

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

**IMPACTO DEL COVID 19 EN LA RENTABILIDAD DE
LAS IMPORTACIONES MARÍTIMAS DESDE CHINA EN
LA EMPRESA FAST GLOBAL CARGO SAC.**

2020-2021



**PRESENTADA POR
AKZEL CALET FELIX HUACOTO HERNANDEZ**

**ASESOR
WALTER ABEL URTEAGA FARFÁN**

TESIS

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

**LIMA – PERÚ
2022**



CC BY-NC-SA

Reconocimiento – No comercial – Compartir igual

El autor permite transformar (traducir, adaptar o compilar) a partir de esta obra con fines no comerciales, siempre y cuando se reconozca la autoría y las nuevas creaciones estén bajo una licencia con los mismos términos.

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



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

TESIS

**IMPACTO DEL COVID 19 EN LA RENTABILIDAD DE LAS IMPORTACIONES
MARÍTIMAS DESDE CHINA EN LA EMPRESA FAST GLOBAL CARGO SAC.
2020-2021**

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

**PRESENTADO POR:
AKZEL CALET FELIX HUACOTO HERNANDEZ**

**ASESOR:
MG. WALTER ABEL URTEAGA FARFÁN**

**LIMA, PERÚ
2022**

DEDICATORIA

A Dios, quien nos bendice y guía en nuestra vida y cada paso que damos. A mis padres la Sra. Mery Sonia Hernandez y el Sr Miguel Angel Huacoto, quienes han estado conmigo a pesar de todas las dificultades.

A mi hermana Danitza, que la adoro muchísimo y quiero demostrarle que, con esfuerzo y determinación, puede conseguir lo que se proponga.

A mi papá Lucho, quien me aconsejó mucho en mis estudios y sé que desde el cielo estará orgulloso por cada logro que doy.

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| RESUMEN | 8 |
| ABSTRACT | 9 |
| INTRODUCCIÓN | 12 |
| CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO | 17 |
| 1.1 Antecedentes de la investigación | 17 |
| 1.1.1 Antecedentes internacionales de la investigación. | 17 |
| 1.1.2 Antecedentes nacionales de la investigación | 20 |
| 1.2 Bases teóricas | 25 |
| 1.2.1 Importaciones | 25 |
| 1.2.2 Rentabilidad | 35 |
| 1.2.3 Covid 19: | 42 |
| 1.3 Definición de términos básicos | 43 |
| CAPÍTULO II: HIPÓTESIS Y VARIABLES | 45 |
| 2.1 Hipótesis general y específicas | 45 |
| 2.2 Variables y definición operacional | 46 |
| CAPÍTULO III: METODOLOGÍA | 47 |
| 3.1 Diseño metodológico | 47 |
| 3.2 Diseño muestral | 48 |
| 3.2.1 Población | 48 |
| 3.2.2 Muestreo | 49 |
| 3.2.3 Muestra | 49 |
| 3.3 Técnicas de recolección de datos | 50 |
| 3.3.1 Técnicas | 50 |
| 3.3.2 Instrumento | 50 |
| 3.3.3 Validez | 51 |
| 3.3.4 Confiabilidad | 51 |
| 3.4 Técnicas estadísticas para el procesamiento de la información | 52 |

| | |
|---|-----|
| 3.5 Aspectos éticos | 52 |
| CAPÍTULO IV: RESULTADOS | 53 |
| 4.1.3 Resultados | 53 |
| 4.1.1 Variable independiente: Covid 19 | 53 |
| 4.1.2 Variable dependiente: Rentabilidad de las Importaciones Marítimas | 67 |
| 4.1.3 Prueba significativa de la hipótesis planteada | 81 |
| CAPÍTULO V: DISCUSIÓN | 82 |
| 5.1 Discusión | 82 |
| 5.1.1 Impacto del covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China | 82 |
| 5.1.2 Impacto del covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China a partir del volumen de operaciones | 83 |
| 5.1.3 Impacto del covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China a partir del nivel de ventas | 84 |
| 5.1.4 Impacto del covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China a partir del nivel de costos | 84 |
| CONCLUSIONES | 86 |
| RECOMENDACIONES | 87 |
| FUENTES DE INFORMACIÓN | 88 |
| ANEXOS | 97 |
| Anexo 1. Matriz de consistencia | 97 |
| Anexo 2. Matriz de operacionalización de variables | 100 |
| Anexo 3. Validación del instrumento por expertos | 101 |
| Anexo 4. Instrumento mejorado a partir del juicio de expertos | 113 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|----|
| Tabla 1: ¿Diga usted si en el año 2020 el volumen de las operaciones marítimas de importación desde China tuvieron una caída porcentual igual o mayor al 50% para la empresa Fast Global Cargo Sac? | 53 |
| Tabla 2: ¿Diga usted si en el año 2021 el volumen de operaciones marítimas de importación procedente de China tuvo un ascenso en comparación del año 2020? | 55 |
| Tabla 3: ¿Diga usted si el volumen de operaciones marítimas de importaciones para el período 2020 y 2021 seguían siendo los más representativos para la empresa Fast Global Cargo Sac? | 56 |
| Tabla 4: ¿En el año 2020 la principal fuente de ingreso para la empresa Fast Global Cargo Sac correspondía a las ventas de servicios de importaciones marítimas procedentes de China? | 58 |
| Tabla 5: ¿En el año 2021 se pudieron incorporar nuevos clientes a la empresa Fast Global Cargo Sac como consecuencia de las ventas de servicio de importaciones marítimas procedente de China? | 59 |
| Tabla 6: ¿Diga usted si en el año 2021 se pudieron generar un ingreso igual o superior al 50% de lo generado al año 2020 por las ventas de servicio de importaciones marítimas procedente de China? | 61 |
| Tabla 7: ¿Considera usted que el incremento del flete marítimo en el año 2020 hizo que los clientes importen menos? | 62 |
| Tabla 8: ¿Considera usted que el Covid 19 es el principal causante del incremento de los costos por operaciones marítimas procedentes de China a partir del año 2020? | 64 |

| | |
|--|----|
| Tabla 9: ¿Considera usted que el incremento de flete marítimo fue el principal factor que afectó su estructura de costos para el período 2020 y 2021? | 65 |
| Tabla 10: ¿El nivel de rentabilidad por contenedor de importación marítima procedente de China se ha mantenido para el año 2020-2021?..... | 67 |
| Tabla 11: ¿El nivel de rentabilidad sobre las ventas por contenedor se ha visto afectado por el Covid 19 para el periodo 2020 - 2021?..... | 68 |
| Tabla 12: ¿Considera usted que para el período 2020 y 2021 la ruta de importación marítima procedente de China seguían siendo rentable? | 70 |
| Tabla 13: ¿Diga usted si para el año 2020-2021 la empresa vio afectado su patrimonio?..... | 71 |
| Tabla 14: ¿Diga usted si la mayor afectación de la rentabilidad sobre el patrimonio para la empresa Fast Global Cargo Sac se vio afectada en el año 2020?..... | 73 |
| Tabla 15: ¿Considera usted que para el período 2020 y 2021 se vio afectado el patrimonio de los agentes de cargo internacional? | 74 |
| Tabla 16: ¿Diga usted si la empresa estuvo preparada para afrontar el impacto del covid 19 sobre la rentabilidad de los activos a partir del año 2020? | 76 |
| Tabla 17: ¿Diga usted si la rentabilidad sobre los activos se vio afectada en el año 2020 más que en el 2021? | 77 |
| Tabla 18: ¿Diga usted si la rentabilidad de los activos para el año 2021 empezó a llegar al nivel de utilidad esperado en relación con la inversión realizada? | 79 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1: ¿Diga usted si en el año 2020 el volumen de las operaciones marítimas de importación desde China tuvieron una caída porcentual igual o mayor al 50% para la empresa Fast Global Cargo Sac? | 54 |
| Figura 2: ¿Diga usted si en el año 2021 el volumen de operaciones marítimas de importación procedente de China tuvo un ascenso en comparación del año 2020? | 56 |
| Figura 3: ¿Diga usted si el volumen de operaciones marítimas de importaciones para el período 2020 y 2021 seguían siendo los más representativos para la empresa Fast Global Cargo Sac? | 57 |
| Figura 4: ¿En el año 2020 la principal fuente de ingreso para la empresa Fast Global Cargo Sac correspondía a las ventas de servicios de importaciones marítimas procedentes de China? | 59 |
| Figura 5: ¿En el año 2021 se pudieron incorporar nuevos clientes a la empresa Fast Global Cargo Sac como consecuencia de las ventas de servicio de importaciones marítimas procedente de China? | 60 |
| Figura 6: ¿Diga usted si en el año 2021 se pudieron generar un ingreso igual o superior al 50% de lo generado al año 2020 por las ventas de servicio de importaciones marítimas procedente de China? | 61 |
| Figura 7: ¿Considera usted que el incremento del flete marítimo en el año 2020 hizo que los clientes importen menos? | 63 |
| Figura 8: ¿Considera usted que el Covid 19 es el principal causante del incremento de los costos por operaciones marítimas procedentes de China a partir del año 2020? | 64 |

| | |
|---|----|
| Figura 9: ¿Considera usted que el incremento de flete marítimo fue el principal factor que afectó su estructura de costos para el período 2020 y 2021? | 66 |
| Figura 10: ¿El nivel de rentabilidad por contenedor de importación marítima procedente de China se ha mantenido para el año 2020-2021?..... | 68 |
| Figura 11: ¿El nivel de rentabilidad sobre las ventas por contenedor se ha visto afectado por el Covid 19 para el periodo 2020 - 2021?..... | 69 |
| Figura 12: ¿Considera usted que para el período 2020 y 2021 la ruta de importación marítima procedente de China seguían siendo rentable? | 70 |
| Figura 13: ¿Diga usted si para el año 2020-2021 la empresa vio afectado su patrimonio?..... | 72 |
| Figura 14: ¿Diga usted si la mayor afectación de la rentabilidad sobre el patrimonio para la empresa Fast Global Cargo Sac se vio afectada en el año 2020?..... | 73 |
| Figura 15: ¿Considera usted que para el período 2020 y 2021 se vio afectado el patrimonio de los agentes de cargo internacional? | 75 |
| Figura 16: ¿Diga usted si la empresa estuvo preparada para afrontar el impacto del covid 19 sobre la rentabilidad de los activos a partir del año 2020? | 76 |
| Figura 17: ¿Diga usted si la rentabilidad sobre los activos se vio afectada en el año 2020 más que en el 2021? | 77 |
| Figura 18: ¿Diga usted si la rentabilidad de los activos para el año 2021 empezó a llegar al nivel de utilidad esperado en relación con la inversión realizada? | 79 |

RESUMEN

La presente investigación busca identificar y sustentar el Impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China 2020-2021. La investigación es importante porque serán beneficiadas todas aquellas empresas que estén atravesando por una situación parecida a la de la empresa en estudio. Dichas empresas podrán identificar qué aspectos tener en cuenta para mejorar su situación y de qué manera afrontar cada situación originada por la pandemia dándoles un alcance que puedan tener en cuenta para su toma de decisiones.

Se identifica el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021. Para ello se utiliza un cuestionario, el cual servirá para la recolección de datos, este instrumento será desarrollado por los colaboradores de la mencionada empresa.

Los resultados de la investigación sirven para mostrar el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa. Gracias a la comparación con bases teóricas, antecedentes y la opinión de los colaboradores.

Cabe mencionar que el impacto del Covid 19 no solo afectó al sector del transporte sino también a distintos sectores del Perú y del mundo.

Palabras claves: Importación, rentabilidad, sector transporte, covid 19

ABSTRACT

This research seeks to identify and support the impact of Covid 19 on the profitability of maritime imports from China 2020-2021. The research is important because all those companies that are going through a situation similar to that of the company under study will benefit. These companies can identify what aspects to take into account to improve their situation and how to deal with each situation caused by the pandemic giving them a scope that they can take into account for their decision making.

The impact of Covid 19 on the profitability of maritime imports from China will be identified in the company Fast Global Cargo SAC. 2020 - 2021. For this purpose, a questionnaire will be used, which will be used for data collection, this instrument will be developed by the collaborators of the mentioned company.

The results of the research serve to show the impact of Covid 19 on the profitability of maritime imports from China in the company. Thanks to the comparison with theoretical bases, antecedents and the opinion of the collaborators.

It is worth mentioning that the impact of Covid 19 not only affected the transportation sector but also different sectors in Peru and the world.

Keywords: Import, profitability, transport sector, covid 19

NOMBRE DEL TRABAJO

**Proyecto de tesis final -AKZEL HUACOT
O HERNANDEZ-4 (1).docx**

RECUENTO DE PALABRAS

21879 Words

RECUENTO DE CARACTERES

115769 Characters

RECUENTO DE PÁGINAS

118 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO

370.1KB

FECHA DE ENTREGA

Sep 6, 2022 10:30 AM GMT-5

FECHA DEL INFORME

Sep 6, 2022 10:40 AM GMT-5

● **17% de similitud general**

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

- 15% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 11% Base de datos de trabajos entregados
- 1% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

● **Excluir del Reporte de Similitud**

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

CONSTANCIA DE EVALUACIÓN DEL SISTEMA ANTIPLAGIO TURNITIN

| FECHA | NOMBRE DEL DOCENTE | CORREO DEL DOCENTE |
|------------|---------------------------|--------------------|
| 13/09/2022 | MG. WALTER URTEAGA FARFAN | WURTEAGAF@USMP.PE |

| NOMBRE DE LA TESIS |
|--|
| IMPACTO DEL COVID 19 EN LA RENTABILIDAD DE LAS IMPORTACIONES MARÍTIMAS DESDE CHINA EN LA EMPRESA FAST GLOBAL CARGO SAC 2020-2021 |

| NOMBRE DEL ASESORADO(A) | TELÉFONO Y CORREO | ESCUELA PROFESIONAL |
|-------------------------|-------------------------------|--|
| AKZEL HUACOTO HERNANDEZ | 993432185 akzelh@gmail.com | Administracion de Negocios Internacionales |

RESULTADO:

17% (EXCLUYENDO CITAS Y BIBLIOGRAFÍA)

CONCLUSIÓN:

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

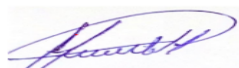
MG. WALTER URTEAGA FARFAN



NOMBRE Y FIRMA DEL ASESOR

DNI: .09876112

AKZEL HUACOTO HERNANDEZ



NOMBRE Y FIRMA DEL ASESORADO

DNI: 721408506

REVISADO POR: MG. CARLOS ANTONIO ESCUDERO CIPRIANI



INTRODUCCIÓN

La situación actual originada por el Covid-19, viene trayendo serias consecuencias para el comercio mundial y las empresas, en general, los países han afrontado las diferentes medidas de confinamiento, cambios en los precios, lo que viene afectando a las empresas en todos sus tamaños.

En un informe sobre perspectivas de competitividad de las Pyme 2020 se manifestó que existen interrupciones en las cadenas de suministro del mundo, tales como en la economía de China, la Unión Europea (UE) y Estados Unidos. En estas economías se representa el 63% de las importaciones. Dichas interrupciones también vienen causando efectos colaterales negativos, en especial en las empresas de los países en desarrollo donde el 55% de las empresas han sido golpeadas duramente desde el inicio de la pandemia (Centro de Comercio Internacional, 2020).

Por otra parte, 105 países emplean medidas de forma temporal a las importaciones de productos. La mayoría de estas medidas tiene por fin hacer fácil el acceso a alimentos o suministros médicos importantes y las tres cuartas partes de los países desarrollados han eliminado o reducido sus aranceles de los productos médicos desde el inicio. Sólo el 46% de los países en desarrollo y el 18% de los menos adelantados han implementado medidas parecidas (Centro de Comercio Internacional, 2020).

Entre enero y mayo de 2020, el valor de las importaciones en Latinoamérica cayó en un 17,1%, porque se dio una baja del volumen del 12% y una minimización en

la cantidad del 5%. Las compras exteriores disminuyeron en cada una de las categorías de bienes. La mayor caída se dio en los combustibles con un 34%, por la disminución de precios. De forma específica, la contracción de las importaciones de bienes de capital y de insumos en 14,5% y 13,6% respectivamente, viene dañando la inversión y comprometiendo la recuperación de los países. El valor de las importaciones se contrajo de forma marcada desde los países proveedores (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2020).

En el ámbito nacional, en abril del año 2020 las importaciones cayeron en -13.65%, en comparación con el año 2019. Así también, fueron 20,072 empresas importadoras que hicieron adquisiciones desde 185 mercados del mundo. Las importaciones según su participación en el sector no tradicional fueron del 86.41% y del tradicional fue 13.59%, su variación fue de -23.82 y -11.79%, de forma respectiva. En resumen, ciertos productos han crecido y son demandados, mientras que otros han decrecido. Entre los productos más demandados se tienen los productos médicos, celulares, aceites crudos de petróleo y Diésel B5 (Asociación de exportadores, 2020).

En ese sentido, mi investigación se centra en la empresa Fast Global Cargo Sac estando debidamente acreditado para realizar operaciones marítimas desde distintos países hacia el Callao.

De tal manera, lo que se busca es identificar y sustentar el Impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas de China 2020-2021.

La presente tesis tiene como objetivo general, identificar el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast

Global Cargo SAC. 2020 – 2021. Asimismo, tiene como objetivos específicos, identificar el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021 a partir del volumen de operaciones; identificar el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021 a partir del nivel de ventas e identificar el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021 a partir del nivel de costos.

La investigación es importante porque serán beneficiadas todas aquellas empresas que estén atravesando por una situación parecida a la de la empresa en estudio porque al encontrar el Impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China 2020-2021, dichas empresas podrán identificar qué aspectos tener en cuenta para mejorar su situación y de qué manera afrontar cada situación originada por la pandemia, dándoles un alcance que puedan tener en cuenta para su toma de decisiones.

La presente investigación tendrá en cuenta diferentes teorías sobre las importaciones y la rentabilidad en las empresas, siendo para el primer constructo la teoría de Carballo et al. (2021) y para la segunda variable la teoría de Rosikah et al. (2018), además de emplear otras teorías base y distintas definiciones, las que serán de utilidad para poder comprender la situación específica de la empresa en estudio para luego encontrar respuestas y comprobar las hipótesis propuestas en el estudio. Asimismo, los resultados podrán ser comparados con otros estudios que demuestren un problema parecido.

Los instrumentos que se emplearán serán los cuestionarios que dejarán recabar información para valorar cada uno de los constructos: covid 19 y rentabilidad de las importaciones marítimas. Por otro lado, los instrumentos serán validados y se realizará una prueba de confiabilidad para que pueda confirmarse que pueden ser utilizados en otras problemáticas similares.

Se indagará un problema que ocurre de manera constante en la actualidad, en donde la gran mayoría de empresas en el país vienen pasando por una serie de dificultades para mantenerse vigentes en el mercado. Por lo que, las empresas a la larga podrán ser beneficiadas debido a que, al verse las respuestas del estudio, se elaborarán posibles soluciones a las incomodidades presentadas en ellas.

Para la elaboración de la presente investigación se tienen los recursos materiales, financieros y humanos, asimismo se cuenta con el tiempo y la información necesaria relacionada a cada uno de las variables. Por lo cual, se afirma que esta investigación es viable para realizarse.

En el capítulo I, se desarrolla el marco teórico. Se muestran los antecedentes tanto nacionales como internacionales, los cuales ayudarán a entender el contexto del tema de investigación. Asimismo, se detalla la base teórica que ayudará a entender de una manera más clara el tema a investigar.

En el capítulo II, se muestran las hipótesis y variables, en cuanto a la hipótesis, estas se basan en hipótesis general y la hipótesis específica el planteamiento de la hipótesis general y las hipótesis específicas, así mismo también se define la variable dependiente e independiente, cada uno con su respectiva definición operacional.

En el capítulo III, se detalla la metodología, que se empleó en la presente investigación, este capítulo contiene el diseño metodológico, diseño muestral, técnicas de recolección de datos, técnicas estadísticas para el procesamiento de información y los aspectos éticos.

En el capítulo IV, identificado como resultados, se muestran los resultados obtenidos de la recolección de datos, luego del uso de los programas del SPSS y del Excel con la finalidad de resolver problemas identificados en la agencia de carga internacional FAST GLOBAL CARGO S.A.C, a su vez, obtener resultados eficientes en a través con el objeto y los métodos establecidos en la investigación.

En el Capítulo V, se detalla la discusión, en base a los resultados obtenidos. Se realiza una comparación con los antecedentes y las bases teóricas, para determinar la semejanza o diferencia que existe, estos resultados son agrupados en base a las hipótesis específicas.

Finalmente, se presentan las conclusiones y recomendaciones, teniendo en cuenta los problemas de investigación y los resultados de la misma investigación, luego de un arduo trabajo de campo y análisis de la información adquirida.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1 Antecedentes de la investigación

1.1.1 Antecedentes internacionales de la investigación.

Cárdenas et al. (2019) En su estudio “Composición de importaciones y actividad económica: El caso de Colombia”. (Artículo científico), Revista Espacios. Su objetivo fue realizar un análisis histórico de las series empleadas entre los periodos 1994 al 2016 para encontrar el impacto de las importaciones en el crecimiento económico. La metodología fue cuantitativa, descriptiva, causal. La muestra estuvo conformada por las series empleadas entre los periodos 1994 al 2016. Se aplicó la técnica del análisis documental y regresión lineal. Se encontró por resultado que, la composición de las importaciones tiene un impacto positivo sobre el PBI en el primer periodo conservando efectos cambiantes en el corto y largo plazo, sin embargo, solo las importaciones de bienes de capital poseen un impacto significativo y positivo en el corto periodo. Se concluyó que, un choque de las importaciones impacta de forma positiva al PBI en un primer periodo, continúan en el largo plazo, pero las importaciones de capital causan un impacto positivo significativo en el producto nacional.

Ammnim et. (2021) En su estudio “Impacto de la pandemia de Covid-19 en la liquidez y la rentabilidad de empresas en Nigeria”. (Artículo científico). Revista internacional de investigación académica en ciencias sociales y empresariales. Su

objetivo fue examinar el impacto de la pandemia del Covid-19 en la liquidez y la rentabilidad de las empresas. La metodología fue cuantitativa, causal, comparativa. La muestra estuvo conformada por los estados financieros de las empresas importadoras en Nigeria. Se empleó por técnica la encuesta y análisis documental. Se encontró por resultados que, existe una diferencia positiva significativa en el índice de rentabilidad de las compañías antes del período de pandemia y las empresas que importan bienes, con p valor de 0,007. Se concluyó que, sí existen efectos significativos de las importaciones a raíz de la pandemia en la rentabilidad de las empresas.

Liu et al. (2021) En su estudio "Competencia de importación e innovación empresarial: evidencia de China". (Artículo científico). Revista de Economía del Desarrollo. Su propósito fue encontrar si la competencia de las importaciones daña la innovación de las empresas. La metodología fue explicativa y cuantitativa. La muestra estuvo conformada por 280.000 empresas. Se empleó por técnica la encuesta. Se encontró que, la competencia de las importaciones hace que las empresas innoven mucho. Se concluyó que, depende mucho de la competencia de las importaciones que las empresas innoven en sus procesos, ya que si la competencia no es la mejor no tendrían tanto margen de ganancias y no podrían invertir en innovaciones.

Uzun y Berberoglu (2017) en su estudio "Relación entre comercio exterior y desempeño financiero de empresas". (Artículo científico). Revista internacional de administración, economía y negocios. Su objetivo fue encontrar si la situación de las importaciones afecta o no al rendimiento financiero de las empresas. La metodología fue cuantitativo, relacional. La muestra estuvo conformada por solo 84

las empresas que cotizan en la bolsa de mercado. Se empleó por técnica la encuesta y regresión múltiple. Se encontró por resultados que, existe una relación cuadrática entre el comercio sea por importaciones o exportaciones y el rendimiento de las empresas en estudio. Se concluyó que, existe una relación en forma de U inversa entre las importaciones y exportaciones (comercio) y el rendimiento empresarial, es decir en el primer tramo puede causar un efecto positivo y en el segundo tramo negativo.

Friesenbichler (2021) en su estudio “El impacto de la competencia de las importaciones de China en crecimiento de la productividad a nivel de empresa en la UE”. (Artículo científico). Revista WIFO. Su objetivo fue encontrar el impacto del aumento de las importaciones de China en la productividad de la empresa. La metodología fue cuantitativa, correlacional y explicativa. La muestra estuvo compuesta por los documentos que muestran la rentabilidad de la empresa en los periodos 2003-2016 de 375.041. Se aplicó un análisis documental como técnica. Se encontró por resultados que, existe una influencia baja de las importaciones en la productividad, siendo $p < 0.01$. Se concluyó que, existe un efecto potenciador del crecimiento de las importaciones antes de la crisis, este efecto se ha revertido en los últimos periodos, dejando de contribuir significativamente a la rentabilidad.

Ramírez y Fernández (2020) en su estudio “Importaciones intermedias y rendimiento: ¿beneficia a las empresas familiares? (Artículo científico). Revista importaciones y rendimiento de innovación. Su objetivo fue analizar el impacto de los insumos importados intermedios en el rendimiento. Su metodología fue mixta. La muestra estuvo conformada por 13155 observaciones de empresas manufactureras. Se aplicó por técnica un modelo probit. Se encontró por resultados

que, la importación de insumos intermedios es una fuente importante de innovación de procesos para todas las empresas, pero no de innovaciones de productos. Se encontraron diferencias significativas entre empresas familiares y no familiares. Se concluyó que, en un entorno global muy competitivo obliga a las compañías a ser más competitivas para que sobrevivan. Dado que la innovación es una fuente de ventaja competitiva, cada vez más las empresas buscan nuevas fuentes de ideas, ventajas de costes o mayor calidad de insumos. Además, las importaciones se relacionan positivamente con el rendimiento de las empresas.

Kim (2020) en su estudio “¿Importan los límites firmes? El impacto de las importaciones chinas en los conglomerados estadounidenses”. (Artículo científico). Revista de derivados y estudios cuantitativos. Su objetivo fue utilizar la adhesión de China a la Organización Mundial del Comercio como una forma de examinar si las empresas conglomeradas afectan la capacidad de empresas para responder a un aumento de la presión competitiva. La metodología fue la estrategia empírica. La muestra estuvo conformada por 8 582 empresas conglomeradas. La técnica que se empleó fue el análisis documental y la regresión. Se encontró por resultados que, con las importaciones las empresas conglomeradas obtienen mayor crecimiento de ventas y en su rentabilidad en un sólo periodo. Se concluyó que, las empresas no se ven afectadas en tiempos difíciles por ser conglomeradas y por los capitales internos que las benefician.

1.1.2 Antecedentes nacionales de la investigación

Roque y Inga (2019) en su estudio “Análisis de los costos de importación y su incidencia en la rentabilidad de la empresa Míster Shugar E.I.R.L., de la ciudad de Tarapoto”. (Tesis de grado). Universidad Nacional de San Martín. Su propósito fue

encontrar de qué forma los costos de importación inciden en la rentabilidad. La metodología fue aplicada, explicativa, y cuantitativa. La muestra estuvo conformada por 4 colaboradores. Se aplicó por técnica una encuesta y un análisis secuencial. Se encontró por resultados que, el proceso para el análisis de costos de importación implica tomar en cuenta los costos de adquisición, costos logísticos y costos aduaneros, los cuales son desarrollados en 53%, afectando de este modo la rentabilidad porque se presentan un índice. Se concluyó que, el proceso para analizar el costo se necesita tener en cuenta a los costos aduaneros, costos de logística y de adquisición.

Crisóstomo Cubas, Emerson Boris (2021) en su estudio “Plan de importación y comercialización de textiles para la limpieza del hogar en la ciudad de Lima, año 2020”. (Tesis de Grado). Universidad Científica del Sur.

Dicho estudio tiene como objetivo general demostrar la factibilidad y rentabilidad de la creación de la empresa HADA MADRINA S.A.C, por la cual se dedicará a la importación y comercialización de textiles para la limpieza del hogar de procedencia China. El año 2020 trajo consigo una aterradora sorpresa para todos, esto es la aparición del COVID-19, trayendo un porcentaje alto a nivel mundial a la pobreza tanto a países altos y países bajos. En el caso específico del Perú, según el INEI, casi siete millones de personas se quedaron sin empleo desde que se decretó el Estado de emergencia. Casi todas las industrias se paralizaron a raíz de la pandemia, desde el sector de transporte hasta el sector hotelero; por otro lado, la demanda por los artículos de limpieza se disparó desde el inicio del confinamiento a nivel nacional, en este escenario nos parece ideal para emprender nuestra idea de negocio. La metodología utilizada para determinar la demanda potencial de los

productos a importar se llevó a cabo a través de una encuesta dirigida a nuestro mercado objetivo, esta nos permitió confirmar la aceptación de nuestra idea de negocio.

Carhuapuma Silva, Guillen Arenas (2020) en su estudio “Impacto de las importaciones textiles chinas en las empresas Lima Metropolitana 2018-2020”. (Tesis de Grado). Universidad San Ignacio de Loyola.

Dicho estudio tiene como objetivo determinar el impacto de las importaciones textiles chinas en las empresas peruanas de Lima Metropolitana en el periodo del 2018 al 2020. Para esta investigación se realizó un análisis socio-económico que permita captar las distintas opiniones y percepciones que tienen las empresas textiles en Lima respecto a estos acontecimientos, tomando como muestra a personas que laboran en empresas textiles. Se basa en un estudio de tipo cuantitativo y cualitativo aplicando estadística descriptiva para determinar qué es lo que piensan. Así mismo, se ejecuta un método hipotético deductivo, con un diseño experimental basado en encuestas. El tamaño de la encuesta es 138 empresarios de medianas y grandes empresas en el rubro de textil. Dando como resultados, la gran relación e impacto negativo que tienen las importaciones textiles chinas tienen en las empresas de Lima Metropolitana.

Guevara Perez (2021) en su estudio “Mejora de los procesos logísticos de importación y la competitividad en la agencia de carga internacional EMA SAXIMAN INC. PERU SAC 2019”. (Tesis de grado). Universidad de San Martín de Porres.

Dicho estudio de investigación tiene como finalidad proponer la mejora de los procesos logísticos de importación para incrementar la competitividad en la agencia

de carga internacional Ema Saximan Inc. Perú S.A.C. Se utilizó un diseño descriptivo mixto, mediante el cual se abordó cada uno de los indicadores con la finalidad de mejorar los procesos logísticos de importación y tener una mayor competitividad en la agencia de carga internacional. Se realizó la recopilación de información a través de la aplicación de instrumentos, como: guía de entrevista, análisis de contenido y ficha bibliográfica. La investigación se basa en diagnosticar los procesos logísticos de importación que brinda la agencia de carga internacional, proponer el beneficio costo del incremento de la competitividad en la agencia de carga internacional Ema Saximan Inc. Perú S.A.C. Se identificó deficiencias en los procesos logísticos de importación de la agencia de carga internacional Ema Saximan Inc. Perú S.A.C., asimismo, no toma medidas correctivas en la competitividad de los procesos logísticos. Por lo tanto, se estableció un manejo eficiente de los procesos logísticos, definido como el más adecuado para la agencia de carga internacional.

Yque Jiménez, Zamudio Huaman (2021) en su estudio “Estrategias de competitividad y fidelización de clientes en agencias de carga internacional durante la pandemia de COVID 19, San Miguel, 2021”. (Tesis de Grado). Universidad Cesar Vallejo.

Dicho estudio tuvo como finalidad determinar la relación entre las Estrategias de Competitividad y la Fidelización de Clientes en Agencias de Carga Internacional durante la pandemia del COVID-19, San Miguel ,2021. Para su desempeño se mencionaron diversos autores y teorías. En el caso de Estrategias Competitivas recurrimos al autor Porter (2016). Mientras que para fundamentar la variable de Fidelización de Clientes mencionamos a Schnarch (2011). Asimismo, el enfoque de

la investigación fue cuantitativo, de tipo básico, diseño no experimental de corte transversal, nivel correlacional y método hipotético deductivo. La población para nuestra investigación fueron Clientes de Agencias de Carga Internacional (31 clientes). En este sentido, se crearon un cuestionario por variable los cuales fueron validados por especialistas en la materia de la Universidad Cesar Vallejo. Por consiguiente, se usó el Test de Alpha de Cronbach, obteniendo un resultado de 0.934 para el cuestionario de nuestra primera variable “Estrategias de Competitividad” y 0.930 para el cuestionario de nuestra segunda variable “Fidelización de Clientes”. También se usó el estadígrafo Rho Spearman para la hipótesis general con significancia de 0,01 y un valor de 0,791 positivo, confirmando que sí existe relación entre las variables mencionadas anteriormente.

Alarcón Ponce, Ordoñez Morales (2020) en su estudio “Determinantes que influyen en el uso del despacho anticipado de importación en el puerto del callao en el periodo 2015-2019”. (Tesis de grado). Universidad San Ignacio De Loyola.

Dicho estudio de investigación tiene como finalidad conocer y analizar los determinantes que influyen en el uso del proceso de despacho anticipado de las empresas que importaron a través de la aduana marítima del Callao. Para el desarrollo de la investigación se realizaron 90 encuestas a importadores y 77 encuestas a agentes de aduanas. Para el desarrollo del estudio se utilizaron las variables de conocimiento del despacho anticipado, garantía aduanera, gastos operativos portuarios y uso del despacho anticipado como principales determinantes que influyen en el uso de dicho proceso. En el informe se aplicó el diseño no experimental y el método deductivo, inductivo, analítico. Para la verificación de la hipótesis se realizó un análisis correlacional utilizando el programa

estadístico SPSS, mediante el cual se hizo uso de la prueba Chi Cuadrado (χ^2), que permitió evaluar la relación entre la variable dependiente y la variable independiente. Los resultados indican que las variables garantía aduanera y procesos operativos portuarios influyen en el uso del despacho anticipado por los importadores y agentes de aduana.

1.2 Bases teóricas

1.2.1 Importaciones

El término importaciones se refiere a bienes y servicios adquiridos en otros países. Se define como bienes y servicios comprados por residentes de un país, pero proporcionados por residentes. Las importaciones pueden hacerse en forma de bienes visibles como máquinas y equipos o transacciones invisibles que son los servicios realizados entre un país y el resto del mundo. Las importaciones se fundamentan en el comercio internacional, se deben a las diferencias en recursos naturales que hay entre las naciones del mundo. Por ello, se entiende que un país podrá producir algunos tipos de bienes que, en el mejor de los casos, otros países producirán en costo de producción muy alto (Koginam y Ebipumere, 2020).

Por otro lado, se dice que las importaciones son atribuibles a un aumento en la variedad de productos intermedios utilizados en la producción y están motivadas por la evidencia empírica sobre la existencia de tales costos (Carballo et al., 2021).

Las importaciones hacen referencia a la entrada de mercancías de procedencia extranjera al ámbito de aduanas nacional. Como se dice, las importaciones permiten un mejor desempeño en cuanto a la balanza comercial y causan beneficios respecto al acrecentamiento de la competitividad, innovación de

tecnología, bienes de bajo alcance e insumos para fabricar productos e incluso de bienes terminados. Según Villar en 1985, las importaciones son un elemento muy importante porque fortalecen y causan un probable crecimiento (Téllez, 2017).

Asimismo, la liberalización del comercio fomenta las importaciones. La importación de bienes extranjeros, incluidas las nuevas tecnologías ha estado fuertemente relacionado con el crecimiento de la innovación en las economías en desarrollo. La literatura encontrada muestra que las importaciones en los países en desarrollo crean una “competencia de escape”, que impulsa a que exista creatividad e innovación en las empresas nacionales (Asunka et al., 2020).

Se conoce que las importaciones se ven condicionadas por las aduanas y la facilidad de organización de los envíos. Además, existen diferentes variables logísticas que las condicionan junto con las cantidades o volúmenes de importación. Por otra parte, se destaca el transporte como principal eje en el proceso de entrega de mercadería, ya que en él se puede observar la facilidad que puede existir para organizar envíos, la capacidad y velocidad de entrega (Luttermann et al., 2020).

Las importaciones tienen un impacto en la productividad de las empresas, tanto en competidores como empresas de sectores descendentes a lo largo de la cadena de suministro. La competencia de las importaciones es un canal importante mediante el cual se obtienen ganancias de productividad, y esto se debe a la reasignación de recursos hacia empresas más productivas (Newman et al., 2016).

Teorías de las importaciones

Entre las teorías relacionadas con las importaciones se pueden mencionar las siguientes:

Teoría del mercantilismo

Aplicada al comercio defiende que será en el mejor interés de un país para regular el comercio transfronterizo para generar riqueza y fortalecer su poder político y militar. La teoría se basa en la premisa de que la riqueza global es fija, por lo tanto, los países que pueden acumularlo a través del comercio lograrán el político (Koginam y Ebipumere, 2020, p. 190).

Teoría de la ventaja comparativa

Dada por Ricardo en 1817, y Torrens en 1815. La teoría establece que la condición necesaria para el comercio internacional se basa en las diferencias en el costo comparativo de producción entre países. La teoría sostiene que, si el comercio internacional está desprovisto de restricciones comerciales a largo plazo, los países tenderán a especializarse en la producción y exportación de los productos básicos que obtiene una ventaja comparativa de costos reales e importación de bienes que pueda ofrecerle una desventaja comparativa de costos reales en la producción. En resumen, la teoría afirma la base del comercio internacional, en cualquier caso, hay diferencias en el costo comparativo (Koginam & Ebipumere, 2020, p.191).

Teoría de la dotación de factores del comercio internacional

Dada por Ohlin en 1933, quien sostuvo que el comercio entre países se hace sobre la base de su factor relativo de dotaciones. En la teoría se observa que no hay homogeneidad en la dotación de factores entre países. Por lo tanto, ciertos países son relativamente ricos en recursos de capital, mientras que otros tienen abundante oferta de recursos humanos que pueden crear diferencias en sus en sus costos marginales de producción. Entonces, se resume que la teoría de la dotación de

factores atribuye la especialización y los patrones de producción y comercio observables en el comercio mundial al potencial relativo de factor dotación en cada país (Koginam y Ebipumamere, 2020, p.191).

Teoría de la gravedad del comercio internacional

Realizada por Isard en 1954, donde establece que el tamaño económico de los países podría usarse para predecir el flujo de comercio bilateral entre países. Tinbeger en 1962 manifestó que el comercio atrae a los países entre sí. Ello significa que, el tamaño económico relativo de una nación es un atractivo para el comercio entre países y cuanto mayor sea la distancia, menos atractivo será el comercio entre ellos (Koginam y Ebipumamere, 2020, p.191).

Tipos de importaciones: existen distintos tipos de importación entre ellos tenemos los siguientes:

Importación para el consumo:

Sunat (2020) dice “La importación para el consumo es el régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía, según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, así como del pago de los recargos y multas que hubiera y del cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones aduaneras”.

Importación para reexportación en el mismo estado:

Sunat (2020) dice “La admisión temporal para reexportación en el mismo estado es el régimen aduanero que permite el ingreso al territorio aduanero de ciertas mercancías con suspensión del pago de los derechos arancelarios y demás

impuestos aplicables a la importación para el consumo y recargos. De corresponder, siempre que sean identificables y estén destinadas a cumplir un fin determinado en un lugar específico para ser reexportadas en un plazo determinado sin experimentar modificación alguna, con excepción de la depreciación normal originada por el uso que se haya hecho de las mismas. No se considera como modificación la incorporación de partes o accesorios o el reemplazo de los destruidos o deteriorados con otros de manufactura nacional o nacionalizada que no alteren su naturaleza”.

Reimportación en el mismo Estado:

Sunat (2010) informa “El régimen de Reimportación en el mismo Estado permite el ingreso al territorio aduanero de mercancías exportadas definitivamente, sin el pago de derechos arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder, con la condición de que no hayan sido sometidas a ninguna transformación, elaboración o reparación en el extranjero, perdiéndose los beneficios que se hubieran otorgado a la exportación. Para someter una mercancía al régimen de Reimportación en el Mismo Estado la declaración de exportación definitiva, con la cual salió del país debe estar regularizada.

Se puede solicitar la reimportación en el mismo Estado por una parte o por el total de las mercancías exportadas definitivamente”.

Incoterms

Transeop (2019) nos indica que “término que proviene de “INTERNATIONAL COMERCIAL TERMS” que en el español quiere decir “TÉRMINOS DEL

COMERCIO INTERNACIONAL”, debemos saber que, como su propio nombre indica, son los términos y requisitos de una operación de compraventa internacional. Debido a ello, son los encargados de estipular cuándo y dónde se produce la transmisión de los riesgos y la obligación en cuanto a los costes, así como quien corre a cargo de ellos y otros factores en relación con este tipo de transacciones.

Estos términos no son siempre los mismos ni se mantienen estables, sino que cada cierto tiempo (normalmente 10 años) sufren actualizaciones para poder dejar atrás términos que ya no se usan porque tienen unas condiciones poco adaptadas al mercado de hoy en día.

En ese sentido, cuando pasa el tiempo estipulado se renuevan y mejoran los términos con el fin de que tengan un mejor y mayor uso al día de hoy. En este sentido, los términos van a ir acompañados siempre de un número que va a indicar el año de las actualizaciones de ese término en concreto. Por ejemplo, si vemos “FCA 2010” significa que es el término “FREE CARRIER” y que es de la actualización del año 2010. En el 2020 con la nueva actualización el término FCA se ha mantenido, pero con algunos cambios, al ver “FCA 2020” sabremos que pertenece a la versión 2020, con ciertas modificaciones.

Desde el 1 de enero de este 2020 las importaciones y exportaciones se regulan mediante los nuevos INCOTERMS 2020, dejando atrás algunos de los antiguos términos e introduciendo algunas actualizaciones.

Fueron creados por la cámara de comercio internacional (ICC O INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, en inglés), allá por el año 1936, por lo que, son

términos que están entre nosotros desde hace mucho tiempo y que han servido de gran ayuda a través de las distintas actualizaciones que han tenido lugar. En su mayor parte, en el comercio marítimo para el que es una ventaja fundamental en cuanto a las condiciones y negociación de las partes en el transporte internacional de mercancías. Actualmente, la versión utilizada es la de 2010, aunque el próximo año se va a sustituir por la nueva versión de 2020”.

Incoterms más usados en la importación

García, (2018) afirma que “el importador como comprador deberá de escoger los Incoterms que le ofrezcan mayor seguridad y control sobre los costes del medio de transporte de su elección como marítimo, terrestre y aéreo. Es importante establecer condiciones con cada parte interesada que tendrá que controlar sus gastos y realizar una eficiente negociación”

Los Incoterms más utilizados para la Importación son:

Romero, (2019) nos afirma que el incoterm “**FOB**: Conocido como Freight on Board - Franco a Bordo es cuando el vendedor se encarga de entregar la mercancía a bordo del buque acordado al comprador en el puerto de embarque acordado. En el Incoterm freight on board el riesgo se da cuando la mercancía está a bordo del buque. El comprador asume todos los costos a partir del momento que la mercadería ya se encuentra en el buque. Por lo tanto, el vendedor asume todos los riesgos y costos que se ha especificado y acordado con todo detalle. En el Incoterm FOB se encuentra dos reglas que exige al vendedor de cualquier obligación de despachar la mercancía para la importación, pagos de derechos de importación o

trámites aduaneros de importación y el vendedor entrega la mercancía a un medio de transporte escogido por el comprador”

También Romero, (2019) afirma que en el incoterm “**EXW**: Conocido como Ex Works y denominado en Fábrica es cuando el vendedor pone la mercancía totalmente a disposición del comprador en sus propios locales, pero es importante detallar que no tiene ninguna obligación de cargar la mercancía en el transporte ni despachar la mercancía para la exportación. En el Incoterm EXW tiene la mínima obligación para el vendedor”.

Por otro lado, Méndez, (2017) afirma que en el Incoterm “**CIF**: Conocido como Cost, Insurance and Freight denominado Coste, Seguro y Flete, se encarga el vendedor contratar un seguro para las mercancías. Es importante especificar que según las nuevas actualizaciones del Incoterms 2020, las coberturas deben de contraer y certificar el seguro contratado por el vendedor bajo las Cláusulas de Carga del Instituto (C), dejando un margen de negociación superior entre las dos partes establecidas en el contrato de compraventa”

Modelo de Porter de 1979

Manifiesta que las ventajas comerciales que poseen los países sobre otros van más allá de productividad y la dotación de factores. Porter desarrolló una teoría de la competitividad nacional basada en los factores para la productividad, debido a que sólo es esta la única variable que puede explicar la competitividad de un país. Por lo tanto, la prosperidad de cada país no se hereda se crea por las oportunidades que brinda este a sus empresas (Rangel et al., 2019, p.136).

Por otro lado, respecto a la teoría de la demanda, las importaciones de un país dependen de su renta o de su capacidad de adquisición y de la competitividad de los bienes producidos en el interior de la economía frente a la producción exterior (Rangel et al., 2019, p.137).

Importancia de las importaciones

El estado de la importación es importante para identificar los costos irre recuperables de importar por separado de los costos fijos del comercio en curso (Carballo et al., 2021, p.8).

Las importaciones siguen siendo un verdadero medio en las relaciones comerciales globales entre países. Se encuentra a menudo que las importaciones mejoran la variedad de bienes disponibles para los consumidores nacionales y aumenta el nivel de consumo interno. Además, en los países en desarrollo, la importación de bienes de capital eleva la capacidad de producción y contribuye a la búsqueda para la industrialización (Koginam y Ebipumere, 2020).

Dimensiones e indicadores de las importaciones

Para evaluar la variable importaciones se tendrá en cuenta a la teoría de Carballo et al. (2021), quien manifiesta que las importaciones pueden ser medidas a través de la cantidad de las importaciones, los ingresos obtenidos por las importaciones y costos generados en su proceso. A continuación, se detallan:

Cantidad

Esta dimensión se refiere a medir la cantidad de importaciones que puede realizar una empresa durante cierto periodo. Dicha cantidad puede ser condicionada por la

realidad en la que se encuentra el país y el mundo. Esta dimensión puede ser medida a través del indicador volumen de productos importados (Carballo et al. 2021).

Volumen de productos importados. Este indicador como su mismo nombre lo dice, se encargará de medir cuántos productos importados ha tenido la empresa (Carballo et al., 2021).

Ingresos

Esta dimensión se refiere a evaluar el nivel de ingresos que se han obtenido debido a las importaciones generadas por la empresa (Carballo et al., 2021).

Cantidad de productos importados (S/). Este indicador medirá la cantidad de productos importados en soles. De ahí se podrá saber cuántos ingresos se van generando (Carballo et al., 2021).

Costos

Esta dimensión se refiere a evaluar los costos que se tienen durante el proceso de importación, es decir, todos los costos en los que se tiene que incurrir para poder llevar a cabo el proceso de importación. Esta dimensión comprende al indicador costos por productos importados en soles (Carballo et al., 2021).

Costos por productos importados (S/). Este indicador medirá la cuantía de los costos de cada producto que se importa en soles, a modo de averiguar en cuánto se ha incurrido para poder realizar todo el proceso (Carballo et al., 2021).

Productos

Esta dimensión se refiere a los tipos de productos que suele importar la empresa, es decir, a la variedad de productos que importan las empresas. Dentro de esta dimensión se tiene al indicador variedad de productos importados (Carballo et al., 2021).

Variedad de productos importados. Este indicador se refiere a la diversidad que pueden tener los productos que se importan. Mide qué tanta diversidad tiene la empresa en sus productos (Carballo, et al., 2021).

Tiempo

Esta dimensión se refiere al periodo que puede tardar en realizarse el proceso de importación desde la primera etapa hasta la entrega final. Esto puede variar de acuerdo a las distancias y de los productos a importar. Esta dimensión será medida por el indicador periodo de tiempo desde transacción hasta la llegada. (Carballo et al., 2021).

Periodo de tiempo desde transacción hasta la llegada. Este indicador se refiere a medir el periodo de entrega del bien importado. Este periodo puede variar de acuerdo al tipo de producto y distancias (Carballo et al., 2021).

1.2.2 Rentabilidad

Es la relación de ganancias antes de intereses e impuestos a los activos totales. Las empresas de alta rentabilidad exhiben su crecimiento a una velocidad de ajuste

más rápido, mientras que los beneficios bajos, las empresas siguen un patrón opuesto (Ghose y Kabra, 2019).

Asimismo, la rentabilidad de la empresa también está asociada con la participación del capital prestado. Existen patrones que afectan a la rentabilidad: son la producción interna y factores financieros externos en una situación inestable. Uno de los principales factores que determinan la rentabilidad son los activos de finanzas internas (Spitsin et al., 2020).

La rentabilidad es la capacidad de una empresa para operar en el largo plazo en función de obtener un nivel de beneficio adecuado. Tiene un efecto positivo y significativo en la relación precio-beneficio. La garantía de inversión que se ha realizado puede ser dado por las empresas al máximo al tratar de aumentar las ganancias para los accionistas mediante la gestión eficaz de capital en propiedad (Aryantini y Jumono, 2021).

Por otro lado, la rentabilidad se define como las ganancias de una empresa que se genera a partir de los ingresos, después de deducir todos los gastos incurridos durante un periodo determinado. Es uno de los más importantes factores que señalan el éxito de gestión, la satisfacción de los accionistas, la atracción para los inversores y la sostenibilidad de la empresa (Alarussi y Alhaderi, 2018).

El tema de rentabilidad de las empresas es un problema real, significativo e inagotable ya que es un Problema que atrae la atención de muchos investigadores y profesionales.

Por otro lado, cuando una empresa tiene un aumento en su rentabilidad de periodo a periodo, es porque las mismas tienen un buen control de su capital de trabajo.

Con un adecuado control del capital el valor económico de la empresa puede aumentar (Le, 2019).

Finalmente, se puede agregar que la rentabilidad tiene la capacidad de predecir el rendimiento de las acciones. Dentro de la rentabilidad se puede ubicar la rentabilidad operativa, la cual tiene un efecto positivo y significativo en la rentabilidad (Berggrun et al., 2020).

Teorías de rentabilidad

Entre las teorías de rentabilidad se pueden mencionar las siguientes:

Teoría de las ganancias por fricción

Según esta teoría, hay una tasa normal de ganancia que es un rendimiento del capital que debe pagarse a los propietarios del capital como recompensa por el ahorro y la inversión de sus fondos en lugar de consumir todos sus ingresos o acumularlos. Por lo tanto, de acuerdo con la teoría de la fricción, las ganancias económicas existen durante algún tiempo debido a factores de fricción que impiden un ajuste instantáneo del sistema a las nuevas condiciones (Sanyal, 2019).

Teoría de las ganancias de la capitalización

Esta teoría asume que una empresa obtenga beneficios, depende la capacidad de ganancia de la empresa. Por lo tanto, la capitalización de la empresa o su valor es igual al valor capitalizado de sus ganancias estimadas. Ubicar desde el valor, mientras estima sus necesidades de capital inicial. Según esta teoría, de forma general se tienen en cuenta dos factores para determinar la capitalización: primero

cuánto es capaz de generar la empresa, cuál es la tasa de rendimiento justa para el capital invertido en la empresa (Akani y Akani, 2018, p.5).

Teoría de las ganancias de las innovaciones

Esta teoría de las ganancias explica que las ganancias económicas surgen debido al éxito de las innovaciones introducidas por los empresarios. Ha sido hecha por Joseph Schumpeter, quien manifiesta que la función principal del emprendedor es introducir innovaciones en la economía y las ganancias son recompensa por el desempeño de esta función. Por lo tanto, las innovaciones se pueden dividir en dos categorías. Los primeros tipos de innovaciones son aquellos que reducen el costo de producción. En este primer tipo de innovaciones se incluyen la introducción de una nueva maquinaria, técnica o proceso de producción nuevo y más barato. Los segundos tipos de innovaciones son las aumentan la demanda del producto. En esta categoría se incluyen la introducción de un nuevo producto, una nueva variedad o diseño del producto, un método nuevo y superior de publicidad, descubrimiento de nuevos mercados, etc (Sanyal, 2019).

Teoría del beneficio que conlleva riesgo e incertidumbre

En esta teoría explica que las ganancias son una recompensa necesaria del empresario por soportar riesgo e incertidumbre en una economía cambiante. Entonces, esta es la teoría funcional de las ganancias, beneficios surgen como resultado de la incertidumbre del futuro. Los empresarios tienen que emprender el trabajo de producción en condiciones de incertidumbre. De antemano tiene que hacer estimaciones de las condiciones futuras con respecto a la demanda del producto y otros factores que afectan el precio y costos. En vista de sus

estimaciones y anticipaciones, hacen contrato con los proveedores de factores de producción por adelantado a tipos de remuneración fijos (Sanyal, 2019).

Teoría de las ganancias de la eficiencia gerencial

Esta teoría reconoce que algunas empresas son más eficientes que otras en términos de gestión de las operaciones productivas y satisfaciendo con éxito a las necesidades de los consumidores. Las empresas con un nivel medio de eficiencia obtienen una tasa de rendimiento medio. Firmas con mayores habilidades de gestión y eficiencia de producción deben ser compensadas por beneficios superiores a lo normal, es decir, beneficios económicos. Por lo tanto, esta teoría también se llama teoría de los beneficios (Sanyal, 2019).

Importancia de la rentabilidad

La rentabilidad es uno de los determinantes más importantes que tiene la efectividad de la gestión empresarial. Entre otras cosas, la optimización de los beneficios resulta del hecho que la generación sistemática de ingresos proporciona una sensación de estabilidad, y la empresa no tiene que recurrir a fuentes externas. En gran parte, la cantidad de ingresos determina las perspectivas de desarrollo e innovación de la empresa, reduciendo costos asociados a la producción, así como la creación de nuevos puestos de trabajo. En la categoría de mercado, el triunfo que la empresa se identifica con el deseo de incrementar su posición en el medio ambiente en el mercado (Król, 2018).

Por otra parte, la rentabilidad es un punto importante para el ámbito interno como para el externo de cualquier entidad para que la empresa sea eficiente y tenga un estado prometedor. En las condiciones de un entorno dinámico, abordado por

varios cambios, maximizando así la rentabilidad o capacidad de conseguir ganancia. La rentabilidad es una de las formas de expresar eficiencia con el resumen de esfuerzos realizados para conseguir el esperado resultado (Hada y Mihalcea, 2020).

Dimensiones e indicadores de la rentabilidad

Para medir la variable rentabilidad se empleará el modelo dado por Rosikah et al. (2018), en donde menciona que la rentabilidad de una empresa puede medirse a través de la rentabilidad sobre las ventas, rentabilidad sobre el patrimonio y rentabilidad sobre los activos. Los que se detallan a continuación:

Rentabilidad sobre las ventas

Es una herramienta de gestión para cuantificar las ganancias que se pueden compartir entre todos los miembros. Mide la asociación entre los precios de venta de los productos de la compañía y los costos de producción que éstos causan (Rosikah et al., 2018).

Rentabilidad sobre las ventas (%). Este índice se calcula dividiendo el beneficio bruto entre las ventas realizadas por la empresa en un periodo (Rosikah et al., 2018).

$$RSV = \frac{Utilidad\ bruta}{Ventas}$$

Rentabilidad sobre el patrimonio

También es llamado Retorno sobre capital ordinario. El beneficio obtenido por la empresa en primer lugar se utilizará para pagar cualquier interés de las deudas, luego la participación preferencial y luego se entregará a los accionistas comunes (Rosikah et al., 2018).

Rentabilidad sobre el patrimonio (%). Este índice es para medir la capacidad de la empresa para generar ganancias en función de la participación del patrimonio propio de la empresa (Rosikah et al., 2018).

$$ROE = \frac{\textit{Utilidad Neta}}{\textit{Patrimonio}}$$

Rentabilidad sobre los activos

El rendimiento sobre activos es uno de los índices de rentabilidad. En el análisis de estados financieros, esta razón se destaca con mayor frecuencia porque puede indicar el éxito de la empresa para generar beneficios. El ROA es capaz de medir la capacidad de la empresa de generar utilidades en el pasado para después proyectarlas en el futuro. Los activos en cuestión son propiedades de la empresa, conseguidas del mismo capital o del capital extranjero que se haya convertido en activos utilizados para la sostenibilidad corporativa (Rosikah et al., 2018).

Rentabilidad sobre los activos (%). Este ratio se calcula comparando los ingresos netos disponibles del beneficio para los miembros de la empresa comunes al activo total (Rosikah et al., 2018).

$$ROA = \frac{\textit{Beneficio neto}}{\textit{Activos}}$$

1.2.3 Covid 19:

Banco Mundial (2020) nos informa que “La rápida propagación del COVID-19 y las medidas adoptadas por los gobiernos han tenido graves consecuencias en las principales economías mundiales. Se ha interrumpido gran parte de las actividades productivas, primero en Asia y posteriormente en Europa, América del Norte y el resto del mundo, y ha habido cierres generalizados de fronteras. Esto ha dado lugar a un marcado aumento del desempleo, especialmente en los Estados Unidos, con la consecuente reducción de la demanda de bienes y servicios. En este contexto, en 2020 el producto mundial registraría su mayor contracción desde la Segunda Guerra Mundial”.

De igual manera La OMC (2020), nos dice “El comercio mundial se contrajo de manera acusada en el primer semestre del año ante los efectos de la pandemia de COVID-19 en la economía mundial. Sin embargo, la rápida respuesta de los gobiernos ayudó a frenar la contracción, y los economistas de la OMC consideran ahora que, si bien los volúmenes del comercio registraron una acusada disminución en 2020, probablemente no llegue a cumplirse el peor escenario proyectado en abril.

Según las estadísticas de la OMC, el volumen del comercio de mercancías se redujo a un ritmo del 3% interanual en el primer trimestre. Las estimaciones iniciales para el segundo trimestre, durante el cual el virus y las medidas de confinamiento conexas afectaron a gran parte de la población mundial, apuntan a una reducción interanual del 18,5%, aproximadamente. Esa reducción alcanza niveles históricos, pero podría haber sido mucho peor. En la previsión comercial anual publicada por la OMC el 20 de abril se tenía en cuenta el considerable grado de incertidumbre

respecto de la gravedad y el impacto económico de la pandemia y se describen dos posibles tendencias: una situación hipotética relativamente optimista en la que el volumen del comercio mundial de mercancías se contraería en el 13% en 2020, y una situación hipotética pesimista en la que el comercio mundial se reduciría en el 32%”.

Por otro lado Cepal (2020) dice que “El valor de las exportaciones e importaciones de bienes se redujo un 17% entre enero y mayo de 2020 en comparación con el mismo período de 2019. Ambos flujos se desplomaron hacia el final del período de cinco meses en 2020, con una caída interanual del 37% en mayo. La disminución interanual del volumen del comercio en el bimestre abril-mayo de 2020 fue mucho mayor que el período del 2009 durante la crisis financiera: 20% las exportaciones y 25% las importaciones. En el caso de las exportaciones, ello refleja tanto un choque de oferta (el cierre parcial del aparato productivo) como de demanda (contracción económica en los principales mercados de la región). En el caso de las importaciones, su descenso obedece fundamentalmente a la profunda recesión por la que atraviesa la región, con una contracción esperada de su producto del 9,1%”.

1.3 Definición de términos básicos

Empresa: Es un conjunto de factores de producción coordinados y direccionado a fines. Por último, la empresa es concebida como una unidad económica y social es centro de la sociedad, que consiste en la producción o la provisión de bienes o servicios (Garrido y Romero, 2021).

Comercio internacional: es aquel intercambio o venta de bienes y/o servicios con distintas formas de pago y distintas divisas (Asunka et al., 2020).

Importaciones: son atribuibles a un aumento en la variedad de productos intermedios utilizados en la producción y están motivadas por la evidencia empírica sobre la existencia de tales costos (Carballo et al., 2021).

Cantidad de importaciones: cantidad de importaciones es lo que se puede realizar en una empresa durante cierto periodo. Dicha cantidad puede ser condicionada por la realidad en la que se encuentra el país y el mundo (Carballo et al. 2021).

Costo de importaciones: se refiere a evaluar los costos que se tienen durante el proceso de importación, es decir, todos los costos en los que se tiene que incurrir para poder llevar a cabo el proceso de importación (Carballo et al., 2021).

Rentabilidad: es la capacidad de una empresa para operar en el largo plazo en función de obtener un nivel de beneficio adecuado. Tiene un efecto positivo y significativo en la relación precio-beneficio (Aryantini y Jumono, 2021).

Rentabilidad sobre ventas: Mide la asociación entre los precios de venta de los productos de la compañía y los costos de producción que éstos causan (Rosikah et al., 2018).

Rentabilidad sobre patrimonio: es el beneficio obtenido por la empresa en primer lugar se utilizará para pagar cualquier interés de las deudas luego la participación preferencial y luego se entregará a los accionistas comunes (Rosikah et al., 2018).

Rentabilidad sobre activos: es la capacidad de la empresa de generar utilidades en el pasado para después proyectarlas en el futuro (Rosikah et al., 2018).

CAPÍTULO II

HIPÓTESIS Y VARIABLES

2.1 Hipótesis general y específicas

Hipótesis principal

Existe un impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021.

Hipótesis específicas

Existe un impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021 a partir del volumen de operaciones.

Existe un impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021 a partir del nivel de ventas.

Existe un impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021 a partir del nivel de costos.

2.2 Variables y definición operacional

Variable Independiente: COVID19

Es una variable cuantitativa porque podemos obtener data estadística a nivel del impacto en la economía de un país. Es por ello que nos permite identificar de cuánto fue su impacto en el sector del comercio internacional y en específico del transporte de carga internacional en el periodo 2020 y 2021.

Variable Dependiente: Rentabilidad de las importaciones marítimas

Es una variable cuantitativa que nos permite medir tanto su nivel de rentabilidad de venta y su impacto frente al nivel de costo; para su medición se tendrá información financiera para el periodo 2020- 2021

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1 Diseño metodológico

La presente investigación es de tipo básica porque su interés primordial es dar respaldo a la literatura y las definiciones consideradas para cada uno de los constructos en análisis. Asimismo, se le llama básica porque es el cimiento para las investigaciones de tipo aplicada. Además, los estudios de tipo básico se empiezan en el marco teórico porque su fin es examinar los saberes que ya existen (Ñaupas et al., 2018, p.134).

Respecto al nivel del estudio es explicativo, ya que son investigaciones en las que se tiene como propósito establecer las causas de los sucesos, problemas o fenómenos que se estudian. (Hernández y Mendoza, 2018, p.111) Asimismo, se encuentra más estructurado que los demás alcances (de hecho, implica los propósitos de estos). (Hernández y Mendoza, 2018, p.117). En la presente investigación se determina el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021.

El diseño esno experimental, debido a que los datos que serán encontrados no serán manipulados, es decir solo se observarán los comportamientos de los constructos en cierto ámbito (Hernández y Mendoza, 2018, p.174). Respecto al corte del estudio, este será transversal descriptivo. Estos estudios buscan indagar

el nivel o estado de una o más variables en una población; en este caso, en un tiempo único (Hernández y Mendoza, 2018, p.177).

$$X_1 - Y_1$$

Donde:

X_1 = Covid 19

Y_1 = Rentabilidad de las importaciones marítimas

El método de investigación será una investigación cuantitativa. La ruta cuantitativa es apropiada cuando queremos estimar las magnitudes u ocurrencia de los fenómenos y probar hipótesis (Hernández y Mendoza, 2018, p.6). Será una cuantitativa debido a que la recolección de datos se obtuvo mediante la técnica de encuesta y como instrumento el cuestionario.

3.2 Diseño muestral

3.2.1 Población

Es la cuantía de sujetos o elementos que son parte de cierto estudio, de los cuales se desea conseguir información con el objetivo de alcanzar los fines propuestos en la investigación (Ñaupas et al., 2018, p.136). La población tiene las mismas cualidades requeridas para la elaboración del estudio (Ñaupas et al., 2018, p, 136). La población está conformada por los colaboradores que brindan la información consignada en las características de las importaciones marítimas de la empresa Fast Global Cargo Sac de los años 2020 y 2021.

3.2.2 Muestreo

El muestreo es probabilístico debido a que un Subgrupo de la población en el que todos los elementos de esta tienen la misma posibilidad de ser elegidos (Hernández y Mendoza, 2018, p.200).

La Editorial Grudemi (2019) indica que “El muestreo probabilístico es un tipo de muestra estadística que se centra en analizar y estudiar grupos específicos de una población estadística, utilizando la selección aleatoria.

Su requisito principal consiste en que todas las personas de la población estudiada, cuenten con las mismas oportunidades de selección.

Las principales ventajas del muestreo probabilístico son las siguientes:

- Es la forma más sencilla de armar una muestra.
- La representatividad aumenta y resulta más fácil ponerla en práctica.
- No requiere marco de muestreo.
- Se toman en cuenta las subpoblaciones y tiene precisión.
- Resulta económico y no es un problema llevarlo a cabo”.

El muestreo para la población fue probabilístico por criterio porque se pudo obtener una muestra accesible. La población fueron los trabajadores de la agencia FAST GLOBAL CARGO SAC.

3.2.3 Muestra

Es una parte de la población, donde sus elementos cuentan con las mismas cualidades, lo que permite que las respuestas puedan ser generalizadas; sin embargo, cuando la población es reducida se considera una muestra censal, es

decir por el tamaño y características de la población, la muestra será igual que la población (López-Rodán & Fachelli, 2015, p.11). Por lo tanto, en este caso está conformada por los colaboradores que brindan la información consignada en las características de las importaciones marítimas de la empresa Fast Global Cargo Sac de los años 2020 y 2021.

3.3 Técnicas de recolección de datos

3.3.1 Técnicas

Respecto a las técnicas de investigación para la recolección de datos es la encuesta, debido a que dicha técnica pertenece al tipo de investigación cuantitativa. La Editorial Grudemi (2021) nos indica que “Una encuesta es un método de recopilación de información realizado a personas a través de preguntas coherentes, objetivas y articuladas que garantiza que la información obtenida pueda ser analizada.

Teniendo en cuenta la diversidad de información que puede ser recopilada a través de las encuestas, estas se han convertido en una valiosa herramienta para realizar análisis de múltiples temáticas, la toma de decisiones y diversas acciones relacionadas con el objeto de estudio”.

3.3.2 Instrumento

En este estudio se emplea como instrumento el cuestionario, el cual consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir (Hernández y Mendoza, 2018, p.251).

El cuestionario para la variable covid 19, comprende diferentes aspectos en los que será evaluada, tales como en cuanto a la cantidad que será medida con el volumen de productos importados; los ingresos, que serán medidos con las ventas de

productos importados y los costos, que serán medidos con los costos por productos importados. Así como también para la variable de la rentabilidad de las importaciones marítimas será evaluada, tales como la rentabilidad sobre las ventas, que será medido mediante el ratio sobre la rentabilidad sobre las ventas; rentabilidad sobre el patrimonio, que será medido mediante el ratio de rentabilidad sobre el patrimonio y la rentabilidad sobre los activos, que será medido a través del ratio rentabilidad sobre activos.

Ambos instrumentos tendrán por escala la razón, y serán creados por el investigador.

3.3.3 Validez

Es aquella que indica la exactitud con la que un instrumento mide lo que tiene por finalidad medir en cierta población y contexto. De tal manera que, la validez del instrumento se refiere a que las afirmaciones o interrogantes del instrumento son eficaces para recoger los datos requeridos en cierto ámbito (Ñaupas et al., 2018, p.276). Para hallar la validez de los instrumentos se empleará una técnica de validación de expertos, donde serán tres especialistas en el tema los que pondrán cierto puntaje a cada pregunta de los cuestionarios, para hallar qué tan válidos son.

3.3.4 Confiabilidad

Se refiere a que los instrumentos no causan variaciones de manera significativa cuando al ser empleados en momentos parecidos como tiempo, lugar y población; entonces las respuestas serán parecidas. De manera generalizada, la confiabilidad es la pericia y precisión que tienen los instrumentos para medir en condiciones parecidas (Ñaupas et al., 2018, p.277). Para hallar la confiabilidad de los

instrumentos se aplicará un test-retest, en donde se analizará la calidad de los datos.

3.4 Técnicas estadísticas para el procesamiento de la información

En el procesamiento de la información, se inicia con el desarrollo de una base de datos en el programa Microsoft Excel y SPSS, la cual se emplea para la estadística descriptiva a través del método de estudio de datos, los cuales serán representados en una tabla de porcentajes y frecuencias.

3.5 Aspectos éticos

En la elaboración de la presente investigación se respeta la auditoría en cada información encontrada a lo largo del estudio; para la cual se emplearon las reglas indicadas por las normas *American Psychological Association* (APA). De otra parte, se considera los principios de ética tales como, la justicia, beneficencia y autonomía que son característicos de todo estudio o investigación (Moli et al., 2018). En esta investigación se toma en consideración los principios de ética siguientes:

- **Justicia:** Se brindará un trato basado en la igualdad y justicia a todos los participantes del estudio.
- **Beneficencia:** No se causará ningún daño a los integrantes del estudio, porque los cuestionarios serán anónimos.
- **Autonomía:** Se dará un consentimiento informado a los participantes de la investigación, con el cual podrán decidir libremente si desean ser parte del estudio o no.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1.3 Resultados

Se realiza el análisis descriptivo de las variables de acuerdo a la estructura de la encuesta realizada.

4.1.1 Variable independiente: Covid 19

4.1.2.1 D1: Cantidad

Tabla 1: ¿Diga usted si en el año 2020 el volumen de las operaciones marítimas de importación desde China tuvieron una caída porcentual igual o mayor al 50% para la empresa Fast Global Cargo Sac?

Tabla de Frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 0 | 0% | 0% | 0% |
| ED | 1 | 10% | 10% | 10% |
| NA/ND | 1 | 10% | 10% | 20% |
| DA | 6 | 60% | 60% | 80% |
| TA | 2 | 20% | 20% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

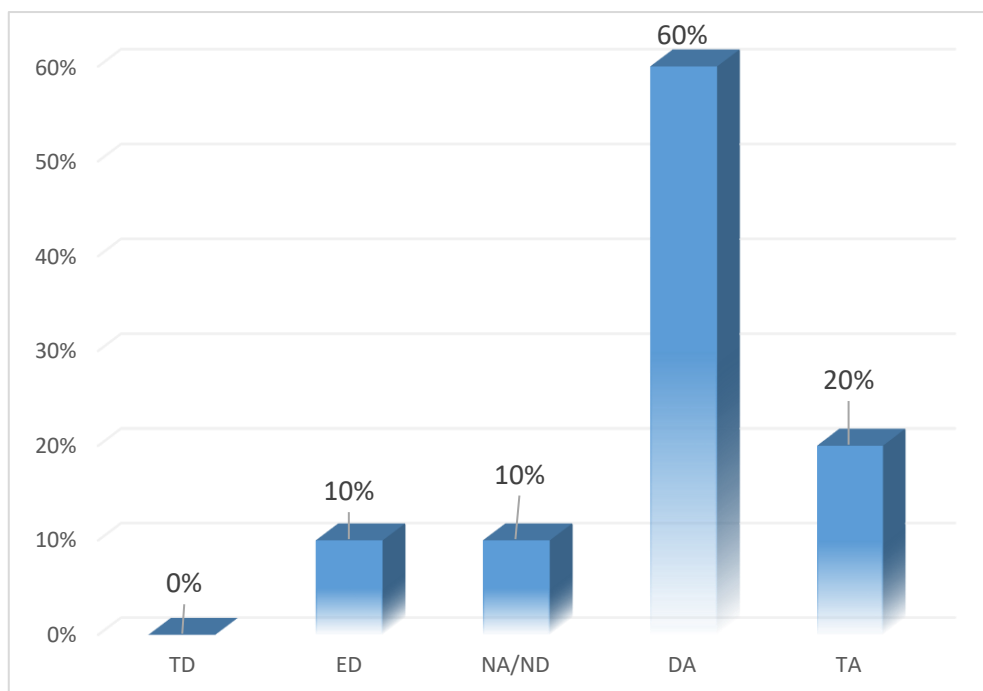


Figura 1: Columna Agrupada 3D. ¿Diga usted si en el año 2020 el volumen de las operaciones marítimas de importación desde China tuvo una caída porcentual igual o mayor al 50% para la empresa Fast Global Cargo Sac?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo SAC

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, se aprecia que a la pregunta 1, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 60% están de acuerdo, otro 20% están totalmente de acuerdo. Asimismo, el 10 % de los encuestados no están ni de acuerdo ni en desacuerdo, y el 10 % de los encuestados están en desacuerdo.

Esto significa que la mayoría de colaboradores pudieron apreciar que en cuanto a volumen de operaciones marítimas de China, hubo una caída porcentual igual o mayor al 50%.

Tabla 2: ¿Diga usted si en el año 2021 el volumen de operaciones marítimas de importación procedente de China tuvo un ascenso en comparación del año 2020?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-------------|-------------|
| TD | 0 | 0% | 0% | 0% |
| ED | 0 | 0% | 0% | 0% |
| NA/ND | 1 | 10% | 10% | 10% |
| DA | 5 | 50% | 50% | 60% |
| TA | 4 | 40% | 40% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo Sac

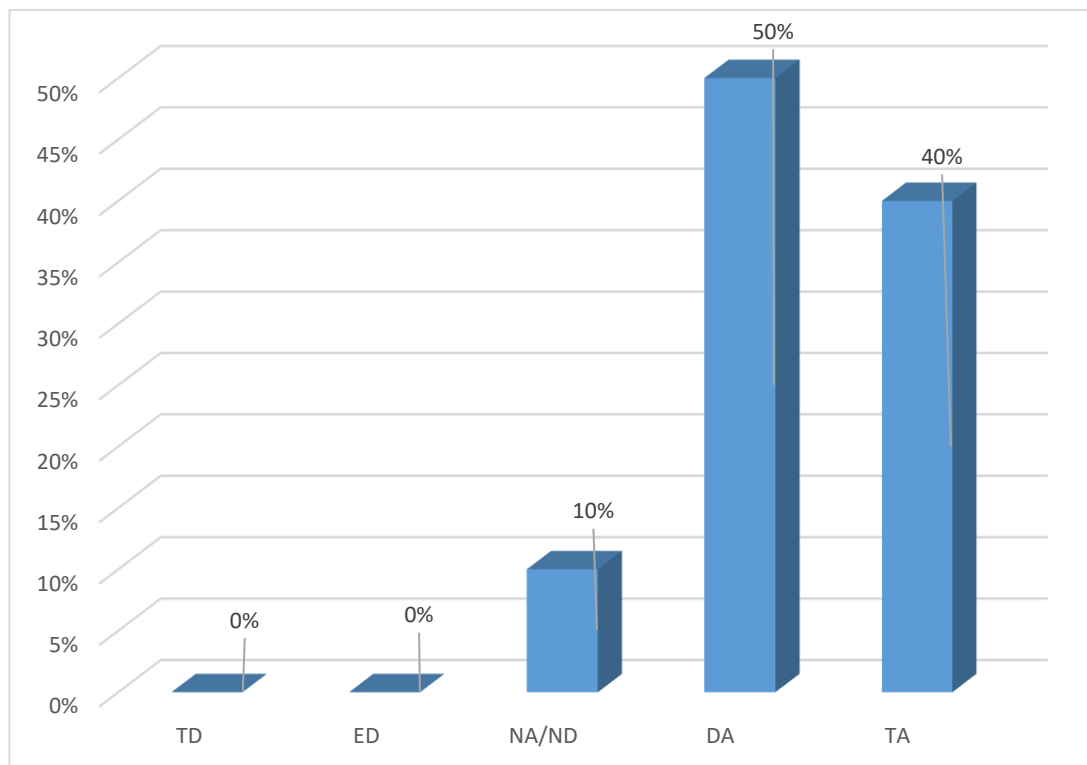


Figura 2: Columna Apilada 3D. ¿Diga usted si en el año 2021 el volumen de operaciones marítimas de importación procedente de China tuvo un ascenso en comparación del año 2020?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, se aprecia que a la pregunta 2, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 50% están de acuerdo que hubo un ascenso en cuanto al volumen de operaciones marítimas de china, el 40% están totalmente de acuerdo con que hubo un ascenso en cuanto al volumen de operaciones marítimas de China y sólo el 10 % no están de acuerdo ni en desacuerdo.

Las operaciones marítimas de China en la empresa Fast global Cargo Sac, subieron debido a que la economía del país se iba restableciendo poco a poco.

Tabla 3: ¿Diga usted si el volumen de operaciones marítimas de importaciones para el período 2020 y 2021 seguían siendo los más representativos para la empresa Fast Global Cargo Sac?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 0 | 0% | 0% | 0% |
| ED | 1 | 10% | 10% | 10% |
| NA/ND | 5 | 50% | 50% | 60% |
| DA | 2 | 20% | 20% | 80% |
| TA | 2 | 20% | 20% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

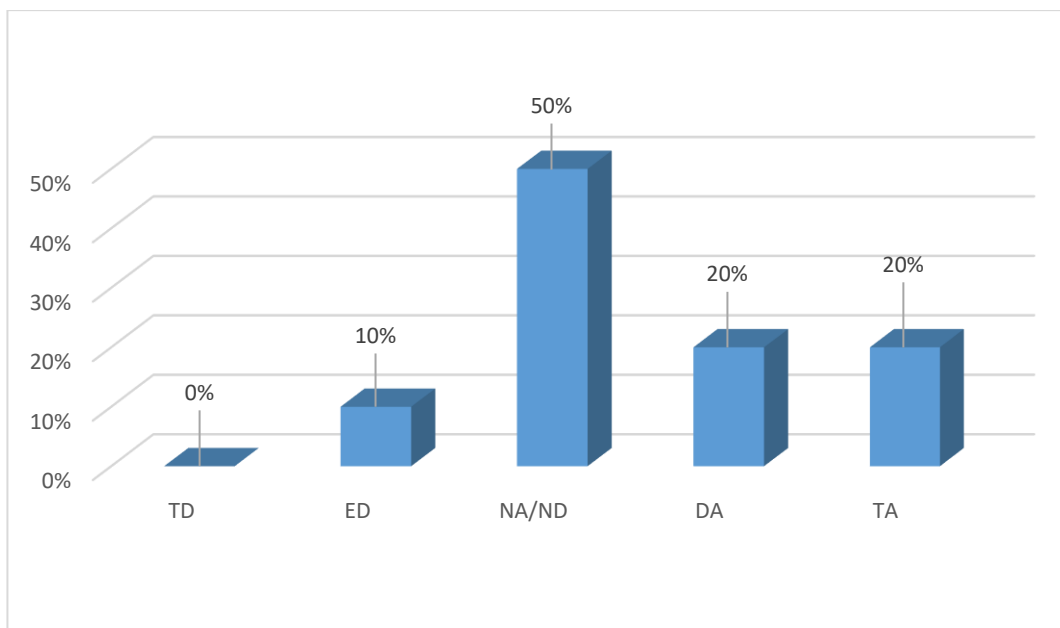


Figura 3: Columnas 3D. ¿Diga usted si el volumen de operaciones marítimas de importaciones para el período 2020 y 2021 seguían siendo los más representativos para la empresa Fast Global Cargo Sac?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, se aprecia que a la pregunta 3, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 50% de los encuestados no están de acuerdo ni desacuerdo con que el volumen de las operaciones marítimas hayan sido las más representativas para la empresa Fast Global Cargo Sac, el 20% está de acuerdo con que las operaciones marítimas hayan sido las más representativas para la empresa, el otro 20 % están totalmente de acuerdo y el 10% están en desacuerdo que las operaciones marítimas hayan sido las más representativas para la empresa Fast Global Cargo Sac.

Se aprecia que a pesar de la pandemia la empresa Fast Global Cargo Sac, sigue ofreciendo servicios ya no sólo al mercado de China sino a otros mercados puesto que, por el confinamiento algunas empresas dejaron de importar las mismas cantidades del sector de China.

4.1.2.2 D2: Ingresos

Tabla 4: ¿En el año 2020 la principal fuente de ingreso para la empresa Fast Global Cargo Sac correspondía a las ventas de servicios de importaciones marítimas procedentes de China?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 0 | 0% | 0% | 0% |
| ED | 3 | 30% | 30% | 30% |
| NA/ND | 4 | 40% | 40% | 70% |
| DA | 1 | 10% | 10% | 80% |
| TA | 2 | 20% | 20% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

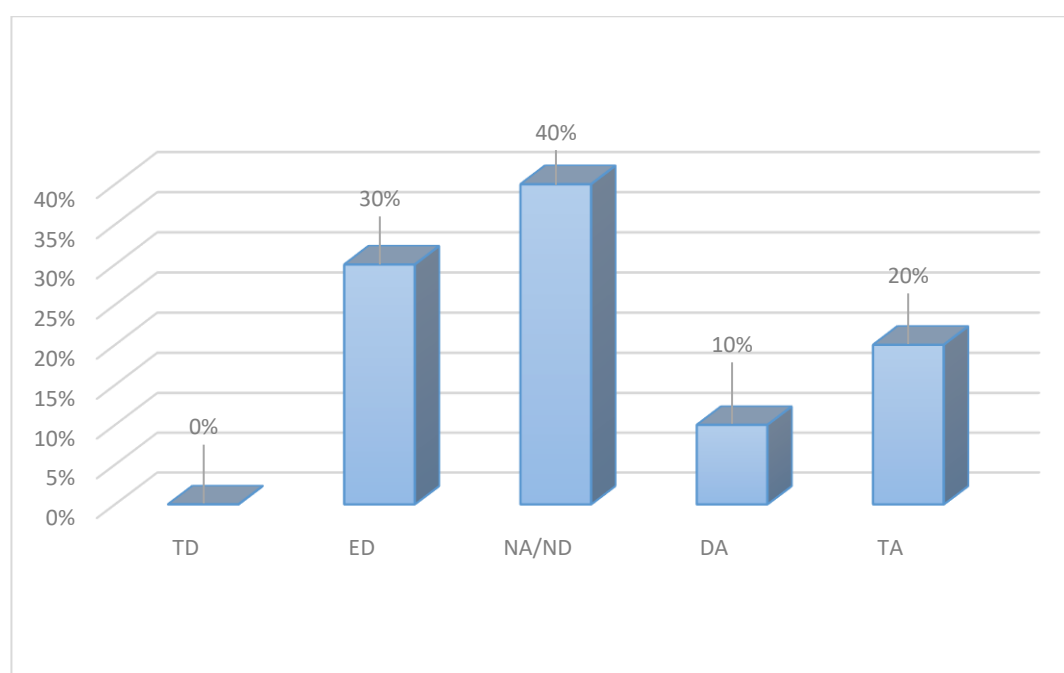


Figura 4: Columnas 3D. ¿En el año 2020 la principal fuente de ingreso para la empresa Fast Global Cargo Sac correspondía a las ventas de servicios de importaciones marítimas procedentes de China?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo SAC

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, Se aprecia que a la pregunta 4, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 40% no están de acuerdo ni en desacuerdo, el 30% están en desacuerdo, mientras que el 10% están de acuerdo y el 20% están totalmente de acuerdo con que la principal fuente de ingresos correspondía a las ventas de servicios de importaciones marítimas procedente de China.

Esto se debe a que en el 2020 inició la pandemia y todos los sectores pararon, es por eso que China ya no se convertía en la totalidad fuente de ingreso para la empresa Fast Global Cargo Sac.

Tabla 5: ¿En el año 2021 se pudieron incorporar nuevos clientes a la empresa Fast Global Cargo Sac como consecuencia de las ventas de servicio de importaciones marítimas procedente de China?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 0 | 0% | 0% | 0% |
| ED | 0 | 0% | 0% | 0% |
| NA/ND | 1 | 10% | 10% | 10% |
| DA | 5 | 50% | 50% | 60% |
| TA | 4 | 40% | 40% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

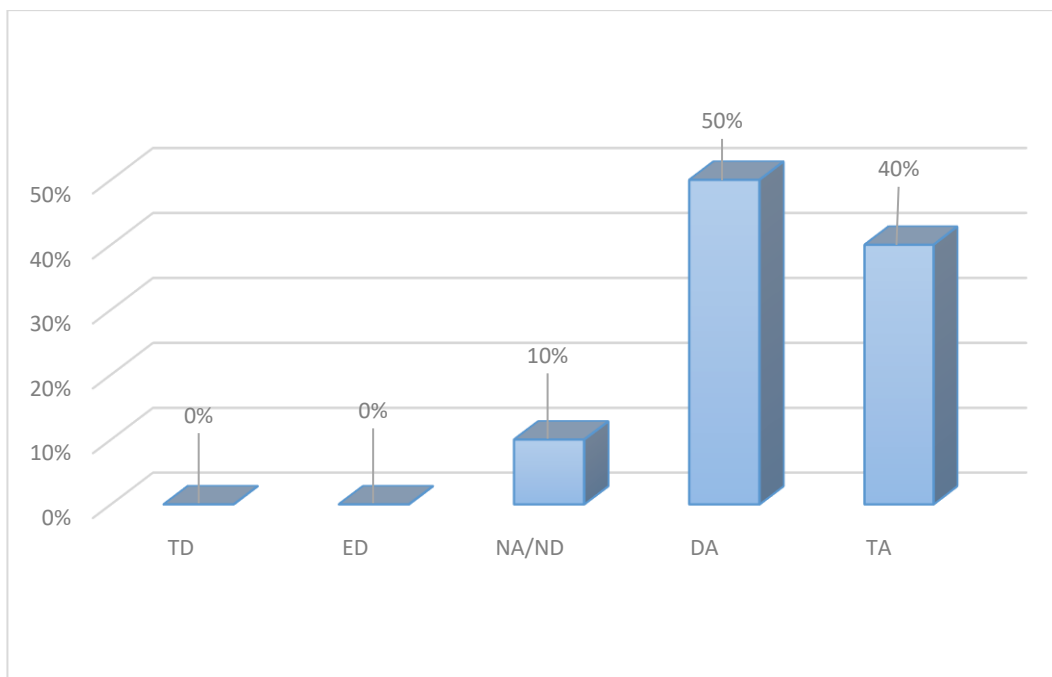


Figura 5: Columnas 3D. ¿En el año 2021 se pudieron incorporar nuevos clientes a la empresa Fast Global Cargo Sac como consecuencia de las ventas de servicio de importaciones marítimas procedente de China?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, se aprecia que a la pregunta 5, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 50% están de acuerdo, el 40% están totalmente de acuerdo, y solo el 10% no están ni de acuerdo ni en desacuerdo con la integración de nuevos clientes.

Esto indica que el 90% de los encuestados pudieron apreciar la integración de nuevos clientes. Esto se debe a que la empresa ofreció una mejor propuesta de venta de servicios y también se debe a que en el país se estaban restableciendo todos los sectores.

Tabla 6: ¿Diga usted si en el año 2021 se pudieron generar un ingreso igual o superior al 50% de lo generado al año 2020 por las ventas de servicio de importaciones marítimas procedente de China?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 0 | 0% | 0% | 0% |
| ED | 0 | 0% | 0% | 0% |
| NA/ND | 3 | 30% | 30% | 30% |
| DA | 6 | 60% | 60% | 90% |
| TA | 1 | 10% | 10% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

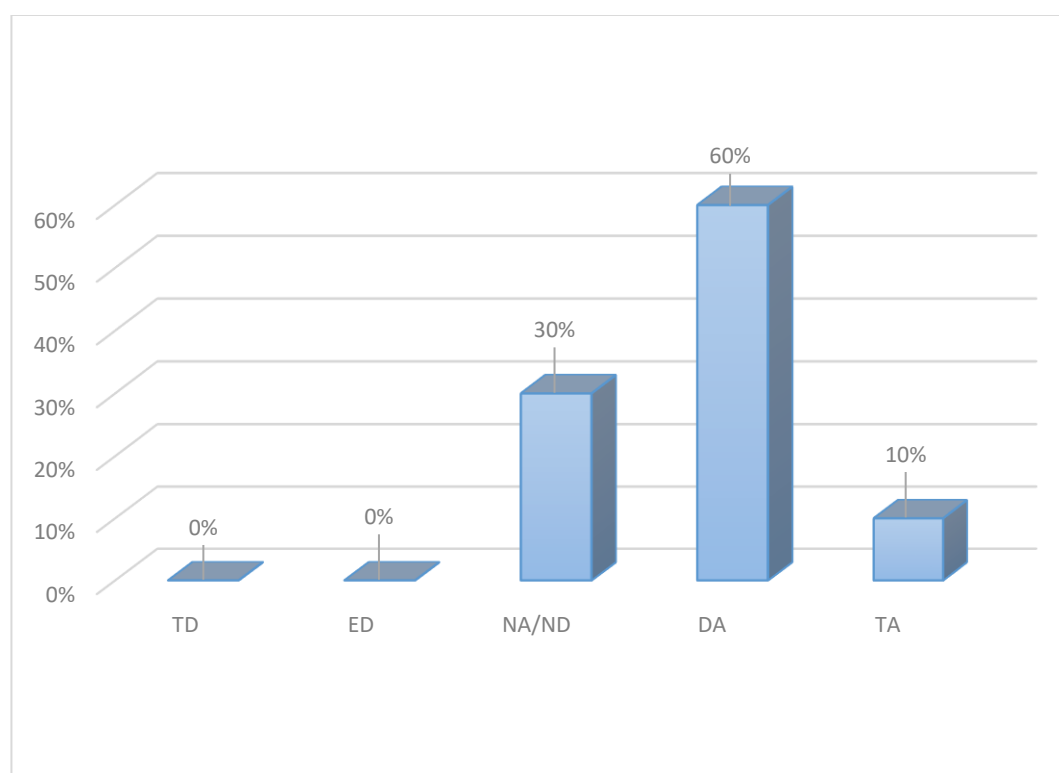


Figura 6: Columnas 3D. ¿Diga usted si en el año 2021 se pudieron generar un ingreso igual o superior al 50% de lo generado al año 2020 por las ventas de servicio de importaciones marítimas procedente de China?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, se aprecia que a la pregunta 6, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 60% están de acuerdo con que hubo un ingreso igual o mayor al 50% del año anterior, el otro 10 % están totalmente de acuerdo y solo el 30 % de los encuestados no están ni de acuerdo ni en desacuerdo.

Esto significa que el 70% de los encuestados pueden apreciar que ha habido un ingreso igual o mayor al 50% con respecto a lo del año 2020. Todo eso es debido a que hubo ingresos de nuevos clientes, ya que, la situación del país se iba restableciendo progresivamente y los importadores iban importando cada vez más.

4.1.2.3 D3: Costos

Tabla 7: ¿Considera usted que el incremento del flete marítimo en el año 2020 hizo que los clientes importen menos?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 0 | 0% | 0% | 0% |
| ED | 1 | 10% | 10% | 10% |
| NA/ND | 1 | 10% | 10% | 20% |
| DA | 4 | 40% | 40% | 60% |
| TA | 4 | 40% | 40% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo Sac

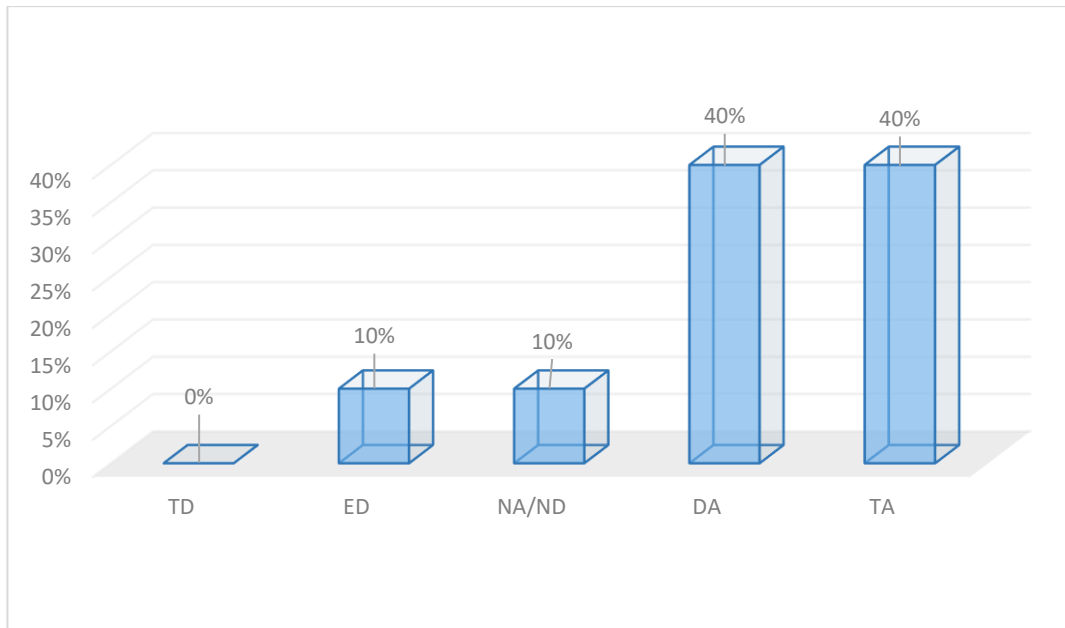


Figura 7: Columnas 3D. ¿Considera usted que el incremento del flete marítimo en el año 2020 hizo que los clientes importen menos?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo Sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, se aprecia que a la pregunta 7, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 40% de los encuestados están de acuerdo, el 40% de los encuestados están totalmente de acuerdo que el incremento del flete hizo que los clientes importen menos. Por otro lado, el otro 10% no están de acuerdo ni en desacuerdo y el otro 10% están en desacuerdo.

El incremento del flete se debe a que por el Covid 19, los contenedores necesitaban ser internados para pasar un tratamiento de fumigación, esto hacía que haya pocos contenedores y que las líneas se vieran obligados a subir sus precios y es por ellos que los clientes cada vez importaban menos.

Tabla 8: ¿Considera usted que el Covid 19 es el principal causante del incremento de los costos por operaciones marítimas procedentes de China a partir del año 2020?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 0 | 0% | 0% | 0% |
| ED | 0 | 0% | 0% | 0% |
| NA/ND | 1 | 10% | 10% | 10% |
| DA | 2 | 20% | 20% | 30% |
| TA | 7 | 70% | 70% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

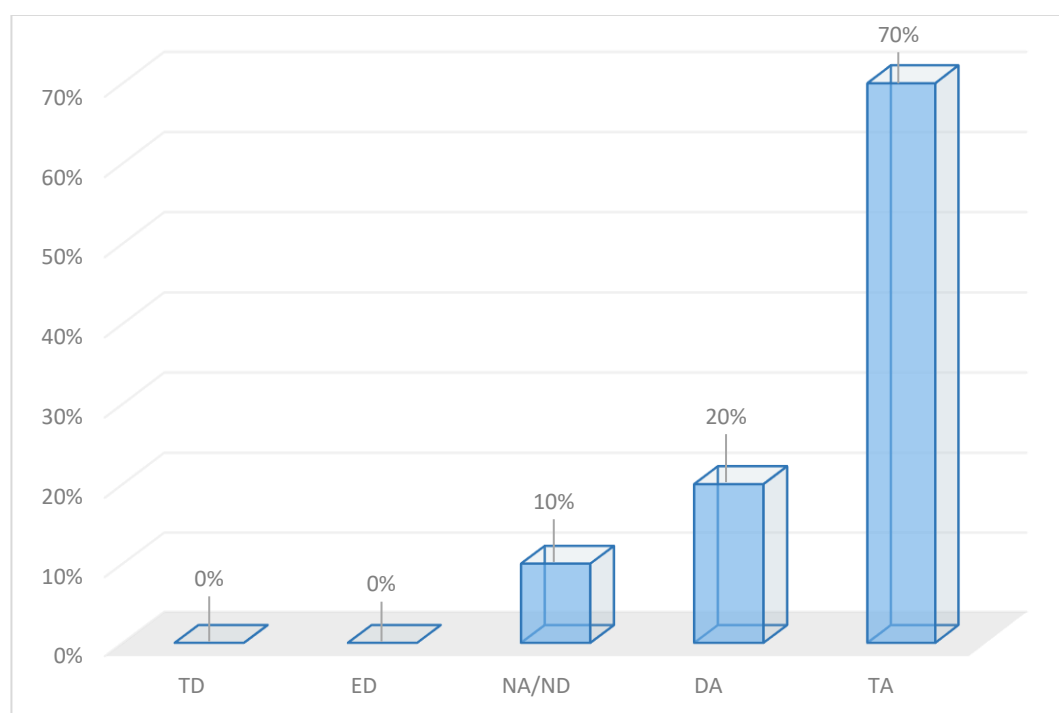


Figura 8: Columnas 3D. ¿Considera usted que el Covid 19 es el principal causante del incremento de los costos por operaciones marítimas procedentes de China a partir del año 2020?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, se aprecia que a la pregunta 8, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 70% de las personas encuestadas nos indican que están totalmente de acuerdo, el otro 20% nos indican que están de acuerdo y solo el 10% no están de acuerdo ni en desacuerdo.

Esto se debe a la pregunta anterior, dichos contenedores tenían que pasar por un proceso de fumigación y esto hacía que las líneas navieras no tengan suficiente equipo para vender y al no tener estos equipo, pues hizo que elevara sus precios por la demanda que surgía en el mercado de China.

Tabla 9: ¿Considera usted que el incremento de flete marítimo fue el principal factor que afectó su estructura de costos para el período 2020 y 2021?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 0 | 0% | 0% | 0% |
| ED | 0 | 0% | 0% | 0% |
| NA/ND | 1 | 10% | 10% | 10% |
| DA | 4 | 40% | 40% | 50% |
| TA | 5 | 50% | 50% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

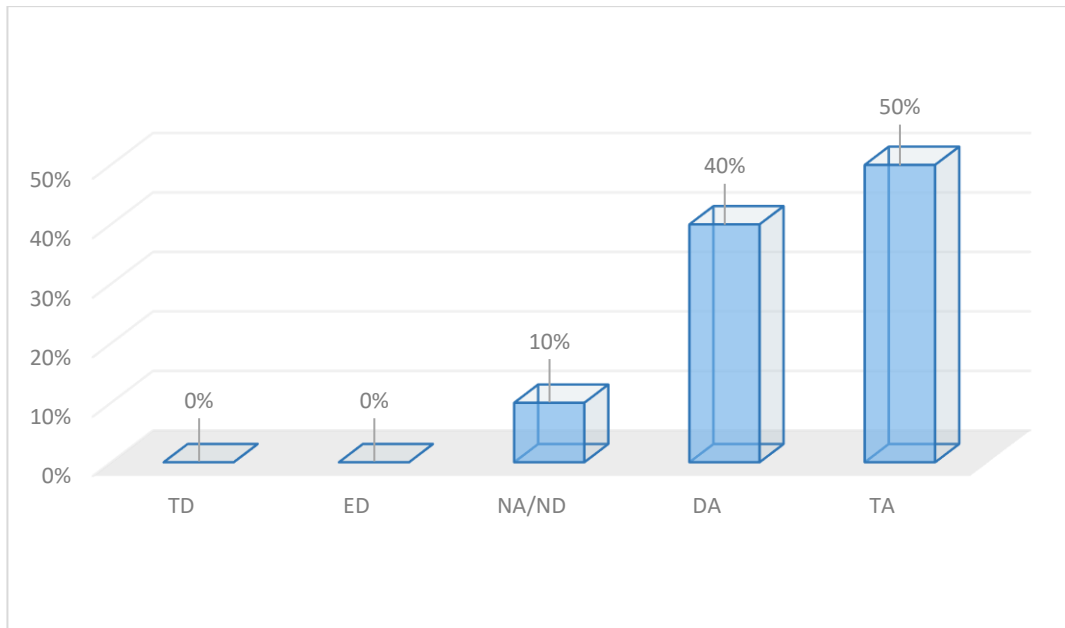


Figura 9: Columnas 3D. ¿Considera usted que el incremento de flete marítimo fue el principal factor que afectó su estructura de costos para el período 2020 y 2021?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo Sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, podemos apreciar que a la pregunta 9, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 50% están totalmente de acuerdo, el 40 % están de acuerdo y solo el 10% no están de acuerdo ni en desacuerdo.

El 90 % de las personas encuestadas pueden apreciar que definitivamente el incremento del flete fue el principal factor que afectó la estructura de los costos en la empresa puesto que, al subir los costos, también el valor de venta iba a subir y eso originaría que los clientes ya no puedan importar

como antes. Es más, en algunos casos ya no importaban porque preferían tercerizar sus productos.

4.1.2 Variable dependiente: Rentabilidad de las Importaciones Marítimas

4.1.2.1 D1: Rentabilidad sobre las ventas

Tabla 10: ¿El nivel de rentabilidad por contenedor de importación marítima procedente de China se ha mantenido para el año 2020-2021?

Tabla de frecuencia

| OPCIONES | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|-----------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 1 | 10% | 10% | 10% |
| ED | 3 | 30% | 30% | 40% |
| NA/ND | 3 | 30% | 30% | 70% |
| DA | 2 | 20% | 20% | 90% |
| TA | 1 | 10% | 10% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

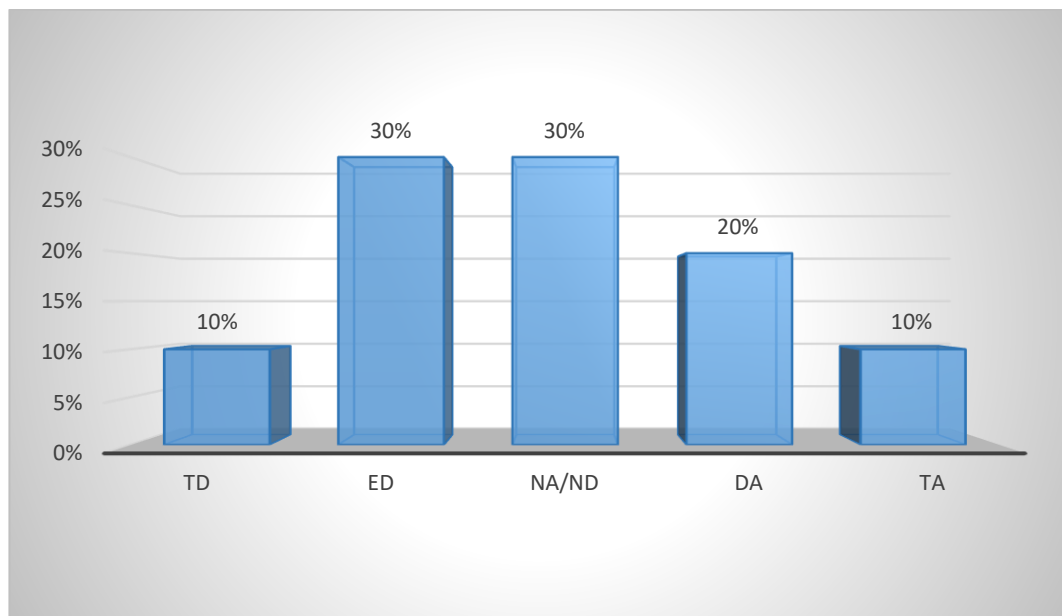


Figura 10: Columnas 3D. ¿El nivel de rentabilidad por contenedor de importación marítima procedente de China se ha mantenido para el año 2020-2021?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo Sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, se aprecia que a la pregunta 10, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 30 % no están ni de acuerdo ni en desacuerdo, el otro 30 % están en desacuerdo, mientras el 20% están de acuerdo, el 10% están totalmente de acuerdo y el otro 10 % están en desacuerdo.

Se aprecia, la mayoría de personas encuestadas pueden deducir que no se han mantenido la rentabilidad por contenedor de importación marítima procedente de China para el año 2020 y 2021 puesto que el ascenso inestable del flete por la pandemia hizo que algunos clientes ya no importarán como en años interiores.

Tabla 11: ¿El nivel de rentabilidad sobre las ventas por contenedor se ha visto afectado por el Covid 19 para el periodo 2020 - 2021?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 0 | 0% | 0% | 0% |
| ED | 0 | 0% | 0% | 0% |
| NA/ND | 3 | 30% | 30% | 30% |
| DA | 4 | 40% | 40% | 70% |
| TA | 3 | 30% | 30% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo Sac

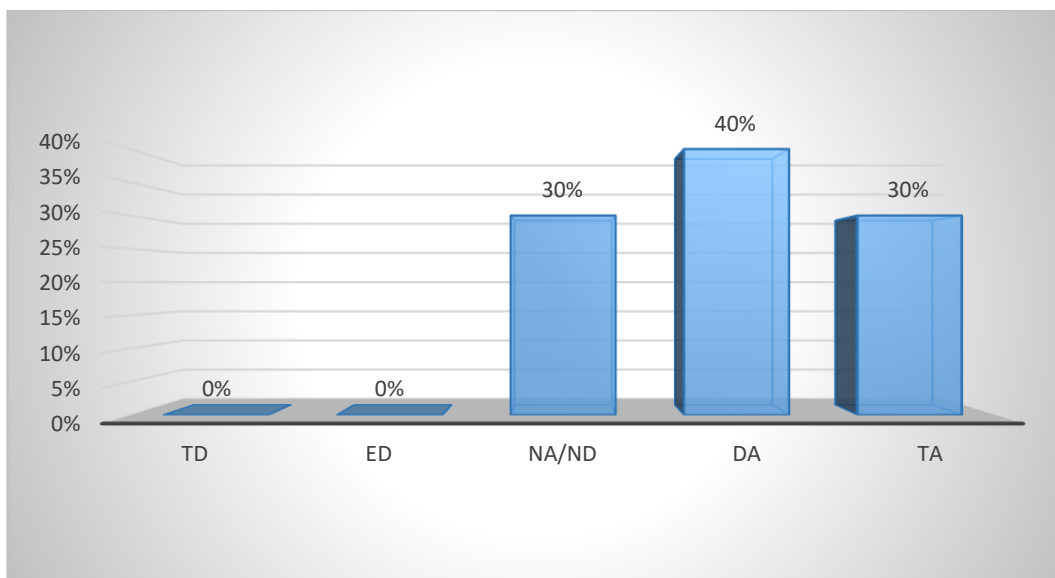


Figura 11: Columna 3D. ¿El nivel de rentabilidad sobre las ventas por contenedor se ha visto afectado por el Covid 19 para el periodo 2020 - 2021?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo Sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, se aprecia que a la pregunta 11, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 40% están de acuerdo, el 30% están totalmente de acuerdo y el 30% no están ni de acuerdo ni desacuerdo.

Se aprecia también que, casi el 70 % de los encuestados están de acuerdo con que la rentabilidad de las ventas se ha visto afectado por el Covid, esto se debe a que hubo clientes que cada vez ya no podían cubrir sus gastos de importación por el flete elevado, y lo que hacían eran tercerizar sus productos, ya que de esa manera les resultaba mucho más económico y rentable. Es por ello que sí se vio afectado la rentabilidad sobre las ventas en la empresa FAST Global Cargo Sac.

Tabla 12: ¿Considera usted que para el período 2020 y 2021 la ruta de importación marítima procedente de China seguían siendo rentable?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-------------|-------------|
| TD | 1 | 10% | 10% | 10% |
| ED | 0 | 0% | 0% | 10% |
| NA/ND | 2 | 20% | 20% | 30% |
| DA | 6 | 60% | 60% | 90% |
| TA | 1 | 10% | 10% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

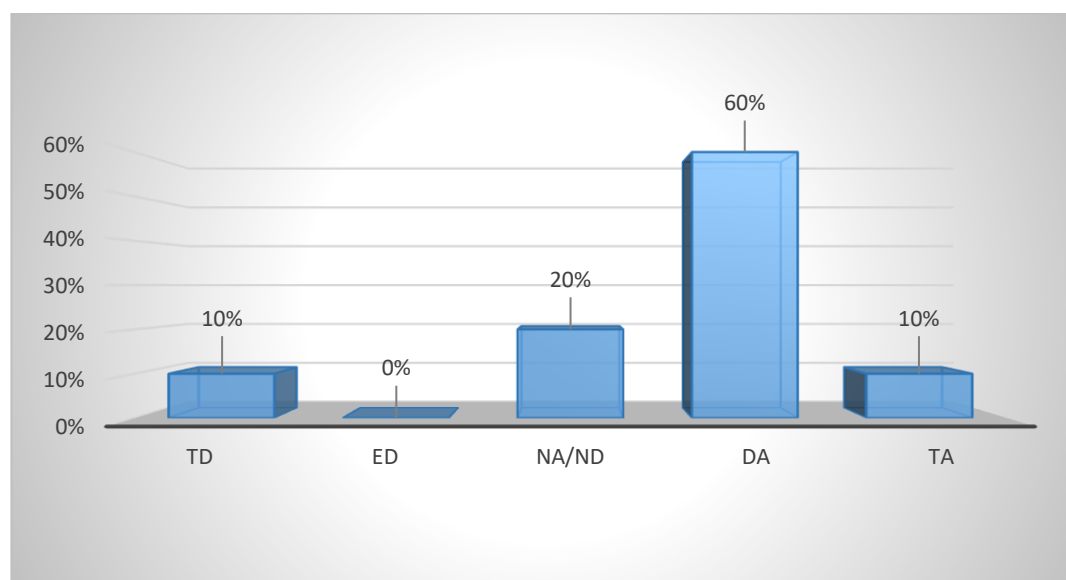


Figura 12: Columna 3D. ¿Considera usted que para el período 2020 y 2021 la ruta de importación marítima procedente de China seguían siendo rentable?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo Sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, se aprecia que a la pregunta 12, del 100% de colaboradores encuestados en

la empresa Fast Global Cargo Sac, el 60% están de acuerdo, el otro 20% de las personas encuestadas no están ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 10 % están totalmente desacuerdo y el otro 10 % están totalmente de acuerdo.

Se aprecia en la figura, el 70 % de la población están de acuerdo con que en el año 2020 y 2021 la ruta de importación marítima procedente de China seguía siendo rentables. Esto se debe a que nosotros como agencia de carga seguíamos ofreciendo nuestro servicio con un flete muy competitivo al mercado, lo que hacía que los clientes tomaran nuestras tarifas pese al incremento de este. También había clientes que ya no sólo importaban sus productos sino también productos relacionado a la pandemia.

4.1.2.2 D2: Rentabilidad sobre el Patrimonio

Tabla 13: ¿Diga usted si para el año 2020-2021 la empresa vio afectado su patrimonio?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 1 | 10% | 10% | 10% |
| ED | 5 | 50% | 50% | 60% |
| NA/ND | 2 | 20% | 20% | 80% |
| DA | 2 | 20% | 20% | 100% |
| TA | 0 | 0% | 0% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

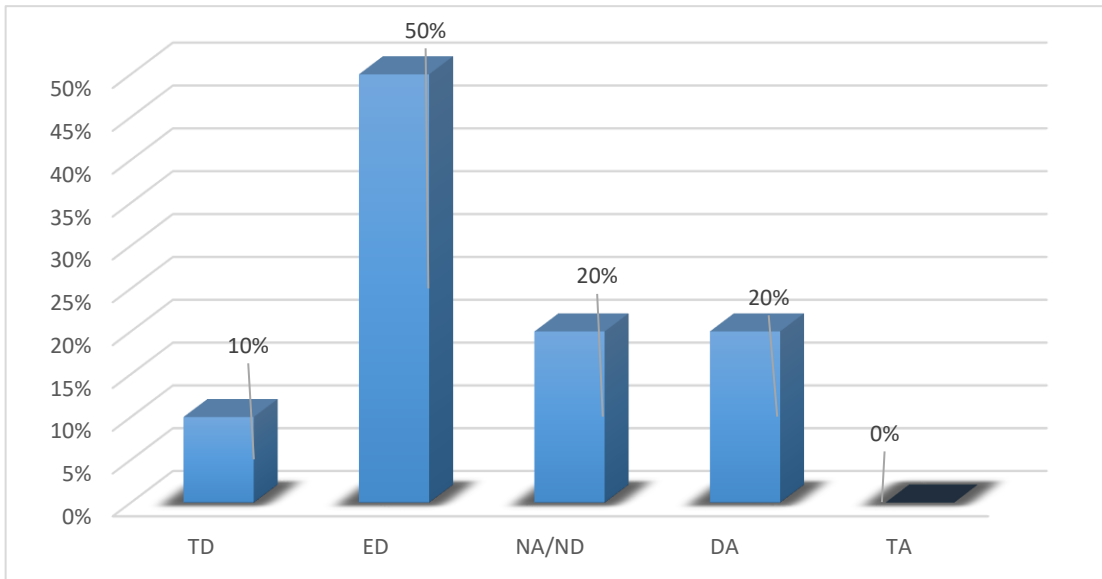


Figura 13: Columna 3D Apilada. ¿Diga usted si para el año 2020-2021 la empresa vio afectado su patrimonio?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, podemos apreciar que a la pregunta 13, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 50% de las personas están de acuerdo, el 10% de la personas están totalmente de acuerdo, el 20% de las personas encuestadas, no están ni de acuerdo ni en desacuerdo y solo el 20 % están de acuerdo.

Esto se debe a que el 60 %de las personas pueden apreciar que la empresa no se vio afectado su patrimonio, puesto que considera que la empresa se ha mantenido estable muy a pesar de atravesar el alza del flete y de la pandemia, ya que no sólo ofrecíamos servicios del mercado de China sino también de otros mercados en diferentes sectores.

Tabla 14: ¿Diga usted si la mayor afectación de la rentabilidad sobre el patrimonio para la empresa Fast Global Cargo Sac se vio afectada en el año 2020?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 1 | 10% | 10% | 10% |
| ED | 2 | 20% | 20% | 30% |
| NA/ND | 5 | 50% | 50% | 80% |
| DA | 2 | 20% | 20% | 100% |
| TA | 0 | 0% | 0% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo Sac

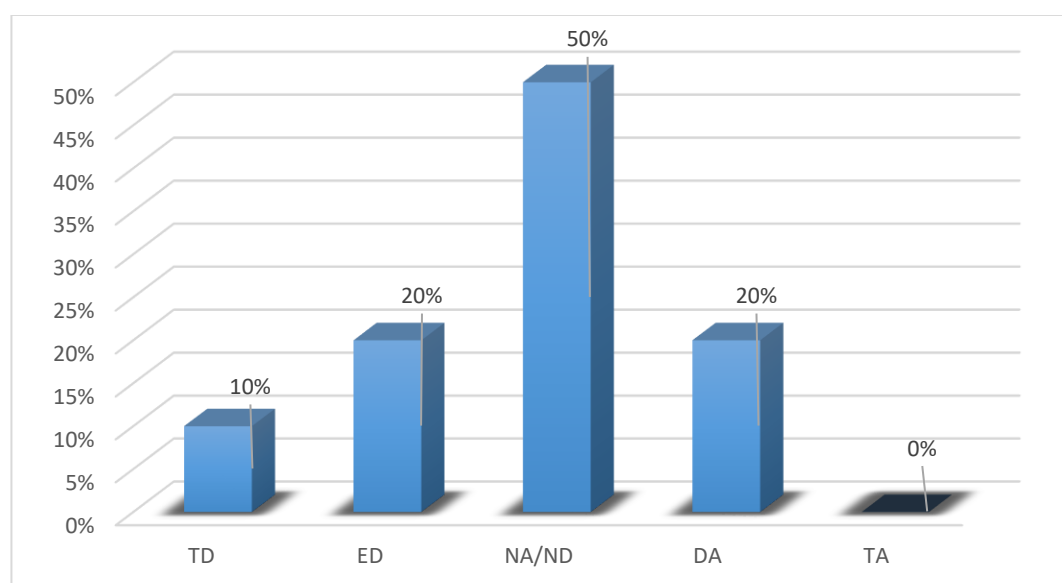


Figura 14: Columna 3D Apilada. ¿Diga usted si la mayor afectación de la rentabilidad sobre el patrimonio para la empresa Fast Global Cargo Sac se vio afectada en el año 2020?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, se aprecia que a la pregunta 14, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 50% no están ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 20% están en desacuerdo, el 10% están totalmente desacuerdo y el otro 20% están de acuerdo.

Lo que se puede observar en la figura es que, el 50% de las personas encuestadas no están de acuerdo ni en desacuerdo, ya que para ellos la empresa Fast Global Cargo Sac se ha mantenido estable pese a la crisis que estaba pasando el país. No obstante, consideran que sí hubo una baja conforme a las importaciones pero que se han sabido mantener en el mercado del comercio exterior.

Tabla 15: ¿Considera usted que para el período 2020 y 2021 se vio afectado el patrimonio de los agentes de cargo internacional?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 1 | 10% | 10% | 10% |
| ED | 0 | 0% | 0% | 10% |
| NA/ND | 7 | 70% | 70% | 80% |
| DA | 2 | 20% | 20% | 100% |
| TA | 0 | 0% | 0% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo Sac

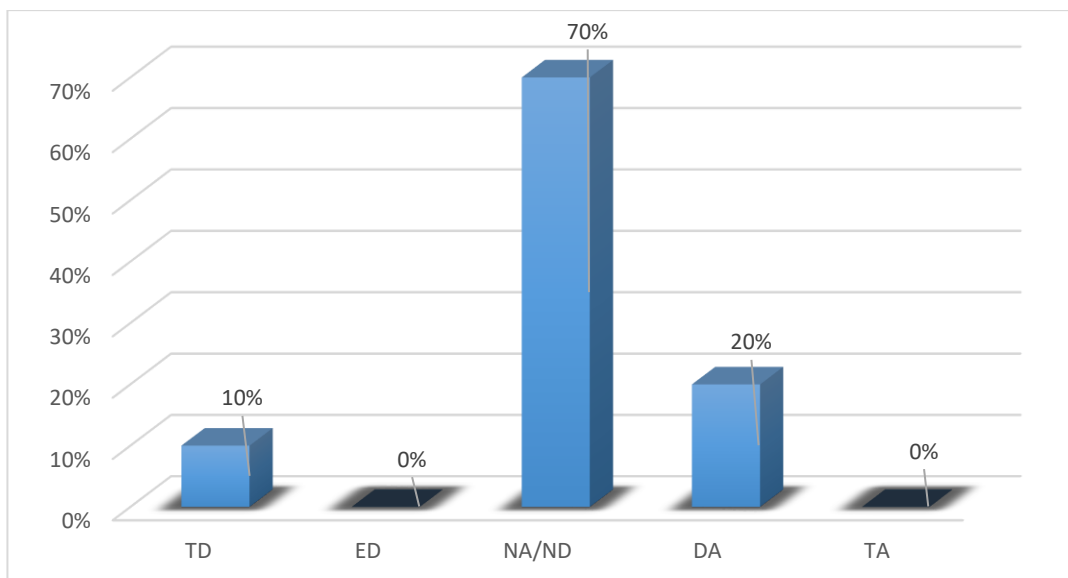


Figura 15: Columna 3D Apilada. ¿Considera usted que para el período 2020 y 2021 se vio afectado el patrimonio de los agentes de cargo internacional?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo Sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, podemos apreciar que a la pregunta 15, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 70% de las personas nos indican que no están ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 20% están de acuerdo y solo el 10% están totalmente desacuerdo.

Se aprecia en la figura, el 70% de personas no están ni de acuerdo ni en desacuerdo ya que no pueden saber lo que les pasa a otras empresas. Así mismo el otro 20% de personas encuestadas están de acuerdo, ya que consideran que sí se ha visto afectado su patrimonio por las alzas de fletes,

y por la crisis económica del país debido a la pandemia, lo que hizo que algunas agencias de carga cierren temporalmente.

4.1.2.3 D3: Rentabilidad sobre los activos

Tabla 16: ¿Diga usted si la empresa estuvo preparada para afrontar el impacto del Covid 19 sobre la rentabilidad de los activos a partir del año 2020?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-------------|-------------|
| TD | 0 | 0% | 0% | 0% |
| ED | 5 | 50% | 50% | 50% |
| NA/ND | 1 | 10% | 10% | 60% |
| DA | 4 | 40% | 40% | 100% |
| TA | 0 | 0% | 0% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

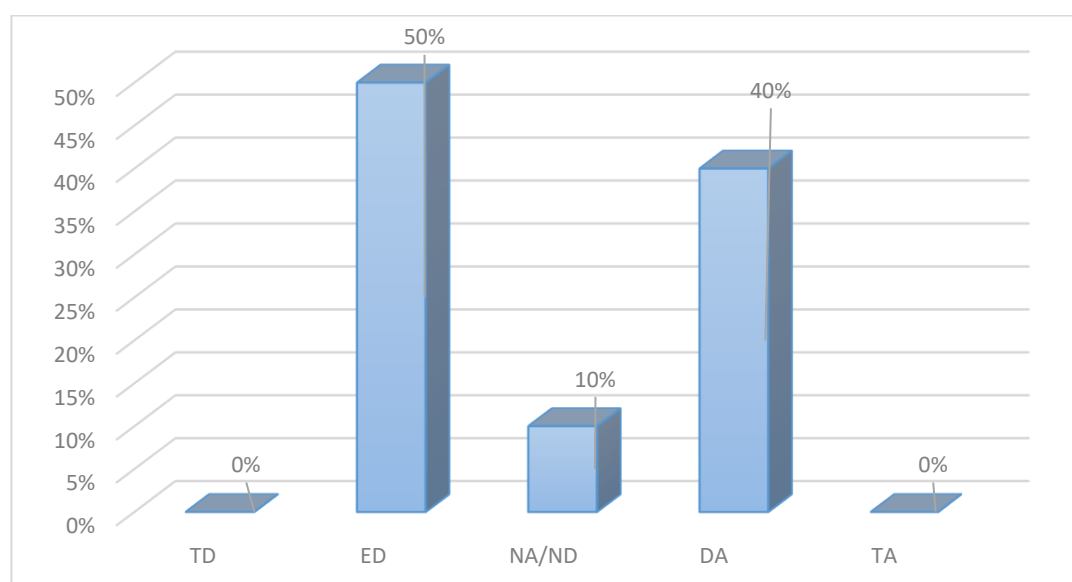


Figura 16: Columna 3D Apilada. ¿Diga usted si la empresa estuvo preparada para afrontar el impacto del covid 19 sobre la rentabilidad de los activos a partir del año 2020?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo Sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, se aprecia que a la pregunta 16, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 50% de las personas que realizaron la encuesta dijeron que están en desacuerdo, el 40% de personas encuestadas dijeron que están de acuerdo y el 10% no están ni de acuerdo ni en desacuerdo.

Como se puede apreciar, la mitad de los colaboradores indica que la empresa no estuvo preparada para afrontar el impacto del Covid 19 puesto que consideran que no teníamos un plan de contingencia.

El otro 40 % de los encuestados indica que si estuvimos preparados, ya que si bien es cierto no teníamos plan de contingencia para afrontar dicha situación, pero que económicamente sí lo estuvo para afrontar dichas adversidades.

Tabla 17: ¿Diga usted si la rentabilidad sobre los activos se vio afectada en el año 2020 más que en el 2021?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 0 | 0% | 0% | 0% |
| ED | 0 | 0% | 0% | 0% |
| NA/ND | 2 | 20% | 20% | 20% |
| DA | 8 | 80% | 80% | 100% |
| TA | 0 | 0% | 0% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

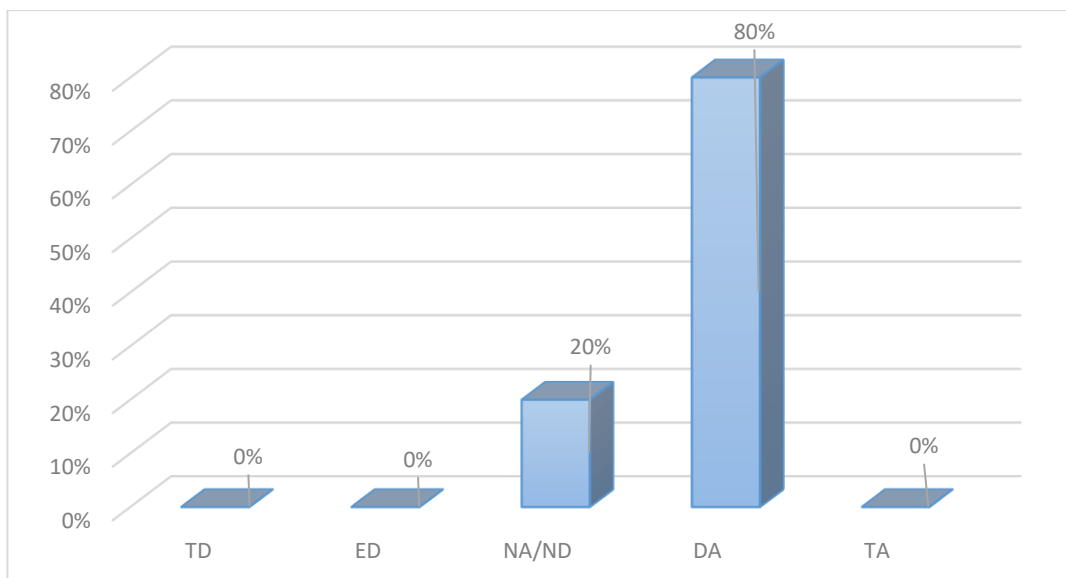


Figura 17: Columna 3D Apilada. ¿Diga usted si la rentabilidad sobre los activos se vio afectada en el año 2020 más que en el 2021?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo Sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, se aprecia que a la pregunta 17, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 80% están de acuerdo y el 20 % no están ni de acuerdo ni en desacuerdo.

Esto significa que la mayoría de personas encuestadas indica que en el año 2020 se vio afectada la rentabilidad sobre los activos, ya que las empresas importadoras cerraron debido al Covid 19 y esto originó que ya no ofreciéramos las mismas cantidades de servicios. En cambio en el 2021 se fue restableciendo gradualmente la economía del país y los importadores volvían a importar y a manera que se iba restableciendo todo, los clientes volvían a requerir de nuestros servicios.

Tabla 18: ¿Diga usted si la rentabilidad de los activos para el año 2021 empezó a llegar al nivel de utilidad esperado en relación con la inversión realizada?

Tabla de frecuencia

| | FI | FR | % VÁLIDO | % ACUMULADO |
|--------------|-----------|-------------|-----------------|--------------------|
| TD | 0 | 0% | 0% | 0% |
| ED | 0 | 0% | 0% | 0% |
| NA/ND | 2 | 20% | 20% | 20% |
| DA | 7 | 70% | 70% | 90% |
| TA | 1 | 10% | 10% | 100% |
| TOTAL | 10 | 100% | 100% | |

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo Sac

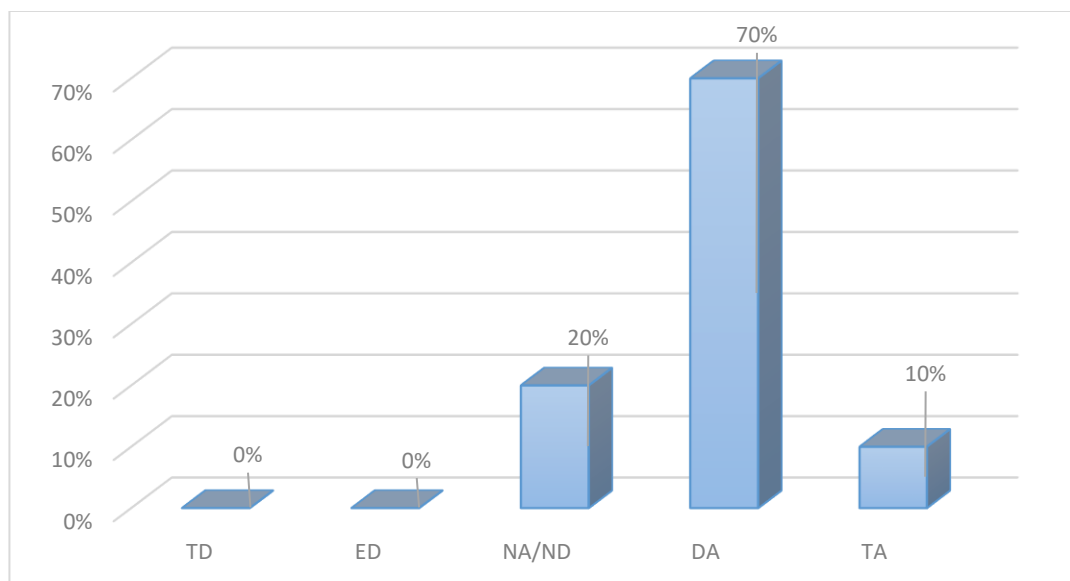


Figura 18: Columna 3D Apilada. ¿Diga usted si la rentabilidad de los activos para el año 2021 empezó a llegar al nivel de utilidad esperado en relación con la inversión realizada?

Fuente: elaboración propia: encuesta dirigida a los colaboradores de la empresa Fast Global Cargo sac

Interpretación: De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta realizada, se aprecia que a la pregunta 18, del 100% de colaboradores encuestados en la empresa Fast Global Cargo Sac, el 70% de las personas encuestadas están de acuerdo, el 20% no están ni de acuerdo ni en desacuerdo y el 10% de las personas encuestadas están totalmente de acuerdo.

Se aprecia en la figura es que el 80% de la población puede notar que sí se ha llegado al nivel de utilidad esperado, puesto que con la certificación BASC de la empresa, hizo que esto fuera un plus como agencia de carga y que los clientes se sintieran seguros al momento de manejar sus cargas con nosotros.

4.1.3 Prueba significativa de la hipótesis planteada

Se realiza un análisis correlacional de Pearson, toda vez que el coeficiente permita calcular el efecto del cambio en una variable cuando la otra variable cambia. A continuación, se muestra el siguiente análisis:

| | | Correlaciones | | | | | |
|------|------------------------|----------------------|--------|--------|--------|--------|------|
| | | V1D1 | V1D2 | V1D3 | V2D1 | V2D2 | V2D3 |
| V1D1 | Correlación de Pearson | 1 | .572 | .908** | .761* | .767** | .398 |
| | Sig. (bilateral) | | .084 | <.001 | .011 | .010 | .255 |
| | N | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| V1D2 | Correlación de Pearson | .572 | 1 | .775** | .618 | .456 | .550 |
| | Sig. (bilateral) | .084 | | .008 | .057 | .186 | .100 |
| | N | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| V1D3 | Correlación de Pearson | .908** | .775** | 1 | .724* | .610 | .402 |
| | Sig. (bilateral) | <.001 | .008 | | .018 | .061 | .249 |
| | N | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| V2D1 | Correlación de Pearson | .761* | .618 | .724* | 1 | .835** | .199 |
| | Sig. (bilateral) | .011 | .057 | .018 | | .003 | .581 |
| | N | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| V2D2 | Correlación de Pearson | .767** | .456 | .610 | .835** | 1 | .318 |
| | Sig. (bilateral) | .010 | .186 | .061 | .003 | | .370 |
| | N | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| V2D3 | Correlación de Pearson | .398 | .550 | .402 | .199 | .318 | 1 |
| | Sig. (bilateral) | .255 | .100 | .249 | .581 | .370 | |
| | N | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |

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

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

Toda vez que el valor obtenido de la significancia bilateral es inferior a 0.05, existe una significancia estadística entre las dos variables, y de esta manera se rechaza la hipótesis nula (que corresponde a la afirmación contraria a la que hemos planteado en la presente investigación). De esta manera estamos comprobando la existencia de una correlación y aceptándose la hipótesis alternativa que corresponde a la formulada en la presente investigación.

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN

5.1 Discusión

A continuación, se presenta la discusión de resultados del análisis realizado para estudiar el “Impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo Sac 2020-2021”, para una muestra aleatoria de 10 colaboradores de la empresa. La discusión de los resultados será explicado en títulos que comprenden la hipótesis general y las hipótesis específicas formuladas en esta investigación.

5.1.1 Impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China

Los resultados obtenidos en la investigación nos indica que la mayoría de los colaboradores de la empresa, reconocen que sí hubo impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China. Sumado a ello, la mayoría de los colaboradores de la empresa considera que dicho impacto se debió a que la empresa no tenía un plan de contingencia para afrontar dicho acontecimiento.

Existe una semejanza entre los resultados obtenidos y la tesis de Crisóstomo Cubas, Emerson Boris (2021). Esto se debe a que los colaboradores reconocen que hay un impacto del covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China, ya que las importaciones se vieron afectados durante dicho acontecimiento, debido a que los puertos se vieron obligados a cerrar y entrar en confinamiento para que el virus no se siga propagando. Crisóstomo cubas y Emerson Boris, indican en el año 2020 trajo consigo una aterradora sorpresa para

todos, esto es la aparición del COVID19, trayendo un porcentaje alto a nivel mundial a la pobreza tanto a países altos y países bajos. En el caso específico del Perú, según el INEI, casi siete millones de personas se quedaron sin empleo desde que se decretó el Estado de Emergencia. Casi todas las industrias se paralizaron a raíz de la pandemia, desde el sector de transporte hasta el sector hotelero.

5.1.2 Impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China a partir del volumen de operaciones.

Los resultados obtenidos en la investigación precisan que, la mayoría de los colaboradores de la empresa, reconocen que sí hubo impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China a partir del volumen de operaciones. Adicionalmente, la mayoría de los colaboradores de la empresa considera que dicho impacto se originó debido que la pandemia hizo que las empresas importadoras ya no importen el mismo volumen de años anteriores.

Existe una semejanza entre los resultados obtenidos y la definición de volumen de operaciones en la tesis de Friesenbichler (2021), esto se debe a que los colaboradores reconocen que hay un impacto del Covid 19 en la rentabilidad de importaciones marítimas desde China en cuanto al volumen, ya que al entrar en el confinamiento por un período, hizo que los clientes ya no importen dejando paralizados sus productos, lo cual tiene una semejanza con lo analizado en la tesis mencionada en donde el autor indica que existe un efecto potenciador del crecimiento de las importaciones antes de la crisis. Este efecto se ha revertido en los últimos períodos, dejando de contribuir significativamente a la rentabilidad.

5.1.3 Impacto del covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China a partir del nivel de ventas.

Los resultados obtenidos en la investigación señalan que la mayoría de los colaboradores de la empresa, reconocen que sí hubo impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China a partir del nivel de ventas. Sumado a ello, la mayoría de los colaboradores de la empresa considera que dicho impacto originó que la ventas disminuyeran en el primer año de pandemia, ya que en el segundo año las ventas de importaciones marítimas fueron subiendo moderadamente debido que a que se captó nuevos clientes y se les ofreció una mejor propuesta, pese al alza de los fletes.

Existe una semejanza entre los resultados obtenidos y la tesis de Guevara Perez (2021), esto se debe a que los colaboradores reconocen que hay un impacto del Covid 19 en la rentabilidad de importaciones marítimas desde China, ya que la empresa tuvo que realizar alguna estrategia de ventas para poder captar a nuevos clientes, lo cual tiene una semejanza con lo analizado en la tesis mencionada, en donde la autora se basa en diagnosticar los procesos logísticos de importación que brinda la agencia de carga internacional, establecer los problemas principales de la competitividad y proponer el beneficio costo del incremento de la competitividad en la agencia de carga internacional.

5.1.4 Impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China a partir del nivel de costos

Los resultados obtenidos en la investigación indican que la mayoría de los colaboradores de la empresa, reconocen que sí hubo impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China a partir del nivel de costos.

Adicionalmente, la mayoría de los colaboradores de la empresa considera que dicho impacto se originó debido a que la pandemia hizo que se eleven los fletes, ya que los equipos requerían pasar por un proceso de fumigación. Es por ello que había clientes que ya no querían importar desde el primer año de confinamiento, puesto que tenían que añadir esos costos en su margen.

Existe semejanza entre los resultados obtenidos y la tesis de Roque y Inga (2019), esto se debe a que los colaboradores reconocen que hay un impacto del Covid 19 en la rentabilidad de importaciones marítimas desde China, ya que la empresa se vio afectada por la alza de flete y por otros gastos de importación, lo cual tiene una semejanza con lo analizado en la tesis mencionada, en donde el autor concluye que los costos de importación inciden de manera negativa en la rentabilidad de la empresa.

CONCLUSIONES

1. Se identificó que existe un impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa, puesto que los puertos de China se vieron obligados a cerrar para evitar la propagación del virus.
2. Se identificó, que a partir del volumen de operaciones existe un impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa, toda vez que las empresas importadoras se vieron obligadas a reducir el volumen de operaciones a partir de la pandemia.
3. Se identificó, que a partir del nivel de ventas existe un impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa, toda vez que las empresas importadoras permanecieron cerradas por un periodo de tiempo y vieron una reducción en el volumen de ventas.
4. Se identificó, que a partir del nivel de costos existe un impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa, esto se debe al incremento del flete toda vez que más del 80% del comercio mundial depende en gran medida del transporte de contenedores. El coronavirus trajo una fuerte recesión en el comercio, provocando una reacción en cadena y con una contracción del movimiento de contenedores de más de 30% a nivel global
5. Se pudo identificar que la empresa no se encontraba preparada para afrontar una situación de pandemia como la señalada en el presente estudio de investigación.

RECOMENDACIONES

1. Se recomienda que la empresa siga certificándose como Basc, puesto que ello es un plus para que los clientes sigan apostando por la empresa, ya que de esta manera les certifica que la agencia es confiable y segura, de esa manera seguirá contribuyendo con el impacto en la rentabilidad de una manera positiva.
2. Se recomienda tener la base de datos actualizados, eso conllevará a que podamos ofrecer servicios no sólo al sector de China si no a otros sectores y de esa manera nuestro volumen de operaciones marítimas incrementará.
3. Se recomienda el uso de estrategias de ventas, lo cual llevará a que mantenga su cartera de clientes e inclusive pueda captar algunos nuevos. Esto originará que dicho impacto en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China sea de manera favorable.
4. Se recomienda establecer reuniones constantes con las líneas navieras para que los costos por los fletes se mantengan al margen, y así poder ofrecer una mejor propuesta a nuestros clientes.
5. Se recomienda que a partir de esta experiencia se debe trabajar un plan de contingencia a efectos de poder contrarrestar situaciones como lo acontecido por el COVID 19.

FUENTES DE INFORMACIÓN

- Akani, H., & Akani, V. (2018). Theoretical perspectives of earnings, profitability and Asset Quality in Banking: Descriptive Evidence from Nigeria Economy. *World Journal of Finance and Investment Research*, 1-24. Obtenido de <https://iirdpub.org/get/WJFIR/VOL.%203%20NO.%201%202018/THEORETICAL%20PERSPECTIVES.pdf>
- Alarussi, A., & Alhaderi, S. (2018). Factors affecting profitability in Malaysia. *Journal of Economic Studies*, 1-18.
- Ammnim, O., Aipma, O., & C, O. (2021). Impact of Covid-19 pandemic on liquidity and profitability. *International Journal of Academic Research in Business & social sciences*, 1331-1344. Obtenido de https://hrmars.com/papers_submitted/9229/impact-of-covid-19-pandemic-on-liquidity-and-profitability-of-firms-in-nigeria.pdf
- Aryantini, S., & Jumono, S. (2021). Profitability and value of firm: An evidence from manufacturing industry in Indonesia. *Accounting*, 735-746. Obtenido de http://www.growingscience.com/ac/Vol7/ac_2021_36.pdf
- Asociación de exportadores. (14 de Mayo de 2020). *Centro de investigación de Economía y Negocios globales*. Obtenido de <https://www.cien.adexperu.org.pe/importaciones-peruanas-de-abril-y-su-impacto-por-covid-19/>
- Asunka, B., Ma, Z., Li, M., Amowine, N., Anaba, O., Xie, H., & Hu, W. (2020). Analysis of the causal effects of imports and foreign direct investments on

indigenous innovation in developing countries. *Foreign trade and indigenous innovation*, 1-21. Obtenido de <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/IJOEM-08-2019-0609/full/html>

Banco Mundial (2020), *Global Economic Prospects*: June 2020, Washington, D.C.

Berggrun, L., Cardona, E., & Lizarzaburu, E. (2020). Firm profitability and expected stock returns: evidence from Latin América. *Research in International Business and Finance*, 1-39. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0275531919305513?via%3Dihub>

Braeuer, R., Mertens, M., & Slavtchev, V. (2020). Import competition and firm productivity: evidence from German manufacturing. *Institute for Economic Research Halle*, 1-38.

Carballo, J., Graziano, A., Schaur, G., & Volpe, C. (2021). Import Processing and Trade Costs. *CESifo Working Paper*, 1-61. Obtenido de https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3885413

Cárdenas, G., Suárez, E., Romero, H., & Fajardo, E. (2019). Composición de importación económica: El caso de Colombia. *Revista Espacios*, 1-15. Obtenido de <http://www.revistaespacios.com/a19v40n01/a19v40n01p24.pdf>

Centro de Comercio Internacional. (22 de Junio de 2020). *Evaluación del impacto de la COVID-19 en las mipymes y preparación de la nueva normalidad*. Obtenido de <https://www.intracen.org/noticias/Evaluacion-del-impacto-de-la-COVID-19-en-las-mipymes-y-preparacion-de-la-nueva-normalidad/>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. Informe especial. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497_es.pdf

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2020), “Enfrentar los efectos cada vez mayores del COVID-19 para una reactivación con igualdad: nuevas proyecciones”, Informe Especial COVID-19, N° 5, Santiago, julio.

Editorial Grudemi (2019). *Muestreo probabilístico*. Recuperado de Enciclopedia Económica (<https://enciclopediaeconomica.com/muestreo-probabilistico/>). Última actualización: junio 2020.

Editorial Grudemi (2021). *Encuesta*. Recuperado de Enciclopedia Económica (<https://enciclopediaeconomica.com/encuesta/>). Última actualización: junio 2021.

Friesenbichler, K., Kügler, A., & Reinstaller, A. (2021). The Impact of import Competitin from China on firm - level productivity growth in the EU. *WIFO Workin Papers*, 1-61. Obtenido de https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=66880&mime_type=application/pdf

Garcia, L. C. (18 de Mayo de 2018). *Logistic Operator*. Obtenido de <https://www.logisticoperator.com/2018/05/18/incoterms-2010-para-mi-importacion-cual-debo-elegir/>

- Garrido, S., & Romero, M. (2021). La empresa. En *Fundamentos de la gestión de empresas*. Obtenido de <https://www.cerasa.es/media/areces/files/book-attachment-3495.pdf>
- Ghose, B., & Kabra, K. (2019). Firm profitability and adjustment of capital structure: indian evidence. *The journal of business perspective*, 1-12. doi:<https://doi.org/10.1177%2F0972262919855804>
- Gómez, A., & Ramírez, Z. (2017). Causalidad entre las importaciones y el crecimiento económico:evidencia empírica para el departamento de Cauca. *Revista Facultad de Ciencias Económicas: Investigación y Reflexión*, 41-62. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/909/90952679004.pdf>
- Hada, I., & Mihalcea, M. (2020). The importance of profitability indicators in assessing the financial performance of economic entities. *University of Oradea*, 219-228. Obtenido de <http://anale.steconomieuoradea.ro/volume/2020/n1/020.pdf>
- Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación* (1era edición ed.). México: McGraw Hill.
- Kim, R. (2020). Do firm boundaries matter? The impact of Chinese imports on US conglomerates. *Journal of derivatives and quantitative studies*, 51-62. Obtenido de <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/JDQS-03-2020-0001/full/pdf?title=do-firm-boundaries-matter-the-impact-of-chinese-imports-on-us-conglomerates>
- Koginam, A., & Ebipumere, E. (2020). Determinants of imports and the Nigerian Economy: 1981-2018. *Federal Polytechnic Ekowe*, 187-206. Obtenido de

https://www.researchgate.net/publication/345328858_Determinants_of_Imports_and_the_Nigerian_Economy1981-2018

Król, M. (2018). The importance of profitability in managing a small enterprise. *An International Scientific Journal*, 271-284. Obtenido de <http://psjd.icm.edu.pl/psjd/element/bwmeta1.element.psjd-26afb999-5716-43a9-957b-6fbb2116ed5a>

Le, B. (2019). Working capital management and firm's valuation, profitability and risk: Evidence from a developing market. *International Journal of Managerial Finance*, 191-204. Obtenido de <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/IJMF-01-2018-0012/full/pdf?title=working-capital-management-and-firms-valuation-profitability-and-risk-evidence-from-a-developing-market>

Liu, Q., Lu, R., Lu, Y., & Luong, T. (2021). Importación de la competencia y la innovación empresarial: evidencia de China. *Revista de Economía del Desarrollo*, 1-17. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2021.102650>

López-Roldán, P., & Fachelli, S. (2015). *Metodología de la investigación social cuantitativa*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona. Obtenido de https://ddd.uab.cat/pub/caplli/2017/185163/metinvsocua_cap2-4a2017.pdf

Luttermann, S., Herbert, K., & Halaszovich, T. (2020). The impact of logistics performance on exports, imports and foreign direct investment. *World Review of Intermodal Transportation Research*, 27-46. Obtenido de <http://www.inderscience.com/storage/f571036411112289.pdf>

Moli , P., O'Hara, L., Tah , P., Street, C., Athanasios , M., Purpe, D., . . . McNichola, F. (2018). A systematic review of the literature on ethical aspects of transitional care between child- and adult-orientated health services [Una revisión sistemática de la literatura sobre los aspectos éticos de la atención de transición entre los servicios]. *BMC Medical Ethics*, 19(73), 1-11. doi:<https://dx.doi.org/10.1186%2Fs12910-018-0276-3>

Méndez, L. (2017). *¿Qué son los Incoterms 2020?* Madrid: Kanvel Logistics .

Newman, C., Rand, J., & Tarp, F. (2016). Imports, supply chains, and firm productivity. *The united nations university world institute for development economics research*, 1-27. Obtenido de <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/146284/1/865187231.pdf>

Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J., & Romero, H. (2018). *Metodología de la investigación. Cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis*. Bogotá, Colombia: Ediciones de la U. Obtenido de <https://corladancash.com/wp-content/uploads/2020/01/Metodologia-de-la-inv-cuanti-y-cuali-Humberto-Naupas-Paitan.pdf>

OMC (Organización Mundial del Comercio) (2020), *“El comercio se contrae de forma acusada en la primera mitad de 2020”* Comunicado de Prensa, N° 858, 22 de junio [en línea] https://www.wto.org/spanish/news_s/pres20_s/pr858_s.htm.

Pervan, M., Pervan, I., & C´urak, M. (2019). Determinants of firm profitability in the Croatian manufacturing industry: evidence from dynamic panel analysis. *Economic Research*, 968-981. doi:<https://doi.org/10.1080/1331677X.2019.1583587>

- Ramírez, M., & Fernández, M. (2020). Intermediate imports and innovation performance: do family firms benefit more? *European Journal of Innovation Management*, 1-21. doi:<https://doi.org/10.1108/EJIM-05-2019-0116>
- Rangel, M., Pinza, J., Fajardo, J., & Velasco, J. (2019). Principales determinantes de las importaciones en Colombia. 2000-2016. *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas*, 130-157. Obtenido de <https://revistas.udenar.edu.co/index.php/rtend/article/view/4803/5401>
- Rodríguez, C. (2021). *Análisis de la situación financiera de la empresa Importaciones Salgado Peralta en el periodo*. Tesis de grado, Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, Estelí. Obtenido de <https://repositorio.unan.edu.ni/15897/1/20237.pdf>
- Rodríguez, J., Pérez, J., & Alipio, O. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista Escuela de Administración de Negocios*(82), 1-26. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=20652069006>
- Romero, J. L. (30 de Octubre de 2019). *Tipos de Incoterms 2020*. Obtenido de Global transport and logistics: <https://www.dsv.com/es-es/ayuda/faq/tipos-de-incoterms2020>
- Roque, Y., & Inga, J. (2019). *Análisis de los costos de importación y su incidencia en la rentabilidad de la empresa Mister Shugar E.I.R.L., de la ciudad de Tarapoto, año 2015*. Tesis de grado, Universidad Nacional de San Martín, Tarapoto. Obtenido de <http://repositorio.unsm.edu.pe/bitstream/handle/11458/3521/CONTABILIDA>

D%20-

%20Yrma%20Roque%20Santos%20%26%20Judicka%20Gisela%20Inga%
20Condori.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Rosikah, Dwi, K., Dzulfikri, A., Muh, I., & Miswar, R. (2018). Effects of return on asset, return on equity, earning per share on Corporate value. *The International Journal Engineering and science (IJES)*, 6-14. Obtenido de <http://www.theijes.com/papers/vol7-issue3/Version-1/B0703010614.pdf>

Sanyal, R. (2019). Profit Theory 1. En S. Rajibkumar, *Planned Economy an growth* (pág. 317). Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/335023002_Profit_Theory_1

Spitsin, V., Ryzhkova, M., Vukovic, D., & Anokhin, S. (2020). Companies profitability under economic instability:evidence from the manufacturing industry in Russia. *Journal of Economic Structures*, 1-20. Obtenido de <https://journalofeconomicstructures.springeropen.com/track/pdf/10.1186/s40008-020-0184-9.pdf>

Sunat (2020) *Importación para el Consumo*. Obtenido de <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/importacion/importac/procGeneral/despa-pg.01.htm>

Sunat (2020) *Admisión Temporal para Reexportación en el mismo estado*. Obtenido de <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/importacion/adTemporalR/procGeneral/index.html#:~:text=La%20admisi%C3%B3n%20temporal%20para%20reexportaci%C3%B3n,de%20corresponder%2C%20siempre%20que%20sean>

- Sunat (2010) *Reimportación en el mismo estado*. Obtenido de <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/importacion/reimportac/procGeneral/despa-pg.26.htm>
- Téllez, D. (2017). Los efectos de las importaciones, las exportaciones y los TES sobre el EMBI para el caso colombiano. Un análisis utilizando modelos VEC para el periodo 2010-2016. *Revista CIFE: Lecturas de Economía Social*, 47-77.
- Uzun, U., & Berberoglu, M. (2017). Relationship between foreign trade and financial performance of companies. *International Journal of Management Economics and Business*, 36-42. Obtenido de <http://dx.doi.org/10.17130/ijmeh.2017ICMEB1735420>

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia

Impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo Sac 2020-2021

| Problemas | Objetivos | Hipótesis | VARIABLES E INDICADORES | | | | | |
|---|--|---|--|--------------------------------------|--------|--------------------|--------------------|-------|
| | | | Variable 1: COVID 19 | | | | | |
| General | General | General | Dimensiones | Indicadores | Escala | | | |
| ¿Cuál es el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC 2020-2021? | Identificar el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC 2020- 2021 | Existe un impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC 2020- 2021 | Cantidad | Volumen de productos importados | Razón | | | |
| | | | Ingresos | ventas de productos importados (S/) | | | | |
| | | | Costos | Costos por productos importados (S/) | | | | |
| | | | Variable 2: Rentabilidad de las importaciones marítimas | | | Dimensiones | Indicadores | Razón |

| | | | | | |
|--|---|--|----------------------------------|--------------------------------------|--|
| Específico ¿Cuál es el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC 2020-2021 a partir del volumen de operaciones? ¿Cuál es el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC 2020-2021 a partir del nivel de ventas? ¿Cuál es el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las | Específico Identificar el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021 a partir del volumen de operaciones. Identificar el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021 a partir del nivel de ventas. Identificar el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las | Específico Existe un impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021 a partir del volumen de operaciones. Existe un impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde china en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021 a partir del nivel de ventas. Existe un impacto del Covid 19 en la | Rentabilidad sobre las ventas | Rentabilidad sobre las ventas (%) | |
| | | | Rentabilidad sobre el patrimonio | Rentabilidad sobre el patrimonio (%) | |
| | | | Rentabilidad sobre los activos | Rentabilidad sobre el activo (%) | |
| | | | | | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|--|---|---|--|--|--|
| <p>importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo Sac 2020-2021 a partir del nivel de costos?</p> | <p>importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021 a partir del nivel de costos.</p> | <p>rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC. 2020 – 2021 a partir del nivel de costos.</p> | | | |
|--|---|---|--|--|--|

Anexo 2. Matriz de operacionalización de variables

| VARIABLE | DIMENSIONES | INDICADOR |
|---|--|-------------------------------------|
| VARIABLE INDEPENDIENTE: - COVID 19 | <ul style="list-style-type: none"> • CANTIDAD | - Volumen de operaciones marítimas. |
| | <ul style="list-style-type: none"> • INGRESOS | - Ventas de servicios marítimas. |
| | <ul style="list-style-type: none"> • COSTOS | - Costos por operaciones marítimas. |
| VARIABLE DEPENDIENTE: RENTABILIDAD DE LAS IMPORTACIONES MARITIMAS | <ul style="list-style-type: none"> • RENTABILIDAD SOBRE LAS VENTAS | - Rentabilidad sobre las ventas. |
| | <ul style="list-style-type: none"> • RENTABILIDAD SOBRE EL PATRIMONIO | - Rentabilidad sobre el patrimonio. |
| | <ul style="list-style-type: none"> • RENTABILIDAD SOBRE LOS ACTIVOS | - Rentabilidad sobre el activo. |

Anexo 3. Validación del instrumento por expertos.
Dr. Oyarse Cruz, Javier Gustavo

TABLA N° 1

| Nombre del instrumento | Encuesta | | | | | |
|---|---|-------------|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Autor del instrumento | Huacoto Hernandez, Akzel Calet Felix | | | | | |
| Variable 1: (especificar si es variable dependiente o independiente) | COVID 19 (independiente) | | | | | |
| Población | La empresa Fast Global Cargo SAC | | | | | |
| Dimensión / Indicador | Ítems | Suficiencia | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones y/o recomendaciones |
| D1 CANTIDAD | | | | | | |
| Volumen de operaciones marítimas | ¿En el año 2020 el mayor volumen de las importaciones marítimas fue China? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| | ¿En el año 2021 el mayor volumen de las importaciones marítimas fue China? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| | ¿Diga usted si el volumen de operaciones marítimas de importaciones para el periodo 2020 y 2021 seguían siendo los más representativos para la empresa Fast Global Cargo Sac? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| D2 INGRESOS | | | | | | |
| | ¿En el año 2020 la principal fuente de ingreso correspondía a las ventas de servicios de | 4 | 4 | 4 | 4 | |

| | | | | | |
|----------------------------------|--|---|---|---|---|
| Ventas de servicios marítimas | importaciones marítimas procedente de China? | | | | |
| | ¿En el año 2021 la principal fuente de ingreso correspondía a las ventas de servicios de importaciones marítimas procedente de China? | 4 | 4 | 4 | 4 |
| | ¿En el año 2021 el ingreso por las ventas de servicios de importaciones marítimas fueron superiores al año 2020? | 4 | 4 | 4 | 4 |
| D3 COSTOS | | | | | |
| Costos por operaciones marítimas | ¿Considera usted que el incremento del flete marítimo en el año 2020 hizo que los clientes importen menos? | 4 | 4 | 4 | 4 |
| | ¿Considera usted que el incremento del flete marítimo en el año 2021 hizo que los clientes importen menos? | 4 | 4 | 4 | 4 |
| | ¿Considera usted que el incremento de flete marítimo fue el principal factor que afectó su estructura de costos para el periodo 2020 y 2021? | 4 | 4 | 4 | 4 |

Firma de Validador Experto




Formato de validación de juicio de expertos

Tabla N° 2

| Nombre de instrumento | Encuesta | | | | | |
|--|---|-------------|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Autor del Instrumento | Huacoto Hernandez, Akzel Calet Felix | | | | | |
| Variable 2: (especificar si es variable dependiente o independiente) | Rentabilidad de las importaciones marítimas (Dependiente) | | | | | |
| Población | La empresa Fast Global Cargo SAC | | | | | |
| Dimensión / Indicador | Ítems | Suficiencia | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones y/o recomendaciones |
| D1 RENTABILIDAD SOBRE LAS VENTAS | | | | | | |
| Rentabilidad sobre las ventas | ¿El nivel de rentabilidad por contenedor de importación marítima procedente de china se ha mantenido para el año 2020? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| | ¿El nivel de rentabilidad por contenedor de importación marítima procedente de china se ha mantenido para el año 2021? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| | ¿Considera usted que para el periodo 2020 y 2021 la ruta de Importacion Maritima procedente de china seguían siendo rentable? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| D2 RENTABILIDAD SOBRE EL PATRIMONIO | | | | | | |
| Rentabilidad sobre patrimonio | ¿Diga usted si para el año 2020 la empresa vio afectado su patrimonio? | 4 | 4 | 4 | 4 | |

| | | | | | | |
|--|--|---|---|---|---|--|
| | ¿Diga usted si para el año 2021 la empresa vio afectado su patrimonio? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| | ¿Considera usted que para el periodo 2020 y 2021 se vio afectado el patrimonio de los agentes de cargo internacional? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| D3 RENTABILIDAD SOBRE LOS ACTIVOS | | | | | | |
| Rentabilidad sobre los activos | ¿Diga usted si la empresa estuvo preparada para afrontar el impacto del covid 19 sobre la rentabilidad de los activos a partir del año 2020? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| | ¿Diga usted si la rentabilidad sobre los activos se vio afectado en el año 2020 más que en el 2021? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| | ¿Diga usted si la rentabilidad de los activos para el año 2021 empezó a llegar al nivel de utilidad esperado en relación con la inversión realizada? | 4 | 4 | 4 | 4 | |

| | |
|-----------------------------------|--|
| FIRMA DE VALIDADOR EXPERTO |  |
|-----------------------------------|--|

Validación del instrumento por expertos.

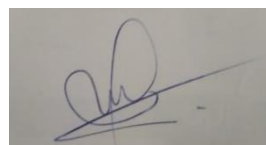
Dr. Soto Polo, Edwar Jaime

TABLA N° 1

| Nombre del instrumento | Encuesta | | | | | |
|---|---|-------------|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Autor del instrumento | Huacoto Hernandez, Akzel Calet Felix | | | | | |
| Variable 1: (especificar si es variable dependiente o independiente) | COVID 19 (independiente) | | | | | |
| Población | La empresa Fast Global Cargo SAC | | | | | |
| Dimensión / Indicador | Ítems | Suficiencia | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones y/o recomendaciones |
| D1 CANTIDAD | | | | | | |
| Volumen de operaciones marítimas | ¿En el año 2020 el mayor volumen de las importaciones marítimas fue China? | 4 | 4 | 3 | 4 | |
| | ¿En el año 2021 el mayor volumen de las importaciones marítimas fue China? | 4 | 3 | 4 | 4 | |
| | ¿Diga usted si el volumen de operaciones marítimas de importaciones para el periodo 2020 y 2021 seguían siendo los más representativos para la empresa Fast Global Cargo Sac? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| D2 INGRESOS | | | | | | |
| | ¿En el año 2020 la principal fuente de ingreso correspondía a las ventas de servicios de | 4 | 4 | 3 | 4 | |

| | | | | | |
|----------------------------------|--|---|---|---|---|
| Ventas de servicios marítimas | importaciones marítimas procedente de China? | | | | |
| | ¿En el año 2021 la principal fuente de ingreso correspondía a las ventas de servicios de importaciones marítimas procedente de China? | 4 | 4 | 3 | 4 |
| | ¿En el año 2021 el ingreso por las ventas de servicios de importaciones marítimas fueron superiores al año 2020? | 4 | 4 | 4 | 4 |
| D3 COSTOS | | | | | |
| Costos por operaciones marítimas | ¿Considera usted que el incremento del flete marítimo en el año 2020 hizo que los clientes importen menos? | 4 | 4 | 4 | 4 |
| | ¿Considera usted que el incremento del flete marítimo en el año 2021 hizo que los clientes importen menos? | 4 | 3 | 4 | 4 |
| | ¿Considera usted que el incremento de flete marítimo fue el principal factor que afectó su estructura de costos para el periodo 2020 y 2021? | 4 | 4 | 4 | 4 |

Firma de Validador Experto



Formato de validación de juicio de expertos

Tabla N° 2

| Nombre de instrumento | Encuesta | | | | | |
|--|---|-------------|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Autor del Instrumento | Huacoto Hernandez, Akzel Calet Felix | | | | | |
| Variable 2: (especificar si es variable dependiente o independiente) | Rentabilidad de las importaciones marítimas (Dependiente) | | | | | |
| Población | La empresa Fast Global Cargo SAC | | | | | |
| Dimensión / Indicador | Ítems | Suficiencia | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones y/o recomendaciones |
| D1 RENTABILIDAD SOBRE LAS VENTAS | | | | | | |
| Rentabilidad sobre las ventas | ¿El nivel de rentabilidad por contenedor de importación marítima procedente de china se ha mantenido para el año 2020? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| | ¿El nivel de rentabilidad por contenedor de importación marítima procedente de china se ha mantenido para el año 2021? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| | ¿Considera usted que para el periodo 2020 y 2021 la ruta de Importacion Maritima procedente de china seguían siendo rentable? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| D2 RENTABILIDAD SOBRE EL PATRIMONIO | | | | | | |
| Rentabilidad sobre patrimonio | ¿Diga usted si para el año 2020 la empresa vio afectado su patrimonio? | 4 | 4 | 4 | 4 | |

| | | | | | | |
|--|--|---|---|---|---|--|
| | ¿Diga usted si para el año 2021 la empresa vio afectado su patrimonio? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| | ¿Considera usted que para el periodo 2020 y 2021 se vio afectado el patrimonio de los agentes de cargo internacional? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| D3 RENTABILIDAD SOBRE LOS ACTIVOS | | | | | | |
| Rentabilidad sobre los activos | ¿Diga usted si la empresa estuvo preparada para afrontar el impacto del covid 19 sobre la rentabilidad de los activos a partir del año 2020? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| | ¿Diga usted si la rentabilidad sobre los activos se vio afectado en el año 2020 más que en el 2021? | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| | ¿Diga usted si la rentabilidad de los activos para el año 2021 empezó a llegar al nivel de utilidad esperado en relación con la inversión realizada? | 4 | 4 | 4 | 4 | |

| | |
|-----------------------------------|--|
| FIRMA DE VALIDADOR EXPERTO |  |
|-----------------------------------|--|

Validación del instrumento por expertos.

Dr. Laos Lopez, Jose Enrique

TABLA N° 1

| Nombre del instrumento | Encuesta | | | | | |
|---|---|-------------|----------|------------|------------|-------------------------------------|
| Autor del instrumento | Huacoto Hernandez, Akzel Calet Felix | | | | | |
| Variable 1: (especificar si es variable dependiente o independiente) | COVID 19 (independiente) | | | | | |
| Población | La empresa Fast Global Cargo SAC | | | | | |
| Dimensión / Indicador | Ítems | Suficiencia | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones y/o recomendaciones |
| D1 CANTIDAD | | | | | | |
| Volumen de operaciones marítimas | ¿En el año 2020 el mayor volumen de las importaciones marítimas fue China? | 4 | 3 | 2 | 3 | |
| | ¿En el año 2021 el mayor volumen de las importaciones marítimas fue China? | 4 | 3 | 2 | 3 | La esencia de la pregunta se repite |
| | ¿Diga usted si el volumen de operaciones marítimas de importaciones para el periodo 2020 y 2021 seguían siendo los más representativos para la empresa Fast Global Cargo Sac? | 4 | 3 | 3 | 3 | |
| D2 INGRESOS | | | | | | |
| | ¿En el año 2020 la principal fuente de ingreso correspondía a las ventas de servicios de | 4 | 3 | 2 | 3 | |

| | | | | | | |
|----------------------------------|--|---|---|---|---|-------------------------------------|
| Ventas de servicios marítimas | importaciones marítimas procedente de China? | | | | | |
| | ¿En el año 2021 la principal fuente de ingreso correspondía a las ventas de servicios de importaciones marítimas procedente de China? | 4 | 3 | 2 | 3 | Se repite la esencia de la pregunta |
| | ¿En el año 2021 el ingreso por las ventas de servicios de importaciones marítimas fueron superiores al año 2020? | 4 | 2 | 2 | 3 | |
| D3 COSTOS | | | | | | |
| Costos por operaciones marítimas | ¿Considera usted que el incremento del flete marítimo en el año 2020 hizo que los clientes importen menos? | 4 | 3 | 3 | 3 | |
| | ¿Considera usted que el incremento del flete marítimo en el año 2021 hizo que los clientes importen menos? | 4 | 3 | 3 | 2 | Se repite la esencia de la pregunta |
| | ¿Considera usted que el incremento de flete marítimo fue el principal factor que afectó su estructura de costos para el periodo 2020 y 2021? | 4 | 3 | 3 | 3 | |

Firma de Validador Experto



Formato de validación de juicio de expertos

Tabla N° 2

| Nombre de instrumento | Encuesta | | | | | |
|--|---|-------------|----------|------------|------------|--|
| Autor del Instrumento | Huacoto Hernandez, Akzel Calet Felix | | | | | |
| Variable 2: (especificar si es variable dependiente o independiente) | Rentabilidad de las importaciones marítimas (Dependiente) | | | | | |
| Población | La empresa Fast Global Cargo SAC | | | | | |
| Dimensión / Indicador | Ítems | Suficiencia | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones y/o recomendaciones |
| D1 RENTABILIDAD SOBRE LAS VENTAS | | | | | | |
| Rentabilidad sobre las ventas | ¿El nivel de rentabilidad por contenedor de importación marítima procedente de china se ha mantenido para el año 2020? | 4 | 3 | 2 | 3 | |
| | ¿El nivel de rentabilidad por contenedor de importación marítima procedente de china se ha mantenido para el año 2021? | 4 | 3 | 2 | 3 | Se repite la esencia o el fondo de la pregunta |
| | ¿Considera usted que para el periodo 2020 y 2021 la ruta de Importacion Maritima procedente de china seguían siendo rentable? | 4 | 3 | 3 | 3 | |
| D2 RENTABILIDAD SOBRE EL PATRIMONIO | | | | | | |
| Rentabilidad sobre patrimonio | ¿Diga usted si para el año 2020 la empresa vio afectado su patrimonio? | 4 | 3 | 3 | 3 | |

| | | | | | | |
|--|--|---|---|---|---|-------------------------------------|
| | ¿Diga usted si para el año 2021 la empresa vio afectado su patrimonio? | 4 | 3 | 2 | 2 | Se repite la esencia de la pregunta |
| | ¿Considera usted que para el periodo 2020 y 2021 se vio afectado el patrimonio de los agentes de cargo internacional? | 4 | 3 | 3 | 3 | |
| D3 RENTABILIDAD SOBRE LOS ACTIVOS | | | | | | |
| Rentabilidad sobre los activos | ¿Diga usted si la empresa estuvo preparada para afrontar el impacto del covid 19 sobre la rentabilidad de los activos a partir del año 2020? | 4 | 2 | 2 | 3 | |
| | ¿Diga usted si la rentabilidad sobre los activos se vio afectado en el año 2020 más que en el 2021? | 4 | 3 | 2 | 3 | |
| | ¿Diga usted si la rentabilidad de los activos para el año 2021 empezó a llegar al nivel de utilidad esperado en relación con la inversión realizada? | 4 | 2 | 3 | 3 | |

| | |
|-----------------------------------|--|
| FIRMA DE VALIDADOR EXPERTO |  |
|-----------------------------------|--|

Anexo 4. Instrumento mejorado a partir del juicio de expertos

CUESTIONARIO: “IMPACTO DEL COVID 19 EN LA RENTABILIDAD DE LAS IMPORTACIONES MARITIMAS DESDE CHINA EN LA EMPRESA FAST GLOBAL CARGO SAC 2020- 2021”

Buenos días, estoy realizando una investigación para obtener el grado de Licenciado en Administración de Negocios Internacionales de la Universidad de San Martín de Porres.

El objetivo de esta investigación es: “Identificar el impacto del Covid 19 en la rentabilidad de las importaciones marítimas desde China en la empresa Fast Global Cargo SAC 2020- 2021.

Por favor, dedique un momento a completar esta pequeña encuesta. Sus respuestas serán tratadas de forma confidencial y no serán utilizadas para ningún propósito distinto al de la presente investigación. **Esta encuesta dura aproximadamente 5 minutos.** De antemano se le agradece su participación y apoyo en sus respuestas.

I. INSTRUCCIONES:

- a) Leer con atención las preguntas y contestar con sinceridad de acuerdo con sus criterios.
- b) Consultar con la persona que le entrega el cuestionario alguna duda que pueda tener.
- c) No se sienta presionado al contestar alguna pregunta.

II. INFORMACIÓN GENERAL:

| | |
|--|--|
| Nombre del Instrumento motivo de evaluación: | Cuestionario |
| Autor del Instrumento: | Huacoto Hernandez, Akzel Calet Felix |
| Variable Independiente: | Covid 19 |
| Dimensión/Indicador: | Cantidad– Volumen de operaciones Marítimas |
| Población: | La empresa Fast Global Cargo Sac |

Volumen de operaciones marítimas: Para evaluar este indicador, se pide por favor marcar con un aspa en la casilla que califique mejor su opinión, tomando en cuenta la siguiente leyenda:

1. **TD:** Totalmente en desacuerdo
2. **ED:** En desacuerdo
3. **NA/ND:** Ni de acuerdo ni en desacuerdo
4. **DA:** De acuerdo
5. **TA:** Totalmente de acuerdo

| ENUNCIADO | TD | ED | NA/ND | DA | TA |
|--|----|----|-------|----|----|
| ¿Diga usted si en el año 2020 el volumen de las operaciones marítimas de importación desde China tuvieron una caída porcentual igual o mayor al 50% para la empresa Fast Global Cargo Sac? | | | | | |
| ¿Diga usted si en el año 2021 el volumen de operaciones marítimas de importación procedente de China tuvo un ascenso en comparación del año 2020? | | | | | |
| ¿Diga usted si el volumen de operaciones marítimas de importaciones para el periodo 2020 y 2021 seguían siendo los más representativos para la empresa Fast Global Cargo Sac? | | | | | |

Ingresos/ Ventas de servicios

| ENUNCIADO | TD | ED | NA/ND | DA | TA |
|---|----|----|-------|----|----|
| ¿En el año 2020 la principal fuente de ingreso para la empresa Fast Global Cargo Sac correspondía a las ventas de servicios de importaciones marítimas procedente de China? | | | | | |
| ¿En el año 2021 se pudieron incorporar nuevos clientes a la empresa Fast Global Cargo Sac, como consecuencia | | | | | |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| de las ventas de servicio de importaciones marítimas procedente de China? | | | | | |
| ¿Diga usted si en el año 2021 se pudieron generar un ingreso igual o superior al 50% de lo generado al año 2020 por las ventas de servicio de importaciones marítimas procedente de China? | | | | | |

Costos / Costos por operaciones marítimas

| ENUNCIADO | TD | ED | NA/ND | DA | TA |
|--|----|----|-------|----|----|
| ¿Considera usted que el incremento del flete marítimo en el año 2020 hizo que los clientes importen menos? | | | | | |
| ¿Considera usted que el Covid 19 es el principal causante de incremento de los costos por operaciones marítimas procedente de China a partir del año 2020? | | | | | |
| ¿Considera usted que el incremento de flete marítimo fue el principal factor que afecto su estructura de costos para el periodo 2020 y 2021? | | | | | |

| | |
|--|--|
| Nombre del Instrumento motivo de evaluación: | Cuestionario |
| Autor del Instrumento: | Huacoto Hernandez, Akzel Calet Felix |
| Variable dependiente: | Rentabilidad de las importaciones marítimas |
| Dimensión/Indicador: | Rentabilidad sobre las ventas– Rentabilidad sobre las ventas |
| Población: | La empresa Fast Global Cargo Sac |

Rentabilidad de importaciones marítimas

| ENUNCIADO | TD | ED | NA/ND | DA | TA |
|---|-----------|-----------|--------------|-----------|-----------|
| ¿El nivel de rentabilidad por contenedor de importación marítima procedente de China se ha mantenido para el año 2020-2021? | | | | | |
| ¿El nivel de rentabilidad sobre las ventas por contenedor se ha visto afectado por el Covid 19 para el periodo 2020 - 2021? | | | | | |
| ¿Considera usted que para el período 2020 y 2021 la ruta de importación marítima procedente de China seguían siendo rentable? | | | | | |

Rentabilidad sobre el patrimonio / Rentabilidad sobre el patrimonio

| ENUNCIADO | TD | ED | NA/ND | DA | TA |
|---|----|----|-------|----|----|
| ¿Diga usted si para el año 2020-2021 la empresa vio afectado su patrimonio? | | | | | |
| ¿Diga usted si la mayor afectación de la rentabilidad sobre el patrimonio para la empresa Fast Global Cargo Sac se vio afectado en el año 2020? | | | | | |
| ¿Considera usted que para el período 2020 y 2021 se vio afectado el patrimonio de los agentes de cargo internacional? | | | | | |

Rentabilidad sobre los activos / Rentabilidad sobre los activos

| ENUNCIADO | TD | ED | NA/ND | DA | TA |
|--|----|----|-------|----|----|
| ¿Diga usted si la empresa estuvo preparada para afrontar el impacto del covid 19 sobre la rentabilidad de los activos a partir del año 2020? | | | | | |
| ¿Diga usted si la rentabilidad sobre los activos se vio afectado en el año 2020 más que en el 2021? | | | | | |
| ¿Diga usted si la rentabilidad de los activos para el año 2021 empezó a llegar al nivel de utilidad esperado en relación con la inversión realizada? | | | | | |