



FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y EDUCACIÓN
Escuela Profesional de Administración y Negocios Internacionales

TESIS

**“EL MANEJO DE LOS INCOTERMS EN EL FLUJO DE
EXPORTACIONES E IMPORTACIONES EN LA ADUANA DEL
DISTRITO DE IÑAPARI-MADRE DE DIOS, AÑO 2017”**

Presentada por:

Bach. CARLOS SAMUEL BOCANGEL ETCHEBARNE

ASESOR.

MAG. PAMELA BARRIONUEVO ALOSILLA

Para obtener el Título Profesional de:

**LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN Y NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

MADRE DE DIOS – PERÚ

2018

DEDICATORIA

Dedico esta tesis a mi madre por su apoyo incondicional.

AGRADECIMIENTO

A mis docentes de la universidad alas peruanas por sus enseñanzas, a mi familia por estar ahí siempre motivándome.

RESUMEN

La presente investigación estuvo orientada a realizar un diagnóstico del manejo de los Incoterms y el flujo de exportaciones e importaciones en el puesto fronterizo de Ñapari, pues, será el punto de partida para que la institución planifique actividades que beneficien a disminuir el contrabando.

La investigación es de tipo básico, con un diseño descriptivo correlacional y transversal, el principal objetivo fue determinar el nivel relación existe entre el manejo de los Incoterms y el flujo de exportaciones e importaciones en el puesto fronterizo de Ñapari - 2017.

Una vez establecido los antecedentes y la fundamentación teórica que sustenta la investigación, se realizó el análisis estadístico descriptivo e inferencial minucioso y detallado, asimismo, se realizó las pruebas de hipótesis utilizando el estadístico R de Pearson, concluyendo que los aduaneros que hacen manejo de los Incoterms y el flujo de exportaciones e importaciones en el puesto fronterizo de Ñapari, es buena.

Por otro lado, el manejo de los Incoterms y el flujo de exportaciones e importaciones en el puesto fronterizo de Ñapari, muestran una correlación directa y significativa, que alcanza un índice de 0,722 para el coeficiente R de Pearson; lo que equivale a afirmar basado en el coeficiente de determinación que con una significación menor al 5%, el flujo de exportaciones e importaciones depende en un 52,1% del manejo de los Incoterms.

PALABRAS CLAVE: flujo de exportaciones e importaciones, Incoterms, CIP, CFR, CIF, CIPT

ABSTRACT

The present investigation was oriented to make a diagnosis of the handling of the Incoterms and the flow of exports and imports in the border post of Iñapari, therefore, it will be the starting point for the institution to plan activities that benefit to reduce contraband.

The research is of a basic type, with a correlational and transversal descriptive design, the main objective was to determine the relationship between the management of the Incoterms and the flow of exports and imports at the Iñapari border post, - 2017.

Once the background and the theoretical foundation supporting the research were established, detailed and detailed descriptive and inferential statistical analysis was carried out, as well as hypothesis testing using the Pearson R statistic, concluding that the customs officers who handle the Incoterms and the flow of exports and imports in the border post of Iñapari, is good.

On the other hand, the management of the Incoterms and the flow of exports and imports in the border post of Iñapari, show a direct and significant correlation, which reaches an index of 0,722 for the Pearson R coefficient; what amounts to affirming based on the coefficient of determination that with a significance of less than 5%, the flow of exports and imports depends on 52.1% of the handling of Incoterms.

KEY WORDS: flow of exports and imports, Incoterms, CIP, CFR, CIF, CIPT

INDICE

DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
RESUMEN.....	iv
SUMMARY.....	v
INDICE.....	vi
INTRODUCCIÓN.....	xi

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO

1.1. DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA.....	1
1.2. PLANTEAMIENTO DE PROBLEMAS DE INVESTIGACIÓN.....	5
1.2.1 Problema General.....	5
1.2.2 Problemas Específicos.....	5
1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	6
1.3.1 Objetivo General.....	6
1.3.2 Objetivos Específicos.....	6
1.4. FORMULACIÓN DE LA HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN.....	7
1.4.1 Hipótesis General.....	7
1.4.2 Hipótesis Específicas.....	7
1.5. VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN.....	7
1.5.1 Variable independiente.....	7
1.5.2 Variable dependiente.....	7
1.5.3 Operacionalización de Variables.....	8
1.6. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	8
1.6.1 Tipo de Investigación.....	8
1.6.2 Nivel de Investigación.....	9
1.6.3 Métodos de Investigación.....	9
1.6.4 Diseño de investigación.....	10
1.7. POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN.....	10
1.7.1 Población.....	10
1.7.2 Muestra.....	11
1.8. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	12

1.8.1 Técnicas.....	12
1.8.2 Instrumentos.....	12
1.9. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN.....	12
1.9.1 Justificación.....	12
1.9.2 Importancia.....	13

CAPITULO II
MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.....	14
2.2. BASES TEÓRICAS.....	18
2.3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS.....	34

CAPÍTULO III
PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

3.1. CONFIABILIDAD Y VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO.....	37
4.1. PRUEBA DE HIPÓTESIS GENERAL.....	54
4.2. PRUEBA DE HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.....	56
DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	60
CONCLUSIONES.....	62
RECOMENDACIONES.....	63
FUENTES DE INFORMACIÓN.....	65
ANEXOS.....	67
Matriz de consistencia.....	68
Instrumentos de recolección de datos.....	69

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Detalles de la población	11
Tabla 2. Detalles de la muestra del estudio	11
Tabla 3. Confiabilidad del instrumento	37
Tabla 4. Validación del instrumento	38
Tabla 5. Puntuaciones generales de la variable Manejo de Incoterms	38
Tabla 6. Descriptivos de la variable Manejo de Incoterms	40
Tabla 7. Resultados generales de la variable: Manejo de Incoterms	41
Tabla 8. Resultados generales de la dimensión: CFR	42
Tabla 9. Resultados generales de la dimensión: CIF	43
Tabla 10. Resultados generales de la dimensión: CIPT	44
Tabla 11. Puntuaciones generales de la variable: CIP	45
Tabla 12. Puntuaciones generales para la variable flujo de exportaciones e importaciones	46
Tabla 13. Estadísticos descriptivos para la variable flujo de exportaciones e importaciones	47
Tabla 14. Resultados generales de la dimensión: flujo de exportaciones e importaciones	48
Tabla 15. Resultados generales de la dimensión: Tiempo	49
Tabla 16. Resultados generales de la dimensión: costo	50
Tabla 17. Resultados generales de la dimensión: Cumplimiento Documental	51
Tabla 19. Matriz de Correlaciones	53
Tabla 20. Resultados para la correlación entre las variables manejo de Incoterms y flujo de exportaciones e importaciones	54
Tabla 21. Correlaciones	55
Tabla 22. Resultados para la correlación entre variable CIF y la dimensión costos	57
Tabla 23. Resultados para la correlación entre variable CIPT y la dimensión cumplimiento documentario	58

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Resultados generales de la variable: Manejo de Incoterms .	41
Gráfico 2. Resultados generales de la dimensión: CFR.	42
Gráfico 3. Resultados generales de la dimensión: CIF.	43
Gráfico 4. Resultados generales de la dimensión: CIPT	
Gráfico 5. Resultados generales de la variable: CIP.	45
Gráfico 6. Resultados generales de la dimensión: flujo de exportaciones e importaciones	48
Gráfico 7. Resultados generales de la dimensión: tiempo	49
Gráfico 8. Resultados generales de la dimensión: costo	50
Gráfico 9. Resultados generales de la Dimensión: cumplimiento documental	51

INTRODUCCIÓN

En el marco del proceso de globalización, las significativas transformaciones que operan en el campo político, social y especialmente económico, representan importantes desafíos en la esfera jurídica. Estos retos requieren de la intervención de un Derecho que, de forma innovadora, se adecue a estos cambios y se constituya en un instrumento que, logre garantizar, tanto el desarrollo constante de mejores mecanismos de cooperación internacional, como la regulación efectiva de los mercados, pero sin imponer exigencias que puedan distorsionar el libre tráfico de bienes. En este contexto es que representa gran importancia el estudio de términos comerciales que faciliten esta tarea como lo son los INCOTERMS.

En mercados muy competitivos los plazos de entrega suelen ser muy estrictos. Entregar tarde o de forma defectuosa una mercancía puede significar perder a un cliente, por lo que la correcta coordinación de todas las actividades, desde que se inicia una operación hasta que se termina, constituye una labor fundamental. Esta labor de coordinación de todas las fases necesarias para que el cliente reciba en tiempo y forma su mercancía es lo que se conoce como logística, y dentro de esta actividad logística el transporte juega un papel fundamental. El transporte y la logística es un sector muy complejo que tiene un impacto muy significativo en los precios, el medio ambiente y el consumo de energía. Si la globalización implica transportar cada vez más productos a mayores distancias, el manejo óptimo de todos los recursos implicados puede no sólo significar mejores resultados financieros, sino la supervivencia de la propia empresa.

El propósito de la investigación fue determinar cómo el manejo de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO

1.1. DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA.

Se le denomina Términos Internacionales de Comercio (INCOTERM) a todas aquellas normas que regulan la entrega de las mercancías, productos y que se utilizan para aclarar los costos de las transacciones comerciales internacionales que establecen las obligaciones/responsabilidades entre el comprador y el vendedor que así mismo delimitan la práctica actual en el transporte internacional de dichas mercancías. El objetivo de los incoterms es establecer un conjunto de términos y reglas de carácter facultativo que permita acordar los derechos y obligaciones del vendedor y comprador en las transacciones comerciales internacionales por lo que se puede utilizar en contratos de compra-venta efectuados con el extranjero. Entre sus objetivos está facilitar el intercambio de mercancías entre las partes involucradas (comprador, vendedor y transportista); Por medio de reglas no obligatorias que orientan a las partes involucradas en el comercio internacional.

Su mayor ventaja consiste en simplificar las estipulaciones en un contrato de compra-venta internacional de mercancías, ya que estos se aplican únicamente en las mismas: 1.Los incoterms regulan varios aspectos del comercio internacional como: La distribución de documentos, las condiciones de entrega de la mercancía. La distribución de costos de la operación y la distribución de riesgos de la operación. Con los incoterms las empresas tienen certidumbre en la interpretación de los términos negociados entre comprador y vendedor ya que se aplican reglas internacionales uniformes. 2 Adicionalmente Los incoterms contribuyen a: Eliminar las barreras del lenguaje, la distancia, la cultura de

negocios y las prácticas comerciales; descartar la certidumbre; facilitar el intercambio de bienes en las transacciones internacionales; especificar variables como riesgos de pérdida, entrega, licencia de exportación, liberación de aduanas y contratos de transporte y seguros. Además, establecen los derechos y obligaciones de las partes de un contrato de compraventa con respecto a la entrega de mercancías tangibles vendidas, pero no sustituyen el contrato de compraventa; lo complementan 3. Esta investigación tiene por objeto analizar la contribución de los incoterms e identificar oportunidades de mejora.

El presente trabajo de investigación está orientado al análisis de la influencia de la ejecución de los procesos de contratación de bienes y servicios en el cumplimiento de metas presupuestarias del Hospital Santa Rosa de Puerto Maldonado.

Los INCOTERMS no son solamente enunciados que buscan clarificar las relaciones entre vendedores y compradores en el contexto del comercio internacional, sino que también, constituyen verdaderas normas mundialmente aceptadas con el fin de brindar el orden y la seguridad jurídica que requieren las transacciones en materia comercial. Los INCOTERMS, desde su creación han sufrido cambios constantes a través de los años. Sin embargo, el objetivo de la CCI ha sido sistematizar la utilización de reglas que ya regían el comercio mundial, lo cual es común en el Derecho Comercial Internacional y, se puede decir que una de sus principales características. El hecho de que el comercio sea tan dinámico, requiere que las leyes se vayan adaptando a las diversas negociaciones entre comerciantes, pero esto no siempre logra hacerse con la rapidez con la que mutan las relaciones comerciales hacia formas más eficientes y rentables de transar, razón por la cual muchas veces sucede que primero ocurren las relaciones jurídicas y luego son sistematizadas en normas escritas, como ha sucedido en el caso de los INCOTERMS.

El desarrollo que han tenido los INCOTERMS a través del tiempo ha permitido agregar o suprimir elementos para ajustarlos a las necesidades mercantiles del momento histórico cuando deben ser aplicados. Sin embargo, se puede determinar como uno de los avances más importantes en este campo el que

estos hayan sido modificados con el fin de adecuarlos a la era digital, estableciendo regulaciones específicas para el intercambio de información a través de medios electrónicos.

La legislación de cada país brinda cobertura jurídica dentro del territorio que se delimite. Esta situación supone la dificultad de decidir cuál es la reglamentación aplicable en un contrato de compraventa entre dos países con legislaciones diferentes. A comienzos del siglo XX se estableció la necesidad de resolver dicha problemática para reducir el riesgo no solo de complicaciones legales, sino también de evitar controversias comerciales, y de esta forma facilitar el intercambio en el comercio internacional. En el marco de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) en 1936, los exportadores mundiales y el resto de los sectores comerciales aprobaron una primera normativa que posteriormente ha sido objeto de distintas revisiones las cuales llamaron Incoterms, acrónimos de los términos ingleses International Comerce Terms (Términos de Comercio Internacional). Desde su creación en 1936, los Incoterms han sufrido diversas actualizaciones con el objetivo de mejorar y dar mayor apoyo a los comerciantes. Como bien se sabe los métodos de comercialización internacional han variado conforme la tecnología se desarrolla, por lo que se han incluido constantes modificaciones para adaptarlos a las presentes prácticas comerciales y adecuarlos al desarrollo del comercio internacional. Tras las revisiones publicadas en 1953, 1967, 1976, 1980 y 1990, los Incoterms 2000 se presentan como la última modificación de la norma. Se pretende que para el 2011, exista una nueva revisión de los mismos.

Dentro de la evolución histórica de los Incoterms encontramos que en 1812 este término aparece por primera vez en las cortes Británicas. Posteriormente a la utilización de estos términos se agrega o consolida el Costo Seguro y Flete asimismo en 1919 en París se fundó la Cámara Internacional de Comercio, al mismo tiempo pero en Estados Unidos se crean las Definiciones Revisadas de Comercio Exterior de América (RAFTD'S), para el año 1936 la Cámara Internacional De Comercio crea la primera versión de lo que ahora conocemos como incoterms. Para el año 1941 se efectúa la primera y única modificación a los RAFTD'S, adentrándonos en los años 40's y 50's organismos como la

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) y la Comisión de las Naciones Unidas para la Economía de Europa (UNECE) aceptan y emplean los incoterms, para mediados de los 60's y principios de los 70's se desarrolla el transporte multimodal y se inicia la utilización de contenedores, para el año 1980 surge la Convención de Viena de las Naciones Unidas sobre Contratos Internacionales de Compraventa de Mercaderías (CICVM). Tal cual en el transcurso del año 1985 son derogados los RAFTD'S por el congreso de los E.U.A. para que a finales de los 80's y 90's se dé paso a la aparición de los términos FCA, CPT, CIP por la especialización en el transporte y el aumento en el uso de contenedores así como también se incorpora el término DDU y se adiciona la obligación al vendedor a confirmar por escrito la entrega de la mercancía, para inicios del año 2000 se hacen algunas adecuaciones a la responsabilidad entre el comprador y vendedor más sin embargo no existen cambios trascendentes con respecto a la versión de los años 90's. 5 Observando la reseña histórica de los Incoterms nos damos cuenta de cómo han sido de gran influencia marcando la pauta con reglas y normas que favorecen al comercio exterior, sin embargo su evolución ha sido lenta y exige adecuaciones para mejorar y favorecer a las partes involucradas en dicha actividad de comercio.

El Instituto Nacional de Estadística e Informática informa que en el mes de enero de 2014, el volumen total exportado de bienes disminuyó en 8,5% respecto al nivel reportado en el mes de enero 2013, tanto en los envíos de productos tradicionales y no tradicionales en -13,9% y -1,7%, respectivamente.

En el mes de enero 2014, el volumen exportado de productos no tradicionales descendió ligeramente en 1,7%; explicado por los menores envíos del sector textil, químico, metalmecánico, siderometalúrgico y minería no metálica. Asimismo, se registró menores envíos hacia Chile, Ecuador y Japón entre otros. El volumen exportado del sector agropecuario se mantuvo positivo por séptimo mes consecutivo, en el mes de enero 2014 subió 10,5% ante la mayor colocación en el mercado externo de uvas frescas, mangos y mangostanes, alcachofas preparadas o conservadas, sin congelar, leche evaporada sin edulcorante y plátanos. Los principales países de destino fueron Estados Unidos de América,

Holanda, Hong Kong y China. El sector textil reportó una caída de 4,9% en el volumen exportado, ante el descenso en los volúmenes de venta de camisas de punto de algodón y prendas de vestir de punto para bebés. Estados Unidos de América y Venezuela fueron los mercados que más demandaron, seguidos de Ecuador y Chile a pesar que en estos dos últimos disminuyó.

El volumen exportado del sector químico disminuyó 15,6% respecto al nivel obtenido en enero de 2013. El alcohol etílico con grado volumétrico mayor o igual al 80%, preformas y placas, láminas, hojas y tiras de polímeros de etileno fueron los menos demandados. El envío del sector minería no metálica decreció en 16,7% respecto a similar mes del año anterior, debido a la disminución en las ventas de fosfato de calcio natural y baldosas de cerámica barnizada o esmaltada. Los principales países de destino fueron Estados Unidos de América, Chile, India y México.

1.2 PLANTEAMIENTO DE PROBLEMAS DE INVESTIGACIÓN.

1.2.1 Problema General.

¿Cómo el manejo de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017?

1.2.1 Problemas Específicos.

1. ¿En qué medida el manejo de los CFR (Cost & Freight - Costo y Flete) influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017?

2. ¿En qué medida el CIF (Cost, Insurance & Freight - Costo, Seguro y Flete) de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017?

3. ¿En qué medida el manejo de los CPT (Carriage paid to -Transporte Pagado Hasta) influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017?

4.¿ En qué medida el CIP (Carriage and Insurance Paid to - Transporte y Seguro pagados hasta de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017?

1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.

1.3.1 Objetivo General.

Determinar cómo el manejo de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017

1.3.2 Objetivos Específicos.

1.Evaluar en qué medida el manejo de los CFR (Cost & Freight - Costo y Flete) influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017

2. Evaluar en qué medida el CIF (Cost, Insurance & Freight - Costo, Seguro y Flete) de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017

3. Evaluar en qué medida el manejo de los CPT (Carriage paid to -Transporte Pagado Hasta) influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017

4. Evaluar en qué medida el CIP (Carriage and Insurance Paid to - Transporte y Seguro pagados hasta de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017

1.4 FORMULACIÓN DE LA HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN.

1.4.1 Hipótesis General.

El manejo de los Incoterms influye significativamente en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017

1.4.2 Hipótesis Específicas.

1.Los CFR (Cost & Freight - Costo y Flete) influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017

2.El CIF (Cost, Insurance & Freight - Costo, Seguro y Flete) de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017

3.Los CPT (Carriage paid to -Transporte Pagado Hasta) influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017

3

4.El CIP (Carriage and Insurance Paid to - Transporte y Seguro pagados hasta de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017

1.5 VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN.

1.5.1 Variable Independiente

Manejo de los INCOTERMS

Con pago del transporte principal.

1.5.2 Variable dependiente

Flujo de exportaciones e importaciones

1.5.3 Operacionalización de Variables.

VARIABLE INDEPENDIENTE:

VARIABLES	DEFINICION OPERACIONAL	INDICADORES	TIPO Y NATURALEZA	ESCALA DE MEDICION
Variable Independiente:				
MANEJO DE LOS INCOTERMS Con pago del transporte principal.	Medir en que medida se manejan los INCOTERMS en el puesto fronterizo de Iñapari	1-CFR (Cost & Freight - Costo y Flete) 2-CIF (Cost, Insurance & Freight - Costo, Seguro y Flete) 3-CPT (Carriage paid to -Transporte Pagado Hasta) 4- CIP (Carriage and Insurance Paid to - Transporte y Seguro pagados hasta	Cuantitativa , discreta	Desacuerdo Indeciso De acuerdo Totalmente en desacuerdo
Variable Dependiente:				
FLUJO DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES	Medir el flujo de productos que ingresan y salen por el puesto fronterizo de Iñapari	-comercio transfronterizo	Cuantitativa, discreta	•Desacuerdo Indeciso De acuerdo Totalmente en desacuerdo

1.6 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.

1.6.1 Tipo de Investigación.

Según su finalidad, es una **investigación básica** o pura, Se fundamenta en un argumento teórico y su intención principal consiste en desarrollar una teoría, extender, corregir o verificar el conocimiento mediante el descubrimiento de amplias divulgaciones o principios. Además, este tipo de investigación se realiza para obtener nuevos conocimientos y nuevos campos de investigación sin un fin práctico específico e inmediato. Tiene como fin crear un cuerpo de conocimiento teórico, sin preocuparse de su aplicación práctica. Se orienta a conocer y persigue la resolución de problemas amplios y de validez general.

1.6.2 Nivel de Investigación.

El nivel de investigación es correlacional de tipo social, tiene como objetivo medir el grado de relación que existe entre dos variables, en un contexto en particular. En el presente estudio se realiza la relación entre las variables manejo de los Incoterms y flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017

1.6.3 Métodos de Investigación.

Por su naturaleza, es una **investigación cuantitativa**, ya que, según a Hernández, et al. (2014) La investigación cuantitativa maneja los datos obtenidos mediante los instrumentos de recojo de datos para contrastar la hipótesis, en función a la medición cuantitativa y el análisis estadístico para establecer patrones de procedimiento y probar teorías.

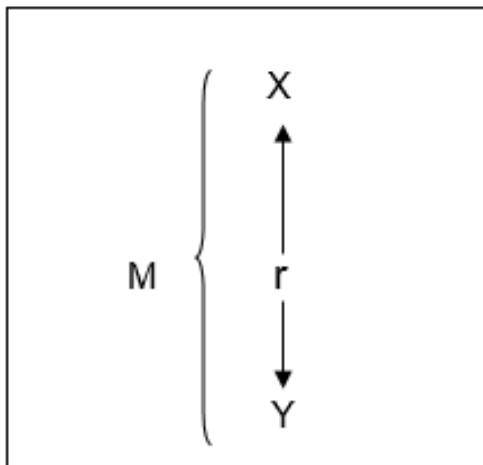
Inductivo, fue utilizado para disociar las variables en sus dimensiones, de modo que se refleje un conocimiento real sobre la relación existente entre manejo de los Incoterms y flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari. Luego de haber realizado el análisis, se describió de acuerdo a los resultados obtenidos a través de los instrumentos de recolección de datos, el cual permitió plantear las conclusiones del presente trabajo de investigación.

Descriptivo, se utilizó para describir adecuadamente las particularidades de la realidad investigada, y también para determinar el nivel de relación que existe entre el manejo de los Incoterms y flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari

1.6.4 Diseño de investigación.

El diseño utilizado para desarrollar esta investigación fue el descriptivo correlacional. Según Carrasco (2013), describen las relaciones entre manejo de los Incoterms y flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari

DISEÑO DE LA MUESTRA:



DENOTACIÓN:

- M = exportadores e importadores
- X = manejo de los Incoterms
- Y = flujo de exportaciones e importaciones
- r = Posible relación.

1.7 POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN.

1.7.1 Población.

La **población** considerada como unidades estudio, en la investigación son 30 exportadores e importadores que utilizan en el puesto fronterizo de Iñapari

Tabla 01

Detalles de la población de estudio.

POBLACIÓN DE ESTUDIO	SUB TOTAL
exportadores e importadores que utilizan en el puesto fronterizo de Iñapari	30
TOTAL	30

Fuente: cuestionario sobre manejo de Incoterms en el flujo de exportaciones e importaciones

1.7.2 Muestra.

La muestra del presente estudio está constituida por 30 exportadores e importadores que utilizan en el puesto fronterizo de Iñapari

Tabla 02

Detalles de la muestra.

POBLACIÓN DE ESTUDIO	SUB TOTAL
exportadores e importadores que utilizan en el puesto fronterizo de Iñapari	30
TOTAL	30

Fuente: cuestionario sobre manejo de Incoterms en el flujo de exportaciones e importaciones

El Muestreo utilizado para seleccionar a las unidades de análisis, consideradas como representativos, fue no probabilístico de carácter intencional.

Criterios de inclusión: exportadores e importadores que utilizan en el puesto fronterizo de Iñapari que acepten participar en el estudio de investigación previo consentimiento.

Criterios de exclusión: exportadores e importadores que utilizan en el puesto fronterizo de Iñapari, que no deseen participar en el estudio o no disponen de tiempo.

1.8 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.

1.8.1 Técnicas.

La **técnica** empleada para obtener información sobre las variables de la investigación es:

VARIABLE	TÉCNICA
Manejo de Incoterms	Encuesta.
Flujo de exportaciones e Importaciones	Encuesta.

1.8.2 Instrumentos.

El **instrumento** utilizado para recabar la información sobre las variables de la investigación es:

VARIABLE	INSTRUMENTO	FUENTE
Manejo de Incoterms	Cuestionario.	Aduaneros
Flujo de exportaciones e Importaciones	Cuestionario.	Exportadores e importadores

1.9 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN.

La presente investigación es conveniente debido a que permitirá en un primer momento identificar como está el manejo de incoterms en el puesto fronterizo de Iñapari para que de esta manera contribuirá a un mejor conocimiento del flujo de exportaciones e importaciones.

Tiene relevancia social puesto que en merito a las acciones que se ejecuten para aplicar los incoterms en los tramites de exportación e importación en la frontera de Iñapari estas permitirán lograr en el mediano y largo plazo un decrecimiento en gran proporción de las acciones en evasión tributaria lo que generara un efecto positivo en toda la población que se dedica al comercio por esta zona

Con la investigación se pretende mejorar el uso de los incoterms establecidas en los mecanismos de logística y comercio internacional para lograr disminuir la evasión tributaria, teniendo en cuenta la referencia teórica y el aporte que realizan muchos especialistas que en algún momento tuvieron la oportunidad de afrontar estas situaciones ya sea en nuestro país o el extranjero identificando las mejores situaciones para tomar acciones que por lógica deductiva pudieran ganar mayor orientación que la práctica.

Los resultados de la presente investigación permitirán aportar información necesaria referente a la logística internacional para lograr disminuir la evasión tributaria. Así como las posibles soluciones estratégicas que buscan tenga a bien mejorar esta realidad

Importancia.

Consideramos de suma importancia llevar a cabo un estudio destinado a comprobar la relación entre el manejo de los incoterms y el flujo de exportaciones e importaciones, debido a que esta zona está en crecimiento y hay demanda por los productos, de esta manera se combate el contrabando y mejora la recaudación tributaria.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.

2.2.1 Antecedentes Nacionales:

Castro Ruiz, C. (2017), “*La gestión del control aduanero en zona primaria y la satisfacción de los pasajeros que arriban en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*” tiene como objetivo determinar de qué manera la gestión del control aduanero en zona primaria se relaciona con la satisfacción de los pasajeros que arriban en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Se utilizó para alcanzar dicho objetivo el método deductivo, inductivo y descriptivo y un diseño no experimental, asimismo se aplicó la encuesta a una población constituida por los pasajeros de la zona primaria del aeropuerto Internacional Jorge Chávez, los que aproximadamente en un día son 369,833. Al calcular el tamaño de la muestra se trabajó finalmente con 384 personas. En cuanto al instrumento de recolección de datos tenemos a la encuesta que constó de 15 ítems de tipo cerrado, los mismos que se vaciaron en cuadros en donde se calcularon las frecuencias y porcentajes, complementándose con el análisis e interpretación de los resultados, lo cual nos permitió contrastar las hipótesis. Finalmente se concluyó que la gestión del control aduanero en zona primaria se relaciona directamente con la satisfacción de los pasajeros que arriban en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Tapia,E.; Villena, J. (2017), en su tesis *Análisis de las Exportaciones de Servicios del Sector Salud en la Región Lambayeque 2012-2015* la investigación titulada “Análisis de las Exportaciones de servicios del Sector Salud en la Región Lambayeque 2012 – 2015”, parte de la problemática ¿Cómo se encuentra el

crecimiento de las exportaciones de servicio del Sector Salud en la Región Lambayeque en los años 2012-2015?, teniendo como hipótesis, Si se cumple las exportaciones de servicio del sector salud entonces se habrá determinado el crecimiento en la región Lambayeque, fue una investigación de diseño no experimental, longitudinal y cuasi experimental, mientras la población estuvo constituida por la totalidad de documentos (acervo documentario) relacionados con información concerniente a las exportaciones de servicios del sector salud durante los periodos 2012 al 2015, los principales resultados encontrados fueron que las exportaciones del servicio de salud tuvieron una tendencia positiva, ya que mostro un crecimiento del 47% durante los periodos 2012-2015, así como también los principales países de exportación son Estados unidos, España, con una participación de 35% y 20% respectivamente , en cuanto a los países que menor demandan los servicios de salud son los países latinoamericanos como los países de Brasil y Argentina teniendo una participación en la exportación de los servicios de salud de 4% y 3% respectivamente; mientras países como Italia (14%), Francia(10%), Canadá (7%) y Japón (7%) donde cada uno tiene una mediana pero importante participación en la exportación de los servicios de salud. En ese sentido se llegó a concluir que La región Lambayeque en el último década ha mostrado un importante crecimiento económico, esto mayormente generado por el crecimiento de las exportaciones de bienes y servicios, tal es así que se pudo evidenciar que las exportaciones de servicios de salud no se han quedado atrás, ya que presentan una tendencia positiva a lo largo del periodo 2012,2015, donde 2012 las exportaciones solo S/.410,400.00 soles, mientras en el 2015 las exportaciones de la región de Lambayeque aumentaron en S/.587,400.00 soles mostrando un aumento significativo.

2.2.1 Antecedentes Internacionales:

Restrepo Rivera, A. (2016), en su tesis *La cadena de suministro (S.C.M) como reto de competitividad empresarial*, refiere que desde la concepción de la logística, que desde su aparición en la historia se empleaba propiamente en el traslado, transporte o simplemente movimiento de mercancías y recursos de un lugar a otro, es importante reconocer la gran evolución que ésta ha tenido

durante siglos. Grandes avances tecnológicos han hecho que la logística abarque un terreno cada vez más amplio desde el, suministro, compras, almacenamiento, marketing, stocks de inventarios, hasta la distribución y transporte de la mercancía, a tal punto que muchos de los procesos empezaron a manejarse por separado generando un doble costo e información discontinua. Con base en esto, fue necesario el desarrollo de un sistema que incorporara cada una de las etapas y actores de la Cadena de Suministro o Supply Chain Management (SCM), todo ello amparado en una sola cadena, la cual dará más solidez y competitividad a las empresas. Particularmente en países emergentes como Colombia, estos sistemas aún están en desarrollo continuo, faltándoles camino para consolidarse dentro las empresas, principalmente en la estrategia de asociar a los clústers dentro de dicho sistema y así, trabajar en pro de una sola cadena comercial de tal forma que los niveles de competitividad y operatividad comercial logren estar a la altura del comercio internacional

Ramírez Chávez, B. K. (2016), en su tesis *Análisis de los medios de pago más utilizados en la exportación de productos hacia mercados extranjeros con el Incoterm FOB*, refiere que como principales medios de pago dentro de una negociación internacional se encuentra: el giro directo el cual se debe utilizar cuando existe un nivel de confianza elevado entre el vendedor y comprador debido a negociaciones, se debe tomar en cuenta desde el punto de vista del exportador que es un medio riesgoso ya que la entidad que interviene solo cumple con lo indicado por el comprador y existe un elevador porcentaje de impago.

Huaman Aguilar, K. (2015), en su tesis *Análisis del impacto de los Incoterms en el proceso logístico de negociación de mercancías destinadas a la importación o exportación*, refiere que el uso de los Incoterms es pieza fundamental en el proceso logístico de toda negociación internacional, ya sea de importación o exportación; y el empresario que conoce de ellos tiene a su favor un grupo de prácticas herramientas para la solución de los posibles problemas a los que tenga que enfrentarse durante en proceso de negociación. No existe una regla o norma que le permita al comprador o al vendedor saber que incoterms le brindará

mayores beneficios y menores riesgos; todo se analiza de acuerdo a la posición que tomemos dentro de la negociación ya sea desde el punto de vista del importador o del exportador. Esta posición nos obligará a decidir si queremos que sea el vendedor quien contrate el seguro de nuestra mercancía, si el contará y pagará la naviera e incluso si queremos que el vendedor sea quien se encargue de todo el proceso logístico hasta la entrega de nuestra mercancía en el país de destino. Pero tenemos que tener en cuenta que mientras más obligaciones encarguemos al vendedor más alto será el costo de nuestra mercancía.

Ávila, I. (2015), en su tesis *“Análisis de la situación comercial fronteriza Tulcán – Ipiales en el período enero – septiembre 2015”*, analizó la actual situación comercial fronteriza Tulcán – Ipiales, con información referente al tráfico fronterizo, contrabando y las medidas aplicadas para evadir el auge comercial. Los tipos de investigación empleados fueron el estudio propositivo, utilizando la investigación de acción, con la aplicación del método deductivo, y el apoyo de las técnicas de la observación, entrevista, encuesta realizadas en el lugar donde se presentó dicho problema. La recolección de datos se dio a partir de la aplicación de técnicas como encuestas, entrevistas, observación en las zonas involucradas que fueron Tulcán e Ipiales. Se logró constatar las circunstancias que se dan por la aplicación de salvaguardias y devaluación de la moneda durante el periodo Enero – Septiembre 2015 comparando con el año 2014. En función de los resultados se concluyó que las medidas aplicadas por el gobierno ecuatoriano recuperan el volumen de ganancia comercial en las zonas afectadas.

Fernández, I. (2013), en su tesis *Las condiciones de entrega en el comercio exterior español, indica que las condiciones de entrega en el comercio exterior, sintetizadas mediante los Incoterms*, apenas han sido analizadas en la literatura económica sobre costes de transporte. En este trabajo se lleva a cabo una primera aproximación para el comercio exterior español, utilizando para ello la Estadística de Comercio Exterior. Además de mostrar los principales patrones en el uso de los Incoterms por parte de los exportadores e importadores españoles, se estima un modelo de respuesta binaria en el que la variable a

explicar distingue si el vendedor se encarga o no del transporte principal. Se ha obtenido que la distancia, la renta per cápita y el ratio peso/valor pueden influir en la elección de los Incoterms

2.2. BASES TEÓRICAS.

2.2.1. INCOTERMS 2010

Los Incoterms (International Commercial Terms) son una serie de términos utilizados frecuentemente en los contratos de compraventa internacional, cuyo objetivo es establecer una serie de normas para la interpretación de los términos comerciales utilizados en las transacciones internacionales en relación a la distribución de los gastos y la transmisión de los riesgos entre compradores y vendedores. Sin embargo, no regulan la forma de pago por parte del comprador. Los Incoterms deben aparecer junto al precio de exportación, indicando el lugar exacto donde se transfieren las responsabilidades.

El ámbito de aplicación de estos términos se limita a los derechos y obligaciones de las partes en relación a un contrato de compraventa y, concretamente, en referencia a la entrega de las mercancías vendidas. Estos términos son de aceptación voluntaria por las partes. Las grandes cuestiones que pretenden regular son:

- El lugar exacto donde se produce la entrega de la mercancía.
- El momento en el que se transmite el riesgo sobre la mercancía.
- La distribución de los costes de la operación.
- El reparto de los trámites documentales.

En ocasiones se realiza una interpretación incorrecta de los términos y se supone erróneamente que los Incoterms se aplican al contrato de transporte y no al contrato de compraventa.

Elementos básicos de la aplicación de los INCOTERMS Con respecto a la aplicación de los INCOTERMS en las operaciones de compraventa, existe la opción, según dichos términos comerciales, de que la responsabilidad del vendedor se circunscriba solamente a entregar la mercancía en su propio negocio sin tener que soportar las cargas generadas por fletes y/o seguros para

transportar ésta hasta ponerla a disposición del comprador, por lo que será, entonces, el comprador quien asuma los gastos y riesgos de la entrega de la mercancía. Sin embargo, existe también la posibilidad de que sea el vendedor quien asuma dichos costos. Tanto en el primero como en el segundo caso es importante que sea determinado con precisión el punto de entrega de la mercancía ya que esto dictará los efectos de la transacción sobre la responsabilidad de cada una de las partes del contrato de compraventa. La determinación de estos aspectos es justamente donde las reglas de los INCOTERMS encuentran su campo de acción. En este sentido, al llevarse a cabo el suministro de las mercancías conforme con el contrato por parte del vendedor, el comprador adquiere la obligación de pagar el precio y dependiendo del INCOTERM que se esté aplicando una de las partes o ambas asumen la obligación de tramitar las licencias, autorizaciones y formalidades, igualmente sucederá respecto de los contratos de transporte y seguro, como también lo relativo a la entrega y recepción de ésta. Es importante resaltar que los puntos sobre los cuales coinciden los autores que se refieren a los elementos de los INCOTERMS son esencialmente: distribución de los gastos, transmisión de los riesgos, lugar y forma de entrega, diligencias documentales, pero el contrato de compraventa internacional contempla otras situaciones que, a pesar de ser de gran relevancia para las transacciones mercantiles, no están contemplados dentro de los INCOTERMS, como lo es, por ejemplo, la determinación del precio de las mercancías. Función de los INCOTERMS y su relación con las transacciones internacionales Las funciones de los INCOTERMS a través del tiempo han sido diversas, ya que empezaron siendo aplicados con el objetivo de facilitar una interpretación uniforme a los términos comerciales empleados con más frecuencia en los contratos de compraventa internacional, brindando con esto un marco regulatorio necesario para darle seguridad a la negociación de dichos acuerdos, lo cual pudo lograrse gracias a la sistematización que le dio a estos términos la Cámara de Comercio Internacional. Asimismo, al haberse constituido como un método de identificación, reconocible por las partes contratantes evita discusiones entre éstas y despeja incertidumbres acerca de los usos, costumbres y conceptos que se conceden a los términos comerciales en países diferentes. Es una forma de lograr la armonización de las

transacciones comerciales. Dentro de las funciones de estos términos internacionales de comercio está el evitar equivocaciones y eventualmente disputas, ofreciendo un conjunto de expresiones uniformes, lo que permite un ahorro de tiempo y recursos en las transacciones internacionales. Para que esto ocurra debe existir autonomía de la voluntad de los contratantes y que en virtud de esto acuerden la aplicación del término que mejor se adapte a las necesidades del negocio que están realizando.

Se debe mencionar en este contexto, que los INCOTERMS establecen mínimos, teniendo las partes intervinientes la posibilidad de desarrollar otras obligaciones que se agreguen a las normas básicas establecidas. Además, se debe tener en cuenta que las cláusulas especiales contempladas en los contratos de compraventa prevalecen sobre lo preceptuado en las reglas generales contenidas en los INCOTERMS. Esto se debe a que pueden existir temas que impliquen intereses recíprocos y circunstancias específicas. Finalmente, es importante destacar que las partes al acordar el contrato de compraventa optarán por los INCOTERMS que más se acomoden a sus necesidades y requerimientos, teniendo en cuenta las circunstancias que rigen los mercados, los productos, y la obtención de las licencias para comerciar estos.

Clasificación y disposiciones de los INCOTERMS 2010

Los INCOTERMS constituyen un conjunto de reglas internacionales, redactadas por la Cámara de Comercio Internacional, las cuales determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional. A los INCOTERMS se les ha denominado, también, cláusulas de precio, pues cada término implica elementos que permiten determinar los costos en que incurrirán las partes para la entrega final de la mercancía. Sin embargo, aún cuando la selección del término comercial influye sobre el costo del contrato, los INCOTERMS no se refieren al tema del precio en ninguna de sus regulaciones.

Como se mencionó anteriormente, los INCOTERMS refieren varios puntos fundamentales del contrato de compraventa internacional, como lo son: la entrega de mercancías, la transmisión de riesgos, la distribución de gastos y los trámites de aduaneros. De esta forma, es importante destacar que, respecto de

la entrega de las mercancías, éstas pueden ser entregadas al comprador propiamente, cuando es así, generalmente, se utilizan los términos “E” y “D”; o cuando la mercancía es entregada a un intermediario, que puede ser un transportista, se utilizan más comúnmente los términos “F” y “C”. En relación con la transmisión de riesgos, la base de los INCOTERMS para definir la transmisión de riesgos se circunscribe a un momento específico y espacio geográfico determinado. El mencionado espacio geográfico puede referirse a una fábrica, muelle, frontera, etc.; por su parte, el momento estará determinado por el plazo de entrega de la mercancía. La unión de ambos elementos producirá la transmisión de los referidos riesgos y gastos. En este punto, es relevante acotar que no se debe confundir la transmisión de los riesgos con la transmisión de la propiedad, la cual será regulada por la legislación que rijan el contrato de compraventa para el caso particular. Al referirse a la distribución de los gastos, dependiendo del INCOTERM que se esté aplicando puede ocurrir que el vendedor se haga cargo de los gastos de transporte, incluyendo lo relativo al seguro, hasta el punto de destino, a pesar de que la transmisión de los riesgos es en el origen; o que sea el comprador quien asuma los gastos relativos con la entrega. Este punto se encuentra relacionado, entre otros aspectos, además del seguro (al cual se hará referencia más adelante en el presente artículo) con los trámites aduaneros que deben llevarse a cabo, ya que estos implican, también, un costo para la parte que asuma esta responsabilidad, aun cuando dicho costo puede ser reembolsado, si corresponde, según lo pactado. En este sentido, se puede decir que, en general, la exportación es responsabilidad del vendedor; sólo existe un término comercial desde el cual el vendedor no brinda el despacho aduanero de exportación: el INCOTERM EXW o Ex Works, en el cual será el comprador el responsable de dichos trámites de exportación. Es importante tener clara la aplicación de los INCOTERMS, según el transporte que se pretenda utilizar para el transporte de la mercancía, sea éste multimodal o marítimo, ya que esto determinará el término que será más conveniente incluir en el contrato de compraventa, dependiendo del caso. En este sentido, con respecto al transporte la CCI ha expuesto que: “El primer grupo incluye las siete reglas Incoterms® 2010 que pueden utilizarse con independencia del modo de transporte seleccionado y de si se emplean uno o más modos de transporte.

EXW, FCA, , CPT, CIP, DAT, DAP y DDP pertenecen a este grupo. Pueden usarse incluso cuando ni siquiera existe transporte marítimo. Es importante recordar, no obstante, que estas reglas pueden emplearse en los casos en que se utiliza un buque en parte del transporte.”

Asimismo, el Presidente de la Cámara de Comercio en el momento cuando fueron aprobados los INCOTERMS 2010, continúa diciendo respecto del segundo grupo que: “En el segundo grupo de reglas Incoterms® 2010, el punto de entrega y el lugar al que la mercancía se transporta a la empresa compradora son ambos puertos; de ahí la etiqueta de reglas “marítimas y de vías navegables interiores”. FAS, FOB, CFR y CIF pertenecen a este grupo. En las tres últimas reglas Incoterms, todas las menciones a la borda del buque como punto de entrega, se han suprimido en favor de la entrega de la mercancía cuando esté “a bordo” del buque. Refleja con más precisión la realidad comercial actual y evita la imagen, bastante anticuada, del riesgo oscilando de una lado a otro sobre una línea perpendicular imaginaria.” Estas modificaciones se deben tomar en cuenta en el momento de decidir el INCOTERM que se aplicará en un contrato de compraventa, y representan, además una reestructuración de la forma como se dividen los INCOTERMS 2010 respecto de los INCOTERMS 2000, ya que no solo se redujo el número de términos de 13 a 11, sino que también, se eliminaron ciertos términos de negociación como DAF, DES, DEQ y DDU, adicionándose en cambio dos nuevos términos: DAT, el cual se puede utilizar para todo tipo de transporte, especialmente marítimo y se refiere a entrega de la mercancía en el puerto de destino, después de descargado. Se sumó, también a esta lista DAP, el cual reemplaza a DAF y DDU, se puede usar para todo tipo de transporte y se refiere a entregas en el país de destino en un lugar acordado, lo cual brinda la posibilidad de una mayor flexibilidad en relación con el punto de entrega.

Los incoterms son términos de Comercio Internacional sinónimo es términos de compra-venta, es muy importante que nuestros clientes señalen estas siglas en las facturas comerciales o carta de instrucciones que nos envían para documentar el pedimento o despacho aduanero, debido a que el cliente y el comprador ellos realizaron verificaron y acordaron los fines de la compraventa.

La obligación de nosotros como Agente Aduanal es declarar su respectivo incoterms en nuestro pedimento, debido que este término va relacionado con los Incrementables que declaramos en nuestro pedimento en base al Art.64 L.A. Las autoridades Aduaneras son las facultadas para revisar que los Incoterms vayan declarados correctamente de acuerdo a la factura comercial. Para que sirven? Los incoterms sirven para establecer un lenguaje estandarizado que pueda ser utilizado por los compradores y vendedores que participan en negocios internacionales. Estos son usados para dividir los costos de las transacciones y las responsabilidades entre el comprador y el vendedor. En cuanto a su propósito es el de proveer un grupo de reglas internacionales para la interpretación de los términos más usados en el Comercio internacional. Los Incoterms no son el contrato en sí, pero depende de estos la correcta interpretación. Se ofrecen con una presentación simple y clara de 13 siglas o abreviaturas de tres letras. Cada una de ellas encierra el conjunto de obligaciones que asume cada parte que participa en la compraventa internacional. Su finalidad es determinar con precisión los términos del contrato tales como: El reparto de gastos entre exportador e importador, Lugar de entrega de la mercancía, Documentos que el exportador debe proporcionar al importador, Transferencia de riesgos entre exportador e importador en el transporte de la mercancía, Quién contrata y paga el transporte, Quién contrata y paga el seguro, Qué documentos tramita cada parte y su costo

Los Incoterms especifican la logística del contrato, como son el momento y el punto de entrega de la mercancía, el medio de transporte, la responsabilidad sobre el seguro de la carga y el despacho aduanero; Mas sin embargo es importante mencionar que el Incoterm que se escoja influye en los costos del contrato ya que, aunque todos los gastos los abona el importador, éste debe saber en todo momento cuáles son desembolsados directamente y cuáles están incluidos en el precio de la mercancía; Mas sin embargo su importancia en el contrato de compraventa es crucial, ya que especifican como es la transmisión de la propiedad, las cláusulas internas, los instrumentos de pago, el incumplimiento y sus consecuencias, las exoneraciones de responsabilidades debidas a causas diversas o la situación en la que se encuentre la mercancía.

A Los incoterms no les compete: Emplearse como una Ley, son Recomendaciones reconocidas como Practica Internacional Uniforme así como tampoco determinan la propiedad de una mercancía. (Este punto debe ser previsto en otra clausula en el contrato de venta). No son un servicio Todo Incluido, frecuentemente detalles que van más allá de los Incoterms deben ser cubiertas en otras partes del contrato.

IV.CLASIFICACION;

Para que los Incoterms cumplan en una 100% su funcionalidad, existen 4 diferentes tipos de estos para que los mismos puedan ser utilizados acorde a los que se tramita entre vendedor y comprador. Los mismos son los siguientes: de salida, sin pago del transporte principal, con pago del transporte principal y grupo de llegada donde se incluye la entrega.

1. **E:** Único termino por el que el vendedor pone las mercancías a disposición del comprador en el local del vendedor.
2. **F:** El vendedor se encarga de entregar la mercancía a un medio de transporte escogido por el comprador.
3. **C:** El vendedor contrata el transporte sin asumir riesgos de pérdida o daño de la mercancía o costos adicionales después de la carga y despacho.
4. **D:** El vendedor soporta todos los gastos y riesgos necesarios para llevar la mercancía al país de destino.

CATEGORIAS	SIGLAS	INGLES	ESPAÑOL
	EXW	1. EX WORKS (NAMED PLACE)	1. EN FABRICA (LUGAR ACORDADO)
	FCA	2. FREE CARRIER (NAMED PLACE)	2. LIBRE DE PORTE (LUGAR ACORDADO)
	CPT	3. CARRIAGE PAID TO (NAMED PLACE OR DESTINATION)	3. FLETE PAGADO HASTA (LUGAR DE DESTINO)
MULTIMODALES	SCIP	4. CARRIAGE AN INSURANCE PAID TO (NAMED PLACE OF DESTINATION)	4. FLETE Y SEGURO HASTA (LUGAR DE DESTINO ACORDADO)
	DAP	5. DELIVERED AT PLACE	5. ENTREGADO EN LUGAR
	DAT	6. DELIVERD AT TERMINAL	6. ENTREGADO EN TERMINAL
	DDP	7.DELIVERED DUTY PAID (NAMED PLACE OF DESTINATION)	7. ENTREGADO CON ARANCELES PAGADOS (LUGAR DE DESTINO ACORDADO)
	FAS	8. FREE ALOGSIDE SHIP (NAMED PORT OF SHIPMENT)	8. LIBRE AL COSTADO DE BUQUE (PUERTO DE EMBARQUE ACORDADO)
SOLO	FOB	9. FREE ON BOARD (NAMED PORT OF SHIPMENT)	9. LIBRE A BORDO(PUERTO DE EMBARQUE ACORDADO)
MARITIMOS	CFR	10. COST AND FREIGHT (NAMED PORT OF DESTINATION)	10. COSTO Y FLETE (PUERTO DE DESTINO ACORDADO)
	CIF	11. COST INSURANCE AND FREIGHT (NAME OF PORT OF DESTINATION)	11. COSTO, SEGURO Y FLETE (PUERTO DE DESTINO ACORDADO)

FIGURA 1; En el recuadro que a continuación se muestra se explica cada una de las Categorías que anteriormente se mencionaron:

De acuerdo a la opinión de un experto eventualmente tendrán que ser mejorados ya que han habido casos de malos entendidos debido a la incorrecta interpretación de los mismos la posibilidad existe; Modificarlos para delimitar con exactitud las responsabilidades de los involucrados.

De Salida

1. EXW (Ex-works, ex-factory, ex-warehouse, ex-mill.)

El vendedor ha cumplido su obligación de entrega al poner la mercadería en su fábrica o taller a disposición del comprador. No es responsable ni de cargar la mercadería en el vehículo proporcionado por el comprador ni de despacharla de aduana para la exportación, al menos de que exista un acuerdo en otro sentido. El comprador soporta todos los gastos y riesgos de retirar la mercadería desde el domicilio del vendedor hasta su destino final.

Sin pago del transporte principal.

1. FCA (Free carrier - Franco Transportista - libre transportista)

El vendedor cumple con su obligación al poner la mercadería en el lugar fijado, a cargo del transportista, luego de su despacho de aduana para la exportación. Si el comprador no ha fijado ningún punto específico, el vendedor puede elegir dentro de la zona estipulada el punto donde el transportista se hará cargo de la mercadería. Este término puede usarse con cualquier modo de transporte.

2. FOB (Free on Board - Libre a bordo)

Va seguido del puerto de embarque. Significa que la mercadería es puesta a bordo del barco con todos los gastos, derechos y riesgos a cargo del vendedor hasta que la mercadería haya pasado la borda del barco, con el flete excluido. Exige que el vendedor despache la mercadería de exportación. Este término puede usarse solamente para el transporte por mar o vías acuáticas interiores.

3. FAS (Free alongside ship - Libre al costado del buque)

La abreviatura va seguida del nombre del puerto de embarque. La mercadería se pone a lo largo (costado) del barco en el puerto convenido, sobre el muelle con todos los gastos y riesgos hasta dicho punto a cargo del vendedor. El comprador debe despachar la mercadería en aduana. Puede usarse solamente para el transporte por mar o vías acuáticas interiores.

Con pago del transporte principal.

3. CFR (Cost & Freight - Costo y Flete)

Comprende la mercadería puesta en puerto de destino, con flete pagado pero seguro no cubierto. El vendedor debe despachar la mercadería en Aduana y solamente puede usarse en el caso de transporte por mar o vías navegables interiores.

3.1 CIF (Cost, Insurance & Freight - Costo, Seguro y Flete)

Incluye la mercadería puesta en puerto de destino con flete pagado y seguro cubierto. El vendedor contrata el seguro y paga la prima correspondiente. El

vendedor sólo está obligado a conseguir un seguro con cobertura mínima.

3.2 CPT (Carriage paid to - Transporte Pagado Hasta)

El vendedor paga el flete del transporte de la mercadería hasta el destino mencionado. El riesgo de pérdida o daño se transfiere del vendedor al comprador cuando la mercadería ha sido entregada al transportista. El vendedor debe despachar la mercadería para su exportación.

3.3 CIP (Carriage and Insurance Paid to - Transporte y Seguro pagados hasta)

El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo CPT, pero además debe conseguir un seguro a su cargo.

Grupo de llegada donde se incluye entrega.

1. DAF (Delivered at Frontier - Entregado en frontera)

El vendedor cumple con su obligación cuando entrega la mercadería, despachada en aduana, en el lugar convenido de la frontera pero antes de la aduana fronteriza del país receptor. Es fundamental indicar con precisión el punto de la frontera correspondiente.

2. DES (Delivered ex Ship - Entregada sobre barco)

El vendedor cumple con su obligación cuando pone la mercadería a disposición del comprador a bordo del barco en el puerto de destino, sin despacharla en aduana para la importación.

3. DEQ [Delivered ex Quay (Duty Paid) - Entregada en muelle (derechos pagados)]

El vendedor cumple con su obligación cuando pone la mercadería a disposición del comprador sobre el muelle en el puerto de destino convenido, despachada en aduana para la importación.

4. DDU (Delivered Duty Unpaid - Entregada derechos no pagados)

El vendedor cumple con su obligación cuando pone la mercadería a disposición del comprador en el lugar convenido en el país de importación. El vendedor asume todos los gastos y riesgos relacionados con la entrega de la mercadería hasta ese sitio (excluidos derechos, cargas oficiales e impuestos), así como de los gastos y riesgos de llevar a cabo las formalidades aduaneras.

.5 DDP (Delivered Duty Paid - Entregada derechos pagados)

El vendedor asume las mismas obligaciones que en DDU más los derechos, impuestos y cargas necesarias para llevar la mercadería hasta el lugar convenido.

GRUPO	REGLA INCOTERMS	RIESGO O RESPONSABILIDAD	CARACTERISTICAS
E	EXW	PUNTO DE ENTRADA	VENDEDOR SE DESLIGA DE TODA RESPONSABILIDAD
F	FAS	PUNTO DE EXPORTACION	MERCANCIA DESPACHADA DE EXPORTACION
	FOB		NO SE PAGA FLETE INTERNACIONAL
	FCA		FLETE INTERNACIONAL HA SIDO PAGADO
C	CFR	PUNTO DE EXPORTACION	EN CASO DE SINIESTRO RECLAMA EL SEGURO EL COMPRADOR.
	CPT		LA MERCANCIA ES RESPONSABILIDAD DEL VENDEDOR HASTA EL PUNTO DE LLEGADA DEL PAIS COMPRADOR
	CIP		EN CASO DE SINIESTRO EL VENDEDOR PAGA DICHAS MERCANCIAS.
D	DAT	PUNTO DE LLEGADA	EN CONSECUENCIA YA INCLUYE TANTO GASTOS DE EXPORTACION COMO DE TRANSPORTACION HASTA EL PUNTO ACORDADO
	DAP		
	DDP		

Figura 2: En el siguiente recuadro se mencionan las características de cada uno del grupo de incoterms;

V. Ventajas y Desventajas;

El desarrollo de los Incoterms ha traído una serie de cambios importantes a la forma de hacer negocios en el ámbito internacional. En ciertos aspectos han logrado simplificar estos procesos comerciales, sin embargo existen algunos resultados negativos de la aplicación de estos términos comerciales.

En cuanto a los beneficios que han generado los Incoterms se pueden mencionar los siguientes: La simplificación de los términos contractuales del comercio, La homologación de conceptos, Una clara definición de responsabilidad entre las partes y La respuesta a las diferencias legislativas. Uno de los principales beneficios es la simplificación de términos contractuales. Al existir los Incoterms, estos son a menudo utilizados en los contratos comerciales, asegurando una única forma de interpretación de los términos, ahorrando tiempo y dinero que antes era a menudo malgastado por malinterpretaciones de los términos contractuales.

De esta forma, los Incoterms han sido una herramienta importante para el desarrollo del comercio internacional. Segundo, la homologación de conceptos permite de igual forma eliminar malentendidos más allá de los términos contractuales que de igual forma significaban grandes pérdidas monetarias, e inclusive barreras importantes al comercio. Tercero, la definición de transferencia de responsabilidad también es uno de los beneficios más importantes que ofrece la aplicación de los Incoterms. Ya que estos términos son tan explícitos al determinar el lugar y momento específico en el que se transfiere la responsabilidad entre el comprador y el vendedor, se evitan serios malentendidos. Por último, en cuanto a las diferencias legislativas. Como se mencionó anteriormente, una importante barrera al comercio internacional a menudo han sido las diferencias en las legislaciones comerciales de los países involucrados en las transferencias comerciales.

Los Incoterms, aunque no ofrecen una solución final a este problema, facilitan esquivar dichos problemas con el claro establecimiento de términos de referencia, eliminando lagunas legales que antes caían en manos de las diferencias legislativas, complicando fuertemente los procesos comerciales.

En la opinión de una autoridad aduanera: Si se interpretan de manera correcta una de sus virtudes serian cumplir en tiempo y forma con las estipulaciones que cada uno marca quedando demostrado ante el comprador y vendedor un buen intercambio comercial. Pese a todos los beneficios mencionados arriba, los Incoterms todavía presentan ciertas debilidades que pueden ser desventajas

para los procesos comerciales, como: No obligatoriedad de los términos y Delimitaciones de los términos.

Estos dos elementos son las principales desventajas de la aplicación de los Incoterms. En primer término, los Incoterms no son de carácter obligatorio. Es decir, aunque estos pueden ser incluidos como términos contractuales, no son en sí mismo “contratos”. Por lo tanto, el funcionamiento adecuado de estos términos está condicionado a la aplicación voluntaria por las partes, basado en mutuo acuerdo. Sin embargo, vale destacar que dados los grandes beneficios mencionados anteriormente, en la mayoría de la ocasiones, dichos términos son aceptados voluntariamente.

Segundo, la delimitación de los términos puede llegar a ser una desventaja en la aplicación. Los Incoterms se dedican principalmente a la definición de los puntos de transferencia de responsabilidad entre las partes, durante el envío de mercancías. Por lo tanto, estos términos no definen forma de pago, tiempos de entrega, y una serie más de términos contractuales que son fundamentales para el buen funcionamiento de las transferencias comerciales. Entonces el pequeño campo de acción de estos términos los hace relativamente débiles ante el alto número de otros términos contractuales que deben de definirse

2.2.2 Flujo de exportaciones e importaciones

Conceptos básicos sobre importación y exportación

Tanto las importaciones como las exportaciones son transacciones comerciales ya sea de bienes o de servicios que se realizan entre distintos estados.

- En economía, una exportación es cualquier bien o servicio enviado fuera del territorio nacional.
- En economía, la importación es el transporte legítimo de bienes y servicios nacionales exportados por un país, pretendidos para el uso o consumo interno de otro país. Las importaciones pueden ser cualquier producto o servicio recibido dentro de la frontera de un Estado con propósitos comerciales. Dentro de los

conceptos más relevantes y de obligado conocimiento en el campo del comercio exterior, hay que mencionar los INCOTERMS. Son términos definidos y elaborados por la Cámara Internacional de Comercio (CIC), con la finalidad de establecer un lenguaje estandarizado que pueda ser utilizado por los compradores y vendedores que participan en negocios internacionales. Los INCOTERMS permiten evitar litigios, distribuyendo claramente entre el comprador y el vendedor (1) los costes y los riesgos. Concretamente, en un contrato de venta internacional los Incoterms clarificarán los siguientes puntos:

1. Situar el punto crítico de la transferencia de los riesgos del vendedor al comprador en el proceso de envío de mercancías (riesgos de pérdida, deterioro, hurto de las mercancías), permitiendo así que quien asume estos riesgos pueda tomar medidas preventivas, sobre todo en cuanto a seguros;
2. Indicar quién –el vendedor o el comprador– debe cerrar el contrato de transporte;
3. Repartir entre ambas partes los gastos logísticos y administrativos en las diferentes etapas del proceso;
4. Precisar quién está a cargo del embalaje, el marcado de la mercancía, las operaciones de manutención, de carga y descarga de las mercancías, o la carga o transferencia del contenido de los contenedores, al igual que las operaciones de inspección;
5. Fijar las obligaciones respectivas para la realización de las formalidades de exportación y/o importación, el pago de los derechos e impuestos de importación, al igual que el suministro de los documentos. Existen 11 Incoterms aceptados internacionalmente (codificación original inglesa en tres letras, ej.: FOB) más una localización precisa, ej.: “FOB Le Havre”.

Los negocios basados en procesos de exportación y/o importación han de pasar por una serie de fases antes de llevarse a la práctica. La correcta ejecución de cada una de ellas es una condición necesaria para el éxito del proyecto que se quiera poner en marcha.

Fases de un proceso de exportación / Importación

- FASE 1: INFORMARSE o Es de vital importancia contar con buena información de mercados y productos antes de lanzarse a un proyecto de exportación/importación

- ♣ ¿Clientes?

- ♣ ¿Precios?

- ♣ ¿Competidores?

- ♣ Otros o Existen instituciones tanto en España como en los países con los que se va a comerciar que apoyan iniciativas empresariales de exportación y con información sobre mercados

- FASE 2: FORMACIÓN/ASESORÍA o Las actividades de comercio exterior constituyen una disciplina técnica que exige tener conocimientos en la materia y/o contar con asesores expertos en comercio exterior o Entre las cuestiones que hay que dominar se encuentran

- ♣ Marketing internacional e investigación de mercados

- ♣ Transporte internacional (INCOTERMS)

- ♣ Aduanas, aranceles y trámites aduaneros

- ♣ Documentación para la exportación

- ♣ Medios de pago y cobro

- ♣ Contratos internacionales

- FASE 3: MENTALIZARSE o Una vez superadas las fases anteriores, es necesario mentalizarse de que la actividad exportadora es una actividad que normalmente no genera resultados hasta medio/largo plazo o Para ello es

necesario que la iniciativa empresarial sea compartida por el conjunto de la empresa/organización sea contrastada con potenciales clientes y proveedores y se materialice en un Plan de Negocio Internacional

- FASE 4: ACTUAR o Investigación de Mercados o Establecimientos de Contactos Comerciales o Realización de pedidos o Cobro y pagos o Control de satisfacción del cliente

Modelos de contratos de comercio exterior

Contrato de Compraventa Internacional Se utiliza por empresas situadas en diferentes países para vender y comprar mercancías entre empresas situadas en diferentes países. El exportador (Vendedor) se obliga a entregar determinados productos y el importador (Comprador) a adquirirlos en las condiciones de pago, entrega y plazo que se pacten. Está diseñado para ventas de productos de empresa a empresa y en las que cada operación constituye una venta en sí misma, no forma parte de envíos regulares de mercancías. Si se trata de ventas regulares que se repiten durante un plazo largo de tiempo (más de 1 año), debe utilizarse el 'Contrato Internacional de Suministro'.

Contrato de Distribución Internacional Con o sin exclusiva, por el cual una parte (Suministrador) concede a otra (Distribuidor), el derecho a promocionar y comercializar productos en otro país, para que ésta los adquiera en nombre y por cuenta propia, y los revenda a clientes finales o a detallistas situados en un territorio determinado. El modelo sirve para la distribución internacional de distintos tipos de productos y es adaptable a los diferentes tipos de distribución: masiva, selectiva y exclusiva. En las cláusulas se especifica productos y territorio, exclusividad, no competencia, precios, condiciones de entrega y de pago, actividades de promoción, servicios, etc.

Contrato de Agencia Internacional Desarrollado para aquellas actividades que requieren de un agente comercial para la promoción y venta en mercados exteriores. En este contrato una parte (Principal) encarga a otra, bien sea persona física o jurídica (Agente), la promoción de operaciones de comercio exterior de forma continuada, como intermediario independiente, sin asumir el

riesgo de las operaciones. La remuneración del agente se establece mediante comisiones sobre ventas, si bien, en algún caso, pueden acordarse ciertos gastos en concepto de viajes o actividades de promoción. Se añaden condiciones específicas (exclusividad, objetivos, importe y cálculo de las comisiones, información, rescisión, indemnizaciones, etc).

Contrato Internacional de Servicios

Contrato que establece las relaciones comerciales en la prestación de servicios entre una parte que presta los servicios (Prestador) y otra que lo recibe (Cliente), situadas en países diferentes. Si se trata de servicios de consultoría internacional debe utilizarse el modelo de `Contrato Internacional de Consultoría`.

Contrato de Joint Venture Internacional Regula las relaciones entre dos empresas de diferentes países que constituyen una sociedad, generalmente en el país de residencia de una de ellas, para realizar conjuntamente una actividad que puede tener distintos objetivos: investigación, comercialización, producción, etc. En el contrato se establecen todos los acuerdos necesarios para poner en marcha y gestionar la Joint Venture: objeto y capital social, valoración de aportaciones, organización y administración, toma de decisiones, solución de controversias, estudios de viabilidad previos a la constitución de la Joint Venture, financiación de su coste, etc.

2.3 definición de términos básicos

Importaciones

Es complicado y costoso realizar importaciones pequeñas, salvo que sean realizados de un modo informal (en “maletas”). Por ello, existen entidades importadoras, pero suelen dar preferencia a sus propios proyectos y es difícil que admitan otros.

Distribución

Las redes de comercialización en nuestro país son muy pequeñas, existen tiendas en las principales ciudades y también se comercializa en algunas

grandes superficies y asociaciones solidarias y tiendas colaboradoras. El problema es que el margen comercial es mucho menor que en el comercio “no justo” y las tiendas apenas pueden sobrevivir.

Sellos de calidad

Para garantizar que el producto es de CJ, se utilizan sellos (ejemplo Fairtrade) o bien, la confianza que se deposita en las importadoras, ya que los sellos no están muy extendidos a todos los productos. Existen algunas certificaciones que no son de Comercio Justo, como SA8000 o SROI, más propias de empresas con cierta responsabilidad corporativa, pero que no cumplen todos los criterios de CJ.

Remesas

Se trata de una operación bancaria por la cual el exportador encarga a un banco la gestión del cobro de unos documentos financieros (letras de cambio, pagarés, cheques...) y/o no financieros (facturas, documentos de embarque, control fitosanitario...), contra la aceptación o pago al contado del importador. En función de que los documentos sean financieros o/y no financieros, la remesa será simple o documentaria

Factura aduanera

Es un documento emitido por el vendedor y exigido por la Aduana de algunos países importadores con fines estadísticos o informativos o Se envía junto con la mercancía exportada o Puede servir de base para una factura comercial legalizada por un consulado en España del país destinatario de la exportación, aunque algunos países exigen un documento específico

Factura consular

Es un documento especial emitido por el exportador y visado por un consulado del país importador en la nación exportadora que suele ser requerido por las autoridades aduaneras de algunos países (bastante frecuente en países sudamericanos) o Verifica el valor, la cantidad y el origen de la mercancía cuando

se efectúe el despacho, sobre cuya base se determinará la clase de arancel o A veces puede ser sustituida por una factura comercial visada por el consulado correspondiente

Certificados de Origen

Sirven para determinar el origen de las mercancías, con vistas a satisfacer las exigencias aduaneras o comerciales, tales como los créditos documentales. En España, las Cámaras de Comercio e Industria (www.camaras.org) están habilitadas para expedir estos certificados

Cuadernos ATA y CPD

Documento de admisión temporal de mercancías válido en países de la cadena ATA (sustituye en algunos casos a los documentos nacionales de exportación e importación temporal)

CAPÍTULO III

RESULTADOS

3.1. CONFIABILIDAD Y VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO.

Para determinar la **fiabilidad** de la información obtenida a través de los instrumentos de recolección de datos, se utilizó el estadístico “Alfa de Cronbach”.

Tabla 3
Confiabilidad del instrumento.

INSTRUMENTOS	ESTADÍSTICO	COEFICIENTE DE CONFIABILIDAD
Cuestionario sobre	Alfa de Cronbach.	0,917.
Cuestionario sobre	Alfa de Cronbach.	0,911.

Fuente: cuestionario sobre manejo de Incoterms en el flujo de exportaciones e importaciones

El coeficiente de Alfa de Cronbach es mayor a 0,9 para los dos instrumentos de la investigación. Autores como Hernández, et al. (2014); nos indican que, a mayor valor de Alfa, mayor fiabilidad. Los valores 0,917 y 0,911 se consideran un valor elevado, es decir, los instrumentos tienen una **confiabilidad alta**.

Para **Validar** la forma, contenido y estructura de los instrumentos de la investigación, se utilizó la técnica de “Juicio de expertos”. Pues, para determinar **la validez de contenido** de los instrumentos del presente trabajo de investigación, se eligió a tres expertos de acuerdo a sus años de experiencia en el tema y por el tipo de actividad que realizan.

Tabla 4 Validación del instrumento.

EXPERTO	VALIDACIÓN	CALIFICACIÓN
Experto 1.	Validez de forma, contenido y estructura.	Bueno.
Experto 2.	Validez de forma, contenido y estructura.	Muy bueno.
Experto 3.	Validez de forma, contenido y estructura.	Bueno.

Fuente: cuestionario sobre manejo de Incoterms en el flujo de exportaciones e importaciones

Según la Tabla 4, los expertos que validaron el presente trabajo de investigación, confirman que la validez de forma, contenido y estructura del instrumento de recolección de datos tiene una calificación muy buena.

3.1 Análisis descriptivo

Tabla N° 5:

Puntuaciones generales para la variable Manejo de Incoterms

n	d1	d2	d3	d4	v1
1	34	40	17	16	107
2	40	41	26	28	135
3	43	39	30	30	142
4	45	46	33	31	155
5	36	37	24	26	123
6	31	37	27	31	126
7	31	32	20	19	102
8	39	41	26	26	132
9	36	39	27	27	129
10	35	42	23	33	133
11	37	41	28	31	137
12	35	33	24	26	118
13	37	37	21	26	121
14	41	46	27	32	146
15	37	37	26	27	127
16	35	35	24	25	119
17	30	36	17	22	105
18	36	38	24	33	131
19	37	38	22	29	126
20	44	42	35	31	152
21	42	50	35	35	162
22	34	37	26	26	123
23	35	38	25	25	123
24	39	38	24	27	128
25	41	44	25	25	135

26	41	43	27	32	143
27	34	40	21	21	116
28	37	37	26	26	126
29	35	40	24	27	126
30	37	34	24	29	124

D1: CFR

D2: CIF

D3: CPT

D4: CIP

V1: MANEJO DE LOS INCOTERMS

Tabla N°: 6

Estadísticos Descriptivos para la variable MANEJO DE INCOTERMS

Estadísticos descriptivos

	N	Mínimo	Máximo	Media	Desviación estándar
MANEJO DE INCOTERMS	30	102	162	129,07	13,809
CFR	30	30	45	37,13	3,758
CIF	30	32	50	39,27	3,956
CIPT	30	17	35	25,27	4,242
CIP	30	16	35	27,40	4,264

Análisis

En la tabla 6, observamos respecto a variable Manejo de los Incoterms de acuerdo a los datos obtenidos el promedio se ubica en 129,07 puntos, correspondiente a la categoría de acuerdo, para la dimensión CFR se obtuvo un promedio de 37,13 puntos correspondiente a la categoría Totalmente de acuerdo, para la dimensión CIF se obtuvo 39,27 puntos correspondiente a la categoría de acuerdo, para la dimensión CIPT se obtuvo 25,27 puntos correspondiente a la categoría De acuerdo y la dimensión CIP se obtuvo 27,40 puntos perteneciendo a la categoría de acuerdo.

De los resultados se podría decir que el nivel de la Motivación percibido por los miembros de la compañía de bomberos voluntarios se ubica en la categoría de acuerdo.

Tabla N°: 7

Resultados generales de la Variable: Manejo de Incoterms

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Indeciso	3	10,0	10,0
De acuerdo	21	70,0	80,0
Totalmente en de acuerdo	6	20,0	100,0
Total	30	100,0	

Fuente: elaboración por el autor

FIGURA N° 01

Resultados generales de la Variable: Manejo de Incoterms

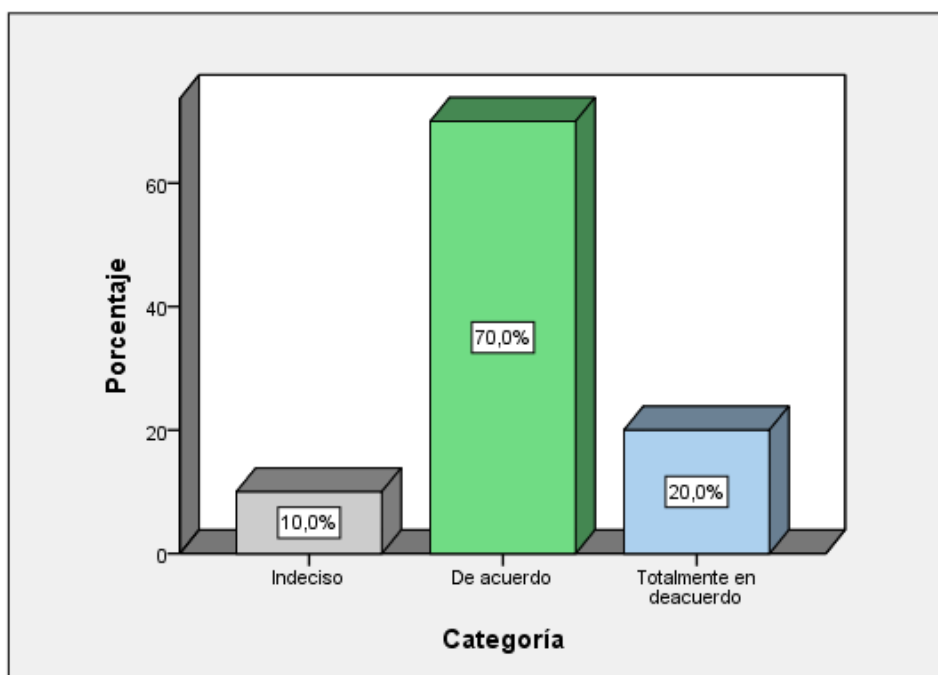


TABLA N° 8
Resultados generales de la dimensión: CFR

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
De acuerdo	14	46,7	46,7
Totalmente en de acuerdo	16	53,3	100,0
Total	30	100,0	

Fuente: elaboración por el autor

FIGURA N° 02
Resultados generales de la dimensión: CFR

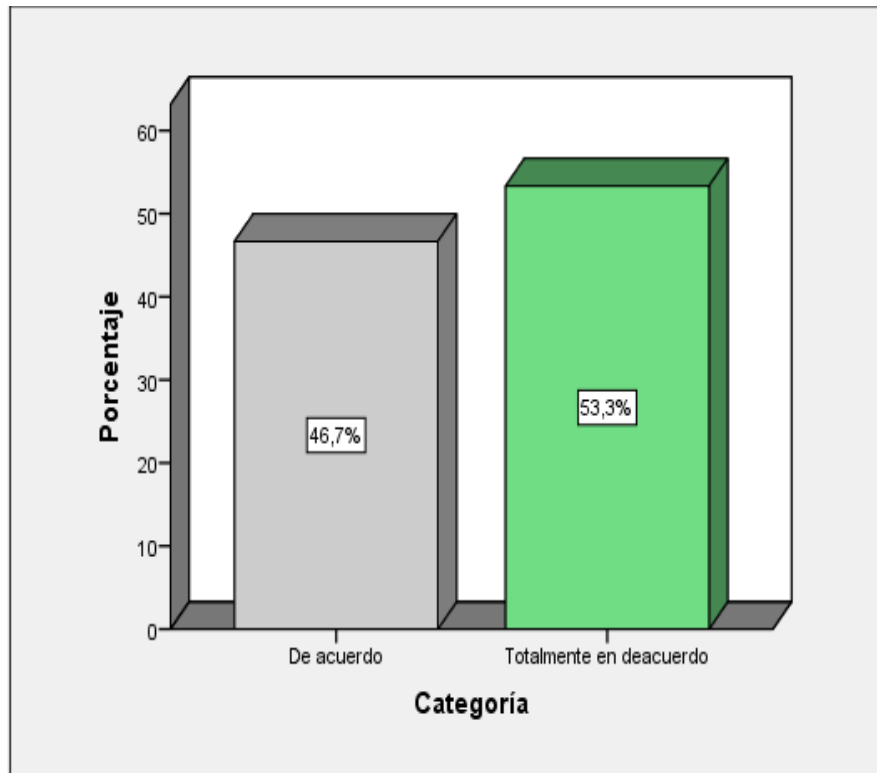


TABLA N° 9
Resultados generales de la dimensión dimensión: CIF

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Indeciso	2	6,7	6,7
De acuerdo	21	70,0	76,7
Totalmente en de acuerdo	7	23,3	100,0
Total	30	100,0	

Fuente: elaboración por el autor

FIGURA N° 03
Resultados generales de la dimensión dimensión: CIF

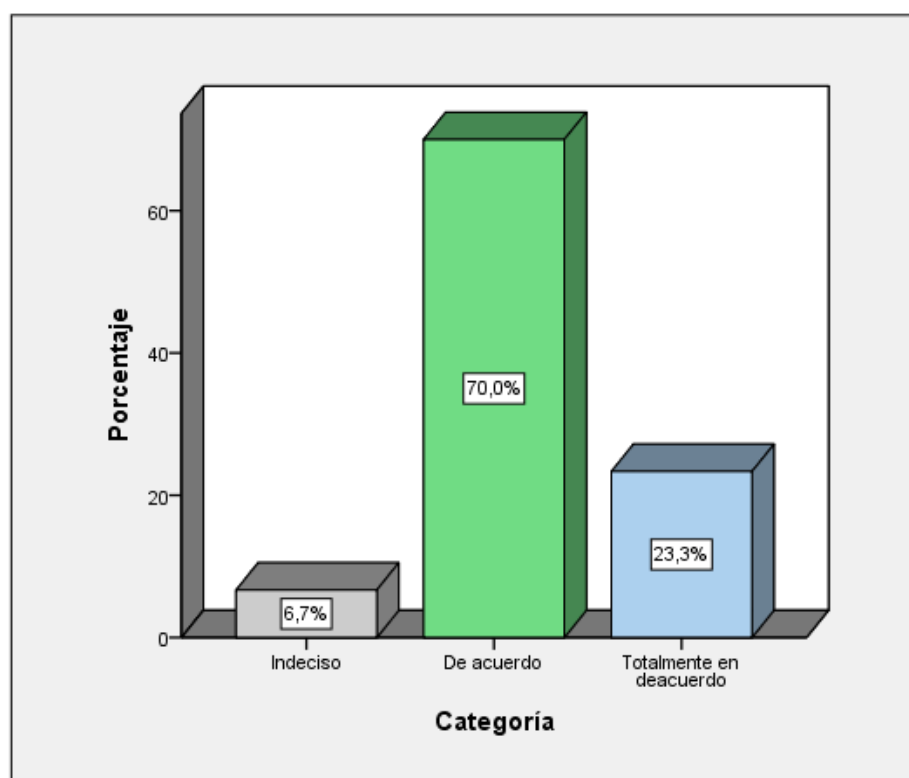


TABLA N° 10

Resultados generales de la dimensión: CIPT

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Desacuerdo	2	6,7	6,7	6,7
Indeciso	12	40,0	40,0	46,7
De acuerdo	13	43,3	43,3	90,0
Totalmente en desacuerdo	3	10,0	10,0	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Fuente: elaboración por el autor

FIGURA N° 04

Resultados generales de la dimensión: CIPT

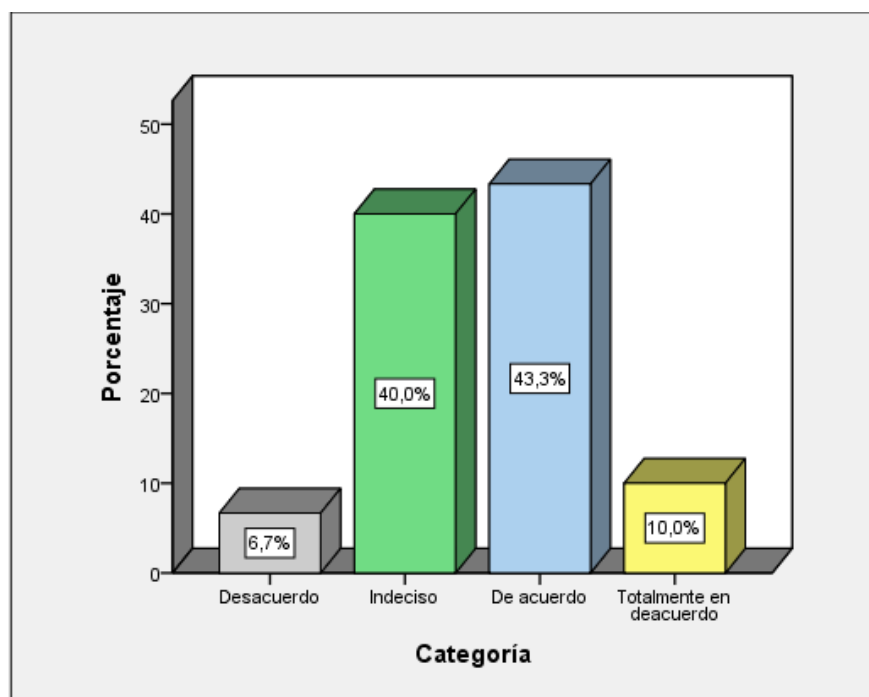


TABLA N° 11
Resultados generales de la dimensión: CIP

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Desacuerdo	1	3,3	3,3
Indeciso	3	10,0	13,3
De acuerdo	17	56,7	70,0
Totalmente en desacuerdo	9	30,0	100,0
Total	30	100,0	

Fuente: elaboración por el autor

FIGURA N° 05
Resultados generales de la dimensión: CIP

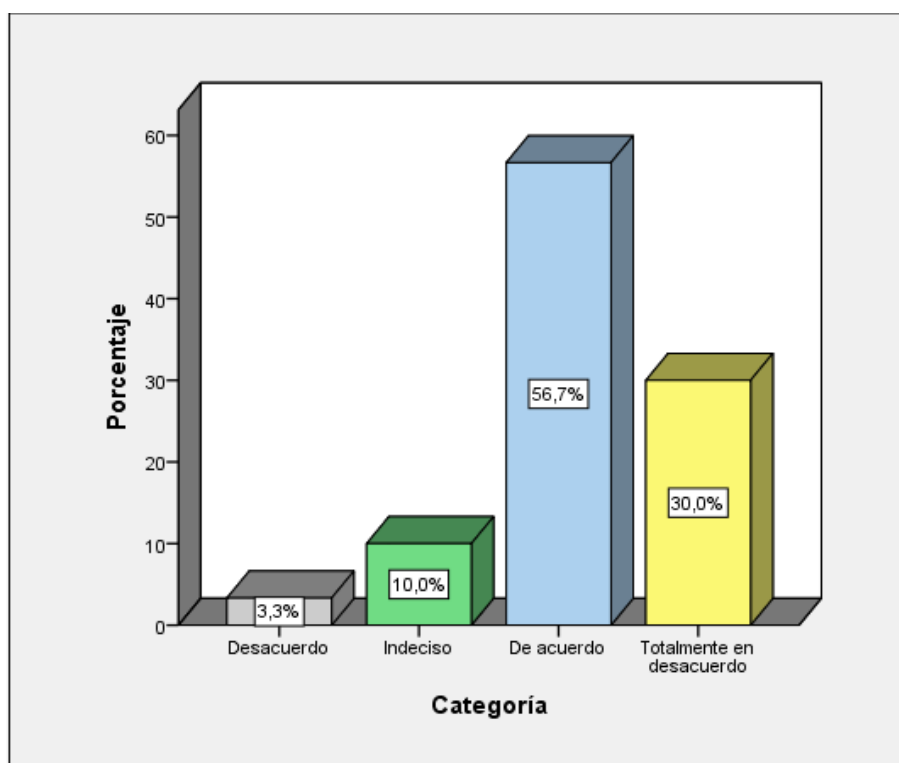


Tabla N° 12

Puntuaciones generales para la variable flujo de exportaciones e importaciones

n	d5	d6	d7	v2
1	27	14	19	60
2	29	22	18	69
3	29	22	30	81
4	30	25	30	85
5	28	21	26	75
6	26	24	29	79
7	23	14	21	58
8	30	22	25	77
9	24	20	26	70
10	29	24	29	82
11	26	22	29	77
12	26	19	24	69
13	30	24	25	79
14	30	15	25	70
15	23	13	21	57
16	29	19	25	73
17	23	13	15	51
18	29	17	26	72
19	29	14	25	68
20	30	24	30	84
21	30	25	30	85
22	23	17	22	62
23	28	21	23	72
24	27	20	23	70
25	30	19	21	70
26	30	10	24	64
27	25	13	19	57
28	29	17	20	66
29	25	13	25	63
30	28	20	27	75

D5: TIEMPO

D6: COSTO

D7: CUMPLIMIENTO DOCUMENTAL

V2: CUMPLIMIENTO FRONTERIZO

TABLA N° 13

Estadísticos descriptivos para la variable flujo de exportaciones e importaciones

	N	Mínimo	Máximo	Media	Desviación estándar
Tiempo	30	51	85	70,67	8,980
Costo	30	23	30	27,50	2,488
Cumplimiento documental	30	10	25	18,77	4,337
Cumplimiento fronterizo	30	15	30	24,40	3,971
	30				1

Análisis

En la tabla 13, observamos respecto a variable flujo de exportaciones e importaciones de acuerdo a los datos obtenidos el promedio se ubica en 70,67 puntos y se encuentra en la categoría de acuerdo, en la dimensión tiempo se obtuvo un promedio de 27,50 puntos encontrándose en la categoría Totalmente De acuerdo, en la dimensión Costo se obtuvo un promedio de 18,77 puntos, estando en la categoría de acuerdo, mientras que la dimensión cumplimiento documental obtuvo un promedio de 24,40 puntos estando en la categoría de Acuerdo.

TABLA N° 14
Resultados generales de la Dimensión: flujo de exportaciones e importaciones

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Indeciso	4	13,3	13,3
De acuerdo	14	46,7	60,0
Totalmente en desacuerdo	12	40,0	100,0
Total	30	100,0	

Fuente: elaboración por el autor

FIGURA N° 06
Resultados generales de la Dimensión: flujo de exportaciones e importaciones

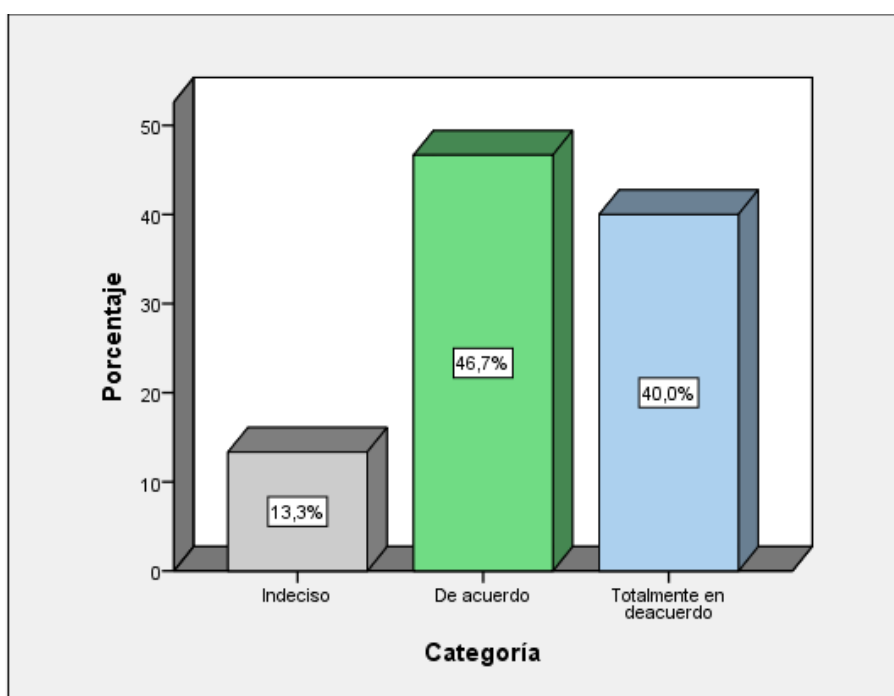


TABLA N° 15
Resultados generales de la Dimensión:Tiempo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
De acuerdo	7	23,3	23,3
Totalmente en deacuerdo	23	76,7	100,0
Total	30	100,0	

Fuente: elaboración por el autor

FIGURA N° 07
Resultados generales de la Dimensión: Tiempo

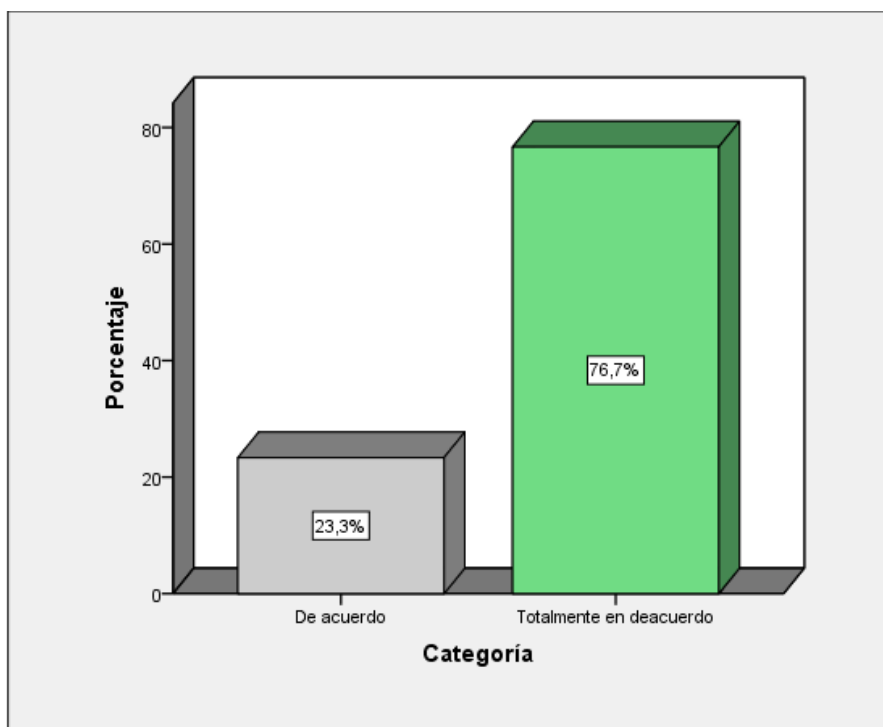


TABLA N° 16
Resultados generales de la Dimensión: Costo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Desacuerdo	1	3,3	3,3
Indeciso	8	26,7	30,0
De acuerdo	9	30,0	60,0
Totalmente en deacuerdo	12	40,0	100,0
Total	30	100,0	

Fuente: elaboración por el autor

FIGURA N° 08
Resultados generales de la Dimensión: Costo

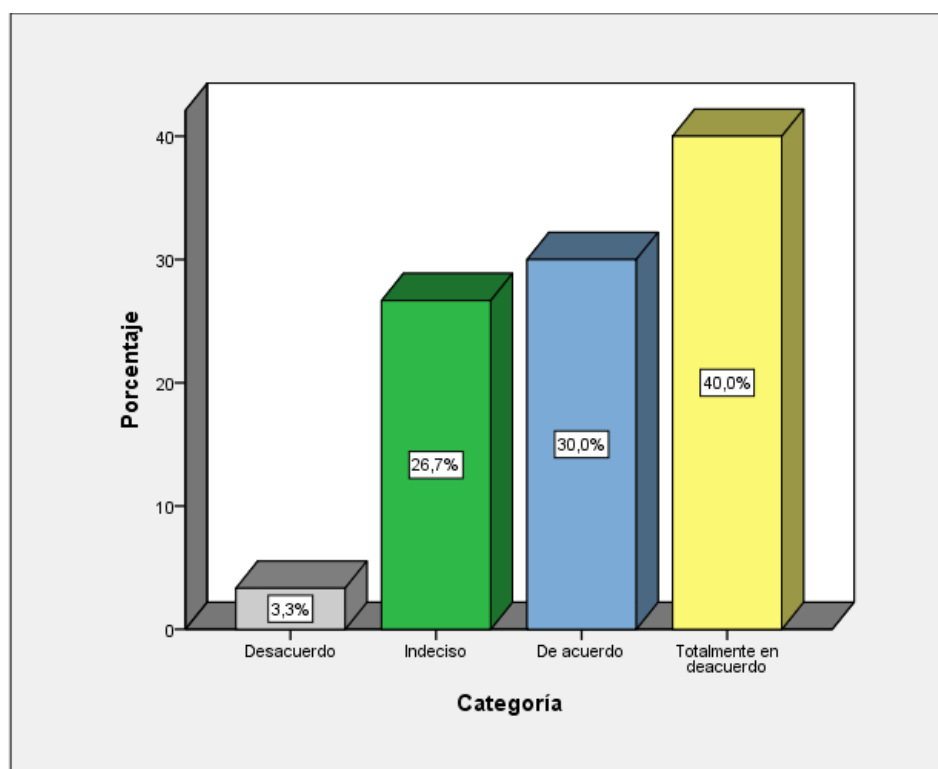
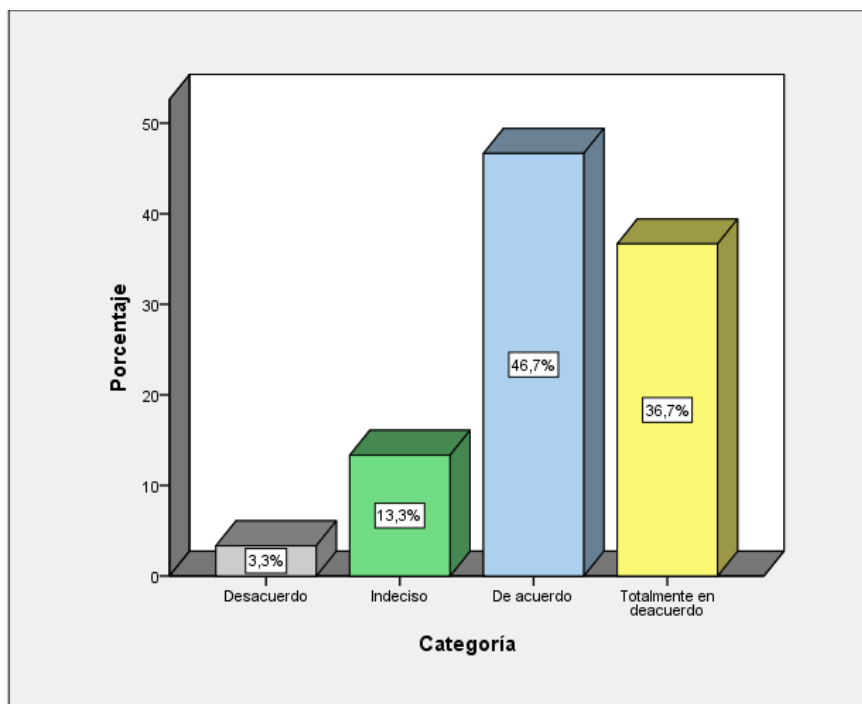


TABLA N° 17
Resultados generales de la Dimensión: Cumplimento Documental

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Desacuerdo	1	3,3	3,3
Indeciso	4	13,3	16,7
De acuerdo	14	46,7	63,3
Totalmente en deacuerdo	11	36,7	100,0
Total	30	100,0	

Fuente: elaboración por el autor

FIGURA N° 09
Resultados generales de la Dimensión: cumplimiento documental



3.1. Pruebas de normalidad:

Tabla N° 18:
Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra

		CFR	CIF	CIPT	CIP	MANEJO DE LOS INCOTERMS	FLUJO DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES
N		30	30	30	30	30	30
Parámetros normales ^{a,b}	Media	37,13	39,27	25,27	27,40	129,07	70,67
	Desviación estándar	3,758	3,956	4,242	4,264	13,809	8,980
Máximas diferencias extremas	Absoluta	,181	,126	,175	,153	,102	,093
	Positivo	,181	,126	,175	,104	,102	,063
	Negativo	-,102	-,117	-,149	-,153	-,097	-,093
Estadístico de prueba		,181	,126	,175	,153	,102	,093
Sig. asintótica (bilateral)		,014 ^c	,200 ^{c,d}	,020 ^c	,069 ^c	,200 ^{c,d}	,200 ^{c,d}

a. La distribución de prueba es normal.

b. Se calcula a partir de datos.

c. Corrección de significación de Lilliefors.

d. Esto es un límite inferior de la significación verdadera.

En la tabla N°19, se observa el P-Valor en la variables y dimensiones son mayores y menores al nivel de significancia (0.05), se aplicarán pruebas relacionales paramétricas. y no paramétricas

3.2. Tabla N°19: Matriz de Correlaciones

Correlaciones

			CFR	CIP	FLUJO DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES
Rho de Spearman	CFR	Coeficiente de correlación	1,000	,664**	,502**
		Sig. (bilateral)	.	,000	,005
		N	30	30	30
	CIP	Coeficiente de correlación	,664**	1,000	,508**
		Sig. (bilateral)	,000	.	,004
		N	30	30	30
	FLUJO DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES	Coeficiente de correlación	,502**	,508**	1,000
		Sig. (bilateral)	,005	,004	.
		N	30	30	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

Correlaciones

		CIF	CIPT	MANEJO DE INCOTERMS	FLUJO DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES
CIF	Correlación de Pearson	1	,507**	,810**	,414*
	Sig. (bilateral)		,004	,000	,023
	N	30	30	30	30
CIPT	Correlación de Pearson	,507**	1	,824**	,671**
	Sig. (bilateral)	,004		,000	,000
	N	30	30	30	30
MANEJO DE INCOTERMS	Correlación de Pearson	,810**	,824**	1	,691**
	Sig. (bilateral)	,000	,000		,000
	N	30	30	30	30
FLUJO DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES	Correlación de Pearson	,414*	,671**	,691**	1
	Sig. (bilateral)	,023	,000	,000	
	N	30	30	30	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

* . La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas).

3.3. Análisis inferencial-pruebas de hipótesis

3.3.1 Resultados para la correlación entre las variables manejo de Incoterms y flujo de exportaciones e importaciones

Tabla 20: Correlaciones

		MOTIVACIÓN	COMPROMISO ORGANIZACIONAL
MOTIVACIÓN	Correlación de Pearson	1	,691**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	30	30
COMPROMISO ORGANIZACIONAL	Correlación de Pearson	,691**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	30	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

a. PLANTEAMIENTO DE LA HIPÒTESIS GENERAL

Hipotesis Nula (H_0)

$H_0: \rho = 0$

No existe correlación entre las variables manejo de Incoterms y flujo de exportaciones e importaciones

Hipotesis alterna (H_1)

$H_1: \rho \neq 0$

Existe correlación entre las variables manejo de Incoterms y flujo de exportaciones e importaciones

b. Tipo de prueba estadística

Coeficiente de correlación. rho de spearman

c. Nivel de significación

Sean $\alpha = 0.05$

d. Cálculo del P-valor

Pv = 0.000 (0.00%)

e. Decisión

Siendo el p-valor calculado igual a 0.000, menor al nivel de significancia (0.05) se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, concluyendo que existe relación entre las variables manejo de Incoterms y flujo de exportaciones e importaciones, siendo su coeficiente de correlación $\rho = 0,691$, lo cual indica la existencia de una correlación positiva media.

Tabla N°21
Correlaciones

			CFR	TIEMPO
Rho de Spearman	CFR	Coeficiente de correlación	1,000	,634**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	30	30
	TIEMPO	Coeficiente de correlación	,634**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	30	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

a. PLANTEAMIENTO DE LA HIPOTESIS ESPECIFICA 1

Hipotesis Nula (H0)

H0: $\rho = 0$

No existe correlación entre la variable CFR y la dimensión Tiempo

Hipòtesis alterna (H1)

H1 $\rho \neq 0$

Existe correlación entre la variable CFR y la dimensión tiempo.

b. Tipo de prueba estadística

Coeficiente de correlación rho de spearman

c. Nivel de significación

Sean $\alpha = 0.05$

d. Cálculo del P-valor

Pv= 0.00 (0.00%)

e) Decisión

Siendo el p-valor calculado igual a 0.00, menor al nivel de significancia (0.05) se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, concluyendo que existe relación entre la variable CFR y la dimensión tiempo, siendo su coeficiente de correlación $\rho = 0,634$, lo cual indica la existencia de una correlación positiva media.

3.3.2 Resultados para la correlación entre variable CIF y la dimensión costos

Tabla N°22:
Correlaciones

			CIF	COSTOS
Rho de Spearman	CIF	Coefficiente de correlación	1,000	,452*
		Sig. (bilateral)	.	,012
		N	30	30
	COSTOS	Coefficiente de correlación	,452*	1,000
		Sig. (bilateral)	,012	.
		N	30	30

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas).

a. Planteamiento de la hipótesis específica II

Hipótesis Nula (H0)

H0: $p = 0$

No existe correlación entre la variable CIF y la dimensión costos

Hipótesis alterna (H1)

H1 $p \neq 0$

Existe correlación entre la variable CIF y la dimensión costos

b. Tipo de prueba estadística

Coefficiente de correlación rho de spearman

c. Nivel de significación

Sean $\alpha = 0.05$

d. Cálculo del P-valor

Pv= 0.012 (1.2%)

e) Decisión

Siendo el p-valor calculado igual a 0.012, menor al nivel de significancia (0.05) se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, concluyendo que existe relación entre la variable CIF y la dimensión costos, siendo su coeficiente de correlación rho= 0,452, lo cual indica la existencia de una correlación positiva débil.

3.3.3 Resultados para la correlación entre variable CIPT y la dimensión cumplimiento documentario

Tabla N°23:
correlaciones

		CIPT	CUMPLIMIENTO DOCUMENTARIO
Rho de Spearman	CIPT	1,000	,565**
	Coeficiente de correlación	.	,001
	Sig. (bilateral)		
	N	30	30
CUMPLIMIENTO DOCUMENTARIO	CIPT	,565**	1,000
	Coeficiente de correlación	,001	.
	Sig. (bilateral)		
	N	30	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

a. Planteamiento de la hipótesis específica

Hipótesis Nula (H0)

H0: $p = 0$

No existe correlación entre la variable CIPT y la dimensión cumplimiento documentario

Hipótesis alterna (H1)

H1 $p \neq 0$

Existe correlación entre la variable CIPT y la dimensión cumplimiento documentario

b. Tipo de prueba estadística

Coefficiente de correlación rho de spearman

c. Nivel de significación

Sean $\alpha = 0.05$

d).-cálculo del P-valor

Pv= 0.001 (0.12%)

e) Decisión

Siendo el p-valor calculado igual a 0.012, menor al nivel de significancia (0.05) se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, concluyendo que existe relación entre la variable CIPT y la dimensión cumplimiento documentario, siendo su coeficiente de correlación rho= 0,565, lo cual indica la existencia de una correlación positiva media.

DISCUSIÓN

El objetivo fundamental de este estudio es establecer la relación existente entre el manejo de los INCOTERMs y el flujo de exportaciones e importaciones en el puesto fronterizo de Iñapari. Se determinó que el 70.0% de la muestra, manifiestan con frecuencia su acuerdo con el manejo de los incoterms. Se determinó que el 46.7% de la muestra, manifiestan estar regularmente de acuerdo con el flujo de exportaciones e importaciones, reflejando en el tiempo, costos y cumplimiento documentario.

Como primer hallazgo se ha demostrado la existencia de correlación entre el manejo de los INCOTERMs y el flujo de exportaciones e importaciones en el puesto fronterizo de Iñapari con un coeficiente de correlación $r = 0,691$, lo cual indica la existencia de una correlación positiva media, resultado similar obtuvo Huaman Aguilar, K. (2015), en su tesis *Análisis del impacto de los Incoterms en el proceso logístico de negociación de mercancías destinadas a la importación o exportación*, refiere que el uso de los Incoterms es pieza fundamental en el proceso logístico de toda negociación internacional, ya sea de importación o exportación; y el empresario que conoce de ellos tiene a su favor un grupo de prácticas herramientas para la solución de los posibles problemas a los que tenga que enfrentarse durante en proceso de negociación. No existe una regla o norma que le permita al comprador o al vendedor saber que incoterms le brindará mayores beneficios y menores riesgos; todo se analiza de acuerdo a la posición que tomemos dentro de la negociación ya sea desde el punto de vista del importador o del exportador. Esta posición nos obligará a decidir si queremos que sea el vendedor quien contrate el seguro de nuestra mercancía, si el contará y pagará la naviera e incluso si queremos que el vendedor sea quien se encargue de todo el proceso logístico hasta la entrega de nuestra mercancía en el país de destino. Pero tenemos que tener en cuenta que mientras más obligaciones encarguemos al vendedor más alto será el costo de nuestra mercancía.

Y de igual manera Castro Ruiz, C. (2017), "*La gestión del control aduanero en zona primaria y la satisfacción de los pasajeros que arriban en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*" manifestó que la gestión del control aduanero en

zona primaria se relaciona directamente con la satisfacción de los pasajeros que arriban en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Así mismo Fernández, I. (2013), en su tesis Las condiciones de entrega en el comercio exterior español, indica que las condiciones de entrega en el comercio exterior, sintetizadas mediante los Incoterms, obtuvo que la distancia, la renta per cápita y el ratio peso/valor pueden influir en la elección de los Incoterms

IV. CONCLUSIONES

- Se ha demostrado la existencia de correlación entre el manejo de los INCOTERMs y el flujo de exportaciones e importaciones en el puesto fronterizo de Ñapari con un coeficiente de correlación $r = 0,691$, lo cual indica la existencia de una correlación positiva media con un nivel de significancia (0.05).
- Siendo el p-valor calculado igual a 0.00, menor al nivel de significancia (0.05) se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, concluyendo que existe relación entre la variable CFR y la dimensión tiempo, siendo su coeficiente de correlación $\rho = 0,634$, lo cual indica la existencia de una correlación positiva media
- Se identificó que Siendo el p-valor calculado igual a 0.012, menor al nivel de significancia (0.05) se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, concluyendo que existe relación entre la variable CIF y la dimensión costos, siendo su coeficiente de correlación $\rho = 0,452$, lo cual indica la existencia de una correlación positiva débil.
- Siendo el p-valor calculado igual a 0.012, menor al nivel de significancia (0.05) se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, concluyendo que existe relación entre la variable CIPT y la dimensión cumplimiento documentario, siendo su coeficiente de correlación $\rho = 0,565$, lo cual indica la existencia de una correlación positiva media

V. RECOMENDACIONES

- Se recomienda realizar una conceptualización o revisión de la literatura que se encuentra disponible en diferentes páginas web o en el anexo A de la presente propuesta sobre los términos de negociación internacional 2010; esto permitirá que el lector o comerciante exportador tenga una idea básica sobre los conceptos y características generales de las reglas INCOTERMS, de tal manera que, la aplicación de la primera etapa del modelo, será complemento para la definición final del término y permitirá mayor comprensión sobre la temática misma.
- Se recomienda realizar una revisión detallada sobre la estructuración de los contratos de compraventa internacional de mercaderías, específicamente sobre la definición de cláusulas; esto permitirá tener mayor claridad a la hora de aplicar la etapa de evaluación de riesgos que se propone en el presente modelo.
- Que la autoridad aduanera en sus actos de fiscalización no omita la revisión y/o requerimiento de ningún documento legal que las partes haya acordado utilizar para soportar la transacción de que se trate, es decir, que en dichos actos de fiscalización no debe bastar solamente la simple y llana declaración que se haga en el campo de Incoterms en el pedimento de importación, sino más bien, que se tomen todas las pruebas necesarias como contratos, órdenes de compra, facturas, entre otros para deslindar en su caso la responsabilidad por los gastos incurridos para llegar a la correcta determinación del valor en aduana como base gravable.
- Que en caso de que comprador y vendedor hayan acordado apegarse a los Incoterms establecidos por la Cámara Internacional de Comercio, se cuente con posibilidad técnica para poder así manifestarlo en los

pedimentos de importación respectivos; es decir, que en caso de que la Cámara emisora determine por ejemplo, una nomenclatura específica, que así se refleje en los documentos aduaneros necesarios; para lo cual la autoridad fiscal tendría que hacer modificaciones a los formatos oficiales de los pedimentos para que se adecúen a los cambios en la dinámica del perfeccionamiento de los Incoterms.

FUENTES DE INFORMACIÓN.

- Acosta, Felipe, Términos De Compraventa-Internacional (México: Isef, 1999)
Pagina 37. Agradecemos el apoyo de los alumnos Rubén Reyes Jiménez (ruben_rejim@hotmail.com) en la investigación.
- Eslava, Jaime, pricing: Nuevas Estrategias de Precios (Madrid, Esic Editorial, 2008) pagina 338.
- Castro Ruiz, C. R. (2017). La gestión del control aduanero en zona primaria y la satisfacción de los pasajeros que arriban en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- Carrasco, A. G. (01 de Enero de 2010). Normatividad y Comercio Exterior: Dos modelos en México. Comercio Exterior, 60(1), 6. Castro Rodríguez, E. A., Ruiz Trujillo, A., & Lopez Nakazono, R. (2013).
- Fernández, I. D. R. (2013). Las condiciones de entrega en el comercio exterior español. Estudios de Economía Aplicada, 31(1), 249.
- González, Isabel, Gestión de Comercio Exterior (España, Esic, 2005) pagina 67.
- Jerez, José, Comercio Internacional (Madrid: Graficas Dehon, 2000) Pagina 71.
- Huamán Aguilar, K. J. M. (2015). Análisis del impacto de los Incoterms en el proceso logístico de negociación de mercancías destinadas a la importación o exportación (Examen Complexivo). UTMACH, Unidad Académica de Ciencias Empresariales, Machala, Ecuador.
- Los INCOTERMS y las transacciones internacionales: la globalización en los mercados y su impulso. Contribuciones a la Economía, Página 19.

- Martínez Gallardo, M. A. (2013). La Logística Integral como Ventaja Competitiva y Sistema Logístico. Contribuciones a la Economía, Pagina 4.
- Peña, J. R., & Aguilera Cruz, O. (2006). Sistema de apoyo a la toma de decisiones en la negociación. Ciencias Holguín, Pagina 3.
- Pérez Vargas, Víctor. Los INCOTERMS 2000. Revista Ivstitia, número 164-165, 2000, p. 4-8.
- Ramírez Chávez, B. K. (2016). Análisis de los medios de pago más utilizados en la exportación de productos hacia mercados extranjeros con el Incoterm FOB.
- Restrepo Rivera, A. (2016). La cadena de suministro (SCM) como reto de competitividad empresarial.
- Rodríguez, David, Logística Para La Exportación (México: Icca, 2009) Pagina 27.
- Rubio, José, Colección de Comercio Internacional, (España, editorial ciudad universitaria, 2007) pagina 40.
- Rubio Sanz, J., & Ortega Giménez, A. (2005). Gestión del cobro de las operaciones de venta internacional. España: Editorial Club Universitario.
- Rubio Sanz, J., & Ortega Giménez, A. (2005). Gestión del cobro de las operaciones de venta internacional (Vol. Volumen 2). España, Valencia, España: Editorial Club Universitario.
- Soler, D. (2014). Guía Práctica de las Reglas Incoterms 2010. Derechos y Obligaciones sobre la Mercancía. (H. Soler, Ed.) Gestiona, I, 92. Recuperado el 12 de 10 de 2015, de http://www.marge.es/publicaciones_gratuitas/9788415340096/index.html

Sook, Hyung, Teoría Del Marketing Internacional Y 50 Casos Prácticos
(México: Cengage Learning, 2009) Pagina 88.

Sutser, Rosario, Exportación Efectiva, (México: Isef, 2004) pagina 111.

ANEXOS.

Matriz de consistencia.

título: "El manejo de los Incoterms en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017"										
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES DIMENSIONES	METODOLOGÍA						
<p>PROBLEMA GENERAL:</p> <p>¿Cómo el manejo de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017?</p> <p>PROBLEMAS ESPECÍFICOS:</p> <p>1. ¿En qué medida el manejo de los CFR (Cost & Freight - Costo y Flete) influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017?</p> <p>2. ¿En qué medida el CIF (Cost, Insurance & Freight - Costo, Seguro y Flete) de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017?</p> <p>3. ¿En qué medida el manejo de los CPT (Carriage paid to -Transporte Pagado Hasta) influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017?</p> <p>4. ¿ En qué medida el CIP (Carriage and Insurance Paid to - Transporte y Seguro pagados hasta de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017?</p>	<p>OBJETIVO GENERAL:</p> <p>Determinar cómo el manejo de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017</p> <p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</p> <p>1. Evaluar en qué medida el manejo de los CFR (Cost & Freight - Costo y Flete) influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017</p> <p>2. Evaluar en qué medida el CIF (Cost, Insurance & Freight - Costo, Seguro y Flete) de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017</p> <p>3. Evaluar en qué medida el manejo de los CPT (Carriage paid to -Transporte Pagado Hasta) influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017</p> <p>4. Evaluar en qué medida el CIP (Carriage and Insurance Paid to - Transporte y Seguro pagados hasta de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017</p>	<p>HIPÓTESIS GENERAL:</p> <p>El manejo de los Incoterms influye significativamente en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017</p> <p>HIPÓTESIS ESPECÍFICAS:</p> <p>1. Los CFR (Cost & Freight - Costo y Flete) influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017</p> <p>2. El CIF (Cost, Insurance & Freight - Costo, Seguro y Flete) de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017</p> <p>3. Los CPT (Carriage paid to -Transporte Pagado Hasta) influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017</p> <p>4. El CIP (Carriage and Insurance Paid to - Transporte y Seguro pagados hasta de los Incoterms influye en el flujo de exportaciones e importaciones en la aduana del Distrito de Iñapari-Madre de Dios, año 2017</p>	<p>VARIABLE INDEPENDIENTE:</p> <p>MANEJO DE LOS INCOTERMS Con pago del transporte principal.</p> <p>DIMENSIONES DE ESTUDIO:</p> <p>1-CFR (Cost & Freight - Costo y Flete) 2-CIF (Cost, Insurance & Freight - Costo, Seguro y Flete) 3-CPT (Carriage paid to - Transporte Pagado Hasta) 4- CIP (Carriage and Insurance Paid to - Transporte y Seguro pagados hasta</p> <p>VARIABLE DEPENDIENTE:</p> <p>FLUJO DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES</p> <p>DIMENSIONES DE ESTUDIO:</p> <p>1-Tiempo 2-Costo 3-Cumplimiento Documental 4-Cumplimiento Fronterizo</p>	<p>TIPO DE INVESTIGACIÓN:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Básica. <p>NIVEL DE INVESTIGACIÓN:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Correlacional. <p>DISEÑO DE INVESTIGACIÓN:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Descriptiva-Correlacional. <p>POBLACIÓN: Trabajadores administrativos</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr style="background-color: #cccccc;"> <th style="padding: 2px;">TRABAJADORES</th> <th style="padding: 2px;">SUB TOTAL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">Administrativos.</td> <td style="padding: 2px; text-align: center;">30</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px; text-align: center;">TOTAL</td> <td style="padding: 2px; text-align: center;">30</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">Fuente: MINSA - MDD.</p> <p>MUESTRA:</p> <p>Selección: No probabilístico de carácter intencionado (Población = Muestra).</p> <p>Tamaño: 30 Trabajadores administrativos del</p> <p>TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOJO DE DATOS</p> <p>Técnica: Encuesta. Instrumento: Cuestionario.</p> <p>TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE DATOS</p> <p>Estadística descriptiva e inferencial.</p>	TRABAJADORES	SUB TOTAL	Administrativos.	30	TOTAL	30
TRABAJADORES	SUB TOTAL									
Administrativos.	30									
TOTAL	30									

**CUESTIONARIO DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS PARA LA PRUEBA OPERATIVA
DE AUXILIARES DE AGENTES DE ADUANA.**

1.- ¿Cómo se define al Auxiliar de Agente de Aduana?

- A. Es el empleado público que trabaja para el SENA E
- B. Es la persona acreditada ante el SENA E para intervenir en el despacho de mercancías tramitado por el agente de aduana para el cual trabaja. C. Es la persona que importa mercancías.

2.- El Auxiliar de Agente de Aduana puede firmar las declaraciones Aduaneras y suscribir los documentos que la sustenta:

- A. Sí pueden porque la Ley se lo faculta.
- B. No, porque el Agente de Aduana es el único representante del importador y/o exportador
- C. Ocasionalmente, porque depende de si son documentos de acompañamiento o de soporte.

3.- ¿Cómo deben presentarse los documentos de acompañamiento al Departamento de Nacionalización?

- A. Fotocopias simples
- B. Documentos originales o copias certificadas por notario.
- C. Documentos Escaneados

4.- ¿Cuál de los siguientes rubros ayudaría a determinar la Base Imponible?

- A. El valor de las tasas por impuestos
- B. El valor del descuento de la factura
- C. El valor del flete

5.- ¿Qué significa el INCOTERM TM FOB?

- A. Costo y flete
- B. Valor en factura
- C. Libre abordó

6.- ¿Qué significa CIF?

- A. Costo, seguro y flete
- B. Únicamente gastos de transporte
- C. Flete y seguro

7.- ¿Cuándo un Reembarque es Obligatorio?

- A. Cuando se presume la comisión de un delito.
- B. Cuando se trate de mercancías de prohibida importación
- C. Cuando se trate de propiedad intelectual

8.- ¿Cuáles son las infracciones aduaneras?

- A. Delito, Contravenciones y Falta reglamentarias
- B. Amonestación Verbal, escrita y pecuniaria
- C. Quebrantamiento leve, grave y gravísimo.

9.- Los regímenes aduaneros se clasifican en:

- A. Particulares e individuales
- B. De importación, de Exportación, de excepción y otros.
- C. Ninguna de las anteriores.

10.- La subvaloración o sobrevaloración de las mercancías detectada en control posterior, se considera:

- A. Delito
- B. Contravención
- C. Falta reglamentaria

11.- La base imponible de los impuestos arancelarios en las importaciones es :

- A. El valor de transacción de las mercancías más los costos del transporte y seguro
- B. el valor Ex Fábrica de las mercancías.
- C. El valor de las mercancías, más el flete.

12.- Señale cual de las siguientes mercancías están exentas del pago de tributos:

- A. Las que importe empresas privadas
- B. Menaje de casa
- C. Los alimentos perecibles

13.- ¿Cuál es el plazo máximo para pagar los tributos al comercio exterior?

- A. 20 días hábiles a partir de la notificación del acto de determinación tributaria.
- B. 35 días a partir de su notificación
- C. 3 horas a partir de su notificación

14.- ¿Señale medios válidos para efectuar notificaciones por parte de los servidores Aduaneros?

- A. Notificación verbal
- B. Notificación presunta
- C. Notificación por medios electrónicos

15.- ¿Qué documentos se necesitan para elaborar el pase de puerta en las almaceneras temporales?

- A. Carta de Salida emitida por la naviera, b/l, informe de aforo y el c pagado
- B. Certificado de origen y factura comercial
- C. Informe de aforo

16.- ¿Si existe diferencia de peso y sello de un contenedor, que departamento debe inspeccionarlo?

- A. Regímenes Especiales
- B. Aforo Físico
- C. Zona Primaria

17.- ¿Qué personas deben estar presente en un acto aforo físico de las mercancías?

- A. Director General del SENA y Agente de Aduana
- B. Agente de Aduana y/o Auxiliar, servidor aduanero y/o representante del Importador
- C. Un Miembro del servicio de vigilancia aduanera

18.- ¿Para qué sirve un aforo físico de las mercancías?

- A. Solamente para constatar su existencia real.
- B. Para determinar cantidad, peso, clasificación arancelaria, valoración, origen, etc.
- C. Únicamente para extraer muestras

19.- ¿Qué documento es útil al aforador físico para determinar la clasificación arancelaria de la mercancía?

- A. Ficha técnica del producto.
- B. Ninguno
- C. Factura comercial.

20.- ¿Qué documento es útil al aforador físico para determinar la valoración en aduana de la mercancía?

- A. Ficha técnica del producto.
- B. Ninguno
- C. Factura comercial

21.- Las características de los vehículos que se pueden acoger al beneficio del menaje de casa son:

- A. Valor exw mayor a US \$20.000, motor de 3,000 centímetros cúbicos, y de 2 años incluido el de la importación.
- B. Valor EXW de hasta US \$20.000, motor de 3,000 centímetros cúbicos, y máximo de 4 años de antigüedad, incluido el de la importación.
- C. Valor FOB de hasta US \$20.000, motor de 3,000 centímetros cúbicos, y con más de 4 años de antigüedad, incluido el de la importación.
- D. Valor EXW de hasta US \$20.000, motor mayor de 3,000 centímetros cúbicos, y de hasta 2 años de antigüedad incluido el de la importación.

22.- Para que un importador obtenga la aprobación del registro de la firma del DAV debe primero:

- A. Obtener el documento de control previo al embarque
- B. Determinar la partida arancelaria del producto a importar
- C. Ninguna de las respuestas
- D. Registrarse como Importador y obtener una clave para el ingreso al SICE

23.- Los Documentos para el registro de la firma del DAV son presentados en:

- A. En las ventanillas de Atención al Usuario
- B. La ventanilla de Secretaría de los Distritos
- C. En Regímenes Especiales
- D. En Nacionalización

24.- Se presenta garantía general en los regímenes aduaneros de:

- A. Tránsito Aduanero
- B. Depósito Aduanero y Almacén Libre
- C. Zona Franca
- D. Exportación Temporal

25.- ¿En qué régimen de los indicados a continuación, se debe elaborar matrices insumo producto?

- A. Courier
- B. Importación a Consumo
- C. Tránsito Aduanero
- D. Importación temporal para perfeccionamiento activo

26.- El fraccionamiento del documento de transporte es:

- A. La separación de mercancías que vinieron amparadas en el mismo documento de transporte.
- B. El cambio de consignatario en el documento de transporte.
- C. El cambio de embarcador en el documento de transporte.
- D. El cambio de transportista efectivo de la mercancía.

27.- Desconsolidación de la mercancía significa:

- A. Es la apertura del contenedor para verificar cantidades
- B. Es la separación de la mercancía que está considerada de prohibida importación
- C. Es la separación y distribución de la carga por documentos hijos, en el almacén temporal del puerto de destino.
- D. Ninguna de las anteriores

28.- ¿Cómo se identifica un contenedor para ser considerado de Apertura?

- A. FCL/FCL
- B. FCL/LCL
- C. CCL/FFL

29.- Para carga al granel se admite un porcentaje de tolerancia respecto de lo manifestado:

- A. Un exceso máximo del 5%
- B. Un exceso máximo del 10%
- C. Un exceso máximo del 2%
- D. Un exceso máximo del 50%

30.- Que operaciones Aduaneras se deben cumplir en el caso de que llegasen al amparo de un mismo documento de transporte, mercancías de permitida y prohibida importación:

- A. Transbordo de mercancías de Prohibida Importación
- B. Inspección física, Fraccionamiento del conocimiento de embarque, y reembarque de mercancías de prohibida Importación.
- C. Destrucción inmediata de las mercancías de prohibida importación
- D. Declarar las mercancías en abandono todas las mercancías.

VALIDACION DE INSTRUMENTOS

I. DATOS GENERALES

Título del Proyecto de investigación: *El Manejo de los Incoterms en el Grupo de Exportaciones e Importaciones en la Aduana del Distrito de Iquitos, octubre de 2017, año 2017.*

Nombre del Instrumento: *Questionario para medir el manejo de los Incoterms y el Grupo de exportaciones e Importaciones - Iquitos, 2017*

Investigador: *CARLOS SAMUEL BOCANGEL ETCHEBORNE*

CRITERIO	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelentes
			0-20%	21-40%	41-60%	61-80%	81-100%
FORMA	1. REDACCION	Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios.				X	
	2. CLARIDAD	Esta formulado con un lenguaje apropiado.				X	
	3. OBJETIVIDAD	Esta expresado en conductas observables.				X	
CONTENIDO	4. ACTUALIDAD	Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.				X	
	5. SUFICIENCIA	Los ítems son adecuados en cantidad y profundidad.				X	
	6. INTENCIONALIDAD	El instrumento mide en forma pertinente las variables de investigación.				X	
ESTRUCTURA	7. ORGANIZACION	Existe una organización lógica entre todos los elementos básicos de la investigación.				X	
	8. CONSISTENCIA	Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa.				X	
	9. COHERENCIA	Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables.				X	
	10. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del diagnostico				X	

II. PROMEDIO DE VALORACION:

95%

III. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede su aplicación
 Debe corregirse


 Dr. *Mg. Alvaro Molina Bocangel*
 DNI: *04824192*

VALIDACION DE INSTRUMENTOS

I. DATOS GENERALES

Título del Proyecto de investigación: EL MANEJO DE LOS INCOTERMS EN EL FLUJO DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES, EN LA ADUANA DEL DISTRITO DE JIAPAPA, MDD, AÑO 2013.

Nombre del Instrumento: CUESTIONARIO

Investigador: CARLOS SAMUEL BOCANGEL ETCHEBARNE

CRITERIO	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelentes
			0-20%	21-40%	41-60%	61-80%	81-100%
FORMA	1. REDACCION	Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios.				✓	
	2. CLARIDAD	Esta formulado con un lenguaje apropiado.				✓	
	3. OBJETIVIDAD	Esta expresado en conductas observables.				✓	
CONTENIDO	4. ACTUALIDAD	Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.				✓	
	5. SUFICIENCIA	Los ítems son adecuados en cantidad y profundidad.				✓	
	6. INTENCIONALIDAD	El instrumento mide en forma pertinente las variables de investigación.				✓	
ESTRUCTURA	7. ORGANIZACION	Existe una organización lógica entre todos los elementos básicos de la investigación.				✓	
	8. CONSISTENCIA	Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa.				✓	
	9. COHERENCIA	Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables.				✓	
	10. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico				✓	

II. PROMEDIO DE VALORACION:

75%

III. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede su aplicación
 Debe corregirse


 Dr.: Yony Paul Charullé Pon
 DNI: 42141326

PUESTO FRONTERIZO DE IÑAPARI-MADRE DE DIOS





