienes finalizados, trabajadores que intervienen en estas actividades, entre otros.” (p. 4).

Ulloa (2010) mencionan que el desempeño laboral es realizar las tareas o lograr metas dependiendo principalmente del esfuerzo realizado.

B. Dimensiones

Falla (2017) menciona en su investigación las dimensiones de los costes logísticos:

a. Simplificación de los trámites aduaneros

Son los tratamientos apropiados para cada gestión aduanera de despacho de mercancías, es posible tener un efecto beneficioso en la competitividad del sector industrial local ya que se genera un clima pronosticable para realizar transacciones de compra y venta internacional. Siendo sus indicadores los siguientes:

- Transmisión.
- Rectificaciones.
- Pago electrónico.

b. Levante aduanero

Procedimiento donde la Aduana aprueba a las partes involucradas a tener uso de las mercaderías despachadas. Cuando es condicional si el monto se ha cancelado o tiene garantía. En caso de los regímenes suspensivos o temporales, son condicionales. Siendo sus indicadores los siguientes:

- Canal rojo.
- Canal naranja.
- Canal Verde.

C. Teorías de los costos logísticos

Torres (2017), las teorías más destacables sobre costos logísticos son: Sistema de entrega directa con el objeto de minimizarlos en temas de distribución grandes compañías.

Garcés (2010) sostiene que los costes logísticos comprenden costes sumados y regulan las entradas de recursos y los datos de cada uno de estos, hoy en día es importante tener estos datos.

Jiménez (2011) afirmó que la inestabilidad en distribución, desde un enfoque logístico, hace que los costes sean elevados y este nexo genere cambios en las condiciones de espacio para las decisiones a largo plazo. Existen teorías sobre este tema que enfatizan su relevancia; donde relacionan la competitividad mercantil cuyo personaje más influyente es Michael Porter quién conceptualiza la ventaja competitiva: donde cada nación ha sido capaz de imponer limitaciones en relación a sus competencias de eficiencia e innovación con enormes posibilidades de optimizarse y dedicarse de este modo, muchas compañías de un país se han enfrentado a cambios sacando provecho de su cultura, capital, pueblo y política para aplicar y llevar a cabo procedimientos novedosos que posibiliten a diversas áreas a lograr capacitación, mejora y de esta manera alcanzar continua innovación en relación a la eficiencia, es impresionante observar como los países han puesto en marcha procesos a sus compañías donde mejoren sus eficiencia de tal forma que puede posicionarse cada más fuerte en el mercado extranjero, la tecnología y la especialización siempre serán instrumentos que ofrecen los países para optimizar su intervención y tener una mayor competitividad y se sustenta en el éxito sobre el beneficio que tenga la ventaja absoluta.

D. Costeo logístico de importaciones

Prom Perú (2013) hace mención que, una apropiada administración de costes logísticos posibilita tanto al exportador o importador tener conocimiento del verdadero coste de compra o venta de sus mercaderías. También tener en cuenta costos que reduzcan el beneficio en sus gestiones de compra y venta internacional, pues es un modo sencillo de tener competitividad.

Aunque verdaderamente dichos costos cambian en relación a la categoría de producto, cuando lo describen en un modelo se identifica y considera a la hora de efectuar un costeo.

E. Documentación necesaria para evitar costos logísticos elevados

Prom Perú (2013) recalca que los documentos elaborados de forma inadecuada generan efectos negativos, con un elevado coste tanto para exportadores como importadores. Donde cada año, dichos costes representan varios miles de millones de dólares. Por ejemplo, un documento transporte llenado de forma inadecuada, la carencia de un certificado o una equivocación en alguna factura. Por tal motivo, hay que tener sumo cuidado en estos tipos de documentos.

En el caso del importador, existen documentos obligatorios para los procedimientos aduaneros, donde son adheridos junto a otros documentos pedidos por el comprador.

Cada uno de estos documentos deben ser enviados al importador con el fin de que gestione la formalidad de importación en su nación. En caso del transporte aéreo, la documentación original se dispone en un sobre y se da a la empresa aérea para que se desplacen con la carga. En el caso que el transporte sea vía marítima, dichos documentos se deben enviar por Courier, donde es necesario que este primero previo a la llegada de la carga de destino.

F. Objetivos de la logística

Escudero (2013) menciona que el más importante objetivo de la logística es cumplir en las más óptimas disposiciones la asistencia, coste y calidad. Asegurar la calidad del producto o asistencia, generar ventaja competitiva o minimizar posibilita incrementar el beneficio de la organización, ante ello, la logística desempeña el rol de administrar los recursos requeridos (establecimientos, medios de transporte, programas de administración informática ...) y trasladar al personal y los recursos monetarios más apropiados.

Al realizar una buena planificación logística se logran los siguientes objetivos:

- Comprar los recursos en las mejores condiciones; de dicha manera se impide gestionar actividades de desembalaje, organización y adecuación a futuro.
- Reducir los egresos de transporte, por medio de la agrupación de cargas y reduciendo fases y lejanía de ruta.
- Reducir los costes de manipuleo, pretendiendo cambiar la mercadería una mejor cantidad de ocasiones.
- Reducir los grupos de categorización de mercaderías de almacén, como también reducir la cantidad, la proporción y el porcentaje de recintos direccionados a almacenaje.
- Disminuir la cantidad de inspecciones y monitoreo de mercancías del modo más simple y cómodo posible.

L. La gestión logística

Czinkota y Ronkainen (2008) mencionan que las empresas deben aventajarse de la colaboración del sistema, la organización de la logística mediante los despachos organizacionales es demostrativo. Sin organización, las empresas suelen optimizar su eficiencia personal, pero a arriesgar el desempeño total de la organización.

a. Administración de la logística centralizada

Una particularidad esencial de este tipo de enfoque para la logística es la presencia de los trabajadores en los centros formales de trabajo que mantiene el poder de decidir acerca de las operaciones de logística que ejercen influencia en las demás. Si el establecimiento principal produce una supervisión, así mismo contarán con el fundamental compromiso de la toma de decisiones. Obviamente los efectos pueden ser no positivos si los directivos regionales son remunerados y analizados con el fundamento en el desempeño que no se encuentra a su alcance. Ello puede considerarse algo dificultoso si los empleados principales no poseen los datos y capacidades suficientes.

b. Administración de la logística descentralizada.

Cuando una organización asiste a gran cantidad de mercados de carácter diversa, el centro general haría a la organización indiferente a los requerimientos de aplicación específica. Si toda filial se torna en un medio de ganancias, cada una de estas tendrá el compromiso general de un desempeño, algo que podría generar una satisfacción mayor para los directivos a nivel local y una acomodación a las particularidades regionales del mercado. No obstante, la desconcentración arrebatará a la competencia logística de las ventajas de organización. Luego que los artículos se encuentren en un mercado en especial, debe esperarse e impulsar una colaboración mayor de las actividades logísticas locales.

c. Logística por contrato

A pesar de que su elección es libre, una gestión logística intrínseca o externa, las organizaciones eligen mayormente la tercerización, lo que conlleva al uso de habilidades logísticas exteriores. Usualmente llamadas logística de terceros o por contrato, cabe resaltar que cada vez cuenta con un mayor progreso. Las organizaciones en su mayoría realizan alguna subcontratación como mínimo en alguna labor logística esencial y obligaciones vinculadas al traslado. La fundamental razón en base a ello es que las organizaciones personalmente son experimentadas en su sector y por ende se enfocan solamente en sus actividades. Los abastecedores de logística por contrato, por otra parte, son experimentados solo en ello, y poseen la noción y los recursos para llevarlos a cabo de manera eficiente y creativa a las organizaciones que lo requieran.

G. Principales funciones de la logística

Carro y González (2013) señalan que las diferentes funciones que destaca la logística en una empresa:

- Mecanismo de abastecimiento, administración de recursos entre los sitios de compra y las fábricas que tenga.
- Mecanismo de elaboración, administración de actividades de elaboración de diversas fábricas.

- Mecanismo de distribución, administración de recursos entre las fábricas y los puntos de adquisición.

Los procedimientos logísticos empleados en el abastecimiento y en la distribución son semejantes. Por tal motivo, la logística empresarial tiene por objeto incorporarlas y brindar un elevado nivel de adecuación y velocidad de réplica a las exigencias del mercado.

Las operaciones de logística esenciales del proceso de abastecimiento y de distribución, que para todas compañías no son exigibles, pues está sujeta al nivel de madurez en la ejecución de la definición de logística integral.

- El conjunto de procedimientos de pedidos es la operación que inicia el traslado de la mercancía y la ejecución de las asistencias demandadas, que tiene un impacto en el tiempo del ciclo del pedido.
- La administración de inventarios brinda a la disposición de los productos exigidos por demanda.
- La acción de transporte es crucial para cualquier compañía para la distribución de bienes y productos propios, como también los productos terminados.
- El concepto de nivel de servicio al cliente determina el grado y la calidad de réplica que deben contener cada acción de la logística.
- La operación de compras incide en el canal de abastecimiento. Por medio de esto se eligen los recursos, las proporciones a comprar, la hora de realizarlas y la organización de productos.
- Determina la cantidad de elementos y la serie y el ciclo de productos., donde incide en la operación logística integral, sin embargo, en la administración de inventarios y en el transporte; por tal motivo, en ocasiones, se tienen en cuenta estas dos operaciones en el área de producción.
- El embalaje se determina teniendo en cuenta los requerimientos de proceso, transporte, almacén o protección que es necesario dar a los recursos con el fin de impedir daños y que éstos no se deterioren.

- El procedimiento de mercaderías comprende la elección del equipo de traslado y la descripción de los procesos de elaboración de los pedidos y de retorno de productos con fallas.
- La administración comprende la recogida, el acopio, el procedimiento y el estudio de información requeridas para realizar la organización y monitoreo, que brinda sustento en cada un mecanismo logístico.

La gestiona logística empresarial comprende el tratamiento de pedidos, la gestión de inventarios y ciertos recursos en producción y compras, y demás funciones esenciales. Mejor dicho, cualquier parte donde exista una gestión para el monitoreo de fabricación y adquisición. El traslado y acopio de productos y recursos que hoy en día es parte de la cadena de abastecimiento, en efecto, a cargo de la gestión logística. En la actualidad la logística es un recurso plus de la estructura organizativa de la compañía. El rol del gerente logístico, de organizar y administrar toda la cadena de suministro de la compañía, desde los distribuidores hasta los clientes, se muy recurrente en el organigrama de las compañías.

H. Administración de las compras y la logística

Silvera (2017) menciona necesario que la logística y el área de compras laboren de la mano, pues que una adecuada gestión de adquisición se muestra en la administración logística. Estas dos áreas pueden generar valía dentro de la cadena de abastecimiento que en alguna manera impacta en la compra de mercancías.

Una logística sin aprovisionamiento es como un ser humano sin oxígeno. Una adecuada administración de compra debe iniciar cuando aparece la necesidad de provisión, considerando en cuenta las normas que se elaboraron para la gestión de stock de mercancías y las prioridades según la programación logística del centro de distribución. De esta manera se podrá contar con todas las mercancías que fueron solicitadas a tiempo.

En esta estrecha relación, la logística debe administrar en forma excelente del departamento de compras, planificando todos los acuerdos con los proveedores y organizando el recibo de los productos de forma eficiente. Esto

asegurará el correcto funcionamiento del sistema administrativo. En definitiva, la táctica del área de compra debe anexarse a la táctica logística, con miras a incrementar ingresos, reducir costes, incrementar la utilidad y brindar una buena gestión del servicio al cliente.

En aspectos de administración y monitoreo de gestiones vinculadas al flujo de físico de recursos, las adquisiciones son una primera función de la cadena de abastecimiento. Es necesario que al comienzo de esta cadena está sujeto a las carencias de insumos y de recursos de empaques identificadas para los procedimientos productivos, como también los repuestos para las actividades de conservación, personal, entre otros.

La gestión de compras da ciertos propósitos para el aprovisionamiento. Como:

- Dar satisfacción tanto al cliente interno como externo.
- Sostener la persistencia del aprovisionamiento de bienes y servicios.
- Mantener las mejores condiciones de inventarios.
- Realizar convenios con abastecedores.
- Asegurar un precio adecuado de adquisición.
- Avalar a través de un precio adecuado la adquisición.
- Asegurar la adquisición de compra de productos de elevada calidad.

I. El campo de la logística

Anaya (2011) menciona que en una compañía el término logística se vincula directamente cada una de las operaciones en el proceso de abastecimiento, elaboración, acopio y distribución de productos.

Se sabe que desde el inicio siempre han existido problemas en las actividades industriales vinculados con el abastecimiento, fabricación, acopio y distribución de productos, no obstante, no existía el concepto de logística como en la actualidad lo comprendemos. El principal motivo es que la logística no es sencillamente un término nuevo, sino una filosofía en la manera de administrar una compañía.

Convencionalmente en la empresa siempre han existido tres ciclos esenciales de gestión:

- El ciclo de abastecimiento de recursos.
- El ciclo de fabricación (modificaciones de recursos de productos finalizados).
- El ciclo de acopio y distribución (colocar el producto en el comprador meta).

Por lo general, el problema del jefe de abastecimiento era que dichos ciclos no operaban de manera óptima ya que al tener los insumos, elementos y agregados para que la planta fabrique productos de manera continua sin correr el riesgo de que pare actividades por carencia de recursos, eso sí, comprar a los proveedores a precios económicos, de esta manera da sitio a unos inventarios de recursos en ocasiones no necesario con elevados costes de capital invertido y riesgo de obsolescencia y expiración de productos.

Por otra parte, la fábrica quería adquirir un programa de elaboración más completo y equilibrado que le permita generar enormes proporciones, con el fin de adquirir de este modo unas economías de escala en producción, bajar los costes de los productos que elaboraba; dando lugar a stocks de productos finalizados que en algunas ocasiones se pueden vender y en todo caso generaba un costo alto para su almacenamiento.

La distribución física se procedía a realizar con normas de transporte económicos, sin considerar las demandas y adecuaciones que en la actualidad que demanda el mercado.

En conclusión, se convertía en tiempos amplios de réplica al cliente y demasiadas inversiones en stock, ello generaba pérdida de competitividad y generar altos costes para la compañía

La logística cambia de forma sustancia la dificultad, generado un sistema de datos y monitoreo para lograr un flujo continuo de productos con costes reducidos, brindando una elevada satisfacción al cliente.

J. Logística inversa

Kerin, Hartley y Rudilius (2014) mencionan que el flujo de bienes en la cadena de suministro no termina con el consumidor o usuario. La logística inversa es un proceso mediante el cual se recogen materiales reciclables y reutilizables, devoluciones y productos que deben reprocesarse en los puntos de consumo o uso para su reparación, remanufactura, redistribución o desecho. El efecto de la logística inversa puede apreciarse en la reducción de los desperdicios en rellenos sanitarios y de los costos operativos de las empresas.

2.3. Definición de términos básicos

Operadores logísticos

Son los equipos tácticos dedicados a expandir sus servicios con el fin de orientarlos a procedimientos logísticos conforme con la nación, normativa, leyes y la forma de transportar las mercaderías conformadas particularmente a una clase de mercadería (Mora, 2012, p. 8).

Costos logísticos

Es la adición de costes escondidos suscitados por el traslado y acopio de insumos y bienes de abastecedores a compradores, comprenden: costes de adquisición, acopio, inventario, traslado interno, entrega de bienes finalizados, trabajadores que intervienen en estas actividades, entre otros. (Portal, 2012, p. 4).

Importaciones

Es un conjunto de operaciones vinculadas con un destino aduanero en particular que posibilita la entrada de mercaderías a una nación para su adquisición, después de haber realizado su pago correspondiente, como los derechos arancelarios y otros tributos ajustables, como también la amortización de multas en caso hubiesen, y los respectivos tramites y de más deberes aduaneros (Mora, 2012, p. 8).

Mercancías restringidas

Son aquellos objetos o bienes que a causa de composición especial o a su empleo, necesita de un permiso especial por la autoridad correspondiente, para su ingreso o salida de la nación (Espinoza, 2011, pág. 12)

Operatividad aduanera

Es toda función que se realice en la aduana, ya sea una importación temporal, exportación temporal, entre otros (Mora, 2012, p. 8).

Tramites documentarios

Es un conjunto de proceso que hacen posible a las empresas tienen un control sobre su documentación ya sea en ubicación o estatus actual para mejorar su diligenciamiento (Espinoza, 2011, pág. 20)

Legislación aduanera

Es un conjunto de preceptos formales y reglamentarias correspondientes a la exportación, importación u depósito de mercancías, donde la aduana es la única autoridad para su aplicación, como también cualquier norma bajo su competencia (Espinoza, 2011, pág. 18).

Simplificación de los trámites aduaneros

Son los tratamientos apropiados para cada gestión aduanera de despacho de mercancías, es posible tener un efecto beneficioso en la competitividad del sector industrial local ya que se genera un clima pronosticable para realizar transacciones de compra y venta internacional (Falla, 2017, p. 19).

Transmisión

Es una declaración que además realizan el proceso final y determinante de una obligación tributario de una empresa con la entidad supervisora (Basaldúa, 2012, pág. 66)

Pago electrónico

Transferencia del dinero electrónico de pago o impuestos obligatorios que designa la aduana a través de una entidad autorizada por ambos (Basaldúa, 2012, pág. 66)

Levante aduanero

Procedimiento donde la Aduana aprueba a las partes involucradas a tener uso de las mercaderías despachadas. Cuando es condicional si el monto se ha cancelado o tiene garantía (Falla, 2017, p. 19).

Canal Rojo

Es un mecanismo de análisis u monitoreo que se realiza a una mercadería u bien de una operación aduanera, donde es puesto en un monitoreo físico y documental (SUNAT, 2018).

Canal naranja

Se sustentan las mercaderías a través de documentos, puestos en revisión previo a su entrega (SUNAT, 2018).

Canal verde

Basado en el principio de presunción de veracidad se realiza la entrega de la mercadería al destinatario (SUNAT, 2018).

2.4. Hipótesis de investigación

2.4.1. Hipótesis general

Los operadores logísticos influyen significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.

2.4.2. Hipótesis específicas

- a. Las importaciones influyen influye significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.
- b. La operatividad aduanera influye significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.

2.5. Operacionalización de las variables

Variable independiente	Dimensiones	Indicadores
OPERADORES LOGÍSTICOS	<i>Importaciones</i>	- Tipos de mercancía - Mercancías Restringidas
	<i>Operatividad Aduanera</i>	- Tramites documentarios. - Legislación Aduanera

Fuente: Torres (2017).

Variable Dependiente	Dimensiones	Indicadores
COSTOS LOGÍSTICOS	<i>Simplificación de los trámites aduaneros</i>	- Transmisión. - Rectificaciones. - Pago electrónico.
	<i>Levante aduanero</i>	- Canal rojo. - Canal naranja. - Canal Verde.

Fuente: Falla (2017).

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Diseño metodológico

La presente investigación es de tipo básico porque se contrasta la realidad con los enfoques teóricos. El nivel es correlacional al conocer la relación entre las variables. Es de diseño no experimental porque no se realizó la acción de manipular las variables. La tesis es de enfoque cuantitativo al emplearse elementos numéricos para presentar los resultados y la prueba de hipótesis.

3.2. Población y muestra

3.2.1. Población

La población está representada por 28 trabajadores de la empresa Aspiratek S.A.C.

3.2.2. Muestra

Por contar con un tamaño de población factible para la ejecución de la presente investigación, no fue necesario el cálculo de la muestra, tomándose a los 28 trabajadores como sujeto de estudio.

3.3. Técnicas de recolección de datos

Técnica: encuesta. El cuestionario ayudó a medir ambas variables, las cuales son Operadores logísticos y Costos logísticos. El cuestionario fue respondido por los trabajadores de la empresa Aspiratek S.A.C.

Validación del cuestionario

Para la validez del constructo se utilizó por medio del análisis de componentes principales ya que las características del instrumento al ser cualitativas y representar actitudes o percepciones no se puede medir directamente, sino, valorarlas a través de indicadores.

Se procedió a realizar la medida de adecuación muestral mediante el coeficiente de Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) donde se obtuvo el valor de ,805 y la prueba de esfericidad de Bartlett fue significativa p ($p < 0,00$) indicando que el instrumento es notable

Prueba de KMO y Bartlett		
Medida Kaiser-Meyer-Olkin de adecuación de muestreo		,805
Prueba de esfericidad de Bartlett	Aprox. Chi-cuadrado	179,107
	gl	45
	Sig.	,000

A continuación, se procedió a realizar el análisis de comunalidad para determinar si se extrae algún ítem del instrumento, se puede observar que todas están por encima de 0,4 por el cual se concluye que ningún ítem se puede extraer por lo que se puede emplear todos

Comunalidades

	Inicial	Extracción
p1	1,000	,760
p2	1,000	,886
p3	1,000	,888
p4	1,000	,602
p5	1,000	,796
p6	1,000	,957
p7	1,000	,855
p8	1,000	,606
p9	1,000	,959
p10	1,000	,936
Método de extracción: análisis de componentes principales.		

Confiabilidad del cuestionario

El más tradicional de los métodos para medir la consistencia interna, propuesto desde 1951 fue por Cronbach, este coeficiente estima el valor α^2 , cuando se evalúa la consistencia interna de la composición de ítems. Este coeficiente representa una generalización de las populares formulas KR-20 y KR-21 de consistencia interna, las cuales eran solo aplicables a formatos binarios de calificación o de respuesta. En consecuencia, los investigadores con la creación del Alfa de Cronbach lograron evaluar la confiabilidad o consistencia interna de un instrumento constituido por una escala de Likert o cualquier escala de opción múltiple.

Su fórmula es la siguiente:

$$\alpha^2 = \frac{K}{K-1} \left(1 - \frac{\sum s_i^2}{K} \right)$$

Donde:

$\sum s_i^2$: es la suma de varianzas de cada uno de los ítems. 3

s^2 : es la varianza del total de las filas.

K : es el número de preguntas o ítems.

De acuerdo al resultado del estudio de la prueba piloto arrojó un nivel de confiabilidad altamente confiable de los instrumentos aplicados en la investigación siendo $\alpha = 0.931$

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,931	10

3.4. Técnicas para el procesamiento de la información

Se utilizó la prueba de normalidad de Shapiro Wilk. Para el estadístico de prueba se utilizó el Rho de Spearman.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1. Análisis de resultados

A. Datos generales

Tabla 1

Género de los trabajadores de la empresa Aspiratek S.A.C

		f	%
Válido	Masculino	25	89,3
	Femenino	3	10,7
	Total	28	100,0

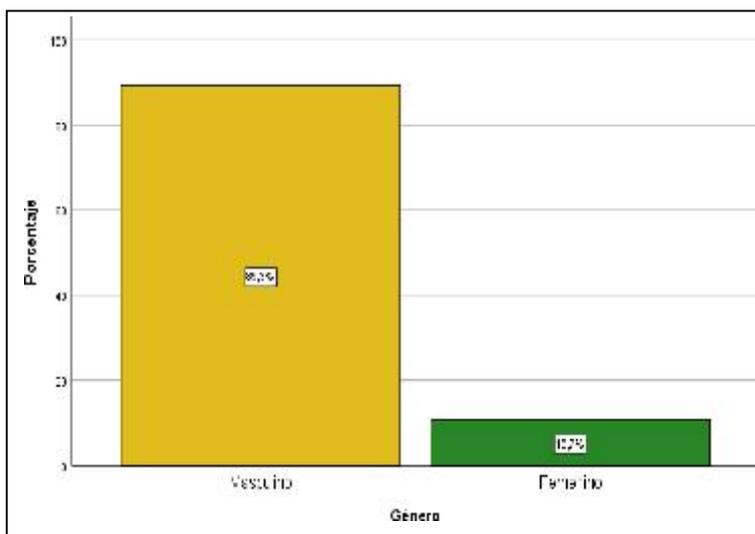


Figura 1. Género de los trabajadores de la empresa Aspiratek S.A.C.

Tabla 1, el 89,3% mencionaron pertenecer al género masculino y el 10,7% pertenece al género femenino.

B. Análisis descriptivo de la variable Operadores lógicos

Tabla 2

Importaciones

	N		CN		AV		CS		S	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
1. Con la contribución de los operadores logísticas ¿Las importaciones de mercancías de la empresa es más rápida?	1	3.6%	4	14.3%	4	14.3%	5	17.9%	14	50.0%
2. Con la contribución de los operadores logísticos ¿Las importaciones de mercancías restringidas de la empresa se ha reducido las observaciones?	1	3.6%	4	14.3%	5	17.9%	10	35.7%	8	28.6%

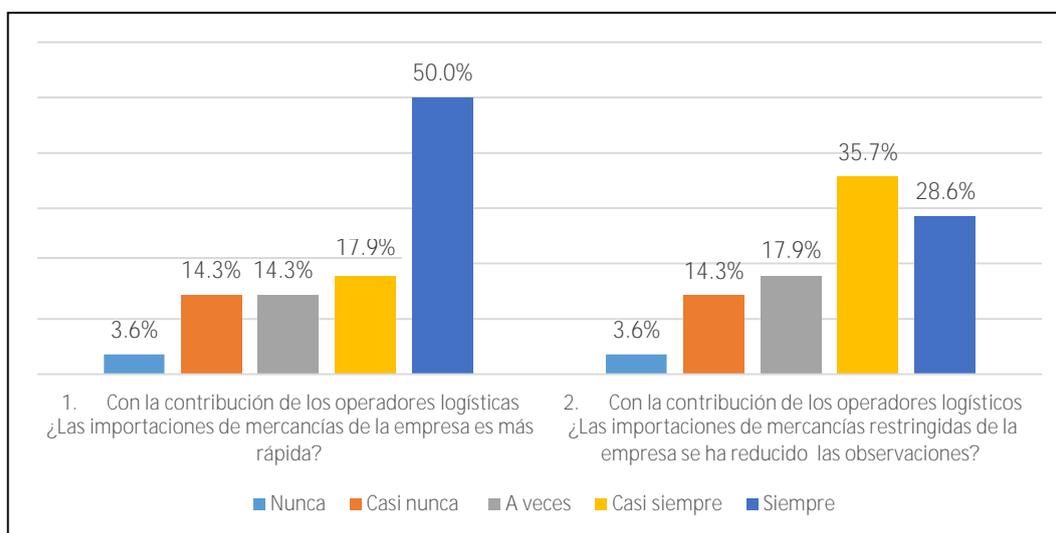


Figura 2. Importaciones.

Tabla 2, el 17,9% mencionaron que las importaciones de mercancías de la empresa no son más rápidas y el otro 17,9% mencionaron que las importaciones de mercancías restringidas de la empresa no se ha reducido las observaciones.

Tabla 3
Operatividad Aduanera

	N		CN		AV		CS		S	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
3. ¿La operatividad aduanera en relación a los trámites documentarios (aduaneros, con las navieras) han tenido una mayor rapidez con el aporte de los operadores logísticos?	0	0.0%	4	14.3%	5	17.9%	12	42.9%	7	25.0%
4. ¿Cuentan con información actual sobre la legislación aduanera vigente?	3	10.7%	2	7.1%	4	14.3%	15	53.6%	4	14.3%

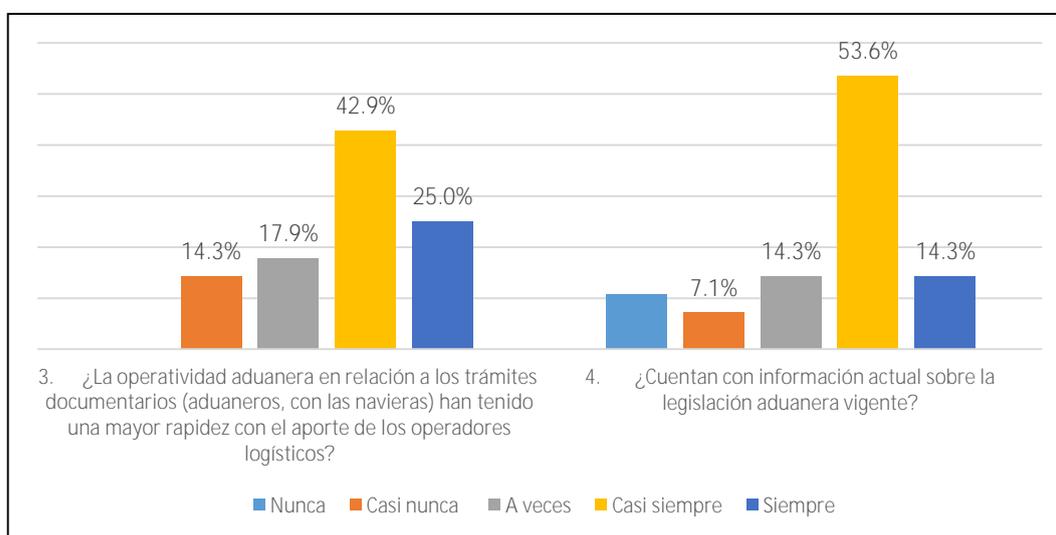


Figura 3. Operatividad aduanera.

Tabla 3, el 14,3% mencionaron que la operatividad aduanera en relación a los trámites documentarios (aduaneros, con las navieras) casi nunca han tenido una mayor rapidez con el aporte de los operadores logísticos y el 17,8% mencionaron que no cuentan con información actual sobre la legislación aduanera vigente.

C. Análisis descriptivo de la variable Costos logísticos

Tabla 4

Simplificación de los trámites aduaneros

	N		CN		AV		CS		S	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
5. Con los operadores logísticos ¿Se minimiza el costo de transmisión de DAM previo a la llegada de la mercadería?	4	14.3%	1	3.6%	2	7.1%	15	53.6%	6	21.4%
6. Con los operadores logísticos ¿Se simplifica los trámites de importación en rectificaciones online?	1	3.6%	4	14.3%	2	7.1%	15	53.6%	6	21.4%
7. Con los operadores logísticos ¿Se simplifica los trámites de importación con el pago electrónico?	1	3.6%	4	14.3%	2	7.1%	5	17.9%	16	57.1%

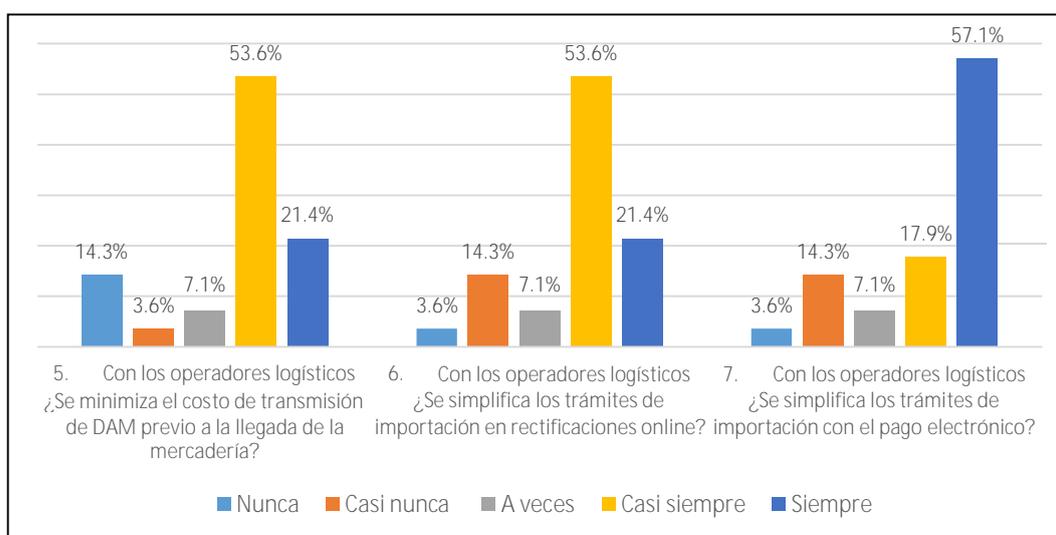


Figura 4. Simplificación de los trámites aduaneros.

Tabla 4, el 17.9% mencionaron que no se minimiza el costo de transmisión de DAM previo a la llegada de la mercadería, el otro 17,9% mencionaron que no se simplifica los trámites de importación en rectificaciones online, asimismo el otro 17,9% manifestaron que no se simplifica los trámites de importación con el pago electrónico.

Tabla 5
Levante aduanero

	N		CN		AV		CS		S	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
8. Con el despacho anticipado ¿Se ha minimizado el tiempo del despacho aduanero en el canal rojo?	0	0.0%	2	7.1%	6	21.4%	1	3.6%	19	67.9%
9. Con el despacho anticipado ¿Se ha minimizado el tiempo del despacho aduanero en el canal naranja?	1	3.6%	4	14.3%	2	7.1%	9	32.1%	12	42.9%
10. Con el despacho anticipado ¿Se ha minimizado el tiempo del despacho aduanero en el canal verde?	1	3.6%	4	14.3%	7	25.0%	12	42.9%	4	14.3%

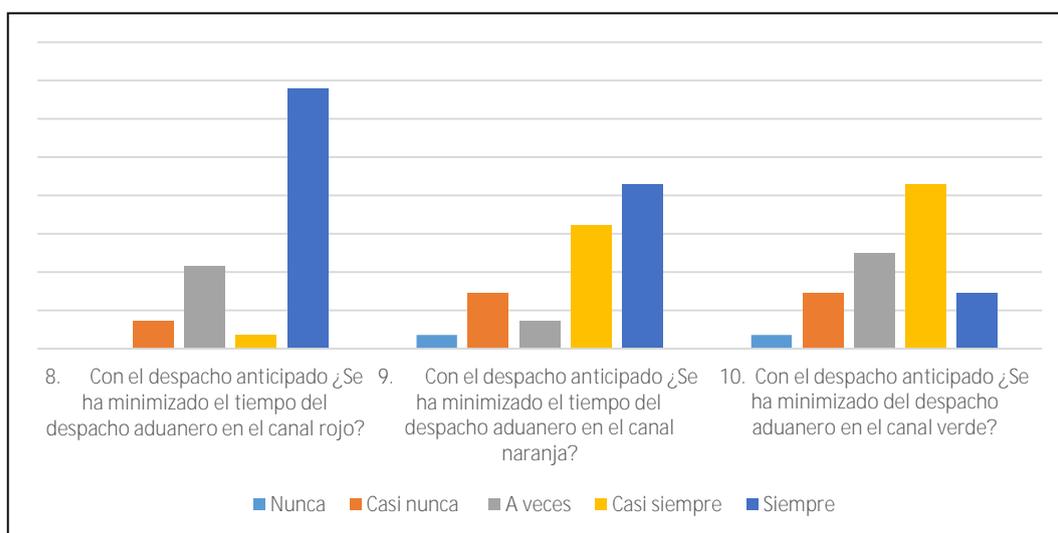


Figura 5. Levante aduanero.

Tabla 5, el 7,1% mencionó que casi nunca se ha minimizado el tiempo del despacho aduanero en el canal rojo, en el caso del 17,9% mencionó que no se ha minimizado el tiempo del despacho aduanero en el canal naranja y el otro 17,9% mencionó que no se ha minimizado del despacho aduanero en el canal verde.

D. Prueba de normalidad

Se muestra en la tabla 6 que en la prueba bondad de ajuste se considera a Shapiro Wilk ya que la muestra es de 28 individuos cantidad menor a 50 casos.

Los resultados permiten determinar que tanto en la variable de Operadores lógicos con sus dimensiones respectivas presentan valores de significancia menores a 0.05, por lo que se puede afirmar que no presenta una distribución normal. Respecto a la variable de Costos logísticos el valor es igual a 0,00 lo que nos permite señalar que no presenta una distribución normal.

Por lo tanto, en la contrastación de hipótesis utilizaremos la correlación de Spearman

Tabla 6
Pruebas de normalidad

	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
Operadores logísticos	0.850	28	0.001
Importaciones	0.856	28	0.001
Operatividad Aduanera	0.877	28	0.003
Costos logísticos	0.721	28	0.000

a. Corrección de significación de Lilliefors

4.2. Contrastación de hipótesis

Hipótesis general

Ho: Los operadores logísticos no influyen significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.

Ha: Los operadores logísticos influyen significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.

Tabla 7

Correlación de Rho de Spearman entre los operadores logísticos y los costos logísticos

			Operadores logísticos	Costos logísticos
Rho de Spearman	Operadores logísticos	Coefficiente de correlación	1,000	,484**
		Sig. (bilateral)	.	,009
		N	28	28
	Costos logísticos	Coefficiente de correlación	,484**	1,000
		Sig. (bilateral)	,009	.
		N	28	28

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

Por lo expuesto en la Tabla 7, ($p = 0,009 < 0,05$; $r = 0,484$), se concluye que la operatividad aduanera influye significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.

Hipótesis específico 1

Ho: Las importaciones no influyen significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspirotek S.A.C., Lima, 2020.

Ha: Las importaciones influyen significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspirotek S.A.C., Lima, 2020.

Tabla 8

Correlación de Rho de Spearman entre las importaciones y los costos logísticos

		Importaciones	Costos logísticos	
Rho de Spearman				
		Coefficiente de correlación	1,000	,478*
	Importaciones	Sig. (bilateral)	.	,010
		N	28	28
		Coefficiente de correlación	,478*	1,000
	Costos logísticos	Sig. (bilateral)	,010	.
	N	28	28	

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

Por lo expuesto en la Tabla 8, ($p=0,010 < 0,05$; $r = 0,478$), se concluye que las importaciones influyen significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspirotek S.A.C., Lima, 2020.

Hipótesis específico 2

Ho: La operatividad aduanera no influyen significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.

Ha: La operatividad aduanera influyen significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.

Tabla 9

Correlación de Rho de Spearman entre la operatividad aduanera y los costos logísticos

			Operatividad Aduanera	Costos logísticos
Rho de Spearman	Operatividad Aduanera	Coefficiente de correlación	1,000	,529**
		Sig. (bilateral)	.	,004
		N	28	28
	Costos logísticos	Coefficiente de correlación	,529**	1,000
		Sig. (bilateral)	,004	.
		N	28	28

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

Por lo expuesto en la Tabla 9, ($p = 0,004 < 0,05$; $r = 0,529$), se concluye que la operatividad aduanera influye significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN

5.1. Discusión de resultados

Respecto a la comprobación de la hipótesis general, Los operadores logísticos influyen significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.; la significancia es 0,009 por lo tanto se acepta la hipótesis de investigación, asimismo se encontró un coeficiente de correlación de Rho de Spearman de ,484 siendo la correlación positiva moderada. Coincidiendo con Fajardo (2017) en su investigación titulada “Análisis del sector de operadores logísticos en Colombia, para la creación de un modelo de selección de servicios logísticos utilizando la metodología AHP”, quien concluyó que “el sector de los Operadores Logísticos en Colombia necesita ser objeto de una profunda reglamentación por parte de las autoridades competentes” (p. 89) ... estableciendo “una clasificación adecuada que permita identificar las características y responsabilidades específicas de las empresas con el fin de evitar confusiones que puedan llevar a los usuarios de servicios logísticos a cometer errores en el proceso de tercerizar sus operaciones” (p.89). De lo cual se analiza la importancia de contar con operadores logísticos que brinden servicios eficientes con el fin de evitar errores, errores que afectan los costos logísticos.

Respecto a la comprobación de la hipótesis específico 1: Las importaciones influyen significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.; la significancia es 0,010 por lo tanto se acepta la hipótesis de investigación, asimismo se encontró un coeficiente de correlación de Rho de Spearman de ,478 siendo la correlación positiva moderada. Coincidiendo con Sánchez (2013) en su investigación “Mejoramiento de los costos logísticos de abastecimiento para una empresa de productos químicos” donde se encontró que, los

problemas presentados por la empresa “tuvieron origen en fallas en la planeación de los pedidos de importación de las MPL y en la forma en que se programaron los traslados de las mismas hacia los tanques de almacenamiento de la compañía” (p.85). Entonces, la mala planificación de los pedidos de importación de la empresa originó problemas en los costos logísticos, coincidiendo con lo mencionado en la hipótesis de la presente investigación.

Respecto a la comprobación de la hipótesis específico 2: La operatividad aduanera influyen significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.; la significancia es 0,004 por lo tanto se acepta la hipótesis de investigación, asimismo se encontró un coeficiente de correlación de Rho de Spearman de ,529 siendo la correlación positiva moderada. Coincidiendo con Cahuas (2019) su investigación “Costos operativos de procesos logísticos en las ventas: Empresa exportadora de metales no ferrosos, Lima, 2018”, donde concluyó que al establecer la incidencia de los costos operativos logísticos en sus ventas pues “se evidencia que hay un sobre costo que la empresa no lo ha contemplado o mejor dicho un costo oculto que debería ser incluido al momento de fijar el precio de venta al exterior” (p. 36); analizando sus resultados, esos sobre costos se estarían dando en los imprevistos aduaneros que pudieran surgir.

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones

- Existe una correlación positiva moderada y muy significativa ($p = 0,010 < 0,05$; $r = 0,478$), por lo que se concluye que las importaciones influyen significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020. Es decir, a medida que las importaciones de mercancías de la empresa sean más rápidas minimizara el costo de transmisión de DAM previo a la llegada de la mercadería.
- Existe una correlación positiva moderada y muy significativa ($p = 0,004 < 0,05$; $r = 0,529$), por lo que se concluye que la operatividad aduanera influye significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020. Es decir, a medida que la operatividad aduanera en relación a los trámites documentarios (aduaneros, con las navieras) tengan una mayor rapidez con el aporte de los operadores logísticos mejorara el procedimiento de la simplificación los trámites de importación en rectificaciones online

Por lo tanto

- Existe una correlación positiva moderada y muy significativa ($p = 0,009 < 0,05$; $r = 0,484$), por lo que se concluye que la operatividad aduanera influye significativamente en los costos logísticos en las importaciones de la empresa Aspiratek S.A.C., Lima, 2020.

6.2. Recomendaciones

- Efectuar un monitoreo y control sobre la gestión en el despacho anticipado de las importaciones de mercancías de la empresa con el objetivo de facilitar el costo de transmisión de DAM previo a la llegada de la mercadería
- Realizar capacitaciones en relación a los trámites documentarios (aduaneros, con las navieras) para que tengan una mayor rapidez con el aporte de los operadores logísticos y lograr la simplificación los trámites de importación en rectificaciones online.

REFERENCIAS

7.1. Fuentes bibliográficas

- Anaya, J. (2011). *Logística integral. La gestión operativa de la empresa* (4 ed.). Marid: ESIC.
- Castellanos, A. (2015). *Logística comercial internacional*. Colombia: Editorial Universidad del Norte.
- Castellanos, A. (2009). *Manual de gestión logística y del transporte y distribución de mercancías*. Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- Czinkota, M., & Ronkainen, I. (2008). *Marketing internacional* (8 ed.). México: Cengage Learning.
- Escudero, J. (2013). *Gestión logística y comercial*. México: Paraninfo.
- Kerin, R., Hartley, S., & Rudilius, W. (2014). *Marketing* (10 ed.). México: Mc Graw Hill.
- Koontz, H., & Weihrich, H. (2013). *Elementos de administración. Un enfoque internacional y de innovación* (8 ed.). México: Mc Graw Hill.
- Lombana, E. (2013). *Negocios Internacionales. Fundamento y Estrategia* (2 ed.). Colombia: Editorial Universidad del Norte.
- Mora, L. (2012). *Gestión Logística en centros de distribución bodegas y almacenes*. Monterrey: ECOE Ediciones.
- Porta, M. (2007). *Red mundial*. Colombia: Mc Graw Hill.
- Silvera, R. (2017). *Micrologística. Cómo optimizar los procesos logísticos internos*. Bogotá: ECOE.
- Ulloa, K. (2010). *Técnicas y Herramientas para la gestión*.

7.2. Fuentes electrónicas

- Arrieta, E. (2012). *Propuesta de mejora de un operador logístico: Análisis, evaluación y mejora de los flujos logísticos de su centro de distribución*. Tesis de grado, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima. Recuperado el 13 de

abril de 2020, de
http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/4483/ARRIETA_EDUARDO_OPERADOR_LOGISTICO.pdf?sequence=3&isAllowed=y

- Cahuas, F. (2019). *Costos operativos de procesos logísticos en las ventas: Empresa exportadora de metales no ferrosos, Lima, 2018*. Tesis de maestría, Universidad César Vallejo, Lima. Recuperado el 13 de abril de 2020, de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/38804/Cahuas_AF.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Champi, E., Coloma, P., Funegra, F., & Vertiz, J. (2016). *Plan Estratégico para los Operadores Logísticos del Perú*. Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima. Recuperado el 13 de abril de 2020, de <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/7526>
- Espinoza, J. (2011). *Procesos aduaneros de despacho*. Obtenido de https://despachoanticipado.sunat.gob.pe/Guia_Despacho_Anticipado.pdf
- Fajardo, H. (2017). *Análisis del sector de operadores logísticos en Colombia, para la creación de un modelo de selección de servicios logísticos utilizando la metodología AHP*. Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. Recuperado el 13 de abril de 2020, de <https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/60030/79531935.2017.PDF.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Falla, K. (2017). *Despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadores en la Aduana Marítima del Callao*. Tesis de grado, Universidad César Vallejo, Lima. Recuperado el 14 de abril de 2020, de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/1726/Falla_BKM.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Fernández, J. (2019). *Costos logísticos y precio de exportación del cacao de la Cooperativa Agraria Cacaotera ACOPAGRO, año 2018*. Tesis de grado, Universidad Nacional de San Martín, Tarapoto. Recuperado el 13 de abril de 2020, de <http://repositorio.unsm.edu.pe/bitstream/handle/11458/3603/ECONOMIA%20-%20Jhascelly%20Fern%C3%A1ndez%20Mera.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Francisco, L. (2014). *Análisis y Propuestas de Mejora de Sistema de Gestión de Almacenes de un Operador Logístico*. Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima. Recuperado el 13 de abril de 2020, de http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/5279/FRANCISCO_LORENA_ANALISIS_PROPUESTA_MEJORA_SISTEMA_GESTION_ALMACENES_OPERADOR_LOGISTICO.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Jiménez, J. (2012). *Costos logísticos y un nuevo enfoque*. Recuperado el 13 de abril de 2020, de <http://www.azc.uam.mx/alumnos/tradeoff/docu/marco>
- Morales, L. (2016). *Sistema Adaptativo de planeación de operaciones logísticas y de mercadeo de la cadena de suministro orientadas al cliente*. Tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá. Recuperado el 13 de abril de 2020, de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/19631/MoralesAlzateLuisFernando2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Navarrete, S., Poma, J., & Tapia, E. (2019). *Factores críticos de éxito para el desarrollo de un operador logístico que brindará servicios a los clientes usuarios del Puerto de Chancay*. Tesis de maestría, Universidad Esan, Lima. Recuperado el 13 de abril de 2020, de https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/1647/2019_MASCM_16-2_07_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Porta, M. (2007). *Red mundial*. Colombia: Mc Graw Hill. Obtenido de <http://www.mctor.com/mctorspanish.htm>
- Portal, C. (2012). *Costos logísticos*. Recuperado el 13 de abril de 2020, de http://www.fca-ude.edu.uy/upload/Materiales/1_costos-logisticos-en-laempresa-0004-0025.pdf
- Prom Perú. (2013). *Guía transporte y logística internacional*. Obtenido de http://repositorio.promperu.gob.pe/bitstream/handle/123456789/178/Guia_08_Transporte_logistica_internacional_2014_keyword_principal.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Sanchez, A. (2013). *Mejoramiento de los costos logísticos de abastecimiento para una empresa de productos químicos*. Tesis de maestría, Universidad ICESI, Santiago de Cali. Recuperado el 13 de abril de 2020, de

http://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/77593/1/mejoramiento_costos_logisticos.pdf

SUNAT. (2018). *Nueva estrategia de fiscalización aduanera*. Obtenido de

http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informfis/Nueva_Estrategia.htm

Tompkins Associates. (2010). *Third Party Logistics*. Recuperado el 13 de abril de 2020, de

https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/1647/2019_MASCM_16-2_07_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Torres, R. (2017). *Operadores logísticos y los costos logísticos en las Importaciones Marítimas del Callao*. Tesis de grado, Universidad César Vallejo, Lima.

Recuperado el 13 de abril de 2020, de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/1987/Torre_PRJ.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ulloa, K. (2010). *Técnicas y Herramientas para la gestión*. Obtenido de file:///C:/Users/ATGRE/Downloads/ULLOA_KAREM_TECNICAS_HERRAMIENTA

ANEXOS

A. CUESTIONARIO

I. Por favor marque con una equis (X) en el espacio correspondiente:

a. Género

Masculino	
Femenino	

II. Instrucciones

En el siguiente cuadro de preguntas marcar con una equis “X” según corresponda.

ITEM	Siempre	Casi Siempre	A veces	Casi Nunca	Nunca
OPERADORES LOGISTICOS					
DIMENSIÓN 01					
1. Con la contribución de los operadores logísticas ¿Las importaciones de mercancías de la empresa es más rápida?					
2. Con la contribución de los operadores logísticos ¿Las importaciones de mercancías restringidas de la empresa se ha reducido las observaciones?					
DIMENSIÓN 02					
3. ¿La operatividad aduanera en relación a los trámites documentarios (aduaneros, con las navieras) han tenido una mayor rapidez con el aporte de los operadores logísticos?					
4. ¿Cuentan con información actual sobre la legislación aduanera vigente?					
COSTOS LOGISTICOS					
DIMENSIÓN 01					

5. Con los operadores logísticos ¿Se minimiza el costo de transmisión de DAM previo a la llegada de la mercadería?					
6. Con los operadores logísticos ¿Se simplifica los trámites de importación en rectificaciones online?					
7. Con los operadores logísticos ¿Se simplifica los trámites de importación con el pago electrónico?					
DIMENSIÓN 02					
8. Con el despacho anticipado ¿Se ha minimizado el tiempo del despacho aduanero en el canal rojo?					
9. Con el despacho anticipado ¿Se ha minimizado el tiempo del despacho aduanero en el canal naranja?					
10. Con el despacho anticipado ¿Se ha minimizado del despacho aduanero en el canal verde?					

C. Base de datos

genero	edad	lógico	importa	p1	p2	aduana	p3	p4	costo	tramite	p5	p6	p7	levante	p8	p9	p10	import	cost
1	4	15	7	4	3	8	4	4	28	14	4	5	5	14	5	5	4	4	5
1	4	7	4	2	2	3	2	1	12	5	1	2	2	7	3	2	2	2	2
1	4	16	8	4	4	8	4	4	28	13	4	4	5	15	5	5	5	4	5
1	3	17	10	5	5	7	4	3	26	13	4	4	5	13	5	5	3	4	4
2	3	20	10	5	5	10	5	5	27	13	4	4	5	14	5	5	4	5	5
1	4	18	9	5	4	9	5	4	27	14	5	4	5	13	5	4	4	5	5
1	4	17	9	5	4	8	4	4	28	13	4	4	5	15	5	5	5	4	5
1	4	14	6	3	3	8	4	4	25	12	4	4	4	13	5	4	4	4	4
1	4	20	10	5	5	10	5	5	27	14	4	5	5	13	5	4	4	5	5
1	4	16	9	5	4	7	3	4	28	15	5	5	5	13	5	5	3	4	5
1	3	7	4	2	2	3	2	1	12	5	1	2	2	7	3	2	2	2	2
2	3	12	6	3	3	6	3	3	18	9	3	3	3	9	3	3	3	3	3
1	4	7	4	2	2	3	2	1	12	5	1	2	2	7	3	2	2	2	2
1	3	15	7	3	4	8	4	4	24	13	5	4	4	11	3	4	4	4	4
1	3	7	3	1	2	4	2	2	9	4	1	1	2	5	2	2	1	2	2
1	2	17	9	5	4	8	4	4	25	13	5	4	4	12	4	4	4	4	4
1	1	15	7	4	3	8	4	4	28	14	4	5	5	14	5	5	4	4	5
1	1	19	10	5	5	9	5	4	24	12	4	4	4	12	5	4	3	5	4
1	3	16	8	4	4	8	4	4	28	13	4	4	5	15	5	5	5	4	5
1	4	17	10	5	5	7	4	3	26	13	4	4	5	13	5	5	3	4	4
1	4	20	10	5	5	10	5	5	27	13	4	4	5	14	5	5	4	5	5
1	4	17	8	4	4	9	5	4	27	14	5	4	5	13	5	4	4	4	5
1	3	17	9	5	4	8	4	4	28	13	4	4	5	15	5	5	5	4	5
2	3	18	10	5	5	8	4	4	25	12	4	4	4	13	5	4	4	5	4
1	4	20	10	5	5	10	5	5	27	14	4	5	5	13	5	4	4	5	5
1	3	16	9	5	4	7	3	4	28	15	5	5	5	13	5	5	3	4	5
1	3	8	3	2	1	5	3	2	10	5	2	2	1	5	2	1	2	2	2
1	2	12	6	3	3	6	3	3	18	9	3	3	3	9	3	3	3	3	3

