

Propuesta de mejora en la infraestructura logística del puesto de control fronterizo aduanero de Iñapari - Madre de Dios y sus efectos en el comercio exterior 2013-2017

Proposal to improve the logistics infrastructure of the Iñapari - Madre de Dios customs border control post and its effects on foreign trade 2013-2017

 **Barrantes-Olarte, Fredy**^{1*}

¹Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, Perú

Recibido: 01 Sep. 2023 | **Aceptado:** 06 Oct. 2023 | **Publicado:** 09 Oct. 2023

Autor de correspondencia*: fredy.barrantes@hotmail.com

Cómo citar este artículo: Barrantes-Olarte, F. (2023). Propuesta de mejora en la infraestructura logística del puesto de control fronterizo aduanero de Iñapari - Madre de Dios y sus efectos en el comercio exterior 2013-2017. *Revista Amazónica de Ciencias Económicas*, 2(2), e622. <https://doi.org/10.51252/race.v2i2.622>

RESUMEN

Para elevar la competitividad económica de Perú, es esencial agilizar y asegurar las operaciones comerciales internacionales, eliminando obstáculos en puertos, aeropuertos y terminales, y facilitando el acceso a información clave para los usuarios del comercio exterior. Esta investigación propone determinar en qué medida la infraestructura logística impacta en el desarrollo del comercio exterior en el puesto de control fronterizo aduanero de Iñapari-Madre de Dios. Para ello, se abordó una investigación descriptiva no experimental de nivel correlacional, donde se analizaron los procesos relacionados con las operaciones de comercio exterior mediante una encuesta a 34 trabajos del puesto de control fronterizo. Los resultados revelan un impacto positivo y significativo de la calidad de la infraestructura, operatividad logística y procesos administrativos con el comercio exterior según la correlación de Pearson de 0,840, 0,864 y 0,946 respectivamente. Se concluye afirmando la importancia de invertir en infraestructura, personal capacitado y tecnología adecuada para garantizar un comercio exterior más eficiente y reducir la comisión de delitos aduaneros.

Palabras clave: administración aduanera; comercio; economía libre; operatividad aduanera

ABSTRACT

To increase Peru's economic competitiveness, it is essential to streamline and secure international commercial operations, eliminating obstacles in ports, airports and terminals, and facilitating access to key information for foreign trade users. This research proposes to determine to what extent the logistics infrastructure impacts the development of foreign trade at the Iñapari-Madre de Dios customs border checkpoint. To this end, non-experimental descriptive research at a correlational level was undertaken, where the processes related to foreign trade operations were analyzed through a survey of 34 jobs at the border control post. The results reveal a positive and significant impact of the quality of infrastructure, logistics operability and administrative processes with foreign trade according to the Pearson correlation of 0.840, 0.864 and 0.946 respectively. It concludes by affirming the importance of investing in infrastructure, trained personnel and adequate technology to guarantee more efficient foreign trade and reduce the commission of customs crimes.

Keywords: customs administration; trade; free economy; customs operations

1. INTRODUCCIÓN

En un contexto de reconfiguración de la economía global, se hace imperativo que las naciones abran sus fronteras y fomenten el comercio exterior (Chen et al., 2022). Este cambio paradigmático implica la adopción de una economía de libre mercado, marcada por la interdependencia y la apertura hacia el resto del mundo (Duodu & Baidoo, 2020). El objetivo fundamental es el bienestar de los ciudadanos a través de la generación de especialización y empleos mejor remunerados, con ingresos sostenibles a largo plazo y, por ende, una mejora en la calidad de vida (Arvin et al., 2021).

En este nuevo orden económico, la demanda del mercado mundial se enfoca en la calidad del producto, la eficiencia en los tiempos de entrega y el desarrollo de estrategias que involucran capacitación e infraestructura adecuada (Wessel, 2019). Esto se traduce en la necesidad de establecer una posición negociadora favorable y sólida, aprovechando las fortalezas de cada nación para dejar de ser meros exportadores de materias primas y evolucionar hacia exportadores de productos procesados y/o terminados, que aporten valor agregado y generen divisas y prosperidad para el país (Yang et al., 2020).

El Perú se encuentra inmerso en este panorama como un país con un notable volumen de operaciones de comercio exterior (Alvarado, 2019). Tanto las exportaciones como las importaciones constituyen fuentes cruciales de ingresos para empresas de diversas escalas, desde las grandes corporaciones hasta las medianas y pequeñas empresas (Montes Ninaquispe & Pantaleón Santa María, 2022). Por lo tanto, simplificar los procesos administrativos relacionados con estas operaciones adquiere una importancia vital para el desarrollo económico del país. En este sentido, resulta esencial que el sector público se involucre en la eliminación de obstáculos que afecten la mejora y competitividad de las operaciones aduaneras (Guadalupe Báscones, 2021). Esto implica la creación de infraestructuras de calidad y la implementación de procedimientos más eficientes.

En este escenario en constante cambio, la gestión de la infraestructura y la logística en las instituciones aduaneras se convierte en una prioridad (Guerrero Molina & Vásquez Suárez, 2020). Es necesario modernizar sus funciones, implementar cambios cualitativos y orientar los objetivos y estrategias hacia las nuevas tendencias y las necesidades de un mercado globalizado (Espinoza-Paucar, 2022). La economía peruana necesita fortalecer su capacidad competitiva y, para lograrlo, se requiere agilizar y garantizar la seguridad de las operaciones de comercio internacional, reduciendo los obstáculos presentes en puertos, aeropuertos, terminales terrestres, así como solventando problemas relacionados con la infraestructura y la falta de información para los actores del comercio exterior (Álvarez Torres, 2019).

Uno de los problemas centrales que esta investigación ha identificado es la deficiente infraestructura para llevar a cabo el control aduanero de mercancías, medios de transporte y personas de manera eficiente, confiable y segura, con la finalidad de beneficiar tanto a los usuarios del comercio exterior (importadores, exportadores, agentes de aduana, pasajeros, despachadores de aduana, transportistas) como a los funcionarios públicos (Aduanas, SENASA, SANIPES, DIGESA, entre otros).

En particular, se ha identificado que la administración del puesto de control fronterizo de Iñapari, ubicado en Madre de Dios, Perú y bajo la responsabilidad de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT), enfrenta desafíos en cuanto a su infraestructura pues el modelo de atención actual no resulta funcional ni eficiente para las unidades de transporte ni para los usuarios. Además, las diversas entidades involucradas en las operaciones no están integradas, lo que da lugar a un considerable congestionamiento y a la insatisfacción de los usuarios. La disponibilidad limitada de tecnología agrava aún más las operaciones y dificulta el control aduanero eficaz.

Debido a esta realidad, se propone determinar en qué medida la infraestructura logística impacta en el desarrollo del comercio exterior con respecto a la SUNAT en la zona del departamento de Madre de Dios en el período 2013-2017; siendo los objetivos específicos: i) describir en qué medida impacta la calidad de

la infraestructura logística en el desarrollo del comercio exterior, ii) analizar el impacto de la operatividad logística en el desarrollo del comercio exterior, y iii) determinar cómo afectan los procesos administrativos en el desarrollo del comercio exterior.

2. MATERIALES Y MÉTODOS

El tipo de estudio fue descriptivo no experimental de nivel correlacional, donde se analizaron los procesos relacionados con las operaciones de comercio exterior, así como la documentación, formatos y requisitos necesarios para iniciar los trámites.

La unidad de análisis fueron los 34 trabajadores del puesto de control fronterizo aduanero de Iñapari – Madre de Dios a los cuales se les realizaron encuestas y entrevistas para obtener la data y contrastarla con la información de base de datos secundarios.

Por otra parte, para el análisis e interpretación de la información se procedió a registrar, clasificar, así como codificar los datos. En esta etapa se redujo y sintetizó los datos recopilados en cuadros estadísticos y gráficas utilizando Excel. Además, para encontrar las relaciones entre las variables se aplicó el coeficiente de correlación de Pearson en el programa estadístico SPSS versión 25.

Los instrumentos diseñados pueden ser solicitados al autor de correspondencia. Asimismo, las dimensiones e indicadores evaluados se resumen en la Tabla 1:

Tabla 1.

Dimensiones e indicadores evaluados

Variables	Dimensiones	Indicadores
Infraestructura logística	Calidad de la infraestructura	Eficiencia de la infraestructura
	Operatividad logística	Costos de las operaciones
		Tiempo que tardan las revisiones
Comercio exterior	Operatividad aduanera	Personal no calificado
		Tiempo que tarda un despacho aduanero
		Tiempo que tarda en la emisión de documentos DAMs numeradas

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1 Impacto de la infraestructura logística en el comercio exterior

De acuerdo a los resultados de la Tabla 2, se ha establecido que la correlación de Pearson entre las variables dependiente (comercio exterior) e independiente (infraestructura logística) alcanza un valor de 0.704, lo cual denota una correlación sólida y positiva entre ambas variables. La positividad del coeficiente indica que, a medida que una variable experimenta un aumento, la otra también lo hace, y viceversa; de igual manera, si una variable disminuye, la otra también presenta una disminución paralela.

Tabla 2.

Correlación entre la infraestructura logística y el comercio exterior

		Infraestructura logística	Comercio exterior
Infraestructura logística	Correlación de Pearson	1	,704**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	34	34
Comercio exterior	Correlación de Pearson	,704**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	34	34

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

Este hallazgo también se confirma al observar los puntos de dispersión en la Figura 1, donde se aprecia una relación positiva entre ambas variables. La gráfica muestra una línea recta con una pendiente positiva, lo que permite concluir que un aumento en el nivel de infraestructura logística se relaciona directamente con un aumento en el comercio exterior, y, de manera inversa, una disminución en la infraestructura logística se asocia a una disminución en el comercio exterior.

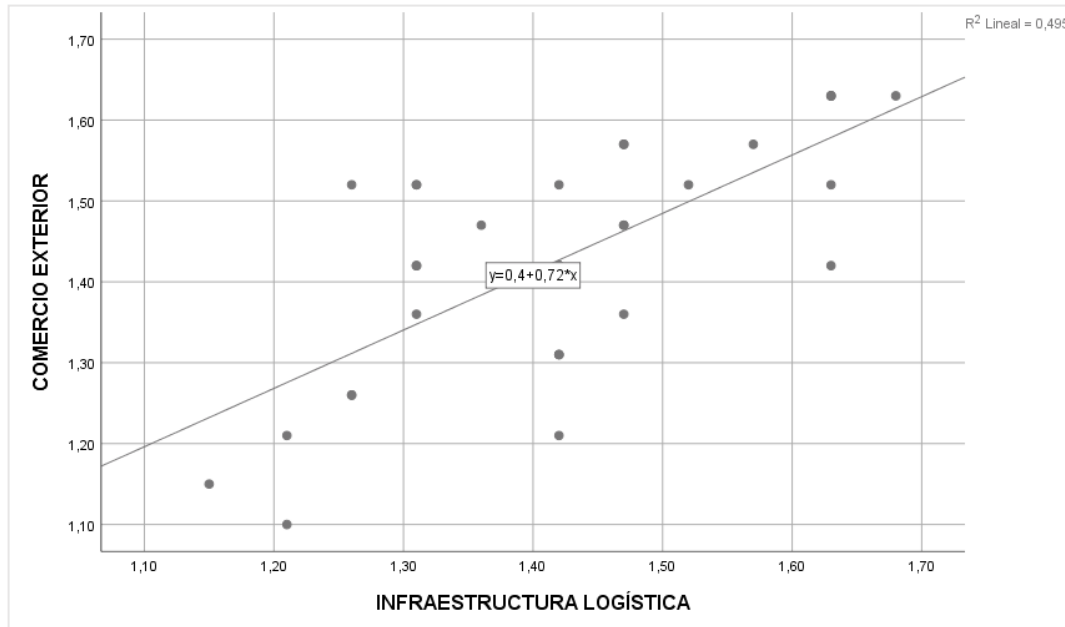


Figura 1. Puntos de dispersión

3.2 Impacto de la calidad de la infraestructura, operatividad logística y procesos administrativos en el comercio exterior

Los resultados presentados en la Tabla 2 muestran que la calidad de la infraestructura, la operatividad logística y los procesos administrativos están altamente correlacionados con el comercio exterior. Cuanto mayor sea la calidad de la infraestructura, la operatividad logística y la eficiencia de los procesos administrativos, mayor será el comercio exterior.

Tabla 2.

Correlación de la calidad de la infraestructura, operatividad logística y procesos administrativos con el comercio exterior

	Comercio exterior	
Calidad de la infraestructura	Correlación de Pearson	,840**
	Sig. (bilateral)	,000
	N	34
Operatividad logística	Correlación de Pearson	,864**
	Sig. (bilateral)	,000
	N	34
Procesos administrativos	Correlación de Pearson	,946**
	Sig. (bilateral)	,000
	N	34

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

Los resultados destacan relaciones altamente significativas y positivas entre las variables evaluadas. La correlación de Pearson entre la calidad de la infraestructura y el comercio exterior fue de 0.840, indicando una sólida correlación positiva. De manera similar, se encontró una correlación positiva aún más fuerte entre la operatividad logística y el comercio exterior, con un coeficiente de Pearson de 0.864. Sin embargo, la correlación más destacada se observó entre los procesos administrativos y el comercio exterior, con un

coeficiente de Pearson de 0.946. Estos hallazgos demuestran que mejoras en la calidad de la infraestructura, la eficiencia logística y la gestión administrativa están fuertemente asociadas con un aumento significativo en las actividades de comercio exterior en la muestra analizada.

3.3 Análisis descriptivo por indicadores

Según la Figura 2, se observó que 30 personas indicaron que el puesto de control de Iñapari presentaba deficiencias significativas en su infraestructura logística para cumplir sus funciones, mientras que 4 personas respondieron con la alternativa "no saben". Estos resultados evidenciaron que el 88% de los encuestados estaban de acuerdo en que el puesto de control de Iñapari enfrentaba limitaciones en su infraestructura logística. El 12% de las personas admitieron desconocimiento al respecto, y no se registraron respuestas que sugirieran que no era necesario mejorar la eficiencia de la infraestructura logística.

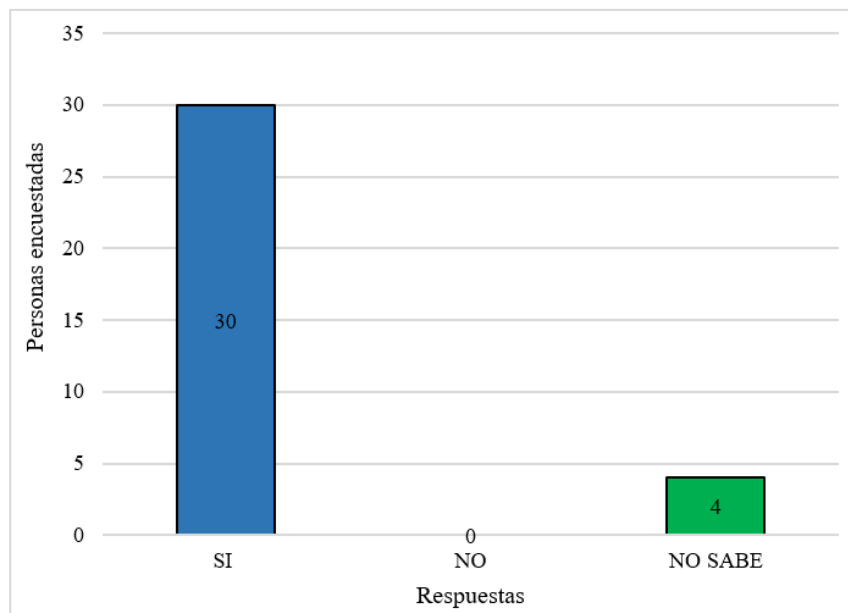


Figura 2. *¿Cree usted que a la infraestructura logística del puesto de control de Iñapari le falta incrementar su eficiencia?*

Como se observa en la Figura 3, el 79% de los encuestados reportó que el despacho aduanero, en promedio, implica una demora de más de un día, en contraste con el 21% que indicó un tiempo promedio de un día. No se registraron respuestas que sugirieran un tiempo promedio inferior a un día en la encuesta.

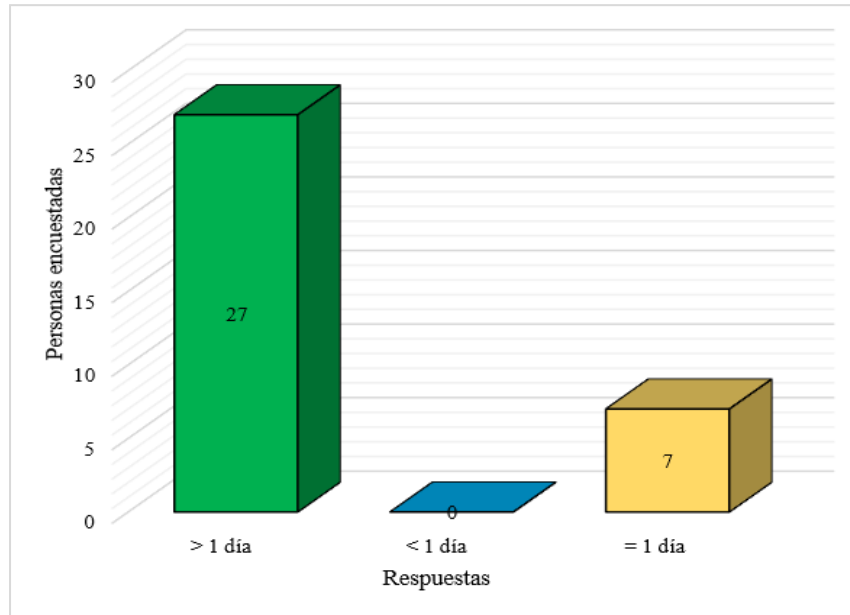


Figura 3. *¿Cuánto tiempo en promedio cree usted que demora un despacho aduanero?*

De acuerdo a la Figura 4 el 94% de los encuestados afirmó que la congestión vehicular sin duda contribuye a las demoras en los trámites aduaneros. En contraste, un 3% expresó que esto no es el caso, mientras que otro 3% manifestó desconocer si la congestión vehicular afecta los procedimientos aduaneros realizados en el puesto de control de Iñapari.

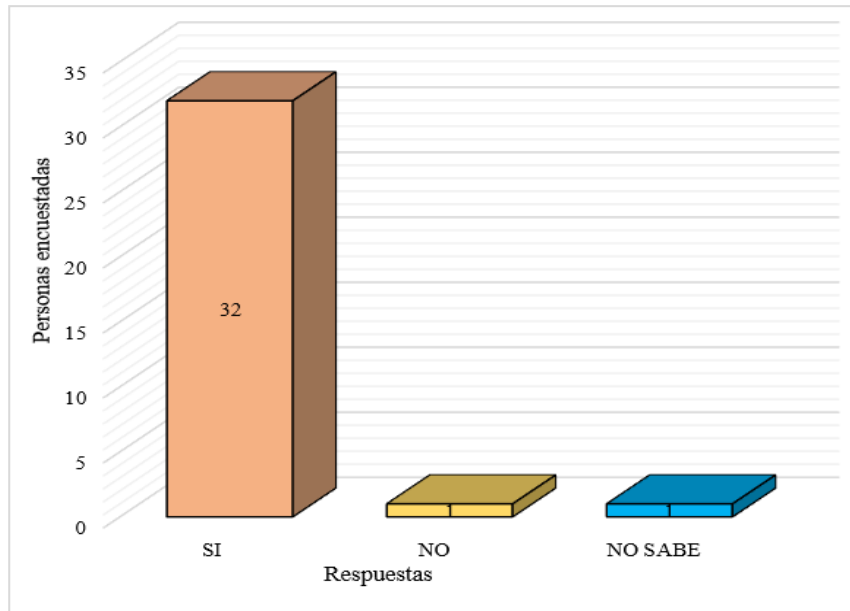


Figura 4. *¿Cree usted que la congestión vehicular colabora con las demoras en los trámites aduaneros?*

Conforme a la Figura 5, el 79% de los encuestados expresó la creencia de que la implementación de un control integrado permanente resultaría en un aumento del comercio exterior en las inmediaciones del puesto de control de Iñapari. No se registraron respuestas opuestas en la encuesta, y únicamente un 21% indicó no estar seguro acerca del impacto de dicho control integrado permanente en el incremento del comercio exterior.

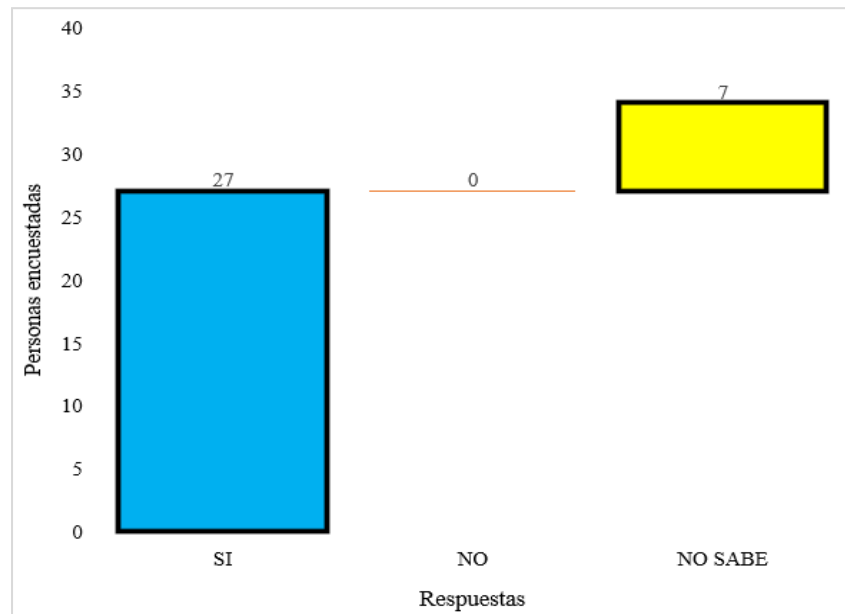


Figura 5. *¿Cree usted que la implementación de un control integrado permanente en el puesto de control de Iñapari, incremente el comercio exterior?*

Considerando las opiniones de los 34 encuestados, que representan la totalidad de los participantes, se desprende de la Figura 6 que efectivamente se identifican deficiencias en la comunicación interna en el desempeño de sus funciones dentro de las operaciones logísticas. Esto implica que, dentro de las instalaciones del puesto de control de Iñapari, se evidencia una falta de comunicación efectiva tanto entre el personal como entre superiores y subordinados.

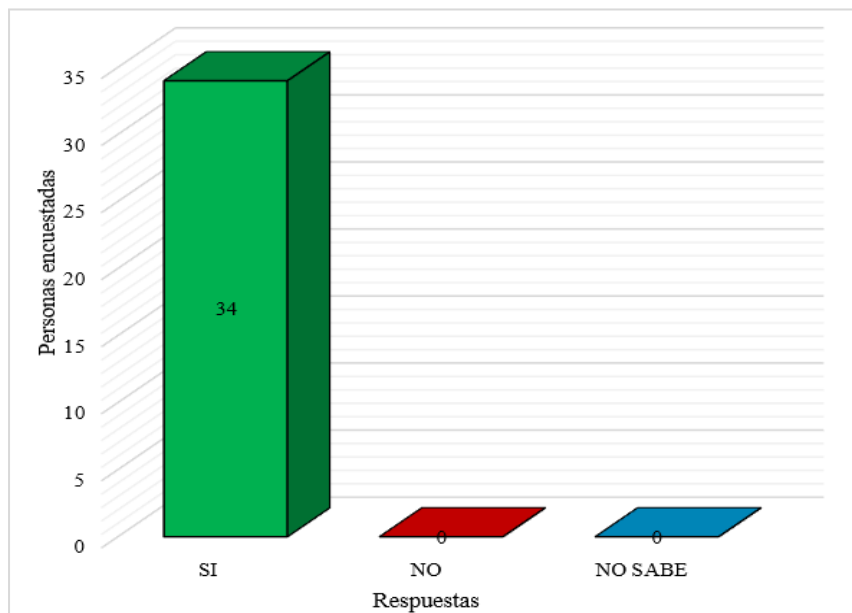


Figura 6. *¿Cree usted que se tienen falencias en la comunicación interna para realizar las operaciones logísticas en el puesto de control de Iñapari?*

Según el 94% de los participantes, como se ilustra en la Figura 7, se identifican áreas en la infraestructura vial circundante al puesto de control de Iñapari que requieren mejoras para incrementar la eficiencia de dicho punto y prevenir accidentes, retrasos y otros riesgos que afectan las operaciones logísticas en el mismo. En contraste, un 6% de los encuestados manifestó desconocimiento al respecto.

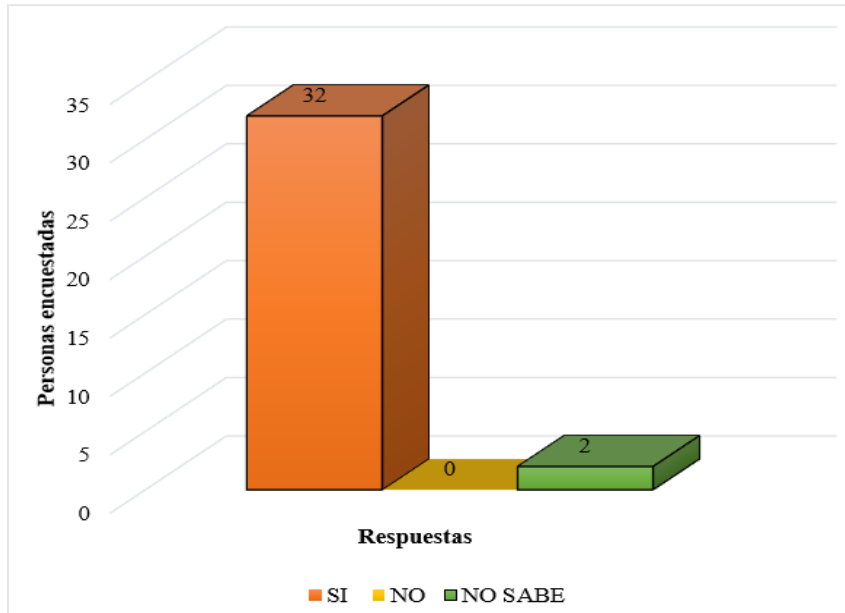


Figura 7. *¿Cree usted que, mejorando la infraestructura vial de la zona aledaña al puesto de control de Iñapari, se mejore su eficiencia?*

La Figura 8 evidencia que el 79% de los participantes afirmó que la implementación de un puesto de control integrado permanente es indudablemente esencial para potenciar la eficiencia de la infraestructura en el puesto de control de Iñapari. Por otra parte, un 21% manifestó su incertidumbre acerca de si la implementación de dicho control integrado tendría algún tipo de implicación en la eficiencia de la infraestructura logística del puesto de control de Iñapari. Es importante destacar que ningún encuestado expresó desacuerdo con la idea de que la implementación de dicho control integrado pueda tener algún impacto en la eficiencia de la infraestructura en el puesto de control.

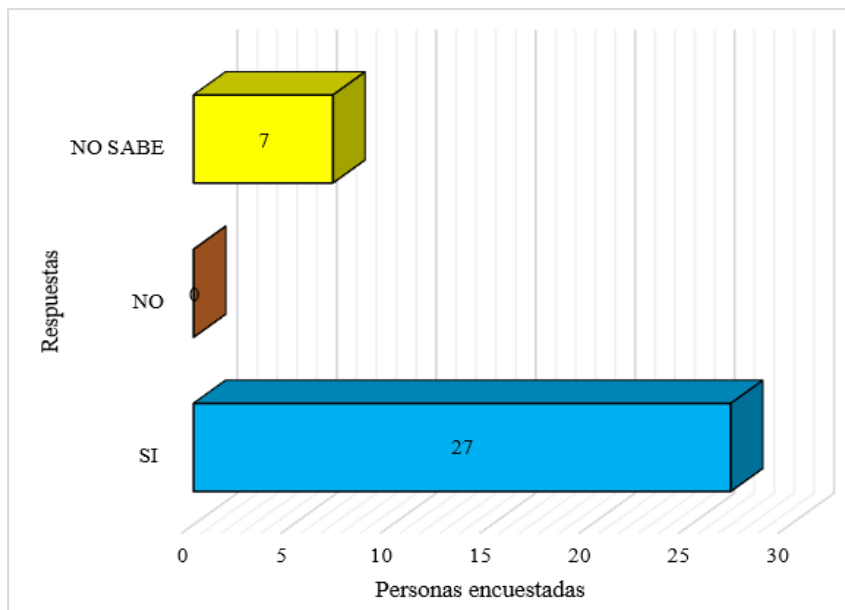


Figura 8. *¿Cree usted que, al implementar el puesto de control integrado permanente, se maximice la eficiencia de la infraestructura del puesto de control de Iñapari?*

De acuerdo a la Figura 9, el 74% de los participantes expresó que las operaciones logísticas en curso en el puesto de control de Iñapari conllevan costos excesivos para el usuario, lo que aumenta el costo total de los

procedimientos logísticos en dicho punto de control. En contraposición, un 26% de los entrevistados manifestó desconocimiento acerca de si existen costos excesivos para el usuario en las operaciones llevadas a cabo en el puesto de control de Iñapari.

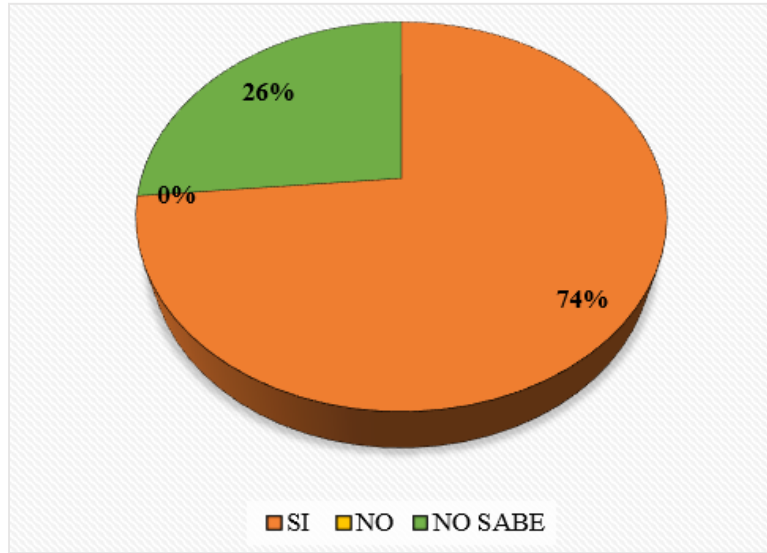


Figura 9. *¿Cree usted que en las operaciones logísticas del puesto de control de Iñapari se presentan costos excesivos para el usuario?*

Conforme a lo representado en la Figura 10, se destaca que la totalidad de encuestados coincidieron en que el tiempo de espera debido a las revisiones de las mercancías en el puesto de control de Iñapari es excesivo y a menudo resulta en pérdidas para los usuarios.

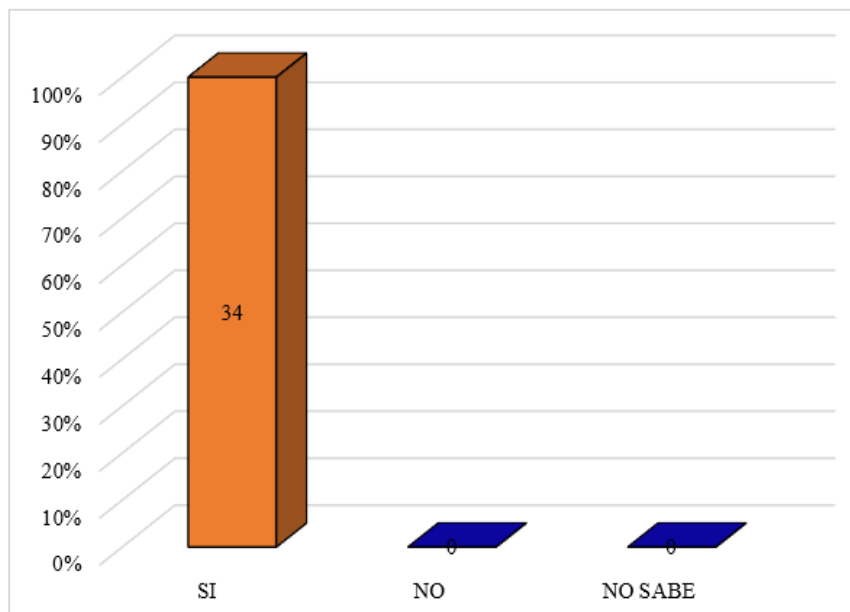


Figura 10. *¿Cree usted que en las operaciones logísticas del puesto de control de Iñapari se presentan costos excesivos para el usuario?*

Según la Figura 11, se revela que el tiempo promedio requerido para las revisiones en el puesto de control de Iñapari, supera un día. Esto es indicado por el 82% de todos los participantes encuestados. En contraste, el 15% de los encuestados señala que el tiempo promedio es de un día, mientras que el 3% restante afirma que el tiempo promedio es menor a un día.

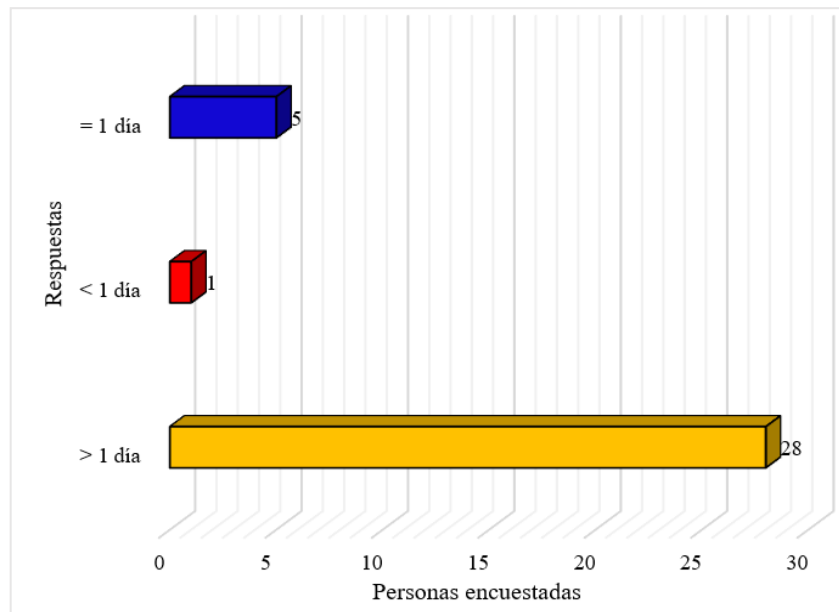


Figura 11. *¿Cuánto tiempo en promedio se ha demorado usted en las revisiones realizadas en el puesto de control de Iñapari?*

Tal como se muestra en la Figura 12, el 94% de encuestados coincidieron en que la mayor integración de los procedimientos logísticos resultaría en la reducción de los tiempos de revisión de mercancías en el puesto de control de Iñapari. En contraposición, solamente un 6% de los encuestados manifestó su falta de certeza respecto a si dicha mayor integración conduciría a una disminución en los tiempos de revisión. No se encontraron respuestas que indicaran discrepancia, es decir, la proporción de encuestados en desacuerdo fue nula.

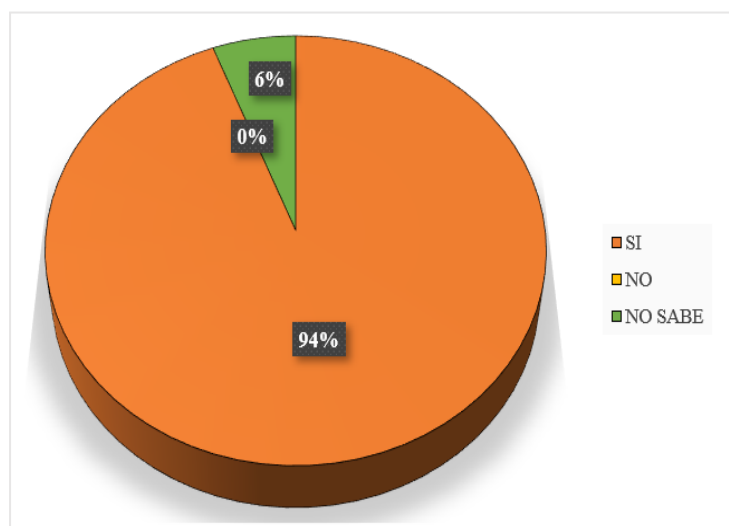


Figura 12. *¿Cree usted que con una mayor integración de los procedimientos en la logística se minimicen los tiempos de revisiones?*

Con base en lo representado en la Figura 13, se puede concluir que solo el 41% de los encuestados expresó que, efectivamente, existe un número adecuado de personal capacitado desempeñando sus funciones en el puesto de control de Iñapari. En cambio, un 26% de los encuestados opinó que no se cuenta con suficiente personal capacitado en dicho puesto de control. Además, un 32% indicó no tener certeza respecto a esta cuestión.

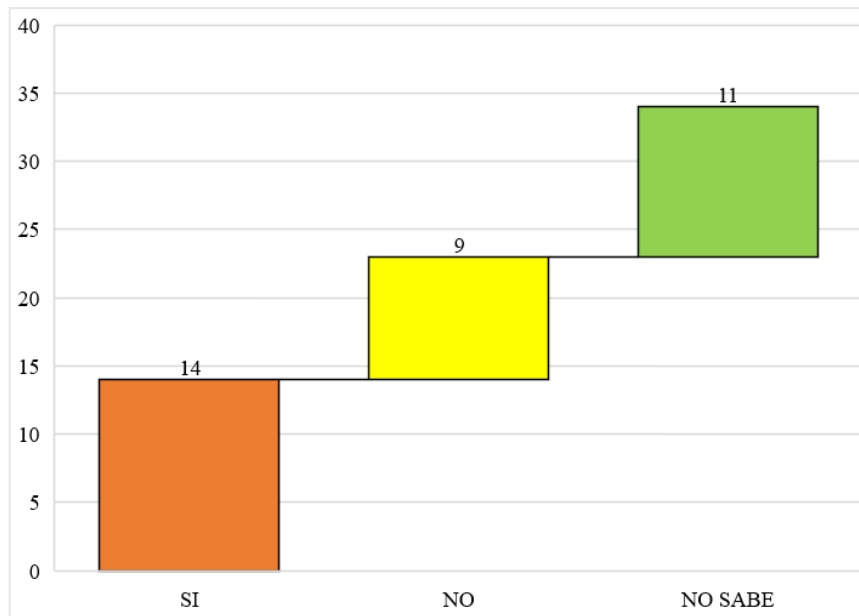


Figura 13. *¿Cree usted que existe suficiente personal capacitado para realizar sus funciones en el puesto de control de Iñapari?*

Según la Figura 14, el 38% de encuestados considera que la cantidad de capacitaciones proporcionadas al personal que trabaja en el puesto de control de Iñapari es adecuada. Mientras que el 15% de los encuestados opina que estas capacitaciones son insuficientes. Sin embargo, se destaca que la mayoría de los encuestados, un 47%, manifestó incertidumbre en cuanto a esta cuestión, respondiendo con "no sabe" a la misma pregunta. Este resultado subraya que casi la mitad de las personas encuestadas no tienen una opinión definitiva sobre si la cantidad de capacitaciones es suficiente para garantizar un desempeño adecuado en las tareas del personal.

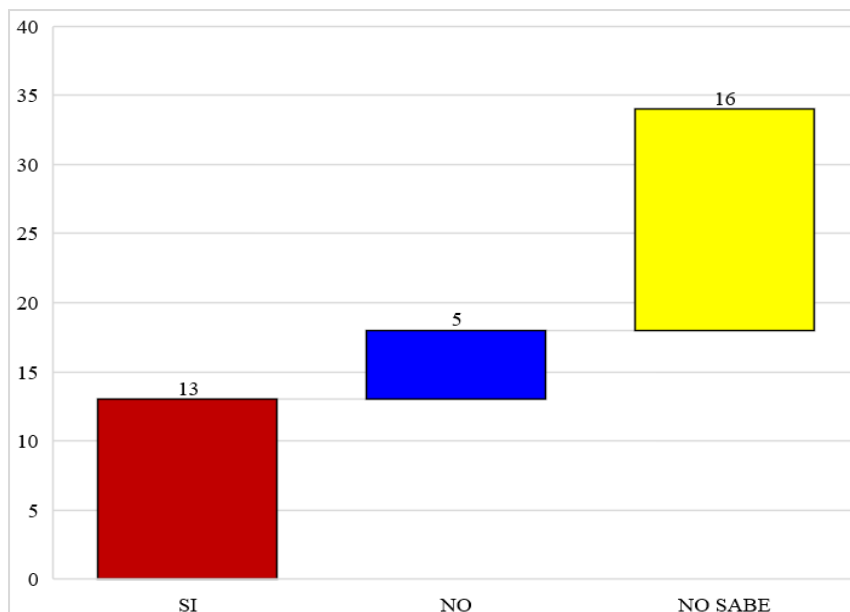


Figura 14. *¿Cree usted que es suficiente la cantidad de capacitaciones que se le brinda al personal en el puesto de control de Iñapari?*

4. DISCUSIÓN

La correlación positiva y significativa entre la calidad de la infraestructura logística y el comercio exterior, tal como se revela en esta investigación, se alinea con estudios previos en otros contextos regionales y nacionales. Investigaciones a nivel mundial han subrayado la importancia de una infraestructura eficiente en la promoción del comercio internacional y el crecimiento económico (Liu, 2020). Los hallazgos de este estudio se suman a la evidencia acumulada que respalda la inversión continua en infraestructura logística como una estrategia efectiva para mejorar la competitividad en un mundo cada vez más globalizado (Bottasso et al., 2018).

Comparando los resultados de esta investigación con estudios similares realizados en otros países de América Latina, se observa una tendencia común. La mejora de la infraestructura logística tiende a ir de la mano con un aumento en el comercio exterior y una mayor eficiencia en las operaciones aduaneras. Por ejemplo, investigaciones en países del continente americano han destacado cómo las inversiones en infraestructura portuaria y de transporte han contribuido a un crecimiento significativo en el comercio internacional y la atracción de inversiones extranjeras (Gutiérrez-Ortiz et al., 2023).

Sin embargo, es importante señalar que, a pesar de la evidente correlación positiva, la implementación efectiva de mejoras en la infraestructura logística no está exenta de desafíos. Estos pueden incluir la financiación adecuada, la gestión eficiente de proyectos y la coordinación entre múltiples actores en el ámbito gubernamental y privado (Cao, 2020; Ibrahim et al., 2022; Mańkowska et al., 2020). Es crucial aprender de las mejores prácticas de otros países y adaptarlas al contexto peruano.

Otro punto crítico es la correlación identificada entre la operatividad logística y el comercio exterior. La falta de personal calificado, la infraestructura deficiente y la ausencia de equipos tecnológicos en el puesto de control de Iñapari-Madre de Dios han quedado manifiestos en este estudio. Estos hallazgos refuerzan la necesidad de invertir en capacitación del personal aduanero y la modernización de las instalaciones. Además, es vital explorar en detalle cómo estas mejoras pueden ser implementadas de manera efectiva, considerando las limitaciones presupuestarias y los plazos de ejecución.

La correlación más alta encontrada en este estudio es entre los procesos administrativos y el comercio exterior. La eficiencia en la gestión de procesos aduaneros es esencial para prevenir y sancionar actividades ilegales y garantizar un comercio internacional sin problemas (Vorotyntseva et al., 2020). Los resultados sugieren que la falta de eficiencia en los procesos administrativos puede resultar en pérdidas económicas considerables y una mayor incidencia de delitos aduaneros. Esta correlación enfatiza la urgente necesidad de reformas en la gestión aduanera para agilizar los procedimientos, eliminar la burocracia innecesaria y fortalecer la supervisión (Shpak et al., 2020).

Además de las correlaciones identificadas, es fundamental abordar el papel del entorno político y económico en la mejora de la infraestructura logística y la operatividad aduanera. La voluntad política y la estabilidad económica son factores críticos que pueden influir en la implementación de reformas exitosas (Shpak et al., 2020). El estudio resalta la importancia de que el gobierno peruano y las partes interesadas del sector privado trabajen en estrecha colaboración para impulsar cambios significativos.

En cuanto a las implicaciones prácticas de este estudio, los resultados proporcionan una base sólida para la formulación de políticas y estrategias en el ámbito aduanero y logístico. La inversión en infraestructura, la capacitación del personal y la implementación de tecnología adecuada deben considerarse como prioridades para mejorar la competitividad económica de Perú y reducir la comisión de delitos aduaneros. Las autoridades aduaneras pueden utilizar estos hallazgos como un llamado a la acción para abordar las deficiencias identificadas en el estudio.

5. CONCLUSIONES

Se ha confirmado una correlación sólida y positiva entre las variables de investigación, respaldando la necesidad de implementar mejoras en la infraestructura logística para potenciar el comercio exterior en la zona de control de Iñapari. La calidad de la infraestructura ha demostrado tener un impacto directo en el desempeño de la Administración Aduanera, con consecuencias que van desde la ineficiencia en el control aduanero hasta obstáculos en la operatividad logística. Los resultados subrayan la importancia de invertir en infraestructura, personal capacitado y tecnología adecuada para garantizar un comercio exterior más eficiente y reducir la comisión de delitos aduaneros.

Las autoridades y las partes interesadas en el comercio exterior pueden utilizar estos resultados como guía para implementar medidas concretas que optimicen los procesos aduaneros y fomenten un entorno más seguro y eficiente para las operaciones comerciales. En cuanto a futuras investigaciones, se pueden explorar temas relacionados con la implementación específica de mejoras en la infraestructura logística, el desarrollo de programas de capacitación especializados para el personal aduanero y el análisis de casos exitosos en otras zonas de control que hayan implementado medidas efectivas para reducir los delitos aduaneros. Además, investigaciones adicionales podrían examinar el impacto económico y social de estas mejoras en la zona de control de Iñapari y evaluar su transferibilidad a otros contextos similares.

FINANCIAMIENTO

Ninguno.

CONFLICTO DE INTERESES

No existe ningún tipo de conflicto de interés relacionado con la materia del trabajo.

CONTRIBUCIÓN DE LOS AUTORES

Conceptualización, curación de datos, análisis formal, investigación, visualización, redacción - borrador original y redacción - revisión y edición: Barrantes-Olarte, F.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alvarado, A. (2019). Análisis exploratorio de la apertura comercial del Ecuador frente a Perú y Colombia. *Revista Economía y Política*, 15(29), 9–24. <https://doi.org/10.25097/rep.n29.2019.01>
- Álvarez Torres, C. (2019). Comité de Integración y Desarrollo Fronterizo Perú-Chile: aproximaciones al mundo social y empresarial en torno a la frontera. *Si Somos Americanos*, 19(2), 49–67. <https://doi.org/10.4067/S0719-09482019000200049>
- Arvin, M. B., Pradhan, R. P., & Nair, M. (2021). Uncovering interlinks among ICT connectivity and penetration, trade openness, foreign direct investment, and economic growth: The case of the G-20 countries. *Telematics and Informatics*, 60, 101567. <https://doi.org/10.1016/j.tele.2021.101567>
- Bottasso, A., Conti, M., de Sa Porto, P. C., Ferrari, C., & Tei, A. (2018). Port infrastructures and trade: Empirical evidence from Brazil. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 107, 126–139. <https://doi.org/10.1016/j tra.2017.11.013>
- Cao, L. (2020). Changing Port Governance Model: Port Spatial Structure and Trade Efficiency. *Journal of Coastal Research*, 95(sp1), 963. <https://doi.org/10.2112/SI95-187.1>
- Chen, S., Zhang, H., & Wang, S. (2022). Trade openness, economic growth, and energy intensity in China. *Technological Forecasting and Social Change*, 179, 121608.

<https://doi.org/10.1016/j.techfore.2022.121608>

- Duodu, E., & Baidoo, S. T. (2020). How does quality of institutions affect the impact of trade openness on economic growth of Ghana? *Cogent Economics & Finance*, 8(1), 1812258. <https://doi.org/10.1080/23322039.2020.1812258>
- Espinoza-Paucar, O. N. (2022). El empoderamiento administrativo para el fortalecimiento de la gestión aduanera del comercio exterior. *CIENCIAMATRIA*, 8(3), 459–479. <https://doi.org/10.35381/cm.v8i3.780>
- Guadalupe Báscones, J. (2021). COVID-19, comercio exterior peruano y lecciones por aprender. *Forseti: Revista de Derecho*, 9(13), 6–20. <https://doi.org/10.21678/forseti.v9i13.1477>
- Guerrero Molina, M. I., & Vásquez Suárez, Y. A. (2020). Características de la logística y la infraestructura de Puerto Antioquia en las exportaciones antioqueñas. *Revista En-Contexto*, 8(13), 169–193. <https://doi.org/10.53995/23463279.717>
- Gutiérrez-Ortiz, A., Méndez-González, C., & Infante-Jiménez, Z. T. (2023). Desempeño logístico, infraestructura portuaria y conectividad marítima en el Continente Americano: un modelo panel dinámico. *Revista Amazónica de Ciencias Económicas*, 2(2), e526. <https://doi.org/10.51252/race.v2i2.526>
- Ibrahim, K. H., Handoyo, R. D., Wasiaturrehman, W., & Sarmidi, T. (2022). Services trade and infrastructure development: Evidence from African countries. *Cogent Economics & Finance*, 10(1). <https://doi.org/10.1080/23322039.2022.2143147>
- Liu, M. (2020). Research on Port Infrastructure, Port Efficiency and Urban Trade Development. *Journal of Coastal Research*, 115(sp1), 220–2022. <https://doi.org/10.2112/JCR-SI115-069.1>
- Mańkowska, M., Kotowska, I., & Pluciński, M. (2020). Seaports as Nodal Points of Circular Supply Chains: Opportunities and Challenges for Secondary Ports. *Sustainability*, 12(9), 3926. <https://doi.org/10.3390/su12093926>
- Montes Ninaquispe, J. C., & Pantaleón Santa María, A. (2022). Dinámica del intercambio comercial a 12 años del Tratado de Libre Comercio Perú-USA. *Revista de Análisis Económico y Financiero*, 5(1), 21–25. <https://doi.org/10.24265/raef.2022.v5n1.48>
- Shpak, N., Melnyk, O., Adamiv, M., & Sroka, W. (2020). Modern Trends of Customs Administrations Formation: Best European Practices and a Unified Structure. *NISPAcee Journal of Public Administration and Policy*, 13(1), 189–211. <https://doi.org/10.2478/nispa-2020-0008>
- Vorotyntseva, T., Nemirova, G., & Vinichenko, A. (2020). Problems of Application of Digital Technologies in International Trade. *Proceedings of the “New Silk Road: Business Cooperation and Prospective of Economic Development” (NSRBCPED 2019)*. <https://doi.org/10.2991/aebmr.k.200324.085>
- Wessel, J. (2019). Evaluating the transport-mode-specific trade effects of different transport infrastructure types. *Transport Policy*, 78, 42–57. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.04.002>
- Yang, G., Huang, X., Huang, J., & Chen, H. (2020). Assessment of the effects of infrastructure investment under the belt and road initiative. *China Economic Review*, 60, 101418. <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2020.101418>