



**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y RECURSOS HUMANOS
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**FACTORES LIMITANTES EN LAS OPERACIONES DE
IMPORTACIÓN EN LA EMPRESA DEL RUBRO
FARMACÉUTICO DRESDEN S.A, 2021**

**PRESENTADA POR
GABRIEL ARMANDO NAVARRO QUISPE
MEISER RICARDO GONZALES MOLINA**

**ASESOR
EDWAR JAIME SOTO POLO**

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

**LIMA – PERÚ
2023**



CC BY-NC-ND

Reconocimiento – No comercial – Sin obra derivada

El autor sólo permite que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede cambiar de ninguna manera ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y RECURSOS HUMANOS
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

TESIS

**FACTORES LIMITANTES EN LAS OPERACIONES DE
IMPORTACIÓN EN LA EMPRESA DEL RUBRO FARMACÉUTICO
DRESDEN S.A, 2021**

**PARA OBTENER
EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN DE
NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**PRESENTADO POR
GABRIEL ARMANDO NAVARRO QUISPE
MEISER RICARDO GONZALES MOLINA**

ASESOR

MG. EDWAR JAIME SOTO POLO

**LIMA, PERÚ
2023**

Dedicatoria:

A nuestros padres, por el apoyo incondicional a lo largo de nuestra carrera

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN	7
ABSTRACT	8
INTRODUCCIÓN.....	11
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO.....	17
1.1 Antecedentes.....	17
1.2 Bases teóricas	22
1.3 Definición de términos básicos.....	25
CAPÍTULO II: HIPÓTESIS Y VARIABLES.....	32
2.1 Formulación de hipótesis principal y derivadas.....	32
2.2 Variables y definición operacional.....	32
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA.....	34
3.1 Diseño metodológico.....	34
3.2 Diseño muestral	35
3.3 Técnicas de recolección de datos.....	36
3.4 Análisis de confiabilidad del instrumento:	38
3.5 Técnicas estadísticas para el procesamiento de la información	39
3.6 Aspectos éticos.....	40
CAPÍTULO IV: RESULTADOS	42
4.1. Análisis descriptivo:	43
4.1.1 Descripción de la muestra	43
4.1.3 Análisis exploratorio de datos	64
4.1.4 Prueba de normalidad Test de Kolmogorov-Smirnov.....	68
4.2. Contrastación de Hipótesis:	69
CAPÍTULO V: DISCUSIÓN DE RESULTADOS	73
CONCLUSIONES:.....	77
RECOMENDACIONES:	79
FUENTES DE INFORMACIÓN	81

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Técnica e instrumentos de recolección de datos.....	37
Tabla 2: Resultados de análisis de fiabilidad.....	39
Tabla 3: Estadísticas de análisis de fiabilidad.....	39
Tabla 4: ¿Está de acuerdo usted que los costos de servicios portuarios son demasiado elevados con respecto al resto de procesos de la importación?.....	44
Tabla 5: ¿Considera usted que el costo de seguros de importación es elevado?.....	45
Tabla 6: ¿Considera usted que el costo de transporte es un factor limitante?.....	45
Tabla 7: ¿Considera usted que el tiempo de transporte aéreo es un factor limitante?.....	46
Tabla 8: ¿Considera usted que el tiempo de transporte marítimo es factor limitante?.....	47
Tabla 9: ¿Está de acuerdo usted que el tiempo de transporte terrestre es un factor limitante?.....	48
Tabla 10: ¿Considera usted que es muy frecuente que las materias sean retenidas?.....	48
Tabla 11: ¿Considera usted que sus operaciones de importación se ven retrasadas por el proceso de booking?.....	49
Tabla 12: ¿Está de acuerdo usted que son frecuentes los daños a la carga?.....	50
Tabla 13: ¿Considera usted que sus importaciones de carga se ven afectadas negativamente por el embalaje?.....	51
Tabla 14: ¿Considera usted que los servicios de transporte cumplen con sus expectativas?.....	52
Tabla 15: ¿El costo de la descarga de contenedores impacto de manera importante en sus operaciones de importación?.....	52
Tabla 16: ¿El proceso de descarga en puerto represento un obstáculo en sus procesos de importación?.....	53
Tabla 17: ¿El precio de transporte local impacto de manera importante en sus operaciones de importación?.....	54
Tabla 18: ¿Considera usted que las materias primas llegan a tiempo oportuno?.....	55
Tabla 19: ¿Considera usted que la digitalización de procesos agilizó el tiempo de despacho de sus procesos de importación?.....	56
Tabla 20: ¿Considera usted que el gobierno tomo las medidas correctas para mitigar los efectos de la pandemia en las operaciones de importación?.....	57
Tabla 21: ¿Considera usted que el transporte aéreo es el mejor en beneficio/costo?.....	58
Tabla 22: ¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte?.....	59
Tabla 23: ¿Considera usted que el transporte marítimo es el mejor en beneficio/costo?.....	60
Tabla 24: ¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte?.....	61

Tabla 25: ¿Considera usted que el transporte terrestre es el mejor en beneficio/costo?.....	62
Tabla 26: ¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte?.....	62
Tabla 27 Resultados de la prueba de normalidad Test de Kolmogorov – Smirnov	68
Tabla 28: Resultados de análisis de correlación Costo – Proceso de importación.....	69
Tabla 29: Resultados de análisis de correlación Tiempo – Proceso de importación.....	70
Tabla 30: Resultados de análisis de correlación Transporte – Proceso de importación.....	71
Tabla 31: Resultados de análisis de correlación Factores Limitantes – Proceso de importación.....	72

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Cálculo del tamaño de muestra.....	36
Figura 2. Escala de Likert aplicada al instrumento.....	42
Figura 3. Histograma de normalidad del factor Costo.....	64
Figura 4. Gráfico de caja del factor Costo.....	64
Figura 5: Histograma de normalidad del factor Tiempo.....	65
Figura 6: Gráfico de caja del factor Tiempo.....	65
Figura 7: Histograma de normalidad del factor Transporte.....	66
Figura 8: Gráfico de caja del factor Transporte.....	66
Figura 9: Histograma de normalidad de la variable Operaciones de importación.....	67
Figura 10: Gráfico de caja de la variable Proceso de importación	67
Figura 11: Resumen de contraste de hipótesis.....	68

RESUMEN

La presente investigación se desarrolló en la empresa DRESDEN S.A., empresa importante en el rubro farmacéutico de comercialización, ubicada en la ciudad de Lima en el 2021. Esta investigación se caracteriza por ser descriptiva aplicada y no experimental, debido a que no se han manipulado las variables, sin embargo, se recopila datos directamente los colaboradores del área logística, y toda área que participe del proceso de importación, ya que son aquellos expuesto directamente a las variables de investigación. La recopilación se hizo mediante encuestas, lo que dan a la tesis el enfoque Cuantitativo. Asimismo, esta tesis tiene como objetivo definir cuáles son los principales factores que influyen en las operaciones de importación de materias primas para la fabricación de productos químicos-farmacéuticos y en qué grado afectan a las operaciones realizadas. Para esto, se definió los factores de costo, tiempo y transporte, los cuales, según la investigación, son aquellos que más influyen en el proceso de importación.

Palabras clave: Proceso de importación, abastecimiento, principio activo

ABSTRACT

This research was developed in the company DRESDEN S.A., a major company in the pharmaceutical sales sector, located in the city of Lima in the 2021. This research is characterized by being descriptive applied and not experimental, because the variables have not been manipulated, however, data is collected directly from collaborators in the logistics area, and any area involved in the import process, since they are those directly exposed to the research variables. The collection was made through surveys, which give the thesis the Quantitative approach. Also, this thesis aims to define what are the main factors that influence the import operations of raw materials for the manufacture of chemical-pharmaceutical products and to what extent they affect the operations carried out. For this, the factors of Cost, Time and Transport were defined, which, according to the investigation, are those that most influence the import process.

Key Words: Import process, supply, active principle

NOMBRE DEL TRABAJO

**64. Tesis - Navarro & Gonzales - ASESOR
EDWAR SOTO.docx**

RECUENTO DE PALABRAS

16503 Words

RECUENTO DE PÁGINAS

91 Pages

FECHA DE ENTREGA

Mar 22, 2023 10:57 AM GMT-5

RECUENTO DE CARACTERES

91214 Characters

TAMAÑO DEL ARCHIVO

861.5KB

FECHA DEL INFORME

Mar 22, 2023 10:58 AM GMT-5**● 15% de similitud general**

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base

- 13% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 10% Base de datos de trabajos entregados
- 2% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Cross

● Excluir del Reporte de Similitud

- Material bibliográfico
- Material citado
- Bloques de texto excluidos manualmente
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 10 palabras)

OFICINA DE GRADOS Y TÍTULOS

CONSTANCIA DE EVALUACIÓN DEL SISTEMA ANTIPLAGIO TURNITIN

FECHA	NOMBRE DEL DOCENTE	CORREO DEL DOCENTE
18/04/2023	MG. EDWAR SOTO POLO	ESOTOP@USMP.PE

NOMBRE DE LA TESIS
FACTORES LIMITANTES EN LAS OPERACIONES DE IMPORTACION EN LA EMPRESA DEL RUBRO FARMACEUTICO DRESDEN S.A. EN EL AÑO 2021

NOMBRE DEL ASESORADO(A)	TELÉFONO Y CORREO	ESCUELA PROFESIONAL
1. GABRIEL ARMANDO NAVARRO QUISPE	+51 998961240 gabriel_navarro1@usmp.pe	Administración de Negocios Internacionales
2. MEISER RICARDO GONZALES MOLINA	+34 643119600 meiser_gonzales@usmp.pe	Administración de Negocios Internacionales

RESULTADO:

15% (EXCLUYENDO CITAS Y BIBLIOGRAFÍA)

CONCLUSIÓN:

LA TESIS SE ENCUENTRA APTA PARA CONTINUAR CON EL SIGUIENTE TRÁMITE.

MG. EDWAR SOTO POLO
NOMBRE Y FIRMA DEL ASESOR
DNI: 07496623



GABRIEL ARMANDO NAVARRO QUISPE
NOMBRE Y FIRMA DEL ASESORADO
DNI 73340052



MEISER RICARDO GONZALES MOLINA
NOMBRE Y FIRMA DEL ASESORADO
DNI 75435376



REVISADO POR: MG. CARLOS ANTONIO ESCUDERO CIPRIANI



INTRODUCCIÓN

Actualmente, el grado de importancia que tienen los procesos de importación en el Perú es de carácter crítico para los negocios y empresas locales. Las importaciones realizadas por los negocios peruanos están justificadas en la necesidad de abastecerse y surtir sus inventarios de productos que no pueden ser encontrados mediante la compra nacional, o no pueden ser encontrados de forma competitiva (dígase competitiva en costos y tiempos) para poder hacer que la producción y la venta sea mucho más beneficiosa.

Para esto, hay más elementos que se hacen presentes, y que son inherentes a la propia importación, para lo cual es necesario un análisis más profundo de los procesos en aspectos puramente técnicos de logística internacional. Estos análisis incluyen nuevas variables y elementos de la cadena logística.

En lo que respecta a los servicios logísticos, hoy en día el manejo de la logística de importación y las leyes necesarias para su operatividad (Ley de General de Aduanas) exigen que se haga necesaria la contratación de servicios logísticos para muchos casos, puesto que ninguna empresa puede cubrir la totalidad de su cadena de abastecimiento. Los servicios logísticos de comercio internacional son el pilar y eje de las operaciones internacionales de compra y venta de mercancías. Asimismo, la globalización ha permitido que el servicio sea más accesible al mercado, así como variado en opciones.

Los servicios logísticos son variados, pero los más esenciales para cubrir la importación son: Los servicios de agencia de aduanas, los servicios de consolidado de carga, los servicios de transporte de carga internacional, servicios portuarios y Courier internacionales para carga más pequeña y envíos rápidos. Estos operadores y prestadores de servicios de transporte internacional forman parte de una gran red logística y de operaciones dentro de la conocida “Distribución física internacional – DFI”.

Todos los servicios anteriormente mencionados no son capaces de cubrir todos los requerimientos con respecto a la carga internacional, algunos de ellos (por ejemplo, los servicios de transporte internacional de carga) tienen una mayor capacidad o experiencia para cubrir las necesidades en cierto tipo de carga, o ciertos términos de comercio internacional con mucha más efectividad.

Durante el 2021, los servicios logísticos compartieron la problemática de hacer posible el transporte de la mercancía y los bienes que le son consignados, en un ambiente de restricciones y limitaciones operativas, los cuales han tenido efecto en los factores a analizar en la cadena de suministro internacional (tales como la escasez de espacios para embarque, el alza sostenida de flete, demoras en las rutas internacionales), y supusieron un nuevo reto para las empresas peruanas.

Como es el caso de Dresden S.A., empresa peruana dedicada a la comercialización de insumos de uso químico farmacéutico. Al ser un importador para el abastecimiento de materias primas destinadas a la fabricación de medicamentos, representa un rubro importante y con mucha relevancia durante el periodo del 2021, dando a conocer limitantes respecto a abastecimiento de materias primas para el rubro de la salud, estos representan desafíos que sus ejecutivos deben de considerar mucho para poder generar valor a través del comercio internacional.

Dresden S.A. tiene sus operaciones logísticas de compra y venta internacional en el distrito de Ate. Realiza el gran volumen de sus operaciones de importación de los países de China e India, y tiene como clientes objetivo laboratorios farmacéuticos y de industria química.

En las industrias dedicadas al rubro de comercialización de insumos especializados, como lo son el caso de los insumos farmacéuticos, resulta sumamente complicado realizar una efectiva planeación de la demanda, pues las necesidades de sus clientes son variadas y no

obedecen un patrón de consumo regular. Esto fuerza a estas empresas a realizar figuras de abastecimiento contra pedido, y aplicar políticas de stock muy restringido a cierto grupo de productos de mayor consumo nacional (principios activos como paracetamol, naproxeno, azitromicina, entre otros), por lo que el proceso de importación representa un eslabón altamente importante tanto para el análisis de compra como el de venta, esta forma de operaciones es característica de la metodología Just in Time y filosofías *pull* de logística, y que es diferenciador de otros rubros de abastecimiento, o como la manufactura final de productos terminados donde existen eslabones más relevantes como la eficiencia de producción y la distribución.

En el 2021, la empresa Dresden S.A. al igual que otras empresas dedicadas a las operaciones internacionales se vieron afectadas a consecuencia de un constante cambio de los protocolos de prevención impuestos por el gobierno a raíz de la pandemia. Para entonces, la importación de productos químicos ya contaba con un proceso engorroso, sometido a una variedad de procesos y permisos a regular. Según la hipótesis presentada, durante el 2021 hubo factores que estuvieron presentes en la ejecución de operaciones de importación, generando impacto significativo sobre el proceso logístico, en materia de costo, tiempo y transporte. Ese mismo año, se dieron una serie de acontecimientos que afectaron la logística global, como lo fue la crisis de contenedores que tomo parte de manera global afectando la cadena con relación al costo y tiempo, aun de mayor impacto en las economías en crecimiento como lo es Latinoamérica, tal como indica el portal de BBC News, el precio de un contenedor de China a Argentina ha subido al doble, explica, pero el temor de los importadores es que a fin de año el valor suba tres o cuatro veces. Esto supone un impacto importante en la economía y las operaciones de los países que se abastecen del Asia.

En ese sentido, la investigación a desarrollar buscara determinar cuáles son los factores limitantes en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A. en el 2021.

El objetivo de esta investigación es demostrar la existencia de limitaciones mediante los factores anteriormente mencionados en un proceso logístico como la importación, tiene importancia para el desarrollo en análisis y conocimientos de las empresas peruanas que realicen la misma actividad para poder sostenerse en el mercado, y que aspiren a la competitividad y de esta forma poder generar y mantener desarrollo logístico y competitivo de las empresas mediante la recopilación y análisis información. Asimismo, es trascendente, debido a que la información y análisis puede aplicarse a otras áreas de interés, como lo son el análisis de riesgos en materia de importaciones y compras internacionales, la gestión de producción y de cadena de suministros, o las buenas prácticas administrativas.

Cabe destacar que, debido a la exposición y análisis de la información, la principal beneficiada del desarrollo de esta investigación es la empresa Dresden S.A., los resultados del análisis serán sustanciales para realizar mejoras en procesos de importación, así como nuevos estudios y formulación de estrategias que impulsen la operatividad hacia condiciones óptimas, como parte del compromiso con la mejora continua.

Esta investigación, cuyo tema principal es la logística de importaciones, cuenta con el suficiente acceso información primaria, como lo son libros, revistas, artículos académicos e investigaciones del mismo carácter cuyos resultados son útiles para el desarrollo del análisis de resultados. El estudio de las variables se lo realizara a los colaboradores de la empresa DRESDEN S.A., con un aproximado de 64 colaboradores. Los colaboradores de la empresa brindaran su apoyo participando del cuestionario. Para proceder con ello, se pretende distinguir y diferenciar a los colaboradores que participen del proceso de importaciones, se considerarán

la característica de contratado, participante del proceso de importación y compras internacionales.

Los criterios de exclusión o reclasificación de la población en general serán: No formar parte de la empresa anteriormente mencionada y no formar parte de la planilla de la empresa. Asimismo, la aplicación del instrumento se realizará en un plazo corto de aproximadamente 3 meses, entre finales del 2022 y comienzos del 2023. La disponibilidad de tiempo de los encuestados será breve, buscando una respuesta concisa pero sustancial. Asimismo, se financiará por medios monetarios propios, de manera que el proyecto no presenta necesidad de un financiamiento mayor, ni la necesidad de auspicios de entidades terceras. Por otro lado, una de las principales limitaciones que presenta es la disponibilidad del recurso humano para colaborar con la investigación, esto debido a los horarios ajustados y la carga laboral que podrían dificultar la recolección de datos en aspecto de tiempo, ralentizando esta misma. Otra limitación importante son las restricciones aplicadas en el Perú debido a la pandemia del coronavirus SARS-CoV 2 que estuvo presente desde inicios del 2020 hasta la fecha en la que se realizó esta investigación. El tipo de muestreo que se utiliza en la investigación es Probabilístico

En el primer capítulo, se presenta el marco teórico con los principales antecedentes enfocándose en aquellos factores que impactan en el proceso logístico de importación. Adicionalmente, se cuenta con bases teóricas que brindan una perspectiva más amplia de la investigación y fundamenta la hipótesis planteada en la investigación que tiene como finalidad comprobar el impacto de ciertos factores específicos.

En el segundo capítulo, se presenta la hipótesis en el cual se enfoca en probar una relación de impacto entre ciertos factores limitantes y el proceso de importación en la empresa

del rubro farmacéutico Dresden S.A. en el 2021, para fines de estudios y la búsqueda de una solución óptima para futuras controversias presentadas.

En el tercer capítulo, se determina la metodología a seguir, enfoque de la investigación, el alcance descriptivo correlacional, el diseño de la metodología y la unidad de análisis siendo en este caso la empresa Dresden S.A. Además de mencionar la técnica de recolección de datos, los cuales están basados en una encuesta con un instrumento tal como el cuestionario estructurado realizado en 40 colaboradores al azar entre toda la población muestral, cantidad determinada por la fórmula de población finita.

En el cuarto capítulo, se expondrá los resultados obtenidos a través de un procesamiento de datos logrando validar las hipótesis expuestas y los objetivos planteados para este estudio. Se realizará el análisis de confiabilidad, fiabilidad de la variable factores limitantes, asimismo, el análisis exploratorio, análisis descriptivo, prueba de normalidad, análisis de histogramas, análisis figuras de cajas, contrastación de las hipótesis y análisis de regresión lineal.

Por último, en el quinto capítulo se exponen la discusión de los resultados hallados en la investigación indicando que, si hay relación entre la variable factores limitantes y las operaciones de importación, dando paso a la elaboración de las conclusiones señalando que el existe influencia de estos factores sobre la logística en la empresa farmacéutica Dresden S.A.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

Para esta investigación se pretende incluir estudios significativos y relevantes con relación a aquellos factores limitantes que se pueden observar en la cadena logística de productos considerados como mercadería restringida, específicamente en el rubro químico-farmacéutico, los cuales llevan mayor control y regulación a la hora de su importación; enfocándonos en aquellos estudios que apoyan la investigación y a la hipótesis como tal.

1.1 Antecedentes

Si bien existe una amplia cantidad de información referente a las variables que presenta esta investigación, lo cierto es que se logran identificar en investigaciones previas, apenas de forma ambigua y siendo parte de una gran lista de factores que logran impactar en la cadena logística. Sin embargo, esta investigación pretende enfocarse en la determinación de aquellos factores limitantes de mayor impacto, enfocándose en ciertas mercancías que demandan mayor control por la naturaleza y uso que se les da. En consecuencia, se realizó la búsqueda de aquellas fuentes de información significativas y relevantes con relación a aquellos factores limitantes ya señaladas en esta investigación. Para demostrar nuestra hipótesis ahondaremos específicamente en el rubro farmacéutico los cuales llevan mayor control y regulación a la hora de su importación/exportación, SUNAT precisa que se genere previas autorizaciones para su entrada y salida del territorio nacional, en cuanto a sus procesos, al tratarse de mercancía restringida, los insumos químicos son aquellas mercancías que requieren mayor regulación y permiso a nivel nacional para luego proceder a su traslado, hasta el día de hoy.

1.1.1. Antecedentes nacionales

En términos económicos de producción, el Perú es un país que ha desarrollado su capacidad exportadora de materias primas, de manera muy importante sobre todo en el campo minero. Asimismo, es una de las economías que se ve más obligada a realizar las importaciones

de productos que escapan de la capacidad manufacturera peruana, puesto que, en desarrollo y tecnología industrial, no se cuenta con tales avances. Sin embargo, a finales de 2019 se dio a conocer un evento a escala mundial, una disrupción causada por un virus denominado SARS-CoV-2 o coloquialmente denominado COVID-19, que causó estragos, en parte afectando la logística internacional, el transporte y, tiempos y costos, especialmente al tipo de transporte marítimo de contenedores y el transporte aéreo.

La tesis titulada *Factores que dificultan el proceso de Importa Fácil en las pyme de la provincia de Huaral, 2017* (2017) por el autor Casaño, R. para la Universidad César Vallejo – UCV, establece como objetivo determinar los factores en el proceso de Importa Fácil para las pyme de Huaral, midiendo los factores de riesgo, costo y tiempo como elementos a analizar y confirmar si efectivamente, poseen relevancia significativa, se considera como problema el cómo dificultan los factores en el proceso de importa fácil. La investigación aplicada a 42 pymes importadoras expuso que en el proceso de importa fácil (régimen aduanero de importaciones mediante el servicio postal) estos factores han dificultado el proceso de manera baja, impulsando la importación de las pymes mediante este mecanismo. El autor afirma con esta investigación que los factores de costo, riesgo y tiempo son elementos para considerar al momento de analizar el rendimiento en una operación de importación, y que estos elementos representan pocas dificultades para el desarrollo de las importaciones en pyme. Dado que el régimen de importa fácil es un proceso de menor escala, se considera relevante poder extrapolar la investigación a otro tipo de sectores y procesos logísticos, como lo son las industrias químicas y las operaciones de importación definitiva marítimas, terrestres o aéreas, los cuales representan un proceso mucho más extenso en aspectos operativos y formales.

La tesis titulada *Operadores logísticos y los costos logísticos en las importaciones marítimas del Callao*. (2017), por el autor Torre, R. para la Universidad César Vallejo, tiene como objetivo determinar la relación existente entre los operadores y los costos logísticos para

importaciones marítimas del Callao, aplicando herramientas cuantitativas a 75 empresas importadoras, busca responder entre otros problemas, el nivel de contribución de la gestión de operadores logísticos en los costos de importación. Como resultado, el autor expone que las empresas evidencian un gran ahorro en sus operaciones de comercio exterior, y que estas llevan un control de costos desde el recojo de la mercancía en origen, además de que este ahorro está sustentado en la integración de los operadores para un proceso de importación. Asimismo, considera que las importadoras tienen cierta prioridad respecto a tiempo y costo, dependiendo de la diversidad de mercancías, identifica tres fases, transporte internacional, seguro internacional y desaduanaje. El autor concluye que estos procesos son fundamentales para tener éxito en el comercio internacional y están ligados al servicio de un operador logístico, se considera para esta investigación que los operadores logísticos son indispensables en las operaciones logísticas globales y son un sujeto presente en las gestiones de suministro internacional, así como también un elemento importante que puede ser evaluado como factor para la ejecución de importaciones.

La tesis titulada *Factores externos que limitan la gestión de importación de vehículos livianos de origen asiático en el sector automotriz peruano en los años 2019 al 2020 (2021)* por los autores Carrillo, A y. Vílchez, C. para la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas – UPC, desarrollada con herramientas cualitativas, tiene por objetivo determinar los factores externos limitantes a la importación de vehículos de origen asiático al mercado peruano. En esta investigación, define variables de carácter económico como la inversión extranjera directa y la barrera arancelaria; y variables de carácter operativo como lo son la gestión de cadena logística como limitantes para una buena gestión de importación automotriz y se busca resolver a la problemática de la presencia de factores externos limitantes en gestión de importación automotriz. La entrevista se realizó a los gerentes generales, jefes de venta y jefes de importación de diferentes empresas importadoras de vehículos. Entre los principales hallazgos

de esta investigación, se expone que los costos operativos por *demurrage* son muy elevados, bordeando los US\$10 millones de dólares, así como los tiempos de espera de hasta 15 días para descarga de naves, además de la recurrente congestión de puerto principal en el Callao. Los autores concluyen que la IED y los aranceles no representan una variable que se considere limitante. Sin embargo, los problemas logísticos en los terminales portuarios si representan una limitante muy importante, que limitan la gestión de importación en aspectos de costo y tiempo. Si bien los autores enfocaron la investigación al mercado automotriz, se considera que la variable logística representa una limitante muy fuerte en gran variedad de rubros, incluyendo el mercado químico farmacéutico.

1.1.2 Antecedentes internacionales

Pérez, A et al. en su tesis titulada *Impacto del Covid-19 en la Logística internacional* para la Universidad de Esumer de Colombia (2021), buscan exponer soluciones a nivel país para enfrentar una situación de pandemia donde debe prevalecer la capacidad de los países para mantener un suministro constante, mencionan que la pandemia de COVID-19 ha impactado en el proceso de logística internacional basándose en un enfoque de investigación cualitativo realizando entrevistas a un grupo de tres expertos y realizando una revisión documental determinando el comportamiento de la logística Internacional antes y después de la aparición de la COVID-19. El autor concluye dando a conocer una cadena de sucesos que técnicamente afectan en factores de tiempo y costo a toda operación de comercio exterior desde el inicio de la cadena, específicamente, desde la fábrica del país exportador, afectando el nivel de producción y el tiempo de la cadena de abastecimiento por paralización de actividades. El autor indica que el transporte marítimo representa el 90% del movimiento mundial de mercancías por lo que requiere un enfoque primordial, hasta costo de fletes internacionales debido a los operadores logísticos dentro de la cadena de suministros contaban con personal limitado y falta de contenedores, eventos que fueron desarrollándose durante los años 2020-2021. El elemento

“costo” es un factor muy estudiado en este antecedente y que se encuentra presente a lo largo de toda la gestión de cadena de suministro y como los sucesos extraordinarios pueden afectar a la operatividad, por consiguiente, al aspecto económico de cada operación.

Montero, P. en su investigación titulada *El transporte internacional como factor trascendental en la logística en países de América latina caso “Colombia”* (2021) para la Fundación Universidad de América, explica que tiene igual relevancia de importancia los medios de transporte internacional y la infraestructura de los países, ya que ambos son vías de acceso a los mercados del mundo. Busca responder a la trascendencia del transporte internacional en la competitividad de América Latina mediante la recolección de datos físicos de bases de datos especializadas. El autor concluye que el nivel de desarrollo de transporte en Colombia tiene un atraso en todos los modos excepto el marítimo, en el cual lleva invirtiendo sumas muy importantes en los últimos 10 años, siguiendo esta información, el autor añade que los resultados del transporte y sus indicadores de costo son superiores al resto de la región que compone la Alianza del Pacífico y que tiene impacto directo con la oferta exportable, además, de recalcar según el país, existen una inmensidad de controles y procesos que van variando según el tipo de mercancía que se esté trasladando, afectando de esta forma a la competitividad para el desarrollo de operaciones internacionales. Es importante la mención de como el desarrollo brindado por las autoridades hacia los puertos internacionales de cada país afectan directamente el costo y tiempo, y que siguen siendo un indicador primordial en estas formas de desarrollar la logística internacional, por lo que el desarrollo en infraestructura es analizado finalmente en su impacto financiero y medición de indicadores de calidad en los operadores que intervienen en dichos procesos.

1.2 Bases teóricas

1.2.1 Teoría clásica de la ventaja absoluta

Esta teoría fue desarrollada por Adam Smith (2011), en el que destaca la importancia del libre comercio considerándolo como el principal factor de crecimiento de un país mediante la especialización y exportación. De esta forma la teoría hace énfasis en que cada país tiene un producto o servicio del cual puede valerse y desarrollar con un know-how e industria para la producción de este a un costo menor y poder ofrecerlo al mercado igualando a un precio competitivo, pero con un margen de utilidad mayor. En consecuencia, se deduce que el país con la ventaja absoluta es aquel que logra destacar con un proceso de producción más eficiente. Este hecho da pie a la propia necesidad de buscar precios más competitivos en el mercado internacional debido a que cada país tiene su ventaja y desventaja absoluta.

Es importante mencionar que esta ventaja va de la mano con otros elementos que hacen posible la cadena de abastecimiento internacional. Si bien existen ventajas absolutas en la producción de bienes, esta ventaja debe también poder mantenerse u optimizarse mediante los elementos logísticos y que hagan posible la economía internacional, permitiendo un acceso global a todos los recursos del mundo. Se entiende de esta forma, que el comercio internacional de ventajas absolutas puede funcionar incluso con factores adversos, dentro de los que se considera las largas travesías y los riesgos asociados al transporte internacional de bienes.

Perú cuenta con una gran variedad de recurso naturales, buscando desarrollar sus industrias, se logra exportar aquellos recursos de los cuales provee un mayor ingreso al país. Su ventaja absoluta radica en la concentración de riquezas que se extrae, ya que poseemos diversidad de flora y fauna y suelos ricos en minerales. La desventaja absoluta del país va de la mano con el desarrollo de industria o producción; requerimos de importar insumos compuestos cuyo precio de adquisición es más económico que el propio precio de producción

en el país, como lo es en el caso de la industria farmacéutica. Aun así, el país ha logrado desarrollar industria basándose en el nivel de calidad del propio producto, cubriendo y satisfaciendo la necesidad de ciertos nichos de mercado.

1.2.2 Teoría de localización

Teoría desarrollada por Alfred Weber (2005), en la que explica como el espacio juega un rol clave en la oferta y demanda de productos; analizando desde el inicio de su fabricación aquellos costos involucrados en la cadena de suministros, desde el costo de oportunidad, costos directos e indirectos, hasta costo de transporte y logística. Todo esto con el fin optimizar cada proceso de la cadena de suministro, disminuyendo costos, optimizando tiempo con el transporte adecuado, logrando así un mayor control de la mercancía en cada proceso hasta que llegue a manos del consumidor. De igual forma, se tiene en cuenta los recursos de un país para la toma de decisiones en cuanto a la expansión de una empresa e inversión en mayor desarrollo tecnológico de la industria, recortando aún más aquellos costos reflejados en el precio final del producto.

Ciertamente la teoría de Localización es aplicable en el caso de Perú enfatizando en el rubro minero, agricultura, pesca, entre otros; tomando en cuenta la abundancia de riqueza que posee el territorio peruano, se ha desarrollado una gran industria contando con acceso a materia primas, mercados potenciales que cubrir con disponibilidad de transporte a un costo optimo y mitigando aquellas barreras comerciales gracias a los acuerdos comerciales. De igual forma, países como China e India demuestran su ventaja competitiva en el rubro farmacéutico siendo los principales proveedores de insumos para la producción de medicinas a nivel mundial.

1.2.3 Teoría de la ventaja comparativa

Inicialmente, basada en la teoría de Ventaja Absoluta, David Ricardo (1817) logra complementar y darle un enfoque alternativo, en el cual busca que los países puedan exportar

aquellos bienes que logren producir de forma más eficiente e importar aquellos bienes en los cuales las otras naciones logran producir de forma eficiente. Esta teoría busca comparar el nivel de Industria entre naciones, queriendo ampliar las posibilidades de consumo de un país produciendo un bien cuyo proceso optimizado brinda a un precio eficiente, e intercambiarlo por el bien que desee / necesite o que no pueda producir de forma eficiente.

Teoría hecha práctica común hoy en día, países en alianzas buscando disminuir las barreras comerciales, accediendo a beneficios mutuos en varios aspectos. De esta forma Perú ha logrado realizar acuerdos con países de gran industria beneficiándose en consolidación de ingreso de nuestros productos al mercado internacional y viceversa. Así la importación de productos farmacéuticos es un rubro importante que ha ido creciendo a consecuencia de eventos masivos como lo es la pandemia por Covid-19, y también el interés por la fabricación y comercialización de medicamentos para salvaguardar la salud.

1.2.4 Teoría de Administración de Cadena de Suministro

De acuerdo con Jorge H. Chávez y Rodolfo Torres-Rabello, la teoría de la Gestión de cadena de suministro se encuentra presente en estudios técnicos de estrategia y teoría organizacional. De forma amplia, podría señalarse que la administración de cadena de suministro es un conjunto de actividades entrelazadas. Tal como indican los autores, no se trata de una logística más allá de los límites de la empresa, sino una integración de los procesos verticales, tanto hacia atrás como hacia adelante. Asimismo, los autores hacen repunte en que no debe verse únicamente como un proceso logístico, sino como una filosofía de integración de procesos clave, abarcando procesos desde los proveedores hasta los clientes finales.

Se considera, que tanto el proceso logístico como su integración con los asuntos aduaneros y financieros, deben ser vistos como elementos clave de una operación de importación. Además, los procesos de importación reúnen proveedores de servicios que deben

estar orientados al desarrollo de la cadena de procesos que es impulsada por la teoría de gestión de cadena de suministro, orientada a aumentar la eficiencia de sectores estratégicos para el desarrollo nacional, como lo son el sector farmacéutico para la salud. Estos elementos logísticos son un factor clave a analizar y tomar en cuenta para los procesos de importación en distintos rubros industriales y comerciales.

1.3 Definición de términos básicos

1.3.1 Costo

Según Menesby, E., citado en el libro de Costos y presupuestos de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, define que: “el costo se define como la medición en términos monetarios, de la cantidad de recursos usados para algún propósito u objetivo, tal como un producto comercial ofrecido para la venta general o un proyecto de construcción. Los recursos emplean materia prima, materiales de empaque. Horas de mano de obra trabajada, prestaciones, personal salariado de apoyo, suministros y servicios comprados y capital atado en inventario, terrenos edificios y equipo”.

Se entiende que, dentro de las importaciones, un costo sería un desembolso que incurre la persona (natural o jurídica) en una operación de compra internacional con el objetivo de financiar los procesos. Este costo por supuesto comprende el desembolso en distintos servicios necesario para llevar a cabo una operación.

Dentro la estructura de costos de importación empleado por muchas organizaciones, podemos encontrar al Arancel de aduana como parte del costo de importación, debido a que este gravamen a diferencia del Impuesto General a las Ventas no es posible recuperarlo o aplicarlo a beneficios tributarios luego de pagado, solo es posible emplearlo para ciertos beneficios del comercio exterior, como acogerse a tratados de comercio con el objetivo de exonerar el pago o regímenes aduaneros como la franquicia arancelaria o la restitución de

derechos arancelarios (Drawback). De acuerdo con el decreto supremo N° 051-2020-EF publicado el 13 de marzo del 2020 indica la baja temporal a 0% de varios códigos arancelarios que corresponden a bienes de importancia en el ámbito de la pandemia. Dentro del Anexo 1 de este decreto podemos encontrar varios bienes de uso médico y de uso en fabricación de productos farmacéuticos, sumado a que el grueso de insumos industriales y farmacéuticos del capítulo 28 del Arancel de Aduanas se encuentra con arancel 0%, es de considerar que este impuesto no forma parte relevante del factor costo, pues la empresa, así como otras dedicadas a este rubro no perciben este elemento en absoluto.

1.3.2 Tiempo (*Lead time*)

Según Herrero, L. el *lead time* es el “tiempo que permanece una pieza en planta, desde que llega la materia prima hasta que se envía al cliente.”

En ese sentido, dentro de las importaciones se considera desde que el proveedor logra producir la mercancía y enviarla hasta su cliente final. Es necesario definir que el *Lead Time* de manera extensa, incluye también la propia fabricación del producto, por lo que, para efectos de la esta investigación, solo se hará enfoque a la parte del tiempo llevado a cabo en un proceso de importación, mas no de producción.

1.3.3 Transporte marítimo internacional

Según el MINCETUR (2015), “El transporte marítimo internacional es el traslado de carga o pasajeros a través del mar de un país a otro utilizando medios de transporte como barcos y otra clase de embarcaciones.”

El transporte fluvial también se considera transporte marítimo como tal, siguiendo los lineamientos de los INCOTERMS 2020.

1.3.4 Importación

Según SUNAT (2015):

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 pudieran haberse generado y del cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones aduaneras.

Se entiende que la importación es un procedimiento logístico y aduanero de ingreso de mercancías. Para efectos aduaneros, esta mercancía debe estar sujeta a ciertos procedimientos de control para poder garantizar que se encuentra en buenas condiciones y que su acceso al territorio nacional no genera riesgos.

1.3.5. Agencia de aduanas

Un agente de aduanas es un operador presente en la cadena de operaciones internacionales, y es un elemento vital para la ejecución de procesos de exportación o importación de cantidades sustanciales de mercancía.

Así como explica SUNAT, “El Agente de Aduana es una persona natural o jurídica autorizada por ADUANAS para prestar servicios a terceros, como gestor habitual en toda clase de trámites aduaneros, en las condiciones y con los requisitos que establezca esta Ley y el Reglamento.”, refiriéndose a Ley 1053 de aduanas.

Esto indica que las labores del agente de aduanas es la participación en el despacho aduanero de mercancías, por lo que su actividad y desempeño está relacionado con los resultados del proceso de importación de una empresa, debido a que su desempeño, agilidad y conocimientos serán factores decisivos en una cadena logística internacional.

1.3.6. Agencia de carga internacional

Según el Ministerios de Comercio Exterior y Turismo, un agente de carga se define de la siguiente manera:

Persona que puede realizar y recibir embarques, consolidar, y desconsolidar mercancías, actuar como operador de transporte multimodal sujetándose a las leyes de la materia y emitir documentos propios de su actividad, tales como conocimientos de embarque, carta de porte aéreo, carta de porte terrestre, certificados de recepción y similares.

En otros países se conoce como transitario, la labor de consolidación se refiere a la colocación de mercancías de distintas fuentes en un solo contenedor, o medio de transporte. Asimismo, es un operador importante para la cadena de comercio internacional. Sus labores de manipulación de la carga lo hacen parte del elemento transporte.

1.3.7. Seguro de carga internacional

Bedoya, R. para Promperú describe al seguro de transportes como una rama de los seguros que cubre o ampara los riesgos de pérdida o daño a la mercadería durante el transporte de bienes.

El seguro de transporte internacional cubre las mercancías desde que inician su tránsito en origen o despacho de la mercadería, desde el momento en que la mercadería queda bien estibada o acondicionada en la nave o vehículo que ha de transportarla, continúa durante el curso ordinario del transporte y finaliza a la entrega de la mercadería.

1.3.8. Derechos arancelarios

Los derechos arancelarios son una forma más de impuesto presentes en la legislación tributaria y aduanera, tal como indica SUNAT, Son “Impuestos establecidos en el Arancel de Aduanas a las mercancías que entren al territorio aduanero.”

Se deduce que los elementos tributarios están presentes en los procesos internacionales, sin embargo, existen formas de exonerar de impuestos las mercancías de importación, como lo son el uso de los tratados y acuerdos comerciales, así como la adopción de regímenes específicos que permitan el tránsito de mercancías.

1.3.9. Principio activo

Se define lo que es un principio activo, debido a que es uno de los principales materiales de importación de las empresas pertenecientes al rubro farmacéutico.

Como indica Berdonces, J. en una publicación sobre el uso de principios activos: “Se entiende por principio activo aquella molécula, producto del metabolismo de los organismos vegetales, que posee actividad farmacológica y que es susceptible de utilización terapéutica.”

Se precisa que un principio activo es un producto, o un bien de uso terapéutico. Este tipo de bienes se encuentran por lo general, en calidad de Restringidos. Esto indica que su importación y nacionalización se encuentra fiscalizada por una entidad competente.

Es importante mencionar esto puesto que, es un elemento más para el proceso de importación, la rapidez de su emisión está ligada al rendimiento operativo de una operación en aspectos de costo y tiempo, puesto que el tiempo de trámite puede durar mucho, dependiendo de la saturación del ente fiscalizador.

1.3.10. Material excipiente

La comisión internacional de los excipientes los define como:

Sustancias, aparte del principio activo, que se encuentran en una forma de dosificación, las cuales se han evaluado de manera apropiada en su seguridad y que se incluyen en un sistema de suministro de fármacos para ayudar en su procesamiento o manufactura, para proteger, apoyar y mejorar la estabilidad, la biodisponibilidad o la aceptabilidad por el paciente, para apoyar en la identificación del producto, para mejorar cualesquier otros atributos de seguridad y efectividad de la forma de dosificación, durante su almacenamiento y durante su uso.

En otras palabras, los excipientes ayudan en la fabricación y en el desempeño de las formas de dosificación, sirviendo a diferentes propósitos siendo estos, por ejemplo: diluyentes, aglutinantes, desintegrantes, lubricantes, etc. Los excipientes son considerados como componentes funcionales de una formulación.

Según La Farmacopea y el Formulario Nacional de los Estados Unidos de América definen a los excipientes como “cualquier componente que se agrega, intencionalmente, a la formulación de una forma farmacéutica, que es diferente del principio activo.”

Asimismo, la Comisión Internacional de Excipientes Farmacéuticos de Europa define los excipientes como materiales auxiliares en el proceso de fabricación y dosificación de los principios activos, siendo un material auxiliar se comprende que estos no incurren en un control muy extensivo en materia aduanera, ya que son sustancias inactivas.

1.3.11 Consolidación de carga

Renato, R. en su exposición para Promperú lo define como “Agrupación de cargas de diferentes exportadores con destino a distintos consignatarios”. También indica que habitualmente el término consolidación se emplea en el transporte marítimo: el operador logístico consolida diferentes cargas a un mismo destino, siempre que estas sean compatibles por su naturaleza y destino.

La consolidación de carga también conocida como LCL (Less container load), es definida por el MINCETUR como “Contenedor consolidado con carga de varios usuarios. Denominado también contenedor de carga incompleta”

Se entiende que, en las operaciones marítimas, existe la consolidación de carga, la cual permite tomar fracciones de espacios en un contenedor para cumplir con una operación de exportación o importación. Expresado así, se pueden derivar beneficios a ser analizados, tales como la reducción de costos.

CAPÍTULO II: HIPÓTESIS Y VARIABLES

Para defender la postura de la esta investigación se ha formulado las siguientes hipótesis y variables llevando así al descubrimiento un hecho que en reiteradas ocasiones va impactando en el proceso de importación de mercancías para el rubro farmacéutico, ahondando en el caso de la empresa Dresden S.A.

2.1 Formulación de hipótesis principal y derivadas

Hipótesis general: Los factores de costo, tiempo y transporte influyen en el proceso de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

Hipótesis específica 1: El costo influye en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

Hipótesis específica 2: El tiempo influye en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

Hipótesis específica 3: El transporte influye en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

2.2 Variables y definición operacional

Para poder desarrollar la esta investigación se recurrió a plantear dos variables, las cuales son factores limitantes y operaciones de importación.

La variable factores se divide en las siguientes dimensiones:

- Costo
- Tiempo
- Transporte

A su vez, estarán divididos según los siguientes indicadores:

- Costo: Índice de costos portuarios, Índice de costos de seguros, Índice de costos de transporte.
- Tiempo: Tiempo de viaje de transporte de carga internacional, Periodo de desaduanaje, Tiempo de espera por *bookings*.
- Transporte: Volumen de carga con inconformidades, Nivel de acondicionamiento para carga, Eficiencia del medio de transporte.

Por otro lado, la variable Proceso de importación tendrá indicadores únicamente, y esta se relacionará con las dimensiones de la variable independiente:

- Grado de rendimiento de despacho de aduana
- Grado de rendimiento de servicio de transporte internacional

Al ser una investigación con enfoque cuantitativo, se utilizan medios cuantitativos por medio de la herramienta encuestas para la obtención de datos de la variable factores limitantes.

De igual forma, se utilizarán medios cuantitativos por medio de la herramienta Encuesta para la obtención de datos de la variable operaciones de importación.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

El marco metodológico de la esta investigación se basa en un conjunto de técnicas y procedimientos que permitirán la formulación de la hipótesis, la resolución de la problemática y llevar a cabo la investigación de forma que se pueda defender la postura tomada.

3.1 Diseño metodológico

- Enfoque

La investigación tendrá un enfoque cuantitativo, ya que se incluirá características cuantitativas. Las fuentes para recolección de ambas características se realizarán mediante el uso de instrumentos naturales de enfoques cuantitativos (Encuesta).

- Tipo

La investigación pertenece al tipo descriptivo y aplicada, según Tinto, J. (2013, p138.) es un proceso inicial y preparatorio de una investigación, pues en la medida que el fenómeno a estudiar forma un sistema complejo y muy amplio, la misma permite acotarlo, ordenarlo, caracterizarlo y clasificarlo, es decir, hacer una descripción del fenómeno lo más precisa y exacta que sea posible

En base a esto, se genera una hipótesis para pronosticar un hecho, la cual deberá ser comprobada al final de la investigación.

- Diseño

El diseño de la investigación es Explicativo y No Experimental, este diseño de investigación indica se buscará establecer una relación causal entre las variables, asimismo, no se podrá manipular las variables, por lo que se pretende usar medios de observación del comportamiento de los fenómenos y eventos en un contexto natural.

- Unidad de análisis

La unidad de análisis del cual se hará la recolección de datos será “Empresas del rubro farmacéutico.”. Los cuáles serán solo se consideran a los colaboradores de la gerencia logística.

3.2 Diseño muestral

Población:

Población: Colaboradores de la empresa DRESDEN S.A.

Como criterios para poder distinguir y diferenciar a los colaboradores del área de compras, se considerarán las siguientes características:

- Sexo: masculino y femenino
- Edad: de 20 años en adelante
- Tipo de permanencia: contratado, participante del proceso de importación y compras internacionales.

Los criterios de exclusión o reclasificación de la población, en general, serán:

- No formar parte de la empresa anteriormente mencionadas
- No formar de la planilla de la empresa

Muestra:

- El tipo de muestreo que se utilizara en la investigación es Probabilístico
- Dentro del muestreo Probabilístico, se aplicará la formula muestral.
- La cantidad de colaboradores estimados en el área de compras de DRESDEN S.A.: 64 personas, según la aplicación de la formula muestral:

Figura 1:

Cálculo del tamaño de muestra

Z(0.975)=	1.95996
Z ² =	3.84146
N =	500
N-1 =	499
P =	0.95
Q =	0.05
E =	0.05
E ² =	0.0025

$$n = \frac{Z_{1-\alpha/2}^2 \times P \times Q \times N}{E^2 \times (N - 1) + Z_{1-\alpha/2}^2 \times P \times Q}$$

$$n = \frac{91.2346}{1.42997} = 64$$

Dando el resultado de la aplicación de la fórmula muestral un total de 64 encuestas para aplicar.

3.3 Técnicas de recolección de datos

a) Técnicas de recolección de datos

Las técnicas de recolección de datos que se emplearán en la investigación son las siguientes:

- Encuesta: Esta técnica de recolección permite la recolección de datos cuantitativos para obtener información de forma sistemática, útil para recolectar información de varios temas según la percepción y la experimentación de la persona con las variables de estudio, que en conjunto forman una conclusión.

- Esta técnica de recolección de datos fue aplicada en el marco de las medidas de prevención, dictadas durante la cuarentena, desde 16 de marzo del 2020 hasta la fecha actual de presentación de esta investigación.

b) Instrumentos de recolección de datos:

La investigación emplea dos instrumentos, uno cuantitativo y uno cualitativo, los cuales ayudaron a obtener la información necesaria para cumplir con los objetivos específicos de la misma.

Tabla 1.

Técnica e instrumentos de recolección de datos

Técnicas de recolección de datos	Instrumentos de recolección de datos
La encuesta	Cuestionario, Escala de Likert

La encuesta, respaldada por un cuestionario tiene la finalidad de describir un perfil estadístico de la muestra con respecto a las variables de estudio. Estas dan como resultados gráficos que deben ser interpretados para alcanzar conclusiones.

La escala de medición de Likert permitirá conocer o determinar el grado de conformidad del encuestado con determinado enunciado.

Este instrumento se aplicará a la población de “Colaboradores del área de compras”, puesto que sus conocimientos y percepciones sobre puntos generales de las variables son mejor aprovechados en la cuantificación de las respuestas y la conformidad según la escala utilizada, que resultan en gráficos que puedan ser interpretados para dar conclusiones.

3.4 Análisis de confiabilidad del instrumento:

Para analizar la confiabilidad del instrumento, se aplica la fórmula de Alfa de Cronbach. Para lograr esto, se empleó el paquete de estadística SPSS sobre la herramienta en escala de Likert. Los resultados son los siguientes:

Tabla 2.

Resultados de análisis de fiabilidad

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0,943	4

Tabla 3.

Estadísticas de análisis de fiabilidad

Estadísticas de total de elemento				
	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
Costo	9,4049	3,660	0,853	0,948
Tiempo	10,3008	4,644	0,837	0,934
Transporte	9,3581	4,234	0,911	0,910
Proceso de importación	9,6198	4,855	0,965	0,913

Se puede observar que el resultado muestra el indicador Alfa de Cronbach por encima del 0.75, lo cual indicaría que tiene confiabilidad aceptable. Asimismo, un indicador de Alfa de Cronbach superior a 0.9 indica que las preguntas fueron formuladas de forma correcta.

3.5 Técnicas estadísticas para el procesamiento de la información

Para la presentación de resultados de la recolección de datos de naturaleza cuantitativa en la investigación, se usarán las hojas de cálculo proporcionadas por Microsoft Excel, cuya principal utilidad radica en su efectividad para la tabulación de datos, los cuales, posteriormente, serán procesados en el paquete estadístico para Ciencias Sociales, conocido por sus siglas como SPSS.

La técnica de análisis para la información de datos cuantitativos, se emplearán gráficos de barras y las denominadas “tortas”, así como datos porcentuales los cuales permitirán que la información pueda ser observada e interpretada de forma sencilla.

3.6 Aspectos éticos

La investigación respeta la propiedad intelectual de los autores e investigadores, materializando el compromiso y honorabilidad mediante el citado de las fuentes según las normas de la Sociedad de Psicólogos Americanos vigente a la fecha.

Asimismo, cabe mencionar que la investigación comparte los principios éticos detallados en el código de ética de la Universidad de San Martín de Porres, especialmente, en los siguientes puntos:

- Artículo 5.- El respeto a la persona humana
 - 5.4.- Los investigadores realizan su función con pleno respeto a los derechos de las personas
- Artículo 6.- Búsqueda de la verdad
 - 6.1.- Se debe buscar la verdad como valor implícito a la función de la Universidad, es una pauta de conducta que debe guiar los actos de todos sus integrantes, es su suprema aspiración: veritas liberabit vos. (La verdad nos hará libres).
 - 6.2.- El acceso a la verdad requiere una severa preparación, valores compartidos y autodisciplina, lo mismo que el recto ejercicio de la libertad, al que está estrechamente vinculada.
- Artículo 7.- Honestidad, integridad y cumplimiento de compromiso
 - 7.1.- Honradez
 - 7.1.1 El comportamiento de los integrantes de la Universidad debe estar regido por la honradez manifestada en la rectitud de las acciones, integridad en el obrar y el respeto por las normas universitarias y legales.

- 7.2.- La responsabilidad
 - 7.2.1 Es un deber de todos los que integran la comunidad universitaria, realizar su labor con responsabilidad, dedicación, cumplimiento y un alto sentido de compromiso con los objetivos institucionales.

- 7.3 Honestidad intelectual
 - 7.3.1 Los profesores y alumnos actúan con honestidad intelectual al respetar la autoría, diseños e ideas de las fuentes de información consultadas o utilizadas para la elaboración de trabajos de investigación, monografías, ayudas audiovisuales u otros. Es inaceptable el plagio, en todas sus manifestaciones y en todos los ámbitos de la Institución.
 - 7.3.2 Se evita y sanciona severamente cualquier tipo de plagio o suplantación, en pruebas, exámenes y trabajos similares: falsificación, adulteración de documentos justificatorios de faltas a clase, exámenes o prácticas, así como para otros trámites que requieran documentación sustentante.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

En este capítulo, se presenta la descripción y el desarrollo de la investigación aplicada. Como se determinó en un principio, la encuesta se aplicaría a los trabajadores de la empresa Dresden S.A.

Para la recolección de datos, se utilizó la herramienta de encuestas que le dan la característica de cuantitativa a esta investigación. Se aplica la encuesta a los colaboradores a fin de que relacionen sus conocimientos sobre el proceso de importación y determinen los elementos más relevantes en una escala de Likert del 1 al 5 donde se tiene la siguiente codificación:

Figura 2.

Escala de Likert aplicada al instrumento

1	2	3	4	5
Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Neutral	De acuerdo	Totalmente de acuerdo

Para realizar el análisis cuantitativo, se define el rotulo de las variables cuantitativas factores limitantes y proceso de importación. La variable proceso de importación no se dimensiona y cuenta con el siguiente número de ítems, entendiéndose el rótulo de las preguntas de la encuesta aplicada:

Indicador Costos: V1I1: Pregunta 1 hasta pregunta 3

Indicador Tiempo: V1I2: Pregunta 4 hasta pregunta 8

Indicador Transporte: V1I3: Pregunta 9 hasta pregunta 11

Indicador Grado de rendimiento de despacho de aduana: V2I1: Pregunta 12 hasta pregunta 17

Indicador Grado de rendimiento de los servicios de transporte internacional: V2I2:

Pregunta 18 hasta pregunta 23

4.1. Análisis descriptivo:

Para realizar el análisis descriptivo, se emplearán tablas de frecuencias y diversas tablas para cada pregunta realizada en el cuestionario. Esto permite la cuantificación de los resultados obtenidos de la muestra de 64 personas que forman parte de la empresa DRESDEN S.A.; la aplicación del instrumento de investigación se realizó en el último trimestre del 2022.

Una vez recopilado los datos, se usaron técnicas estadísticas mediante la utilización los Softwares: EXCEL y SPSS, los cuales arrojarán resultados que podrán interpretarse a favor o en contra de nuestra hipótesis. Las estadísticas utilizadas son las siguientes:

- Tablas de Frecuencia
- Alfa de Cronbach
- Correlación de Pearson
- Gráficos de torta y barras.

4.1.1 Descripción de la muestra

Las áreas de la empresa DRESDEN S.A. que participaron fueron las áreas de compras, logística y administración, sumando un total de 64 participantes, cada uno respondiendo la encuesta compuesta de 23 preguntas.

A) Resumen Estadísticos de datos:

Tabla 4:

¿Está de acuerdo usted que los costos de servicios portuarios son demasiado elevados con respecto al resto de procesos de la importación?

		V1P1			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	3	4,7	4,7	4,7
	De acuerdo	8	12,5	12,5	17,2
	Neutral	21	32,8	32,8	50,0
	En desacuerdo	22	34,4	34,4	84,4
	Totalmente en desacuerdo	10	15,6	15,6	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

Con relación a la primera pregunta del indicador costo, se observa que, un 17,2 % está de acuerdo en que los servicios portuarios son demasiado elevados con respecto al proceso de importación, sin embargo, un 32,8% se muestra indiferente ante los costos y un 50% está en desacuerdo en que los costos en el proceso de importación sean elevados.

Como se aprecia en los resultados descritos, durante el 2021 no se tuvo una percepción de costos elevados, las importaciones realizadas y que reciben servicios portuarios mantienen costos que no representan una dificultad o limitante para la empresa DRESDEN S.A., se puede concluir que los costos de servicios portuarios representan uno de los conceptos de menor impacto con respecto al resto de costos incurridos.

Tabla 5:

¿Considera usted que el costo de seguros de importación es elevado?

V1P2					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	23	35,9	35,9	35,9
	De acuerdo	18	28,1	28,1	64,1
	Neutral	20	31,3	31,3	95,3
	En desacuerdo	3	4,7	4,7	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

Con relación a la segunda pregunta del indicador costo, los resultados muestran que, un 64% está de acuerdo en que los costos de seguro para el proceso de importación son elevados, un 31,3% de los encuestados se muestra neutral al costo y un mínimo de 4,7% está en desacuerdo en que el precio de los seguros de importación sea elevado.

Los resultados obtenidos expresan que la mayoría considera el costo de seguro de importación muy elevado. Esto puede entenderse dado que los seguros de importación se costean en base a la suma asegurada, si la empresa realiza importaciones de gran valor, el impacto del costo de importación es más relevante.

Tabla 6:

¿Considera usted que el costo de transporte es un factor limitante?

V1P3					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	49	76,6	76,6	76,6
	De acuerdo	11	17,2	17,2	93,8
	Neutral	3	4,7	4,7	98,4
	Totalmente en desacuerdo	1	1,6	1,6	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la tercera pregunta del indicador costo, se puede observar que, un 93,8% está de acuerdo en que el costo de transporte es un factor limitante en proceso de importación. También, encontramos un 4,7% que muestra indiferencia ante el costo de transporte, y un 1,6% indican desacuerdo al considerar el costo de transporte como un factor limitante en el proceso de importación.

De acuerdo con los resultados obtenidos, donde un gran porcentaje se encuentra totalmente de acuerdo, se interpreta que el costo de transporte es un factor que se percibe mayormente como gran limitante del proceso de importación. Las operaciones de transporte constituyen el grueso de una operación de logística internacional, y los resultados obtenidos expresan la gran relevancia que tiene el elemento costo a nivel de ser percibido como un elemento limitante.

Tabla 7:

¿Considera usted que el tiempo de transporte aéreo es un factor limitante?

V1P4					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Neutral	22	34,4	34,4	34,4
	En desacuerdo	30	46,9	46,9	81,3
	Totalmente en desacuerdo	12	18,8	18,8	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la primera pregunta del indicador Tiempo, un 34,4% se muestra neutral con respecto al tiempo de transporte aéreo. Sin embargo, un 65,6% muestra desacuerdo con respecto al tiempo del transporte aéreo como un factor limitante, ya que realmente, esta modalidad es la más rápida para la logística global.

Los resultados obtenidos expresan que un importante porcentaje percibe al transporte aéreo como un factor poco limitante del proceso de importación, esto podría explicarse debido

a los cortos tránsitos originados de la coordinación y la velocidad de los fletes aéreos. Durante el 2021, se tuvo la percepción de bajas limitaciones con respecto al transporte aéreo.

Tabla 8:

¿Considera usted que el tiempo de transporte marítimo es factor limitante?

		V1P5			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	14	21,9	21,9	21,9
	De acuerdo	23	35,9	35,9	57,8
	Neutral	24	37,5	37,5	95,3
	En desacuerdo	2	3,1	3,1	98,4
	Totalmente en desacuerdo	1	1,6	1,6	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la segunda pregunta del indicador Tiempo, un 57,8% está de acuerdo en que el tiempo del transporte marítimo es efectivamente un factor limitante en el proceso de importación. También se observa que un 37,5% demuestra una posición neutral en cuanto al tiempo del transporte marítimo y el 4,7% restante muestra un desacuerdo con respecto al tiempo de transporte marítimo como factor limitante.

De acuerdo con los resultados obtenidos, se puede observar que la mayoría de las respuestas están concentradas en una posición neutral con respecto al tiempo de transporte marítimo, pudiéndose interpretar que, durante este periodo, el tiempo de transporte marítimo se ha mantenido sin alguna variación que se considere como factor limitante. Sin embargo, también hay una importante cantidad que, si perciben el tiempo de transporte como un factor limitante, por lo que puede interpretarse que durante este tiempo se presentaron incidencias que limiten el transporte marítimo en aspecto de tiempo.

Tabla 9:

¿Está de acuerdo usted que el tiempo de transporte terrestre es un factor limitante?

V1P6					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	De acuerdo	11	17,2	17,2	17,2
	Neutral	38	59,4	59,4	76,6
	En desacuerdo	12	18,8	18,8	95,3
	Totalmente en desacuerdo	3	4,7	4,7	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la tercera pregunta del indicador Tiempo, se encuentra un resultado particular, con un 17,2% que está de acuerdo con que el T. transporte terrestre es un factor limitante en el proceso de importación. Sin embargo, un 59,4% se muestra neutral al tema, por último, el 23,5% restante se muestra en desacuerdo en que el T. transporte terrestre es un factor limitante en el proceso de importación.

Se puede observar según los resultados, que un importante porcentaje se muestra neutral con respecto al tiempo de transporte terrestre. Se puede interpretar que este medio de transporte se usa de forma muy puntual y que su uso no ha representado un factor limitante en aspecto de tiempo.

Tabla 10:

¿Considera usted que es muy frecuente que las materias sean retenidas?

V1P7					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	De acuerdo	1	1,6	1,6	1,6
	Neutral	12	18,8	18,8	20,3
	En desacuerdo	36	56,3	56,3	76,6
	Totalmente en desacuerdo	15	23,4	23,4	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la cuarta pregunta del indicador Tiempo, se observa que, un mínimo de 1,6% está de acuerdo en que existe una frecuencia en la retención de materias; un 18,8% se muestra neutral ante el tema. Por último, un 79,7% está en desacuerdo en que exista una frecuencia de retención de las materias al tener todos los documentos en regla y que la mercancía física sea la que está declarada.

Según los resultados obtenidos, se puede observar que un importante porcentaje de resultados se concentra en desacuerdo con respecto a la frecuencia de materias primas retenidas. Estos datos invitan a interpretar que las mercancías no son retenidas con mucha frecuencia, y que los procesos aduaneros de revisión de mercancías se han mantenido en sus estándares normales por lo que no representa un limitante del proceso de importación muy relevante. Si bien la empresa ha obtenido canales diferentes al canal verde, estos han sido en muchísima menor cuantía.

Tabla 11:

¿Considera usted que sus operaciones de importación se ven retrasadas por el proceso de booking?

V1P8					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	2	3,1	3,1	3,1
	De acuerdo	5	7,8	7,8	10,9
	Neutral	14	21,9	21,9	32,8
	En desacuerdo	26	40,6	40,6	73,4
	Totalmente en desacuerdo	17	26,6	26,6	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la quinta pregunta del indicador Tiempo, se observa que un 10,9% está de acuerdo en que las operaciones de importación se prolongan debido al proceso de *booking*, según indican debido a la complejidad del proceso cuando se trata de productos químicos

farmacéuticos. También, se observa que un 21,9% se muestra neutral con respecto al tema; y, por último, una mayoría del 67,2% se muestra en desacuerdo en que las operaciones de importación se retrasen por el proceso de *booking*.

De acuerdo con los resultados obtenidos, se observa que un importante porcentaje de respuestas se encuentran en desacuerdo con respecto a que sus operaciones de importación se ven retrasadas por el proceso de *booking*, interpretándose que, durante el periodo, los embarques se llevaron con normalidad sin representar las salidas de origen como un factor limitante del proceso de importación.

Tabla 12:

¿Está de acuerdo usted que son frecuentes los daños a la carga?

V1P9					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	3	4,7	4,7	4,7
	De acuerdo	20	31,3	31,3	35,9
	Neutral	27	42,2	42,2	78,1
	En desacuerdo	11	17,2	17,2	95,3
	Totalmente en desacuerdo	3	4,7	4,7	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la primera pregunta del indicador Transporte, nos indica que un 35,9% se muestra de acuerdo en que son frecuentes los daños de carga argumentando que siempre les llega un producto mermado debido a golpes o abolladuras causadas en el proceso de transporte y carga. Por otro lado, un 42,2% se muestra indiferente ante el tema. Por último, 21,9% está en desacuerdo con que los daños en las cargas sean frecuentes.

Los resultados obtenidos muestran que un gran porcentaje se mantiene neutral con respecto a la frecuencia de los daños a la carga. También hay un porcentaje considerable que

se mantiene de acuerdo con respecto a los daños a la carga, por lo que se interpreta que existen casos de mercancías dañadas, pero no son lo suficientemente frecuentes para considerarse limitantes del proceso de importación.

Tabla 13:

¿Considera usted que sus importaciones de carga se ven afectadas negativamente por el embalaje?

V1P10					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	5	7,8	7,8	7,8
	De acuerdo	37	57,8	57,8	65,6
	Neutral	18	28,1	28,1	93,8
	En desacuerdo	4	6,3	6,3	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la segunda pregunta del indicador Transporte, se observa que un 65,6% de los encuestados se muestra de acuerdo en que el embalaje llega a afectar las importaciones de carga. Además, un 28,1% dan una respuesta neutral con respecto al tema; por último, un 6,3% indica estar en desacuerdo con respecto a el embalaje afecte negativamente sus importaciones de carga.

De acuerdo con los resultados obtenidos, se observa que un gran porcentaje se mantiene de acuerdo con respecto a los efectos negativos del embalaje de la carga, considerando la pregunta anterior, se puede interpretar que muchas de las veces que la carga fue recibida en mal estado es debido a que el embalaje resulta insuficiente para la protección de las mercancías transportadas.

Tabla 14:

¿Considera usted que los servicios de transporte cumplen con sus expectativas?

V1P11					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	13	20,3	20,3	20,3
	De acuerdo	27	42,2	42,2	62,5
	Neutral	22	34,4	34,4	96,9
	En desacuerdo	2	3,1	3,1	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la tercera pregunta del indicador Transporte, se observa que, una mayoría del 62,5% está de acuerdo en que los servicios de transporte cumplen con sus expectativas, argumentando que realizan un filtro riguroso para la selección de proveedores de servicio. Además, el 34,4% se muestra neutral con respecto al tema, por último, una minoría del 3,1% muestra desacuerdo en que los servicios de transporte cumplieran con sus expectativas.

Dado que muchas respuestas se mantuvieron positivas con respecto al cumplimiento de expectativas de los servicios de transporte, se puede interpretar que estos servicios cumplen con el estándar de la empresa para sus operaciones de importación, lo cual es de considerarse un factor de análisis en su proceso.

Tabla 15: *¿El costo de la descarga de contenedores impacto de manera importante en sus operaciones de importación?*

V2P1					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	15	23,4	23,4	23,4
	De acuerdo	31	48,4	48,4	71,9
	Neutral	15	23,4	23,4	95,3
	En desacuerdo	3	4,7	4,7	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la primera pregunta del indicador de Grado de rendimiento de Despacho de Aduana, se puede observar que, la mayoría de un 71,9% está de acuerdo en que el costo de la descarga de contenedores impacto de manera importante en las operaciones de importación, argumentando que por temas de pandemia todo servicio de manipuleo tuvo un alza de precio importante hasta la actualidad. También, se observa que un 23.4% se muestra indiferente al tema; por último, un 4,7% está en desacuerdo con respecto al costo de descarga de contenedores impactando a las operaciones de importación.

Los resultados obtenidos indicarían que la empresa percibe el elevado costo del proceso de descarga de contenedores y es un elemento de análisis en su proceso de importación, ya que es un costo natural del proceso de importación, puede considerarse un factor limitante y que debe ser medido por la empresa para sus operaciones. Asimismo, la concentración de respuestas indicaría que es un proceso que tiene un impacto relevante en materia de costo mas no un impacto sumamente importante.

Tabla 16:

¿El proceso de descarga en puerto represento un obstáculo en sus procesos de importación?

		V2P2			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	12	18,8	18,8	18,8
	De acuerdo	29	45,3	45,3	64,1
	Neutral	19	29,7	29,7	93,8
	En desacuerdo	4	6,3	6,3	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la segunda pregunta del indicador de Grado de rendimiento de Despacho de Aduana, se observa que, la mayoría de un 64,1% que el proceso de descarga en puerto fue un obstáculo en sus procesos de importación. Un 29,7% se muestra indiferente con respecto al tema. Por último, una minoría del 6,3% se muestra en desacuerdo con respecto a

que el proceso de descarga en puerto haya representado un obstáculo en los procesos de importación.

Es importante resaltar el impacto que tiene el proceso de descarga en puerto al momento del despacho de aduana, según los resultados representa un obstáculo del proceso de importación, por lo que el proceso puede considerarse un factor limitante en aspecto de tiempo, ya que su rendimiento no se percibe como el deseado por parte de la empresa.

Tabla 17:

¿El precio de transporte local impacto de manera importante en sus operaciones de importación?

V2P3					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	1	1,6	1,6	1,6
	De acuerdo	18	28,1	28,1	29,7
	Neutral	36	56,3	56,3	85,9
	En desacuerdo	8	12,5	12,5	98,4
	Totalmente en desacuerdo	1	1,6	1,6	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la tercera pregunta del indicador de Grado de rendimiento de Despacho de Aduana, los encuestados indican que, un 29,7% está de acuerdo en que el coste de Inland impacto de manera importante en las operaciones de importación. Por otro lado, una mayoría del 56,3% opina de forma neutral ante el tema. Por último, el mínimo del 14,1% indica que el coste de Inland local no tuvo un impacto importante en sus operaciones de importación, argumentando que, debido a la coyuntura de la época, existe una gran oferta de servicios de transporte por lo que se puede obtener precios competitivos.

Se puede interpretar que el costo de transporte local no representa un factor limitante del proceso de importación, si bien además de los resultados neutrales, existe mayor relevancia hacia los resultados con respuesta positiva entendiéndose que existen costos altos por el servicio de transporte, en una gran proporción se manifiesta que los costos no son un elemento limitante.

Tabla 18:

¿Considera usted que las materias primas llegan a tiempo oportuno?

V2P4					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	5	7,8	7,8	7,8
	De acuerdo	16	25,0	25,0	32,8
	Neutral	33	51,6	51,6	84,4
	En desacuerdo	10	15,6	15,6	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la cuarta pregunta del indicador de Grado de rendimiento de Despacho de Aduana, se observa que, un 32,8% de los encuestado está de acuerdo en que las materias primas llegan a tiempo oportuno, argumentando que realizar filtros rigurosos al momento de contratar al agente de carga. Un 51,6% brindo una respuesta neutral con respecto al tema. Por último, se observa que un 15,6% muestra desacuerdo en que las materias primas lleguen a tiempo oportuno.

Según los resultados obtenidos, se puede interpretar que la llegada oportuna de las materias primas de importación no son un factor relevante del proceso de importación. Si bien es un elemento muy relevante en muchos aspectos, se interpreta que es un proceso que ha mantenido un rendimiento constante durante el periodo de investigación y no posee la calidad de limitante del proceso.

Tabla 19:

¿Considera usted que la digitalización de procesos agilizó el tiempo de despacho de sus procesos de importación?

		V2P5			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	42	65,6	65,6	65,6
	De acuerdo	16	25,0	25,0	90,6
	Neutral	4	6,3	6,3	96,9
	En desacuerdo	2	3,1	3,1	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la quinta pregunta del indicador de Grado de rendimiento de Despacho de Aduana, se observa que, la mayoría de encuestado con un 90,6% se muestra de acuerdo en que la digitalización de procesos brinda resultados favorables en el despacho de su proceso de importación. También, se observa que un 6,3% se muestra indiferente ante el tema. Por último, teniendo una minoría del 3,1% que indica que la digitalización de procesos no agilizo el tiempo de despacho de las importaciones.

Los resultados obtenidos expresan la percepción positiva de la digitalización de procesos aduaneros con respecto al proceso de despacho de aduana, se interpreta que la digitalización tuvo un gran impacto en el rendimiento del factor tiempo y que los procesos de despacho de aduana fueron agilizados gracias a las mejoras en las plataformas digitales de la aduana.

Tabla 20:

¿Considera usted que el gobierno tomo las medidas correctas para mitigar los efectos de la pandemia en las operaciones de importación?

V2P6					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	De acuerdo	14	21,9	21,9	21,9
	Neutral	14	21,9	21,9	43,8
	En desacuerdo	30	46,9	46,9	90,6
	Totalmente en desacuerdo	6	9,4	9,4	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la sexta pregunta del indicador de Grado de rendimiento de Despacho de Aduana, se observa que, un 21,9% está de acuerdo en que el gobierno actuó de forma correcta mitigando los efectos de la pandemia sobre las operaciones de importación. Otro 21,9% indican neutralidad con respecto al tema. Por último, la mayoría de un 56,3% indican desacuerdo en que el gobierno haya tomado las medidas pertinentes para mitigar los efectos de la pandemia sobre las operaciones de importación.

De acuerdo con los resultados obtenidos, se observa que un gran porcentaje percibe en desacuerdo las medidas tomadas durante la pandemia de SARS-CoV 2, muchas de las medidas tomadas incluían la limitación en movilización de personas en base a su campo laboral y rubro de industria y el distanciamiento social, lo cual dificultó las operaciones en todas las tareas que impliquen la participación de la mano de obra.

Tabla 21:

¿Considera usted que el transporte aéreo es el mejor en beneficio/costo?

		V2P7			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	1	1,6	1,6	1,6
	De acuerdo	25	39,1	39,1	40,6
	Neutral	14	21,9	21,9	62,5
	En desacuerdo	18	28,1	28,1	90,6
	Totalmente en desacuerdo	6	9,4	9,4	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la primera pregunta del indicador de Grado de rendimiento de los servicios de transporte internacional, se observa que, un 40,6% está de acuerdo en que el transporte aéreo es el mejor en tema de beneficio/costo. Además, un 21,9% se muestra neutral con respecto al tema. Por último, el 37,5% restante está en desacuerdo en que el transporte aéreo sea el mejor en tema de beneficio/costo.

De acuerdo con los resultados obtenidos, se puede interpretar que se percibe mayormente al transporte aéreo como un medio costo beneficio, por lo que el transporte aéreo no representa un limitante es aspecto de transporte. Pese a que es el medio de mayor costo, la calidad de transporte que percibe la empresa y su rendimiento sustentan los costos elevados en los que se incurre.

Tabla 22:

¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte?

V2P8					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	De acuerdo	6	9,4	9,4	9,4
	Neutral	18	28,1	28,1	37,5
	En desacuerdo	30	46,9	46,9	84,4
	Totalmente en desacuerdo	10	15,6	15,6	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la segunda pregunta del indicador de Grado de rendimiento de los servicios de transporte internacional, se observa que, una minoría del 9,4% está de acuerdo en que se den problemas en el transporte aéreo de manera frecuente, argumentando que se le suele perder parte de los paquetes enviados, en especial cuando andan sueltos. También, se observa que un 28,1% se muestra neutral con respecto al tema. Por último, se tiene una mayoría del 62,5% que indica que no suelen haber problemas con el transporte aéreo.

Se puede observar que un gran porcentaje se concentra en desacuerdo con respecto a la frecuencia de problemas con el uso del medio de transporte. Dado que también se tiene la percepción de que es un medio que posee calidad de beneficio/costo, se interpreta que es un medio de transporte bastante óptimo que no representa limitante en aspecto de transporte.

Tabla 23:

¿Considera usted que el transporte marítimo es el mejor en beneficio/costo?

V2P9					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	24	37,5	37,5	37,5
	De acuerdo	19	29,7	29,7	67,2
	Neutral	12	18,8	18,8	85,9
	En desacuerdo	8	12,5	12,5	98,4
	Totalmente en desacuerdo	1	1,6	1,6	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la tercera pregunta del indicador de Grado de rendimiento de los servicios de transporte internacional, se observa que, una mayoría del 67,2% está de acuerdo en que el transporte marítimo es el mejor en tema de beneficio/costo. También existe un 18,8% que se muestra neutral con respecto al tema. Por último, se tiene una minoría del 14,1% que se encuentra en desacuerdo con que el transporte marítimo sea el mejor en tema de beneficio/costo.

De acuerdo con los resultados obtenidos, se puede interpretar que se percibe de gran manera al transporte marítimo como un medio costo beneficio, por lo que el transporte marítimo no representa un limitante es aspecto de transporte. El medio de transporte marítimo es percibido en la industria como un medio barato y empleado para grandes volúmenes de carga, así como el medio más usado en el mundo para transporte de mercancías.

Tabla 24:

¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte?

V2P10					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	1	1,6	1,6	1,6
	De acuerdo	31	48,4	48,4	50,0
	Neutral	22	34,4	34,4	84,4
	En desacuerdo	10	15,6	15,6	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la cuarta pregunta del indicador de Grado de rendimiento de los servicios de transporte internacional, se observa que, una mayoría del 50% está de acuerdo en que son muy frecuentes los problemas en la modalidad de transporte marítimo, argumentando que de allí la obligatoriedad del seguro de transporte en su política de empresa. Además, un 34,4% se muestra neutral ante el tema. Por último, se tiene una minoría del 15,6% está en desacuerdo en que los problemas en el transporte marítimo sean frecuentes.

Los resultados obtenidos muestran que un gran porcentaje está de acuerdo con respecto a la frecuencia de problemas presentados con el uso del medio de transporte marítimo. Si bien es un medio utilizado para grandes volúmenes y tiene una gran ventaja de costo, los tránsitos largos y el manipuleo de volumen no suelen ser los óptimos a comparación con otros medios. Se puede interpretar que el medio de transporte representa un limitante del proceso de importación con respecto al factor transporte.

Tabla 25:

¿Considera usted que el transporte terrestre es el mejor en beneficio/costo?

		V2P11			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	De acuerdo	6	9,4	9,4	9,4
	Neutral	32	50,0	50,0	59,4
	En desacuerdo	26	40,6	40,6	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la quinta pregunta del indicador de Grado de rendimiento de los servicios de transporte internacional, se observa que una minoría del 9,4% está de acuerdo en que el mejor en tema de beneficio/costo. También se muestra una mayoría del 50% que se muestra neutral ante el tema. Por último, se tiene un 40,6% muestra desacuerdo con que el transporte terrestre sea el mejor en tema de beneficio/costo.

Se puede observar según los resultados obtenidos el mayor porcentaje de respuestas se concentran neutral con respecto a la calidad de beneficio/costo del transporte terrestre. La empresa no realiza importaciones por vía terrestre, por lo que las respuestas obtenidas son en base a una percepción general de medio de transporte con respecto a su costo y calidad de servicio durante el 2021.

Tabla 26:

¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte?

		V2P12			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	De acuerdo	12	18,8	18,8	18,8
	Neutral	35	54,7	54,7	73,4
	En desacuerdo	17	26,6	26,6	100,0
	Total	64	100,0	100,0	

En relación con la sexta pregunta del indicador de Grado de rendimiento de los servicios de transporte internacional, se observa que, una minoría del 18,8% está de acuerdo en que se dan problemas en el transporte terrestre con frecuencia. También se observa que una mayoría del 54,7% se muestra neutral con respecto al tema. Por último, un 26,6% se muestra en desacuerdo respecto a que los problemas en el transporte terrestre son frecuentes.

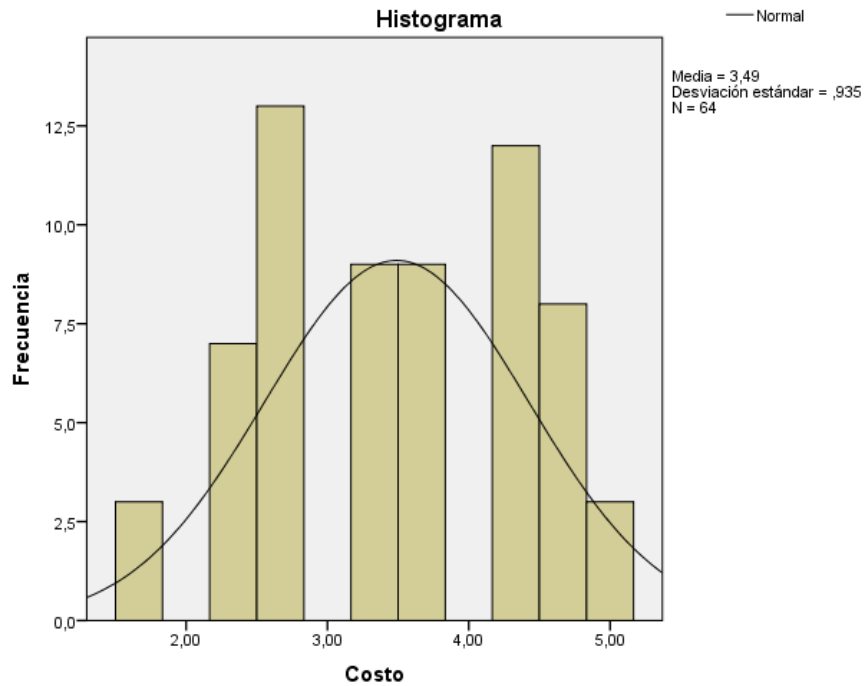
De acuerdo con los resultados obtenidos, se observa que un gran porcentaje se muestra neutral con respecto a la frecuencia de problemas presentes en el medio de transporte terrestre. Dado que no se realizan importaciones terrestres por parte de la empresa, se interpreta que la empresa considera neutral los problemas del transporte terrestre y no representa una limitante en aspecto de transporte.

4.1.3 Análisis exploratorio de datos

Se observa el siguiente histograma que muestra la distribución del indicador costo:

Figura 3:

Histograma de normalidad del factor Costo



Se puede observar en el histograma del factor costo que los resultados muestran una distribución simétrica y con una curtosis normal. Asimismo, el gráfico de caja para el elemento Costo muestra distribución normal sin valores atípicos.

Figura 4:

Gráfico de caja del factor Costo

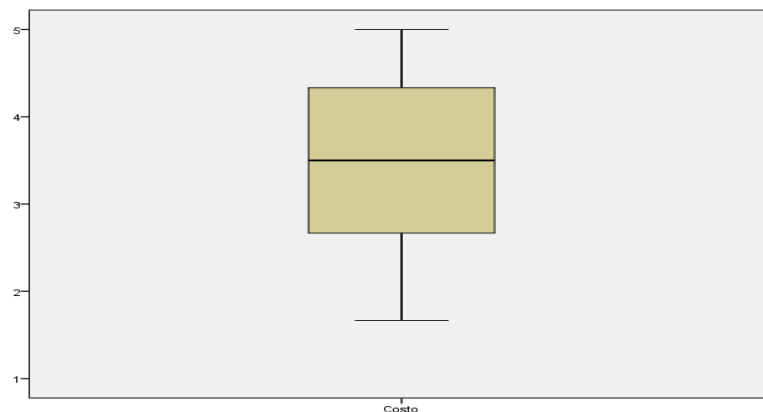
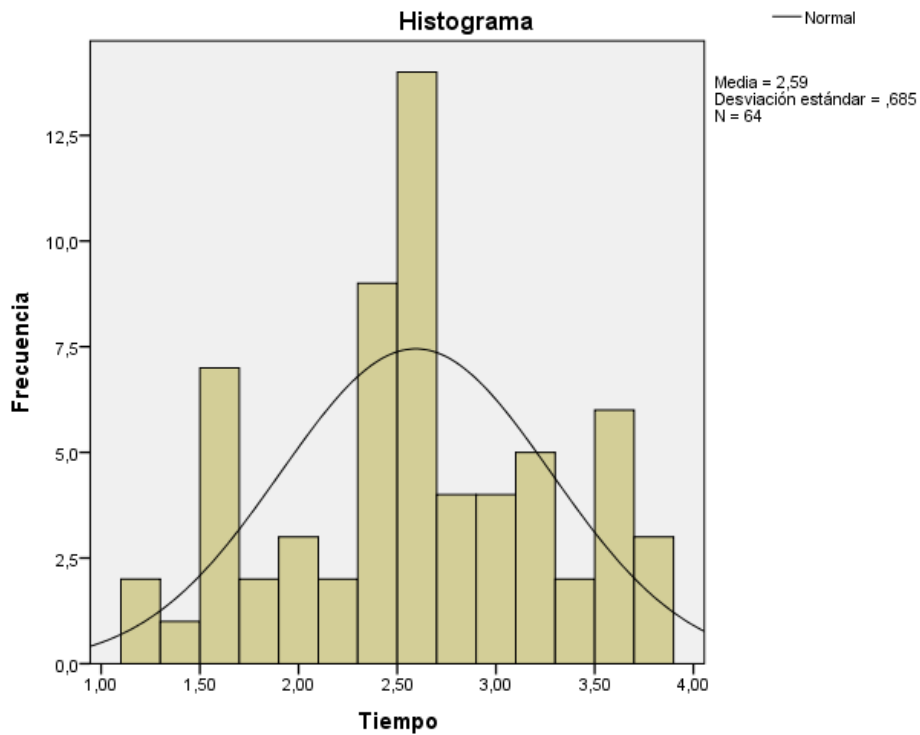


Figura 5:
Histograma de normalidad del factor Tiempo



Se puede observar en el histograma del factor Tiempo que los resultados muestran una distribución simétrica, con una curtosis normal, lo que indica una concentración normal de datos. Asimismo, el gráfico de cajas muestra una distribución normal sin valores atípicos.

Figura 6:
Gráfico de caja del factor Tiempo

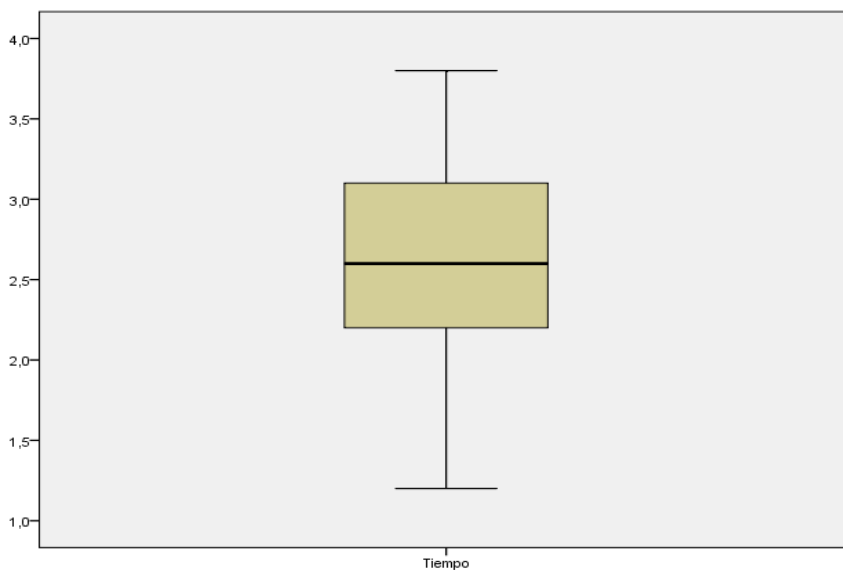
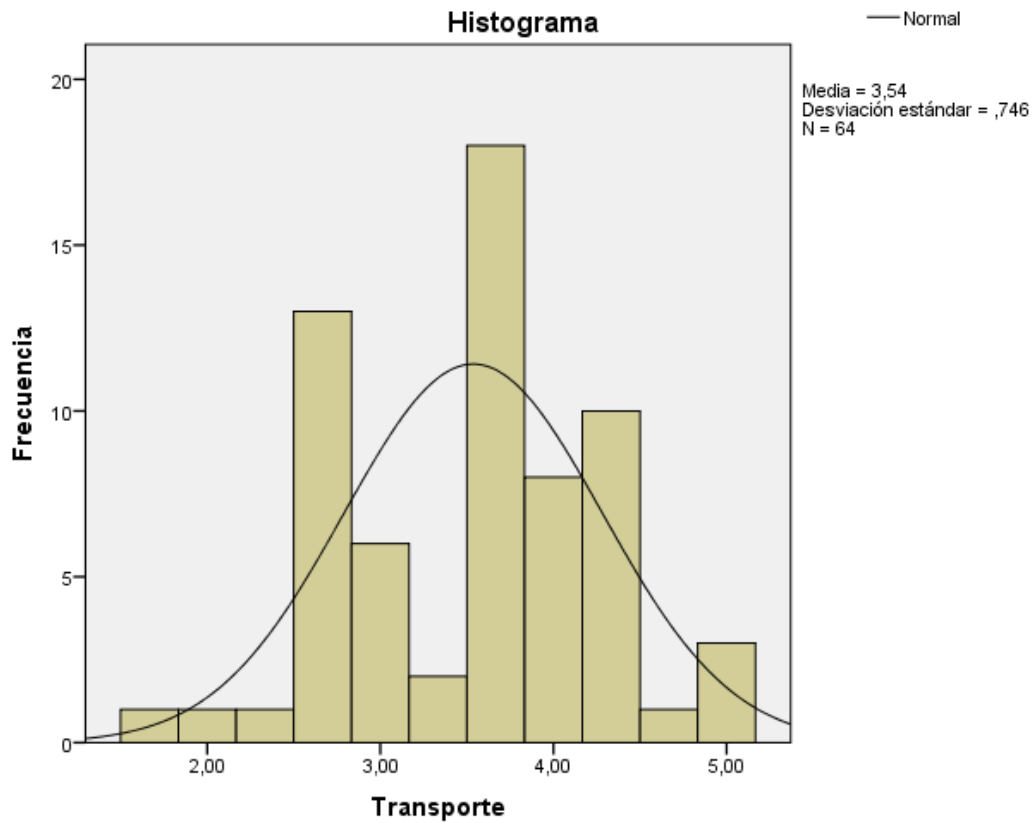


Figura 7:

Histograma de normalidad del factor Transporte



Se puede observar en el histograma del factor Transporte que los resultados muestran una distribución simétrica, con una curtosis normal, lo que indica una concentración normal de datos. Asimismo, el gráfico de cajas muestra una distribución normal sin valores atípicos.

Figura 8:

Gráfico de caja del factor Transporte

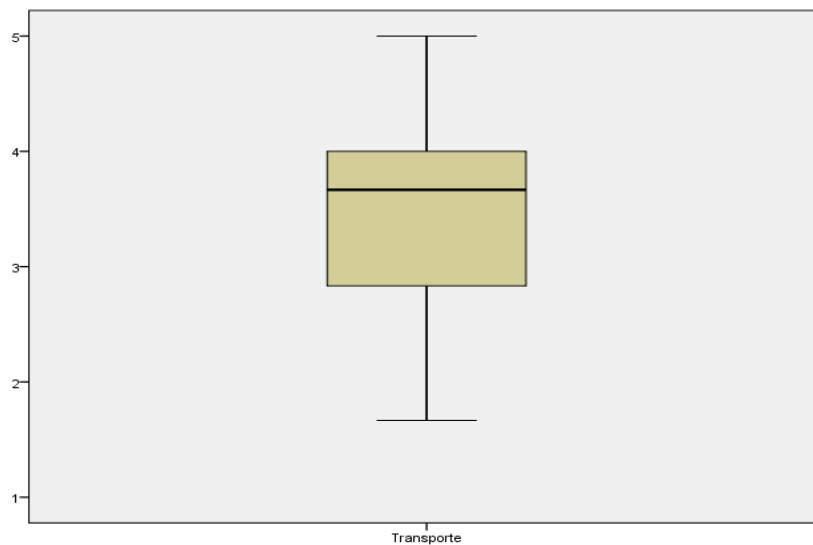
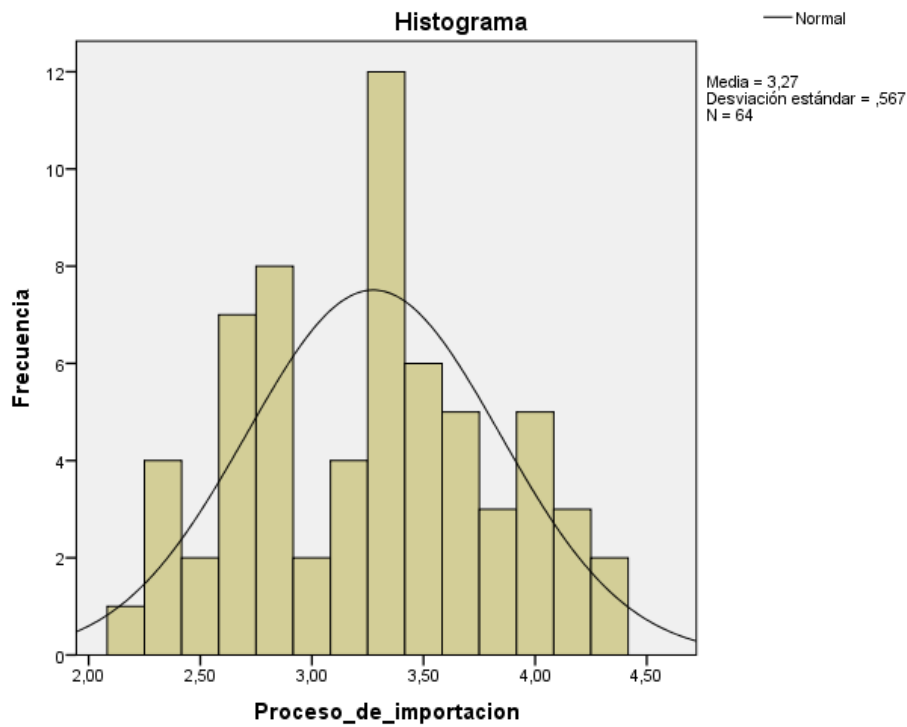


Figura 9:

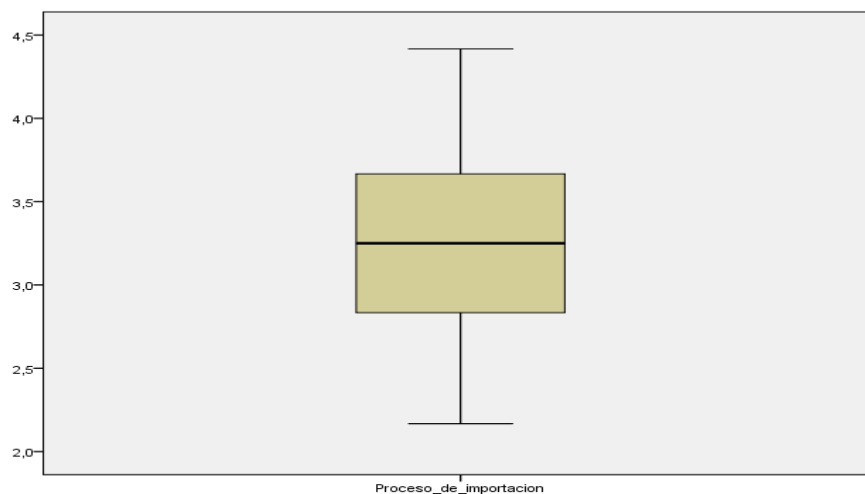
Histograma de normalidad de la variable operaciones de importación



Se puede observar en el histograma de la variable Proceso de importación que los resultados muestran una distribución simétrica, con una curtosis normal, lo que indica una concentración normal de datos. Asimismo, el gráfico de Cajas muestra una distribución normal sin valores atípicos.

Figura 10:

Gráfico de Caja de la variable proceso de importación



4.1.4 Prueba de normalidad Test de Kolmogorov-Smirnov

Tabla 27:

Resultados de la prueba de normalidad Test de Kolmogorov-Smirnov

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Proceso de importación	0,110	64	0,052	0,974	64	0,195
Costo	0,176	64	0,000	0,930	64	0,001
Tiempo	0,123	64	0,017	0,959	64	0,031
Transporte	0,194	64	0,000	0,947	64	0,008

a. Corrección de significación de Lilliefors

Siguiendo el planteamiento de hipótesis para determinar la normalidad en los datos, se tiene que:

H₀: Los datos siguen una distribución normal

H₁: Los datos no siguen una distribución normal

Si Pvalor < 0.05, se rechaza la hipótesis nula

Si Pvalor > 0.05, no se rechaza la hipótesis nula

Figura 11:

Resumen de contraste de hipótesis

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Costo es normal con la media 3,49 y la desviación estándar 0,935.	Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra	0,000 ¹	Rechace la hipótesis nula.
2	La distribución de Tiempo es normal con la media 2,59 y la desviación estándar 0,685.	Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra	0,017 ¹	Rechace la hipótesis nula.
3	La distribución de Transporte es normal con la media 3,54 y la desviación estándar 0,746.	Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra	0,000 ¹	Rechace la hipótesis nula.
4	La distribución de Proceso de importación es normal con la media 3,27 y la desviación estándar 0,567.	Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra	0,052 ¹	Conserve la hipótesis nula.

Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significación es 0,05.

¹Lilliefors corregido

4.2. Contratación de Hipótesis:

Para la verificación de los objetivos se analizó los datos bajo la modalidad del método de Pearson y se detallan los resultados a fin de confirmar la validez de las hipótesis presentadas en esta investigación.

4.2.1. Hipótesis específica 1

H0: El costo no influye significativamente las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

H1: El costo influye significativamente las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

Nivel de confiabilidad: 95% ($\alpha = 0.05$)

Tabla 28:

Resultados de análisis de correlación Costo – Proceso de importación

Correlaciones			
		Costo	Proceso de importación
Costo	Correlación de Pearson	1	0,894**
	Sig. (bilateral)		0,000
	N	64	64
Proceso de importación	Correlación de Pearson	0,894**	1
	Sig. (bilateral)	0,000	
	N	64	64

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

Según los resultados obtenidos, se puede observar una correlación positiva fuerte entre las variables Costo y Proceso de importación, ya que nuestro resultado “ $r=0.894$ ” es mayor a 0 y cercano a uno, demostrando una relación directa. De igual manera, se puede observar un valor “p-value” de 0.00 siendo menor a 0.05 afirmándose una correlación entre los costos y el proceso de importación.

4.2.2. Hipótesis específica 2

H0: El tiempo no influye significativamente en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

H1: El tiempo influye significativamente en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

Nivel de confiabilidad: 95% ($\alpha = 0.05$)

Tabla 29:

Resultados de análisis de correlación Tiempo – Proceso de importación

Correlaciones			
		Tiempo	Proceso de importación
Tiempo	Correlación de Pearson	1	0,885**
	Sig. (bilateral)		0,000
	N	64	64
Proceso de importación	Correlación de Pearson	0,885**	1
	Sig. (bilateral)	0,000	
	N	64	64

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

Tras interpretar los resultados obtenidos, se puede observar una correlación positiva fuerte entre las dimensiones de tiempo y proceso de importación, ya que el resultado es “ $r=0.885$ ” es mayor a 0 y cercano a uno, demostrando una relación directa. De igual manera, se puede observar un valor “p-value” de 0.00 siendo menor a 0.05 afirmándose una correlación entre el tiempo y el proceso de importación.

4.2.3. Hipótesis específica 3

H0: El transporte no influye significativamente en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

H1: El transporte influye significativamente en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

Nivel de confiabilidad: 95% ($\alpha = 0.05$)

Tabla 30:

Resultados de análisis de correlación Transporte – Proceso de importación

Correlaciones			
		Transporte	Proceso de importación
Transporte	Correlación de Pearson	1	0,916**
	Sig. (bilateral)		0,000
	N	64	64
Proceso de importación	Correlación de Pearson	0,916**	1
	Sig. (bilateral)	0,000	
	N	64	64

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

Los resultados obtenidos de este análisis de correlación nos brindan una correlación positiva fuerte entre las dimensiones transporte y proceso de importación, ya que el resultado es “ $r=0.916$ ” es mayor a 0 y cercano a uno, demostrando una relación directa. De igual manera, se puede observar un valor “p-value” de 0.00 siendo menor a 0.05 afirmándose así una correlación entre el transporte y el proceso de importación.

4.2.4. Hipótesis General

H0: Los factores de costo, tiempo y transporte no influyen significativamente en el proceso de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

H1: Los factores de costo, tiempo y transporte influyen significativamente en el proceso de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

Nivel de confiabilidad: 95% ($\alpha = 0.05$)

Tabla 31:

Resultados de análisis de correlación factores limitantes – proceso de importación

Correlaciones			
		Factores	Proceso de importación
Factores	Correlación de Pearson	1	0,990**
	Sig. (bilateral)		0,000
	N	64	64
Proceso de importación	Correlación de Pearson	0,990**	1
	Sig. (bilateral)	0,000	
	N	64	64

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

Los resultados obtenidos de este análisis de correlación, brindan una correlación positiva fuerte entre la variable factores y la variable proceso de importación, ya que el resultado “ $r=0.990$ ” es mayor a 0 y cercano a uno, demostrando una relación directa. De igual manera, se puede observar un valor “p-value” de 0.00 siendo menor a 0.05 afirmándose así una correlación entre el transporte y el proceso de importación.

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN DE RESULTADOS

5.1. Hipótesis General: Los factores de costo, tiempo y transporte influyen en el proceso de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

Con respecto a la hipótesis planteada en esta investigación, se ha concluido que si existe una relación de influencia positiva y significativa entre los factores de costo, tiempo y transporte con respecto a la variable Operaciones de importación. Los resultados acumulados muestran correlaciones por encima de los 0.8, confirmado así una relación fuerte y directa. Carrillo, O. y Vílchez, C. (2021) concuerda en que existen factores que representan un problema en la logística de los puertos, y como tal logran limitar las gestiones y operaciones de importación. Por lo que, es de suma importancia que se puedan identificar estos factores limitantes para poder tomar medidas de acción y mitigar el impacto a un mínimo óptimo. En el caso de Dresden S.A. se ha logrado identificar tres factores, los cuales se tiene evidencia de una relación positiva.

A lo largo de la investigación, se ha podido observar el análisis y la percepción de la empresa con respecto a estos factores y su interacción con su proceso de importación. Los factores de costo, tiempo y transporte están presentes en sus procesos y son medidos en distintos aspectos naturales del proceso de importación, tales como calidad, rendimiento en tiempo y resultados finales del proceso.

5.2 Hipótesis específica 1: El costo influye en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

Con respecto a la hipótesis planteada en esta investigación, se ha concluido que si existe una relación de influencia positiva y significativa de la variable costo con respecto a la variable operaciones de importación. Los resultados muestran el p-value de 0.00, y la correlación de

Pearson de 0.894. Torre, R. (2017) concuerda en que el elemento del costo es un factor importante de la cadena logística, y que es base para evidenciar ahorros en las operaciones de comercio exterior. Por lo que es también relevante, que la empresa mantenga estricto control de esta variable. Los resultados de esta investigación han mostrado el impacto de los elementos presentes en la variable costo, los cuales tienen influencia significativa en las operaciones de importación.

El elemento costo se manifiesta en los servicios que la empresa recibe para llevar a cabo el proceso de importación. Estos servicios incluyen el transporte, los costos de servicios portuarios y los seguros internacionales, de los cuales se ha observado poseen impacto y representan factores limitantes que deben ser medidos y controlados. También la empresa Dresden S.A. maneja un control de compras y reabastecimiento gracias a una planificación exhaustiva con los proveedores logrando consolidar mercancía de varios proveedores y aprovechando de forma óptima las capacidades del contenedor y logrando cubrir la demanda de consumo regular.

5.3 Hipótesis específica 2: El tiempo influye en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

Referente a la hipótesis planteada en esta investigación, se ha concluido que si existe una relación de influencia positiva y significativa de la variable Tiempo con respecto a la variable operaciones de importación. Los resultados muestran el p-value de 0.00, y la correlación de Pearson de 0.885. Casaño, R. (2017) concuerda en que el factor de tiempo es un factor limitante que dificulta el proceso de importación, pero el 2017 ha impactado de manera baja las importaciones de régimen importa fácil en Huaral. Los resultados de esta investigación muestran que la incidencia es mayor cuando se refiere a importaciones en Lima bajo el régimen de importación definitiva durante el 2021, y específicamente a importaciones para insumos

farmacéuticos. Tal como se menciona al inicio de la investigación, al tratarse de insumos químicos utilizados para la fabricación de productos farmacéuticos, se requiere de ciertos permisos y procesos más prolongados para su correcta identificación y autorización de ingreso al país, los cuales ponen en riesgo los periodos planificados de reabastecimiento, tomando como ejemplo, los controles aduaneros que en su mayoría se ejecutan arbitrariamente, creando una incertidumbre y en su mayoría de casos el incumplimiento de los tiempos establecidos.

5.4 Hipótesis específica 3: El transporte influye en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.

Relacionado a la hipótesis planteada en esta investigación, se ha concluido que si existe una relación de influencia positiva y significativa de la variable Transporte con respecto a la variable operaciones de importación. Los resultados muestran el p-value de 0.00, y la correlación de Pearson de 0.916. Montero, P. (2021) concuerda en que el factor de transporte es un factor de suma importancia y que debe garantizar un medio seguro y rentable para operaciones internacionales. El autor identifica que además del impacto financiero que supone el contrato por servicio de transporte internación o Inland, también sugiere un impacto burocrático que exige ciertas condiciones, ciertos permisos para poder transportar mercancía restringida, además de estar autorizada por la entidad competente que controla el movimiento de este tipo de mercancías. Por ello, se determina un impacto significativo en los costos logístico, en los procesos burocráticos de la importación, identificándose como limitantes del proceso de importación. La presente investigación dio como resultado que la empresa DRESDEN S.A. percibe el impacto del rol de estos agentes en sus operaciones de manera significativa, debido a que tanto en el transporte internacional como en el transporte local requiere que la mercancía se encuentre en condiciones óptimas para su transporte, englobando el embalaje, el paletizado, el rotulado correspondiente al tipo de mercancía, la documentación

adicional (Fichas Técnicas, MSDS), inspecciones de control en origen y destino; entre otra variedad de conceptos que surgen según el tipo de transporte que se elija para el proceso.

CONCLUSIONES:

De acuerdo con los resultados de la investigación, queda demostrado que existe una relación directa entre los factores limitantes elegidos para esta investigación, y el proceso de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A. compuesto por los elementos de costo tiempo y transporte y que tiene influencia significativa en el proceso. La empresa tiene conocimiento y percepción de estos elementos en sus operaciones, así como también está en la capacidad de medir su relevancia. Los resultados muestran que la influencia de estos factores es positiva y muy relevante.

- Además, el costo es un factor presente en el proceso de importación y que tiene influencia significativa en el proceso, dado que la empresa tiene percepción e incluye este elemento dentro de su proceso de importación, denotándose en los encarecidos costes por servicio de transporte que requieren cierto grado de especialidad en logística de insumos, gestión documentaría adicional que las navieras/ consolidadores/ Inland suelen cobrar por gestión de productos restringidos, permisos y certificados que requieren para la importación de los principios activos con la entidad pública correspondiente.
- Queda demostrado que el Tiempo es un factor presente en el proceso de importación y que incide de manera significativa en el proceso de importación, dado que la empresa lleva control de la eficiencia en sus operaciones con respecto al tiempo de ejecución de estas y que los indicadores que aplican expresan una percepción de alto impacto de este factor. A pesar de los burocráticos procesos que conlleva la gestión de importación de productos restringidos, llevado a un extremo debido a los controles adicionales por el aquel entonces periodo de pandemia, los resultados obtenidos por la herramienta aplicada indican que la empresa lleva control eficiente de sus proveedores de servicios, lo cual les ha permitido

mitigar incidencias del tiempo aún en una coyuntura con factores limitantes derivados de la pandemia SARS-CoV-2 y las medidas restrictivas para reducir su propagación.

- Asimismo, el transporte es un factor presente en el proceso de importación y que tiene relación significativa con el proceso de importación, los resultados demuestran que el transporte es materia de análisis de la empresa con sus agentes de carga y la eficiencia de estos se refleja en la calidad del material recibido, así como los costos y tiempos. Los resultados de la herramienta aplicada expresan que el transporte marítimo es el medio que presenta mayores problemas en lo que respecta a la integridad de los bienes que son materia del proceso de importación. Un resultado coherente justificado por ser el servicio de transporte de mayor concurrencia por la empresa Dresden S.A.

RECOMENDACIONES:

Bajo los resultados de la investigación, se procede a rescatar aquellas estrategias y medidas recomendadas para poder hacer frente a la problemática que afecta en tema de los Factores de Costos, Tiempo y Transporte, de esta forma minimizar incidencias que afectan no solo en la empresa de rubro farmacéutico DRESDEN S.A., ya que estos factores se encuentran presente en toda cadena logística y siguen siendo tema de análisis hasta el día de hoy presentes en la evaluación de indicadores de toda empresa.

- Respecto al factor costo, se debe tener en cuenta que las empresas deben orientarse a formar lazos más estrechos con sus proveedores de servicios, agentes u operadores logísticos. Las sociedades Comerciales llegan a ser un factor de ahorro importante en costos, simplificando procedimientos y manteniendo una comunicación efectiva, que incluso es conveniente a la hora de la resolución de problemas ante una incidencia en la cadena logística.
- En el tema de factor tiempo, la digitalización de procesos es un elemento importante del cual queda expresado, ha sido factor relevante, tanto por parte de aduanas, agilizando los procedimientos y optimizándose hasta tres días, pudiendo atender requerimientos a mayor volumen y de forma simultánea. También, se considera que la digitalización de procesos por parte de operarios logísticos, las agencias de cargas llegaron a implementarse softwares para una mayor comunicación efectiva con el agente de aduanas, brindar actualizaciones mediante herramientas de gestión ERP/SAP unificando procesos con el sistema aduanero.
- En relación al factor transporte, es recomendable aplicar nuevos estándares de manipuleo. Esto va más enfocado a los agentes navieros, los cuales tendrían que considerar una correcta ejecución del manipuleo, en especial cuando se trata de carga consolidada, ya que

cabe el riesgo de dañar la mercancía por fricción o movimientos bruscos en la estiba/desestiba del CNTR. Esta recomendación ayudaría a prevenir una importante cantidad de incidencias en los transportes de modalidad marítima. De igual forma, tal como la empresa DRESDEN S.A. supo aplicar una correcta gestión de filtros para la elección de proveedores de servicios de transporte, minimizando el nivel de incidencias y manteniendo un óptimo control de los procesos relevantes, tanto en la cadena logística, como del proceso de importación

- Por último, se quiere agregar una recomendación, enfocada en la resolución de problemas y la satisfacción con los agentes (ya sean aduaneros o de carga), siempre se evaluara en base a la comunicación, más que en la presencia de problemas debido a que hoy en día si bien los procesos de gestión van automatizándose bajo la adquisición de nuevos sistemas/herramientas, estos también influyen en el tiempo ya que los procesos llegan a ser más burocráticos, Los sistemas recién implementados siempre están periodo de constante actualización debido a que día a día los usuarios encuentran errores los cuales no pueden solucionar, ya que el sistema no llega a cubrir todos los medios, modos y/o necesidades que surgen en una gestión, es por ello, que siempre deben mantener disponible una atención al cliente de forma personalizada y que el factor humano prevalezca para la resolución de problemas a tiempo y con un menor impacto al costo.

FUENTES DE INFORMACIÓN

- Barría, C. (30 de agosto del 2021). *La emergencia de los contenedores: cómo una de las mayores crisis del transporte marítimo de la historia puede afectar tu bolsillo*. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58324770>
- Casaño, R. (2017). *Factores que dificultan el proceso de Importa Fácil en las Pymes de la provincia de Huaral, 2017*. Tesis para obtener el grado de licenciado en Negocios Internacionales. Universidad César Vallejo – UCV, Perú
- Torres, R. (2017) *Operadores logísticos y los costos logísticos en las importaciones marítimas del Callao*. Tesis para obtener el grado de licenciado en Negocios Internacionales. Universidad César Vallejo – UCV, Perú.
- Carrillo, A. Vílchez, C. (2021) *Factores externos que limitan la gestión de importación de vehículos livianos de origen asiático en el sector automotriz peruano en los años 2016 al 2020*. Tesis para obtener el grado de Licenciado en Negocios Internacionales. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas – UPC, Perú.
- Pérez, A., Padierna, M. y Osorio, W. (2021) *Impacto del Covid-19 en la Logística internacional*, Universidad Esumer de Colombia, Colombia.
- Montero, P. (2021) *El transporte internacional como factor trascendental en la logística en países de América Latina caso “Colombia”*. Tesis para la obtención de título de especialista en negocios internacionales e integración económica. Fundación Universidad de América, Colombia.
- UNAM. *Introducción al comercio internacional*. Recuperado de: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2951/4.pdf>
- Cano, J. (2015) *Revisión crítica de los postulados clásicos del comercio internacional: un ejercicio empírico sobre Colombia y Perú* Revista Finanzas y Política Económica, vol. 7, núm. 1, enero-junio, 2015, pp. 147-168 Universidad Católica de Colombia Bogotá D.C., Colombia
- Carrillo, M. *Concentración industrial y teoría de la localización: El caso de la frontera norte de México* Estudios. Fronterizos, año III, vol. III, núm. 7-8, mayo-agosto/septiembre-diciembre de 1985, pp. 45-67. México
- Chávez, J. y Torres-Rabello, R. (2012) *Supply Chain Management*. Santiago de Chile, Chile: RIL Editores
- UNAD. *Fundamentos de costos y presupuestos*. Manizales. Universidad Nacional Abierta y a Distancia, Colombia.

- Decreto supremo N° 051-2020-EF del 2020 [Presidencia de la Republica]. *Establecen tasa de derechos arancelarios aplicable a la importación de bienes vinculados a la declaratoria de Emergencia Sanitaria*. Marzo 13 del 2020.
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/566383/DS051_2020EF.pdf?v=1584201429
- Herrero, L. (2017). *Reducción del Lead Time y mejora de la eficiencia en los procesos de una planta de fabricación de componentes para el sector del automóvil*. Valladolid, España.
- MINCETUR (2013). *El ABC del comercio exterior: Guía práctica del importador Volumen II*. Lima, Perú.
- SUNAT (2015). *Procedimiento General (DESPA-PG. 01-A)*. Lima, Perú.
- MINCETUR. (2015). *Guía de orientación al usuario del transporte acuático*. Lima, Perú.
- Bedoya, R. (2019). *Seguro del transporte internacional de mercancías* (Diapositivas en PowerPoint) Recuperado de:
<http://repositorio.promperu.gob.pe/handle/123456789/3823?show=full>
- Berdonces, J. *Principios activos y preparaciones farmacéuticas de las plantas medicinales*. DIGEMID. *Tipos de excipientes*. Recuperado de:
https://www.digemid.minsa.gob.pe/UpLoad/UpLoaded/PDF/Catalogacion/DIGEMID/Productos_Farmaceuticos/Diccionarios/D_Tipo_Excipientes.pdf
- Castro, R. (2016). *Consolidación de carga marítima y área* (Diapositivas en PowerPoint) Recuperado de:
<https://repositorio.promperu.gob.pe/handle/123456789/904?show=full>

ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO DE LA TESIS:	FACTORES LIMITANTES EN LAS OPERACIONES DE IMPORTACION EN LA EMPRESA DEL RUBRO FARMACEUTICO DRESDEN S.A. EN EL AÑO 2021
LÍNEA DE INVESTIGACIÓN	Mypes y emprendimiento
AUTOR(ES):	Gabriel Armando Navarro Quispe, Meiser Ricardo Gonzales Molina

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	METODOLOGÍA
Problema general	Objetivo general	Hipótesis general			
¿Cuáles son los principales factores limitantes en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A. en el año 2021?	Identificar los principales factores que limitan el proceso de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A. en el año 2021.	Los factores de costo, tiempo y transporte influyen en el proceso de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.	V1. Factores limitantes	1. Costo 2. Tiempo 3. Transporte	<ul style="list-style-type: none"> · Enfoque: Cuantitativo · Nivel: Descriptivo · Tipo: Aplicada · Diseño: Explicativo, No experimental · Unidad de análisis: Colaboradores de la empresa DRESDEN S.A.
			V2. Operaciones de Importacion	N/A	
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicos		Indicadores	Medios de Certificación (Fuente / Técnica)
¿De qué manera influencia el factor costo en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A. en el año 2021?	Determinar el grado de influencia que genera los costos en el resultado final de las operaciones de importación de la empresa DRESDEN S.A. en el año 2021.	El costo influye en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.	Costo	Indice de costos portuarios	1. Encuestas respondidas por los colaboradores de DRESDEN S.A.
				Indice de costos de seguros	
				Indice de costos de transporte	
Tiempo	Tiempo de viaje de transporte de carga internacional				
	Periodo de desaduanaje				
Transporte	Tiempo de espera por bookings				
	Volumen de carga con inconformidades				
	Nivel de acondicionamiento para carga				
Operaciones de importacion	Eficiencia del medio los medios de transporte				
	Grado de rendimiento de despacho de aduana				
¿De qué manera influencia el factor tiempo en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A. en el año 2021?	Determinar el grado de influencia que genera el tiempo en las operaciones de importación de la empresa DRESDEN S.A. en el año 2021.	El tiempo influye en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.	Transporte	Grado de rendimiento de despacho de aduana	
				Grado de rendimiento de los servicios de transporte internacional	
¿De qué manera influencia el transporte en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A. en el año 2021?	Determinar el grado de influencia que genera el transporte con las operaciones de importación de la empresa DRESDEN S.A. en el año 2021.	El transporte influye en las operaciones de importación de la empresa del rubro farmacéutico DRESDEN S.A.	Operaciones de importacion	Grado de rendimiento de los servicios de transporte internacional	

ANEXO 2: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Tabla 1. Operacionalización de la variable 1

Variable: Factores limitantes		
Definición conceptual: Entiéndase por factores, todos aquellos elementos que son inherentes a la cadena logística		
Instrumento: Cuestionario		
Dimensiones	Indicadores (Definición Operacional)	Ítems del instrumento
Dimensión 1 Costos	Indicador 1: Índice de costos portuarios	Compuesta por 1 preguntas: <ul style="list-style-type: none"> • ¿Está de acuerdo usted que los costos de servicios portuarios son demasiado elevados con respecto al resto de procesos de la importación?
	Indicador 2: Índice de costos de seguros	Compuesta por 1 preguntas: <ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera usted que el costo de seguros de importación es elevado?
	Indicador 3: Índice de costos de transporte	Compuesta por 1 preguntas: <ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera usted que el costo de transporte es un factor limitante?
Dimensión 2 Tiempo	Indicador 1: Tiempo de viaje de transporte de carga internacional	Compuesta por 3 preguntas: <ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera usted que el tiempo de transporte aéreo es un factor limitante? • ¿Considera usted que el tiempo de transporte marítimo es factor limitante? • ¿Está de acuerdo usted que el tiempo de transporte terrestre es un factor limitante?
	Indicador 2: Periodo de desaduanaje	Compuesta por 1 preguntas: <ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera usted que es muy frecuente que las materias sean retenidas?
	Indicador 3: Tiempo de espera por bookings	Compuesta por 1 preguntas: <ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera usted que sus operaciones de importación se ven retrasadas por el proceso de booking?
Dimensión 3 Transporte	Indicador 1: Volumen de carga con inconformidades	Compuesta por 1 preguntas: <ul style="list-style-type: none"> • ¿Está de acuerdo usted que son frecuentes los daños a la carga?
	Indicador 2: Nivel de acondicionamiento para carga	Compuesta por 1 preguntas: <ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera usted que sus importaciones de carga se ven afectadas negativamente por el embalaje?
	Indicador 3: Eficiencia de los medios de transporte	Compuesta por 1 preguntas: <ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera usted que los servicios de transporte cumplen con sus expectativas?

Tabla 2. Operacionalización de la variable 2

Variable: Importación	
Definición conceptual: Entiéndase por importación, el proceso de introducir un bien o servicio a territorio aduanero	
Instrumento: Cuestionarios	
Dimensiones	Ítems del instrumento
Indicador 1 Grado de rendimiento de despacho de aduana	<p>Compuesta por 6 preguntas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿El costo de la descarga de contenedores impacto de manera importante en sus operaciones de importación? • ¿El proceso de descarga en puerto represento un obstáculo en sus procesos de importación? • ¿El precio de transporte local impacto de manera importante en sus operaciones de importación? • ¿Considera usted que las materias primas llegan a tiempo oportuno? • ¿Considera usted que la digitalización de procesos agilizó el tiempo de despacho de sus procesos de importación? • ¿Considera usted que el gobierno tomo las medidas correctas para mitigar los efectos de la pandemia en las operaciones de importación?
Indicador 2 Grado de rendimiento de los servicios de transporte internacional	<p>Compuesta por 3 preguntas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera usted que el transporte aéreo es el mejor en beneficio/costo? • ¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte?
	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera usted que el transporte marítimo es el mejor en beneficio/costo? • ¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte?
	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera usted que el transporte terrestre es el mejor en beneficio/costo? • ¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte?

ANEXO 3: GRÁFICOS DE RESULTADOS

Gráfico N° 9: Distribución de resultados de Pregunta 1

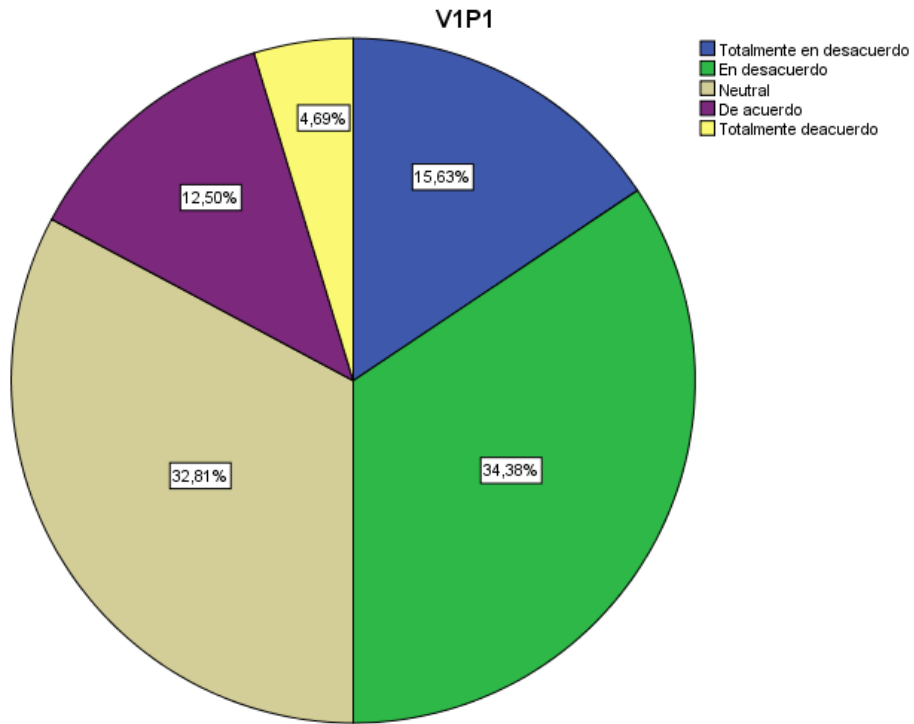


Gráfico N° 10: Distribución de resultados de Pregunta 2

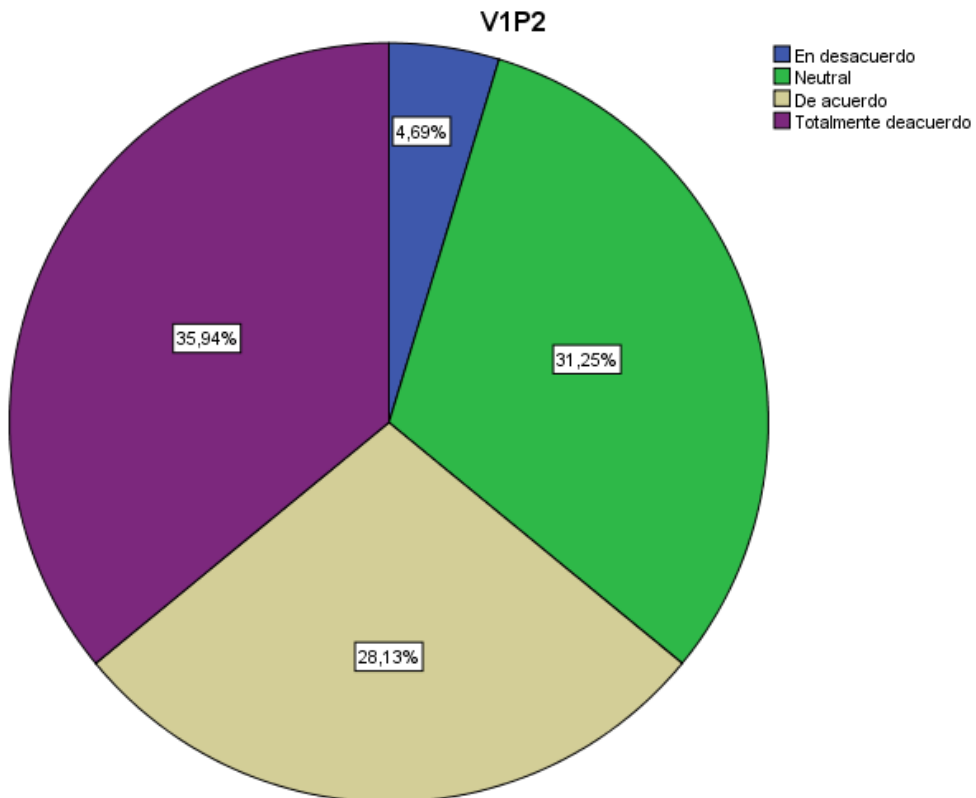


Gráfico N° 11: Distribución de resultados de Pregunta 3

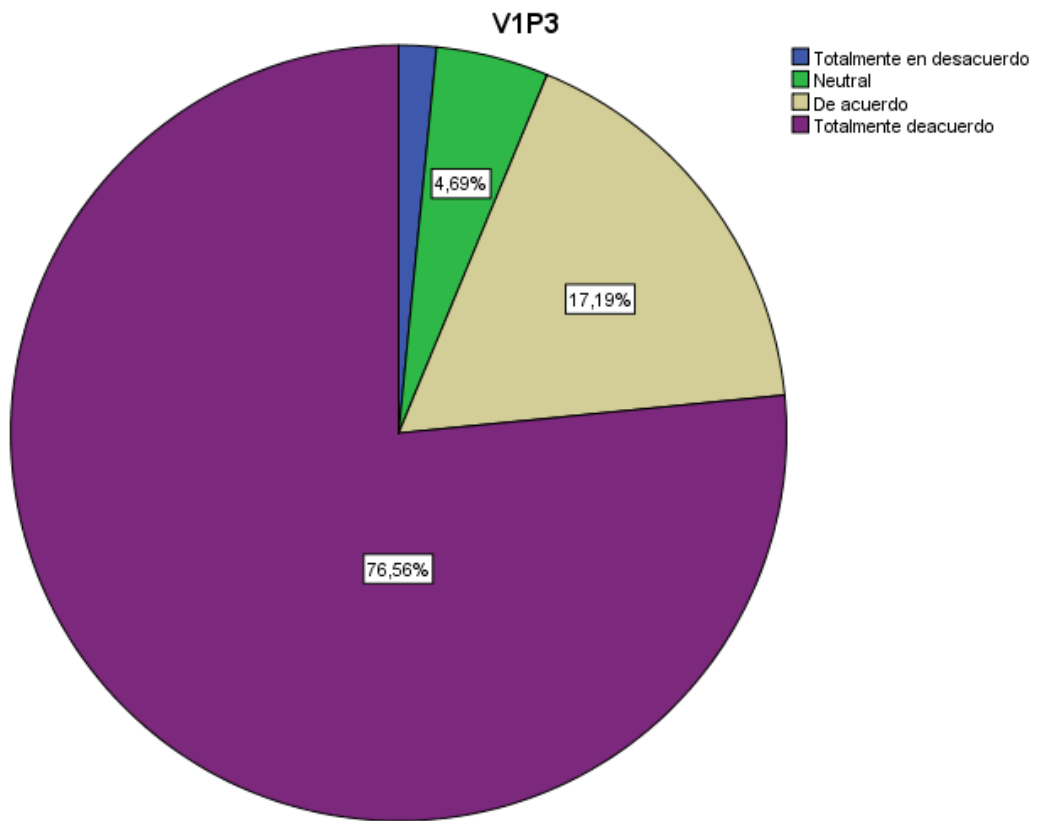


Gráfico N° 12: Distribución de resultados de Pregunta 4

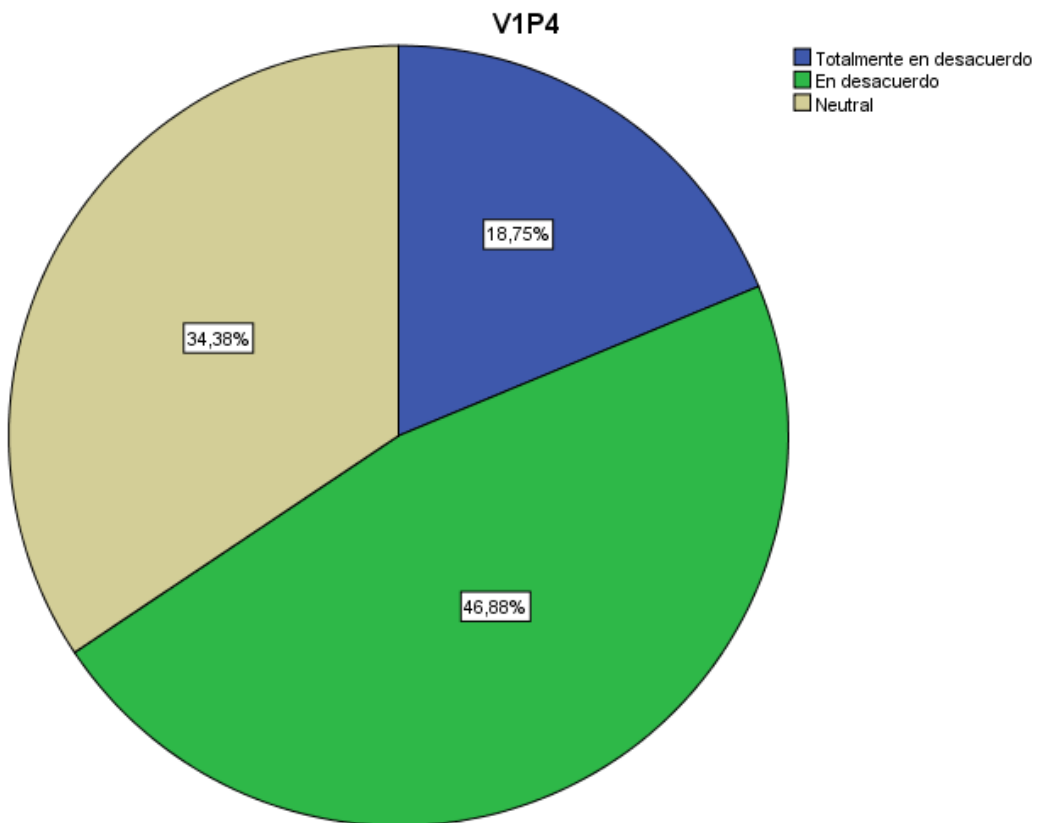


Gráfico N° 13: Distribución de resultados de Pregunta 5

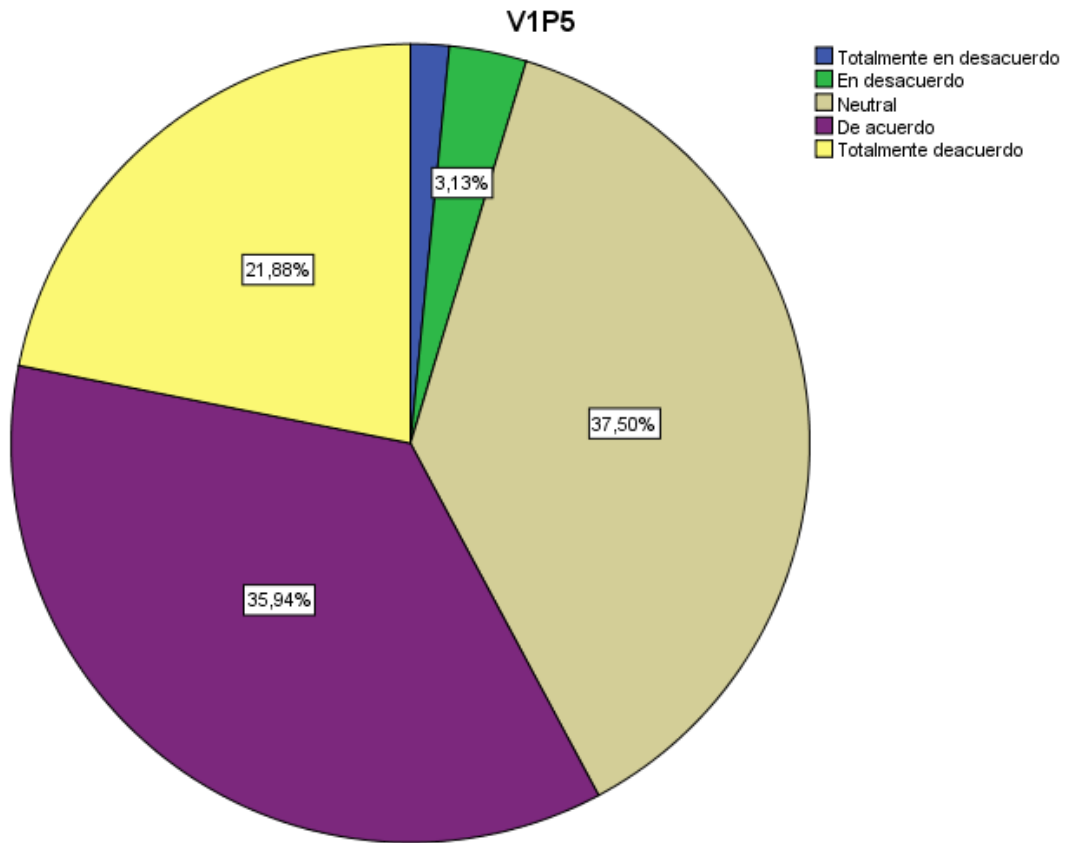


Gráfico N° 14: Distribución de resultados de Pregunta 6

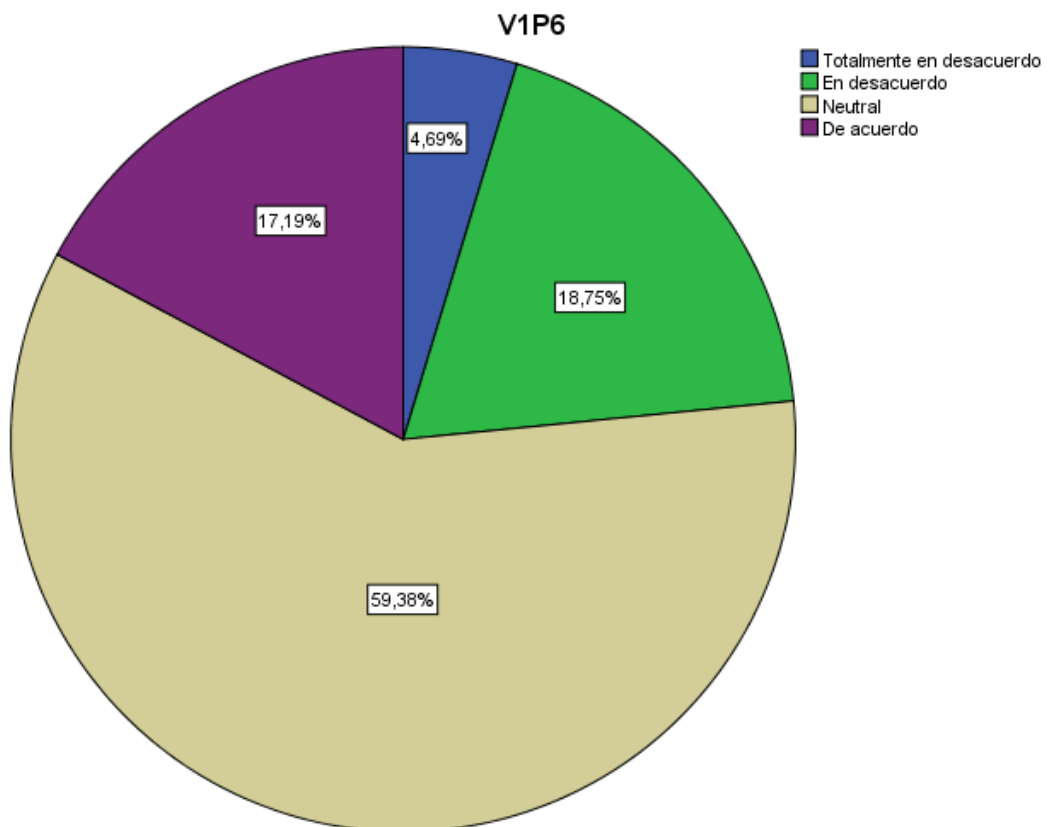


Gráfico N° 15: Distribución de resultados de Pregunta 7

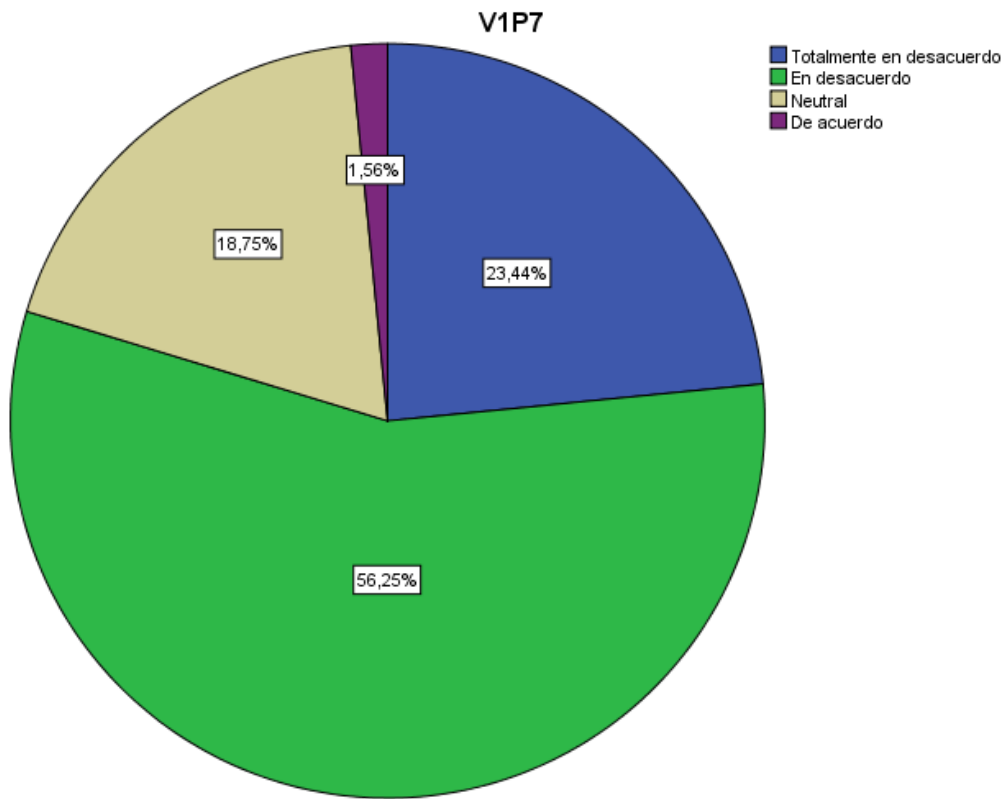


Gráfico N° 16: Distribución de resultados de Pregunta 8

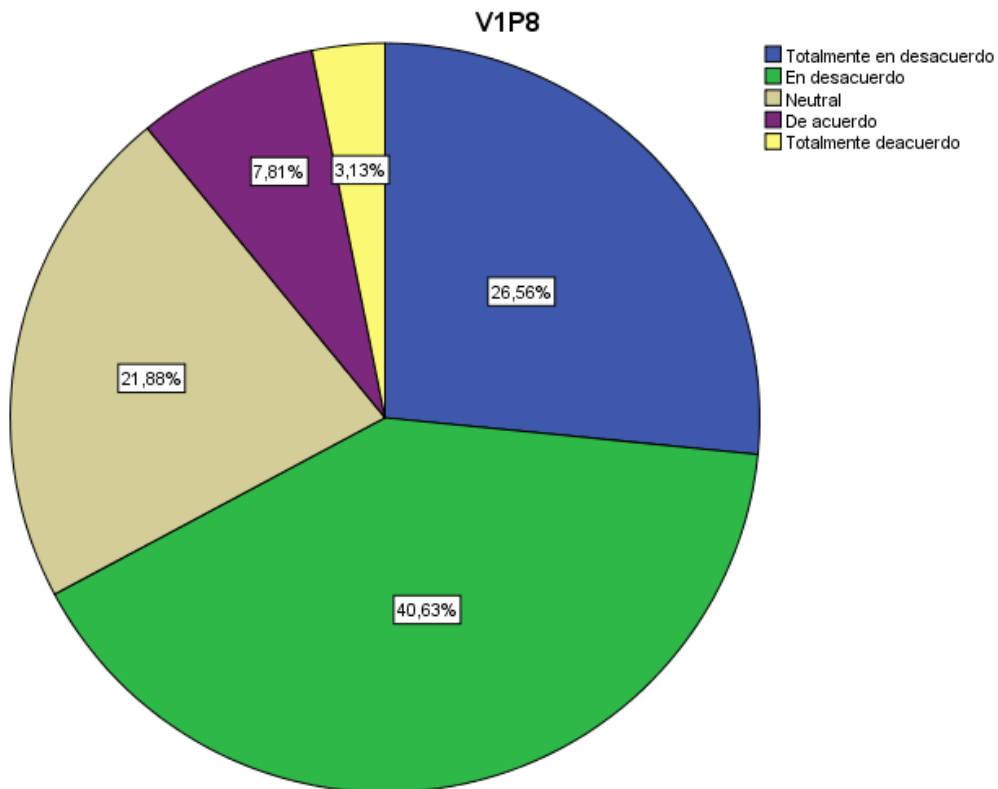


Gráfico N° 17: Distribución de resultados de Pregunta 9

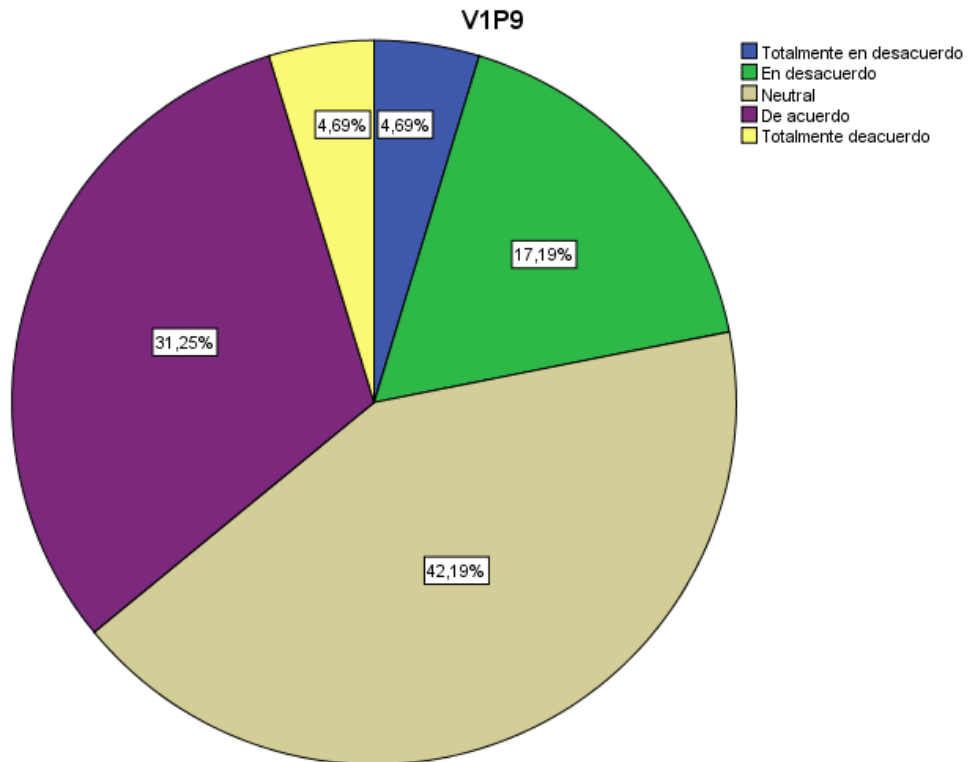


Gráfico N° 18: Distribución de resultados de Pregunta 10

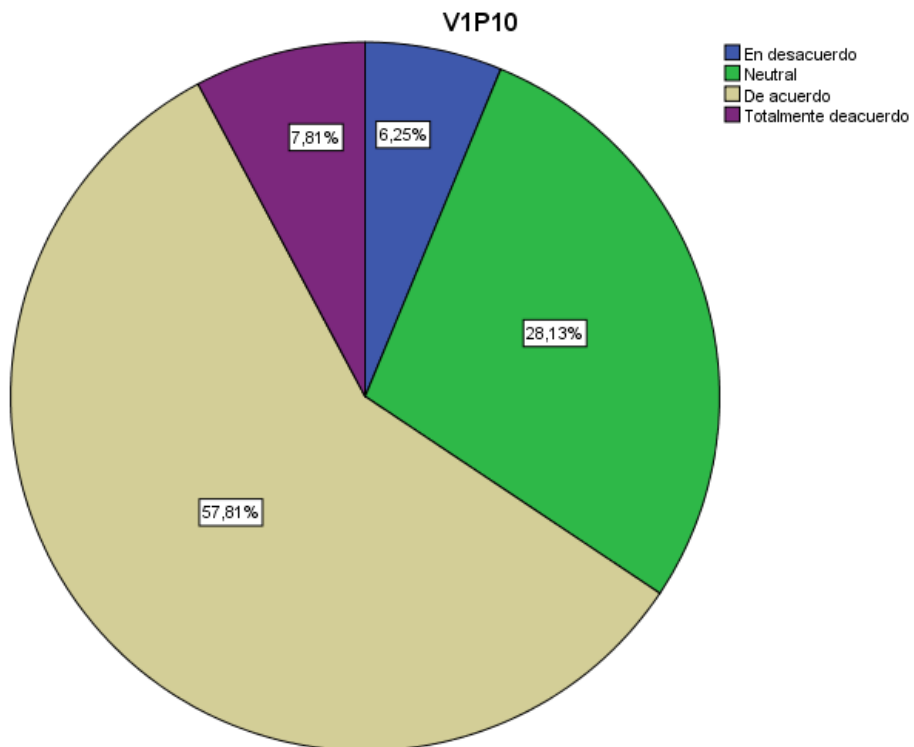


Gráfico N° 19: Distribución de resultados de Pregunta 11

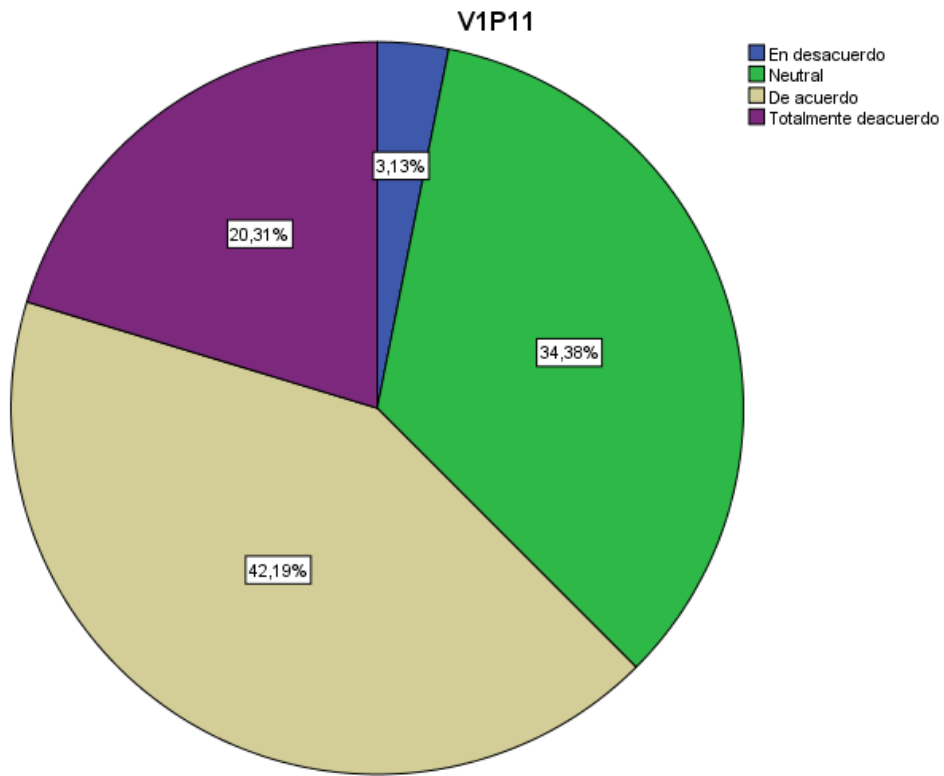


Gráfico N° 20: Distribución de resultados de Pregunta 12

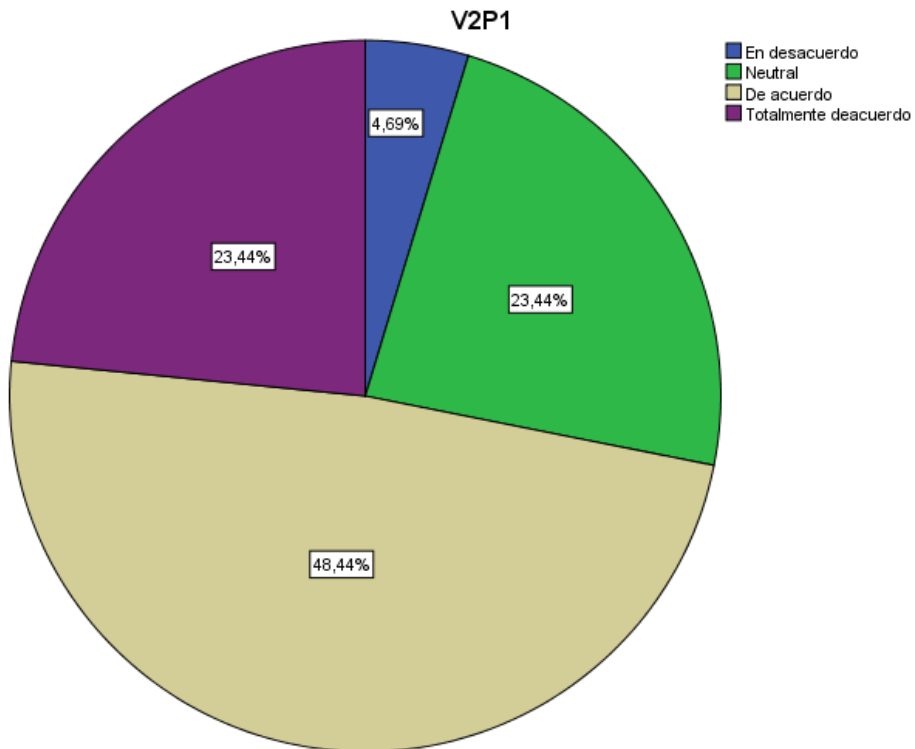


Gráfico N° 21: Distribución de resultados de Pregunta 13

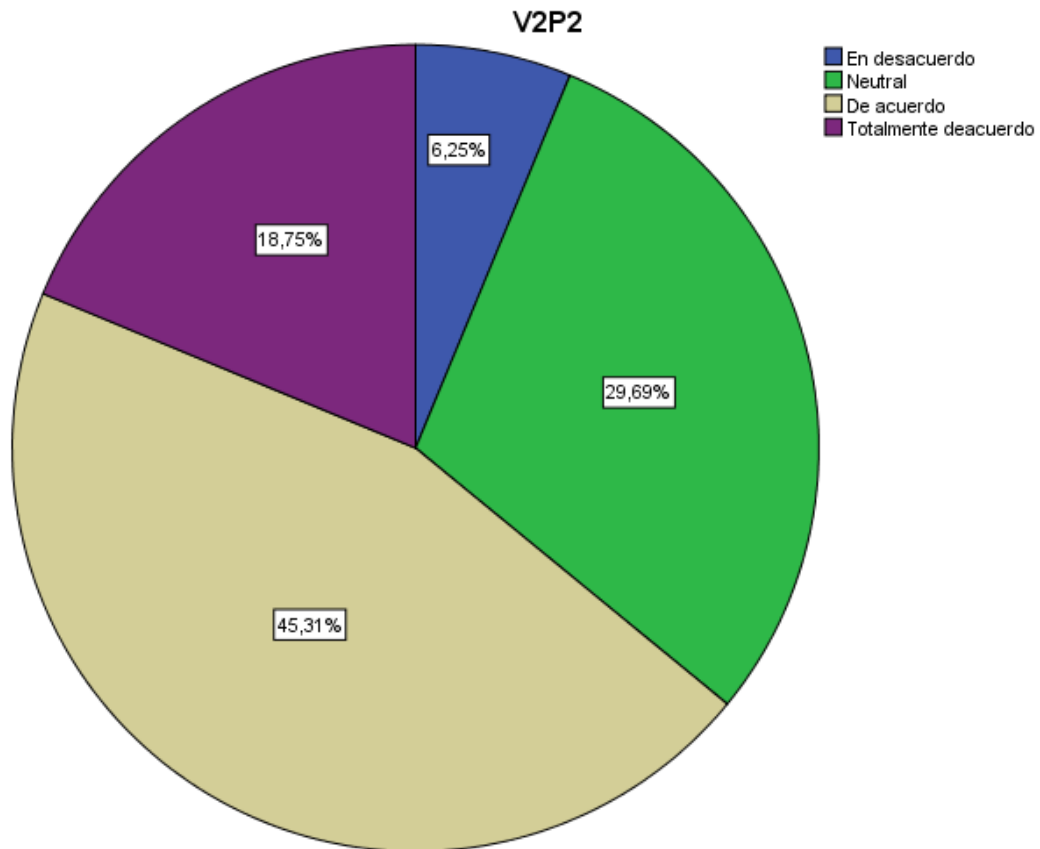


Gráfico N° 22: Distribución de resultados de Pregunta 14

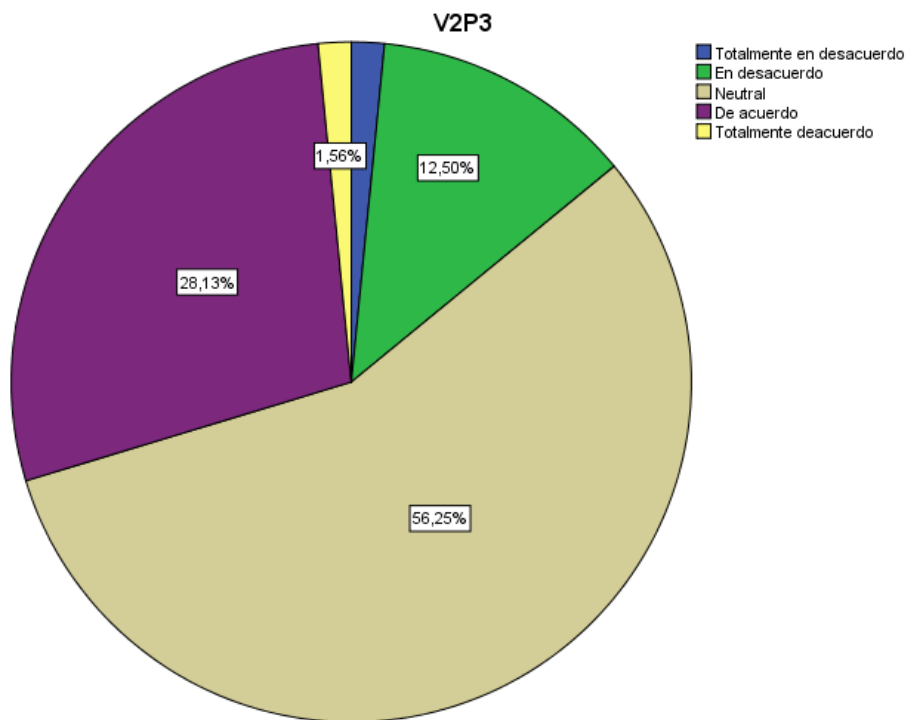


Gráfico N° 23: Distribución de resultados de Pregunta 15

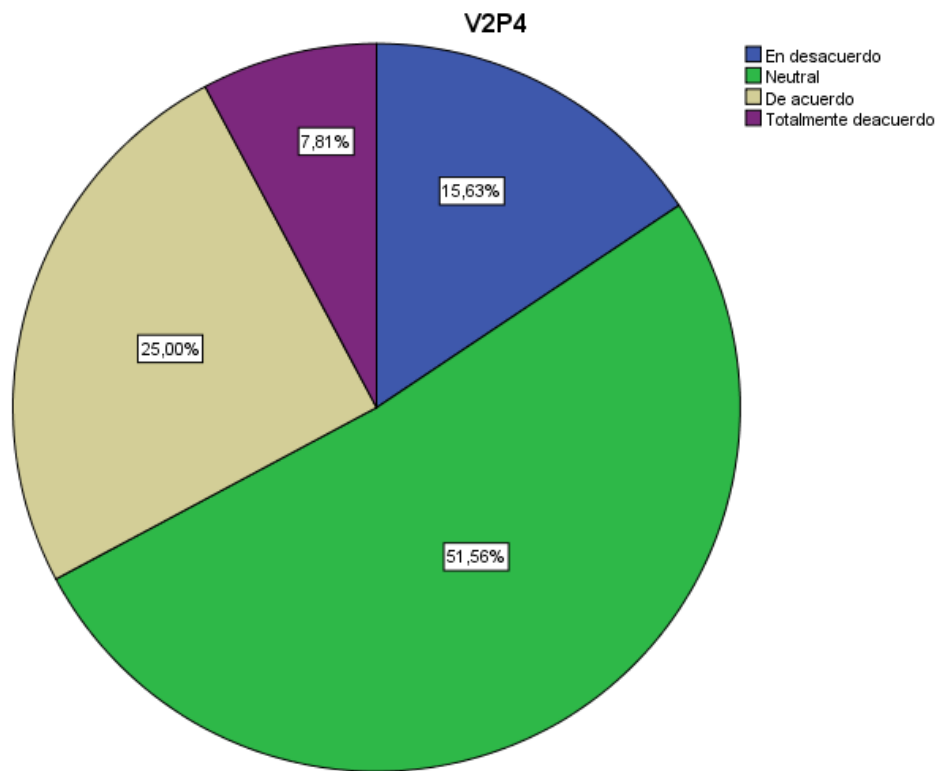


Gráfico N° 24: Distribución de resultados de Pregunta 16

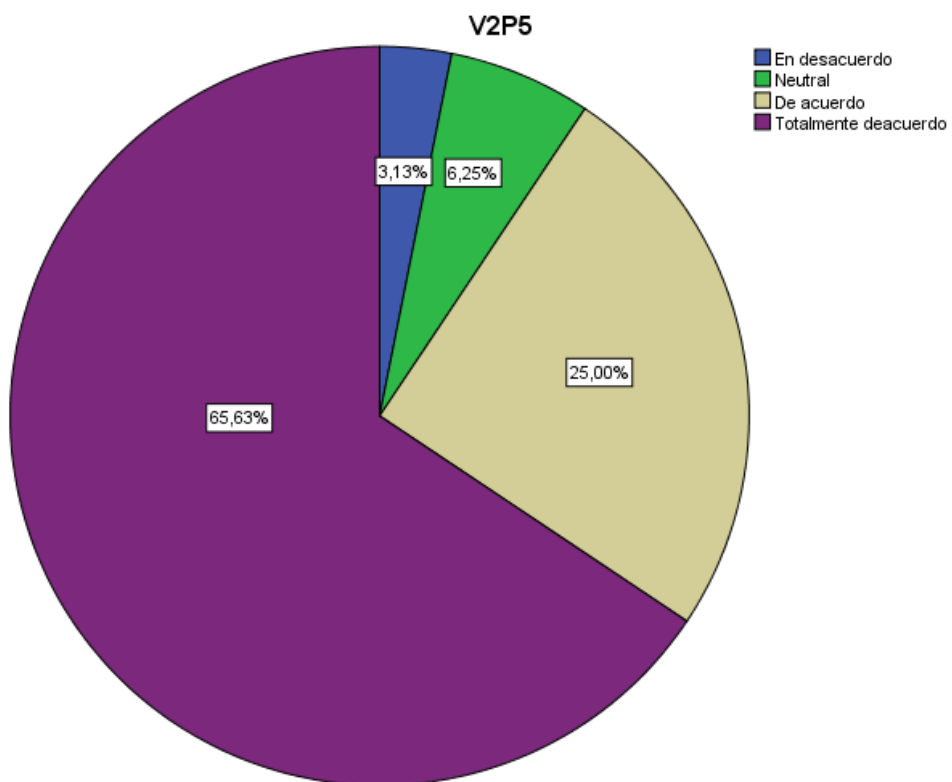


Gráfico N° 25: Distribución de resultados de Pregunta 17

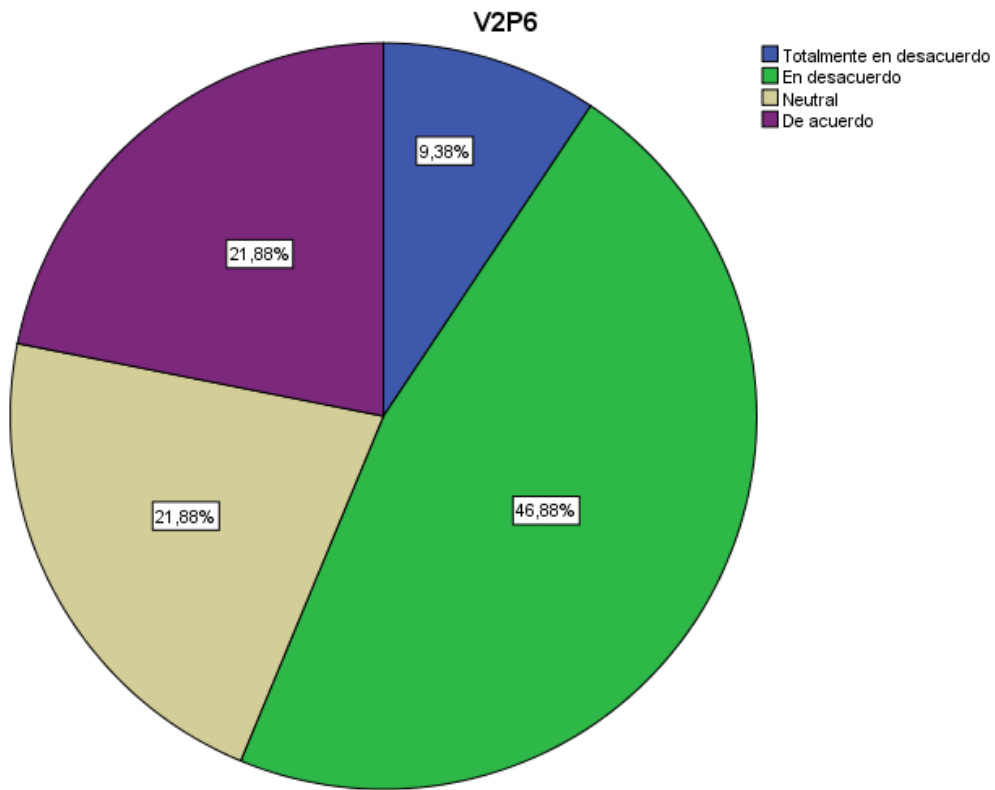


Gráfico N° 26: Distribución de resultados de Pregunta 18

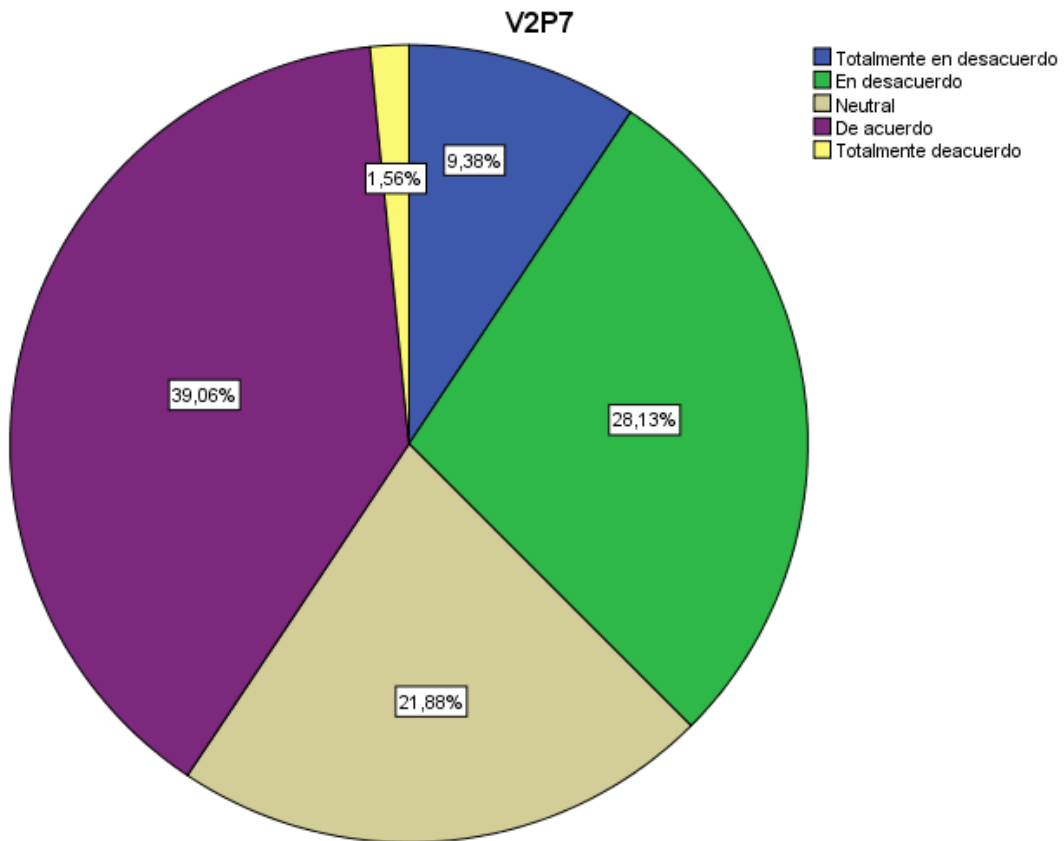


Gráfico N° 27: Distribución de resultados de Pregunta 19

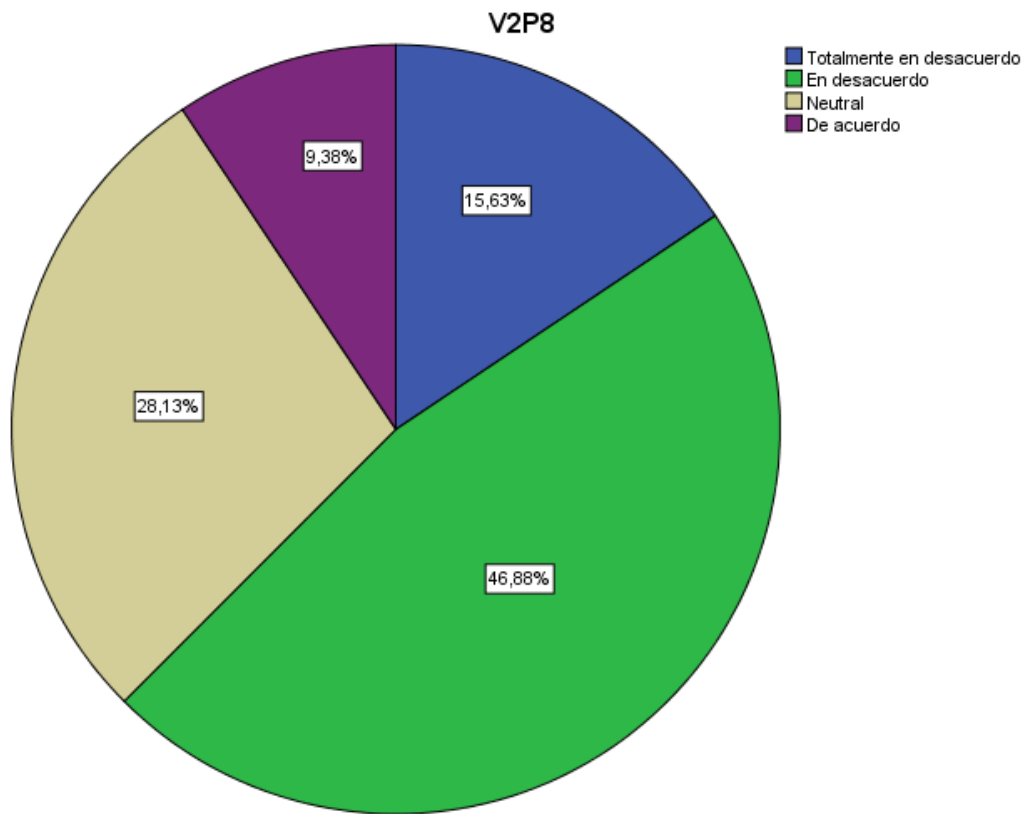


Gráfico N° 28: Distribución de resultados de Pregunta 20

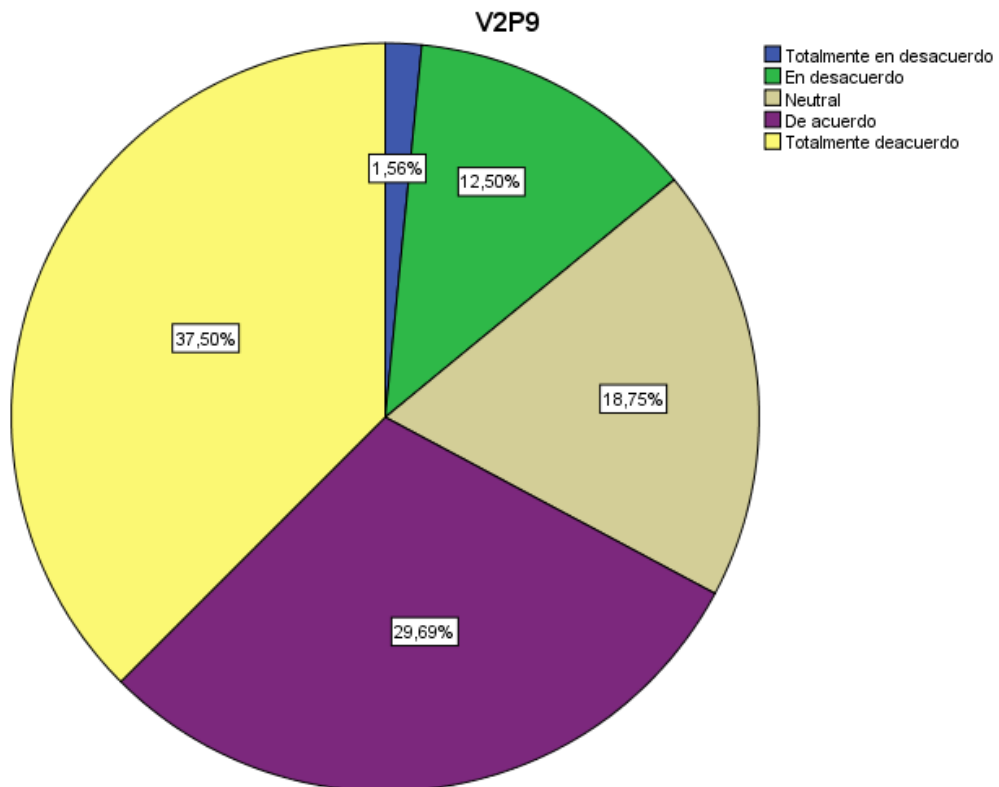


Gráfico N° 29: Distribución de resultados de Pregunta 21

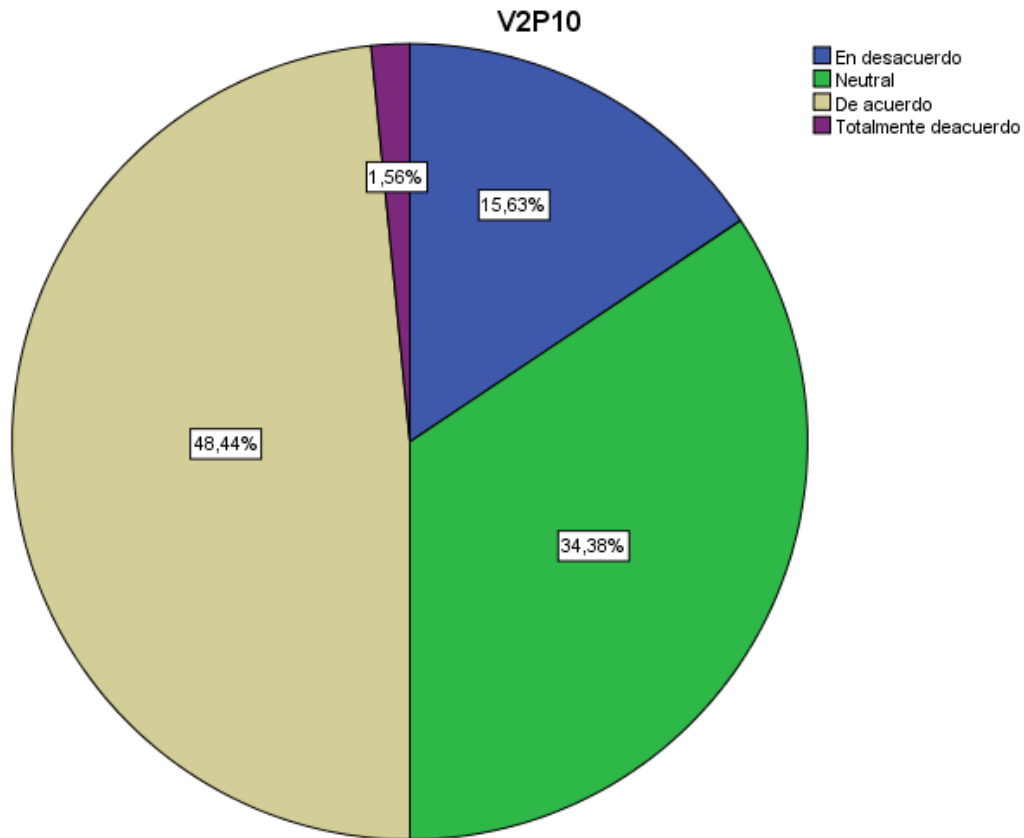


Gráfico N° 30: Distribución de resultados de Pregunta 22

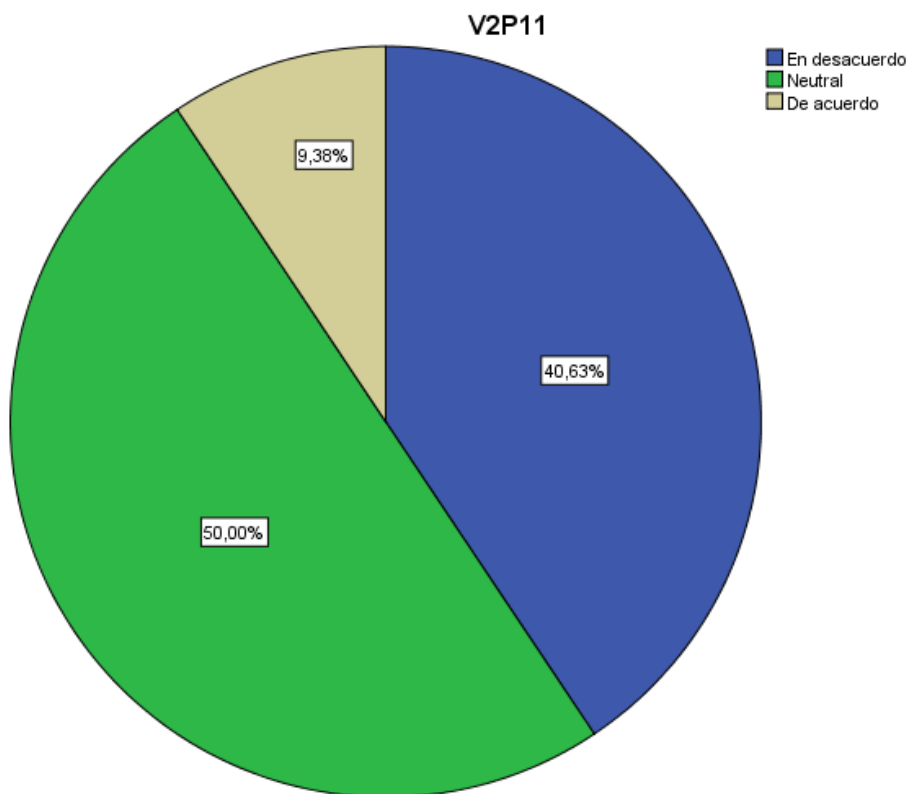
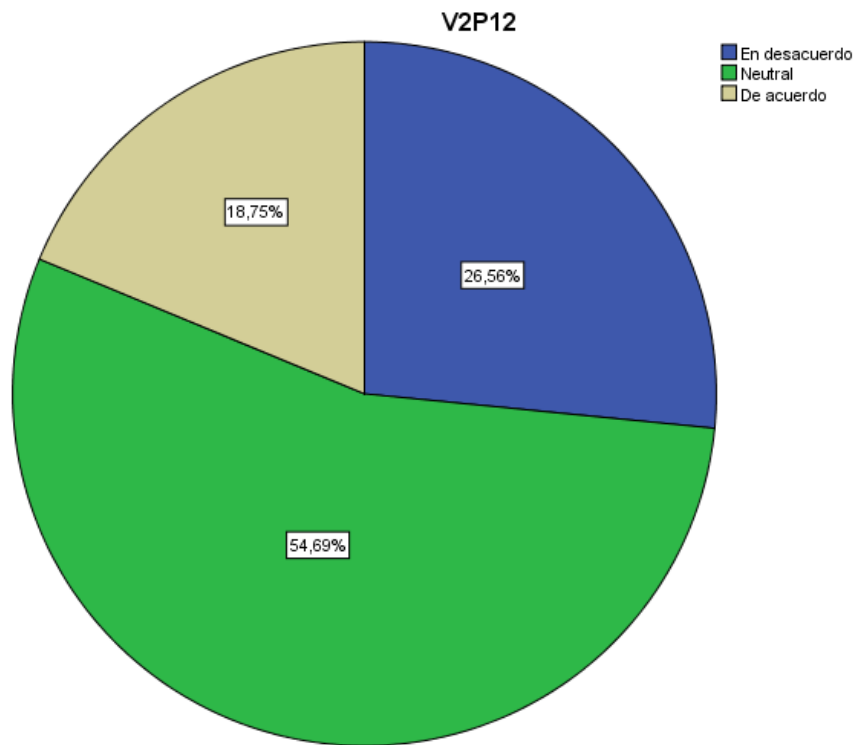


Gráfico N° 31: Distribución de resultados de Pregunta 23




ANEXO 4: FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

TABLA N° 1
Variable 1 (escribir el nombre de variable)

Nombre del Instrumento motivo de evaluación:	Encuesta					
Autor del Instrumento	Gonzales Molina, Meiser Ricardo Navarro Quispe Gabriel Armando					
Variable 1: (Especificar si es variable dependiente o independiente)	Factores limitantes (Independiente)					
Población:	Colaboradores de DRESDEN S.A.					
Dimensión / Indicador	Ítems	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
D1 Costo						
11. Índice de costos Portuarios	<ul style="list-style-type: none"> ¿Está de acuerdo usted que los costos de los servicios portuarios son demasiado elevados con respecto al resto de procesos de la importación? 		4	4	4	
12. Índice de costos de seguros de carga	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que el costo de seguros de importación es elevado? 		3	3	3	Que el costo de las pólizas de seguro
13. Índice de costos de transporte	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que el costo de transporte es un factor limitante? 		4	4	4	
D2 Tiempo						
11. Tiempo de viaje de transporte de carga internacional	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que el tiempo de transporte aéreo es un factor limitante 		4	4	4	
	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que el tiempo de transporte marítimo fue es factor limitante? 		4	4	4	
	<ul style="list-style-type: none"> ¿Está de acuerdo usted que el tiempo de transporte terrestre es un factor limitante? 		4	4	4	
12. Periodo de desaduanaje	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que es muy frecuente que las mercancías sean retenidas? 		4	4	4	

I3. Tiempo de espera por bookings	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que sus operaciones de importación se ven retrasadas por el proceso de booking? 		4	4	4	
D3 Transporte						
I1. Volumen de carga con inconformidades	<ul style="list-style-type: none"> ¿Está de acuerdo usted que son frecuentes los daños a la carga? 		3	3	3	
I2. Nivel de acondicionamiento para carga	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que sus importaciones de carga se ven afectadas negativamente por el embalaje? 		3	3	3	
I3. Eficiencia de los medios de transporte	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que los servicios de transporte cumplen con sus expectativas? 		4	4	4	


Firma de validador experto	
-----------------------------------	---

ANEXO 5: FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

TABLA N° 2
VARIABLE 2 (escribir el nombre de variable)

Nombre del Instrumento motivo de evaluación:	Encuesta					
Autor del Instrumento	Gonzales Molina, Meiser Ricardo Navarro Quispe Gabriel Armando					
Variable 2: (Especificar si es variable dependiente o independiente)	Operaciones de importación (Dependiente)					
Población:	Colaboradores de DRESDEN S.A.					
Dimensión / Indicador	Ítems	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
I1. Grado de rendimiento de despacho de aduana	• ¿El costo de la descarga de contenedores impacto de manera importante en sus operaciones de importación?		4	4	4	
	• ¿El proceso de descarga en puerto represento un obstáculo en sus procesos de importación?		4	4	4	
	• ¿El precio de transporte local impacto de manera importante en sus operaciones de importación?		4	4	4	
	• ¿Considera usted que las materias primas llegan a tiempo oportuno?		4	4	4	
	• ¿Considera usted que la digitalización de procesos agilizó el tiempo de despacho de sus procesos de importación?		4	4	4	
	• ¿Considera usted que el gobierno tomo las medidas correctas para mitigar los efectos de la pandemia en las operaciones de importación?		4	4	4	
I2. Grado de rendimiento de los servicios de transporte internacional	• ¿Considera usted que el transporte aéreo es el mejor en beneficio/costo?		4	4	4	
	• ¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte?		4	4	4	
	• ¿Considera usted que el transporte marítimo es el mejor en beneficio/costo?		4	4	4	

	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte? 	4	4	4	
	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera usted que el transporte terrestre es el mejor en beneficio/costo? 	4	4	4	
	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte? 	4	4	4	

Firma de validador experto	
-----------------------------------	---

INFORMACIÓN DEL VALIDADOR EXPERTO

Validado por:

Tipo de validador:	Interno (<input checked="" type="checkbox"/>) Externo () [Docente USMP]
Apellidos y nombres:	COSSIO CARLIN ALFONSO
Sexo:	Hombre (<input checked="" type="checkbox"/>) Mujer ()
Profesión:	ADMINISTRADOR
Grado académico	Licenciado ¹ () Maestro (<input checked="" type="checkbox"/>) Doctor ()
Años de experiencia laboral	De 5 a 10 () De 11 a 15 () De 16 a 20 (<input checked="" type="checkbox"/>) De 21 a más ()
Solamente para validadores externos	
Organización donde labora:	AFIMOTORS SCRL
Cargo actual:	GERENTE GENERAL.
Área de especialización	SERVICIOS
N° telefónico de contacto	993879833
Correo electrónico de contacto	Correo institucional: acossioc@usmp.pe
Medio de preferencia para contactarlo	Nota: Información requerida exclusivamente para seguimiento académico del alumno. Por teléfono () Por correo electrónico (<input checked="" type="checkbox"/>)



Firma Validador Experto

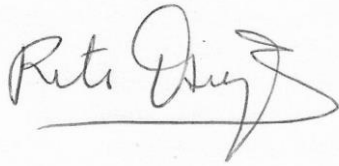
¹ Los validadores internos, docentes de otras universidades de prestigio o investigadores, deben poseer el grado académico de Maestro o Doctor; para los profesionales especializados y los empresarios con experiencia en el tema de investigación del alumno, se podrá considerar a profesionales con la licenciatura correspondiente.

ANEXO 6: FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

TABLA N° 1
Variable 1 (escribir el nombre de variable)

Nombre del Instrumento motivo de evaluación:	Encuesta					
Autor del Instrumento	Gonzales Molina, Meiser Ricardo Navarro Quispe Gabriel Armando					
Variable 1: (Especificar si es variable dependiente o independiente)	Factores limitantes (Independiente)					
Población:	Colaboradores de DRESDEN S.A.					
Dimensión / Indicador	Ítems	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
D1 Costo						
11. Índice de costos Portuarios	<ul style="list-style-type: none"> ¿Está de acuerdo usted que los costos de servicios portuarios son demasiado elevados con respecto al resto de procesos de la importación? 	4	4	4	4	
12. Índice de costos de seguros de carga	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que el costo de seguros de importación es elevado? 	4	4	4	4	
13. Índice de costos de transporte	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que el costo de transporte es un factor limitante? 	4	4	4	4	
D2 Tiempo						
11. Tiempo de viaje de transporte de carga internacional	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que el tiempo de transporte aéreo es un factor limitante 	4	4	4	4	
	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que el tiempo de transporte marítimo fue es factor limitante? 	4	4	4	4	
	<ul style="list-style-type: none"> ¿Está de acuerdo usted que el tiempo de transporte terrestre es un factor limitante? 	4	4	4	4	
12. Periodo de desaduanaje	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que es muy frecuente que las materias sean retenidas? 	4	4	4	4	
13. Tiempo de espera por bookings	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que sus operaciones de 	4	4	4	4	

	importación se ven retrasadas por el proceso de booking?					
D3 Transporte						
11. Volumen de carga con inconformidades	<ul style="list-style-type: none"> ¿Está de acuerdo usted que son frecuentes los daños a la carga? 	4	4	4	4	
12. Nivel de acondicionamiento para carga	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que sus importaciones de carga se ven afectadas negativamente por el embalaje? 	4	4	4	4	
13. Eficiencia de los medios de transporte	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que los servicios de transporte cumplen con sus expectativas? 	4	4	4	4	

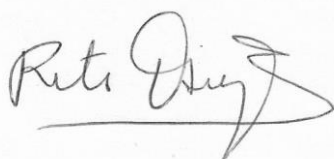
Firma de validador experto	
-----------------------------------	---

FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

TABLA N° 2
VARIABLE 2 (escribir el nombre de variable)

Nombre del Instrumento motivo de evaluación:	Encuesta					
Autor del Instrumento	Gonzales Molina, Meiser Ricardo Navarro Quispe Gabriel Armando					
Variable 2: (Especificar si es variable dependiente o independiente)	Operaciones de importación (Dependiente)					
Población:	Colaboradores de DRESDEN S.A.					
Dimensión / Indicador	Ítems	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
I1. Grado de rendimiento de despacho de aduana	• ¿El costo de la descarga de contenedores impacto de manera importante en sus operaciones de importación?	4	4	4	4	
	• ¿El proceso de descarga en puerto represento un obstáculo en sus procesos de importación?	4	4	4	4	
	• ¿El precio de transporte local impacto de manera importante en sus operaciones de importación?	4	4	4	4	
	• ¿Considera usted que las materias primas llegan a tiempo oportuno?	4	4	4	4	
	• ¿Considera usted que la digitalización de procesos agilizó el tiempo de despacho de sus procesos de importación?	4	4	4	4	
	• ¿Considera usted que el gobierno tomo las medidas correctas para mitigar los efectos de la pandemia en las operaciones de importación?	4	4	4	4	
	• ¿Considera usted que el transporte aéreo es el mejor en beneficio/costo?	4	4	4	4	
I2. Grado de rendimiento de los servicios de transporte internacional	• ¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte?	4	4	4	4	

	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que el transporte marítimo es el mejor en beneficio/costo? 	4	4	4	4	
	<ul style="list-style-type: none"> ¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte? 	4	4	4	4	
	<ul style="list-style-type: none"> ¿Considera usted que el transporte terrestre es el mejor en beneficio/costo? 	4	4	4	4	
	<ul style="list-style-type: none"> ¿Está de acuerdo usted en que son muy frecuentes los problemas con el uso de este medio de transporte? 	4	4	4	4	

Firma de validador experto	
-----------------------------------	--

INFORMACIÓN DEL VALIDADOR EXPERTO

Validado por:

Tipo de validador:	Interno (<input checked="" type="checkbox"/>) Externo (<input type="checkbox"/>) [Docente USMP]
Apellidos y nombres:	RITA OLGA OSNAYO DELGADO
Sexo:	Hombre (<input type="checkbox"/>) Mujer (<input checked="" type="checkbox"/>)
Profesión:	Economista
Grado académico	Licenciado ² (<input type="checkbox"/>) Maestro (<input checked="" type="checkbox"/>) Doctor (<input type="checkbox"/>)
Años de experiencia laboral	De 5 a 10 (<input type="checkbox"/>) De 11 a 15 (<input type="checkbox"/>) De 16 a 20 (<input type="checkbox"/>) De 21 a más (<input checked="" type="checkbox"/>)
Solamente para validadores externos	
Organización donde labora:	
Cargo actual:	
Área de especialización	
N° telefónico de contacto	
Correo electrónico de contacto	Correo institucional:
Medio de preferencia para contactarlo	Nota: Información requerida exclusivamente para seguimiento académico del alumno. Por teléfono (<input type="checkbox"/>) Por correo electrónico (<input type="checkbox"/>)



Firma Validador Experto

Los validadores internos, docentes de otras universidades de prestigio o investigadores, deben poseer el grado académico de Maestro o Doctor; para los profesionales especializados y los empresarios con experiencia en el tema de investigación del alumno, se podrá considerar a profesionales con la licenciatura correspondiente.