



Universidad Nacional
Federico Villarreal

VRIN | VICERRECTORADO
DE INVESTIGACIÓN

ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

EL DESPACHO ANTICIPADO DE IMPORTACIÓN Y SU RELACIÓN CON LOS TIEMPOS DE IMPORTACIÓN EN EL PERÚ 2016-2020

Linea de investigación:

Desarrollo Empresarial

Tesis para Optar el Grado Academico de Mestro en Administración

Autor:

Luyo Carbajal, Alfonso Ivan

Asesor:

Mejia Velasquez, Gustavo Moises

Orcid: 000-0003-0588-5058

Jurado:

Davila de Berrospi Silvia, Reyna

Paredes Soria, Alejandro

Leyva Campoblanco, Luis Fernando

Lima - Perú

2023

INDICE

INDICE	2
INDICE DE TABLAS	4
INDICE DE FIGURAS	5
RESUMEN	7
ABSTRACT	8
I. INTRODUCCION	9
1.1 Planteamiento del problema	10
1.2 Descripción del problema	13
1.3 Formulación del Problema	22
1.4 Antecedentes.....	22
1.5 Justificación e importancia de la Investigación	68
1.6 Limitaciones de la Investigación	70
1.7 Objetivos de Investigación	71
1.8 Hipótesis.....	72
1.9 Aspectos de responsabilidad social y medio ambiente	74
II. MARCO TEORICO	75
2.1 Marco conceptual	75
III. METODO	79
3.1. Tipo de investigación.....	79
3.2 Población y muestra.....	81
3.3 Operacionalización de variables	83
3.4 Instrumentos.....	84
3.5 Procedimientos.....	86

IV. RESULTADOS	89
V. DISCUSION DE RESULTADOS	101
VI. CONCLUSIONES	102
6.1. Conclusión general	102
6.2. Conclusiones específicas	102
VII. RECOMENDACIONES	105
7.1. Recomendación general	105
7.2. Recomendaciones específicas	105
VIII. REFERENCIAS	107
IX. ANEXOS	110
Anexo A. Matriz de Consistencia	110
Anexo B. Instrumento de validación:	112

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Beneficios del despacho anticipado	18
Tabla 2 Tiempo de importación del despacho diferido según fases	43
Tabla 3 Tiempo de Despacho Anticipado versus Tiempo del Despacho Diferido	49
Tabla 4 Operacionalización de variables	83
Tabla 5 Resumen de procesamiento de casos	87
Tabla 6 Estadística de fiabilidad	88
Tabla 7 Tabla de confiabilidad de instrumento	88
Tabla 8 Resultado estadístico Chi-cuadrado Hipótesis General	90
Tabla 9 Resultados aplicado estadístico Chi-cuadrado Hipótesis Especifica 1	91
Tabla 10 Resultado aplicado estadístico Chi-cuadrado Hipótesis Especifica 2	92
Tabla 11: Resultado aplicado estadístico Chi-cuadrado Hipótesis Especifica 3	93
Tabla 12 Despacho Anticipado	94
Tabla 13 Despacho anticipado de importación valoración	95
Tabla 14 Tiempo total de importación	96
Tabla 15 Tiempo de importación valoración	96
Tabla 16 Tiempo de Despacho Anticipado	97
Tabla 17 Despacho Anticipado Obligatorio	98
Tabla 18 Dimensión Transparencia en la información	99

INDICE DE FIGURAS

Figura 1 Ranking de facilitación del comercio en América Latina	25
Figura 2 Performance en facilitación del comercio del Perú	26
Figura 3 Importaciones CIF 2016-2020	34
Figura 4 Importaciones peruanas con principales socios comerciales 2018 -2019	35
Figura 5 Tiempos del Despacho Diferido de importación según fases	44
Figura 6 Tiempo Total de Importación	48
Figura 7 Evolución del Despacho Anticipado 2014-2020	48
Figura 8 Resultado de evaluación realizada por el Banco Mundial (2017)	53
Figura 9 Costos portuarios de importación en contenedores provenientes de China	55
Figura 10 Tiempos de Importación del despacho Anticipado según el BM	57
Figura 11 Tiempo del Despacho Excepcional o Diferido	58
Figura 12 Componentes del Programa FAST	60
Figura 13 Nuevo proceso de importación	62
Figura 14 Beneficios del Proyecto de Ingreso del FAST	63
Figura 15 Comparación entre Despacho Anticipado (verde) vrs. Depacho Diferido (rojo)	64
Figura 16 Etapas del proceso de importación modalidad Despacho Diferido	64
Figura 17 Comparativo entre Despacho Anticipado y Despacho Diferido	65
Figura 18 Consulta de tiempo de importación por Agente de Aduana	65
Figura 19 Consulta de tiempos por Depósito Temporal	66
Figura 20 Despacho Anticipado según encuesta	95
Figura 21 Tiempo de Importación según encuesta	96
Figura 22 Tiempo del Despacho Anticipado versus despacho diferido	97
Figura 23 Despacho Anticipado obligatorio generara su incremento	98

Figura 24 La Transparencia permite reducir tiempos de importación	100
Figura 25 Relación entre el Despacho Anticipado y los Tiempos de Importación	101

RESUMEN

Objetivo: Determinar si el tiempo de importación en el país se reduce cuando se incrementa el uso del trámite de despacho anticipado de importación. Para ello se realizó el estudio integral del proceso de importación en nuestro país entre los años 2016 al 2020. **Método:** el método de investigación aplicado es de enfoque mixto en la medida que combina elementos de investigación cuantitativos y cualitativos. En relación a los **Resultados:** se encontró que el 81% de los importadores consideran que la reducción de los tiempos de importación en el país están directamente relacionados con el uso de la modalidad de trámite de importación denominado Despacho Anticipado. **Conclusión:** se determinó que el tiempo total de importación en el país se reduce cuando se incrementa el uso del despacho anticipado y esto se explica por el menor tiempo del trámite de despacho anticipado que en promedio tarda 14.7 horas comparado con las 148.9 horas que en promedio tarda el despacho diferido de importación. Este menor tiempo es valorado por los importadores que han incrementado el uso del despacho anticipado pasando de 33% en el año 2016 a 73% en el año 2020.

Palabras claves: Proceso de Importación, Despacho Anticipado, Aduana.

ABSTRACT

Objective: To determine if the import time in the country is reduced when the use of the advance import clearance procedure increases. For this, a comprehensive study of the import process in our country was carried out between 2016 and 2020. We used the mixed approach research method to the extent that it combines quantitative and qualitative research elements. In relation to the Results: it was found that 81% of importers consider that the reduction of import times in the country is directly related to the use of the import procedure modality called Advance Clearance. Conclusion: it was determined that the total import time in the country is reduced when the use of advance clearance increases and this is explained by the shorter time of the advance clearance process, which on average takes 14.7 hours compared to 148.9 hours on average. it takes the deferred import clearance. This shorter time is valued by importers who have increased their.

Keywords: Import Process, Advance clearance, Customs.

I. INTRODUCCION

En el actual contexto económico, el comercio internacional ha adquirido vital relevancia para los gobiernos, las empresas y los ciudadanos que cada vez más incursionan en el comercio exterior con la finalidad de cubrir sus necesidades en materia de insumos, equipamiento, tecnología, bienes finales e incluso servicios que pueden ser obtenidos a través del comercio exterior y en mejores condiciones.

Esta posibilidad de acceso a nuevos mercados en el mundo globalizado en el que habitamos ofrece la oportunidad de aprovechar las ventajas comparativas y competitivas propias del intercambio internacional, más aún ahora que los procesos productivos se benefician de la segmentación internacional para obtener menores costos en países emergentes o economías de escala en países con mejor desarrollo tecnológico.

En ese sentido, para el Perú las importaciones tienen gran relevancia en la medida que como país nos permite acceder a bienes y servicios que no son producidos en el país o que puede ser adquiridos en el extranjero en mejores condiciones, lo que se ve reflejado en los 39 mil millones de dólares que se importan anualmente.

De este monto, aproximadamente el 24% corresponden a bienes de consumo final, el 47% a insumos para la industria y el 29% corresponden a bienes de capital. Es decir, dos terceras partes del monto importado está destinado a la adquisición de insumos y bienes de capital indispensables para asegurar el sostenimiento de la actividad productiva del país y que en su gran mayoría no son producidas localmente.

En este contexto, y dada la importancia que tienen para el país las operaciones de comercio exterior, resulta imperativo que los servicios relacionados con la importación de mercancías se desarrolle de manera eficiente y bajo estándares internacionales sobre la base de la transparencia en los procesos de atención, la eliminación de burocracia

pública y privada, así como la virtualización de trámites que permitan coadyuvar en la reducción de sobrecostos e incremento de la competitividad de los distintos actores que participan en el comercio exterior del país..

En ese sentido y dada su importancia, el presente trabajo de investigación tiene el propósito de mostrar las tendencias en materia de simplificación de trámites de importación que se vienen impulsando a nivel global, así como las oportunidades que tiene nuestro país de reducir los tiempos de importación en búsqueda de eliminar costos que pueden ser evitables y así contribuir en mejorar la competitividad de los operadores de comercio exterior del país.

1.1 Planteamiento del problema

La economía peruana tiene una alta dependencia del comercio internacional, tal es así que en el año 2020 las importaciones registraron 36 064 millones de dólares y las exportaciones los 39 311 millones de dólares, que sumadas alcanzaron los 75 mil millones de dólares, lo que representa cerca del 50% del Producto Bruto Interno del país.

Estas cifras evidencian la importancia de las operaciones de comercio exterior para el país, las que también se ven reflejadas en las cerca de 19 mil naves de transporte internacional que arriban al país provenientes del extranjero cada año transportando mercancías por un volumen cercano a los 109 millones de toneladas métricas, así como los más de 2.6 millones de contenedores en unidades TEUs, denominación del acrónimo Twenty Foot Equivalent Unit (contenedores de 20 pies).

Del mismo modo, la dinámica del comercio exterior también se ven reflejada en la gran cantidad de empresas y servicios conexos existentes para atender los internacional integrada por transportistas internacionales, agentes de carga, Depósitos Temporales, Agentes de Aduanas, puertos, compañías de seguros, sistema financiero,

proveedores de embalajes, empresas courier entre otros servicios logísticos que son fuentes generadoras de un gran número empleos directo e indirectos, razones que sustentan la importancia del comercio exterior como uno de los principales motores del desarrollo para el país.

En el mismo sentido, observamos que las importaciones son una fuente importante de recursos para el estado, tal es así que en el año 2020 la recaudación aduanera por concepto de importaciones alcanzó los 26 800 millones de soles lo que representa el 24% de la recaudación total que realiza la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT).

Si adicionalmente consideramos que la recaudación que realiza la SUNAT financia cerca al 80% del presupuesto nacional de la república, entonces podemos apreciar la importancia de propiciar iniciativas que permitan incrementar la competitividad en las operaciones de comercio exterior y específicamente en el ámbito de las importaciones considerando su impacto en la actividad económica del país, que es el propósito de la presente investigación.

En ese sentido, resulta de vital importancia impulsar estudios que ayuden a identificar oportunidades que permitan incrementar la competitividad de la cadena logística de comercio exterior del país, siendo fundamental para ello asegurar que el proceso de importación cumpla con estándares internacionales, acordes con las mejores prácticas que están contenidas en instrumentos internacionales como: el Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) el cual establece medidas para facilitar el flujo de mercancías entre los países, incluyendo disposiciones orientando a disminuir los costos comerciales de los operadores y agilizar el despacho aduanero de las mercancías, instrumento que ha sido ratificado por el Perú mediante Decreto Supremo N°44-2016-ER.

Del mismo modo, tenemos el Convenio de Kioto Revisado promovido por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) que busca armonizar y simplificar las prácticas aduaneras que aplican los países en beneficio de la facilitación del comercio internacional. Así también, la Guía de Estudio de Tiempo de Levante recomendada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), que es una metodología que ayuda a los países a medir los tiempos de importación con el propósito de identificar oportunidades de mejora que permitan simplificar el comercio reduciendo tiempos y costos a los usuarios. Es suma, estas herramientas y otras también disponibles, deben servir de guía a los países para impulsar iniciativas que ayuden a simplificar y facilitar las operaciones de comercio exterior, en cuyo esfuerzo se debe involucrar a todos los actores, sean públicos o privados.

En ese sentido, estamos convencidos que para la construcción de soluciones eficientes que garanticen procesos expeditivos, predecible, digitalizados, seguros y transparentes para el comercio exterior, demandará de la participación de los distintos actores públicos y privados representantes de los distintos eslabones de la cadena logística, de modo tal que se alcancen objetivos comunes como: predictibilidad, reducción de tiempos, reducción de costos, trazabilidad y seguridad de la carga entre otros atributos que resultan ser muy valorados por los operadores de comercio exterior en la medida que promueven la competitividad en los mercados que participan.

Por otro lado, también es fundamental que el estado representado por las entidades de control como la aduana, puedan cumplir su rol de control en las fronteras, puertos y aeropuertos de manera eficiente, eficaz maximizando el uso de controles inteligentes, no intrusivos o invisibles, sustentados en la gestión de riesgos. Ello con el propósito de simplificar el flujo lícito de mercancías y a su vez enfrentar el fraude, la criminalidad organizada, la subvaluación, el ingreso de mercancías que ponen en

peligro la salud de la sociedad y en general proteger al país de cualquier amenaza que busque aprovecharse de los flujos formales de mercancías, medios de transporte y personas que participan del comercio exterior.

En esa senda, la aduana peruana en los últimos años ha venido implementado una serie de medidas orientadas a facilitar el comercio exterior legítimo, que se ha traducido en la reducción de tiempos de atención en todo el proceso de importación. Ello, ha sido posible con la aplicación de herramientas de gestión de riesgo apoyados con investigación e incorporación progresiva de ciencia de datos, lo que debe permitir por un lado a orientar el control a los casos de mayor peligro y por otro lado liberar los trámites de menor riesgo para que puedan ser dispuestos de forma inmediata por los usuarios. Pero para que esto sea posible es fundamental que la aduana como cualquier otra agencia de control pueda contar con información preliminar o previa de las importaciones que se están gestionando y que están próximas a embarcarse hacia el país, de modo tal que permite realizar el análisis de la información antes que la carga arribe y de esta forma solo seleccionar las mercancías que representen riesgo real o peligro para el control aduanero, de esta manera se agiliza el retiro de mas del 90% de las importaciones a las que se les asigna canal de control verde que indica que pueden ser retiradas inmediatamente al arribo al país porque no serán inspeccionadas por la aduana.

1.2 Descripción del problema

Uno de los principales objetivos de la aduana peruana en los últimos años ha sido reducir los tiempos en los trámites de importación, para ello ha emprendido una serie de iniciativas orientadas a relevar la problemática para gestionar las demoras en todo el proceso de importación incluso en aquellas etapas donde no participa la aduana directamente. Para el logro de este objetivo en los últimos años se construyó una

herramienta denominada “Tablero de Control del Tiempo Total de Importaciones”, a través del cual se monitorea en línea los tiempos en todas las declaraciones de importación. De esta manera, se puede identificar oportunidades de mejora en el proceso de importación en sus distintas modalidades o fases como, por ejemplo; la modalidad de despacho de importación que más se utiliza o la fase del trámite donde se podría estar generando un cuello de botella en el proceso, entre otros hallazgos.

En ese sentido, con el propósito de mejorar el análisis, se dividió el proceso de importación en cinco fases. Fase 1: tiempo que tarda todo el proceso de descarga en el puerto, fase 2: tiempo que permanece la carga en los almacenes aduaneros, fase 3: tiempo en el que se produce la numeración de la declaración de importación, fase 4: tiempo de demora en realizar el pago de los tributos, fase 5: tiempo que demora la ejecución de los controles aduaneros. Es decir, aplicable solo para las declaraciones seleccionadas a canal de control naranja o rojo que en su conjunto representan menos del 10% del total de declaraciones numeradas al año.

Es así que, gracias a la información analizada desde el tablero de control de tiempos, que la aduana ha podido evidenciar en los últimos años las ventajas que ofrece el uso del despacho Anticipado de Importación, en la medida que al permitir iniciar del trámite de importación antes que la carga arribe al país, permite que la numeración de la Declaración de Importación se realiza cuando la carga está en travesía e incluso cuando aún no ha sido embarcada en el país de exportación, lo que hace posible que las mercancías puedan ser dispuestas de manera inmediata a su arribo al país, sin demoras.

En contraste con el Despacho Anticipado de Importación cuyo trámite en promedio tarda 23 horas durante el año 2020, se tiene la modalidad de Despacho Diferido que se caracteriza por iniciarse el trámite por el importador o su representante luego que las mercancías ya se encuentran en el país. Es decir, luego que arriba el medio

de transporte, que es cuando se produce la descarga e ingreso de las mercancías a un Almacén Aduanero, lo cual como es de suponerse genera que el trámite de importación tenga una mayor duración lo cual se corrobora con los resultados del año 2020, donde el despacho diferido tardo en promedio 161 horas. Es decir, 138 horas o siete veces más que lo que tarda el despacho anticipado de importación.

Además de los tiempos involucrados en el proceso de importación, es pertinente considerar también los costos que debe asumir el importador, sobre el particular cabe señalarse que según estudio del Banco Mundial (2017), en el proceso de importación existen sobrecostos que en promedio superan los USD 500 por contenedor que terminan afectando a los importadores y que bien podrían ser evitados. Para contrarrestar ello, se plantea transparentar la información relacionada con cada etapa del proceso, de forma tal que los usuarios cuenten con datos claves del desempeño de la operación logística y así adoptar las decisiones que mejor le convenga al importador.

Estos impactos negativos de las demoras en la logística se agravan aún más cuando ocurren situaciones como las observadas durante la pandemia Covid 19 donde por razones de cierre de puertos y escasez de contenedores el costo del transporte se incremento considerablemente como lo relata el informe del Banco Central de Reservas (Perú, 2021)

Los costos de transporte marítimo han mostrado una sostenida y marcada tendencia al alza a nivel global. Así, por ejemplo, la tarifa promedio de transporte marítimo de un contenedor de 40 pies ha alcanzado los US\$ 10 000 en setiembre de 2021, casi 7 veces el valor registrado en setiembre de 2019 (2,9 veces respecto a 2020). El aumento de los costos se intensifica en aquellas rutas cuyo punto de origen es China: en lo que va del año, la tarifa de transporte se ha más que duplicado en los viajes con destino a Europa y América del Norte. De acuerdo con el Drewry's World Container

Index, el costo de transporte en las rutas que parten de Shanghái a Rotterdam alcanzaron los US\$ 14 294 a mediados de setiembre de 2021 (aumento de 116,4 por ciento en el año), mientras que aquellas con destino a Los Ángeles registraron tarifas de US\$ 12 424 (aumento de 197,7 por ciento en el año).(p.5).

Por otro lado, en relación al marco normativo, se tiene que la Ley General de Aduanas vigentes desde el 31 de diciembre del 2019, plantea que la obligatoriedad en el envío de la información anticipada de las mercancías que están por arribar. Pero también, el Reglamento de la Ley prevé los casos exceptuados de tal obligación esto en la medida que es entendible que por la naturaleza de las operaciones de comercio exterior siempre existirá casos en los que el importador no cuenta con dicha información. Al respecto, la obligatoriedad en el uso del despacho anticipado ha generado un crecimiento importante, haciendo que al cierre del año 2020 represente el 73% del total de los despachos, cifra muy superior al 27% que se registraba en el nivel de uso del despacho anticipado durante el año 2015. Es decir, en estos últimos 5 años el crecimiento fue de 270%.

Sin embargo, a pesar del incremento importante que ha tenido el despacho anticipado en los últimos años, aún se necesita estudiar los factores que intervienen en el proceso para asegurar que este incremento se sostenga en el tiempo, y no solo que crezca sino que realmente genere beneficios a los usuarios reduciendo los tiempos y costos en el proceso de importación. Es decir, el despacho anticipado debe venir acompañado de un proceso de importación más simple, eficiente y transparente en todas sus etapas donde participan entidades públicas o privadas

Para ello, y de conformidad a las opiniones relevadas de los usuarios se debe intensificar los esfuerzos en la capacitación a los operadores de comercio exterior y operadores intervinientes encargados de realizar los trámites que orienten a los usuarios

al cumplimiento de las formalidades previstas en las normas y a su vez optimizar su logística. Del mismo modo, la transparencia del trámite en sus distintas etapas es clave para mostrar las buenas prácticas que se van implementando, pero también para develar los cuellos de botella que generan demoras y encarecen la operación de comercio. En ese sentido proporcionar información respecto al tracking y ranking de desempeño de los distintos actores que ofrecen servicios en el proceso de ingreso de carga al país puede permitirle a los usuarios contar con información para adoptar mejores decisiones en la gestión de su trámite que se traduzca en ahorro de tiempos y costos en la operación de importación.

Para incentivar el uso del despacho anticipado la administración Aduanera promovió una serie de iniciativas que han sido recogidas en la modificación de la Ley General de Aduanas aprobadas mediante Decreto Legislativo 1433 y su Reglamento DS 367-2019- EF que entró en vigor el 31 de diciembre del 2019. Lo cual hace que el Despacho Anticipado ofrezca beneficios tales como: reducción de costos financieros para el caso de declaraciones que cuentan con garantía al diferir la fecha de pago de los tributos hasta el día 20 del mes siguiente a producido el termino de descarga de las mercancías importadas, así como el no pago de multas por rectificaciones en los datos de la declaración que pudieran ocurrir, la posibilidad para gestionar retiro de carga desde el puerto entre otras ventajas que propician la reducción de tiempos del trámite como puede verse en la tabla 1.

Tabla 1*Beneficios del despacho anticipado*

REDUCCIÓN DE COSTOS FINANCIEROS	Si hace uso de una GARANTÍA PREVIA se tendrá un mayor plazo para el pago de los impuestos de importación, hasta veinte días calendario del mes siguiente a la fecha del término de la descarga.
NO PAGO DE MULTAS	Si por alguna razón se debe rectificar algún dato o información en la declaración de importación, se podrá hacer sin la aplicación de sanción de multa alguna, siempre que la declaración se rectifique dentro de los quince días calendario siguientes al término de la descarga, solo se deberá asegurar que no exista alguna medida preventiva sobre la mercancía.
EFICIENCIA DE LA CADENA LOGÍSTICA	Numerando la declaración de importación con antelación a la llegada de las mercancías, se tiene mayor tiempo para optimizar la gestión de los servicios logísticos necesarios y así obtener la pronta disponibilidad de la mercancía a su llegada al país.
REDUCCIÓN DE TIEMPOS	Tener en cuenta que el tiempo total promedio de importación del despacho anticipado es de 23 horas versus 161 horas del despacho diferido (numeración de la declaración de importación con posterioridad a la llegada de la mercancía al país)

Fuente: elaboración propia

Otras de las iniciativas que ayudó en el incremento del despacho anticipado, ha sido la estrategia comunicacional emprendida por la aduana para difundir sus beneficios. En esta tarea ha sido decisivo el rol de los gremios que participan en el Consejo Consultivo en temas Aduaneros creado por Ley 28977 (Sunat, www.sunat.gob.pe, 2007) “El Consejo Consultivo en Temas Aduaneros se conforma con el propósito de establecer mecanismos que permitan maximizar la eficacia operativa del comercio exterior, facilitar el comercio exterior, reducir costos e incrementar la eficiencia”. En la medida que permitió llegar a sus agremiados a través de distintos canales como; capacitaciones, charlas, desayunos de trabajo, información vía redes sociales y con mayor intensidad desde el 2020 a través de facebook live, webinar, entre otros canales virtuales que debieron intensificarse considerando el respeto del distanciamiento social propio de la declaratoria de emergencia sanitaria surgida como consecuencia de la pandemia del Covid 19.

Otra de las iniciativas implementadas con éxito desde las 2018 fue el programa de sectoristas consideradas como importadores frecuentes, lo que permitió personalizar la orientación a las empresas importadoras con mayores volúmenes de importación, pero también que mostraban mayores demoras en trámites, ello con el propósito de asistirles y acompañarlas en identificar oportunidades y las ventajas que les ofrece el Despacho Anticipado.

Así mismo, desde el 2018 la SUNAT, puso a disposición de los usuarios una herramienta de consulta on-line <https://tiempodeimportacion.sunat.gob.pe/> denominada Micrositio del Tiempo de Importación, que permite a cada operador conocer los tiempos que incurre durante todo el proceso. Este Micrositio representa una importante herramienta de transparencia para los usuarios, en la medida que proporciona información del ranking de tiempos de atención de los Operadores de Comercio Exterior (OCE) que participan en el proceso de importación. Una evidencia que muestra que esta herramienta viene incrementando su uso son las más de 230 mil visitas registradas al mes de agosto del 2021.

Ahora bien, no cabe duda de los importantes avances que ha emprendido la aduana peruana acompañada de los operadores de comercio para hacer más competitivo el proceso de importación, sin embargo el país necesita continuar en esta senda, asegurando que las iniciativas en curso se complementen integralmente, se promuevan nuevos estudios y proyectos que permitan seguir avanzando hacia servicios de comercio exterior altamente eficiente, sustentado en la aplicación de las mejores prácticas a nivel mundial, como el uso de tecnología que asegure transacciones electrónicas, trámite virtuales, controles no intrusivos, aplicación de gestión de riesgo, interoperabilidad global, transparencia en la información que permitan seguir reduciendo los tiempos en la importación que a su vez coadyuve en aminorar los costos evitables derivados de

ineficiencias en la tramitología que como ya ha sido dicho según lo revelado por el Banco Mundial podrían llegar en promedio a representar USD 500 por contenedor.

En este propósito, es pertinente considerar de manera referencial algunos indicadores globales que ofrece la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico), la Organización Mundial del Comercio, el Banco Mundial, entre otros organismos internacionales que nos ayuden a compararnos en términos de competitividad país, para seguir mejorando.

En ese sentido, al revisar los resultados del Doing Business (Índice de facilidad para hacer negocio) correspondiente al año 2020 se observa que, en el Índice de Comercio Transfronterizo, el Perú ocupó la posición 102 (de un total de 190 economías). Siendo que en el Índice: Tiempo para Importar consignan 72 horas para Perú, resultado que, si bien es mejor al tiempo que registró Colombia con 112 horas, fue mayor a las 54 horas que registro Chile.

Como puede verse, si bien los resultados de las mediciones del Doing Business resultan ser referenciales en la medida que surgen como resultado de las encuestas a los agentes económicos, también es cierto que no dejan de tener gran importancia, en la medida que reflejan la percepción de los actores económicos respecto de las facilidades que ofrece el país para hacer negocio. Por lo que corresponde hacer el esfuerzo para comunicar de mejor forma los resultados y avances que el país va logrando en materia de simplificación de trámites en las operaciones de comercio exterior. Por citar un ejemplo, durante el año 2020 el tiempo promedio de importación calculado por la aduana peruana fue de 59.7 horas versus las 72 horas que publicó la metodología del Doing Business en su portal web (https://espanol.doingbusiness.org/es/data/exploreconomies/peru#DB_tab). Es decir, como país se nos asignó 12.3 horas más del tiempo en el proceso de importación de lo

que realmente tarda en promedio el proceso, lo cual hace que el Perú se ubique en la posición 102 en la evaluación facilidad para hacer negocio en Comercio Transfronterizo, lo cual evidencia la oportunidad para mejorar la comunicación con los distintos operadores de comercio exterior entre ellos los que participan en las encuestas, a fin de dotarles de elementos objetivos que les permita conocer lo que realmente ocurre en el proceso de importación del país.

Es así que, en los últimos años, si bien el tiempo de importación en el país se ha venido reduciendo de manera sostenida pasando de 142 horas en el año 2015 a 59.7 horas en el año 2020, aún se necesita seguir trabajando para continuar con la simplificación del proceso y alcanzar resultados similares a los que ofrecen los países más desarrollados miembros de la OCDE que registra tiempos de importación promedio de 8.5 horas.

En ese sentido con el propósito de contribuir con la reducción de los tiempos de importación y así contribuir con mejorar la competitividad del país, en el presente trabajo se ha identificado que el problema a resolver radica en identificar ¿De qué manera el tiempo de importación en el país se reduce cuando se incrementa el uso del despacho anticipado de importación? de modo tal que podamos alcanzar tiempos comparables con países miembros de la OCDE, de la misma forma corresponde analizar si el despacho anticipado de importación aún puede seguir creciendo y si este crecimiento de qué manera contribuirá con la reducción de los tiempos de importación en el país.

En ese sentido también corresponde investigar la manera como se relaciona la práctica adoptada por la aduana peruana de transparentar a los usuarios la información relacionada con los trámites de importación y su impacto en la reducción de tiempos.

Finalmente, es necesario analizar el impacto que ha tenido la vigencia de la obligatoriedad en el uso del Despacho Anticipado a partir del año 2020 en la reducción de tiempos de importación en el Perú.

1.3 Formulación del Problema

- Problema general:

De lo expuesto debemos señalar que el problema de investigación es:

¿De qué manera el tiempo de importación en el país se reduce cuando se incrementa el uso del despacho anticipado de importación?

- Problemas específicos:

¿Puede el despacho anticipado de importación generar menor tiempo de espera al importador?

¿Cuál ha sido el impacto de la medida establecida en la Ley General de Aduana de exigir el uso obligatorio del despacho anticipado desde el año 2020 en los tiempos de importación?

¿Qué efectos genera la transparencia de la información de los trámites de importación en la reducción de los tiempos de importación?

1.4 Antecedentes

Antecedentes Internacionales

(Pascal, 2013) El comercio debe ser parte de un círculo virtuoso de crecimiento y mejora de las oportunidades. Contribuye a ampliar el tamaño de la economía y ofrece

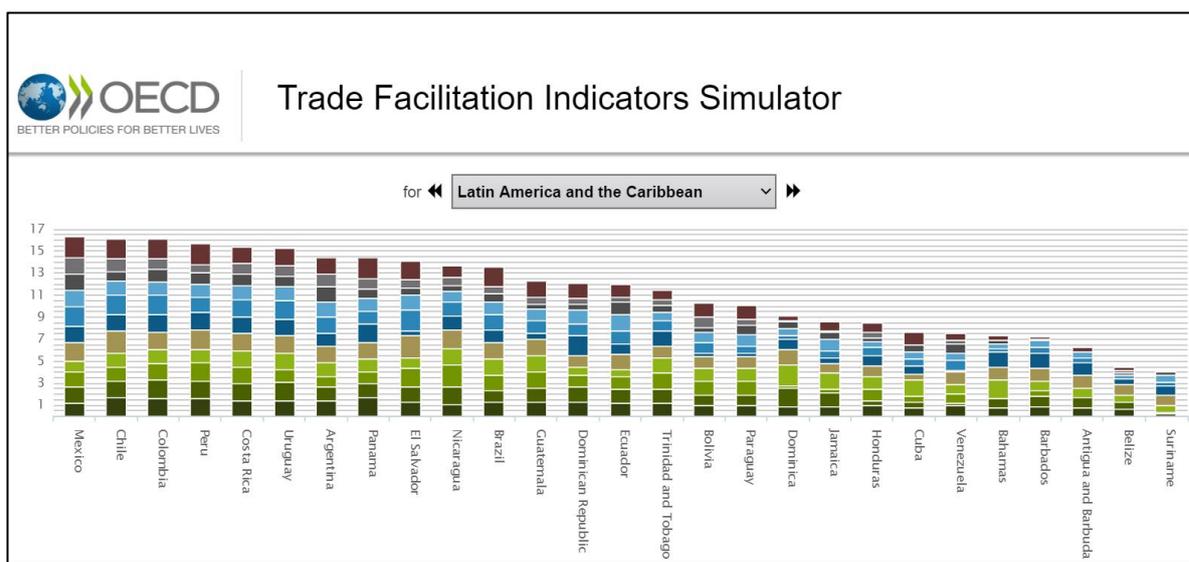
los medios para construir sociedades mejores y más prósperas. ¿De dónde proceden los beneficios del comercio? Se reconoce ampliamente que hay argumentos fundamentales en favor del comercio, pero estos no siempre se entienden plenamente. Al aprovechar las diferencias en cuanto a productividad y riqueza, los países que comercian se benefician de una mayor eficiencia en la asignación de los recursos. Los ciudadanos disfrutan de más bienes y servicios de los que tendrían si no hubiera comercio y pueden consumir también una mayor variedad de productos. Incluso si no hay diferencias significativas entre los países, el comercio permite que haya economías de escala, reduciéndose así el costo medio de la producción. Por último, el comercio canaliza generalmente los recursos hacia las empresas más productivas de la economía, con lo que aumenta la productividad general de los países. (p.10).

De acuerdo con la OECD (2018) los costos y calidad de la logística tienen implicancias fundamentales para el crecimiento económico y el impulso del comercio. Primero, los menores costos logísticos generan una mayor competitividad a nivel de empresas y un encadenamiento positivo con los respectivos proveedores. Segundo, promueve una integración al comercio mundial, incrementando las exportaciones, reduciendo los costos de las importaciones y facilitando la diversificación de la oferta exportable. Ambos elementos generan mayor demanda de empleo, impulsan la competitividad de las pequeñas y medianas empresas (Pymes), reducen los costos de los alimentos e integran zonas remotas al sistema productivo. Así, la OECD estima que existe una correlación directa y positiva entre el desempeño logístico y la economía, así como con el grado de sofisticación o valor agregado de las exportaciones. (pp.14-15).

Por su parte en relación a las ventajas que ofrece el despacho anticipado respecto al despacho diferido o excepcional de importación, el Estudio del Banco Mundial relacionado con los Costos Logísticos en el país señala que (Banco Mundial, 2017): La

importación con despacho anticipado toma, para ser completada desde llegada de la nave hasta levante, entre 2.4 y 9 días. Esto es siempre y cuando no haya retrasos en ninguno de los procesos. En el caso del despacho excepcional el proceso de importación en puerto toma entre 8 y 16 días, rango que casi duplica los tiempos del despacho anticipado. En ambos casos, el tiempo requerido por procedimientos aduanales excede el 50% del tiempo total. Dado que 30% de las importaciones van por despacho anticipado en contraste con 69% por despacho excepcional, el tiempo promedio en Perú para importar un contenedor varía entre 5.69 y 12.36 días, muy por encima del estándar de 6 días observado en Europa. Es también claro que, en caso de no haber retrasos, un importador debería buscar beneficiarse de las ventajas procedurales que involucra usar el despacho anticipado. Sin embargo, cuando un importador tiene la expectativa de retrasos, es natural que el importador opte directamente por despacho excepcional en lugar de siquiera iniciar los trámites por despacho anticipado, ya que la predictibilidad del excepcional ante la presencia de retrasos es significativamente menor (lo cual hace esta modalidad más predecible). La obtención del visto bueno es la actividad de todo el proceso de importación que genera más retrasos. Banco Mundial (Banco Mundial, 2017)

Por otro lado, de la revisión de uno de los instrumentos que miden la facilitación del comercio que utiliza OECD, tenemos que en la región Latinoamericana el Perú juntamente con los otros países miembros de la Alianza del Pacífico, destaca por haber adoptado en los últimos años medidas importantes en materia de facilitación. Sin embargo, aún existen temas pendientes de abordar y profundizar como por ejemplo en materia de gestión coordinada en fronteras que involucra a las distintas agencias de control del país.

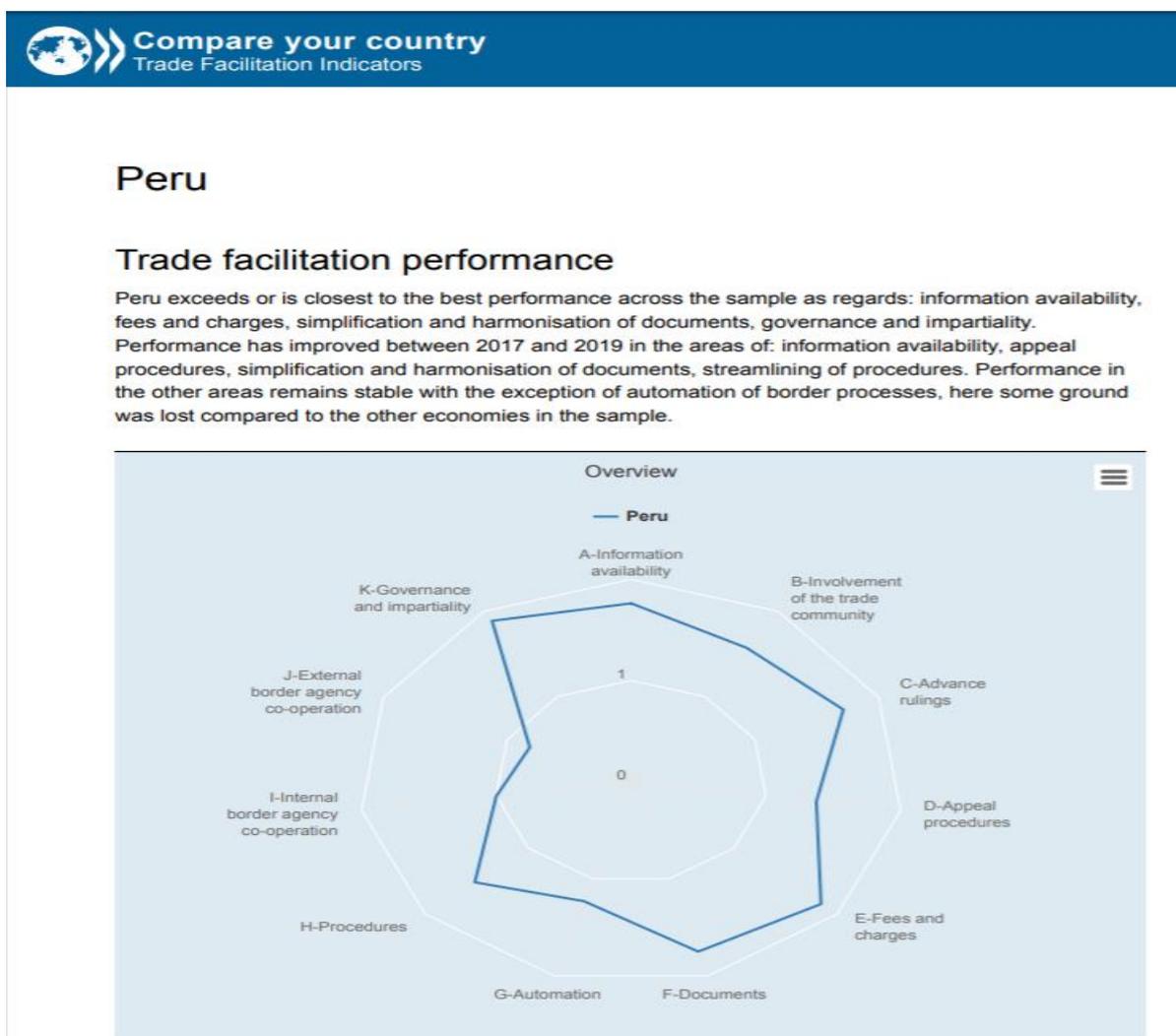
Figura 1*Ranking de facilitación del comercio en América Latina*

Fuente: (OECD, 2020)

En suma, según la OECD existe una gran interdependencia entre las economías y los centros de producción que es justamente lo que genera valor en el comercio internacional cuando señala (OECD, 2020) que: “Cuando pensamos en el comercio internacional, tradicionalmente pensamos en una persona o empresa que produce todos los elementos de un producto en su país de origen y luego exporta un producto final a un consumidor en un país diferente. Sin embargo, este tipo de comercio solo representa alrededor del 30% del comercio de bienes y servicios en la actualidad; la mayoría del comercio (70%) es en realidad en partes intermedias, componentes y servicios que forman segmentos de cadenas de valor globales (CGV)”.

Figura 2

Performance en facilitación del comercio del Perú



Fuente: (OECD, 2020)

Marco normativo internacional en la Organización Mundial del Comercio (OMC)

El comercio internacional está enmarcado en regulaciones que los países aceptan cumplir con el propósito de asegurar que la participación de los distintos actores intervinientes se realice bajo reglas claras, predecibles y transparentes.

La Organización Mundial del Comercio (OMC) de la cual el Perú es miembro fundador y parte contratante, ha hecho que incorporemos en nuestra legislación nacional los preceptos de la facilitación que están contenidos en la Resolución Legislativa N° 26407 del año 1994 que aprueba el Acuerdo que establece la Organización Mundial del Comercio y los Acuerdos Comerciales Multilaterales contenidos en el Acta Final de la Ronda de Uruguay. Que entre uno de los compromisos de mayor relevancia, destaca el Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) que entró en vigencia el año 2017 y establece medidas de gran importancia para facilitar el flujo de mercancías entre los países, la reducción de costos comerciales de los usuarios, además de exigir la existencia de disposiciones en materia de transparencia y acceso a las normas en materia de comercio exterior, promueve la participación activa del sector privado, alienta la cooperación entre las autoridades de control de los gobiernos para hacer más eficiente el rol del estado, así como la agilización del proceso de despacho aduanero, entre otras.

El Acuerdo plantea 37 medidas que están contenidas en los siguientes 12 Artículos:

- Artículo 1 : Publicación y disponibilidad de la información
- Artículo 2 : Oportunidad de formular observaciones, información antes de la entrada en vigor y consultas
- Artículo 3 : Resoluciones anticipadas
- Artículo 4 : Procedimientos de recurso o de revisión
- Artículo 5 : Otras medidas para aumentar la imparcialidad

- Artículo 6 : Disciplinas sobre derechos y cargas establecidos para la importación y exportación o en relación a ellas.
- Artículo 7 : Levante y despacho de las mercancías
- Artículo 8 : Cooperación entre los organismos en frontera
- Artículo 9 : Traslado de mercancías para importación bajo control aduanero destinadas a la importación
- Artículo 10: Formalidades en relación con la importación, las exportaciones y el tránsito
- Artículo 11: Libertad de tránsito
- Artículo 12: Cooperación aduanera.

De las 37 medidas, 36 de ellas tienen que ver con aspectos donde interviene directa o indirectamente la aduana. Lo que revela que el Acuerdo de Facilitación del Comercio en estricto es un acuerdo con alto componente de los procesos aduaneros entre ellos el de importación que es materia del presente estudio.

En relación con el tratamiento del régimen de importaciones el Acuerdo en el Artículo 7° prevé que cada miembro adoptará procedimientos que permitan la presentación de la documentación correspondiente a la importación, a fin de que se tramite antes de la llegada de la mercancía con miras a agilizar su levante. Lo cual está en sintonía con las medidas que viene adoptando la aduana peruana para impulsar en Despacho Anticipado de Importación.

Del mismo modo, la agilización del despacho de aduanas guarda relación con el artículo VIII del GATT de 1994 especialmente con el artículo VIII.1 c), que estipula que: "Las partes contratantes reconocen también la necesidad de reducir al mínimo los efectos y las complejidades de las formalidades de importación y exportación y de

reducir y simplificar los requisitos relativos a los documentos exigidos para la importación y la exportación". (Naciones Unidas, 2011, p. 37)

Marco normativo regional orientado a la facilitación del comercio exterior

Respecto al marco normativo regional, nuestro país como miembro de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) está obligado a cumplir las normas que se emiten en materia de Facilitación del Comercio y Aduanas, que regulan las relaciones jurídicas entre las aduanas y las personas naturales o jurídicas que intervienen en el ingreso, permanencia, traslado y salida de las mercancías en los países (Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú) que conformamos la Comunidad Andina. En ese sentido, y en relación al objetivo que tienen los países de buscar simplificar los trámites de importación para reducir el tiempo de espera de los usuarios, destaca la aprobación de la Decisión N° 848 aprobada por la CAN el 26 de Julio de 2019, mediante la cual los países miembros consensuaron en realizar varias modificaciones de forma y de fondo en diversos artículos de la Decisión 671 (2017) que regulaba la Normalización de los Regímenes Aduaneros; emitiendo opinión favorable respecto de la aprobación de un nuevo dispositivo normativo sobre Armonización de Regímenes Aduaneros, incorporando mejoras sustanciales como permitir a los países establezcan el uso obligatorio (de ser el caso) de una modalidad de despacho anticipado de importación que permita agilizar el trámite y consecuentemente reducir costos a los usuarios. Señalando en su Artículo 20° (Comunidad Andina, 2019) que: “La declaración aduanera de mercancías podrá efectuarse antes, conjuntamente o con posterioridad a la presentación en la aduana de las mercancías, pudiéndose establecer el uso obligatorio de una de estas opciones”.

Dicha Decisión comunitaria fortalece la posibilidad y ampara a los países miembros de la CAN a poder exigir la información anticipada vinculada con la

importación, lo cual contribuye significativamente en la simplificación y agilización del proceso de importación, así como en la implementación de la gestión de riesgo en beneficio del comercio legítimo y los operadores de comercio exterior.

La Organización Mundial de Aduanas (OMA)

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) conformada por las Aduanas de 183 países (que representa el 98% del comercio mundial), se ha consolidado como el principal foro aduanero mundial promotor de las mejores prácticas que inspiran a las Aduanas y operadores del comercio exterior en la aplicación de medidas consideradas como mejores prácticas, para la facilitación y seguridad del comercio mundial.

La Organización Mundial de Aduanas apoya sus iniciativas en pilares claves como: Aduana – Aduana, Aduana – Empresa, Aduana – Otras Agencias de gobierno. Esta estrategia de gestión colaborativa que plantea los pilares de la OMA busca propiciar un entorno de confianza y trabajo articulado entre los actores claves de la cadena logística, en beneficio de la facilitación y seguridad del comercio global.

Entre los instrumentos más relevantes que ofrece la OMA a las aduanas para la facilitación del comercio tenemos: el Marco SAFE, el Convenio de Kioto Revisado, la Guía de Estudio sobre Tiempo de Levante de Mercancías, Compendio de Ventanilla Única, Compendio de Gestión de Riegos, Modelo de Datos de OMA, Compendio de Gestión Coordinada en Fronteras, Manual de Auditoría Posterior, Aduanas Conectadas Globalmente, entre otros instrumentos que sirven de guía a las Aduanas para avanzar en la facilitación del comercio exterior seguro. Estas buenas prácticas, como corresponde, deben ser consideradas e implementadas teniendo en consideración las tendencias en la operativa del comercio exterior y la realidad propia de cada país.

En suma, conforme lo señala la Organización Mundial de Aduanas (OMA, 2011, p.5) Para lograr una óptima facilitación del comercio legítimo deben existir protocolos,

directrices y prácticas aduaneras adoptados por consenso internacional y dotados del mayor grado de armonización y eficacia posibles. Cuando las administraciones aduaneras pueden alinear en gran medida sus métodos de trabajo en materia de facilitación del comercio, se obtiene una mayor coherencia que puede aplicarse a lo largo de toda la cadena logística y resulta muy beneficiosa.

Convenio de Kioto Revisado (CKR)

El Convenio de Kioto Revisado (CKR) es el principal convenio de facilitación del comercio aduanero. Fue elaborado por la Organización Mundial de Aduanas y está vigente desde el año 2006, tiene como propósito facilitar el comercio a través de la armonización y simplificación de los procedimientos aduaneros y prácticas aduaneras.

Comprometiendo a las partes contratantes a cumplir los siguientes principios:

- Transparencia y previsibilidad de las acciones que realiza la aduana.
- Estandarización y simplificación de las declaraciones de mercancías y sus documentos de soporte.
- Procedimientos simplificados para los operadores autorizados.
- Máxima utilización de tecnología de información
- Mínimos controles aduaneros, solo los necesario para el cumplimiento de las regulaciones.
- Aplicar gestión de riesgo y control posterior
- Aplicar intervenciones coordinadas entre las agencias de gobierno que trabajan en frontera.

Como puede apreciarse los principios que plantea el Convenio de Kioto son una garantía para los países y los operadores de comercio en el sentido que genera la

confianza que independientemente del país que se trate las reglas serán entendidas de la misma forma.

Por su parte también el Convenio de Kyoto hace mención a la necesidad que las aduanas cuenten con información anticipada cuando indica (Naciones Unidas, 2011):

En las transacciones comerciales transfronterizas, el despacho y el levante de las mercancías en los puntos de entrada suponen a menudo un obstáculo para el comercio debido a los largos retrasos. La modernización de los procedimientos aduaneros para agilizar esas operaciones es, pues, un instrumento de facilitación del comercio de importación. La presentación anticipada de los documentos permite que el levante de las mercancías pueda realizarse con poco o ningún retraso desde su llegada. En el capítulo 3 del Anexo General del Convenio de Kyoto revisado se hace referencia al registro y la presentación anticipada de documentos. (p.51).

En el caso del régimen de importación para el consumo, el Convenio establece que las mercancías importadas pueden entrar en libre circulación dentro del territorio aduanero, previo pago de derechos e impuestos a la importación y cumplimiento de todas las formalidades aduaneras necesarias.

En el caso del Perú, con la emisión del Decreto Legislativo N° 1433, que modificó la Ley General de Aduanas, se pudo adecuar la normativa aduanera a las disposiciones que establece este Convenio. Lo cual garantiza que los tratamientos aduaneros en el país cumplen con los estándares internacionales exigidos. Ahora lo que corresponde es que el Perú pueda culminar con el proceso de adhesión al Convenio Internacional para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros Convenio de Kyoto Revisado (CKR). Con esta medida nos posicionaremos a nivel internacional como una aduana de primer nivel en la medida que acredita que sus procesos están adecuados a los estándares internacionales que este instrumento prevé y

consecuentemente resulta ser una garantía para los inversionistas que tendrán la certeza que se respetaran las reglas que también son aplican por otras economías del primer mundo relativas a la facilitación del comercio.

Antecedentes Nacionales

Importaciones en cifras .- Durante el año 2020 las importaciones se vieron seriamente afectadas por la crisis generada por el COVID-19, llegando a reducirse en 12% respecto al año anterior debido a las drásticas medidas de confinamiento decretadas por el gobierno en el segundo y tercer trimestre del año 2020 para frenar la propagación de la pandemia lo cual hace que dicho año sea un año atípico para el análisis.

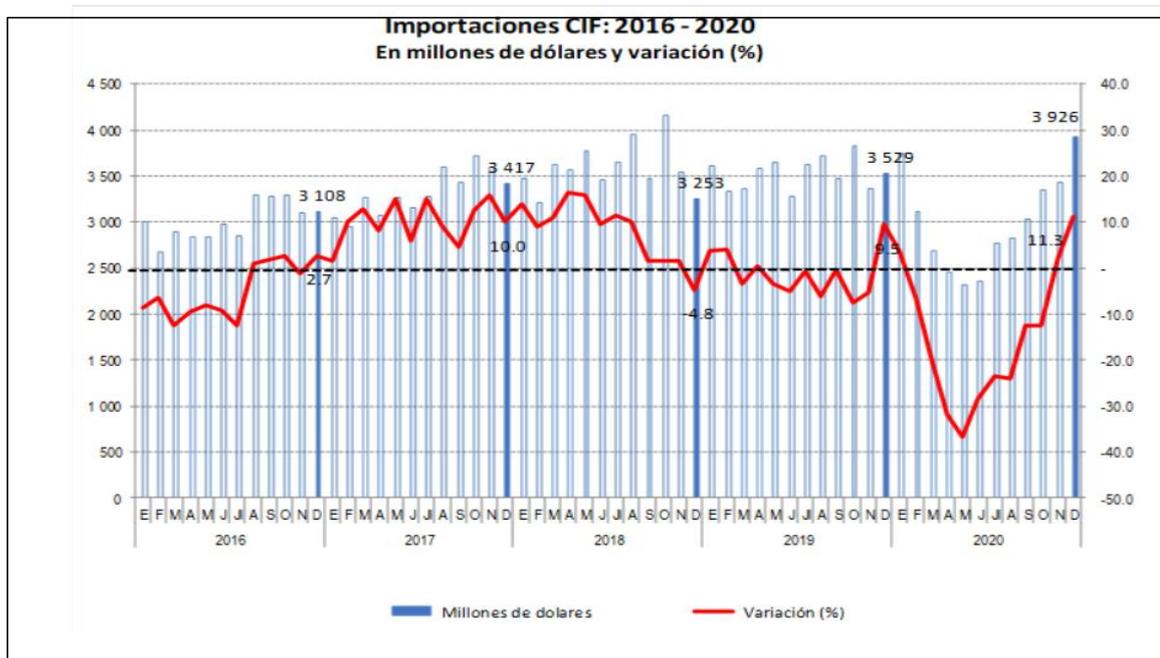
Respecto a los años 2015 y 2019 las importaciones crecieron en 14.7 %, pasando de 34 mil millones de dólares en valor FOB en el 2015 a 39 mil millones de dólares en el 2019. Con relación a la composición de las importaciones peruanas, según cifras del año 2019 se observa que el 23.6% corresponden a bienes de consumo, el 46.7% a insumos para la industria y el 29.5% corresponden a bienes de capital. Es decir, el 76.2% del monto importado (más de dos terceras partes), está destinado a la adquisición de insumos y bienes de capital, que en su gran mayoría no son producidas en el país y consecuentemente son requeridos para el funcionamiento de la industria y el sostenimiento de la actividad económica de nuestro país.

Las cifras antes citadas, ponen en evidencia que cualquier política e iniciativa que busque promover el crecimiento económico del país, necesariamente debe considerar la implementación de medidas audaces para mejorar la competitividad en las operaciones de comercio exterior. Es decir, que asegure la existencia de procesos de atención simples, predecible, virtuales, usando formatos electrónicos, transparentes donde el usuario final pueda conocer en línea el tracking de su carga, eliminando pasos

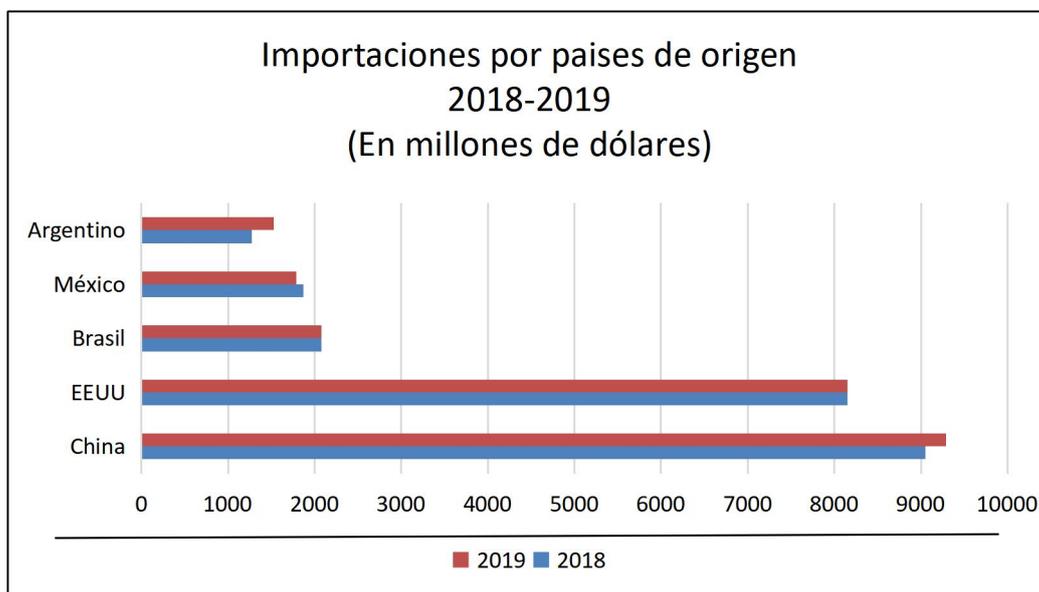
innecesarios e implementando trámites anticipados que permitan a los usuarios y operadores del comercio exterior cumplir con las exigencias legales y al mismo tiempo contar con la autorización de libre disposición de sus mercancías incluso antes que las mercancías arriben al país, de modo tal, que puedan ser en lo posible retiradas desde el mismo puerto (salvo que los arreglos logísticos que la empresa importadora realice con sus proveedores de servicio les brinde opciones distintas objetivamente más beneficiosas), reduciendo así los tiempos de espera y sobrecostos que terminan incrementando los costos de los productos importados en detrimento de las empresas y competitividad del país.

Figura 3

Importaciones CIF 2016-2020



Fuente: www.sunat.gob.pe

Figura 4*Importaciones peruanas con principales socios comerciales 2018 -2019*

Fuente: Elaboración propia

Marco normativo que regula el régimen aduanero en la importación

La Ley General de Aduanas (LGA) aprobada mediante Decreto Legislativo N°1053, tiene por objeto regular el ingreso, permanencia, traslado y salida de las mercancías al país, así como la relación jurídica que se establece entre la Aduana y las personas naturales y jurídicas que intervienen en esos procesos, establece que los servicios aduaneros están destinados a facilitar el comercio, sin descuidar el control aduanero que son propósitos claves en la competitividad y seguridad del comercio exterior del país. Ha incorporado a través de las modificatorias aprobadas con Decreto Legislativo 1433 , conceptos claves que promueve la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y que buscan contribuir con la agilización y seguridad del comercio internacional, entre las novedades que incorpora este nuevo marco legal es la

obligatoriedad del Despacho Anticipado en la Importación, regulación que entró en vigencia el 31 de Diciembre del 2019 y que busca agilizar el proceso de atención al adelantar el inicio del trámite de importación, de modo tal que la aduana al aplicar técnicas de gestión de riesgo pueda seleccionar con antelación la carga que inspeccionará y por otro lado otorgar la autorización para libre disposición de las mercancías en el más breve plazo.

En relación a los conceptos claves que están relacionados al tratamiento de las importaciones contenidos en la Ley General de Aduanas (LGA), es importante destacar lo previsto en el Artículo 2°. - Despacho Aduanero (Sunat, Ley General de Aduanas DL 1433, 2018) : que lo define como el cumplimiento del conjunto de formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías sea sometidas a un régimen aduanero. En el mismo Artículo 2° se define también al “Levante” como el Acto por el cual la autoridad aduanera autoriza a los interesados a disponer de las mercancías de acuerdo con el régimen aduanero solicitado. Así mismo, el Artículo 49° define la Importación como el régimen aduanero que permite ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía de los derechos arancelarios y demás impuestos según corresponda.

En relación con el rol de la Administración Aduanera, es importante considerar lo establecido en el Artículo 10° cuando establece que: la administración aduanera es la encargada de la recaudación, control y fiscalización del tráfico internacional de mercancías, medios de transportes y personas dentro del territorio aduanero. Del mismo modo, el Artículo 164° señala que la Potestad Aduanera es el conjunto de facultades y atribuciones que tiene la administración aduanera para controlar el ingreso, permanencia, traslado de personas, mercancías y medios de transporte dentro del territorio aduanero, así como para aplicar y hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que

regulan el ordenamiento jurídico aduanero. Así mismo, el Artículo 4° de la Ley General de Aduanas, señala que: “Los servicios aduaneros son esenciales y están destinados a facilitar el comercio exterior, a contribuir al desarrollo nacional y a velar por el control aduanero y el interés fiscal”.

En este marco legal, la SUNAT es la entidad competente para promover la facilitación de los servicios aduaneros en beneficio del comercio exterior y el desarrollo nacional. Haciendo uso de dicha prerrogativa emite procedimientos que regulan los diversos procesos de atención, como por ejemplo el Procedimiento General de Importación, que es la norma específica que regula el proceso de importación en nuestro país, al establecer las pautas a seguir en el despacho de las mercancías destinadas al régimen de importación definitiva.

Dicho Procedimiento define el régimen de importación como (Sunat, Procedimiento de Importación para el consumo): “La importación para el consumo es el régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía, según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, así como del pago de los recargos y multas que hubiere y del cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones aduaneras”.

Así mismo, establece principalmente los siguientes requisitos:

- El Importador debe contar con Registro Único de Contribuyentes (RUC)
- Si el valor de las mercancías supera los U\$ 2000 dólares americanos, se requerirá los servicios de un Agente de Aduana.
- Se puede importar todo tipo de mercancías excepto aquellas consideradas prohibidas por Ley.
- El plazo de destinación (expresión de voluntad del dueño de la carga) culmina a los 15 días contados desde el día siguiente de terminada la

descarga de las mercancías. Una vez iniciado el trámite, cuenta con 30 días adicionales para su culminación, caso contrario las mercancías caen en abandono legal.

- Verificar que la mercancía no se encuentre prohibida. De tratarse de mercancías restringidas debe contar con la autorización emitida por del sector competente.
- Documento de transporte de la mercancía.
- Seguro de transporte en caso cuente con este documento.
- Las declaraciones de Importación numeradas pueden ser seleccionadas a uno de los siguientes canales de control: a) Canal Rojo indica inspección física de las mercancías, b) Canal Naranja indica la revisión documentaria y c) Canal Verde no requieren inspección física ni revisión documentaria por lo que el importador puede retirar la carga desde el puerto u almacén aduanero de manera inmediata una vez que pague o garantice los derechos aduaneros y demás impuestos aplicables según lo establezca la ley.

Otra característica importante en el Proceso de Importación es que: de conformidad a lo indicado en el Artículo 130° de la LGA, las Declaraciones de Importación pueden tramitarse bajo tres modalidades, de acuerdo con lo que señale el Reglamento de la Ley de Aduanas, pudiendo ser (Sunat, Ley General de Aduanas DL 1433, 2018) :

- a) Despacho Anticipado. - Modalidad de trámite que permite que las mercancías importadas se declaren antes del arribo del medio de transporte al país. Este tipo de despacho ha adquirido la condición de obligatorio de conformidad a la última modificación de la Ley de Aduanas en su Artículo 131°, salvo las excepciones consideradas en Reglamento de la misma Ley.

- b) Despacho Urgente. - Modalidad de despacho reservado para mercancías que por sus características de urgencia (pericibles, gran volumen, socorro, etc.) merezcan un tratamiento preferencial.
- c) Despacho Diferido. – Modalidad de despacho producido desde la llegada del medio de transporte y hasta 15 días calendarios culminado el término de la descarga.

A continuación, se muestran las excepciones a realizar Despacho Anticipado según Artículo 62° del Reglamento de la Ley General de Aduanas DS 367-2019-EF:

En consecuencia, la modalidad de despacho anticipado es opcional en los demás regímenes aduaneros, así como en los regímenes aduaneros especiales, salvo que sus reglamentos específicos establezcan lo contrario.

En suma, si bien existe una lista taxativa de las mercancías que están exceptuadas de la obligación del despacho anticipado de importación, esta lista de ser necesario puede ser ampliada en la medida que por razones de la operativa de comercio exterior así lo amerite, para ello la Administración Aduanera está facultada a determinarlas.

En relación con la obligatoriedad del despacho anticipado es conveniente citar lo dispuesto a nivel comunitario en la Decisión N°848 de la Comunidad Andina (CAN) que en su Artículo 22° señala que: “La declaración aduanera de mercancías podrá efectuarse antes, conjuntamente o con posterioridad a la presentación en la aduana de las mercancías, pudiéndose establecer el uso obligatorio de una de estas opciones” (Comunidad Andina, 2019, p. 13)

Metodologías para medir el tiempo de demora en la importación

El tiempo de importación resulta ser una de las variables más utilizadas por los países a nivel global para medir la eficiencia del proceso de importación. Esto parte del entendido que un proceso es más eficiente y simple en la medida que es menos intrusivo o burocrático y consecuentemente más ágil, transparente y con mejores condiciones para las empresas lo que se traduce en menores tiempos en lo posible cercanos a cero. De modo tal, que les permita disponer de sus mercancías inmediatamente arriben al país. En ese sentido la SUNAT en su propósito de coadyuvar en la reducción de tiempos de importación ha aplicado dos metodologías, con los siguientes resultados:

El Estudio del Tiempo de Despacho (ETD)

Conforme lo indica la Organización Mundial el Estudio del Tiempo de Despacho (ETD) o también conocido como Time Release Study (OMA, 2011): “La presente guía se ocupa principalmente del tiempo transcurrido entre la llegada de las mercancías al puerto/aeropuerto/ puesto de frontera y el momento del levante y entrega al importador o a un tercero que lo representa”. (p.10).

El Estudio de Tiempo de Despacho es una herramienta propuesta por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) que permite la medición del desempeño de las actividades aduaneras y de operadores de comercio, contabilizando los tiempos que insume el proceso de despacho aduanero desde el arribo de la mercancía hasta su levante. Debiendo tomarse en cuenta que el éxito en la aplicación de la metodología exigirá del compromiso y participación de los distintos usuarios del proceso de importación sean estos públicos o privados.

Para el inicio del estudio se procede a seleccionar una muestra representativa de los trámites de importación realizados en una aduana, en un periodo determinado, para

en función a ello realizar el seguimiento en cada una de las etapas del trámite, relevando las dificultades que explican los tiempos en la demora de la atención del proceso de importación, que es monitoreado desde el arribo de las mercancías, pasando por la descarga en puerto o frontera, su ingreso al almacén, paso por controles de las autoridades, hasta que la aduana finalmente otorga la autorización de levante.

Esta Metodología de Estudio del Tiempo de Levante, representa una importante herramienta de diagnóstico en la medida que permite identificar obstáculos y cuellos de botella que afectan la tramitología en el proceso de importación. Pero, principalmente permite adoptar medidas para simplificar el proceso, reducir tiempos y costos en beneficio de los usuarios del comercio exterior y del país.

En el caso del Perú, en el año 2016 solicito apoyo a la Organización Mundial de Aduana (OMA) para aplicar dicha Metodología de Estudio del Tiempo de Despacho (ETD). Concretándose la realización del estudio en el año 2017, el mismo que tuvo como alcance: el estudio al proceso de importación de mercancías que ingresan por la vía marítima y atendidos por la Intendencia de Aduana Marítima del Callao. Se eligió la Aduana Marítima del Callao, por ser la aduana más importante, en la medida que atiende cerca del 74% del total del valor importado a nivel nacional.

El estudio se inició el 01 de noviembre del 2017, en base a un análisis de los datos cuantitativos y cualitativos de una muestra de 400 Declaraciones de Importación seleccionadas de una población de 29 662 Declaraciones de Importación numeradas desde el 1 al 21 de noviembre 2017 (tres semanas).

Como consecuencia del análisis de los datos de la muestra se obtuvo que:

1. De las 400 declaraciones que conformaron la muestra; 362 (90% del total) declaraciones se destinaron al régimen de importación definitiva en los plazos establecidos en ley. De ellas, el 74% se numeraron bajo la modalidad de

despacho diferido de importación. Es decir, iniciaron su trámite luego que la carga arribo al Callao. Estas declaraciones tuvieron un tiempo promedio de espera desde el arribo de la nave hasta el levante de las mercancías otorgado por la aduana de 132 horas.

2. Por otro lado, 94 declaraciones que representaron el 26%, se numeraron bajo la modalidad de despacho anticipado. Es decir, se inició el trámite antes del arribo de la carga. Estas declaraciones tuvieron un tiempo mucho menor que en promedio representaron 8.27 horas.
3. De la muestra bajo análisis, 38 declaraciones fueron destinadas a regímenes distintos al régimen de importación, lo que represento el 10%.

En términos generales, de la información que ofrece el estudio se puede concluir que en el año 2017 la modalidad de despacho más utilizada en la Aduana Marítima del Callao es la de despacho diferido, concentrando el 74% del total de la muestra analizada, lo cual llama poderosamente la atención considerando que esta modalidad de importación tardaba 124 horas más que el despacho anticipado.

Tablero de Control del Tiempo Total de Levante de Mercancías (TTLM)

El Tablero de Control de Levante de Mercancías es una herramienta de medición de tiempos construida por la aduana peruana, para monitorear el tiempo que se tarda en atenderse las declaraciones de importación en todas sus modalidades numeradas a nivel nacional. Para ello, se consideran todos los tiempos desde la llegada de las mercancías al país hasta que obtienen la autorización del levante por la Aduana.

En el Tablero de Control de Tiempos el proceso de importación se divide en cinco fases:

FASE 1: Se inicia con el arribo de la nave hasta que culmina la descarga.

FASE 2: Desde que culmina la descarga hasta que ingresa la carga al Almacén.

FASE 3: Desde el ingreso al Almacén hasta que numera la Declaración de Importación.

FASE 4: Desde la Numeración de la Declaración hasta el pago de los tributos.

FASE 5: Desde el pago de los tributos hasta la autorización que otorga la aduana.

Tabla 2

Tiempo de importación del despacho diferido según fases

TIEMPO DE IMPORTACION DE DESPACHO DIFERIDO POR FASE: AÑO 2019	Horas	%
FASE 1: Se inicia con el arribo de la nave hasta que culmina la descarga.	12	9%
FASE 2: Desde que culmina la descarga hasta que ingresa la carga al Almacén.	15	11%
FASE 3: Desde el ingreso al Almacén hasta que numera la Declaración de Importación.	89	64%
FASE 4: Desde la Numeración de la Declaración hasta el pago de los tributos.	9	6%
FASE 5: Desde el pago de los tributos hasta la autorización que otorga la aduana.	15	11%
TIEMPO TOTAL, Despacho Diferido	141	100%

Fuente: Elaboración propia

De la evaluación de los tiempos de importación en despacho diferido ocurridas en el año 2019, se observa que la FASE 3 concentra 89 de 140 horas, lo que representa el 64% del total. Esta mayor demora se explicaría por:

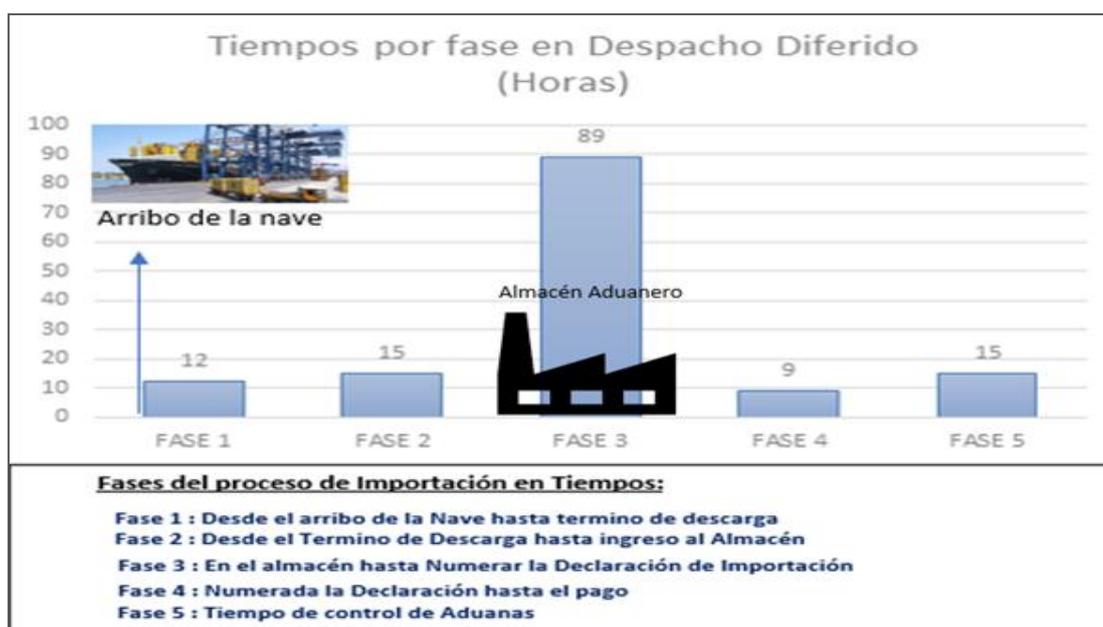
- Falta de previsión para la preparación de los requisitos necesarios para someter la mercancía a despacho aduanero por parte de los operadores.
- Exigencia por parte de los transportistas de carga internacional de vistos buenos que requieren a los documentos de transporte como condición para continuar trámites.

- Desconocimiento del importador del momento en que arriba su mercancía al país. Así como, falta de información que le permita conocer la etapa real en la que se encuentra su trámite de importación, así como las opciones que podrían ayudarlo a reducir los tiempos de importación.
- Mercancías que requieren contar con autorizaciones del sector competente o cumplir alguna formalidad especial cuya demora en su trámite les impide numerar la declaración de importación.

Entre otras razones que corresponde relevarse, a efectos de identificar las soluciones que permitan optimizar el proceso.

Figura 5

Tiempos del Despacho Diferido de importación según fases



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, en relación con las modalidades de despacho aduanero y su comportamiento durante el 2019 tenemos que:

- Despacho Anticipado; concentra 45% de despachos y registro 9 horas.
- Despacho Diferido; concentra 54% de despachos y registro 139 horas.

- c) Despacho Urgente; aplicable solo a determinado tipo de mercancías, ejemplo: perecibles. Concentra 1% de despachos y registro 9 horas.

Es decir, el Despacho Anticipado registra el menor tiempo en la importación de las tres modalidades. Esto en la medida que solo se realiza en dos fases: la numeración de la Declaración de Aduanas y pagos de tributos. Mientras que en el Despacho Diferido se realizan hasta 5 fases.

Resultados en el Despacho anticipado y Tiempo de Importación 2016 - 2020

De la revisión de la información estadística de las declaraciones de importación comprendidas entre el año 2016 y el 2020 se observa una relación inversa entre el Despacho Anticipado de Importación y los tiempos de importación en el país. Es decir, cuando se incrementa el despacho anticipado de importación consecuentemente se reducen los tiempos de importación. Esta afirmación se evidencia cuando revisamos los datos en cada año del periodo analizado donde se observan los siguientes resultados:

En el año 2016 el despacho anticipado represento el 33% del total de trámites de importación y el tiempo total de importación significo 112 horas (este tiempo incluye también al despacho diferido). En el 2017 como consecuencia del despliegue de campañas de difusión de las ventajas del despacho anticipado donde gracias a la colaboración de los gremios se pudo llegar a más empresas importadoras que pudieron conocer la forma como realizar el trámite anticipado este incremento a 37% y consecuentemente el tiempo total de importación se redujo en 12 horas cerrando el año en 100 horas.

Durante el año 2018 el despacho anticipado se mantuvo en 37%. Sin embargo, el tiempo total de importación paso a 94.4 horas reduciéndose en 5.6 horas debido principalmente a la puesta en práctica de una campaña de acercamiento que realizó la

aduana a un grupo de más de 270 empresas consideradas como Importadores Frecuentes que se caracterizaban por realizar los mayores volúmenes de importación y que reflejaban tiempos de importación extraordinariamente altos. El objetivo fue brindarles orientación y ayudarles a identificar oportunidades de mejora en los trámites que realizaban para que puedan autogestionar mejor sus procesos de importación.

Del mismo modo, en dicho año se implementó una herramienta virtual denominada Micrositio de Importación ubicada en <https://tiempodeimportacion.sunat.gob.pe/> que permite que los importadores puedan conocer el detalles de sus trámites y les permite compararse con empresas similares del sector al que pertenecen, ello con el propósito de identificar cuellos de botella y oportunidades para mejorar la gestión de su logística que los lleve a reducir los tiempos y costos en sus importaciones.

En el año 2019 el despacho anticipado ya representaba el 45% de los trámites de importación. Este incremento del 21.6% contribuyó en la reducción de los tiempos promedios de importación que bajaron a 79.2 horas (15.2 horas menos que las registradas en el año 2018).

En el año 2020 como consecuencia de la entrada en vigencia de los cambios normativos contenidos en la Ley General de Aduanas Decreto Legislativo 1433, su Reglamento aprobado mediante DS 367-2019- EF, así como el nuevo Procedimiento de Importación DESPA-PG-01 aprobado mediante Resolución de Superintendencia N°084-2020, introdujo cambios importantes en el proceso de importación como: la obligatoriedad del despacho anticipado, la inaplicación de sanciones por rectificar errores en la declaración anticipada (dentro de los quince días calendario siguientes al término de la descarga), el desvincular la condición del pago de tributos para asignar canal de control a la declaración (permitiendo así dar continuidad al proceso de importación hasta la etapa previa al levante), la ampliación del plazo de exigibilidad de

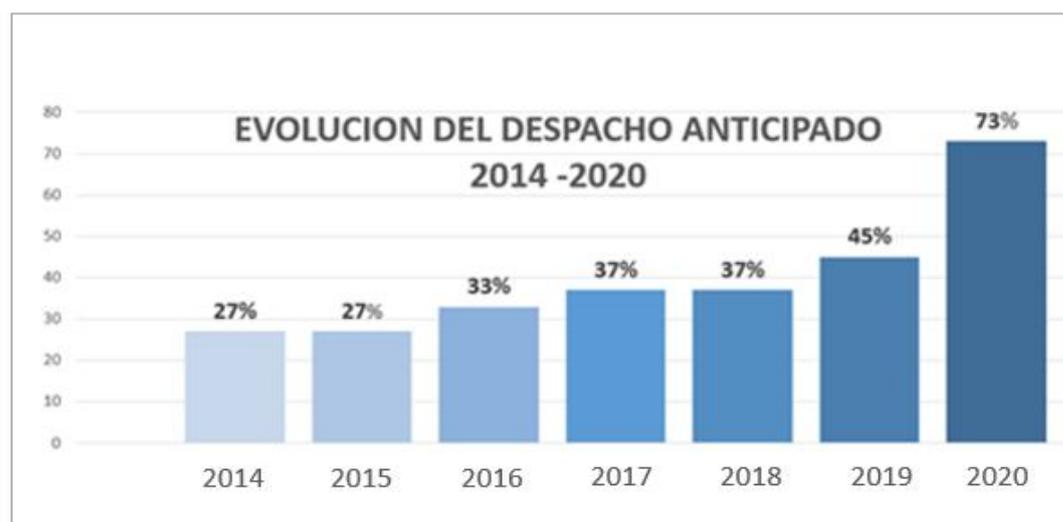
la deuda tributaria para operadores OEA (hasta el último día calendario del mes siguiente al término de la descarga que podrían llegar a los 60 días). Sumado al rediseño del proceso de importación desarrollados en el marco del Programa FAST, que logró la digitalización al 100% del proceso de importación e incorpora el modelo de Datos de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y asegura la interoperabilidad con la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), además de implementar el mandato electrónico, entre otras iniciativas que generaron un gran impacto en la mejora del proceso de importación, el mismo que se ve reflejado en el crecimiento importante del despacho anticipado que paso de 45% en el 2019 a 73% en el 2020 y a su vez han generado una reducción significativa en el Tiempo de Importación que paso de 79.2 horas en el año 2019 a 59.7 horas en el 2020 (19.5 horas menos).

Del mismo modo, se observa que el crecimiento a 73% de las Declaraciones de Importación sometidas a despacho anticipado se condice con el crecimiento en la cantidad de importadores que realizan este tipo de trámite representando al año 2020 el 76% del total de importadores, lo cual involucra a 24 691 de un total de 32 470 empresas importadores.

En consecuencia, se tiene que de las cifras revisadas en el periodo de análisis entre los años 2016-2020 evidencian la relación inversa entre el crecimiento del despacho anticipado de importación y los tiempos totales de importación, que como ha podido verse mientras que el despacho anticipado creció de 37% a 73% los tiempos de importación se redujeron de 112 a 59.7 horas (figura 6). Esta relación inversa se explica principalmente debido a los menores tiempos que insume el despacho anticipado (que en promedio demora 23.7 horas) versus las 160 horas que demora el despacho diferido según cifras del 2020.

Figura 6*Tiempo Total de Importación*

Fuente: Elaboración propia

Figura 7*Evolución del Despacho Anticipado 2014-2020*

Fuente: Elaboración propia

Tabla 3*Tiempo de Despacho Anticipado versus Tiempo del Despacho Diferido*

	2016	2017	2018	2019	2020	Promedio
Tiempo Despacho Anticipado	14.8	14.6	11.5	8.6	24	14.7
Tiempo Despacho Diferido	157	147	139.7	139	162	148.9

Fuente: Elaboración propia

Acuerdo de Promoción Comercial Perú con Estados Unidos

El Acuerdo de Promoción Comercial con los Estados Unidos fue aprobado por el Congreso del Perú mediante Resolución Legislativa 28766 que entró en vigor el año 2006. El presente instrumento suscrito con uno de nuestros principales socios comerciales tiene como objetivo establecer reglas claras y otorgarse beneficios mutuos en el intercambio comercial para promover el desarrollo entre ambos países. Este acuerdo en su Capítulo V desarrolla los compromisos referidos a Aduanas y Facilitación de Comercio, donde ambas naciones se comprometen a:

- Publicación de las regulaciones, esto incluye posibilidad que los interesados puedan hacer comentarios previamente a su aprobación.
- Despacho de mercancías, donde se establece que en la medida que sea posible se despache las mercancías dentro de las 48 horas desde su llegada.
- Automatización, se asume el compromiso de aplicar tecnologías de información para automatizar los procesos de atención a los usuarios, aplicando Modelos de Datos de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

- Prever información electrónica anticipada de la carga, para permitir su despacho a su arribo. Entre otros compromisos que buscan agilizar y transparentar el proceso de importación en beneficio de los usuarios de comercio exterior.

Del mismo modo, este Acuerdo otorga preferencias arancelarias a las mercancías originarias y procedentes de las partes, comprendidas en el universo arancelario según el cronograma de desgravación correspondiente, debiendo la mercancía cumplir adicionalmente con las condiciones de origen y demás disposiciones aplicables del Acuerdo. El certificado de origen puede ser emitido por el productor, exportador o importador, el cual debe cumplir los requisitos y demás disposiciones pertinentes establecidas en el Capítulo 4 del Acuerdo y en el Decreto Supremo N° 003-2009-MINCETUR. Para gozar de las preferencias arancelarias, se debe consignar en la declaración aduanera de mercancías el código de Trato Preferencial Internacional TPI-802. (SUNAT, 2020)

Plan Estratégico de SUNAT

El instrumento de gestión de SUNAT dinámico que se actualiza periódicamente, que al momento de la redacción del presente trabajo se encontraba vigente Resolución de Superintendencia N°072-2019/SUNAT, que aprueba la extensión del horizonte de tiempo del Plan Estratégico Institucional de la SUNAT para el periodo 2018-2022. Este instrumento de gestión contiene los Objetivos Estratégicos de SUNAT, los mismos que están articulados con los objetivos estratégicos sectoriales del PESEM 2017-2021 del Sector Economía y Finanzas.

El Plan Estratégico de SUNAT 2018 – 2022 establece cinco objetivos estratégicos:

Objetivo 1: Mejorar el cumplimiento tributario y aduanero

Objetivo 2: Reducir los costos de cumplimiento de las obligaciones tributarias y aduaneras

Objetivo 3: Reducir el fraude a aduanero

Objetivo 4: Fortalecer la capacidad de gestión interna

Objetivo 5: Fortalecer la gestión de desastre

En relación con el objetivo 2, que está orientado a la reducir los costos de cumplimiento de las obligaciones tributarias y aduaneras, se tiene el Indicador Estratégico: Tiempo Total de Liberación de Mercancías de Importación, cuya medición y monitoreo ha permitido realizar mejoras importantes en el proceso de atención de importaciones, como se evidencia en la reducción sostenida de los tiempos de importación desde el año 2015.

Informe del Banco Mundial como resultado de la aplicación de la Metodología Customs Assessment Trade Toolkit (CATT) en SUNAT

La metodología “Customs Assessment Trade Toolkit (CATT)” es una herramienta integrada de monitoreo para medir el desempeño de las Aduanas a través del tiempo, compuesta por 146 indicadores y agrupadas en 7 dimensiones de gestión: orientación a procesos, pensamiento estratégico, control, eficiencia, efectividad, facilitación y transparencia. Al respecto, debe considerarse que la aduana peruana ha sido objeto de dos evaluaciones bajo la metodología CATT; la primera evaluación realizada en el año 2011 y luego la segunda evaluación realizada en el año 2017, evidenciándose comparativamente en el tiempo un crecimiento en el desempeño, logrando en lapso de 6 años avanzar de una calificación de 51 a 79 puntos en una escala de 0 a 100, es decir un avance de 54 %.

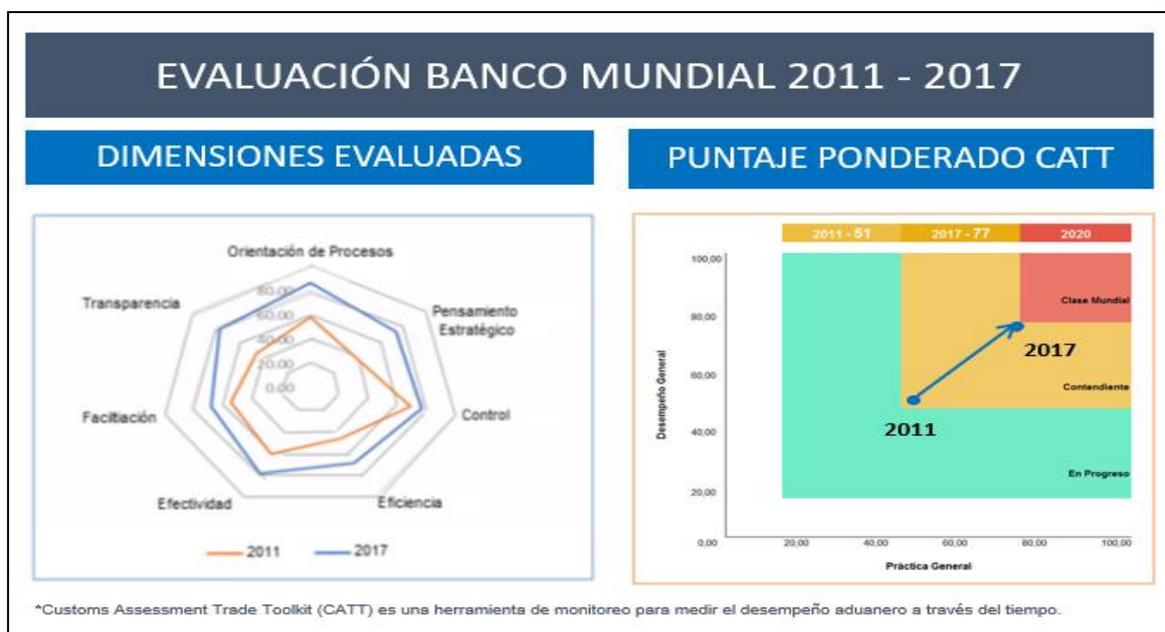
La evaluación realizada permitió evidenciar que la aduana peruana había logrado un avance importante en todas las dimensiones evaluadas por la metodología CATT,

pero en particular destacan las de pensamiento estratégico y la orientación a procesos. Del mismo modo, respecto a las fortalezas de SUNAT, destacan; el apego a implementar las mejores prácticas mundiales en materia de facilitación y seguridad del comercio exterior, recursos humanos entrenados y contratados de forma competitiva, relativa buena infraestructura para efectuar las funciones aduaneras la cual mejorará con las inversiones que se están efectuando en los pasos fronterizos binacionales, sistemas informáticos que incluyen la mayoría de los procesos permitiendo el procesamiento electrónico adecuado que se verán mejorados con el rediseño de procesos en contemplados en el Programa FAST (Facilitación Aduanera, Seguridad y Transparencia) que emprendió la SUNAT desde el año 2017. Otras de las fortalezas que destaca el estudio corresponde a la disponibilidad de información electrónica interna y externa disponible en el portal de institucional www.sunat.go.pe sobre las leyes, reglamentos y procedimientos aduaneros que permite un seguimiento de los cambios y la jurisprudencia que garantiza libre acceso al público y transparencia.

Del mismo modo, el contar con un plan estratégico comprehensivo y medible que permite orientar el accionar de la aduana y medir los aciertos y las faltas en el desempeño, entre otros avances que hacen que la Aduana del Perú evidencie prácticas que son en promedio comparables con las de aduanas de clase mundial.

Figura 8

Resultado de evaluación realizada por el Banco Mundial (2017)



Fuente: Elaboración propia

En síntesis, podemos afirmar que el avance de la aduana peruana en materia de simplificación de procesos y digitalización de los servicios que brinda es consecuencia de un proceso evolutivo coherente de larga data que se ha visto profundizado en el último lustro sustentado principalmente en la internacionalización de la aduana peruana y el apego a la implementación de las mejores prácticas en facilitación y seguridad del comercio internacional que son promovidas por la Organización Mundial del Comercio, la Organización de Aduanas, así como las que han surgido del relacionamiento e intercambio de capacidades con las aduanas más desarrolladas del planeta, ello de la mano con un trabajo articulado con el sector privado lo que ha permitido progresivamente adecuar los servicios aduaneros a las necesidades de la operativa de comercio internacional y los ciudadanos.

En ese sentido, el realizar evaluaciones periódicas para medir el desempeño del servicio aduanero de un país, resulta ser una práctica necesaria y una excelente oportunidad para

identificar oportunidades de mejora hacia la consecución de un servicio orientado a la generación de competitividad económica y seguridad del comercio exterior del país.

Costos logísticos según Informe del Banco Mundial

(Banco Mundial, 2017, pp. 4-5) Estructura de los Costos Marítimos y Portuarios. Haciendo uso de los datos recabados en la cadena logística de puertos para cada uno de los principales actores —depósitos temporales, depósitos de vacíos, línea naviera, agente marítimos, agente de aduanas y agentes del estado— se construyó una aproximación de la estructura de costos logísticos agregada que enfrentan los exportadores de café, pota y polos (t-shirts) y los importadores de celulares, electrodomésticos y textiles haciendo uso para ello de las rutas de comercio más importantes para esos productos. En cuanto al nivel agregado de costos resalta la importante diferencia de casi US\$1,000 por contenedor entre la exportación a EE.UU. y la exportación a Europa (más de 40 % adicional). También es evidente la importante diferencia en costos que involucra el costo de contenedores refrigerados. Las importaciones desde Asia, aunque en contenedores secos, es el escenario más costoso, aunque no es directamente comparable con los fletes de exportación a EE.UU. y Asia. Dichos costos son en gran medida determinados por los fletes, que es el componente más importante de los 5 costos enfrentados por los dueños de la carga. Proporcionalmente pueden representar entre 65% y 80% de todos los costos de un importador o exportador. Los depósitos temporales (DTs), en un distante segundo lugar, representan otro rubro importante de costos. Sólo considerando los cargos de tarifa por servicios integrados, los DTs pueden llegar a representar hasta casi el 15% de los costos del exportador, y ciertamente no menos de 7-8% de los costos totales de los dueños de la carga en las operaciones de comercio. Esto es significativo ya que alrededor de 60% de exportaciones y 70% de las

importaciones van por modalidad indirecta, que por definición es la modalidad de comercio que hace uso de los DTs. (p.4-5).

Figura 9

Costos portuarios de importación en contenedores provenientes de China

Anexo 16: Costos Portuarios y Marítimos a Diciembre 2015: Importación de Electrodomésticos desde Shanghai						
Terminal	Quien Cobra	Categoría	US\$/contenedor		%Costos Totales	
			20 pies	40 Pies	20 pies	40 Pies
DPW	01 Depósito Temporal	Extra-Portuario	263.57	323.86	11.35	9.38
	02 Depósito de Vacíos	Gate In	172.00	172.00	7.41	4.98
	03 Línea Naviera	Flete	1,563.13	2,596.52	67.30	75.23
		THC (Terminal Handling Charges)	40.00	60.00	1.72	1.74
	04 Agente Marítimo	Doc Fee	65.00	80.00	2.80	2.32
		Box Fee	115.00	115.00	4.95	3.33
		Gastos Administrativos	4.00	4.00	0.17	0.12
	05 Agente de Aduana	Trámite Aduanas	100.00	100.00	4.31	2.90
	06 Agencias del Estado	SENASA/SANIPES	--	--		
DPW Total			2,322.70	3,451.38	100.00	100.00

Fuente: (Banco Mundial, 2017, p. 133)

Según el: (Banco Mundial, 2017, p. 5) Basados en estadísticas de años recientes, los costos evitables derivados de ineficiencias del estado podrían llegar en promedio a USD 500 por contenedor. Este costo puede aún ser superior, si el exportador o importador es más pequeño, porque el impacto podría estar por encima de los USD 1,000. Es decir, los costos adicionales que genera la intervención del Estado en la cadena logística marítima son bastante significativos y perjudican gravemente la competitividad del país. (p.5)

Del mismo modo en relación a la necesidad de transparentar la información de las operaciones logísticas vinculadas al comercio exterior el Banco Mundial señala que: (Banco Mundial, 2017, p. 107) El análisis del presente estudio deja en evidencia la asimetría de información entre el sector privado y público. Principalmente este

problema estrechamente vinculado a la falta de transparencia en el sector puede ser mitigado y confrontado con la puesta en marcha de un Observatorio de Transporte y Desempeño Logístico como un ente independiente. Incidentalmente, esta propuesta no es una idea nueva en Perú. Más allá de análisis el progreso e impacto la implementación de un plan logístico, un Observatorio podría coleccionar y analizar sistemática y periódicamente data relacionada a servicios de transporte y logística (volúmenes, naturaleza de la carga, origen-destino, modos de transporte, tarifas y retrasos) a manera de publicar esta información regularmente. La información de tiempos y costos logísticos a ser monitoreada pudiera bien seguir la metodología y estructura presentada en el presente informe, presentando la composición y estructura de costos y tiempos por fase, actor, y modalidades de despacho tanto para la importación como para la exportación. Los observatorios logísticos también pueden jugar un papel importante en la gestión de la cadena de suministros en general y lograr una mejor coordinación entre los agentes y operadores involucrados. El desarrollo de un Observatorio de la Logística en Perú sería un muy valioso mecanismo para incrementar la gobernabilidad y transparencia del sector portuario —y con ello reducir algunos de los costos evitables detallados en el presente informe— en un ambiente de competencia y libre mercado. Permitiría además estructurar un mecanismo de protección recíproca del exportador, importador y todos los agentes de la cadena logística, al transparentar las prácticas y los resultados cotidianos de dichas prácticas, permitiendo una evaluación pública de la calidad y confiabilidad, y la relación calidad/costos de los servicios de cada agente. (p.107).

Figura 10*Tiempos de Importación del despacho Anticipado según el BM*

Anexo 2 – Importación con Despacho Anticipado – Tiempos por Actividad, Escenario Base			
Importación con Despacho Anticipado – Tiempos por Actividad, Escenario Base			
Fases y Actividades	Verde	Naranja	Rojo
01 Preparatoria			
Agente de Aduana revisa la documentación, prepara y transmite la DAM.	0.03	0.03	0.03
Con la obtención del B/L original, el agente de aduana gestiona con los operadores correspondientes el Visto Bueno.	-	-	-
El agente marítimo solicita al operador portuario la numeración del manifiesto de carga.	0.01	0.01	0.01
El importador luego de recibir los documentos necesarios para el despacho de su proveedor, los entrega a su agente de aduana (opcional el importador prepara póliza de seguro).	-	-	-
El importador presentó a inicios del año su garantía global a SUNAT	0.08	0.08	0.08
El manifiesto de carga es transmitido a la SUNAT para el despacho de la carga, 48 horas antes del arribo de la nave	0.04	0.04	0.04
02 Numeración-Canal			
Agente de Aduana presenta documentos de despacho a la aduana, de corresponder.	-	0.13	-
Agente de Aduana solicita movilización del contenedor en el puerto	-	-	0.13
Agente de Aduana transmite la SERF (canal rojo)	-	-	0.03
Agente Marítimo transmite a SUNAT arribo de la nave	0.04	0.04	0.04
Asignación del inspector (SENASA, SUCAMEC, ETC, según corresponda)	-	-	0.13
El agente de aduana dentro de los plazos establecidos por el agente marítimo tramita los vistos buenos.	0.08	0.08	0.08
Importador o su Agente de Aduana solicita la inspección a través de la VUCE o otros medios según la entidad autorizante.	-	-	0.03
Numeración de la DAM por SUNAT	0.33	0.33	0.33
SUNAT asigna canal de control	0.03	0.03	0.03
03 Arribo-Descarga			
Agente de Aduana solicita facturación al terminal portuario para la entrega del contenedor	-	-	-
Arribo de la nave y descarga de la mercancía	0.17	0.17	0.17
Carguío del contenedor	0.01	0.01	0.01
Desde la inspección hasta levante autorizado	0.50	0.50	1.00
El terminal portuario ofrece el servicio de tracción del contenedor desde el muelle hasta la zona de recojo.	0.01	0.01	0.01
Espera de camión en ingreso al Terminal Portuario	0.11	0.11	0.11
Ingresa de camión al terminal portuario, pesaje de ingreso.	0.01	0.01	0.01
Por plataforma (mecanismo de citas)	0.03	0.03	0.03
Por ventanilla (de acuerdo a la hora de llegada de la unidad de transporte)	0.08	0.08	0.08
Traslado del contenedor al SINI	0.03	0.03	0.03
04 Inspecciones			
Agente de Aduana se presenta para la inspección	-	-	0.13
Agente de Aduana se presenta para reconocimiento físico.	-	-	0.13
Inspección SINI, de salir seleccionado el contenedor	0.04	0.04	0.04
05 Levante			
Salida del camión del terminal portuario, pesaje de salida con contenedor lleno	0.04	0.04	0.04
Traslado del Contenedor a local del importador o designado por éste	-	-	-
Grand Total	1.69	1.82	2.76

Fuente: (Banco Mundial, 2017, p. 119)

Figura 11

Tiempo del Despacho Excepcional o Diferido

Anexo 4 – Importación con Despacho Excepcional – Tiempos por Actividad, Escenario Base			
Importación con Despacho Excepcional – Tiempos por Actividad, Escenario Base			
Fases y Actividades	Verde	Naranja	Rojo
01 Preparatoria			
01 El agente marítimo solicita al operador portuario la numeración del manifiesto de carga.	0.01	0.01	0.01
01 El importador luego de recibir los documentos necesarios para el despacho de su proveedor, los entrega a su agente de aduana (opcional el importador prepara póliza de seguro).	-	-	-
01 El importador presentó a inicios del año su garantía global a SUNAT	0.08	0.08	0.08
01 El manifiesto de carga es transmitido a la SUNAT para el despacho de la carga, 48 horas antes del arribo de la nave	0.04	0.04	0.04
02 Agente Marítimo transmite a SUNAT arribo de la nave	0.04	0.04	0.04
02 Numeración-Canal			
10 El Depósito Temporal genera los volantes de despacho	0.04	0.04	0.04
11 Agente de Aduanas solicita el volante de despacho	0.03	0.03	0.03
12 Con la obtención del B/L original y el volante, el agente de aduana gestiona con los operadores correspondientes el Visto Bueno.	0.50	1.00	1.00
13 Numeración de la DAM por SUNAT	1.50	1.50	1.50
14 SUNAT asigna canal de control	0.04	0.04	0.04
15 Importador o su Agente de Aduana solicita la inspección a través de la VUCE o otros medios según la entidad autorizante.	-	-	0.03
16 Agente de Aduana transmite la SERF, de corresponder	-	-	0.03
17 Agente de Aduana solicita movilización del contenedor al depósito temporal	-	-	0.50
18 Asignación del inspector (SENASA, SUCAMEC, ETC, según corresponda)	-	-	0.50
19.1 Sin incidencia.	1.00	1.00	1.00
20 Agente de Aduana presenta documentos de despacho a la aduana, de corresponder (sin incidencia)	-	1.00	-
03 Arribo-Descarga			
03 Arribo de la nave y descarga de la mercancía	1.00	1.00	1.00
04 El terminal portuario ofrece el servicio de tracción del contenedor desde el muelle hasta la zona de recojo.	0.01	0.01	0.01
05 Depósito temporal solicita facturación para la entrega del contenedor	-	-	-
05.1 Por plataforma (mecanismo de citas)	0.03	0.03	0.03
05.1 Por ventanilla (de acuerdo a la hora de llegada de la unidad de transporte)	0.08	0.08	0.08
06 Traslado del contenedor al SINI	0.03	0.03	0.03
08 Ingreso del camión al terminal portuario para posterior Traslado del contenedor al depósito temporal	0.22	0.22	0.22
09 Depósito temporal transmite Ingreso de Carga al Almacén (ICA)	0.03	0.03	0.03
24 Cargaio del contenedor	0.04	0.04	0.04
04 Inspecciones			
07 Inspección SINI, de salir seleccionado el contenedor	0.04	0.04	0.04
19 Agente de Aduana se presenta para la inspección	-	-	0.50
21 Agente de Aduana se presenta para reconocimiento físico (sin incidencia)	-	-	0.33
05 Levante			
20.1 Desde la inspección hasta levante autorizado	-	-	-
21.1 Desde la inspección hasta levante autorizado	-	-	-
22 Facturación por ventanilla en el DT	0.04	0.04	0.04
23 Ingreso de camión al DT, pesaje de ingreso	0.04	0.04	0.04
25 Salida del camión del Depósito Temporal, pesaje de salida con contenedor lleno	0.01	0.01	0.01
Grand Total	4.88	6.38	7.28

Fuente: (Banco Mundial, 2017, p. 121)

Programa de Facilitación Aduanera Seguridad y Transparencia (FAST)

El Programa de Facilitación Aduanera y Transparencia (FAST) es una iniciativa de modernización que la aduana peruana impulso desde el año 2017 como una necesidad para concretar una “Aduana Digital” que asegure servicios 100% on-line e incorporé la tecnología para establecer controles inteligentes, inspirada en las mejores prácticas a nivel mundial y al mismo tiempo consideré las características propias de la

operativa logística del comercio exterior peruano. El Programa FAST busca resolver carencias identificadas producto de la evaluación de misiones de expertos del Banco Mundial (BM), Fondo Monetario Internacional (FMI), la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la aplicación del Estudio de Tiempo de Levante que plantea la OMA, la consideración de las sugerencias de los operadores de comercio exterior, así como de la evaluación del personal de la misma SUNAT.

Proyectos que componen el Programa FAST:

- Proyecto de Ingreso
- Proyecto de Salida
- Proyecto de Operadores
- Proyecto de Gestión de Riesgos

El Programa FAST busca rediseñar los procesos de ingreso, salida así como los roles y responsabilidades de los sujetos u operadores del comercio exterior peruano, así como plantea la construcción de una plataforma informática que soporte los nuevos desarrollos aduaneros sobre la base del Modelo de Datos de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) lo cual asegura el uso de formularios estandarizados que permitirán la interoperabilidad aduana, empresas, entidades de gobiernos a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) incluso con otras aduanas.

Figura 12*Componentes del Programa FAST*

Fuente: Elaboración propia

Mejoras en el Proceso de importación trabajadas en el FAST

El Proyecto de Ingreso del Programa FAST contempló Implementar la nueva plataforma del manifiesto de carga a nivel nacional, lo cual permitirá el uso de estándares XML y formatos aceptados internacionalmente, que facilita el intercambio de información entre entidades nacionales e internacionales. Además, como parte de las mejoras del proyecto, incluyo la adopción del Modelo de Datos de la OMA como un estándar internacional de intercambio de datos.

Con lo cual, se prevé una reducción de tiempos de atención de la rectificación de la información del manifiesto de carga dado que esta información podrá ser rectificadas (corregidas) de manera automática hasta antes del arribo del medio de transporte, quedando sujetos a una rectificación con evaluación previa solo aquellos casos vinculados a la aplicación de sanciones. Además, Introduce el uso de formatos electrónico para eliminar trámites presenciales y para reducción de tiempos de atención.

También considera el cambio en la asignación del canal de control para que se asigne con la validación del número de manifiesto en la Declaración, desligándose de la obligación del pago, esto permitirá al importador que numera una declaración anticipada, gestione la logística necesaria con el transportista y con el depósito temporal para retirar su carga directamente del puerto.

Por otro lado, para los despachos garantizados sujetos a reconocimiento físico se está separando la verificación de la mercancía y el registro de la diligencia de despacho, del proceso de determinación de valor y otras incidencias, de manera que se pueda cambiar la prenda aduanera por la garantía previa y otorgar el levante, quedando pendiente la determinación de las incidencias encontradas en el reconocimiento físico para un momento posterior al levante. También se modifica el momento de la validación de la cancelación/garantía de los tributos, para el final del proceso de control y como un requisito adicional para el levante. De esta manera el proceso de asignación de canal, la transmisión de la Solicitud Electrónica de Reconocimiento Físico (SERF), el proceso de asignación de funcionarios para el reconocimiento físico y el datado se pueden efectuar sin condición del pago. Así el proceso fluye reduciendo los tiempos muertos que estaban condicionados al pago.

Figura 13*Nuevo proceso de importación*

Fuente: Elaboración propia

Además, consideró involucrar y sensibilizar a importadores, otras agencias fronterizas y al sector privado mostrando su desempeño en el tiempo total de liberación de mercancías en los diferentes tramos de la cadena logística de comercio exterior con la publicación en el Portal SUNAT e implementación de APPs, a fin de fortalecer las alianzas productivas tanto con el sector privado como público, entre otras mejoras implementadas desde inicios del segundo semestre del 2020.

La figura 14 muestra los cambios implementados con el Programa FAST:

Figura 14*Beneficios del Proyecto de Ingreso del FAST*

ANTES DEL FAST	CON FAST
Uso de documentos físicos y tramites presenciales	100% proceso digital; Envío de documentos electrónicos y digitalizados, notificaciones y rectificaciones electrónicas.
45% de Despacho Anticipado	70% de Despacho Anticipado, reduciendo tiempos y costos
Obligación de generar el Mandato de representación en el documento de transporte o notarialmente	Mandato electrónico usando clave SOL de SUNAT. Eliminando sobre costos y demoras
Proceso de importación no incorpora prácticas internacionales recomendadas en el Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC)	Reingeniería de procesos; se adelanta asignación de canal de control sin condicionarlo al pago. El Importador puede organizar su logística para retiro de carga desde el puerto.
Plataforma Informática de la década de los 90 en Foxpro, con archivos TXT. Generando demoras por encolamiento.	Nueva plataforma en entorno web, formato XML, Modelo de datos de OMA. Atención multipunto. Permite agilizar los trámites aduaneros.

Fuentes: Elaboración propia

Micrositio de importación

El Micrositio de Importación es una herramienta de consulta disponible en el Portal de SUNAT: www.sunat.gob.pe desde el año 2018, que permite acceder a consultas de los tiempos de importación de los distintos usuarios y operadores que participan en las operaciones de importación.

El objetivo del Micrositio es transparentar los tiempos de importación de manera que los distintos usuarios puedan conocer los tiempos involucrados en sus importaciones y de considerarlo conveniente compararse con las empresas de su sector con el fin de identificar las mejores prácticas. Además, muestra los tiempos que demora el despacho anticipado comparándolo con los tiempos del despacho diferido en cada una de sus fases. La idea es que el importador cuente con información para que pueda elegir el trámite que mejor se acomode a su logística y sus propósitos. Al mes de agosto del

año 2021 el Micrositio web de consultas de tiempos de importaciones ya cuenta con 230 377 visitas.

Figura 15

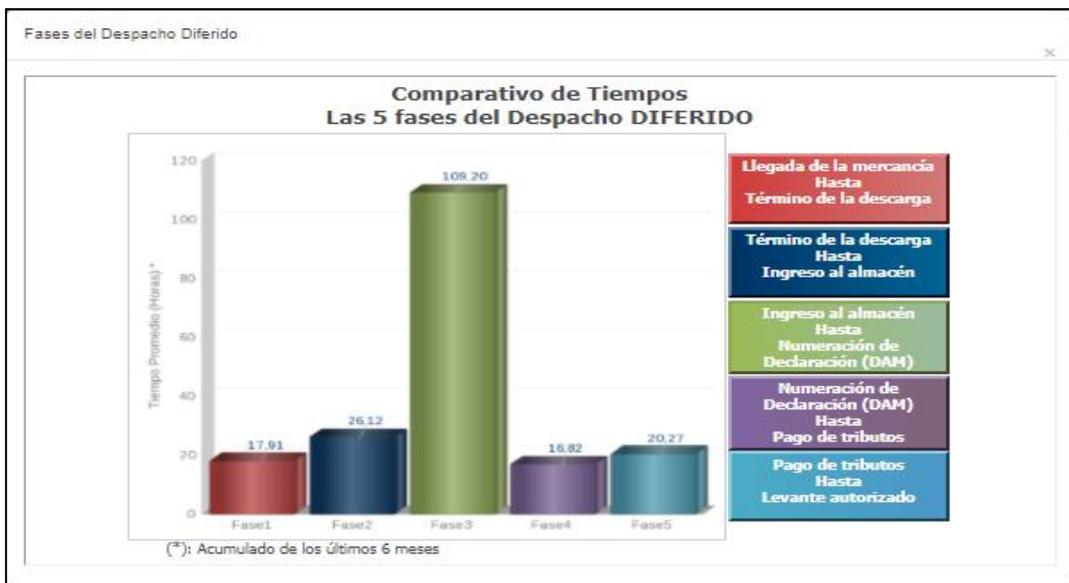
Comparación entre Despacho Anticipado (verde) vrs. Despacho Diferido (rojo)



Fuente: (SUNAT, 2020)

Figura 16

Etapas del proceso de importación modalidad Despacho Diferido



Fuente: (SUNAT, 2020)

Figura 17

Comparativo entre Despacho Anticipado y Despacho Diferido



Fuente: (SUNAT, 2020)

Figura 18

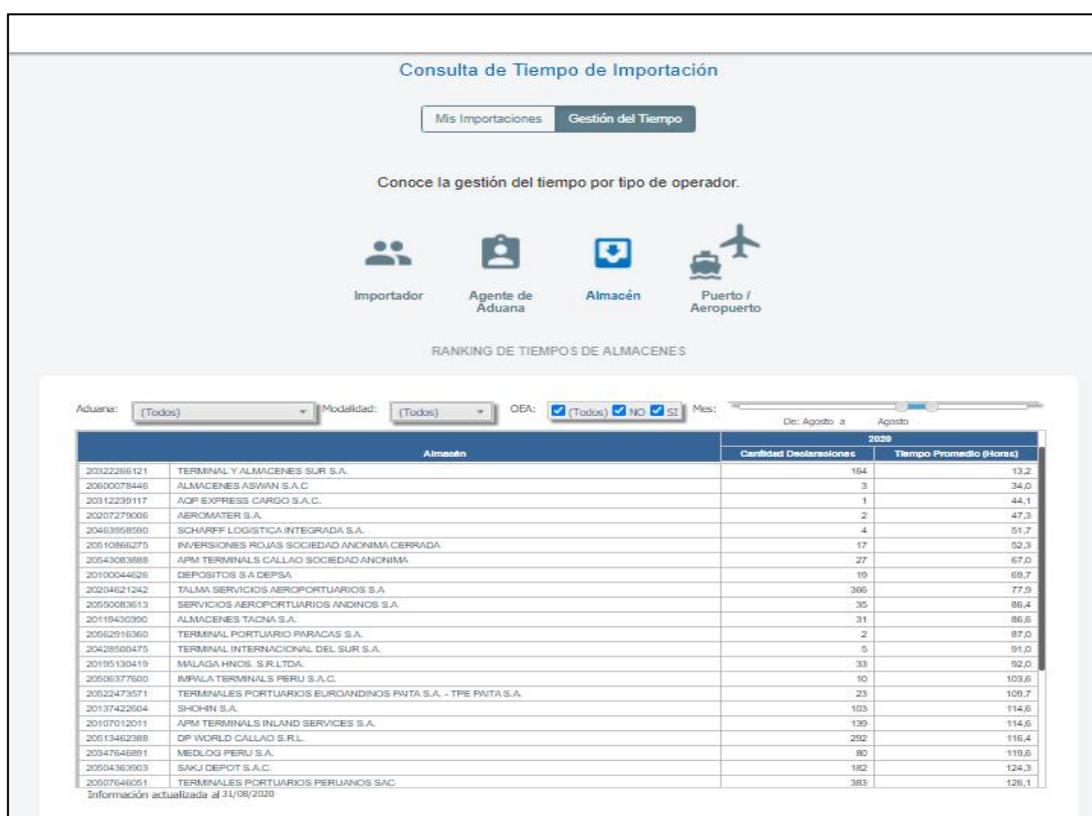
Consulta de tiempo de importación por Agente de Aduana



Fuente: (SUNAT, 2020)

Figura 19

Consulta de tiempos por Depósito Temporal



Fuente: (SUNAT, 2020)

Factores que impiden el avance del despacho anticipado

En relación con los factores que impiden el avance del despacho anticipado en la importación tenemos algunas investigaciones que han abordado el tema:

En la Tesis *Análisis del acuerdo de nivel de servicio en los procesos de importación bajo la modalidad de despacho anticipado: caso Ransa Comercial S.A.*, (Aguirre et al. 2016) Busca 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. Concluyendo que la nacionalización de las mercancías bajo la modalidad de despacho anticipado (SADA), necesitan una comunicación oportuna y eficiente por parte de todos los participantes del

proceso. Luego del análisis realizado concluye que el operador de Comercio Exterior no ejerce un control efectivo de este proceso, evidenciándose una deficiente relación con sus proveedores originando incumplimiento en los acuerdos establecidos en el ANS.

Por otro lado, en la investigación realizada por (Avalos, 2017) *Tesis: Estudio del Mecanismo de Despacho Anticipado en 48 horas en Aduanas de Perú y su impacto en el sector importador 2010-2014*, concluye que para promover el uso intensivo del mecanismo del levante en 48 horas (L-48) en la Aduana Aérea del Callao, debe revisarse la legislación vigente y el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez, a fin que se permita el retiro de las cargas directamente desde el aeropuerto, sin la obligación que éstas ingresen a Depósitos Temporales. Esto con el propósito de reducir tiempos y costos a los operadores. Además, recomienda campañas de difusión para comunicar los beneficios que ofrece el despacho anticipado con el fin que más usuarios puedan acogerse.

Por su parte, en la Tesis: *La suspensión de plazos como garantía del usuario aduanero y su eventual afectación por la Aduana Marítima del Callao* (Paucar, 2020) concluye que según los resultados de los tratamientos estadísticos realizados se observa una relación entre la suspensión de plazo y los despachos anticipados de 83.1%; concluyéndose, que si la Administración Aduanera modifica la aplicación de suspensión de plazo, le va a permitir garantizar una mejor gestión en los despachos anticipados de las cuales carece y fortalecer aquellas que posee, permitiéndole un ágil y mejor servicio al usuario aduanero.

De esta manera se observa que, en las investigaciones revisadas, todas ellas destacan que la modalidad de despacho anticipado de importación resulta más beneficiosa para los importadores en la medida que podría ahorrarles tiempos de espera y también dinero. Así mismo, recomiendan que la aduana revise el marco normativo para hacer más

accesible y beneficioso este tratamiento para el usuario. Lo cual plantea una oportunidad para identificar mejoras en la regulación y la gestión del proceso que beneficio de los usuarios y del país.

1.5 Justificación e importancia de la Investigación

El comercio internacional es uno de los motores principales de la actividad de económica del país, las importaciones representan cerca del 50% del comercio exterior y permiten atender la demanda de bienes que necesita la industria y la población en general. Es así como, considerando su importancia, corresponde a los distintos actores que participan en el proceso de importación hacerlo cada vez más simple, eficiente y transparente. De modo tal, que se reduzcan las trabas burocráticas o cuellos de botella y se pueda reducirse los tiempos en todo el proceso, permitiendo a los importadores disponer de sus mercancías en el menor tiempo posible, haciéndolos más competitivos.

En ese sentido es importante precisar que la presente investigación no pretende fomentar el incremento indiscriminado de las importaciones, las que debieran evolucionar en armonía con el crecimiento de la actividad económica del país y las exportaciones, para así asegurar el equilibrio saludable en la balanza comercial.

Lo que busca el presente trabajo es contribuir con la reducción de costos en el proceso de importación para hacerlo más ágil y transparente en beneficio de la competitividad de las empresas que intervienen, los usuarios finales y el país. En ese sentido el tiempo de importación resulta ser una de las variables más utilizadas por los países a nivel global para medir la eficiencia del proceso de importación, esto en la medida que incluye la sumatoria de todos los tiempos que involucran los trámites entre privados y también con las entidades de control para cumplir las formalidades exigidas para la importación y que sumados reflejan el padecimiento que terminan asumiendo las

empresas importadoras. Obviamente el tiempo no es la única variable que reflejaría la eficiencia del proceso de importación. Sin embargo, para el presente estudio nos enfocaremos en su comportamiento y su relación con el despacho anticipado de importación.

De esta manera y con el propósito de contribuir con la reducción en los tiempos de importación, la Aduana peruana ha impulsado el uso del Despacho Anticipado de Importación, que es la modalidad de trámite que permite el inicio de las gestiones de importación antes que la carga haya arribado al país, permitiendo ganar tiempo valioso para que los distintos actores que participan en el proceso como agentes de aduana, agentes de carga, transportistas, puertos, almacenes, entre otros, puedan organizar la logística para que al momento del arribo de la carga esta permanezca el menor tiempo posible en los puertos u almacenes privados y pueda ser dispuesta por el importador.

La modalidad de Despacho Anticipado ha demostrado ser la más eficiente, en la medida que en promedio tarda 23 horas, en comparación con la modalidad de Despacho Diferido que tarda 160 horas (según cifras del año 2020). Esta clara diferencia en menor tiempo, sumado al establecimiento de la obligatoriedad del uso del despacho anticipado género que en el 2020 su crecimiento llegue al 73% del total de despachos de importación. Sin embargo, aún existe un 27% de declaraciones de importación que se despachan bajo la modalidad diferida lo que en conjunto hace que el tiempo promedio alcanzado durante el año 2020 sea de 59.7 horas, el cual a pesar de la mejora sostenida que viene teniendo en los últimos años, aún necesita seguir disminuyendo considerando que los tiempos de importación en países como Chile están en 54 horas y si nos fijamos países de la OCDE los tiempos de importación están en 8.5 horas. En síntesis, existe la necesidad de seguir mejorando en simplificar y modernizar el proceso de importación

en todas sus fases, de modo tal que contribuya con reducir los tiempos de espera, así como los costos involucrados con miras a contribuir con la competitividad del país.

1.6 Limitaciones de la Investigación

Durante la investigación la principal limitante ha sido el acceso a información pública relacionada con estudios que muestren cifras y analicen los tiempos de importación en el Perú. Tampoco se ubicaron estudios que expliquen cuantitativamente el impacto que tiene el uso del despacho anticipado en la reducción de tiempos de importación en todas sus modalidades.

En relación con la información de otros países, se ubicó limitada información relacionada con los tiempos de importación, que permita realizar comparaciones y profundizar en su análisis. Así mismo, se debe precisar que la data analizada se centra en periodos anuales cerrados. Siendo el tramo de análisis el comprendido entre el 2016 y 2020.

Posteriormente, se evalúa el impacto de los cambios incorporados en la Ley General de Aduanas y su Reglamento mediante Decreto Legislativo 1433 y DS 367-2019- EF respectivamente, vigentes desde el 31.12.2019, en el comportamiento del uso del despacho anticipado y su impacto en la reducción de los tiempos de importación. Para ello, una vez culminado el año 2020 se procedió a analizar la información para corroborar los impactos producidos.

Del mismo modo, es importante señalar que la Covid 19 y las medidas adoptadas por el gobierno peruano para frenar su propagación, han generado un gran impacto en las distintas actividades económicas, sanitarias, educativas y de comercio exterior del país, que como ha podido verse en las cifras del año 2020 y compararlas

con los resultados de años anteriores se evidencia una caída significativa atípica que será considerada en el análisis del presente estudio.

Por último, se debe señalar que las medidas de confinamiento ordenadas por el gobierno generaron también la ralentización en la atención de los trámites y acceso a información de las distintas entidades públicas y privadas que dificultaron el acceso a la información, así como el avance en las gestiones burocráticas exigidas por los estamentos públicos y privados que afectaron el cronograma inicial que se tenía previsto para culminar el presente estudio.

1.7 Objetivos de Investigación

- Objetivo General

Determinar si el tiempo de importación en el país se reduce cuando se incrementa el uso del despacho anticipado de importación

- Objetivo Específicos:

Determinar si el despacho anticipado de importación puede generar menor tiempo de espera al importador.

Determinar si la medida establecida en la Ley General de Aduana de exigir el uso obligatorio del despacho anticipado desde el año 2020 reducirá los tiempos de importación.

Determinar si a mayor transparencia en la información de los trámites de importación reduce los tiempos de importación.

1.8 Hipótesis

1.8.1. Hipótesis General

El despacho anticipado permite reducir los tiempos de importación en el país.

Variable Independiente

Despacho anticipado de importación

Indicadores

- Cantidad de declaraciones de importación modalidad anticipado

xVariable Dependiente

- Tiempo total de importación en el país.

Indicadores

- Tiempo Total de Importación

1.8.2. Hipótesis Especifica

- El despacho Anticipado es la modalidad de importación que genera menor tiempo de espera al importador.

Variable Independiente

- Despacho Anticipado de importación

Indicador

- Cantidad de Declaraciones de Importación modalidad anticipado

Variable dependiente

- Tiempo de importación despacho anticipado

Indicador

- Total tiempo de importación despacho anticipado

Hipótesis Específica

La obligatoriedad en el uso del despacho anticipado establecido en la Ley de Aduanas desde el 2020 reducirá los tiempos de importación en el país.

Variable Independiente

- Despacho anticipado desde la vigencia de la Nueva Ley de Aduanas (año 2020)

Indicadores

- Porcentaje de despacho anticipado respecto del total de importaciones desde la vigencia de la Nueva Ley de Aduanas (año 2020)

Variable Dependiente

- Tiempo Total de Importaciones

Indicadores

- Tiempo total de importación

Hipótesis Específica

La transparencia de la información en los trámites de importación reduce los tiempos de importación

Variable Independiente

- Transparencia en el trámite de importación

Indicadores

- Disponibilidad 24X7 de Opción de consulta en línea en www.sunat.gob.pe donde el importador pueda realizar el seguimiento de cada trámite de importación (DAM).
- Vistas del tiempo de importación disponible en el portal de SUNAT (www.sunat.gob.pe)

Variable Dependiente

- Tiempo de Importación

Indicadores

- Tiempo de importación

1.9 Aspectos de responsabilidad social y medio ambiente

El presente trabajo tiene como propósito proporcionar información que pueda servir para evidenciar el impacto del despacho anticipado de importación en la reducción de los tiempos en el trámite de importación, la eliminación de documentos físicos, la eliminación de trámites presenciales y desplazamientos de los usuarios de comercio exterior a las oficinas administrativas de la aduana, lo cual permita la reducción de costos que incurren las empresas que participan en las operaciones de comercio exterior, mejora la oportunidad para que la industria disponga de los insumos y equipamiento importado necesario para la actividad productiva propiciando ventajas económicas y contribuyendo con la competitividad, el bienestar económico y social del país.

II. MARCO TEORICO

2.1 Marco conceptual

- ***Aduana***

Oficina estatal encargada del control del flujo de medios de transporte, mercancías y personas con el propósito de hacer cumplir la Ley.

- ***Control aduanero***

(Sunat, Ley General de Aduanas DL 1433, 2018) “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. Artículo 2° de la Ley de Aduanas”.

- ***Declaración aduanera de mercancías (DAM)***

(Sunat, Ley General de Aduanas DL 1433, 2018) “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. Según el Artículo 2° de la Ley de Aduanas”.

- ***Despacho aduanero***

- (Sunat, Ley General de Aduanas DL 1433, 2018) “Cumplimiento del conjunto de formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías sean sometidas a un régimen aduanero”. Según el Artículo 2° de la Ley de Aduanas.

- ***Destinación aduanera***

(Sunat, Ley General de Aduanas DL 1433, 2018) “Manifestación de voluntad de la 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”. Según el Artículo 2° de la Ley de Aduanas.

Las declaraciones tienen las siguientes modalidades de despacho:

- a) Anticipado: cuando se numeren antes de la llegada del medio de transporte.
- b) Diferido: cuando se numeren después de la llegada del medio de transporte.
- c) Urgente: conforme a lo que establezca el Reglamento.

- ***Garantía***

(Sunat, Ley General de Aduanas DL 1433, 2018) “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”. Según el Artículo 2° de la Ley de Aduanas.

- ***Gestión del riesgo***

(Sunat, Ley General de Aduanas DL 1433, 2018) Conforme lo dispuesto en el Artículo 163° de la Ley de Aduanas. “Para el ejercicio del control aduanero, la Administración Aduanera emplea, principalmente las técnicas de gestión de riesgo para focalizar las acciones de control en aquellas actividades o áreas de alto riesgo, respetando la naturaleza confidencial de la información obtenida para tal fin.

Para el control durante el despacho, la Administración Aduanera determina mediante técnicas de gestión de riesgo los porcentajes de reconocimiento físico de las mercancías destinadas a los regímenes aduaneros, que en ningún caso debe exceder del 15% de las declaraciones numeradas”.

- ***Levante***

(Sunat, Ley General de Aduanas DL 1433, 2018) “Acto por el cual la autoridad aduanera autoriza a los interesados a disponer de las mercancías de acuerdo con el régimen aduanero solicitado”. Según el Artículo 2° de la Ley de Aduanas.

- ***Mandato***

(Sunat, Ley General de Aduanas DL 1433, 2018) De acuerdo con lo establecido en el Artículo 129° de la Ley General de Aduanas “el Mandato es el acto por el cual el dueño, consignatario o consignante encomienda el despacho aduanero de sus mercancías a un agente de aduanas, que lo acepta por cuenta y riesgo de aquellos, es un mandato con representación que se regula por el presente decreto legislativo y su Reglamento y en lo no previsto por estos, por el Código Civil”.

Operador de Comercio Exterior

(Sunat, Ley General de Aduanas DL 1433, 2018) “Es operador de comercio exterior aquella persona natural o jurídica autorizada por la Administración Aduanera”. Según el Artículo 2° de la Ley de Aduanas.

Son operadores de comercio exterior según Artículo 19° de la Ley de Aduanas:

- a) El despachador de aduana; Es el que presta el servicio de gestión del despacho aduanero y puede ser:
 - 1. El dueño, consignatario o consignante.
 - 2. El despachador oficial.
 - 3. El agente de aduanas.
- b) El transportista o su representante en el país
- c) El operador de transporte multimodal internacional
- d) El agente de carga internacional
- e) El almacén aduanero
- f) La empresa del servicio postal

- g) La empresa de servicio de entrega rápida
- h) El almacén libre (Duty Free)
- i) El beneficiario de material para uso aeronáutico

- ***Régimen de importación definitiva***

(Sunat, Ley General de Aduanas DL 1433, 2018) De conformidad al Artículo 49º de la Ley de Aduanas: “la Importación para el consumo es el Régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, así como el pago de los recargos y multas que hubiere, y del cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones aduaneras. Las mercancías extranjeras se considerarán nacionalizadas cuando haya sido concedido el levante”.

- ***Reconocimiento físico***

(Sunat, Ley General de Aduanas DL 1433, 2018) “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”.

- ***Revisión documentaria***

(Sunat, Ley General de Aduanas DL 1433, 2018) “Examen realizado por la autoridad aduanera de la información contenida en la declaración aduanera de mercancías y en los documentos que la sustentan”.

III. METODO

3.1. Tipo de investigación

El presente trabajo de investigación utiliza el método de investigación mixto (cualitativo y cuantitativo). La combinación de estos métodos frente a un tema donde existe escasa información nos ayudará a lograr mejores resultados en los planteamientos a generarse, ofreciéndonos una mejor comprensión del problema, así como la posibilidad de generar mejores respuestas. En ese sentido al tratarse de un tema de investigación sobre la que no se ha desarrollado a profundidad estudios que permitan conocer el problema y a partir del cual poder plantear soluciones, es que recurrimos al método cualitativo para poder explorar el comportamiento de los distintos operadores de comercio exterior que participan en el proceso de importación en el país, ello con el propósito de conocer y comprender las razones que explican las decisiones que toman al momento de gestionar sus trámites de importación. Del mismo modo aplicaremos el método cuantitativo utilizando la técnica de encuesta donde procederemos a ordenar los resultados de tal forma que permita realizar el análisis de los datos resultantes, a fin de descubrir la relación entre las variables de estudio.

Conforme lo señala (Strauss y Corbin, 2016): Con el término “investigación cualitativa”, entendemos cualquier tipo de investigación que produce hallazgos a los que no se llega por medio de procedimientos estadísticos u otros medios de cuantificación. Puede tratarse de investigaciones sobre la vida de la gente, las experiencias vividas, los comportamientos, emociones y sentimientos, así como al funcionamiento organizacional, los movimientos sociales los fenómenos culturales y la interacción entre las naciones. Alguno de los datos puede cuantificarse, por ejemplo, con censos o información sobre antecedentes de las personas u objetos estudiado, pero el grueso del análisis es interpretativo. En realidad, la expresión “investigación cualitativa” produce

confusión porque puede tener diferentes significados para personas diferentes. Algunos investigadores reúnen datos por medio de entrevistas y observaciones, técnicas normalmente asociadas con los métodos cualitativos. Sin embargo, los codifican de tal manera que permiten hacerles un análisis estadístico. Lo que hacen es cuantificar los datos cualitativos. Al hablar sobre análisis cualitativo, nos referimos, no a la cuantificación de los datos cualitativos, sino al proceso no matemático de interpretación, realizado con el propósito de descubrir conceptos y relaciones en los datos brutos y luego organizarlos en un esquema explicativo teórico. (pp.19-20)

El método cualitativo o método no tradicional: De acuerdo con Bonilla y Rodríguez (2000), se orienta a profundizar casos específicos y no a generalizar. Su preocupación no es prioritariamente medir, sino cualificar y describir el fenómeno social a partir de rasgos determinantes, según sean percibidos por los elementos mismos que están dentro de la situación estudiada. (Bernal, 2010, p. 60).

La investigación Mixta

El enfoque mixto es un conjunto de procesos “sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y análisis de datos cualitativos y cuantitativos...integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada...y lograr un mayor entendimiento del fenómeno” (Hernández, Fernández & Baptista. 2010. pag. 546).

En síntesis, el presente trabajo será diseñado bajo el planteamiento metodológico del enfoque Mixto, puesto que este es el que mejor se adapta a las características y necesidades de la investigación.

Además el método de investigación mixto nos permite abordar un problema que no ha sido estudiado a profundidad, lo que genera la necesidad de entender su

comportamiento en nuestro país. Para ello, se relevará información mediante encuesta para conocer la relación e impacto entre la variable despacho de importación en la modalidad anticipado y la variable tiempo de importación en el país. Para ello, también se relevarán opiniones de expertos en temas de importación para conocer la repercusión de la modificación en la Ley General de Aduanas DL1433 y su Reglamento en la simplificación del proceso de importación y la reducción de tiempos de importación.

Del mismo modo, es necesario conocer el impacto que tiene la transparencia de la información relacionada al trámite de importación en la posibilidad de los operadores de comercio exterior puedan tener acceso a información relevante y a partir de ello organizar su logística para reducir tiempos de espera y costos en beneficio de ganar mayor competitividad. En ese sentido, valiéndonos de la investigación exploratoria se analiza la información disponible relacionada con la evolución en los trámites de importación en el país, las características y modalidades de despacho de importación existentes, las mejores prácticas aplicadas por otros países y recomendaciones que brinda la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y el Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) en relación con mejorar la facilitación del comercio seguro en los países. Así también, se revisarán los tiempos de importación resultantes entre los años 2016 y 2020 en el país. Ello con el propósito de conocer el problema, fundamentar y determinar científicamente la contrastación de las hipótesis.

3.2 Población y muestra

El presente estudio, considerará a la información comprendida por las Declaraciones de Importación tramitadas en el periodo comprendido entre los años 2016 – 2020, dicha información será obtenida a partir de base de datos y publicaciones de entidades como Instituto Nacional de Estadística e Información (INEI), la

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) y el Banco Central de Reservas del Perú (BCRP).

La población está compuesta por 32 mil Importadores que son los que registran en promedio operaciones de importación al año en el Perú.

Muestra

La muestra de estudio corresponde a la denominada muestra probabilística. La muestra está compuesta por 380 Importadores.

por lo tanto, aplicando la siguiente formula:

$$n = \frac{N \times Z_a^2 \times p \times q}{d^2 \times (N - 1) + Z_a^2 \times p \times q}$$

Donde:

n = muestra

N = tamaño de la población

Z = nivel de confianza,

P = probabilidad de éxito, o proporción esperada

Q = probabilidad de fracaso

D = Precisión (Error máximo admisible en términos de proporción).

Por lo tanto:

N = 32,000.

Z = 95%

P = 0.50

Q = 0.50

D = 5%

Para la muestra de los importadores

$$n = \frac{32,000 \times (30,400)^2 \times 0.50 \times 0.50}{0.05^2 \times (32,000 - 1) + 30,400^2 \times 0.5 \times 0.5}$$

$$n = 380$$

La muestra obtenida según la fórmula es de 380 individuos a encuestar.

3.3 Operacionalización de variables

Tabla 4

Operacionalización de variables

Variable	DEFINICION OPERACIONAL
Despacho anticipado: Destinación aduanera de importación en la modalidad de despacho anticipado.	Será medida a través del uso del despacho anticipado por los importadores u usuarios. Para ello se aplicará el instrumento y se evaluarán sus resultados. Cuestionario en los Ítems 1 al 10. Del mismo modo, se revisarán las estadísticas relacionadas con el porcentaje de uso del despacho anticipado en el país y su evolución en el periodo de estudio 2016 al 2020.
La obligatoriedad del uso del despacho anticipado de importación (2020).	Será medida a través de la revisión de las declaraciones de importación en la modalidad de despacho anticipado numeradas desde durante el año 2020 que entra en vigencia la obligatoriedad del despacho anticipado. Ítem 8.
Transparencia: información a disposición de los usuarios del comercio exterior relacionada con los trámites y tiempos de importación	Se medirá a través de la constatación de la información que la aduana pone a disposición de los usuarios del comercio exterior en su página web www.sunat.gob.pe relacionada con los tiempos de importación. Se mide a través de los datos y Cuestionario Ítem 9
Tiempo total de	Será medida a través del tiempo de importación de todas las declaraciones numeradas desde el arribo de las

importación	mercancías hasta que obtienen la autorización de levante por la aduana. Se mide a través de los datos y Cuestionario Item 11 al 20
Tiempo de Importación del Despacho Anticipado	Será medida a través del tiempo de importación de todas las declaraciones modalidad Anticipadas. Se mide a través de los datos y Cuestionario Item 4

Fuente: Elaboración propia

3.4 Instrumentos

Los instrumentos por utilizarse para la recolección y análisis de información que nos permita simplificar tiempos y mejorar el control de la información recopilada serán:

Encuesta

La Encuesta contendrá un cuestionario con 20 preguntas que estarán relacionadas con las variables objeto de estudio. El instrumento se aplicará a la muestra constituida por 380 empresas importadoras. Posteriormente las respuestas pasaran por la edición y codificación cuyos resultados permitirá evaluar la situación de los Despachos Importación y su relación con los tiempos de importación en el país.

Guía de observación

A través de la Guía de observación se realizará el análisis de comportamiento de la información relacionada a las variables en los periodos definidos entre los años 2016 al 2020. El análisis se realizará respecto al comportamiento de los despachos de importación en todas las modalidades considerando la cantidad de declaraciones numeradas por años, el tipo de despacho de importación involucrado y los tiempos que correspondieron a cada tipo de despacho, a fin de conocer su comportamiento, evolución y su relacionamiento entre ellas.

En el análisis documental se revisará el marco teórico, las metodologías, los conceptos, la legislación nacional e internacional, los compromisos internacionales suscritos por el Perú en materia de facilitación del comercio exterior y la posibilidad de exigir información anticipada a los usuarios, así como las buenas prácticas internacionales útiles para comparar y confrontar dicha información con las variables materia de objeto de la presente investigación.

Según Bernal (2010) El Proceso de recolección de información mediante la observación Igual que con las técnicas mencionadas para el proceso de observación no hay un modelo o una guía únicos por seguir en la recolección de la información en investigación científica; sin embargo, a continuación, se presenta una guía general que sirve a tal propósito. (p.259)

Las fases que deben tenerse en cuenta son:

Fase 1. Recolección de la información. Esta fase, al igual que con el uso de las demás técnicas de obtención de información, consiste en comenzar por tener claro el problema, los objetivos y las hipótesis (si las hay) del estudio que se va a realizar. Luego de haber definido que la técnica más adecuada para la recolección de la información es la observación, entonces se elige el tipo de observación que se va a efectuar y las variables por observar, así como los medios y las medidas de estas para su registro de información. Después, se elabora un guion de observación y se verifica que éste responda al objetivo de la investigación que va a efectuarse.

Fase 2. Observación A partir del paso anterior, se observa el objeto de estudio y se hacen los registros de datos según el guion preparado para tal propósito. Recuérdese que es importante revisar periódicamente que la información que está registrándose responda a los objetivos del estudio.

Fase 3. Finalización En esta fase es necesario revisar que la información registrada responda a los objetivos del estudio y que es suficiente como para concluir el trabajo de campo.

3.5 Procedimientos

La recolección de información se realiza utilizando la guía de observación de análisis documental las cuales ayudaran a identificar información en el marco teórico, así como metodologías, conceptos, legislación nacional e internacional, compromisos internacionales suscritos por el Perú, así como buenas prácticas internacionales relacionadas con la información anticipada en el proceso de importación y su relación con la reducción de los tiempos de importación en el país. Del mismo modo, se utilizará para el análisis de datos de los trámites de importación en los periodos 2016 al 2020, a fin de identificar la relación entre la modalidad de despacho de importación y los tiempos de importación.

Finalmente, como instrumento de validación se aplicarán encuestas cuyo cuestionario se aplicará a 380 Importadores, que ayudará a profundizar en la investigación y permita concretar los resultados del estudio.

Procesamiento y análisis de datos

Selección y representación por variables:

Luego de realizar el trabajo de campo y de concluir con la toma de las encuestas y relevamiento de información se seleccionarán las respuestas de acuerdo con las variables formuladas.

Utilización de procesador sistematizado:

La información se clasificará y almacenará en una Matriz de Datos, a través de un procesador de sistema computarizado para realizar las técnicas estadísticas apropiadas, trabajándose con los programas Microsoft Excel de Office y SPSS.

Pruebas estadísticas:

Se trabajará en función de las diversas técnicas estadísticas conforme con el seguimiento del diseño respectivo: Distribución de frecuencias, Gráficos de Barras y la confiabilidad con el alfa de Cronbach.

Instrumento de validación

El instrumento de validación de la presente investigación estará constituido por un cuestionario que contiene 20 preguntas. De las cuales 10 preguntas están relacionadas con la variable independiente: Despacho Anticipado (X) y 10 preguntas con la variable dependiente (Y): Tiempos de Importación, la confiabilidad del instrumento se realizará utilizando el Alfa de Cronbach.

Tabla 5

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	380	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	380	100,0

Fuete: Elaboración propia

Tabla 6*Estadística de fiabilidad*

Alfa Cronbach^a	de	Alfa Cronbach basada en elementos estandarizados^a	de	N de elementos
0.918		0.918		20

Fuete: Elaboración propia

Según se observa en el resultado de la confiabilidad, el instrumento cuenta con el puntaje de 0.918, el cual es un indicador que es altamente confiable, teniendo como rango las siguientes puntuaciones, según Herrera (1998):

Tabla 7*Tabla de confiabilidad de instrumento*

0.53 a 0.59	Confiabilidad nula
0.54 a 0.59	Confiabilidad baja
0.60 a 0.65	Confiable
0.66 a 0.71	Muy confiable
0.72 a 0.99	Excelente
1.0	Confiabilidad perfecta

Fuente: Elaboración propia

Además, para la validación del instrumento y considerando que los contenidos están vinculados a la temática de la técnica aduanera, es que se recurrirá a tres profesionales experto en aduanas quien validará los Ítems considerados en el cuestionario.

IV. RESULTADOS

Nivel de significancia

Conforme lo señala (Diaz, 2009): La probabilidad p de una prueba puede interpretarse como un índice de credibilidad de la hipótesis nula en el sentido que mientras que menor sea p mayor es la creencia en la falsedad de la hipótesis nula H_0 . En los reportes estadísticos son usuales las expresiones:

1. Si $p > 0.05$, no se rechaza la hipótesis nula y se dice que la prueba es no significativa.
2. Si $p < 0.05$, se rechaza la hipótesis nula y se dice que la prueba es significativa.

Es importante enfatizar sobre el significado del valor de p . La p es la probabilidad de error al rechazar H_0 (hipótesis nula). Mientras más pequeño sea su valor con respecto al valor de referencia ($\alpha = 0.05$), más creíble es la hipótesis de investigación H_1 .

Del mismo modo, cabe señalar que para el análisis de resultados de asociación entre las variables del presente estudio utilizaremos las pruebas basadas en la distribución Chi-cuadrado.

Formulación de hipótesis:

Hipótesis General

H1: El tiempo de importación en el país se reduce cuando se incrementa el despacho anticipado de importación.

H0: El tiempo de importación en el país no se reduce cuando se incrementa el despacho anticipado de importación.

Tabla 8

Resultado estadístico Chi-cuadrado Hipótesis General

	Valor	df	Asymptotic Sig. (2-tailed)
Chi-cuadrado de Pearson	3685.55	462	.000
Razón de Semejanza	1488.08	462	.000
Asociación Lineal-by-Lineal	277.80	1	.000
N de casos válidos	380		

		Valor
Nominal según Nominal	Coficiente de Contingencia	.95
N de casos válidos		380

```

CROSSTABS
  /TABLES= V1 BY V2
  /FORMAT=AVALUE TABLES PIVOT
  /STATISTICS=CHISQ CC
  /CELLS=COUNT ROW COLUMN TOTAL.

```

	Casos					
	N	Válido Porcentaje	N	Perdidos Porcentaje	N	Total Porcentaje
Despacho Anticipado x Tiempo de Importación	380	99.7%	1	.3%	380	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Como el nivel de significancia es menor que 0,05 ($0,000 < 0,05$) rechazamos la hipótesis nula H_0 y aceptamos la hipótesis alternativa H_1 , luego podemos concluir que a un nivel de significancia de 0,05 el tiempo de importación se relaciona con el despacho anticipado de importación en el país.

En relación al Coeficiente de Contingencia de 0,95 expresa una alta relación o dependencia entre la variable: tiempo de importación y despacho anticipado.

Hipótesis Específica 1:

H1: El despacho Anticipado es la modalidad de importación que genera menor tiempo de espera al importador

H0: El despacho Anticipado es la modalidad de importación que no genera menor tiempo de espera al importador

Tabla 9

Resultados aplicado estadístico Chi-cuadrado Hipótesis Específica 1

```
CROSSTABS
  /TABLES= D1 BY V2
  /FORMAT=AVALUE TABLES PIVOT
  /STATISTICS=CHISQ CC
  /CELLS=COUNT ROW COLUMN TOTAL.
```

Summary

	Casos					
	Válido		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Tiempo Despacho Anticipado x Tiempo de Importación	380	99.7%	1	.3%	380	100.0%

Chi-Square Tests

	Valor	df	Asymptotic Sig. (2-tailed)
Chi-cuadrado de Pearson	995.88	84	.000
Razón de Semejanza	663.46	84	.000
Asociación Lineal-by-Lineal	208.09	1	.000
N de casos válidos	380		

Symmetric Measures

	Valor
Nominal según Nominal Coeficiente de Contingencia	.86
N de casos válidos	380

Fuente: elaboración propia

Interpretación:

Como el nivel de significancia es menor que 0,05 ($0,000 < 0,05$) rechazamos la hipótesis nula H0 y aceptamos la hipótesis alternativa H1, luego podemos concluir que a un nivel

de significancia de 0,05 el despacho Anticipado es la modalidad de importación que se relaciona con el menor tiempo de espera al importador.

En relación con el Coeficiente de Contingencia de 0,86 expresa una alta relación o dependencia entre la variable: despacho anticipado y menor tiempos de importación.

Hipótesis Específica 2:

H1: La obligatoriedad en el uso del despacho anticipado establecido en la Ley de Aduanas desde el 2020 reducirá los tiempos de importación.

H0: La obligatoriedad en el uso del despacho anticipado establecido en la Ley de Aduanas desde el 2020 no reducirá los tiempos de importación.

Tabla 10

Resultado aplicado estadístico Chi-cuadrado Hipótesis Específica 2

```
CROSSTABS
  /TABLES=D2 BY V2
  /FORMAT=AVALUE TABLES PIVOT
  /STATISTICS=CHISQ CC
  /CELLS=COUNT ROW COLUMN TOTAL.
```

Summary

	Casos					
	Válido		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Obligatoriedad del Despacho Anticipado x Tiempo de Importación	380	99.7%	1	.3%	380	100.0%

Chi-Square Tests

	Valor	df	Asymptotic Sig. (2-tailed)
Chi-cuadrado de Pearson	901.64	84	.000
Razón de Semejanza	734.28	84	.000
Asociación Lineal-by-Lineal	161.10	1	.000
N de casos válidos	360		

Symmetric Measures

	Valor
Nominal según Nominal Coeficiente de Contingencia	.85
N de casos válidos	360

Fuente: elaboración propia

Interpretación:

Como el nivel de significancia es menor que 0,05 ($0,000 < 0,05$) rechazamos la hipótesis nula H_0 y aceptamos la hipótesis alternativa H_1 , luego podemos concluir que a un nivel de significancia de 0,05 la obligatoriedad en el uso del despacho anticipado establecido en la Ley de Aduanas desde el 2020 se relaciona con la reducción de los tiempos de importación

En relación al Coeficiente de Contingencia de 0,85 expresa una alta relación o dependencia entre la variable: obligatoriedad en el uso del despacho anticipado establecido en la Ley de Aduanas desde el 2020 y la reducción de los tiempos de importación

Hipótesis Específica 3:

H1: La transparencia de la información en los trámites de importación reduce el tiempo de importación.

H0: La transparencia de la información en los trámites de importación no reduce el tiempo de importación.

Tabla 11:

Resultado aplicado estadístico Chi-cuadrado Hipótesis Específica 3

```
CROSSTABS
  /TABLES= D3 BY V2
  /FORMAT=AVALUE TABLES PIVOT
  /STATISTICS=CHISQ CC
  /CELLS=COUNT ROW COLUMN TOTAL.
```

Summary

	Casos					
	Válido		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Transparencia en el trámite de Importación × Tiempo de Importación	380	99.7%	1	.3%	380	100.0%

Chi-Square Tests

	Valor	df	Asymptotic Sig. (2-tailed)
Chi-cuadrado de Pearson	919.04	84	.000
Razón de Semejanza	767.35	84	.000
Asociación Lineal-by-Lineal	210.75	1	.000
N de casos válidos	380		

Symmetric Measures

	Valor
Nominal según Nominal Coeficiente de Contingencia	.85
N de casos válidos	380

Fuente: elaboración propia

Interpretación:

Como el nivel de significancia es menor que 0,05 ($0,000 < 0,05$) rechazamos la hipótesis nula H_0 y aceptamos la hipótesis alternativa H_1 , luego podemos concluir que a un nivel de significancia de 0,05 la transparencia de la información en los trámites de importación se relaciona con la reducción de los tiempos de importación.

En relación al Coeficiente de Contingencia de 0,85 expresa una alta relación o dependencia entre las variables: Transparencia de la información en los trámites de importación y el tiempo de importación.

Distribución de resultados de la encuesta:**Tabla 12*****Despacho Anticipado***

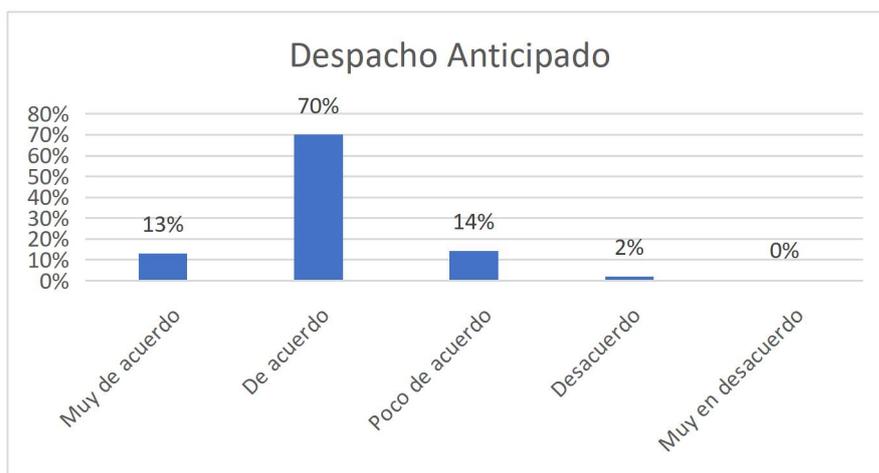
Opción	Variable 1: Despacho anticipado										TOTAL	%
	Item 1	Item 2	Item 3	Item 4	Item 5	Item 6	Item 7	Item 8	Item 9	Item 10		
Muy de acuerdo	56	37	39	17	58	17	19	37	39	63	382	10%
De acuerdo	246	248	246	267	246	267	265	284	245	228	2542	67%
Poco de acuerdo	58	76	75	74	57	74	77	39	93	75	698	18%
Desacuerdo	19	18	19	20	18	21	19	20	2	1	157	4%
Muy en desacuerdo	1	1	1	2	1	1	0	0	1	13	21	1%
TOTAL	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	3800	100%

Fuente: Encuesta realizada

Tabla 13*Despacho anticipado de importación valoración*

Escala de Likert	V1: Despacho Anticipado			
Opción	Valor Numerico	Respuestas	Ponderación	Valoración
Muy de acuerdo	5	382	1910	13%
De acuerdo	4	2542	10168	70%
Poco de acuerdo	3	698	2094	14%
Desacuerdo	2	157	314	2%
Muy en desacuerdo	1	21	21	0%
		3800	14507	100%

Fuente: Encuesta realizada

Figura 20*Despacho Anticipado según encuesta*

Fuente: Encuesta realizada

Interpretación: De la aplicación del instrumento se obtuvo que en suma el 83% está de acuerdo y muy de acuerdo con que el despacho anticipado reduce el tiempo de importación en el país. 14% está poco de acuerdo y solo 2% está en desacuerdo. Consecuentemente la mayoría de los usuarios y operadores del comercio exterior consideran que el despacho anticipado reduce el tiempo de importación en el país.

Tabla 14*Tiempo total de importación*

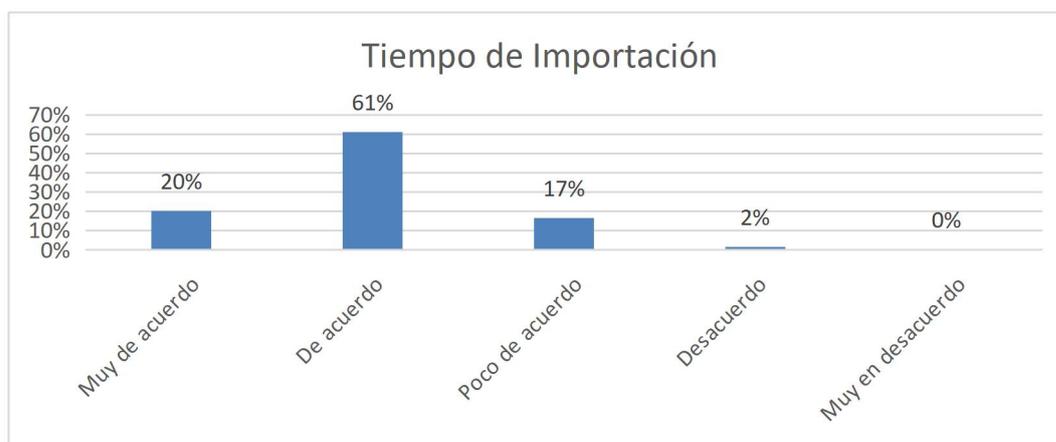
Opción	Variable 2: Tiempo de Importación										TOTAL	%
	Item 11	Item 12	Item 13	Item 14	Item 15	Item 16	Item 17	Item 18	Item 19	Item 20		
Muy de acuerdo	69	59	58	57	65	66	54	55	54	53	590	16%
De acuerdo	230	242	230	231	217	218	220	219	195	224	2226	59%
Poco de acuerdo	70	69	70	69	76	88	87	89	109	78	805	21%
Desacuerdo	10	8	12	12	12	7	10	12	15	17	115	3%
Muy en desacuerdo	1	2	10	11	10	1	9	5	7	8	64	2%
TOTAL	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	3800	100%

Fuente: Encuesta realizada

Tabla 15*Tiempo de importación valoración*

Escala de Likert	V2: Tiempo de Importación			
Opción	Valor Numerico	Respuestas	Ponderación	Valoración
Muy de acuerdo	5	590	2950	20%
De acuerdo	4	2226	8904	61%
Poco de acuerdo	3	805	2415	17%
Desacuerdo	2	115	230	2%
Muy en desacuerdo	1	64	64	0%
		3800	14563	100%

Fuente: Encuesta realizada

Figura 21*Tiempo de Importación según encuesta*

Fuente: Elaboración propia

Interpretación: De la aplicación del instrumento se obtuvo que en suma el 81% está de acuerdo y muy de acuerdo con que los tiempos de importación en el país se ven reducidos con el uso del despacho anticipado en la medida que el trámite se inicia antes que las mercancías arriben al país. El 17% está poco de acuerdo y solo 2% está en desacuerdo. Consecuentemente la gran mayoría de los usuarios y operadores del comercio exterior consideran que los tiempos de importación en el país se verán reducidos con el uso del despacho anticipado.

Tabla 16

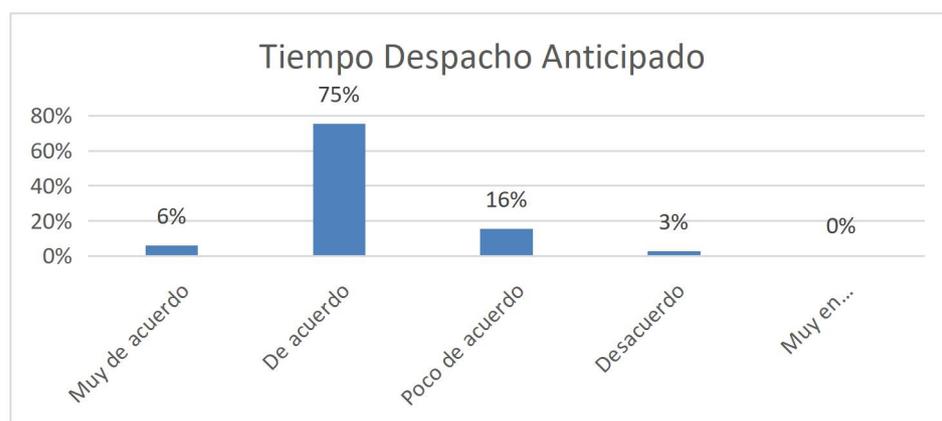
Tiempo de Despacho Anticipado

Escala de Likert	D1: Tiempo Despacho Anticipado			
Opción	Valor Numerico	Respuestas	Ponderación	Valoración
Muy de acuerdo	5	17	85	6%
De acuerdo	4	267	1068	75%
Poco de acuerdo	3	74	222	16%
Desacuerdo	2	20	40	3%
Muy en desacuerdo	1	2	2	0%
		380	1417	100%

Fuente: Elaboración propia

Figura 22

Tiempo del Despacho Anticipado versus despacho diferido



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: De la aplicación del instrumento se obtuvo que en suma el 81% está de acuerdo y muy de acuerdo con que los tiempos del despacho anticipado son más reducidos que los tiempos del despacho diferido, esto en la medida que el trámite del despacho anticipado se inicia antes que las mercancías arriben al país. El 16% está poco de acuerdo y solo 3% está en desacuerdo. Consecuentemente la gran mayoría de los usuarios y operadores del comercio exterior consideran que los tiempos en el trámite del despacho anticipado son menores y consecuentemente más beneficiosos para los importadores.

Tabla 17

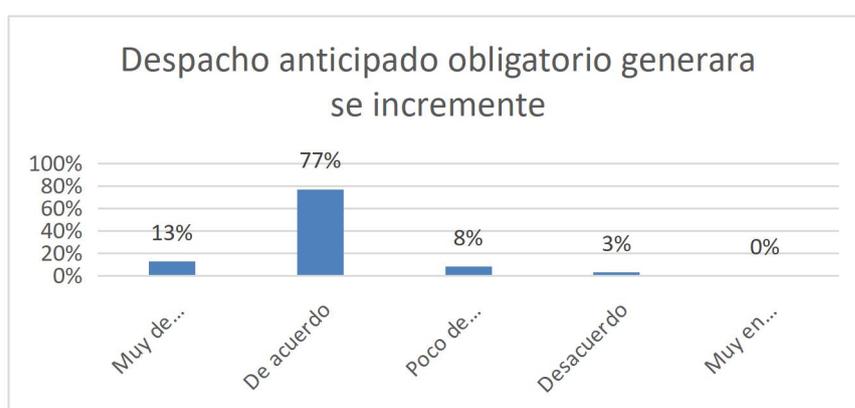
Despacho Anticipado Obligatorio

Escala de Likert	D2: Despacho Anticipado Obligatorio			
Opción	Valor Numerico	Respuestas	Ponderación	Valoración
Muy de acuerdo	5	37	185	13%
De acuerdo	4	284	1136	77%
Poco de acuerdo	3	39	117	8%
Desacuerdo	2	20	40	3%
Muy en desacuerdo	1	0	0	0%
		380	1478	100%

Fuente: Elaboración propia

Figura 23

Despacho Anticipado obligatorio generara su incremento



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: De la aplicación del instrumento se obtuvo que en suma el 90% de los entrevistados señala estar de acuerdo y muy de acuerdo con que la modificación en la Ley General de Aduanas que establece la obligatoriedad del despacho anticipado generará que este se incremente y consecuentemente se reduzca el tiempo de importación en el país. Cabe precisar que no se ha preguntado a los usuarios si están de acuerdo o en desacuerdo con la medida que declara obligatorio el despacho anticipado. Por otro lado, el 8% está poco de acuerdo y solo 3% está en desacuerdo. Consecuentemente la gran mayoría de los usuarios u operadores del comercio exterior consideran que la obligatoriedad en el uso del despacho anticipado genera la reducción en los tiempos de importación en el país.

Tabla 18

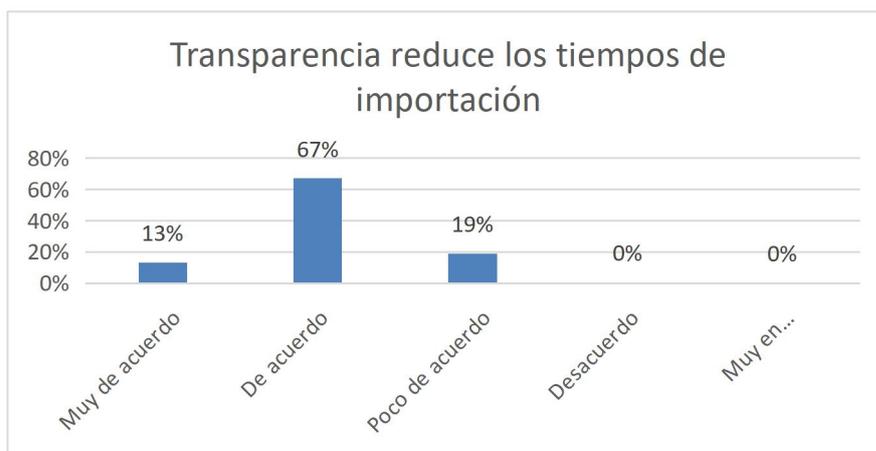
Dimensión Transparencia en la información

Escala de Likert	D3: Transparencia			
Opción	Valor Numerico	Respuestas	Ponderación	Valoración
Muy de acuerdo	5	39	195	13%
De acuerdo	4	245	980	67%
Poco de acuerdo	3	93	279	19%
Desacuerdo	2	2	4	0%
Muy en desacuerdo	1	1	1	0%
		380	1459	100%

Fuente: Encuesta realizada

Figura 24

La Transparencia permite reducir tiempos de importación



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: De la aplicación del instrumento se obtuvo que en suma el 80% está de acuerdo y muy de acuerdo con que la transparencia de la información en los trámites que involucra el proceso de importación permite reducir los tiempos de importación. Esto en la medida que los usuarios al tener acceso a la información de detalle de cómo se desarrolla el proceso de importación en cada una de sus fases, consecuentemente pueden adoptar las mejores opciones para gestionar su logística, elegir a los operadores con mejores performances, elegir la modalidad de despacho que más les convenga, entre otras informaciones que les ayudara a autogestionarse de mejor forma en el propósito de reducir tiempos y costos que podrían ser evitables.

V. DISCUSION DE RESULTADOS

De la aplicación del instrumento de investigación tenemos como resultado que el 81% los importadores consideran que el despacho anticipado de importación es más ventajoso y favorable ya que permite reducir los tiempos y costos de importación.

Este resultado se condice con los datos analizados en el periodo 2016 al 2020 referidos al comportamiento de los trámites de importación del despacho anticipado y los resultados de Tiempo de Importación donde se evidencia una relación inversa. Es decir, a medida que se incremento el despacho anticipado de importación se reduce el tiempo de importación como se puede ver en la figura 25.

Además, los resultados coinciden con el Estudio del Banco Mundial (2017), donde concluyen que la importación con despacho anticipado en el Perú ofrece mayores ventajas respecto al despacho diferido en la medida que permite iniciar el trámite antes del arribo de la carga al país.

Figura 25

Relación entre el Despacho Anticipado y los Tiempos de Importación .



Fuente: Elaboración propia

VI. CONCLUSIONES

6.1. Conclusión general

En esta tesis se determinó que el tiempo total de importación en el país se reduce cuando se incrementa el uso del despacho anticipado y esto se explica por el menor tiempo del trámite de despacho anticipado que en promedio tarda 14.7 horas comparado con las 148.9 horas que en promedio tarda el despacho diferido. Este menor tiempo es valorado por los importadores que han incrementado su uso del despacho anticipado pasando de 33% en el año 2016 a 73% en el año 2020, lo cual ha generado que el tiempo total de importación entre el año 2016 y 2020 se reduzca de 112 horas a 59.7 horas respectivamente. La demostración que el despacho anticipado reduce el tiempo de importación también ha sido confirmada por la valoración de los resultados de la encuesta aplicada a los importadores que conformaron la muestra, donde se obtuvo un resultado de 83% de entrevistados que está de acuerdo y muy de acuerdo con que el despacho anticipado reduce el tiempo de importación en el país.

6.2. Conclusiones específicas

- 1) En esta tesis se comprobó que el despacho anticipado de importación genera menor tiempo de espera al importador, siendo que en promedio en los últimos cinco años fue de 14.7 horas versus las 148.9 que representa el despacho diferido. Estos menores tiempos de importación en el despacho anticipado son posibles debido a que el trámite de importación se inicia antes que la carga llegue al país, lo que permite que el importador pueda avanzar incluso culminar su trámite de importación con la aduana y poder disponer de sus mercancías inmediatamente estas arriban al país. Del mismo modo, mediante la encuesta aplicada se confirmó

que el 81% de los entrevistados están de acuerdo o muy de acuerdo con que los tiempos del trámite de importación del despacho anticipado son menores que las otras modalidades como la del despacho diferido.

- 2) En esta tesis se determinó que la medida establecida en la Ley General de Aduana de exigir el uso obligatorio del despacho anticipado desde el 01 de enero del año 2020 redujo significativamente los tiempos de importación en el país, esto puede corroborarse primero con el crecimiento del 28% del uso del despacho anticipado que al cierre del 2020 paso de 45% (antes de la medida) a 73% al cierre del 2020. Del mismo modo, se evidencia que el incremento del despacho anticipado genero una disminución importante en el tiempo de importación que se redujo en 20 horas en el año 2020, lo que representa una cifra mayor en 45% al promedio de la reducción del tiempo de los años anteriores objeto de análisis en el presente estudio. Por otro lado, de la aplicación del instrumento el 90% de las respuestas están de acuerdo o muy de acuerdo con que la modificación en la Ley General de Aduanas que estableció el uso obligatorio del despacho anticipado generará que se incremente y consecuentemente se reduzca el tiempo de importación en el país.
- 3) En esta tesis se determinó que a mayor transparencia en la información en los trámites de importación se logran reducir los tiempos de importación. Esto en la medida que permite a los usuarios y operadores de comercio exterior participantes identificar oportunidades para mejorar la gestión de su logística y trámites que los lleven a reducir los tiempos para disponer de sus mercancías. Esto ha sido corroborado con las más de 230 mil consultas al aplicativo de transparencia de tiempos de importación (<https://tiemposdeimportacion.sunat.gob.pe>) que han realizado los usuarios desde su implementación en el año 2018 y la consecuente reducción de tiempos de importación que paso de 94.4 horas en el año 2018 a 59.7

horas en el año 2020. Así también, se corrobora con la aplicación del instrumento donde el 80% de los entrevistados señalan que la transparencia de la información les permite reducir los tiempos de importación.

VII. RECOMENDACIONES

7.1. Recomendación general

Considerando la importancia de las importaciones en la actividad económica del país se recomienda aplicar Estudios de Tiempo de Levante que promueve la Organización Mundial de Aduanas (OMA) al proceso de importación, de forma tal que permita identificar oportunidades para perfeccionar las regulaciones y también adecuar las prácticas a los cambios que se suceden en la operativa del comercio internacional en beneficio de los operadores de comercio exterior, consumidores y la competitividad del país. En estas iniciativas que deben realizarse periódicamente en lo posible cada tres años es crucial la participación de todos los actores, tanto públicos como privados debidamente representados a través de sus gremios, de modo tal que se logre mejoras integrales en las cadenas de valor del comercio exterior del país.

7.2. Recomendaciones específicas

- 1) En cuanto al despacho anticipado de importación se recomienda seguir transparentando cada etapa del proceso y difundir sus beneficios entre los distintos operadores y usuarios del comercio exterior con el propósito de dotar de información veraz y objetiva para la toma de decisiones de los distintos agentes económicos y usuarios de comercio exterior.
- 2) La crisis mundial generada por la pandemia de la Covid 19 ha impactado significativamente en la cadena de suministros del comercio internacional, lo que esta llevado a las industrias y organizaciones a nivel global a rediseñar sus procesos intensificando el uso de la tecnología para hacer frente a los retos de la nueva normalidad, por lo que se recomienda que en el país las entidades del gobierno así como las empresas que participan del comercio exterior no estén

ajenas a estos cambios, sino todo lo contrario que estén a la vanguardia incorporando en sus procesos las mejores prácticas que se viene implementando en la cadena de suministros así como las recomendaciones promovidas por entidades especializadas como la Organización Mundial de Aduanas y la Organización Mundial del Comercio en la búsqueda de mayores beneficios para los usuarios y el país.

- 3) La mayor información anticipada de los despachos de importación con la que cuenta la administración aduanera es un insumo potente en la gestión de riesgos, por lo que se recomienda que Sunat intensifique el uso de esta información apoyada en las nuevas tecnologías que le permitan ser más eficaz en la detección de los fraudes y amenazas a la seguridad que pretenden aprovecharse del comercio exterior y a su vez le permita construir estrategias de apoyo a los contribuyentes y operadores de comercio exterior para que mejoren el cumplimiento voluntario de sus obligaciones conforme a Ley.

VIII. REFERENCIAS

- Aguirre et al. (2016). *Análisis del Acuerdo de Nivel de Servicio en los Procesos de Importación bajo la modalidad de despacho anticipado Caso: Ransa Comercial S.A.* [Tesis de Título Profesional, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Lima]. <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/614038>
- Avalos, L. (2017). *Estudio del Mecanismo de Despacho Anticipado en 48 horas en Aduanas de Perú y su impacto en el sector importador 2010-2014.* [Tesis de Maestría, Universidad Mayor de San Marcos. Lima]. <https://hdl.handle.net/20.500.12672/6597>
- Banco Mundial. (2017). *Analisis de los costos maritimos y portuarios.* <https://lc.cx/fVa93Y>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación.* (3era ed). Pearson <https://lc.cx/d5OcWQ>
- Decisión N° 848. *Decisión de la Comunidad Andina que regula la armonización de los regímenes aduaneros.* Normativa Andina. <https://lc.cx/2ZCPr7>
- Diaz, A. (2009). *Diseño Estadístico de Experimentos.* Universidad de Antioquia.
- Hernandez et al. (2010). *Metodología de la investigación* (5ta ed.). Mc Graw Hill. <https://lc.cx/wubyiK>

Hernandez et al. (2014). *Metodología de la Investigación* (6 ta ed.). Mc Graw Hill.

<https://lc.cx/uei-Gy>

Montañez et al. (2015). *Guia Logística*. Banco Interamericano de Desarrollo.

<https://lc.cx/D7-rdn>

Naciones Unidas. (2011). *Notas técnicas sobre medidas de facilitación del comercio*.

Nueva York. <https://lc.cx/dLc5Bx>

Namakforoosh, N.(2005). *Metodología de la Investigación*. <https://lc.cx/dLc5Bx>

Juarez, H. (21 junio 2021). Estudio de Tiempos de Libramiento. Una valiosa

herramienta para cronometrar el flujo del Comercio Exterior Nacional.

Aduananews. <https://lc.cx/s0CD96>

OECD. (2020). *¿Cómo funciona el comercio?*. https://lc.cx/c-SIF_

OMA. (2011). *Guia para la medición del tiempo requerido para el despacho de las mercancías*.

Pascal, L. (2013). *El Futuro del Comercio: Los Retos de la Convergencia*. Organización Mundial del Comercio. <https://lc.cx/-3ulUv>

Paucar, O. (2020). *La suspensión de plazos como garantía del usuario aduanero y su eventual afectación por la Aduana Marítima del Callao*. [Tesis de Maestría, Universidad Nacional Federico Villarreal.Lima] <https://lc.cx/7eHHmd>

BCRP (setiembre de 2021). Incremento de los costos de transporte marítimo global.

Reporte de Inflación, 51-55. <https://lc.cx/5iMFwp>

Strauss y Corbin (2002). *Bases de la Investigación Cualitativa*. <https://lc.cx/i-JQkt>

Decreto Legislativo N° 1433 Ley General de Aduanas. (16 de setiembre de 2018).

<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03.htm>

SUNAT. (16 de setiembre de 2020). *¿Conoces nuestros procesos de despacho?*.

<https://e-analitica.sunat.gob.pe/cl-ad-iagestionriesgo3-ttlm/index/>

Resolución de Superintendencia N° 084-2020 que aprueba el Procedimiento de

Importación Definitiva. (15 de mayo de 2020). <https://lc.cx/oFhcfl>

IX. ANEXOS

Anexo A. Matriz de Consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	TECNICA	INSTRUMENTO	ITEM	METODOLOGIA	
Problema Principal	Objetivo General	Hipótesis General	Variable Independiente	DEFINICION OPERACIONAL							
¿De qué manera el tiempo de importación en el país se reduce cuando se incrementa el uso del despacho anticipado de importación?	Determinar si el tiempo de importación en el país se reduce cuando se incrementa el uso del despacho anticipado de importación	El tiempo de importación en el país se reduce cuando se incrementa el despacho anticipado de importación.	Despacho anticipado.	Será medida a través de la revisión de las declaraciones de importación en la modalidad de despacho anticipado	Duración del trámite de importación,	Cantidad de Declaraciones de Importación modalidad anticipado respecto del total	Análisis de documentos y datos relacionados con las declaraciones de importación modalidad anticipado numeradas en el país en el periodo 2016 -2020	Encuesta	Cuestionario	1 al 10	Tipo de Investigación: Mixta (cualitativa-cuantitativa) Población: Población 32 mil. Muestra: Probabilística 380 Importadores.
			Variable Dependiente	Será medida a través del tiempo de importación de todas las declaraciones numeradas desde el arribo de las mercancías hasta que obtienen la autorización de levante por la aduana.	Tiempo Total de Importación	Tiempo Total de Importación					
			Tiempo Total de importación		Tiempo del Despacho Anticipado						
							Tiempo del Despacho Diferido				
Problema Secundario	Objetivo Especifico	Hipótesis Especifica									
¿Puede el despacho anticipado de importación generar menor tiempo de espera al importador?	Determinar si el despacho anticipado puede generar menor tiempo de espera al importador.	El despacho Anticipado es la modalidad de importación que genera menor tiempo de espera al importador	Tiempo del despacho Anticipado	Será medida a través de los tiempos de importación en la modalidad de despacho anticipado	Tiempos en Despacho anticipado	Tiempo en las declaraciones de Importación modalidad anticipado	Análisis de documentos y datos relacionados con las declaraciones de importación modalidad anticipado numeradas en el país en el periodo 2016 -2020	Encuesta	Cuestionario	4	
			Tiempo de Total Importación	Tiempo Total de importación	Tiempo Total de Importación	Tiempo Total de Importación					
¿Cuál ha sido el impacto de la medida establecida en la Ley General de Aduana de exigir el uso obligatorio del despacho anticipado	Determinar si la medida establecida en la Ley General de Aduana de exigir el uso obligatorio del despacho	La obligatoriedad en el uso del despacho anticipado establecido en la Ley de Aduanas desde el 2020 ha	Despacho anticipado desde 2020.	Se medirá considerando todas las declaraciones de importación despacho anticipado numerados desde la entrada en vigencia de los	Despacho anticipado	Participación del despacho anticipado en el año 2020 respecto de años anteriores.	Análisis de documentos y datos para determinar el impacto de la obligatoriedad de uso del despacho anticipado respecto del total de				Técnica: • Análisis documental y datos • Encuesta

desde el año 2020 en los tiempos de importación?	anticipado desde el año 2020 ha reducido los tiempos de importación.	reducido los tiempos de importación en el país.	Tiempos Total de Importación desde 2020	cambios en la Ley de Aduanas Será medida a través del tiempo de importación de todas las declaraciones numeradas desde el arribo de las mercancías hasta que obtienen la autorización de levante por la aduana.	Tiempo Total de Importación	Tiempo Total de Importación	declaraciones			
							Encuesta	Cuestionario	8	
							Análisis de documentos y datos resultantes relacionados con los tiempos de todas las declaraciones de importación numeradas en año 2020			
¿Qué efectos generará la mayor transparencia en la información de los trámites de importación en el tiempo de importación?	Determinar si a mayor transparencia en la información de los trámites de importación reducen el tiempo de importación.	La transparencia de la información en los trámites de importación reduce el tiempo de importación	Transparencia en el trámite de importación	Se medirá a través de la constatación de la información de los trámites de importación que la aduana pone a disposición de los usuarios del comercio exterior en su página web www.sunat.gob.pe	Trámites de importación (DAM) disponibles en la web www.sunat.gob.pe de libre acceso a los ciudadanos. Micrositio en el portal www.sunat.gob.pe donde se publiquen los tiempos de atención por cada importador, así como el ranking de tiempos de atención por cada operador de comercio exterior.	Disponibilidad 24X7 de Opción de consulta en línea en www.sunat.gob.pe donde el importador pueda realizar el seguimiento de cada trámite de importación (DAM). Número de visitas realizada por usuarios a la Información disponible en Portal Sunat	Análisis documentos y datos relacionados con el acceso a la información que deben tener los usuarios de comercio exterior para conocer los cuellos de botella y oportunidades de mejora que les ayude a mejorar la gestión de sus trámites y de los servicios que contratan de proveedores de servicios. Revisión de vistas en la página web de Sunat del Micrositio: Tiempo de Importación www.sunat.gob.pe			Instrumentos: • Cuestionarios • Guía de observación
							Encuesta	Cuestionario	11 al 20	
							Análisis documentos y datos relacionados con el acceso a la información que deben tener los usuarios de comercio exterior para conocer los cuellos de botella y oportunidades de mejora que les ayude a mejorar la gestión de sus trámites y de los servicios que contratan de proveedores de servicios. Revisión de vistas en la página web de Sunat del Micrositio: Tiempo de Importación www.sunat.gob.pe			
			Tiempo Total de Importación	Será medida a través del tiempo de importación de todas las declaraciones numeradas desde el arribo hasta el levante.	Tiempo Total de Importación	Tiempo Total de Importación	Análisis del tiempo de importación en función a las medidas de transparencia implementadas.			
							Encuesta	Cuestionario	9, 12, 13, 17	
							Análisis del tiempo de importación en función a las medidas de transparencia implementadas.			
							Encuesta	Cuestionario	11 al 20	

Anexo B. Instrumento de validación:

Cuestionario: El presente cuestionario es parte de la investigación titulada “El Despacho Anticipado de importación y su relación con el tiempo de importación en el Perú”, el cual se responderá de manera ANÓNIMA.

INSTRUCCIONES: Marque con una “X” donde crea conveniente:

<u>ENCUESTA SOBRE EL DESPACHO ANTICIPADO Y TIEMPOS DE IMPORTACION</u>		MUY DE ACUERDO	DE ACUERDO	POCO DE ACUERDO	EN DESACUERDO	MUY EN DESACUERDO
ITEM	Variable X: Despacho Anticipado	5	4	3	2	1
1	¿Cree usted que los requisitos para iniciar el trámite de importación modalidad despacho anticipado son atendibles por los importadores y sus agentes de aduana?					
2	¿Cree usted que el incremento del despacho anticipado permitirá reducir los tiempos de importación en el país?					
3	¿Cree usted que el despacho anticipado al tramitarse antes del arribo de la carga al país ayuda a reducir costos de traslado, movilización de carga y almacenaje?					
4	¿Cree usted que el despacho anticipado de importación es el que menos tiempo demora en relación a las otras modalidades como por ejemplo el despacho diferido?					
5	¿Cree usted que la posibilidad de corregir errores en la declaración de importación hasta 15 días posteriores al término de la descarga sin aplicación de sanción incentiva el uso del despacho anticipado?					
6	¿Considera que el despacho anticipado es un mecanismo que favorece la competitividad de las empresas?					
7	¿Cree que gran parte de los importadores desconocen de las ventajas que ofrece el despacho anticipado?					
8	¿Considera usted que la obligatoriedad en el uso del despacho anticipado establecido en la Ley de Aduanas desde el 2020, incrementará su uso?					
9	¿Cree usted que el transparentar la información relacionada al trámite de importación permitirá incrementar el uso del despacho anticipado de importación?					
10	¿Utilizaría o recomendaría el uso del despacho anticipado?					
Variable Y: Tiempo de Importación						
11	¿Considera usted que debe medirse los tiempos de importación?					
12	¿Cree usted que mayor información disponible para los importadores respecto a sus trámites de importación los ayudará a reducir los tiempos de importación?					
13	¿Considera usted que transparentar los tiempos de importación es una iniciativa que debe seguir impulsando la aduana?					
14	¿Considera que el tiempo de importación está relacionado con el tipo de despacho de importación que se utilice?					
15	¿Cree usted que los tiempos de importación se reducen si se inicia el trámite a través del despacho anticipado?					
16	¿Considera usted que la digitalización de los procesos en aduanas eliminando el uso de documentos físicos y virtualizando la atención del trámite ayuda en la reducción de tiempos de importación?					
17	¿Cree usted que el Micrositio de Importación implementado por la aduana en el portal www.sunat.gob.pe para dar a conocer a los importadores los tiempos que tardan sus importaciones, los ayuda en mejorar la gestión de su logística para reducir sus tiempos de importación?					
18	¿Cree usted que la modalidad de despacho diferido incrementa los tiempos en la importación en el país?					
19	¿Cree usted que los tiempos de importación se han reducido en los últimos 5 años en el país?					
20	¿Cree usted que la reducción en los tiempos de importación mejorara la competitividad del comercio exterior del país?					