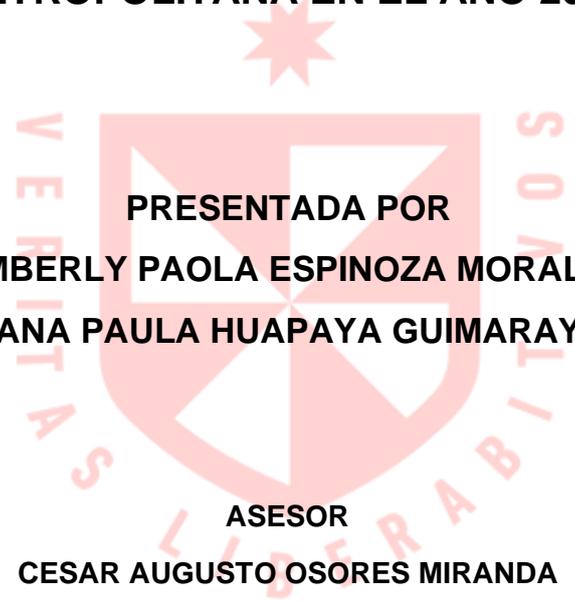


FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y RECURSOS HUMANOS
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

**LA INFLUENCIA DE LA GESTIÓN DE COSTOS LOGÍSTICOS
EN LA IMPORTACIÓN DE LAS EMPRESAS DE
AUTOPARTES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LIMA
METROPOLITANA EN EL AÑO 2022**



**PRESENTADA POR
KIMBERLY PAOLA ESPINOZA MORALES
ANA PAULA HUAPAYA GUIMARAY**

**ASESOR
CESAR AUGUSTO OSORES MIRANDA**

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

**LIMA – PERÚ
2023**



CC BY-NC-ND

Reconocimiento – No comercial – Sin obra derivada

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

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



**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y RECURSOS
HUMANOS**

**ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

TESIS

**LA INFLUENCIA DE LA GESTIÓN DE COSTOS LOGÍSTICOS EN
LA IMPORTACIÓN DE LAS EMPRESAS DE AUTOPARTES DEL
SECTOR AUTOMOTRIZ EN LIMA METROPOLITANA EN EL AÑO
2022**

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

PRESENTADO POR:

ESPINOZA MORALES KIMBERLY PAOLA

HUAPAYA GUIMARAY ANA PAULA

ASESOR

MAG. CESAR AUGUSTO OSORES MIRANDA

LIMA - PERÚ

2023

Dedicatoria

El presente trabajo de investigación va dedicado a nuestros padres quienes nos brindaron la oportunidad y las herramientas para tener una carrera profesional y nos apoyaron durante este difícil camino de esfuerzo y dedicación, brindándonos el aliento y la motivación necesaria para no rendirnos.

Agradecimientos

Queremos agradecer ante todo a Dios por ser nuestra guía a lo largo de este camino de aprendizaje. Por otro lado, agradecemos a cada una de las personas que de una u otra manera colaboraron con la elaboración de la presente tesis. Y finalmente a nuestros padres quienes nos brindaron el soporte necesario en todo momento.



ÍNDICE

Dedicatoria	ii
Agradecimientos.....	iii
ÍNDICE	iv
ÍNDICE DE TABLAS	¡Error! Marcador no definido.
INDICE DE GRÁFICOS	vii
RESUMEN	x
ABSTRACT	xi
INTRODUCCIÓN	xii
CAPITULO I: MARCO TEÓRICO.....	1
1.1 Antecedentes de la Investigación.....	1
1.1.1 Antecedentes Internacionales.....	1
1.1.2 Antecedentes Nacionales	4
1.2 Bases Teóricas	8
1.2.1 Gestión de Costos Logísticos	8
1.2.1.1 Definición de Costos Logísticos.....	8
1.2.1.2 Importancia de los Costos Logísticos	9
1.2.1.3 Objetivos y Finalidades de los Costos Logísticos.....	11
1.2.1.4 Los Operadores Logísticos.....	12
1.2.1.5 Clasificación y Tipos de Costos Logísticos.....	13
1.2.1.5.1 Costos de Transporte Internacional	16
1.2.1.5.1.1 Flete Internacional.....	18
1.2.1.5.1.2 Transporte en el País de Origen y Destino	18
1.2.1.5.2 Costos de Operadores Logísticos	19
1.2.1.5.3 Costos de Nacionalización	20
1.2.1.5.4 Costos de Documentación	21
1.2.1.5.5 Costos de Almacenamiento.....	21

1.2.1.6 <i>Incoterms</i>	22
1.2.1.7 Formas de Gestión en los Costos Logísticos	23
1.2.1.8 Panorama Internacional de los Costos Logísticos	24
1.2.2 La Gestión de Importaciones	26
1.2.2.1 Antecedentes de la Gestión de Importaciones	26
1.2.2.2 Conceptualización de Gestión de Importaciones.....	27
1.2.2.3 Regímenes Aduaneros	28
1.2.2.4 Características y Fases de la Gestión de Importaciones.....	31
1.2.2.5. Herramientas para una Eficiente Gestión de Importaciones.....	32
1.2.2.6 Condiciones para la Gestión de Importaciones	34
1.2.2.7 Importancia de la Gestión de Importaciones para los Países.....	36
1.2.3 El Sector Automotriz	38
1.2.3.1 Comercio Internacional del Sector Automotriz.....	38
1.2.3.1.1 Autopartes	38
1.2.3.1.2 Competitividad de las Autopartes.....	40
1.2.3.2 Participación de Proveedores del Sector Automotriz.....	41
1.2.3.3 El Sector Automotriz en el Perú.....	43
1.2.3.3.1 Autopartes a Nivel Nacional	43
1.2.3.3.2 Importación de Autopartes desde el Perú	44
1.2.3.4 Sector Automotriz en la Economía	46
1.3 Definición de Términos Básicos.....	47
CAPITULO II: HIPÓTESIS Y VARIABLES	54
2.1 Formulación de Hipótesis Principal y Derivadas	54
2.2 Variables y Definición Operacional	54
CAPITULO III: METODOLOGÍA.....	56
3.1 Diseño Metodológico.....	56
3.2 Diseño Poblacional y Muestral	57

3.3 Técnicas de Recolección de Datos	59
3.4 Técnicas Estadísticas para el Procesamiento de Información	61
CAPÍTULO IV: RESULTADOS	66
4.1 Análisis Exploratorio.....	66
CAPÍTULO V: DISCUSIÓN	108
5.1. Discusión de resultados	108
CONCLUSIONES.....	113
RECOMENDACIONES	115
FUENTES DE INFORMACIÓN	116
ANEXOS	130

INDICE DE FIGURAS

Figura 1: Componentes de Costos Logísticos.....	15
Figura 2 Transporte en origen y destino.....	18
Figura 3: Ventas por Empresas en el 2017	42
Figura 4 Valor CIF importado	45
Figura 8 Histograma para la variable Independiente: Costos logísticos.....	68
Figura 9 Histograma para la variable dependiente: Importación.....	69
Figura 11 Dispersión de las variables Costos Logísticos e Importación.....	71
Figura 15 Histograma para la dimensión: Costos de transporte Internacional. 73	
Figura 16 Histograma para la variable dependiente: Importación.....	74
Figura 17 Dispersión de la variable Importación y la dimensión Costos de Transporte Internacional.	74
Figura 21 Histograma para la dimensión Costos de Almacenamiento	76
Figura 22 Histograma para la variable dependiente: Importación.....	77
Figura 23 Dispersión de la variable Importación y la dimensión Costos de Almacenamiento.....	77
Figura 27 Histograma para la dimensión Costos de Nacionalización.....	80
Figura 28 Histograma para la variable Importación.....	80
Figura 29 Dispersión de la variable Importación y la dimensión Costos de Nacionalización.....	81
Figura 30 ¿Considera que existe una oferta de costos de fletes competitiva por parte de las líneas navieras en el mercado?	82
Figura 31 ¿El flete con el que logra cerrar sus compras internacionales, le ayuda a optimizar sus costos logísticos de importación?	83
Figura 32 En destino ¿Considera que los costos de transporte interno son un factor de impacto respecto a los costos logísticos del mercado proveedor de autopartes?	84

Figura 33 A la llegada de la mercadería a origen. ¿Considera que el costo de transporte interno le permite minimizar sus costos logísticos?.....	85
Figura 34 ¿La línea naviera con la que cierra sus compras internacionales, le ofrece los mejores costos portuarios?	86
Figura 35 ¿Considera que los costos portuarios inciden significativamente en su estructura de costos logísticos de importación?	87
Figura 36 ¿Considera relevante planificar el volumen de mercadería a comprar en el mercado internacional, a fin de optimizar sus costos de almacenamiento?	88
Figura 37 ¿Actualmente sus niveles de stock en cuanto a la mercadería importada logran contribuir con su optimización de costos logísticos?	89
Figura 38 ¿El almacén al cual direcciona su carga importada, influye significativamente en su presupuesto de costos logísticos?	90
Figura 39 ¿Siempre evalúa los costos de almacenes antes de direccionar su carga a un almacén?	91
Figura 40 ¿Considera que los costos de manipulación y gestión en la mercadería importada impactan significativamente en sus presupuestos de costos logísticos?	92
Figura 41 ¿Siempre identifica los costos de mayor y menor impacto dentro del proceso de almacenamiento de la mercadería importada? (suministro, costos e personal, equipos)?	93
Figura 42 ¿Existe una atención especializada por parte de las Agencias de Aduanas que participan en el mercado logístico?	94
Figura 43 ¿Las Agencias de Aduanas existentes en el mercado logístico son justas con los costos que aplican a sus clientes?	95
Figura 44 ¿El costo total de los tributos a cancelar en la operación de importación genera un impacto significativo en la rentabilidad del negocio? ...	96
Figura 45 ¿Considera que los impuestos aduaneros son razonables y contribuyen al fomento de las importaciones?	97

Figura 46 ¿Los gastos documentarios representan un porcentaje significativo de los costos logísticos totales?	98
Figura 47 ¿Los gastos documentarios son determinantes en el procedimiento de nacionalización de la carga?	99
Figura 48 ¿Considera que los acuerdos comerciales entre Perú y el país o países de origen de las autopartes importadas son beneficiosos para los importadores?	100
Figura 49 ¿Los beneficios comerciales entre Perú y el país o países de origen de las autopartes importadas inciden en la rentabilidad del negocio?	101
Figura 50 ¿Las autopartes importadas cuentan con los requerimientos y estándares exigidos en el país de destino?	102
Figura 51 ¿El precio de compra de la mercancía permite obtener rentabilidad económica y competitividad para su comercialización?	103
Figura 52 ¿Se cuenta con estrategias definidas en cuanto a la reducción de costos logísticos para el procedimiento de importación y consolidación del producto en el mercado objetivo?	104
Figura 53 ¿Los términos de compra – venta negociados con los proveedores son convenientes para los intereses del importador?	105

RESUMEN

La presente tesis tiene como objetivo analizar de qué manera los costos logísticos influyen en la importación de autopartes en Lima Metropolitana en el 2022 dado que el sector automotriz ha sido una alternativa de negocio atractiva para muchos importadores en los últimos años. En ese sentido, se utilizó la metodología de enfoque cuantitativo del tipo aplicado y la técnica de la encuesta, la cual fue realizada a los importadores de autopartes de Lima Metropolitana, arrojando como resultado la identificación de costos logísticos como los de transporte, de almacenamiento y nacionalización. En consecuencia, se analizó el grado de influencia de cada uno de los costos identificados a fin de conocer la percepción de la muestra y el manejo de los procesos de importación. Se concluyó que la gestión de los costos logísticos genera un impacto significativo en la importación, el cual puede ser positivo o negativo de acuerdo al nivel de conocimiento de los procesos por parte de los responsables involucrados. Ante ello, se recomienda realizar evaluaciones constantes a los operadores logísticos involucrados, asimismo reforzar constantemente el procedimiento paso a paso para tener claro los costos y tiempos incurridos, evitar pérdidas a la empresa y maximizar utilidades.

Palabras clave: Costos logísticos, metodología, importación, almacenamiento, transporte, nacionalización.

ABSTRACT

The objective of this thesis is to analyze how logistics costs influence the import of auto parts in Lima Metropolitana in 2022, because the automotive sector has been an attractive business alternative for many importers in recent years. In this sense, the quantitative approach methodology of the applied type and the survey technique were used, which was carried out on auto parts importers in Lima Metropolitana, resulting in the identification of logistics costs such as transportation, storage, and nationalization. Consequently, the degree of influence of each one of the identified costs was analyzed in order to know the perception of the sample and the handling of the import processes. It was concluded that the management of logistics costs generates a significant impact on imports, which can be positive or negative according to the level of knowledge of the processes by those responsible involved. In addition, it is recommended to carry out constant evaluations of the logistics operators involved, as well as to constantly reinforce the step-by-step procedure to be clear about the costs and times incurred, avoid losses to the company and maximize profits.

Key words: Logistics costs, methodology, import, storage, transportation, nationalization.

NOMBRE DEL TRABAJO

**Tesis HUAPAYA GUIMARAY, ANA PAUL
A Y ESPINOZA MORALES, KIMBERLY PA
OLA.docx**

RECUENTO DE PALABRAS

39462 Words

RECUENTO DE PÁGINAS

181 Pages

FECHA DE ENTREGA

Sep 6, 2022 10:30 AM GMT-5

RECUENTO DE CARACTERES

222491 Characters

TAMAÑO DEL ARCHIVO

2.7MB

FECHA DEL INFORME

Sep 6, 2022 10:54 AM GMT-5**● 14% de similitud general**

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

- 12% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 9% Base de datos de trabajos entregados
- 3% 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)

OFICINA DE GRADOS Y TÍTULOS

CONSTANCIA DE EVALUACIÓN DEL SISTEMA ANTIPLAGIO TURNITIN

FECHA	NOMBRE DEL DOCENTE	CORREO DEL DOCENTE
15/09/2022	MG CESAR AUGUSTO OSORES MIRANDA	COSORESM@USMP.PE

NOMBRE DE LA TESIS
LA INFLUENCIA DE LA GESTIÓN DE COSTOS LOGÍSTICOS EN LA IMPORTACIÓN DE LAS EMPRESAS DE AUTOPARTES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LIMA METROPOLITANA EN EL AÑO 2019

NOMBRE DEL ASESORADO(A)	TELÉFONO Y CORREO	ESCUELA PROFESIONAL
<ul style="list-style-type: none"> • KIMBERLY PAOLA ESPINOZA MORALES • ANA PAULA HUAPAYA GUIMARAY 	kimberly_espinoza1@usmp.pe 993015020 ana_huapaya1@usmp.pe 992497872	ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

RESULTADO:

14% (EXCLUYENDO CITAS Y BIBLIOGRAFÍA)

CONCLUSIÓN:

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

MG CESAR AUGUSTO OSORES MIRANDA



NOMBRE Y FIRMA DEL ASESOR

DNI: 10372365

KIMBERLY PAOLA ESPINOZA MORALES



NOMBRE Y FIRMA DEL ASESORADO

DNI 76547991

ANA PAULA HUAPAYA GUIMARAY



NOMBRE Y FIRMA DEL ASESORADO

DNI 73355634

REVISADO POR: MG. CARLOS ANTONIO ESCUDERO CIPRIANI



INTRODUCCIÓN

La industria automotriz se ha vuelto un sector crucial de las grandes economías del mundo, como se evidencia en el portal El Observatorio de Complejidad Económica (2019), describe a Estados Unidos como el primer importador de partes y accesorios de automóviles a nivel mundial, y Alemania, el principal exportador en el sector de autopartes de la industria automotriz.

Resulta claro que estos países, los cuales se caracterizan por ser potencias mundiales, tienen una elevada participación en este sector. No muy lejos, en relación con lo mencionado por Nava et al. (2019) México, quien tiene como principales importadores a Estados Unidos y Canadá, es el quinto país productor de autopartes y aporta 5,6 % a la producción mundial, equivalentes a 82 000 millones de dólares anuales en producción y 65 000 millones en exportaciones. Evidentemente estos países han logrado desarrollar estrategias de largo plazo orientadas a este sector en particular, incluyendo diversidad de instrumentos que apoyan el crecimiento en el mercado internacional.

El mercado latinoamericano no es ajeno en este rubro. Por ejemplo, Argote et al. (2019) manifiesta que en el mercado colombiano, destacan las ciudades de Bogotá, Cali y Medellín, las cuales generan el 70% de la producción total de autopartes del país, convirtiendo a este sector en el segundo eslabón de la cadena productiva que compone la industria automotriz colombiana. En el caso de Ecuador, el sector tiene una participación importante en la economía y ha impulsado a otras industrias, asimismo el sector automotor integra a diferentes actores, tanto para las firmas autopartistas proveedoras de partes y piezas; así como para las ensambladoras (Arroyo & Buenaño, 2017). En ese sentido, Ecuador muestra un panorama de un sector activo y encaminado al desarrollo. En el caso de Brasil, se muestra un fortalecimiento en la cadena de autopartes donde algunas empresas brasileñas se encuentran consolidadas en el mercado automotriz en la región del Mercosur (Carbajal & Morales, El Sector Automotriz en México y Brasil: Un Análisis desde la Perspectiva Comercial., 2016).

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, se muestra el contexto del mercado de autopartes desde un panorama que abarca desde las grandes economías a las emergentes. No obstante, el Perú también cuenta con participación en el

rubro. De acuerdo con el portal El Observatorio de Complejidad Económica (2019), entre las principales importaciones realizadas se tiene a los automóviles y otros vehículos diseñados principalmente para el transporte de personas, y junto con ello, las partes y accesorios de vehículos. El Perú realiza actividades de importación y exportación de autopartes. Sin embargo, debido a una falta de investigación, diseño, fabricación y ensamblaje de vehículos debe mantener relaciones comerciales con países productores como lo es el caso de Estados Unidos, Japón, Corea y países de la Unión Europea.

Dentro de este marco, el Perú se ha consolidado como un destino atractivo en el mercado de automóviles y suministros automotrices en opinión del agente oficial de *China International Auto Products Expo (CIAPE)*, Zhang Yazhu, quien resalta que desde el año 2013, el gigante asiático ha incluido al Perú entre sus principales estrategias de expansión comercial en este sector (El Economista América Perú, 2017). En ese sentido, Perú se reafirma con su participación en las importaciones de esta línea de productos.

En consecuencia, existen diversas empresas importadoras de autopartes en la región de Lima, las cuales presentan diferentes experiencias en el proceso de importación de las mercaderías, de manera que los costos logísticos de importación juegan un papel importante en su gestión.

Se conoce que la inadecuada gestión de los costos logísticos es un factor determinante en el éxito o fracaso de las empresas importadoras ya que en muchos casos estos no son proyectados acertadamente afectando la continuidad de las importaciones en el largo plazo. Evidentemente, el sector de autopartes no está exento a este riesgo, por consiguiente, los involucrados en el rubro deberán tomar las medidas correspondientes para ganar competitividad en el mercado y generar mayores utilidades.

El trabajo de investigación plantea como hipótesis principal que existe influencia por parte de la gestión de los costos logístico en la importación de autopartes de las empresas del sector en Lima Metropolitana en el año 2022. Asimismo, el objetivo general del presente estudio es determinar cuál es dicha influencia. Por consiguiente, se tiene como objetivos específicos: determinar la influencia de los costos de transporte internacional, de los costos de almacenamiento y de los

costos de nacionalización en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.

La importancia del presente trabajo de investigación radica en el incremento del volumen de importaciones con el pasar de los años. En el Perú de acuerdo al portal de El Observatorio de Complejidad Económica (2019), se puede observar una tendencia positiva desde el año 2016.

De modo que, con el desarrollo de la investigación se busca contribuir con nuevos aportes al sector de autopartes, ampliando el panorama de los importadores y darle herramientas de ayuda para que mejoren sus actividades, así como también, desde un punto de vista académico se busca ser una fuente con destacada información

La presente investigación no fue ajena a la presencia de ciertas limitaciones presentadas durante su desarrollo, las mismas que motivaron la búsqueda de soluciones alternas con el fin de no obstaculizar las actividades programadas para alcanzar el fin del estudio.

Se identificó como una primera limitación durante la búsqueda de fuentes que sustenten esta tesis, la existencia de artículos científicos aparentemente muy valiosos que significarían un interesante aporte para la investigación; sin embargo, no fue posible obtenerlos por tratarse de documentos no aptos para la libre descarga o que tienen algún costo. Por su parte, otra de las principales limitaciones es el acceso a las empresas importadoras de autopartes en Lima y sus representantes, que son el objeto del presente estudio, justificados por la actual coyuntura del Covid-19, que genera restricciones e incluso temor por parte de las personas a aceptar una entrevista presencial.

Cabe resaltar que no se presentaron limitaciones económicas, puesto que, al enfocarse la investigación en la ciudad de Lima, lugar donde residen los investigadores, no fue necesario costear gastos de viajes. En efecto, si bien se encontraron ciertas limitaciones se tomó las medidas de solución para cada una de ellas a fin de no perjudicar la realización del estudio.

La estructura del presente trabajo de investigación se compone de los siguientes capítulos:

En el capítulo I, titulado Marco teórico se abarca los antecedentes de la investigación tanto internacionales como nacionales los cuales muestran datos de contextos similares al tema de investigación que contribuyen con el análisis. Además, se definen las bases teóricas que permitirán un mayor entendimiento de las variables en estudio.

En el capítulo II se formulan las hipótesis y variables compuestas por hipótesis principal y derivadas, por otro lado, la variable independiente y dependiente además de las dimensiones. De lo anterior será posible establecer un punto de partida de la investigación que también permitirá un ordenado desarrollo de esta.

En el capítulo III se desarrolla la metodología empleada en la investigación; la cual tiene un enfoque cuantitativo, ya que permitirá analizar datos para probar la hipótesis; es de tipo aplicada pues busca aportar soluciones; el alcance es explicativo, es decir que busca describir la relación entre las variables; el método es deductivo partiendo del aspecto general al específico y cuenta con un diseño no experimental. Por otro lado, se describe la muestra conformada por la cantidad determinada extraída de miembros administrativos de las importadoras de autopartes en Lima Metropolitana; las técnicas de recolección de datos utilizadas es el cuestionario; las técnicas estadísticas para el procesamiento de la información tabulación en Excel y el programa SPSS; y, por último, se describe los aspectos éticos a considerar.

En el capítulo IV se evidencio los resultados y el procesamiento de información. Para cada hipótesis, se calculó el Alpha de Cronbach, la prueba de normalidad, la correlación de Spearman y se representó mediante gráficos dichos resultados. Así como también se presentó los resultados de las encuestas realizadas a la muestra identificada.

En el capítulo V se expuso la discusión de los resultados obtenidos a partir de la investigación realizada tanto para la hipótesis principal y para las específicas, además fueron contrastados con los antecedentes hallados previamente y las conclusiones de sus autores.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

1.1 Antecedentes de la Investigación

1.1.1 Antecedentes Internacionales

Como expresan (Constantine & Mejía, 2019) en su tesis denominada Análisis de los Procesos Logísticos de Importación de la Empresa Hivimar S.A. y su incidencia en la Comercialización; en ese sentido se comprendió como problemática ¿Qué efectos negativos tiene para la compañía el no contar con el modelo logístico adecuado para sus necesidades?; la cual tuvo como objetivo analizar los procesos logísticos, estableciendo un sistema para la mejora de la cadena de suministros.

A partir de lo explicado, los autores plantearon como hipótesis que, si se mejoran los procesos logísticos, se optimizará la cadena de suministro; por consiguiente, el diseño metodológico fue cualitativo, a través de la observación, la descripción de actividades, con las entrevistas y diálogos con el personal involucrado en el área de comercio exterior; de lo anterior resultó que los autores luego de aplicar los instrumentos y recolectar información pudieron conocer las actividades y a los que componen el proceso de importación; también notaron los factores que afectan la logística de las mercancías de la empresa en estudio.

Los autores concluyeron que es muy importante tener un control eficiente de los procesos logísticos en la importación y comercialización; dado que ello puede permitir administrar y reducir los tiempos dentro de la empresa analizada. Una segunda conclusión importante es que la extracción de información permitió demostrar la problemática y además permitió determinar cómo la empresa debería optimizar su proceso logístico de importación, asegurando la eficiencia en la comercialización de la mercadería. Finalmente se recomendó un plan de acción involucrando a las áreas dentro del proceso logístico a fin de maximizar los beneficios para la organización.

En la opinión de (Román, 2016) en su tesis titulada Plan de mejoramiento de la gestión logística en el proceso de importaciones de la empresa *StarMotors SA*, ubicada en el Cantón Quito, Provincia de Pichincha, en el período 2015-2020. Se establece como problemática lo siguiente, ¿De qué manera un Plan de

mejoramiento de la Gestión Logística contribuye a la eficiencia y eficacia en el Proceso de Importaciones de la Empresa *StarMotors* S.A.? Y además establece como objetivo diseñar un plan de mejoramiento de la gestión logística en el proceso de importaciones de la empresa *StarMotors* S.A.

Por lo tanto el autor planteó el diseño metodológico cuantitativo no experimental a causa de que responde a preguntas de investigación y además está orientada al cumplimiento de objetivos, asimismo se basaron en los métodos de investigación deductivos e inductivos utilizando las técnicas de encuestas y observación, con el propósito de tener información directa y confiable, y el instrumento de la encuesta para Recolección de información y datos acerca del manejo actual de las importaciones en la empresa *StarMotors* S.A., aplicándolo a todo el personal de la organización.

La investigación tuvo como resultado que los problemas más relevantes dentro del departamento de Importaciones de *StarMotors* S.A., radica principalmente en la falta de gestión por procesos, lo que está trayendo como consecuencia sobrecostos y demoras en las áreas del proceso logístico. Además, concluye que el mejoramiento continuo permitirá reducir los tiempos de importación de la mercadería adquirida y junto con ello permite optimizar los costos logísticos de importación.

Empleando las palabras de (Tamayo, 2019), en su trabajo de investigación titulado Proyecto de importación y comercialización de autopartes genéricas de vehículos de procedencia china, para la empresa Vallejo Motors, de la ciudad de Riobamba en el año 2018, abarco como problemática ¿Cómo aporta el diseño de un proyecto de importación y comercialización de autopartes genéricas de vehículos de procedencia China, para la empresa Vallejo Motors, de la ciudad de Riobamba? Presentó como objetivo diseñar un proyecto de importación y comercialización de autopartes genéricas de vehículos de procedencia China, para la empresa Vallejo Motors, de Riobamba en el año 2018.

A partir de lo expuesto el autor planteó como hipótesis que la importación de autopartes de vehículos es fundamental para el desarrollo de la actividad económica de varias empresas. En consecuencia, la investigación utilizó un diseño cualitativo debido a que se recurrió a bases bibliográficas para el

desarrollo de la fundamentación teórica. Asimismo, la investigación fue no experimental ya que se observarán los fenómenos tal y como se dan en la realidad, lo que permitió analizar a las empresas comercializadoras de autopartes genéricas provenientes de China.

El autor concluyó que es importante el diseño de un proyecto de importación con la finalidad de satisfacer las necesidades de los clientes. Asimismo, recomendó adoptar el proyecto de importación y comercialización de autopartes genéricas de vehículos de procedencia china con la finalidad de ofrecer a los clientes mayor gama de productos satisfaciendo las necesidades del mercado actual. Esto trae como consecuencia maximizar las ganancias, optimización de tiempos y costos.

Por otro lado, (Balladares & Serrano, 2020) en su estudio nombrado Estudio de Factibilidad de Importación de una Línea de Repuestos Automotrices Comprendidos en un Catálogo Digitalizado de Venta desde China bajo Marca Ecuatoriana plantean como problema conocer si es viable o no la importación de autopartes para los intereses comerciales de la empresa lubricadora Karina; dicho trabajo de investigación tiene como objetivo la elaboración de un estudio de factibilidad de la importación de repuestos automotrices bajo marca ecuatoriana a partir de un catálogo digital provisto desde China.

En base a lo expuesto, los autores establecen cómo hipótesis que puede ser factible el estudio de importación de una línea de autopartes detallados en un catálogo digital desde china, considerando los aspectos de calidad y precio bajo marca ecuatoriana. En ese sentido, la tesis se basó en un enfoque cuantitativo dado que se revisaron datos de influencia en el tema para el análisis de la viabilidad del trabajo, así como el planteamiento de hipótesis que serán puestas a prueba; el tipo de investigación es descriptivo y explicativo, lo cual permite la observación detallada de la información y la formulación de posibles causas del problema definido; el instrumento de análisis fue la encuesta aplicada a una muestra conformada por personas residentes de la ciudad de Guayaquil.

Como resultado, los autores observaron que el mercado de autopartes es cada vez más competitivo; sin embargo, esto genera mayor demanda y seguridad para los consumidores, quienes esperan contar con mayor variedad de productos, siendo así una gran estrategia la inclusión de un catálogo virtual. Asimismo, se

recomienda implementar procedimientos de promoción y venta más dinámicos a través de páginas web novedosas que brinden un fácil acceso a todos los servicios de la empresa.

Según lo explicado por (Pesantez, 2018) en su trabajo de investigación titulado Plan de Negocios para la Importación, Comercialización y Distribución de Baterías de Uso Automotriz para el Segmento de Autos Livianos de Servicio Público, se observa como problemática la falta de conocimiento de las diferencias entre las baterías para vehículos particulares y públicos, en relación a las ventajas y beneficios de estas, por parte de usuarios trabajadores de empresas de transporte. De este modo, se define como objetivo el desarrollo de una organización importadora de baterías automotrices especializada en capacidad, rendimiento y duración, destinada al servicio público en la ciudad de Quito.

En relación con lo señalado, surge como hipótesis que los usuarios de vehículos de servicio público suelen adquirir baterías basándose en la recomendación del mecánico de confianza que los atiende. En ese sentido, se usa un enfoque de investigación mixto, a través de entrevistas a expertos y *focus group*, además de encuestas a una muestra de personas que disponen de vehículos destinados al servicio público.

Para concluir, el autor señala que los usuarios en estudio cuentan con un comportamiento de compra orientado a la preferencia por el servicio postventa y precios competitivos, lo cual significa una oportunidad de negocios que debe ser aprovechada por la industria automotriz. Se recomienda utilizar los beneficios de las redes sociales para publicitar las marcas y realizar una adecuada identificación de puntos de venta y distribuidores.

1.1.2 Antecedentes Nacionales

Como plantea (Rosales, 2018) en su tesis llamada Costos de Importación y el Precio de Venta en las Empresas Importadoras de Repuestos para Vehículos en el Distrito de Los Olivos, año 2018; se explica cómo problemática ¿De qué manera los costos de importación se relacionan con el precio de venta en las empresas importadoras de repuestos para vehículos en el distrito de Los Olivos, año 2018?; la cuál comprende como objetivo determinar la relación entre los

costos de importación y el precio de venta de las empresas que importan autopartes.

De lo anterior resulta que los autores definen como hipótesis que, los costos de importación se relacionan con el precio de venta de las empresas importadoras de repuestos para vehículos; en esta perspectiva, el diseño metodológico fue descriptivo-correlacional, mediante la descripción de aspectos y cualidades, la determinación de una relación entre las variables y la técnica del cuestionario; en función de lo planteado los autores obtuvieron como resultado, a partir del trabajo de investigación realizado, que los costos de importación se relacionan de forma positiva con las ganancias obtenidas por la actividad comercial de las empresas importadoras de autopartes.

Finalmente, los autores dan a conocer como conclusión la importancia de que exista un efectivo control de las importaciones respecto a sus inventarios, lo cual permitirá generar mayor cantidad de ganancias. Por otro lado, se recomienda la implementación de un departamento de contabilidad, encargado de gestionar de manera eficiente los costos de importación a fin de afectar positivamente las utilidades de la empresa.

De acuerdo con (Obregon, 2019) en su tesis denominada Conocimientos de los procesos de importación y la competitividad de las Micro y Pequeñas empresas (Mype) importadoras de autopartes de los distritos de Lima: Callao, San Miguel, San Martín de Porres y Los Olivos, 2018; ratifica como problemática ¿Cuál es la relación entre conocimientos de los procesos de importación y la competitividad de las Mype importadoras de autopartes de los distritos de Lima: Callao, San Miguel, San Martín de Porres y Los Olivos, 2018?; en la cual establece como objetivo determinar cómo se relacionan los conocimientos de los procesos de importación y la competitividad de las pequeñas y medianas empresas importadoras de autopartes.

Dentro de este orden de ideas, los autores definieron como hipótesis que los conocimientos de los procesos de importación se relacionan con la competitividad de las Mype importadoras de autopartes; de allí, que para la realización del trabajo de campo, se utilizó una metodología de enfoque cualitativo, basada en el conocimiento científico previo, el método hipotético-

deductivo y la implementación de dos cuestionarios relacionados a cada variable; de esta manera, uno de los resultados más significativos fue que más del 90% de los empresarios no cuentan con los conocimientos que se requieren para realizar procesos de importación eficientes; siendo así que ello se ve reflejado en su competitividad.

Para concluir, los autores determinaron que sí existe relación entre los conocimientos del proceso de importación y la competitividad de las empresas importadoras de autopartes y qué; por consiguiente, la gestión eficiente de los procesos logísticos ayuda a mejorar dicha competitividad. Así pues, es recomendable que los empresarios encargados de las importaciones cuenten con asesoría legal especializada como soporte en cada paso del procedimiento; ello de la mano de capacitaciones constantes y un mejor aprovechamiento de las herramientas tecnológicas.

A juicio de (Falla, 2017) en su tesis titulada Despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao; se desprende cómo problemática ¿Qué relación existe entre el despacho anticipado y los costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao?, la cual tuvo como objetivo establecer la relación existente entre el despacho anticipado y los costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao.

En función de lo planteado, los autores expresaron como hipótesis que, la relación existente entre el despacho anticipado y los costos logísticos de las empresas importadoras es significativa; de este modo, el diseño metodológico empleado fue no experimental, a través de las encuestas aplicadas a los trabajadores de las empresas importadoras; en base a lo anterior señalado resultó que los autores, después de aplicar los instrumentos, demostraron que el despacho anticipado genera rentabilidad para las empresas importadoras reduciendo costos y tiempo en sus procesos de importación.

Los autores dieron como conclusión que es viable la relación económica entre el despacho anticipado y los costos logísticos, ya que se arrojó una significativa reducción de costos; asimismo, es pertinente fomentar una mayor difusión de las

ventajas que ofrece el aprovechamiento del uso del despacho anticipado por parte de las empresas importadoras a fin de optimizar costos.

Según (Díaz, 2021) en su trabajo de investigación denominado Plan de mejoría para el proceso de importación de repuestos automotrices del taller Automan en Chiclayo 2021 tiene como problemática como mejorar el proceso de importación de repuestos automotrices del taller Automan en Chiclayo, 2021; por lo tanto, presenta como objetivo principal proponer un plan de mejora para el proceso de importación de repuestos automotrices.

En consecuencia, de acuerdo con el propósito principal del autor el cual es aportar conocimientos del proceso de importación de repuestos automotrices y cómo mejorarlo, aplica un tipo de investigación mixta y de un diseño no experimental. Ante ello, se utilizó como técnica de recolección la encuesta, la cual fue realizada al personal de la empresa Automan.

En conclusión, el autor identificó problemas dentro del proceso de importación, los cuales tienen impacto en los costos logísticos. Como es el caso de los proveedores de la empresa, se identificó la falta de búsqueda de proveedores que optimicen los costos de importación, lo que trae como consecuencia al segundo problema, la falta de negociación, y por último las transacciones internacionales con altas comisiones, impactando en la rentabilidad de la empresa y en los costos. Ante ello, el autor plantea acciones de mejora, de las cuales se espera obtener mejores resultados a largo plazo dentro del proceso de importación de autopartes.

Por último, de acuerdo a (Huayta, 2019) en su tesis Importación y Canales de Comercialización de Repuesto y Autopartes Automotriz, Famutas Del Peru S.A.C.; Lima – 2019 presenta como problemática ¿Cuál es la relación entre la importación y los canales de comercialización en la empresa FAMUTAS DEL PERU S.A.C.; LIMA – 2019?, por consecuencia, presentando como objetivo general Determinar la relación entre estas variables.

Según lo anteriormente expuesto, el autor presenta como hipótesis principal que la importación tiene relación con los canales de comercialización en la empresa FAMUTAS DEL PERU S.A.C. asimismo se destaca que el estudio presenta un

enfoque cuantitativo y un diseño no experimental, y aplicó como técnica de recolección de datos la encuesta.

Uno de los resultados destacables de la tesis es el vínculo que existe entre la importación y la logística, debido a que la logística permite desarrollar procesos que impacten positivamente tanto en el consumidor como en los costos logísticos, y las empresas lograrán mejorar su posicionamiento en el mercado.

1.2 Bases Teóricas

En el presente subcapítulo se abordarán los ejes temáticos relacionados a:

1.2.1 Gestión de Costos Logísticos

Cada empresa tiene diferentes formas de gestionar sus costos logísticos, puesto que cada una realiza diferentes actividades, impactando de distintas formas en su gestión de costos ya sea para aumentar las utilidades de la empresa o afectar de manera negativa las mismas. Por consiguiente, en los próximos párrafos se profundizará en ello.

1.2.1.1 Definición de Costos Logísticos

El mundo de la logística es amplio y estos costos han cobrado protagonismo en los últimos años. Por mucho tiempo innumerables estudios se han orientado a determinar los costos de la logística para la economía, así como para las empresas individuales. Inclusive se destaca que el Fondo Monetario Internacional público que los costos logísticos representan aproximadamente el 12% del PBI mundial. Asimismo, investigaciones realizadas por más de dos décadas indican que los costos de la cadena de abastecimiento son el 10.5 % del Producto Bruto Interno lo que equivale aproximadamente a US\$ 1.126 trillones. En las empresas estos costos logísticos tienen un rango entre 4% y 30% de representación respecto a las ventas (Anibal, 2016).

De acuerdo a lo mencionado en el anterior párrafo, muestra un enfoque a nivel mundial de los costos logísticos y además se observa la importancia de los mismos. Lo que explica el interés por las organizaciones de identificar las estrategias que permitan su optimización y a su vez maximice la utilidad.

No obstante, es necesario determinar también la importancia de cómo se pueden definir estos costos desde un punto de vista micro. Por lo que en opinión de Orjuela et al. (2016) en el área logística los costos se relacionan con un grupo de costos relacionados a las actividades y/o funciones de una empresa, las cuales administran y controlan sus flujos de materiales y de información y agrupan a todos los costos adheridos a las actividades de la empresa. La logística y los costos relacionados a la misma pueden encontrarse desde el productor de las materias primas, hasta el consumidor final.

Por lo tanto, obtener una medición total de los costos logísticos traerá como resultado mejorar el rendimiento financiero en general de la cadena de suministro de la empresa, lo que contribuye al mismo tiempo con la toma de decisiones desde una visión más amplia, no solo se lograran reducir los costos, sino que la correcta medición otorga información para una mejor implementación de estrategias gracias al flujo de materiales e información relacionada a cada sub proceso.

Desde un punto de vista más básico se tiene que de acuerdo con Mayorga (2018), para cada empresa los costos logísticos son el total de todos los costos asociados cuando se movilizan y se almacenan productos empezando por los proveedores llegando hasta los clientes finales. Ahora si bien es cierto estos costos pueden darse ya sea a nivel nacional o internacional, en cualquiera de los casos se tienen a los participantes proveedor y consumidor final lo que hace que varíen estos costos y lo que representan para la empresa.

En conclusión, los costos logísticos deben ser de vital importancia dentro de la alta dirección de una empresa ya que como se evidencia la tendencia del porcentaje que estos abarcan pueden ser muy elevados afectando los recursos financieros y por ende la competitividad de la empresa.

1.2.1.2 Importancia de los Costos Logísticos

La continuidad de una empresa depende del éxito que esta pueda lograr en el mercado, logrando mejores ventas, optimizando sus costos. Identificar un modelo de costo ya sea el Modelo de costeo ABC o cualquier modelo matemático, no solo brinda ahorro de los recursos financieros, sino que permite buscar opciones a caminos fáciles de simplemente pagar menos por algún

servicio, ya que esto puede traer grandes desventajas y aumento de los gastos en el mediano plazo.

El desarrollo y optimización de la cadena de abastecimiento está influenciada mayoritariamente por los costos logísticos. La gestión adecuada de los mismos y las acciones para lograr disminuirlos es para los gerentes y los directores de logística una de sus prioridades en su gestión, donde un efectivo manejo de costos y gastos a nivel interno siempre son reconocidos por la gerencia, que antes que todo destaca sus logros en ese aspecto por su impacto en la rentabilidad de una organización. Los costos en el área de importaciones se traducirán en dinero (Mora, 2016, pág. 290). El área de gerencia resaltarán las mejoras económicas logrando así mayor reconocimiento por contribuir con el principal propósito de la organización.

Considerando que en una empresa las áreas son interdependientes, se requiere de tomar decisiones a fin de evaluar cómo es que estas van a afectar. Por ejemplo, la noción de las relaciones costo – servicio que gestiona la logística y su impacto en otras áreas, se puede entender a través de sencillas situaciones. Si en el caso de que el área logística de una empresa decidiera utilizar el medio de transporte más barato con el propósito de minimizar costos, pero ese transporte es lento, esos retrasos pueden perjudicar al área de producción paralizando las operaciones. Si el área de compras incrementa las cantidades que adquiere a fin de obtener descuentos por volúmenes de compra puede afectar al almacén sobrepasando su capacidad y así aumentar los niveles de stock, traduciéndose en incremento de los costos (Carreño, 2017). Como se mencionaba al inicio, no debe ser confundido una optimización de la gestión de costos con pagar menos por los servicios, notar que ello podría acrecentar aún más los costos.

Por lo tanto, la importancia de los costos logísticos radica en el impacto que tiene en la rentabilidad de la empresa. Ahora de nada sirve identificarlos y no lograr tener diseño o un plan de trabajo para ver resultados. Es sabido que muchas empresas temen a los cambios; sin embargo, si se logra identificar una estrategia atractiva frente a los ojos de la gerencia, se obtiene un mayor respaldo y seriedad que contribuirá con la seguridad a obtener los resultados deseados.

1.2.1.3 Objetivos y Finalidades de los Costos Logísticos

La finalidad de una empresa es lograr rentabilidad en el largo plazo, expandirse en el mercado y tener éxito. Sin embargo, no todas conocen al detalle cómo lograr optimizar los costos incurridos para la elaboración o comercialización de su producto, probablemente por el tiempo, debido a que el objetivo de todas es gastar menor y ganar más. En consecuencia, el objetivo y finalidad es que los costos logísticos contribuyan con la rentabilidad de las empresas.

Entre las empresas que se animaron a realizar un estudio, en aras de lograr la competitividad, se encuentra una empresa mexicana que se dedica a la comercialización de productos de plásticos. Por lo que para lograr la elaboración de sus productos requiere de importar materias primas provenientes de Asia. Luego de un análisis detallado se tiene que en una industrial una mala planeación de envío de las materias primas podría mermar la capacidad y la oportunidad de negocio. Por ese motivo es que desarrollaron una herramienta científica que pudiera ayudar a la empresa a minimizar sus costos logísticos implicados por el arrendamiento de las instalaciones, el costo del transporte, los costos de inventario. Los resultados obtenidos fueron que gracias a este estudio a futuro la empresa podrá tener ahorros de un 20% sobre sus gastos actuales (Mata et al., 2016).

De acuerdo al caso presentado líneas arriba, si bien es cierto se realizó una inversión para poder idear una estrategia que permitiera obtener un resultado tal como el que ellos obtuvieron. En consecuencia, cada empresa tiene sus propios factores que influyen en los costos y será necesario evaluarlos e identificar los de mayor impacto.

Considerando que para el presente estudio se cuenta con los importadores de autopartes. Se destaca la siguiente información relacionada a sus actividades de importación. Según Hamalainen et al. (2016), la logística multimodal, considerando también el transporte internacional marítimo y los procesos relacionados a la manipulación portuaria, es constantemente un reto para los dueños de la carga, debido a que generan un impacto entre los costos con los tiempos de entrega.

Si bien es cierto este no representa el único costo para los importadores, si es representativo dentro de la estructura de costos de una empresa importadora.

Por lo tanto, la importancia de los costos logísticos es aún mayor en el caso de una empresa que se dedica a la comercialización de autopartes importadas puesto que sus costos logísticos podrían ser los mas representativos dentro de su estructura de costos de la organización, identificando así una oportunidad de mejora.

1.2.1.4 Los Operadores Logísticos

Se podría decir que los operadores logísticos se han consolidado como los protagonistas de las operaciones de comercio exterior en los últimos años. Así pues, los servicios que estos ofrecen son cada vez más completos y facilitan los procesos de exportación e importación; tal es el caso, que muchas veces su participación resulta ser indispensable para los empresarios, quienes contratan de forma continua sus servicios y depositan cada vez más confianza en su trabajo.

Como expresa Granillo et al. (2019) los operadores logísticos en un principio ofrecían como base dos principales servicios: el almacenamiento y transporte de mercancías, luego con el transcurso del tiempo, agregaron cada vez más servicios complementarios como: operaciones aduaneras, envases y embalajes, entre otros.

De esta manera, el operador logístico adoptó una posición más importante en los procedimientos de comercio exterior, asumiendo cada vez más funciones y dejando para los coordinadores de las importaciones y exportaciones labores netamente de administración y supervisión. Al mismo tiempo, encontraron la manera de generar más oportunidades de desarrollo y crecimiento de este negocio.

Ahora bien, la presencia cada vez más notable del operador logístico en el intercambio comercial internacional implica también, la aceptación de nuevas responsabilidades en cada una de las operaciones en que participa, teniendo en cuenta que quién contrata sus servicios esperará siempre resultados positivos de su gestión.

En la opinión de Narvaez (2018) las grandes empresas como mineras, compañías de construcción, consumo masivo, entre otras; encomiendan a los operadores logísticos la responsabilidad, más allá del tema operativo, de generar en sus clientes una buena imagen al brindarles un servicio satisfactorio. Esto quiere decir que estos actores están obligados, desde el momento en que se comprometen con la ejecución de los servicios contratados con cada cliente, a generar un impacto positivo en el cliente final.

Otro punto para resaltar es la mano de obra calificada, esto a causa de que la cadena de suministro obtendrá ventajas de este aspecto. Además, se requiere considerar un amplio archivo de soluciones y estabilidad operativa a fin de que el proveedor logístico tenga las herramientas necesarias. Por último, se quiere de personalizar las soluciones creadas para la empresa, con las cuales el proveedor pueda estar apto de adaptar a cada una de estas soluciones que se ofrecen para las necesidades de cada cliente, país (Granillo et. al., 2019, p. 46).

De allí, que para poder diferenciarse en este mercado que se ha vuelto tan competitivo, el operador logístico debe tener la capacidad de generar constantemente nuevas ventajas a ofrecer, generalmente relacionadas con la calidad y seguridad de sus servicios, lo cual es un factor claramente exigido por los clientes.

En último término, los operadores logísticos han cogido alto protagonismo en el rubro del comercio exterior, debido a la demanda de un servicio logístico cada vez más completo y especializado; sin embargo, estas demandas vienen de la mano de exigencias adicionales referentes a la seguridad y confianza que buscan los clientes, las cuales serán necesarias de trabajar para garantizar la permanencia en el mercado de estos actores frente a la gran competencia existente.

1.2.1.5 Clasificación y Tipos de Costos Logísticos

Los costos logísticos pueden ser clasificados como costos logísticos nacionales considerando en este caso los costos internos de la empresa la cual no realiza actividades de exportación e importación para la elaboración o comercialización de sus productos. Los costos logísticos internacionales están relacionados a las

empresas, las cuales realizan actividades propias del comercio exterior para la elaboración o comercialización de un bien.

En ese sentido, considerando el presente estudio que va enfocado a los importadores de autopartes, estos se dedican a la comercialización de estos productos importados porque obtenerlos en el país es más costoso o en su defecto no logran conseguirlo. En consecuencia, los costos relacionados a la carga pueden ser el transporte marítimo, aéreo, fluvial o terrestre. Asimismo, se presentan los costos generados por el servicio a la carga, y es donde aparecen los agentes como las asociaciones de transportistas, las compañías de mercadeo intermodal, los proveedores de servicios logísticos y las compañías de envío (Orjuela et al., 2016). Estos costos surgen cuando las empresas se involucran en el comercio exterior, por lo que deberán identificar y medir los costos, para ello se requiere un análisis de la cadena de suministro que tengan un impacto a gran escala.

Dependiendo del tamaño de la empresa estas pueden tener un área logística, de comercio exterior o estas actividades pueden ser realizadas por otra área. En cualquiera de los casos dentro del proceso de importación de un producto estas empresas si trabajan con operadores logísticos deberán decidir por un servicio ya sea de logística integral o de determinado servicio como el de transporte internacional y aparte con otra empresa gestionar los gastos de aduanas, etc. Por lo tanto, se tendrían tipos de costos como de flete de transporte internacional, seguro a la carga internacional, transporte por traslado de la mercadería desde el almacén del proveedor internacional al puerto / aeropuerto, etc.

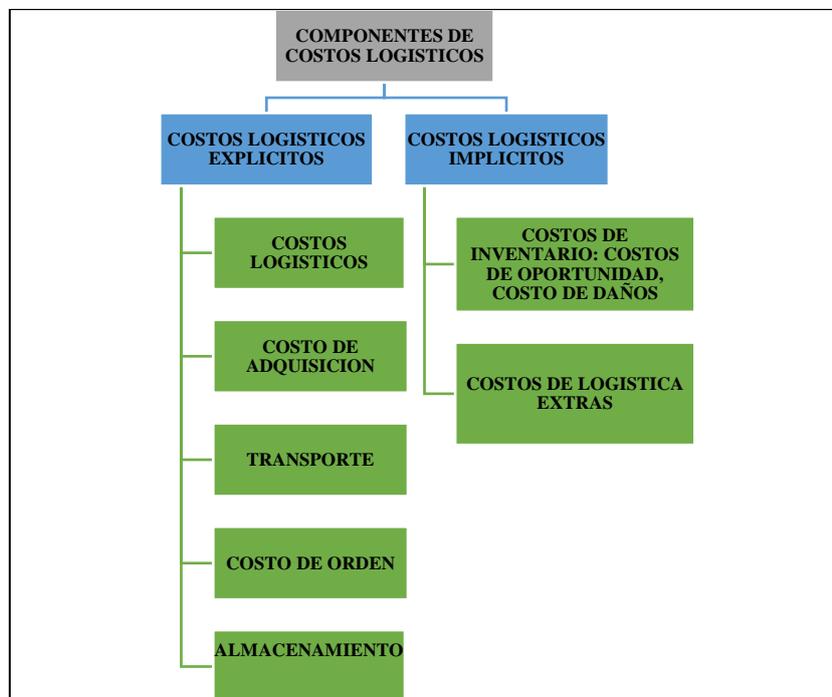
No obstante, como se mencionó en un inicio también se tienen los costos logísticos propios de las empresas que no realizan actividades de comercio exterior. Entre las actividades de la empresa se tiene a aquellas que se encuentran asociadas a los procesos logísticos de abastecimiento y distribución de la mercadería cuales conforman la estructura elemental de los costos logísticos. Son estos los rubros en los que las empresas se preocupan por minimizar y optimizar con el propósito de poder mejorar el margen entre las ventas netas y los gastos totales de las operaciones y lograr aumentar la rentabilidad.

En consecuencia, se tienen presente en este caso los costos de compras y aprovisionamiento realizado netamente en el mercado local, está también el costo de los inventarios, los costos de almacenamiento, los cuales pueden ser incurridos por un arrendamiento y/o compra de un espacio físico, productos que se encuentran en tránsito a ser entregados a un consumidor final.

Costos de almacenamiento está constituido por los costos incurridos en el arrendamiento y/o compra de los espacios físicos requeridos para el manejo, custodia y almacenamiento de la mercancía en tránsito hacia los clientes finales, costos por empaques y embalaje, etc. (Anibal, 2016).

Cabe resaltar que estos costos logísticos detallados en el párrafo anterior no solo son propios de una empresa que no realiza actividades de comercio exterior ya que aquella que, si realiza, por ejemplo, en el caso de que distribuya su mercadería a mercado nacional también estaría incurriendo en costos de transporte interno y distribución, o también costos de manipulación de stock, costos de manipulación y gestión, etc.

Figura 1: Componentes de Costos Logísticos



Fuente: Elaboración propia. Pertenece al sitio de https://www.researchgate.net/figure/Logistics-Cost-Components-6_fig1_328345177

Como se observa en el Gráfico N°1 anterior se clasifican los costos logísticos en explícitos e implícitos y/o invisibles. Mostrando entre los explícitos a los costos de transporte, almacenamiento, órdenes de compra, costos relacionados a la información, etc. Mientras que entre los costos invisibles se tiene a los costos por servicios logísticos extras y los relacionados al inventario.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto es importante saber qué tipos de costos son los más representativos en una empresa. De acuerdo con la página *Vietnam Logistics Review (2020)* entre los costos más representativos se encuentran el de transporte de mercaderías siguiendo el costo de manejo de la mercadería y el costo de almacenamiento. Por lo que las empresas importadoras deben encargarse de encontrar tarifas de fletes y costos de almacenamiento atractivos para la empresa sin descuidar la calidad del servicio que puedan brindarle.

En consecuencia, de acuerdo a la clasificación mostrada y a los tipos de costos evidenciados, se observa que cada empresa deberá identificar cuáles son los costos más representativos dentro de su proceso de importación, y en relación con ello identificar las medidas de solución que generen mayores utilidades.

1.2.1.5.1 Costos de Transporte Internacional

Uno de los principales costos dentro del proceso de importación es el costo de transporte internacional, el cual puede ser marítimo, terrestre o aéreo. Es decir, hace referencia al costo por el traslado de la mercadería de un país a otro. Por ello en los siguientes párrafos de conocerá un poco más sobre la importancia de este costo.

En el caso de que el importador trabaje con el traslado de la carga vía marítima, este deberá contratar a un representante en el país de origen, el cual se encargará de proveer a las naves los servicios. Normalmente el importador escogerá a aquel que brinde un mejor servicio y tarifa. El transporte marítimo mueva la mayor parte de mercaderías en el mundo. No obstante, aun cuando el envío de mercaderías suponga aproximadamente un 90% de comercio mundial, existen aún más conceptos asociados a los costos de transporte internacional. Desde los gastos portuarios, pasando por los recargos cobrados por distintas circunstancias de las navieras. Además del coste del flete marítimo existen más

factores que deben de tenerse en cuenta al momento de costear una importación o exportación (Icontainer, 2021). Por consiguiente, es necesario entender todos los aspectos que influyen en este costo con el objetivo de lograr la optimización de los mismos.

Los importadores de autopartes que realizarán sus importaciones a través del transporte marítimo deberán de considerar los siguientes factores. En principio de debe considerar el costo del flete internacional, el cual es el principal coste, también se presentan las tarifas por consolidación gasto que se ocasiona cuando se consolidan distintos expedidores en un mismo contenedor. Por otro lado, se tienen los recargos de las navieras, las cuales se aplican para compensar gastos derivados por determinadas situaciones, por ejemplo, se tienen recargos como el BAF por el costo del combustible, el EBS similar al BAF con la diferencia de que este recargo aparece ante las subidas del precio de combustible, el CAF por los riesgos de fluctuaciones de los tipos de cambio, el PSS para compensar el aumento de los costos operacionales. Finalmente existen una gran variedad de recargos como el EIS, ISPS, SEC, OWS, OOG, etc. de los cuales su aplicación dependerá de cada situación (Icontainer, 2021). Como se puede observar existen variedades de recargos aplicados por las líneas navieras.

El costo del flete marítimo puede fluctuar; no obstante, se destaca la gran fluctuación habida en el año 2020. Aproximadamente el precio del flete desde Asia a Latinoamérica medido por el índice de contenedores de carga Spot desde China a Latinoamérica, se elevó desde \$500 por contenedor en la semana del 13 al 19 de julio, hasta \$4.805 en la semana del 23 al 29 de noviembre, indicando un alza del 861% (Villagrán, 2020). El alza de fletes en el año 2020 fue muy significativa impactando en las decisiones de compra internacional y en muchos casos perjudicando a los importadores.

Para concluir, normalmente los importadores más frecuentes tienen mejores tarifas de transporte internacional debido a los volúmenes de carga, siendo conveniente ello para las líneas navieras, mientras que los menos frecuentes deberán realizar mayores búsquedas para conseguir buenas opciones. No obstante; se resalta que no solo debe ser importante los costos sino también la calidad de servicio que brindan.

1.2.1.5.1.1 Flete Internacional

El traslado de la mercadería de un mercado a otro vía marítima tiene un precio, lo que es conocido en el mercado como flete internacional, en ese sentido según Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2013):

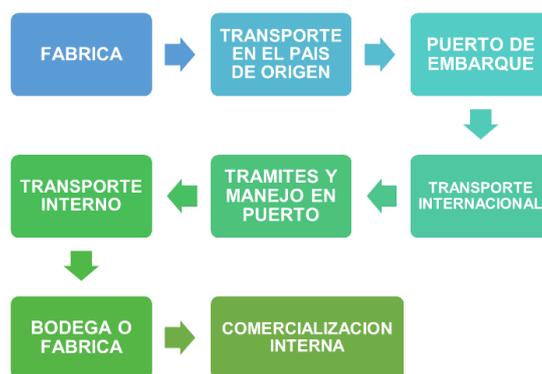
Es el precio del transporte marítimo o del servicio de la utilización del buque. En el flete influyen una amplia gama de factores como la naturaleza y característica de la mercancía, la rapidez, el riesgo, el factor de estiba (relación entre el espacio m³ y el peso TM que ocupa en bodega) así como los gastos portuarios considerando todas sus fases (carga o embarque en el puerto de origen, estiba, transporte, desestiba y descarga o desembarque en el puerto de destino).

Esta tarifa es otorgada por las líneas navieras, asimismo se destaca que el costo de flete podría variar de acuerdo a la frecuencia de importaciones y/o exportaciones por parte de los clientes.

1.2.1.5.1.2 Transporte en el País de Origen y Destino

El importador de autopartes debe considerar que dentro de la cadena logística también se contemplan el transporte interno de la mercadería tanto en el país proveedor como a la llegada de la carga al Perú, para ello se cuenta con el siguiente diagrama a fin de explicar en qué parte se contemplan estos costos.

Figura 2 Transporte en origen y destino



Fuente: Elaboración propia. Pertenece a este sitio:

https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=w9a0DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA223&dq=componentes+del+costo+de+transporte+internacional&ots=Cx7d831PNg&sig=KX5ZT6BQ2DmvgB36maEoM8_dk4o#v=onepage&q=componentes%20del%20costo%20de%20transporte%20internacional&f=false

1.2.1.5.2 Costos de Operadores Logísticos

Los operadores logísticos son actores protagónicos dentro del proceso de importación. Pues las empresas que realizan actividades propias al comercio exterior suelen tercerizar y contratar los servicios de los operadores. Dependiendo del acuerdo al que lleguen los operadores pueden brindar servicios desde el traslado de la carga hasta un servicio de logística completa.

Considerando que la importación es un proceso que abarca un cuidadoso proceso logístico, todas aquellas actividades para poder trasladar una mercadería desde un país de origen hasta determinado lugar en un país de destino, donde además se evidencia la presencia de diversos operadores logísticos, quienes en un servicio garantizan principalmente un traslado seguro de la mercadería reduciendo los tiempos y costos. Asimismo, estos operadores tienen entre sus responsabilidades los trámites aduaneros, canal de control, pago de impuestos, el seguro a la carga, la descarga y entrega. Ahora el operador debe velar que el proceso no sea entorpecido para que no pueda generar ningún tipo de sobrecostos (Pintado, 2019) . Aquí se demuestra que es probable que los incrementos en los costos de los operadores pueda surgir por posibles errores que cometen de su parte. Por lo que no se trata de realizar un *outsourcing* sino que se debe trabajar en conjunto y tener conocimiento de todo lo que realizan los agentes de carga.

En consecuencia, se debe tener presente que los operadores sin tener naves realizan principalmente el transporte internacional de cargas consolidadas, es decir este agente recurre hacia una línea naviera para realizar un contrato de fletamento por un contenedor y posterior a ello vende los espacios a los importadores / exportadores para el traslado de la mercadería. Se deben tener presente que el proceso de importación se tienen las siguientes actividades. Considerando que un operador logístico brinda un servicio de logística integral, este puede ofrecer el servicio de seguro internacional a la carga ya que el operador puede trabajar también con compañías aseguradoras, el agente de carga que vela por el flete internacional, esta también el terminal de almacenamiento, y el agente de aduanas (Fernández , S.F).

De acuerdo a lo detallado líneas arriba se añade que los operadores logísticos generan cobros por cada uno de los servicios que brindan. Por ejemplo, existen casos donde si el servicio de almacenaje cuesta determinado monto, la empresa operadora logística aplicará el porcentaje que ellos decidan ganar y se le presentará ese costo total al cliente por el servicio de almacenamiento y así con cada servicio que se le brindará al cliente. Se resalta que estos agentes establecen alianzas con compañías aseguradoras, compañías de transporte interno, líneas navieras con el objetivo de maximizar sus ganancias en cada una de las operaciones; no obstante, se aconseja a los importadores informarse con que empresas trabajan los operadores logísticos puesto que el hecho de que estas empresas brinden a los operadores tarifas atractivas para presentar a los importadores, no garantizan que brinden un buen servicio y ello podría tener un impacto en los costos.

1.2.1.5.3 Costos de Nacionalización

Los costos de nacionalización son todos aquellos relacionados con el cumplimiento de las formalidades aduaneras para el desaduanaje o liberación de la mercancía importada.

En el Perú, de acuerdo con lo establecido por La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (s.f.). la importación de mercancías está sujeta a los siguientes costos de nacionalización:

- Ad Valorem – 0%, 6% y 11%, según sub-partida nacional.
- Derechos antidumping o compensatorios, según producto y país de origen.
- Impuesto general a las ventas (IGV) - 16%.
- Impuesto de Promoción Municipal (IPM) - 2%.
- Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) - tasas variables, según sub-partida nacional.
- Otros: derechos específicos, derechos correctivos provisionales, etc.

En caso el importador haya contratado los servicios de un agente de aduana, deberá cancelar el valor de los costos señalados para que este en su

representación ante SUNAT cumpla con el pago de los impuestos. De este modo, la carga estará lista para su liberación al comprador.

1.2.1.5.4 Costos de Documentación

La documentación es un tema relevante y fundamental para considerar en el planeamiento de importación, así como dentro de los costos logísticos que se deberá estimar.

A fin de cumplir con los requisitos pertinentes para la importación, los documentos necesarios a modo general son: la factura comercial; emitida por el exportador, en la cual se indica la razón social del importador, su dirección, la descripción de la mercancía, el precio y condiciones de venta; asimismo se requiere el *packing list*, documento que contiene de forma clara el detalle de la mercancía; el conocimiento de embarque (*Bill of Lading*), documento necesario para presentar ante el transportista a fin de liberar la carga; y, el certificado de origen, solo en caso la mercadería esté sujeta a gravamen arancelario. Según el tipo de producto a importar, puede requerirse otros documentos y/o certificados en específico.

Es importante solicitar la cotización a un operador logístico especializado que puede ser un agente de aduanas que detallará los costos incurridos con relación a la documentación necesaria para la operación de importación, y la liberación de la carga, una vez este descargue del medio de transporte. Para concluir con una importación de manera exitosa será imprescindible contar con toda la documentación necesaria.

1.2.1.5.5 Costos de Almacenamiento

Una vez que llega la mercadería al Perú, los importadores dirigen su carga a los almacenes que consideran más convenientes y estos no necesariamente lo son por los precios sino también por la calidad del servicio. Por ejemplo, en el caso de (Ransa, 2021) en los servicios relacionados netamente al almacenamiento ofrecen el servicio de depósito temporal, costos de almacenaje, servicios de valor agregado a la carga (costos de manipulación y gestión de la mercadería). Estos costos van a variar de acuerdo con el tipo de mercadería importada (gráneles, materiales peligrosos, carga general)

1.2.1.6 Incoterms

El sector de comercio internacional, tanto importaciones como exportaciones requiere de operaciones claras y precisas entre todos los actores involucrados; en ese sentido, la logística juega un papel fundamental, debido a lo cual debe ser un soporte durante todo el procedimiento comercial. Ante la necesidad de la existencia de normas claras para el intercambio internacional de mercancías, surgen las normas Incoterms.

Como define Soler (2021), los *Incoterms* establecen los derechos y obligaciones que deben asumir los actores participantes en cada operación de compraventa internacional, en los temas referentes a los costos, la responsabilidad sobre la mercancía, los trámites aduaneros, el lugar y fecha de entrega de los bienes.

De esta manera, los *Incoterms* facilitan la negociación y planeación de las condiciones de intercambio comercial entre las partes con la finalidad de generar buenas relaciones entre estas, y que resulten satisfechas una vez realizada la transacción, además de dispuestas a participar en futuras operaciones comerciales.

En referencia, a los *Incoterms*, en el año 2020 entró en vigor una nueva versión que reemplaza a la anterior, que en realidad no presenta cambios muy significativos en comparación con la versión precedente.

Es así como las normas *Incoterms* 2020 han mantenido 11 términos, los cuales se dividen en dos grupos; uno de ellos incluye los términos aplicados para todos los medios de transporte, y el otro bloque agrupa los términos que aplican solo para el transporte marítimo. Asimismo, se realizaron reordenaciones internas de las reglas, revela (Martin, 2020).

Dichas modificaciones permiten un mayor entendimiento y comprensión de las normas a aplicar en las diferentes modalidades de compraventa internacional, dejando en claro los derechos y responsabilidades de las partes involucradas.

Por otro lado, como manifiesta Huamán (2020), por cada uno de los *Incoterms* han sido sustituidos las “Notas orientativas” por “Notas explicativas para los usuarios en los *Incoterms*”, las cuales incluyen gráficos que sirven de guía para las partes en la elección del *Incoterm* más idóneo para su operación.

Por consiguiente, esta nueva norma facilitará las operaciones logísticas, orientando a las partes para que calculen de manera más precisa y eficiente los costos en qué deberán incurrir durante todo el proceso de intercambio de la mercancía; evitando, de este modo, pérdidas de tiempo y dinero, y generando unos mejores resultados operativos.

Podemos concluir que los *Incoterms* significan un instrumento relevante para tomar en cuenta a la hora de gestionar los costos logísticos internacionales; además, gracias a la nueva versión 2020, las pautas resultan mucho más comprensibles y claras, evitando malentendidos o inconvenientes entre exportador e importador.

1.2.1.7 Formas de Gestión en los Costos Logísticos

El desarrollo de los costos logísticos es una de las actividades más complicadas y determinantes en el proceso logístico, ello muchas veces se debe al poco entendimiento de la estructura de este. Muchas veces los costos son agrupados en categorías amplias que dificultan un análisis a detalle y la identificación de todos los costos logísticos incurridos. En ese sentido, se pueden diferenciar tres fases logísticas generales: aprovisionamiento, logística interna y distribución física.

Según Galle (2017), el proceso de aprovisionamiento es utilizado antes de realizar las compras para establecer objetivos con el fin de reducir costos y realizar una preselección de los proveedores; pedir cotizaciones, comparar y analizar precios. Es decir, este procedimiento es de mucha utilidad si se tiene como meta evitar gastos innecesarios y no planeados, que al final se verán reflejados en la utilidad de la operación.

Por otro lado, la logística interna se relaciona directamente con la planificación de la producción, proceso en el cual la empresa debe aprovechar las ventajas competitivas que es capaz de ofrecer a través de su producto o servicio. De esta manera, el soporte logístico a la producción tiene como objetivo inicialmente establecer y mantener un flujo económico y ordenado de materiales, además de stocks en proceso con el propósito de efectuar las programaciones del sector de producción (Pinheiro et. al., 2017, p. 265).

En este orden de ideas, la fase de logística interna correctamente aplicada en el proceso logístico permite organizar todos los factores necesarios que participan en la producción con la finalidad de cumplir con los tiempos establecidos, reduciendo, de este modo, costos originados por el desaprovechamiento del tiempo.

Finalmente, los costos logísticos involucrados en la fase de distribución física son también muy importantes en el proceso, debido a que están directamente relacionados con la satisfacción del cliente final.

Como señala Eslava (2017), la distribución física abarca los productos finales que la empresa ofrece, encargándose de trasladarlos directamente hasta el comprador; es así como absorbe cerca de la tercera parte de los costos logísticos totales.

De acuerdo con lo anteriormente descrito, considerar la aplicación de las fases de los costos logísticos dentro del proceso es una estrategia efectiva para la correcta determinación de los costos y la reducción de los mismos.

1.2.1.8 Panorama Internacional de los Costos Logísticos

En la actualidad existen muchos factores en el mercado internacional que se encuentran en constante cambio y afectan directamente los costos logísticos en los procesos de importación y exportación. De hecho, la globalización ha motivado a los clientes a ser cada vez más exigentes con la calidad de los servicios y productos que reciben; asimismo, reclaman ser atendidos en un tiempo cada vez más reducido. De allí, que si los operadores logísticos o quienes se encargan de los procesos logísticos dentro de las empresas desean permanecer en el mercado realizando su labor, deben diseñar estrategias innovadoras que les permitan cumplir con las expectativas de sus clientes.

Algunos de los factores a tomar en cuenta son, definitivamente, la libre competencia, los requerimientos del mercado internacional, la globalización, la diversidad de productos que se ofrecen a los consumidores, los costos cada vez más competitivos y las alternativas cada vez más novedosas de transporte de las mercancías, señalan Gamboa et al. (2019, p. 252).

Estas nuevas exigencias requieren la implementación de sistemas logísticos eficientes, diseñados con el objetivo de aprovechar al máximo las ventajas del comercio internacional, al mismo tiempo, optimizar mayores costos y recursos haciendo una productiva utilización de las herramientas que ofrece la globalización.

Ahora bien, se sabe que es importante aplicar estrategias que vayan de la mano de las demandas que exige el consumidor en la actualidad; sin embargo, no es suficiente con cumplir con los lineamientos ya establecidos. Por el contrario, si se quiere conseguir una mayor ventaja competitiva, es imprescindible generar un valor agregado al producto o servicio que se ofrece, solo de esta manera se tendrá mayores posibilidades de prevalecer en el mercado.

Cuando se crea valor, ello implica un proceso de innovación, conocimiento y aplicación de las nuevas tecnologías; en consecuencia, dentro de este orden de ideas siendo la logística parte crucial de la cadena de suministro de las empresas altamente competitivas también requiere de aportar creación, consolidación y conservación del valor del producto y servicio (Álzate & Pérez, 2018, pág. 23).

Esto quiere decir que la logística, como parte del producto o servicio que se ofrece, debe cumplir con el papel de sumar valor a la experiencia de adquisición del bien que impactará en la satisfacción del cliente final.

Por otro lado, si se trata de tecnología, en los últimos años esta ha venido ofreciendo múltiples facilidades para los procesos logísticos. Como resaltan Calatayud & Katz (2019), se busca desarrollar puertos inteligentes, terminales multimodales; así como la virtualización de los procedimientos, trámites aduaneros, documentarios; y, la modernización de las infraestructuras portuarias.

En efecto, en los próximos años, será mucho más sencillo y rápido el desarrollo de los costos logísticos con ayuda de los avances tecnológicos; debido a ello, es importante idear nuevas estrategias que complementen estas herramientas y generen resultados competitivos en beneficio de las empresas dedicadas al comercio internacional.

1.2.2 La Gestión de Importaciones

En el desarrollo del presente subcapítulo se detallará más a cerca de la gestión de importación. Haciendo mayor énfasis en el proceso como tal. Por ende, se abarcarán temas como los antecedentes de la gestión de importaciones y su conceptualización, los regímenes aduaneros, características de la gestión de importación, herramientas para lograr una eficiente gestión de la misma, los pasos a seguir y la importancia de estas para los países.

1.2.2.1 Antecedentes de la Gestión de Importaciones

El comercio exterior cuenta con una historia rica digna de conocer puesto que la evolución de este sector ha contribuido considerablemente con el crecimiento económico del país. Por lo tanto, en el desarrollo de los siguientes párrafos se profundizará un poco más acerca de la historia de este proceso de importación.

El comercio exterior ha tenido grandes restricciones en el sistema colonial, sistema que se encargaba de canalizar todas las importaciones al Perú a través de una flotilla de galeones y la feria de Portobelo. Cabe resalta que esta feria hace referencia al lugar donde se realizaban los intercambios comerciales anuales entre España y sus territorios del Virreinato del Perú durante más de siglo y medio en la ciudad de Portobelo, ubicada en las costas caribeñas de Panamá. Este sistema funciono para beneficio de los comerciantes de Lima. De esta manera prácticamente monopolizaron todo el comercio de importación de Chile, Bolivia y Perú; sin embargo, su monopolio controlaba un flujo muy limitado de productos, con el pasar del tiempo aparecieron nuevas rutas de España a través de Buenos Aires y el Cabo de Hornos, ello significó la desaparición de la feria de Portobelo y el monopolio de los comerciantes de Lima (Hunt, 2020).

Como se evidencia los españoles se encargaban de la gestión de las importaciones durante la epoca del virreinato. Se comenzó con determinados productos y las rutas fueron aumentando con el pasar de los años. Como se esperaba era la clase social situada en Lima los que concentraban del control de este comercio.

Aun cuando los comerciales provenientes de Cadiz controlaban el comercio transoceanico, las distribuciones internas de trataban de un negocio peruano.

Entre los años de 1754 y 1774 el volumen de las importaciones se incrementó en alrededor de 5 veces, y ya a partir del año de 1774 el comercio entre las colonias se logra liberalizar de las restricciones y es en ese mismo año que el comercio entre Cadiz y Callao cayó a cuenta y ganancia de los comerciantes limeños. Con la participación de Argentina en el rubro de importaciones la participación de Lima fue reducida gradualmente; no obstante, se resalta que el volumen de comercio bajo un sistema más libre de comercio se expandió aun más (Hunt, 2020). En ese sentido, la participación de nuevos mercados latinoamericanos ocasionó que surja en Perú un sistema de comercio más libre.

Con el pasar de los años como se conoce comenzaron a importarse diferentes productos de diferentes sectores. Lo que si bien es cierto se obtuvieron muchos beneficios como calidad de productos y variedad de precios, también se obtuvieron contras tales como la preferencia de los productos internacionales a los nacionales surgiendo reclamos por parte de trabajadores nacionales.

Finalmente, la historia muestra el proceso de inserción de la comercialización internacional del Perú, y como esta se ha intensificado con el pasar de los años generando múltiples beneficios como mayor variedad de productos, calidad y precio, asimismo las medidas y barreras impuestas por el Estado tratan de alguna manera de proteger al mercado Nacional. Por lo tanto, se espera que para los próximos años el régimen de importación continúe mejorando.

1.2.2.2 Conceptualización de Gestión de Importaciones

Como se ha evidenciado a lo largo de la historia, desde que el Perú comenzó a realizar actividades de comercio exterior, las importaciones innumerables veces han sido superiores a las exportaciones. No obstante, es necesario definir más acerca de ello y su gestión, así como también la importancia que tiene en la actualidad.

Es necesario tener en cuenta que el proceso de importación hace referencia al ingreso de cualquier tipo de mercaderías o productos lícitos al territorio del país. En el cual el gobierno ha elaborado toda una estructura legal y logística, la cual se debe tener en cuenta al momento de enfrentarse a esta operación con el propósito de no salirse de los parámetros que las leyes, decretos y normas que influirán a lo largo del proceso (Paramo, 2017). De manera breve se puede

evidenciar el concepto básico de la importación; no obstante, se resalta que entre la importación y exportación, la primera tiene mas obstáculos al momento de realizarse, puesto que el Perú siempre buscará fomentar la exportación y con ello obtener un resultado de superavit en su balanza comercial.

Dentro del proceso de importación para el consumo hace referencia al proceso de ingreso de mercaderías al territorio para su consumo, posterior a un pago de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, se destaca también el pago de multas en caso las hubiere, cumplimiento de otras formalidades y obligaciones aduaneras. Notar que estas mercaderías ingresadas son considerada nacionalizadas cuando se ha autorizado el levante. Para que el importador pueda nacionalizar la mercadería debe pasar por un control aduanero, de lo contrario se consideraría que están burlando los intereses, cometiéndose actos ilícitos como el contrabando de mercaderías. En ese caso la aduana ejercerá su potestad de control revisando a nivel tanto físico como documentario los productos con el fin de comprobar el valor, la cantidad y la calidad declarada por el importador. Por lo que en el caso de encontrar alguna discrepancia se paralizará el proceso indicando los procedimientos para poder subsanar los daños (Ediciones Caballero Bustamente, 2016).

De lo anteriormente señalado se observa una definición mas detallada del proceso así como también los delitos en los que se podría incurrir de no realizar el proceso dentro del marco de la ley. Por otro lado a fin de completar la información, en el caso de que todo este conforme con la mercadería, la autoridad aduanera dispondría del levante de la mercadería, lo que implica la entrega del producto al importador para el uso o la comercialización en el territorio nacional.

En consecuencia, las empresas importadoras de autopartes tienen dentro de sus actividades una gran responsabilidad con la mercadería importada. Puesto que de encontrarse inconvenientes en el proceso de nacionalización estos retrasos ocasionarían incrementos en los costos y demoras en los procesos.

1.2.2.3 Regímenes Aduaneros

Con el transcurso de los años la importación y exportación ha ido adquiriendo procedimientos más específicos determinados por el Estado con el fin de tener

un mayor control en el ingreso y salida de mercaderías al Perú. Ante ello, actualmente se cuenta con diferentes regímenes aduaneros, de los cuales se detallará a continuación.

De acuerdo a la página de Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (2021), actualmente se cuentan con las siguientes regimenes aduaneros. A continuacion se presentaran los siguientes procedimientos de despacho.

Regímenes de importación

- Importación para el consumo.
- Admisión temporal para reexportación en el mismo estado
- Reimportación en el mismo estado

Regímenes de exportación.

- Exportación Definitiva
- Exportación temporal para reimportación en el mismo estado
- Regímenes de perfeccionamiento
- Admisión temporal para perfeccionamiento activo
- Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo
- Restitución Simplificada de Derechos Arancelarios
- Reposición de mercancías con franquicia arancelaria

Régimen de depósito aduanero.

- Depósito Aduanero
- Depósito Aduanero A

Regímenes de tránsito

- Tránsito Aduanero
- Transbordo
- Tránsito Aduanero Internacional de Mercancías CAN- ALADI
- Reembarque

Regímenes aduaneros especiales o de excepción

- Envíos o Paquetes Postales transportados por el Servicio Postal

- Ferias o Exposiciones Internacionales
- Vehículos para Turismo
- *Duty Free*
- Rancho de Nave
- Material para Uso Aeronáutico
- Material de Guerra
- Contenedores
- Servicio de Mensajería Internacional
- Envíos de Entrega rápida

Otros

- ZED (antes CETICOS)
- Procedimientos Asociados
- Zofratacna
- ETC

No obstante, el presente estudio se centra en el régimen de importación, por lo que se tienen los siguientes sub procesos dentro de este régimen están la Importación para el consumo, admisión temporal para reexportación en el mismo estado, Reimportación en el mismo estado.

En el caso de la importación para el consumo hace referencia al ingreso de mercaderías al territorio nacional para su consumo luego del pago o garantía. En el caso de la admisión temporal para reexportación en el mismo estado permite el ingreso de mercaderías al territorio peruano exonerado de todos los costos propios de la importación para el consumo ya que se encuentran destinadas a cumplir un fin determinado en un lugar específico para ser reexportadas en un plazo determinado sin especificar modificación alguna. Finalmente se tiene la reimportación en el mismo estado, donde se permite el ingreso al territorio mercancías exportadas definitivamente, sin el pago de los impuestos aplicables a la importación para el consumo y demás recargos que corresponden siempre y cuando estas mercaderías no tengan ninguna transformación o reparación en el extranjero perdiéndose así los beneficios Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (2021). Luego de entender un poco más el principal régimen descatalogado en la presente tesis, se entiende que los

importadores de autopartes realizan importaciones para el consumo en el territorio nacional.

Para concluir, los importadores de autopartes realizan el proceso de importación para el consumo con el fin de comercializar sus productos a nivel regional y/o nacional. Para ello deberán proceder con el pago de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, así como también el pago de multas en caso las hubiere y demás cumplimiento de formalidades. Se destaca que cuando son importadores frecuentes el proceso se hace más simple y las probabilidades de obtener multas o costos por inspección se hacen menores.

1.2.2.4 Características y Fases de la Gestión de Importaciones

Dentro del proceso de importación para el consumo se tienen diferentes fases de las cuales el importador tiene la responsabilidad de realizar sus actividades dentro de plazo y según el marco legal. A continuación, se detallarán estas fases, los actores que aparecen y algunas características propias del proceso.

Luego de conocer que las mercaderías serán solicitadas bajo un régimen de la importación para el consumo, se resalta que el despachador de aduana para destinar la mercadería a este régimen tiene 3 tipos de plazos considerados también como modalidades de despacho, cuales son el anticipado, el cual se realiza antes de la llegada del medio de transporte; el diferido, en el cual luego de la llegada de la mercadería y descargada el importador tendrá 15 días y el urgente que se realizará antes de la llegada del medio de transporte y hasta 7 días posterior al término de la descarga (Manual de Comercio Exterior, 2018). El importador decidirá según sus necesidades la mejor opción, siempre pensando en la mejora para la empresa y en optimizar sus tiempos y costos.

Se destaca una fase preparatoria la cual involucra que las actividades se deben realizar en conjunto con el agente de aduanas y el importador antes de la numeración de la DAM. El importador deberá generar toda la documentación necesaria y que posteriormente le será entregado a su agente de aduanas, obteniendo un visto bueno por parte del agente sin el cual no sería posible el retiro de la carga. Posterior a ello se presenta la fase de numeración y canal, se presenta la DAM, la factura comercial, entre otros documentos como el conocimiento de embarque y/o servicios del sector competente.

Es en esta fase donde SUNAT determina el canal de control de acuerdo a sus criterios de riesgo, también en esta fase se consideran las movilizaciones realizadas en el terminal portuario para el posterior traslado a los almacenes de los dueños de la carga o depósitos temporales. Ya en la fase del arribo - descarga de la mercadería, que abarca desde la llegada de la mercadería, se elabora la documentación respectiva y se constata la información del contenedor, hasta el traslado del contenedor a los almacenes. No se puede dejar de mencionar la fase de inspecciones, donde destacan los canales de control verde, naranja y rojo. En el caso del canal verde el importador no requiere de revisión documentaria ni reconocimiento físico. Para el canal naranja, la carga es sometida a declaración documentaria y en el caso del canal rojo se realiza el reconocimiento físico de las mercaderías. Finalmente, la fase de levante considera los procesos desde que termina la inspección hasta que se da el levante (Manual de Comercio Exterior, 2018).

Por lo tanto, el proceso de importación requiere ser realizado de manera rigurosa y de acuerdo a todo lo relativo dentro del marco de la ley y sus exigencias. Cabe destacar que los importadores frecuentes conocen el proceso y los costos involucrados en el caso de haber demoras, por ello se recomienda a los nuevos ingresantes al mercado del sector de las autopartes que cuenten con toda la información y asesoramiento necesario que permitan resultados exitosos.

1.2.2.5. Herramientas para una Eficiente Gestión de Importaciones

En los últimos años, se ha fortalecido la aplicación de herramientas que impulsan el desarrollo de las importaciones, y del comercio internacional en general. Es importante que los gobiernos brinden soluciones e instrumentos que faciliten los procedimientos logísticos, aduaneros, de transporte entre otros; necesarios para que se realicen de la manera más eficiente las operaciones de compraventa internacional. En esta perspectiva, surge una herramienta de gran aprovechamiento para los importadores en relación a los trámites de aduanas.

La VUCE es una herramienta de facilitación del comercio que propicia la racionalización y estandarización de los procedimientos de comercio exterior, lo que reduce considerablemente los costos comerciales para las empresas, especialmente para las PYMES, y reduce la complejidad de

los trámites aduaneros. Simultáneamente, la Ventanilla Única puede utilizarse como plataforma para prestar servicios B2B y proveer información especializada sobre los mercados internacionales y las regulaciones transfronterizas aplicables. (Thorrens, 2020)

En otras palabras; la VUCE brinda todo un abanico de servicios a disposición del comercio exterior, los cuales son ampliamente aprovechados por los importadores quienes ven simplificados los procesos documentarios y trámites que requieren para sus operaciones.

Del mismo modo, entre otras herramientas existentes, una de las más útiles para los importadores es la modalidad de despacho anticipado; lo cual les permite reducir sus tiempos, y por consiguiente, los costos en sus procesos logísticos, ya que brinda la opción de obtener el levante autorizado antes de la llegada del transporte. De acuerdo con Alvarez (2020), el despacho anticipado permitirá eliminar del proceso logístico que las mercancías ingresen a un depósito temporal, pues el importador podrá recoger su carga del puerto en cuanto llegue la nave y termine la descarga.

Esta herramienta ayuda a los importadores a ahorrar tiempo significativo en los trámites de liberación de la mercancía, así como los costos que genera el ingreso a un terminal; es por ello que el Estado incentiva el aumento del acogimiento a esta modalidad.

En relación a las herramientas de gestión, Jácome & Carvache (2019, pág. 9) explican que la estrategia del análisis del costo beneficio es utilizada para la evaluación de proyectos de inversión, la cual permite comparar los costos de ejecución del proyecto con los resultados económicos generados por el mismo y así tomar las decisiones de inversión más convenientes.

En ese sentido, es importante considerar un buen plan de gestión para el proceso de importación, el cual debería incluir un análisis costo beneficio; de este modo, será más sencillo poder calcular el nivel de rentabilidad del proyecto para determinar si la realización de este es realmente factible. Son muchas las empresas que han adoptado esta herramienta.

Por ultimo, es probable que sigan entrando en vigor nuestras estrategias y herramientas de apoyo al comercio exterior, que deberán tomar en consideración

cuáles son las necesidades más urgentes de los importadores en sus procesos logísticos y motivarlos a implementar estas nuevas modalidades. Estas estrategias de la mano de las herramientas de gestión más idóneas serán un gran aporte para la ejecución de un proceso de importación exitoso.

1.2.2.6 Condiciones para la Gestión de Importaciones

La gestión de importaciones está compuesta de ciertos pasos generales, los cuales pueden ir amoldándose a las preferencias de cada empresario y a la experiencia que va adquiriendo a medida que cuenta con más operaciones en su haber, del mismo modo, deben generarse condiciones que permitan dichas operaciones.

Ahora bien, es necesario considerar los requisitos que deben cumplirse antes de realizar una importación; en general, se debe conocer el mercado de procedencia del producto a importar y los proveedores con quienes se hará la negociación, lo cuál implica tratados, acuerdos comerciales vigentes, aranceles, entre otros (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2013).

Es así, que el conocimiento y familiarización con el país de origen de la mercancía permitirá tomar las consideraciones pertinentes para proyectar la viabilidad de la realización de la importación.

Por otro lado, el nivel de competitividad del producto a importar será determinante de la conveniencia de la operación; este producto deberá satisfacer las exigencias del mercado de destino y contar con un precio que permita generar una rentabilidad significativa al importador (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2013). De este modo, el producto importado podrá ser beneficioso para los objetivos comerciales en el país de destino.

Asímismo, es imprescindible contar con un planeamiento previo de importación, en el cual se podrá considerar todos los procedimientos, previsiones y proyecciones que permitirán ejecutar la operación de la mejor manera. Lo recomendable es la realización de un estudio de mercado, a partir del cual se pueda medir si el proyecto es factible, mediante estrategias de comercialización en el mercado de destino (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2013).

Dentro de este orden de ideas, de la mano de una adecuada planificación de los pasos para realizar la importación se evitarán posibles errores o contingencias que afecten la operación o sus resultados.

En particular, para la importación de autopartes usados al Perú la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (2006) en su circular aún vigente, enfatiza que algunos de los requisitos son que estos bienes deben contar con garantía de fábrica; deben estar destinados a compañías dedicadas al negocio en este rubro y consumidores finales; los bienes deben componerse completa o parcialmente por mercancías recuperadas; cada bien debe indicar su condición de remanufacturado; y, en caso de tratarse de motores, estos deben contar con potencia igual o mayor a 380 KW.

Luego, dependiendo del bien que se pretende importar, deberá consultarse cuáles son los requisitos correspondientes y específicos para cada tipo de producto, a fin de evaluar hasta qué punto y en qué condiciones será conveniente esta operación, y determinar si será posible cumplir con todas las exigencias de ley.

A continuación, el importador deberá analizar minuciosamente cuales son los principales pasos a dar en el proceso logístico de importación, tomando en cuenta la importancia de estos procedimientos que deben llevarse a cabo en su mayoría bajo los reglamentos nacionales vigentes para evitar inconvenientes y resultados negativos en las importaciones.

En primer lugar, es fundamental conocer el código arancelario del producto que se desea importar; luego podrá ser posible estimar el monto de los impuestos a pagar para poder solicitar la cotización de un agente de carga, el cual detallará costos FOB, flete internacional y gastos a la llegada de la mercancía a destino; es así que se deberá calcular el valor CIF, sobre la cuál se aplicará los impuestos de nacionalización; pero, ahí no termina todo, una vez la carga llegue al puerto de destino, el contenedor deberá ingresar a un terminal autorizado, en este punto el agente de carga solicitará cancelar los costos de desconsolidación, visto bueno y almacén; a partir de ahí, entra en acción el agente de aduanas a quién se hará el pago de los impuestos más comisión y gastos operativos; por último,

se debe contar con el gasto de transporte terrestre hasta el local del importador (The Office, 2021).

Se comprende entonces, la importancia de la participación de los operadores logísticos, como agente de carga y agente de aduanas toda vez que cuentan con las competencias y especialización necesarias para representar al exportador ante las entidades pertinentes a lo largo de todo el proceso de importación. Asimismo, es conveniente realizar un análisis previo de todos los pasos a dar, buscar información al respecto y hacer las consultas requeridas con todos los operadores con quienes se harán tratos.

En suma, considerando los aspectos detallados hasta ahora será posible reducir los errores, tiempos y costos; así como los resultados negativos en las operaciones de importación, recordando siempre asesorarse con especialistas calificados, tener a mano las normas vigentes por ley, y estimar los costos logísticos posibles en cada operación de compraventa internacional.

1.2.2.7 Importancia de la Gestión de Importaciones para los Países

La gestión de importaciones es un proceso de mucho cuidado y planeación previa que deben asumir con responsabilidad las personas encargadas de estas operaciones, ya sea en representación de alguna empresa o de manera directa. De no contar con una gestión adecuada, se puede cometer errores graves en el proceso logístico, e incluso, afectar las relaciones internacionales entre empresas; considerando que las importaciones son un factor importante en la economía del país y los actores involucrados en estos procedimientos tienen el deber de asumirlos de la mejor manera para contribuir al desarrollo interno y generar confianza a nivel internacional.

Visto de esta forma, como enfatiza Cárdenas et. al. (2019), las importaciones de bienes intermedios y materias primas son significativas a fin de fomentar el desarrollo de economía en el país, dado que las mismas muestran una relación de causalidad hacia el PIB (p. 27), es decir, es necesario para un país realizar importaciones al mismo tiempo que exportaciones a fin de tener un equilibrio económico encaminado hacia el desarrollo.

Cabe mencionar que, en el año 2011, a fin de mejorar la dinámica económica de las importaciones y las exportaciones, Perú, Chile, Colombia y México se integraron en la Alianza del Pacífico; sin embargo, no alcanzaron la meta de incrementar los niveles económicos en relación a la primera década del año 2021 (Licona & Rodríguez, 2019).

De este modo, con el propósito de generar mayores oportunidades económicas los países están en un esfuerzo constante de establecer relaciones internacionales buscando beneficios mutuos para el comercio internacional; en ese sentido, deben desarrollar estrategias para fomentar la dinámica comercial efectiva entre los países participantes.

Como mencionan Licona & Rodríguez (2019), es primordial para los países de la AP poder interactuar con mercados internacionales, pues estos países no son autosuficientes en cuanto a la producción de todo lo que requiere su población para subsistir ni pueden abarcar el consumo de la cantidad de producción que generan; en ese sentido, su alternativa es aumentar los niveles de economía promoviendo las exportaciones para cubrir con ellas sus importaciones permitiendo el equilibrio de la economía.

En relación con la idea anterior, los países están preocupados por alcanzar una armonía en su economía generando tanto importaciones como exportaciones. Es así que las importaciones son indispensables para la producción nacional que requiere, muchas veces, de insumos que solo pueden ser ofrecidos en el extranjero; de la misma manera se da en otros sectores, como el de consumo humano, industrial, entre otros.

Se plantea entonces el problema de la gestión de dichas importaciones, de modo que es primordial para los importadores conocer a detalle sus procesos.

Los procesos de gestión deben comenzar con un plan, ya que es importante determinar lo que se evaluará, este debe tener en cuenta los principales aspectos del nivel estratégico y las habilidades que afectan la productividad individual y del equipo, por lo que es importante identificar todos los factores que permiten visualizar cómo desarrollar un proceso de gestión del desempeño, aspectos como dónde se hará, con qué frecuencia, quién lo hará, el gestor o

actor del proceso, identificando la causa y así, brindar valor al proceso (Torres D. , 2018).

Se puede resumir entonces, que la gestión de importaciones es importante porque permite realizar una planeación exhaustiva y estratégica de cada paso en el proceso de la operación de importación; además de designar actividades, tiempos, lugares y responsables a cargo de cada procedimiento. Esto permitirá tener un control de las operaciones para poder prever problemáticas posibles y generar soluciones alternas.

1.2.3 El Sector Automotriz

A nivel mundial el sector automotriz ha evidenciado un acelerado crecimiento en el transcurso de los años destacando a principales exportadores e importadores. Por consiguiente, en los próximos párrafos se desarrollarán temas como el mercado mundial, el comercio internacional, el sector automotriz en el Perú, la importancia del sector y de las autopartes en el Perú.

1.2.3.1 Comercio Internacional del Sector Automotriz

El comercio del sector automotriz en el mundo se caracteriza por una competencia continua y fuerte entre las principales potencias económicas como China, Estados Unidos y Japón. Sin embargo, si se trata de Latinoamérica no se quedan atrás países como México, Brasil y Argentina que registran considerables volúmenes de producción y ventas en la industria automotriz, y también de autopartes, como se detallará en el siguiente subcapítulo.

1.2.3.1.1 Autopartes

En el sector de autopartes a nivel internacional los principales países productores se han preocupado por ofrecer un alto valor agregado, mejorando constantemente el desarrollo de nuevos productos, como señalan Pardo et. al. (2017, p. 112) “Los principales fabricantes son BorgWarner (Estados Unidos), Magna (Canadá), Aisin Seiki (Japón), Denso (Japón) y Bosch (Alemania)”, estas marcas se caracterizan por su permanencia en el mercado a lo largo de los últimos años gracias a su innovación tecnológica y la mejora continua de la calidad de sus productos.

Tomando a México como ejemplo, el sector de autopartes en este país es de suma importancia, ya que realizan importaciones y exportaciones de estos productos en un gran volumen. En la producción de autopartes, México se encuentra en el sexto lugar a nivel mundial, gracias a la apertura de nuevas fábricas y la ubicación geográfica del país como menciona Fragoso (2019, p. 6). Es decir, el sector de autopartes en este país ha venido creciendo en los últimos años hasta convertirse en un mercado valioso y de interés para el aprovechamiento de su potencial.

El sector automotriz de México, en especial el rubro de autopartes ha cogido impulso partiendo de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN); entre los años 1997 y 2014 su volumen de producción creció 971% y su nivel de exportaciones 1343%; asimismo, la industria de repuestos de autos consta de 727 empresas, de ellas aproximadamente el 30% son nacionales y el ingreso de nuevas empresas registra un crecimiento del 15%. El sector de autopartes facturó 75,000 millones de dólares en el año 2017 llevando a México al quinto lugar a nivel mundial (Fragoso, 2019, pág. 126).

En base a lo planteado, el sector automotriz; en particular, el de autopartes en México parece mostrarse altamente rentable, lo cuál contribuye al desarrollo económico del país y la generación de múltiples empleos, consolidándose en Latinoamérica, como uno de los países con mayor actividad comercial en esta industria.

Siguiendo con América Latina, en el mercado de Colombia a pesar de la informalidad presente en el mercado de autopartes, no se ha visto afectado en gran medida este sector; en efecto, el total de exportaciones de autopartes fue de USD FOB \$364.671.155 en el año 2014, además la industria de autopartes en este país se caracteriza por sus altos estándares de calidad que les permiten ser competitivos a nivel mundial (Pardo et. al., 2017, p. 113-114).

De este modo, en la industria de autopartes, Colombia resalta en América Latina por sus esfuerzos en la mejora de la calidad de sus productos, logrando tener una participación en el mercado significativa y en crecimiento.

Por otro lado, en el mercado norteamericano se ubican aproximadamente 5600 productores de repuestos de vehículos, los cuales generan empleos para más

de 734 mil trabajadores; y, cerca de dos tercios de las autopartes de los autos ensamblados en la Unión Europea, son producidos en ese país; mientras que; en China, el gobierno se ha comprometido a crear centros de investigación y desarrollo, considerando que las piezas de automóviles chinas son fundamentales para las cadenas de ensamblaje en varios países (Fragoso, 2019).

Estos países también cuentan con participaciones importantes a nivel mundial en el sector de autopartes, ya que proveen a muchos otros países de los repuestos necesarios para el ensamblaje de vehículos; por ello, hacen constantes esfuerzos por mejorar la investigación y desarrollo a fin de ofrecer productos innovadores y con mayor valor agregado en el mercado.

En general, el mercado mundial de las autopartes se muestra bastante dinámico; por consiguiente, es necesario ampliar la oferta basado en diversidad de alternativas que se ajusten a las exigencias cada vez mayores del consumidor.

1.2.3.1.2 Competitividad de las Autopartes

La competitividad es un concepto que se encuentra, hoy en día, inherente al mundo del comercio internacional, pues, al existir tantos ofertantes, es necesario que estos se encuentren en una búsqueda constante de elementos que aporten un valor agregado al producto que ofrecen. Esto les permitirá ser elegidos entre tantas opciones existentes en el mercado; de no ser así, es posible que no sobrevivan a la competencia.

En esta perspectiva, la innovación y el aprendizaje continuo se perfilan como alternativas idóneas para aplicar a fin de impulsar la competitividad empresarial, que da como resultado el éxito de los negocios reflejado en la rentabilidad, el manejo de nuevas tecnologías, el análisis del mercado, el aprovechamiento del capital humano, entre otros (Álvarez, 2018).

Visto de esta forma, a través de la innovación se podrá crear ideas novedosas, además de dar solución a necesidades no satisfechas en el mercado con el fin de generar un valor adicional a los productos ofertados; por otro lado, la adquisición de nuevos conocimientos significará estar un paso por delante de la competencia y generar mayores opciones de negocio.

Otro aspecto importante hoy en día para las empresas es la cultura de formación; es decir, la generación de un interés por parte de todos los colaboradores que se base en no dejar de aprender y capacitarse. La preparación constante se debe adoptar como parte de las responsabilidades que el trabajo implica para cada colaborador; es así, que por su lado el empleador debe invertir en el crecimiento de su equipo y realizar un adecuado seguimiento a la consecución de estas metas, que, en el corto y largo plazo originará ventajas competitivas para la organización (Tovar, 2018).

En otras palabras, el aprendizaje constante en todos los ámbitos jerárquicos de la empresa permitirá a los colaboradores y administrativos estar actualizados en temas como tecnología, nuevas estrategias y demás herramientas necesarias para la creación de nuevas ideas con el fin de buscar siempre el valor agregado del producto y/o servicios, y así competir favorablemente en el mercado.

Cada país ofrece variedades de autopartes diferentes ya sea en el caso de calidad, duración, diseños, etc. Con el propósito de adaptarse y posicionarse en los mercados objetivos. Son los clientes quienes decidirán adquirir el producto ya sea desde las mismas marcas de autos que circulan en el mercado o adquirirlos desde empresas importadoras de autopartes en general y de diversas marcas. Todo dependerá de lo que busque el consumidor final.

1.2.3.2 Participación de Proveedores del Sector Automotriz.

Para explicar el estado del mercado mundial se iniciará por dar algunos datos a nivel latinoamericano. En este mercado, resaltan tres principales países: México, Brasil y Argentina; economías que han tenido un impacto sobresaliente en el sector de la industria automotriz.

Al término del año 2015 fue México el país que ocupó la séptima posición como productor de vehículos pesados y la cuarta posición como productor y exportador de vehículos ligeros; del mismo modo, obtuvo el quinto lugar en la producción y exportación de repuestos de autos; Brasil, por su parte, tiene el segundo lugar en producción en Latinoamérica, a nivel internacional el noveno lugar y el primer lugar en ventas de automóviles; si se habla de Argentina, obtuvo el vigésimo quinto lugar en el año 2015 produciendo más de 500 000 unidades y participando en un 0.6% a nivel mundial como productor de vehículos (Ruiz, 2016, p. 77).

En consecuencia de lo anteriormente señalado, el nivel de empleos derivado de la industria automotriz también se ve evidentemente afectado de manera positiva en el sector de productoras, ensambladoras y distribuidoras de vehículos y autopartes, debido a las posiciones alentadoras de estos países en relación a Latinoamérica.

Desde el panorama de Norteamérica y Asia, en el mundo han liderado el mercado diversos países, cambiando las tendencias conforme se han dado los sucesos de mayor impacto como las crisis y la globalización; en efecto, como dan a conocer Alarcon et. al. (2020, p. 270), en la década de 1900 lideraban el mercado las empresas norteamericanas Ford, General Motors y Chrysler, años después, a comienzos del siglo 21 se ubicaba en el primer lugar Japón; sin embargo, China entró en competencia con bastante fuerza ofreciendo automóviles de bajo costo, ubicándose de esta manera en el liderazgo mundial de la industria automotriz.

Figura 3: Ventas por Empresas en el 2017



Fuente: Elaboración propia. Pertenece a este sitio: <https://www.focus2move.com/world-car-group-ranking-2018/>

El Gráfico N° 3 refleja la cantidad de ventas generadas por marcas en el año 2017, donde resalta que el mercado en ese año se encontraba dominado por Volkswagen (VW), Toyota y la Renault Nissan Mitsubishi, las cuales concentran un 33.8% del mercado a nivel mundial.

Es así que el mercado automotriz se muestra como un sector bastante cambiante, en el cual las principales potencias mundiales son las que se disputan los primeros lugares de producción y comercialización ofreciendo año tras año, de la mano de la tecnología y la globalización, nuevas alternativas y novedades en los productos que ofrecen al mercado internacional.

Dentro de este marco, si se habla de marcas, se puede decir que el mercado mundial está dominado por tres principales, las cuales logran en ventas alrededor de 10 millones de autos al año; Volkswagen (VW), Toyota y Renault Nissan Mitsubishi que ocupan el 33.8% del mercado en el mundo (Garcia, 2019).

Como el caso de Renault Nissan Mitsubishi, son también otras empresas las que han optado por esta tendencia registrada de contar con alianzas y fusiones para poder enfrentar la competencia mundial y las nuevas exigencias del mercado global.

En resumidas cuentas, países como Estados Unidos, Canadá, y Japón descendieron en sus volúmenes de producción, mientras que países como China y México incrementaron notablemente su producción en los últimos años.

1.2.3.3 El Sector Automotriz en el Perú

El comportamiento del sector automotriz en el Perú a nivel de producción, es en realidad, mínimo, pues se limita al ensamblaje; y casi la totalidad de automóviles que se ofrecen son importados; es en la importación donde se refleja el nivel de participación del país en referencia a la industria automotriz.

1.2.3.3.1 Autopartes a Nivel Nacional

En el Perú, el sector de autopartes está en búsqueda de nuevas oportunidades a nivel internacional; en ese sentido, en el año 2015 se ubicaron 12 Empresas peruanas de repuestos automotrices como potenciales exportadoras, según Quintana (2018), es así, que las empresas peruanas de autopartes se muestran como un potencial mercado emergente preparándose para ofrecer sus productos al mundo.

Cabe resaltar que, en la actualidad, el Perú participa en general como importador en el mercado mundial de autopartes, dado que las pequeñas y medianas empresas demandan estos productos para sus negocios de ensamblado y

comercialización; sin embargo, es necesaria una adecuada gestión del proceso de importaciones y los costos logísticos con el fin de optimizar mayores recursos; y de este modo, generar un incremento en la rentabilidad de este sector.

De la misma manera, el Estado debe brindar mayores herramientas de soporte para los importadores, así como facilidades en los tramites administrativos de importación del sector de autopartes para que los empresarios puedan tener mas ventajas competitivas, asi como más posibilidades de realizar inversiones en investigación y desarrollo de productos con valor agregado que permitan también un crecimiento en las exportaciones a traves de la oferta de un producto diferenciado.

1.2.3.3.2 Importación de Autopartes desde el Perú

Se resalta que en el Perú se realizan tanto importaciones como exportaciones de autopartes. Sin embargo, es sabido que el Perú está promoviendo las exportaciones para poder mejorar la economía del país. Ante ello se tiene que de acuerdo a la página ComexPerú (2017):

Así, desde el 2015, en el marco de la Alianza del Pacífico, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo ha puesto en marcha el Programa de Desarrollo de Cadenas de Valor Global - sector automotriz, con cinco fases que buscan un acercamiento de las empresas peruanas a la industria automotriz mexicana: i) diagnóstico del potencial de la industria peruana para su integración, ii) evaluación de las capacidades productivas de las empresas, iii) sensibilización sobre las oportunidades en la industria mexicana, iv) encuentros de negocio entre empresas peruanas y potenciales compradores mexicanos y, finalmente por implementar, v) creación de un Centro Virtual de Negocios. Este último brindaría servicios específicos para facilitar la inserción de las empresas peruanas en las cadenas productivas de México. (p. 4)

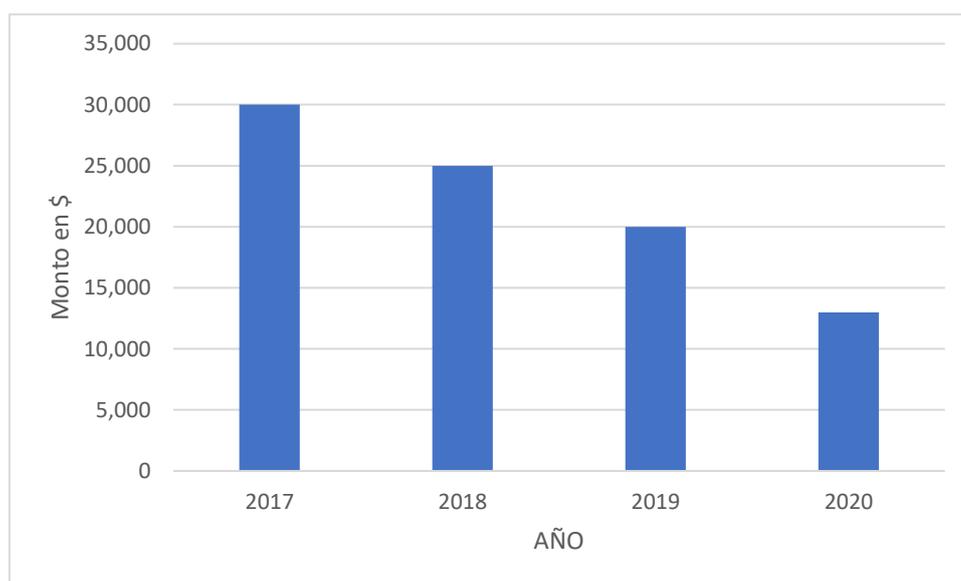
En consecuencia, aprovechando el fortalecimiento de otros países se busca fortalecer las relaciones comerciales con el fin de lograr mayor inserción de las empresas peruanas, destacar en el sector, generar empleo y sobre todo generar un impacto positivo en la economía,

Actualmente el sector de las autopartes genera alrededor de 400,000 empleos y aproximadamente 800,000 empleos indirectos en el Perú. Estos empleos

requieren de estar en constante actualización a causa del desarrollo de las nuevas tecnologías como es el caso de los vehículos híbridos, eléctricos, autónomos, combustibles, dispositivos de seguridad, entre otras innovaciones. Este sector y sus actividades conexas representan un poco más del 12% del PBI y ha contribuido con todo un efecto multiplicador sobre la economía del país. Tanto como el rubro de las autopartes como el de los servicios técnicos han permitido la operatividad de los casi 6 millones de vehículos que conforman el parque automotor (Press Perú, 2020).

Por lo tanto, de acuerdo a lo anteriormente mencionado, el país tiene oportunidades de crecimiento en el sector. Se destacan planes para potenciar el sector exportador; sin embargo, para ello es necesario que el país cuente con avances tecnológicos, infraestructura y mayor inversión en educación. Mientras ello se da, gran parte de este sector se maneja por las importaciones.

Figura 4 Valor CIF importado



Fuente: Elaboración propia. Pertenece a este sitio

<https://www.veritrade.com/es/peru/importaciones-y-exportaciones-importaciones-autopartes-peru-sac/ruc-20601482291>

De acuerdo con el Gráfico N° 4 se puede observar la tendencia positiva de las importaciones en últimos años. No obstante, a causa de la coyuntura vivida en el año 2020 a causa del COVID – 19 se observa una baja considerable. Se espera que las cifras vuelvan a subir y sigan mejorando con el tiempo.

1.2.3.4 Sector Automotriz en la Economía

Considerando que el comercio exterior ha permitido el crecimiento y desarrollo económico de los países. El sector de autopartes ha contribuido con ello, principalmente en aquellos países que prácticamente se han vuelto proveedores en el mercado. En el desarrollo de los próximos párrafos se podrá conocer mayores detalles.

En ese sentido se tiene el caso de México, donde la industria automotriz se ha convertido en un sector altamente desarrollado de gran impacto en la economía. De acuerdo con Torre et al. (2016), la industria automotriz hoy en día es uno de los sectores estratégicos más importantes de México. Actualmente, genera aproximadamente un millón empleos directos, 55.000 con fabricantes de equipos originales, 582.591 en piezas de repuestos automotrices y el resto entre distribuidores, repuestos y mecánicos; asimismo, el sector automotriz es el principal generador de empleo para las industrias manufactureras en México, en ese sentido, siempre se busca alternativas para mantener la calidad y optimización de los procesos. (p. 8)

En consecuencia, se conoce que México ha cobrado protagonismo en el mercado no solo por la presencia de su producto en el exterior sino por el impacto positivo que ha tenido a través de los años gracias al incremento de su población económicamente activa en el sector y a la competitividad que ha alcanzado.

No cabe duda de que el país más destacado en el rubro desde el año 2016 ha sido Alemania, pues desde ese año ha tenido ventas por alrededor de 405 000 millones de euros, lo que significa que esta industria produce alrededor de una quinta parte de todas las ventas de la industria, logrando posicionarse como el sector más fuerte en ventas en el país. Se resalta que los productores de vehículos son quienes contribuyen a estos montos redondos, a prácticamente tres cuartas partes del resultado, evidenciando así la importancia de las operaciones en el extranjero. Con alrededor de 256 000 millones de euros en el 2016, casi dos terceras partes de los ingresos fueron generados fuera del mercado. Lo que representa una tercera parte de todas las ventas exteriores del sector (Bormann et al., 2018).

La alta inversión en educación, infraestructura y tecnología a llevado a que el país avance y sea altamente competitivo, mostrando así que en el año 2016 uno de cada dos autos vendidos en Europa era de un fabricante alemán. Han logrado penetrar en los mercados exitosamente y como se evidencia, este país se proyecta a crecer aún más y lograr entrar a mercados donde aún su presencia no es tan predominante.

En Latinoamérica también se encuentra un país con predominancia en el rubro. Este país es el noveno productor a nivel mundial con aproximadamente 2.5 millones de unidades manufacturadas en el 2015, generando así más de aproximadamente 1.5 millones de empleos ya sea directos o indirectos. Ha contribuido con el 21% del PIB industrial. Cabe resaltar que Brasil cuenta con 494 empresas fabricantes de autopartes (Carbajal & Morales, 2016). De acuerdo a lo mencionado este país tiene presencia destacable entre los países más destacados en el sector. Sin embargo, se destaca también que ha reflejado un estancamiento, aun así, no ha dejado de lado su participación.

En últimas, cada país ha destacado de distintas formas y se ha vuelto principal proveedor de diferentes países según lo especificado. Es por ello que se espera que aquellos países principalmente Latinoamérica que son principales importadores se animen y logren tener mayor participación como es el caso de Brasil.

1.3 Definición de Términos Básicos

- **Gestión:**

La palabra gestión ha evolucionado con el pasar de los años, teniendo distintas definiciones por distintos autores; no obstante, se destaca la siguiente definición. De acuerdo a Manrique (2016), las perspectivas de esta carrera se abren en áreas de intervención que consideran tanto el diseño de estrategias como la creación de políticas y programas con fines empresariales, sociales y públicos, lo cual implica un trabajo en equipo entre profesionales de diferentes regiones y aborda grandes oportunidades que trascienden el conjunto de producto, comunicación y entorno, modificando el concepto de gestión del diseño a una realidad actual con enfoques alternativos y una visión más holística y pluralista.

En consecuencia, se tiene un enfoque amplio que engloba a toda la organización y sus áreas, con el propósito de conseguir los objetivos de la empresa.

- **Costos:**

El término de costos es definido por diferentes autores; sin embargo, se presentará la definición del siguiente autor. De acuerdo con Reveles (2019), el término costo se refiere a todos los recursos que se han sacrificado o perdido para obtener un bien en particular. Asimismo, también considera el valor monetario de los recursos ofrecidos o prometidos a entregar a cambio de los bienes y servicios obtenidos. Costos relacionados con la función de producción, es decir, materias primas directas, mano de obra directa y costos indirectos.

El costo total del producto se carga a resultados cuando y en la medida en que se vende el producto fabricado, afectando el costo de los artículos vendidos. Para el presente trabajo de investigación se considerarán los costos involucrados en el área logística.

- **Logística:**

Este término engloba un significado bastante amplio dependiendo las variables o contextos con los cuales se relacione, para definirlo Pinheiro et al. (2017), señala que la logística es la gestión estratégica de la compra, transporte y almacenamiento de materias primas, productos terminados y su información asociada, a través de los canales de distribución, maximizando las ganancias actuales y futuras. (p. 266)

Es así, que la logística puede definirse como el proceso completo de transporte de insumos o bienes finales desde un punto a otro, considerando cada uno de los procedimientos involucrados en que esta operación se lleve a cabo. Cabe resaltar, que en dicho término en relación al comercio internacional tendrá como fin la generación de beneficios económicos para las partes involucradas.

- **Importación:**

El término *importación* ha sido definido en muchas oportunidades por diversos autores, para la presente tesis, se tomará como referencia la definición brindada por (SUNAT, 2021):

Es el régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, así como el pago de los recargos y multas que hubiere, y del cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones aduaneras. Las mercancías extranjeras se considerarán nacionalizadas cuando haya sido concedido el levante.

De este modo, la importación es la operación que permite el ingreso de cargas a un país, las cuales será para el consumo nacional, por lo general, con un fin comercial.

- ***Incoterm***

La palabra incoterm ha incrementado su protagonismo junto con el crecimiento del comercio exterior. En ese sentido se tiene la siguiente información del portal (International Trade Administration U.S, 2020).

Los Incoterms son un conjunto de 11 reglas individuales emitidas por la Cámara de Comercio Internacional (ICC) que definen las responsabilidades de vendedores y compradores por la venta de bienes en transacciones internacionales. Es de primordial importancia que cada regla Incoterms aclare las tareas, los costos y los riesgos que deben asumir los compradores y vendedores en estas transacciones. Familiarizarse con los Incoterms ayudará a mejorar las transacciones sin problemas al definir claramente quién es responsable de qué y de cada paso de la transacción.

En consecuencia, los *incoterms* permitirán que las operaciones de comercio exterior se desarrollen de manera ordenada entre cada participante evitando las diferencias entre los mismos.

- ***Outsourcing***

Esta palabra en idioma inglés ha sido adoptada dentro del ámbito empresarial, donde se utiliza con frecuencia en la actualidad. Figueiras (2021) la define como El proceso de búsqueda de un tercero que se encargue de parte de los procedimientos que demanda una empresa, lo que abre la posibilidad de adquirir talento o equipos para generar menor carga de trabajo a la empresa, así como mejorar su productividad.

En ese sentido, el *Outsourcing* es una herramienta que permite a las empresas tercerizar algunos procedimientos para destinar un mayor esfuerzo a las actividades en las cuáles se especializan, generando un mejor servicio y reduciendo costos.

- **Exportación**

Uno de los regímenes mencionados en el trabajo de investigación, el cual también debe ser definido es la exportación. Dentro de este orden de ideas de acuerdo con el portal Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (2016) la exportación es un régimen aduanero que permite que las cargas nacionales o nacionalizadas salgan del territorio aduanero para uso o consumo final en el exterior y no están sujetas a ningún impuesto.

De lo expuesto anteriormente se evidencia que el país promueve este régimen ya que no está afecto a impuestos, como si en el caso de las importaciones.

- **Autopartes**

Durante el desarrollo del trabajo de investigación, se menciona reiteradas veces a las autopartes, ante ello se tiene una definición simplificada; de acuerdo con Muñoz J. (2021), las autopartes son los repuestos que se requieren para engranar un vehículo y van desde cosas evidentes como los accesorios, pero no menos importantes son los cables y las herramientas.

Como mencionado cada una de las piezas que compone los vehículos son autopartes, como ejemplo se tiene llantas, bujías, mangueras, radiador, amortiguadores, etc.

- **Aduanas**

Dentro del comercio exterior es necesario definir el concepto de aduanas, para un mejor entendimiento del proceso de importación. Dentro de este marco, según el portal Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (2001), las Aduanas se encargan de controlar y gestionar el tránsito internacional de cargas dentro del territorio aduanero, así como recolectar los impuestos que

se aplican de acuerdo a ley. De esta forma, fomentan el comercio internacional y direccionan sus esfuerzos a la prevención de los delitos aduaneros.

En consecuencia, se resalta la importancia de la administración y control del tráfico internacional de mercaderías, debido a que permite una mayor seguridad frente a los actos ilícitos que podrían acontecer.

- **Flete**

El traslado de mercadería de un país a otro es a través del pago de flete. Para un mejor entendimiento de acuerdo a Mondragon (2018) se entiende que el flete marítimo es el precio que brindan las líneas navieras por el servicio de transporte marítimo internacional, estos son establecidos de acuerdo con el peso y volumen de las mercancías.

En consecuencia, el importador / exportador contara con opciones de precio de flete, adaptándose a sus necesidades y permitiendo optimizar los costos.

- **Almacenes**

Dentro del ámbito de la logística se encuentran los almacenes, cuales cobran vital importancia dentro de los costos logísticos. Ante ello se define el concepto como sigue. De acuerdo al portal Mecalux (2022), el almacén es el conjunto de equipos de almacenamiento, de manipuleo, recursos humanos y de administración, que se encarga de regular los tráficos de entrada y salida de la mercancía.

Por lo tanto, los almacenes pueden cobrar vital importancia dentro de la estructura de costos, ya que de una adecuada logística de almacenamiento se generará un impacto positivo en los resultados esperados por una empresa.

- **Eficiencia:**

La palabra eficiencia está bastante presente como parte de las exigencias principales en el contexto laboral. De acuerdo con (Gestión, 2022), la eficiencia “Se da cuando se utilizan menos recursos para lograr un mismo objetivo o cuando se logran más objetivos con los mismos o menos recursos.”

Es decir, la eficiencia se basa en la capacidad de logro de las metas que va de la mano de la optimización de recursos.

- **Eficacia**

Esta palabra se utiliza con frecuencia en conjunto con la palabra eficiencia, y muchas veces, suelen ser confundidos ambos conceptos. Para definir la palabra eficacia, (Gestión, 2022) señala que "...la eficacia hace referencia en la capacidad para alcanzar un objetivo sin importar si se le ha dado el mejor uso a los recursos."

En ese sentido, se puede decir que la eficacia se enfoca en la obtención de resultados favorables, aún a costa de la cantidad de recursos utilizados en el proceso.

- **Optimización**

La optimización ha sido definida desde varios puntos de vista dependiendo del contexto en referencia. De forma general, (Real Academia Española, 2021) indica que optimización se refiere a "Buscar la mejor manera de realizar una actividad."

De este modo, se estará realizando una actividad de manera óptima siempre y cuándo se utilicen formas que favorezcan el resultado final, ya sea mediante la búsqueda de herramientas, información, datos, entre otros.

- **Rentabilidad:**

El termino rentabilidad se relaciona con la consecución de las metas a nivel empresarial; es así, que (Arrieta & Villanueva, 2019), la define "...como la relación entre excedente que genera una empresa en el desarrollo de su actividad empresarial y la inversión necesaria para llevar a cabo la misma."

Se puede decir, entonces, que la rentabilidad es el resultado del análisis mediante el cual es posible determinar la factibilidad de realizar un proyecto empresarial.

- **Proveedor:**

El proveedor, como es sabido, tiene una participación importante en los negocios internacionales, de manera más precisa, según (Real Academia Española, 2021) su concepto es "Dicho de una persona o de una empresa: Que provee o

abastece de todo lo necesario para un fin a grandes grupos, asociaciones, comunidades, etc.”

A lo largo de los años, las empresas se han preocupado por la búsqueda de dichos proveedores, posicionándolos como pieza fundamental de sus negocios.

CAPITULO II: HIPÓTESIS Y VARIABLES

2.1 Formulación de Hipótesis Principal y Derivadas

Hipótesis Principal:

Existe una influencia significativa de la gestión de costos logísticos en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.

Hipótesis Derivadas:

- Existe una influencia significativa de los costos de transporte internacional en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.
- Existe una influencia significativa de los costos de almacenamiento en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.
- Existe una influencia significativa de costos de nacionalización en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.

2.2 Variables y Definición Operacional

Variable Independiente

- Costos logísticos:

El cálculo de los costos logísticos implica mantener un control riguroso del comportamiento y rentabilidad de un producto en particular, ya que las características físicas y comerciales de un bien demandan esfuerzos de abastecimiento y costos bien diferenciados. (Anibal, 2016). Asimismo, considerar que no se debe reducir los costos impactando negativamente en la gestión de costos y en la calidad del producto.

Dimensiones

- **D1:** Costos de Transporte Internacional
- **D2:** Costos de Almacenamiento
- **D3:** Costos de Nacionalización

Variable Dependiente

- Importación:

Considerando que existen diferentes tipos de importaciones, en el presente estudio se desarrolla uno de los regímenes más importantes, la importación para el consumo interno. “La importación consiste en la introducción a plaza para el consumo de mercaderías procedentes del exterior del territorio aduanero nacional, sujetas al pago de tributos” (Finanzas, 2021)

Dimensiones

- **D1:** Conocimiento del Mercado de Origen y Proveedores
- **D2:** Competitividad del Producto
- **D3:** Planeamiento de Importación

CAPITULO III: METODOLOGÍA

3.1 Diseño Metodológico

Enfoque: el presente estudio es cuantitativo dado que “utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin establecer pautas de comportamiento y probar teorías”; esto lo respalda Hernández et al. (2014) en ese sentido el enfoque cuantitativo permite medir los problemas de investigación y determinar el comportamiento de la población en estudio.

Tipo: se considera que es del tipo aplicada, la cual, de acuerdo a Arias (2011) se refiere a la producción de nuevos conocimientos, posiblemente destinados a reforzar los supuestos teóricos de una ciencia; o a la resolución de problemas prácticos. Por ello se concluye que es aplicada puesto que uno de los principales propósitos de la investigación es ser un aporte importante o contribuir en la solución de problemas.

Alcance: la presente investigación tiene un alcance del tipo explicativo, a causa de que se centran en explicar en qué condiciones y de qué modo de relacionan las variables además de identificar las causas de las situaciones que se estudian (Hernández et al., 2014). En consecuencia, se tiene como fin encontrar un entendimiento de los fenómenos analizados.

Método: Considerando el enfoque cuantitativo el presente estudio, se basa en un método deductivo, el cual parte desde los aspectos más generales a los más específicos, en referencia a las variables de estudio.

Diseño: En este caso el diseño de la investigación es no experimental a causa de que no se manipulan deliberadamente las variables en opinión de Hernández et al. (2014) “son estudios en los que no hacemos variar en forma intencional las variables independientes para ver su efecto sobre otras variables. Lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal como se dan en su contexto natural.” En consecuencia, en el desarrollo de la tesis no se buscará descubrir algo sino se analizarán los fenómenos tal cual ocurran; asimismo, entre los tipos de diseños no experimentales se tiene el corte transversal o transeccional, cual es apropiado cuando se cuenta con un alcance explicativo.

La investigación del tipo transversal tiene como propósito describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado. En estos casos el diseño apropiado es el transversal o transeccional ya sea que su alcance inicial o final sea exploratorio, descriptivo, correlacional o explicativo. (Hernández et al., 2014)

Unidad de Análisis: Se refiere a cada uno de los elementos que forma parte de la muestra seleccionada en base a determinadas características. Como expresa (Hernández et al., 2014) “Aquí el interés se centra en “qué o quiénes”, es decir, en los participantes, objetos, sucesos o colectividades de estudio.” Es así, que el estudio será aplicado en la unidad de análisis escogida; que es una Empresa Importadora de Autopartes de Lima Metropolitana.

3.2 Diseño Poblacional y Muestral

La población elegida para la aplicación del presente estudio comprende a los miembros administrativos de las empresas importadoras de autopartes en Lima Metropolitana, siendo la población definida como “conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones.” de acuerdo a Hernández et al. (2014).

En efecto, las personas elegidas para la aplicación del instrumento de análisis comparten un conjunto de características fundamentales para el desarrollo del trabajo de campo y el logro del fin de la tesis; dado que el trabajo pretende explicar de qué manera influye la gestión de costos logísticos en la importación de autopartes enfocado en la ciudad de Lima.

Una vez seleccionada la población, se debe proceder con el muestreo a fin de obtener el grupo de personas y sus características específicas dentro de esta población, a quienes se pedirá los datos necesarios para el desarrollo de la investigación, de esta manera Hernández et al. (2014) determina que la muestra hace referencia a un grupo de la población de interés sobre el cual se recopilarán datos y además tiene que ser definido y delimitado con precisión, además este grupo debe ser representativo de la población.

La muestra obtenida deberá limitarse de la manera más precisa para que pueda ser de utilidad para el estudio, y permita obtener los datos más representativos posibles dentro la población seleccionada.

La muestra puede ser de dos tipos, las muestras no probabilísticas y las muestras probabilísticas.

Como señala Hernández et al. (2014), para el caso de las muestras probabilistas, cualquier elemento de la población puede ser escogido para formar parte de la muestra, y la única condición para obtenerla es determinando dicha población y el tamaño que deberá tener la muestra, a través de una selección aleatoria.

Es decir, para la selección de una muestra probabilística solo es necesario escoger una cantidad determinada de elementos dentro de la población, sin tomar en cuenta ningún aspecto adicional.

Por otro lado, existe otro tipo de muestreo que es el no probabilístico; en este caso, no se debe elegir la muestra de manera aleatoria, por el contrario, es importante considerar los objetivos de la investigación; en ese sentido se debe considerar que este procedimiento no es mecánico ni requiere fórmulas de probabilidad, sino que dependerá de las características del análisis que desea realizar el investigador (Hernández et al., 2014).

En función de lo planteado, la muestra no probabilística debe ser bastante representativa para servir de ayuda a los intereses de investigación del estudio y arrojar los datos necesarios para un resultado válido.

El presente trabajo de investigación tendrá como base una población de 99 empresas importadoras de autopartes de Lima metropolitana, las cuales en el año 2022 tuvieron un valor FOB de importaciones mayor o igual a quince mil dólares.

En ese sentido se realizó el cálculo de la muestra a través de la fórmula de muestreo aleatorio simple:

$$n = \frac{Z_{1-\alpha/2}^2 xPxQxN}{E^2 x(N-1) + Z_{1-\alpha/2}^2 xPxQ}$$

En donde:

Z: Nivel de confianza.

N: Tamaño de la población.

P: Prevalencia del fenómeno de estudio.

Q: $1 - P$

E: Margen de error.

n: Tamaño de la muestra.

Figura 5 Cálculo de la muestra

$Z(0.975)=$	1.95996
$Z^2 =$	3.84146
N =	99
N-1 =	98
P =	0.5
Q =	0.5
E =	0.05
$E^2 =$	0.0025

Reemplazando valores en la fórmula:

$$n = \frac{95.0761}{1.20536} = 79$$

Fuente: Elaboración propia.

Luego de reemplazar los valores en la fórmula, se obtuvo como resultado una muestra de 79 empresas a las cuales se deberá aplicar el instrumento para la recolección de datos, en este caso, el cuestionario.

En conclusión, determinar el tipo de muestreo a considerar dependerá directamente del tipo de investigación a realizar, el planteamiento de la tesis y los objetivos de misma.

3.3 Técnicas de Recolección de Datos

Con el objetivo de recopilar la información necesaria para lograr el desarrollo del presente estudio se contará con una técnica de recolección en este caso es la encuesta. No obstante, es importante definir un poco más acerca de ello. Por lo que en opinión de Hernández et al. (2014).

Estas técnicas normalmente son consideradas por los autores como un diseño o un método. Pues serían consideradas como investigaciones no experimentales transversales o transeccionales descriptivas o correlacionales causales, porque tienen los propósitos de unos u otros diseños y algunos casos de ambos. Normalmente se utilizan cuestionarios, los cuales son aplicados en diferentes contextos como tal es el caso de las entrevistas en persona, entrevistas a través de medios electrónicos como correos o páginas web, en grupos, etc.

Actualmente gracias a los avances tecnológicos y el acceso a diferentes plataformas es posible realizar encuestas a cualquier persona ya sea de manera virtual o presencial.

En la cita anteriormente mostrada se menciona un punto importante, el instrumento para la recolección cual es el cuestionario los cuales se basan en preguntas que pueden ser ya sea cerradas o abiertas, asimismo sus contextos pueden ser auto administrados, entrevista personal o telefónica, vía internet, etc. (Hernández et al., 2014).

Actualmente considerando la coyuntura que se atraviesa se fortalecerá en la elaboración de un cuestionario que pueda llegar a la muestra objetiva ya sea de manera presencial o virtual, aprovechando las facilidades con las que se cuenta hoy en día.

En consecuencia, el cuestionario a elaborar contara con pregunta cerradas, las cuales tendrán una escala de medición de Likert. Para detallar más información acerca de Likert, se tiene la siguiente información, según Hernández et al. (2014), se trata de un método que fue desarrollado por Rensis Likert en el año 1932; no obstante, hace referencia a un enfoque vigente y muy popularizado. Se trata de un conjunto de *ítems* presentados en forma de afirmaciones o juicios, los cuales serán evaluados ante los participantes. En otras palabras, para cada afirmación se le solicita a la persona que indique su reacción a través de la elección de los uno de los cinco puntos o categorías de la escala. Se resalta que a cada uno de estos puntos se le asignará un valor numérico, con ello el participante obtendrá una puntuación con relación a la afirmación y al final una

puntuación total, siendo una sumatoria obtenida en relación con todas las afirmaciones.

Tal como ha sido explicado líneas arriba, las preguntas contarán con opciones, las cuales cada una tendrá un grado de acuerdo y es el encuestado quien marcará de acuerdo con sus propios criterios.

Dentro de este orden de ideas, el cuestionario a aplicar cuenta con un total de 24 preguntas, de las cuales 18 corresponden a la variable independiente costos logísticos y 6 pertenecen a la variable dependiente importación.

3.4 Técnicas Estadísticas para el Procesamiento de Información

Una de las principales técnicas de procesamiento de datos es la tabulación en Excel, que permite ordenar la información para después procesarla. Muñoz C. (2015) explica que la tabulación es el método mediante el cual se agrupan los datos en tablas, una vez se haya hecho las codificaciones adecuadas de los mismos; asimismo, la tabulación puede ser simple o más complicada si se trata de dos a más variables.

Por consiguiente, la herramienta de tabulación en Excel será de bastante utilidad para el tratamiento de los datos obtenidos; además de su posterior análisis e interpretación.

El programa SPSS es utilizado para lograr toda una gama de análisis estadísticos, como, por ejemplo, las medias, frecuencias, regresión, y la representación gráfica de los datos. Para poder ejemplificar de manera detallada el procesamiento de la información en este programa, se observó un video, donde gracias a (Cruz, 2018) se puede analizar un poco más el programa SPSS.

En el video observado, una vez se tiene una base de datos final en el programa Excel, proceden a copiar la base de datos al programa SPSS. Posterior a ello en la pestaña vista de variables se procede a codificar, en esta pestaña también se revisa los decimales, en este caso se le colocó cero por lo cual la base de datos se actualiza y dejan de aparecer los decimales. Además, en la columna de etiqueta se puede colocar la información necesaria como por ejemplo las preguntas, las dimensiones, etc. luego en el video se observa que realizar el cálculo de los valores de la confiabilidad de cada una de las preguntas, en la

opción analizar, en escala y en análisis de fiabilidad. En la pestaña abierta se seleccionó todos los ítems para colocarlos en la parte de elementos, en el apartado de modelo coloco la opción alfa, con el objetivo de que la tabla generada tenga ese nombre. En una nueva hoja figuran las tablas indicando el alfa de Cronbach, es en este caso donde se puede determinar la fiabilidad de la variable.

Por otro lado, en el video también se detalla acerca de cómo poder realizar las correlaciones. En la opción de analizar, correlaciones y en bi-variadas. Se coloca las variables en el apartado de variables, seleccionando las opciones de Spearman o Pearson considerando la muestra en estudio; y en marcar las correlaciones significativas. Luego de darle en aceptar se visualizará una tabla mostrando las correlaciones de las variables indicando si la correlación es significativa o no. En el caso de la opción frecuencias se evidencian las tablas de frecuencias y porcentajes y además se tiene un gráfico de barras / circular que se genera para la dimensión analizada.

De lo mencionado anteriormente se evidencia que para realizar el procesamiento de datos existen diversas opciones que permite analizar la información en su totalidad y poder establecer los resultados en el trabajo de investigación.

Análisis estadísticos

- **Alfa de Cronbach**

El Alfa de Cronbach es uno de los términos más utilizados en los trabajos de investigación, por lo que se requiere de ser definido más a detalle y así tener un concepto más claro. De acuerdo a Tuapanta et al. (2017), este coeficiente fue descrito en 1951 por Lee J. Cronbach, hace referencia a un índice que permite la medición de la consistencia interna de una escala, esto ayuda a poder evaluar la extensión en que los ítems de un instrumento son correlacionados, lo que en otras palabras hace referencia a el promedio de las correlaciones entre los ítems, cuales forman parte de un instrumento. Aquí se puede obtener un promedio de análisis de las respuestas. Por lo tanto, un grupo de ítems que explora un factor común mostrara un alto valor de Alfa de Cronbach.

La fórmula para el cálculo del Alfa de Cronbach es:

$$\alpha = \frac{n}{n-1} \left(1 - \frac{\sum_{i=1}^n S_i^2}{S_t^2} \right)$$

En donde:

n: Muestra.

S_i: Varianza de cada ítem.

S_t: Varianza de la suma de todos los ítems.

- **Correlación de Spearman**

Otro análisis que se puede realizar dentro del programa SPSS es la correlación de Spearman. En consecuencia, se tiene la siguiente definición al respecto. En opinión de Roy et al. (2019):

La correlación de Spearman o también conocida como rho de Spearman es el análogo no paramétrico de la correlación de Pearson. Se utiliza para variables cuantitativas de libre distribución o con datos ordinales. La correlación de Spearman se basa en la sustitución del valor original de cada variable por sus rangos, tal como se puede observar en su fórmula. Para calcularla se requiere que se ordenen los valores de cada sujeto para cada variable X, Y, además de que se asigne un rango. Ejemplo: si un investigador quiere determinar si existe correlación entre la saturación arterial de oxígeno y el estado del pie diabético, la prueba estadística pertinente será la de correlación de Spearman.

La fórmula para el cálculo de la correlación de Spearman es:

$$r_s = 1 - \frac{6 \sum d^2}{n(n^2 - 1)}$$

Donde:

$\sum d^2$ = sumatoria de la diferencia de rangos

n = número de pares (X, Y)

Por lo tanto, se puede concluir que como resultado se obtiene la medición de la fuerza y la dirección de la asociación entre dos variables.

Criterios de decisión

- **Pruebas de Normalidad**

En cuanto a las pruebas de normalidad, son algunas herramientas adicionales para la validación de los datos. Según Herrera & Fontalvo (2000), es importante conocer que cuando se aplica una herramienta estadística en presencia de variables continuas o cuantitativas, es necesario determinar si la información obtenida durante el proceso se comporta de forma distribuida normalmente.

Con la ayuda de dichas pruebas se podrá generar mayor validez de la información y determinar si el proyecto cuenta con la viabilidad necesaria.

En primer lugar, existe la prueba de Shapiro Wilk la cual se utiliza en el caso de que la muestra sea menor que 50. Considerando que el cálculo de la muestra es de 79 empresas, se utilizara la prueba de Kolmogorov – Smirnov, de acuerdo a Flores & Flores (2021) “La prueba de Kolmogórov-Smirnov es una prueba de bondad de ajuste ampliamente utilizada para probar la normalidad de los datos muestrales”

De este modo una vez aplicada la formula, se logrará confrontar la hipótesis de normalidad de la población.

- **Diagrama de dispersión**

Por último, el diagrama de dispersión se representa a través de un gráfico “donde se relacionan las puntuaciones de una muestra en dos variables”; asimismo, “se construye graficando cada par de puntuaciones en un espacio o plano bidimensional.” (Hernández et al., 2014)

De esta manera, será posible observar gráficamente si existe una correlación entre las variables, y cuáles son las características de esta.

- **Aspectos Éticos**

El presente trabajo de investigación tiene como base el conjunto de valores propios de las autoras, entre los cuales destacan la honestidad en la comunicación de la información obtenida, el respeto por la propiedad intelectual de los autores citados y la responsabilidad en la utilización de los datos proporcionados por los participantes en la realización del estudio.

Asimismo, esta tesis es ética porque respeta el código de la Universidad de San Martín de Porres, el cual se basa en principios como la búsqueda de la verdad, para la cual se necesita preparación y disciplina; la honestidad intelectual, respetando el aporte de las fuentes utilizadas; la búsqueda de la excelencia, a través de un enfoque por alcanzar un resultado óptimo de investigación; y, el compromiso por el desarrollo del país, mediante la propuesta de alternativas de solución a las problemáticas presentes en el campo laboral y profesional (Universidad de San Martín de Porres, 2008).

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

4.1 Análisis Exploratorio

Validez y confiabilidad del instrumento

Validación del Instrumento

Posterior a las encuestas realizadas a los importadores de autopartes se obtiene la base de datos requerida. En consecuencia, se procede a calcular el coeficiente de fiabilidad Alfa de Cronbach:

Figura 6 Alpha de Cronbach

Estadísticos de fiabilidad		
Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en los elementos tipificados	N de elementos
,873	,878	24

Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Lo normal es que el Alfa de Cronbach este dentro del rango 0 y 1, además se considera que mientras el resultado sea más cercano a 1 existirá mayor consistencia. De manera teórica se indica que un margen aceptable para los coeficientes de fiabilidad se encuentra en un rango de 0.7 y 0.9 (Torres J. , 2021). En consecuencia, se puede observar el resultado de ,873 lo que demuestra un alto nivel de confianza entre las variables costos logísticos e importación.

Prueba de Normalidad

Como fue detallado líneas arriba existen las pruebas de Shapiro Wilk para los casos en los cuales la muestra es menor a 50 y Kolmogorov – Smirnov para muestras mayor a 50. Siendo en este caso la muestra 79 empresas importadoras de autopartes. Se trabaja con la prueba Kolmogorov – Smirnov.

Por otro lado, es necesario detallar acerca del coeficiente de correlación. Esto es representado con una “r” y los valores oscilan entre -1 y +1. De tener un resultado 0 indica que no existe una correlación; en otras palabras, el

comportamiento de una variable no se relaciona con el comportamiento de la otra variable. Asimismo, una correlación perfecta implica un valor de -1 o +1, lo que quiere decir que al saber el valor de una variable será posible saber el valor de la otra variable y mientras más cercano sea a 1 el coeficiente de correlación, mayor será la fuerza de correlación (Roy et al., 2020).

En consecuencia, a continuación se compararan los coeficientes de correlación de Spearman y Pearson a fin de identificar los valores más próximos a 1 para determinar la existencia de la relación positiva, negativa o lineal. Además se procederá a realizar la prueba de normalidad con el propósito de identificar la aceptación o rechazo de la hipótesis nula. En ese sentido, se deben seguir los siguientes pasos a continuación.

PASO 1: Plantear la hipótesis de normalidad.

H₀: Los datos siguen una distribución normal.

H₁: Los datos no siguen una distribución normal.

PASO 2: Nivel de significancia.

NC = 0.95

α = 0.05 (Margen de error).

PASO 3: Prueba de normalidad.

Si $n > 50$ se aplica Kolmogorov.

Si $n \leq 50$ se aplica Shapiro-Wilk.

PASO 4: Estadístico de prueba.

Si p - valor < 0.05 se rechaza la H₀.

Si p - valor > 0.05 se acepta la H₀ y se rechaza la H₁.

PASO 5: Criterio de decisión

Figura 7 Pruebas de normalidad de los Costos Logísticos e Importación

Pruebas de normalidad

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
COSTOS LOGISTICOS	,344	79	,000	,791	79	,000
IMPORTACION	,318	79	,000	,786	79	,000

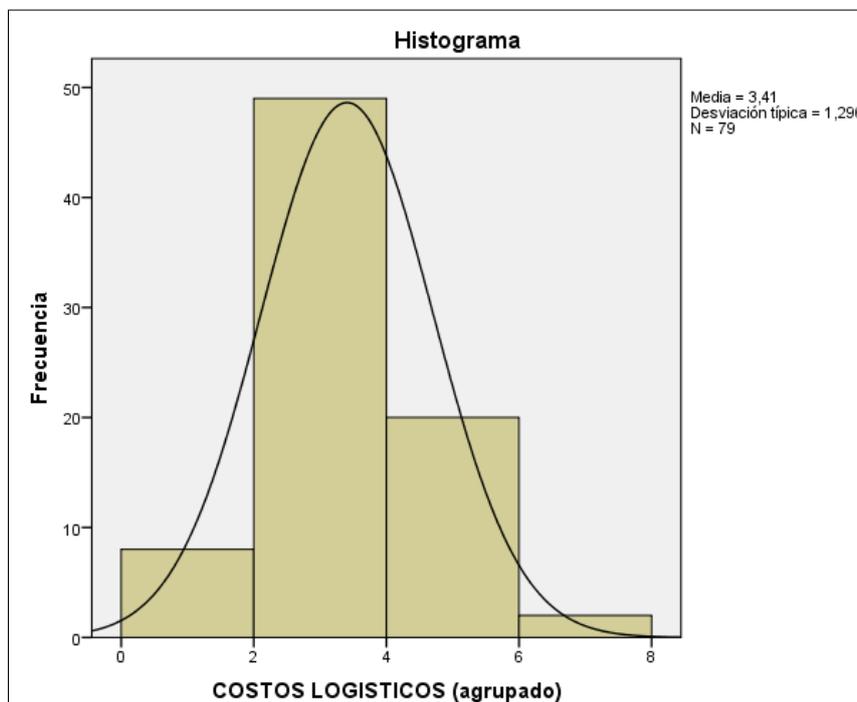
a. Corrección de la significación de Lilliefors

Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

(*) Prueba de Lilliefors: Es utilizada para demostrar la hipótesis nula que indica que los datos pertenecen a una población con distribución normal, cuando la hipótesis nula no precisa el valor esperado y la varianza de dicha distribución.

De los resultados obtenidos se observa que el gl es mayor a 50 por lo que se utilizará la prueba de normalidad de Kolmogorov – Smirnov. Asimismo, el p valor es de ,000 < 0,05 lo cual determina que la distribución de datos es no normal y, por lo tanto, la hipótesis se analizará por la prueba no paramétrica.

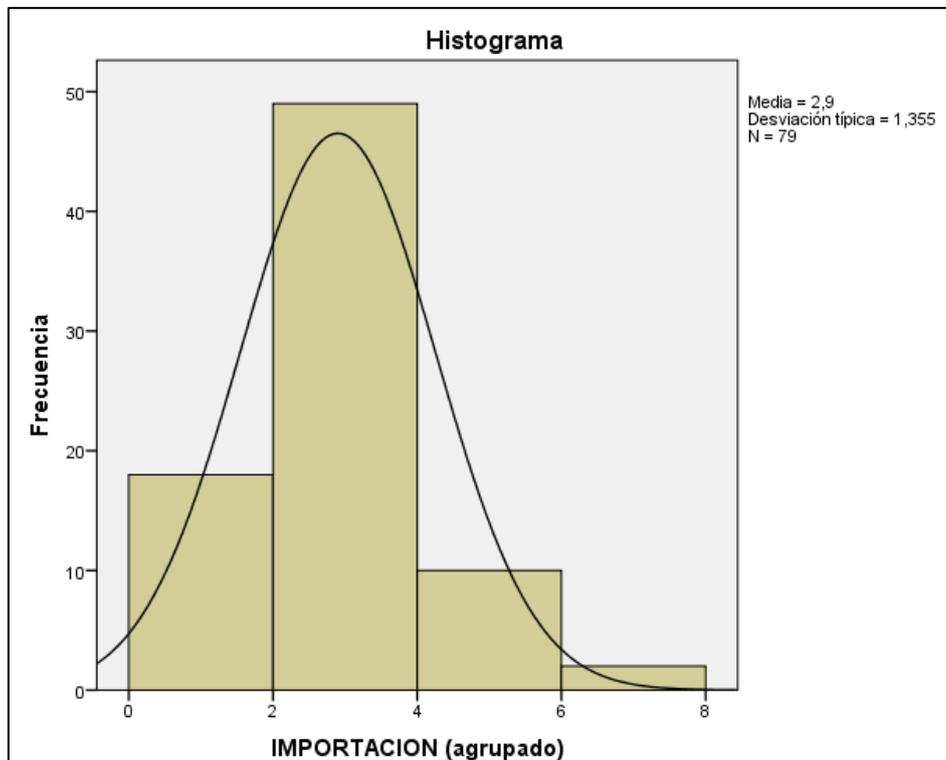
Figura 8 Histograma para la variable Independiente: Costos logísticos.



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: Según el gráfico, se evidencia que la distribución no sigue una distribución normal. Por ello, se rechaza la hipótesis nula (H_0).

Figura 9 Histograma para la variable dependiente: Importación.



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: Según el gráfico, se evidencia que la distribución no sigue una distribución normal. Por ello, se rechaza la hipótesis nula (H_0). En consecuencia, tanto los gráficos de distribución para la variable dependiente e independiente dan los mismos resultados. Ante ello se concluye que los costos logísticos sí influye directamente en la importación.

Coefficiente de correlación

Considerando que el coeficiente de correlación permitirá conocer la relación lineal entre las variables, a continuación, se detallaran los 5 pasos a seguir a fin de hallarlo.

X: Costos Logísticos

Y: importación

PASO 1: Plantear la hipótesis de correlación

H₀: No existe correlación entre las variables “x” e “y”

H₁: Existe correlación entre las variables “x” e “y”.

PASO 2: Nivel de significancia

NC= 0.95

∞ = 0.05 (Margen de error)

PASO 3: Prueba de correlación

Paramétrica: Coeficiente de correlación de Pearson

No paramétrica: Coeficiente de correlación de Spearman

PASO 4: Estadístico de prueba

Si p-valor < 0.05 se rechaza la H₀.

Si p-valor ≥ 0.05 se acepta la H₀ y se rechaza la H₁

PASO 5: Criterio de decisión

Figura 10 Correlación de Spearman entre los costos logísticos y la importación.

Correlaciones			COSTOS LOGISTICOS	IMPORTACION
Rho de Spearman	COSTOS LOGISTICOS	Coefficiente de correlación	1,000	,533**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	79	79
	IMPORTACION	Coefficiente de correlación	,533**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	79	79

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

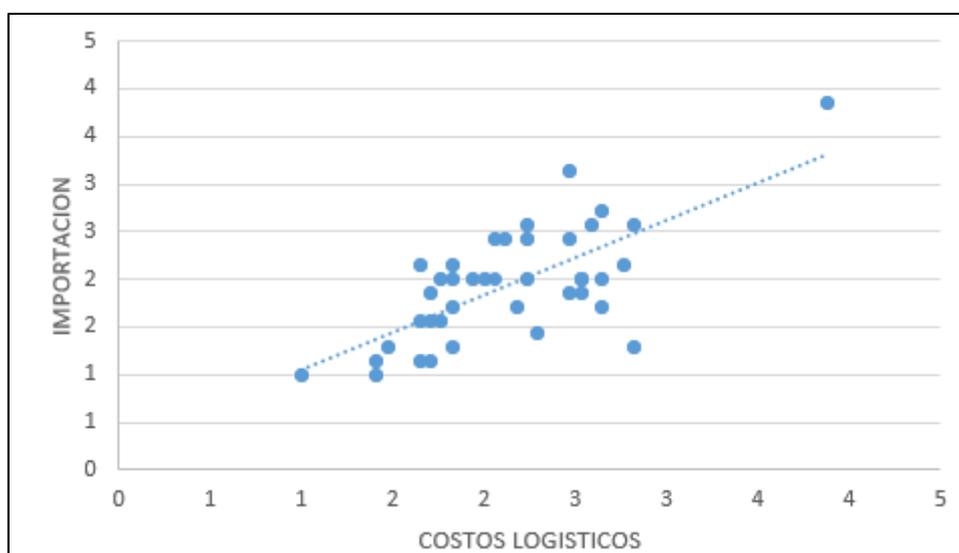
Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: Debido a que las distribuciones de las gráficas son no paramétricas, se utiliza el coeficiente de correlación de Spearman. Como se observa en el caso de ambas variables el p – valor es de ,000 < 0.05, por lo tanto, se rechaza la H₀ y se aceptaría la H₁.

Respecto al nivel de significancia de la variable independiente Costos Logísticos, el $R_{ho}= 0,533$ demuestra la existencia de una correlación baja. Mientras que la variable dependiente Importación, $R_{ho}=1.000$ se identifica una correlación perfecta.

Dentro de este orden de ideas se concluye que existe asociación entre las variables costos logísticos e importación.

Figura 11 Dispersión de las variables Costos Logísticos e Importación



Fuente: Reporte del Excel para el estudio.

Interpretación: De acuerdo al gráfico mostrado, se observa que existe una leve dispersión lineal entre las variables Costos Logísticos e Importación.

En conclusión, los puntos trazados mostrados en el gráfico se encuentran cercanos al eje central, por lo cual, es posible deducir que los costos logísticos y la importación se relacionan entre sí.

- Hipótesis específica 1:

Existe una influencia significativa de los costos de transporte internacional en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.

Figura 12 Alpha de Cronbach

Estadísticos de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,736	2

Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: Considerando que el valor mínimo aceptable del Alpha de Cronbach es de 0.70, se observa un resultado de 0.736, lo cual indica un nivel de consistencia aceptable entre la variable importación y la dimensión costos de transporte internacional.

Figura 13 Prueba de Normalidad entre los Costos de Transporte Internacional e Importación.

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
IMPORTACION	,318	79	,000	,786	79	,000
COSTOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL	,353	79	,000	,724	79	,000

a. Corrección de la significación de Lilliefors

Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: De acuerdo a lo resultados mostrados en la tabla, se obtiene un p – valor de ,000 < 0.05, lo cual significa que la distribución de datos es no normal; por lo tanto, se analizará mediante la prueba no paramétrica. En consecuencia, a fin de hallar el coeficiente de correlación, se utilizará el coeficiente de correlación de Spearman.

Figura 14 Correlación de Spearman entre los Costos de Transporte Internacional e Importación.

Correlaciones			COSTOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL	IMPORTACION
Rho de Spearman	COSTOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL	Coefficiente de correlación	1,000	,450**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	79	79
	IMPORTACION	Coefficiente de correlación	,450**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	79	79

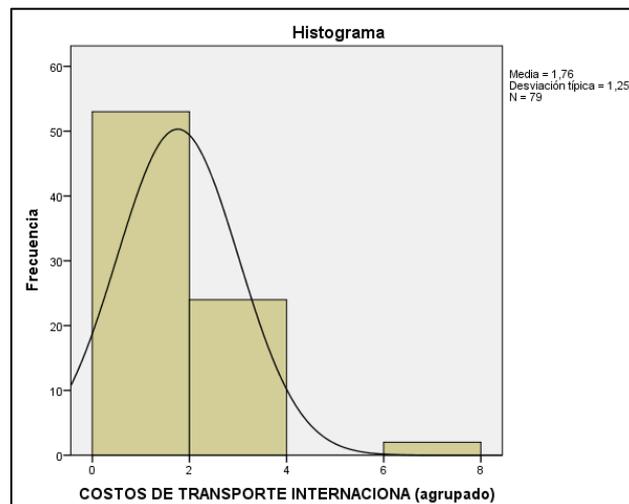
** La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: Como se observa en el caso tanto de la variable dependiente importación como en caso de la dimensión el p – valor es de ,000 < 0.05, por lo tanto, se rechaza la H₀ y se aceptaría la H₁.

Dentro de este orden de ideas se concluye que si existe una influencia significativa entre la variable dependiente importación y costos de transporte internacional. El coeficiente de correlación es de ,450, demostrando una leve correlación de las variables.

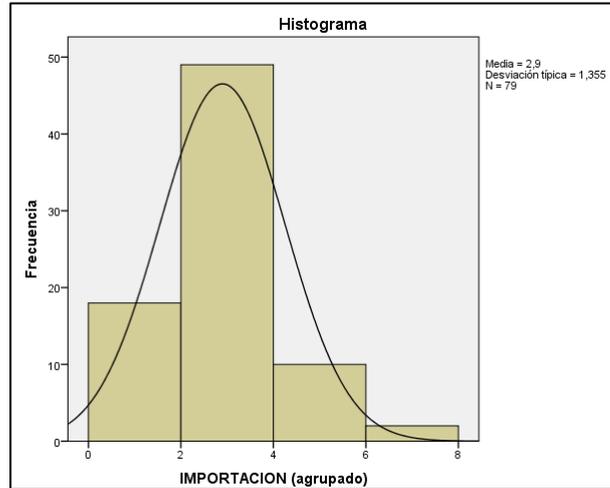
Figura 15 Histograma para la dimensión: Costos de transporte Internacional.



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: Según el gráfico, se evidencia que la distribución no sigue una distribución normal. Por ello, se rechaza la hipótesis nula (H_0).

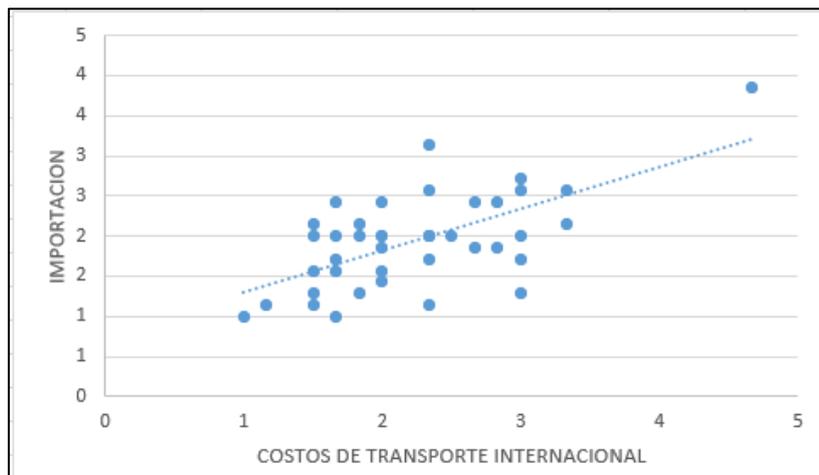
Figura 16 Histograma para la variable dependiente: Importación.



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: Según el gráfico, se evidencia que la distribución no sigue una distribución normal. Por ello, se rechaza la hipótesis nula (H_0). En consecuencia, tanto los gráficos de distribución para la variable dependiente y para la dimensión dan los mismos resultados. Ante ello se concluye que los costos de transporte internacional sí influye directamente en la importación.

Figura 17 Dispersión de la variable Importación y la dimensión Costos de Transporte Internacional.



Fuente: Reporte del Excel para el estudio.

Interpretación: Para concluir, los puntos trazados en el gráfico se encuentran ligeramente cerca al eje central, en ese sentido, existe una dispersión lineal leve donde la variable dependiente importación y la dimensión costos de transporte internacional si se relacionan entre sí.

- Hipótesis específica 2:

Existe una influencia significativa de los costos de almacenamiento en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.

Figura 18 Alpha de Cronbach

Estadísticos de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,492	2

Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: Tomando en cuenta que el valor mínimo aceptable del Alpha de Cronbach es de 0.70, se observa un resultado de 0.492, lo cual indica un nivel de consistencia bajo entre la variable dependiente importación y la dimensión costos de almacenamiento.

Figura 19 Prueba de Normalidad entre el Costo de Almacenamiento y la Importación.

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
COSTOS DE ALMACENAMIENTO	,294	79	,000	,782	79	,000
IMPORTACION	,318	79	,000	,786	79	,000

a. Corrección de la significación de Lilliefors

Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: De acuerdo a lo resultados mostrados en la tabla, se obtiene un p – valor de ,000 < 0.05, lo cual significa que la distribución de datos es no normal; por lo tanto, se realizara el análisis mediante la prueba no paramétrica. Ante ello, a fin de hallar el coeficiente de correlación, se utilizará el coeficiente de correlación de Spearman.

Figura 20 Correlación de Spearman entre Costo de Almacenamiento y la Importación.

Correlaciones			IMPORTACION	COSTOS DE ALMACENAMIENTO
Rho de Spearman	IMPORTACION	Coefficiente de correlación	1,000	,290**
		Sig. (bilateral)	.	,009
		N	79	79
	COSTOS DE ALMACENAMIENTO	Coefficiente de correlación	,290**	1,000
		Sig. (bilateral)	,009	.
		N	79	79

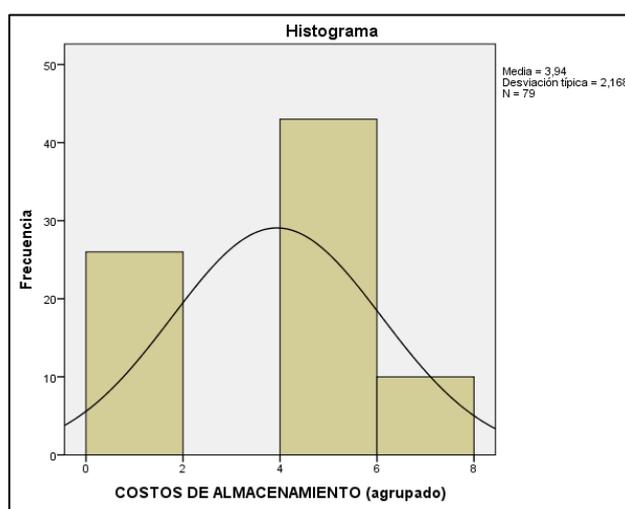
** . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: Como se observa en el caso tanto de la variable dependiente importación como en caso de la dimensión costos de almacenamiento el p – valor es de ,009 < 0.05, por lo tanto, se rechaza la H₀ y se aceptaría la H₁.

Dentro de este orden de ideas aparentemente se evidencia que si existe una influencia significativa a entre la variable dependiente importación y costos de almacenamiento. Sin embargo, el coeficiente de correlación es de ,290, demostrando una lejana correlación de las variables.

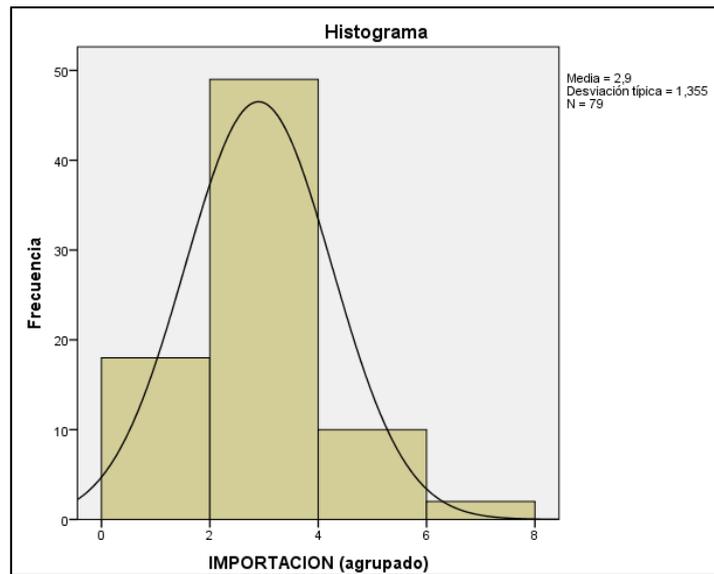
Figura 21 Histograma para la dimensión Costos de Almacenamiento



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: Como se evidencia en el gráfico mostrado, que la distribución no sigue una distribución normal.

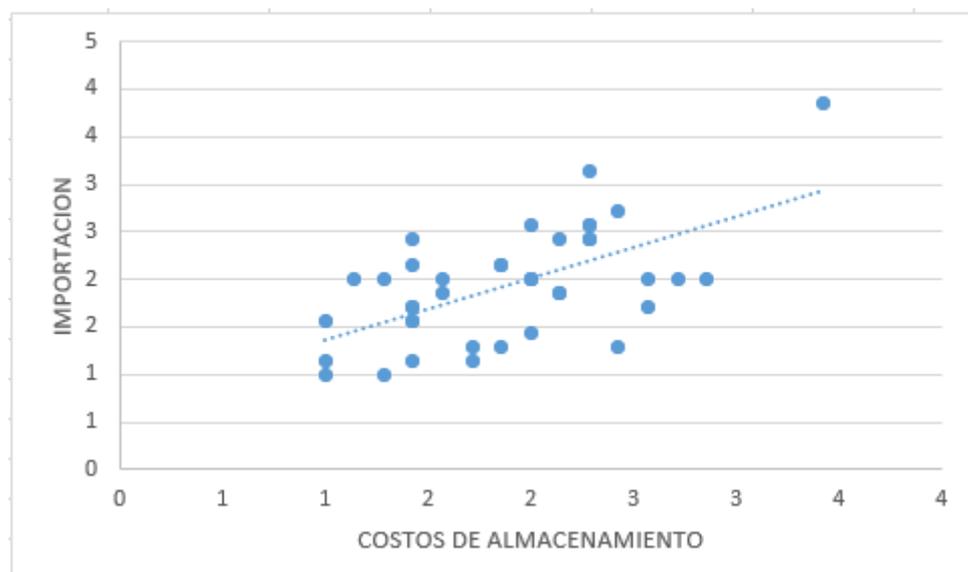
Figura 22 Histograma para la variable dependiente: Importación.



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: Según el gráfico, se evidencia que la distribución no sigue una distribución normal. Por ello, se rechaza la hipótesis nula (H_0). no obstante, se puede observar que hay una mínima o nula influencia de los costos de almacenamiento en la importación.

Figura 23 Dispersión de la variable Importación y la dimensión Costos de Almacenamiento.



Fuente: Reporte del Excel para el estudio.

Interpretación: Como se puede observar en el gráfico, los puntos trazados en el gráfico se encuentran dispersos al eje central, en ese sentido, existe una dispersión lineal mínima o nula. Mostrando así que la variable dependiente importación y la dimensión costos de almacenamiento no se relacionan entre sí.

- Hipótesis específica 3:

Existe una influencia significativa de costos de nacionalización en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.

Figura 24 Alpha de Cronbach

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,733	2

Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: El Alfa de Cronbach en el presente caso arrojó un resultado de 0.733, lo cual supone un nivel de confiabilidad que supera el valor mínimo aceptable que es de 0.70.

De este modo, se concluye que el nivel de consistencia interna de la escala entre costos de nacionalización e importación es moderado, ya que ambas variables tienen un nivel de confiabilidad aceptable.

Figura 25 Prueba de Normalidad entre Costos de Nacionalización y la Importación.

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
COSTOS DE NACIONALIZACIÓN	,282	79	,000	,848	79	,000
IMPORTACION	,318	79	,000	,786	79	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: Basándonos en la prueba de Shapiro-Wilk, se obtuvo un p – valor de ,000, al ser menor que 0.05, se trata de una distribución de datos no normal; por lo tanto, se rechaza la H_0 .

En ese sentido, es posible afirmar que los costos de nacionalización influyen significativamente en la importación de las empresas de autopartes el sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.

Figura 26 Correlación de Spearman entre Costos de Nacionalización y la Importación.

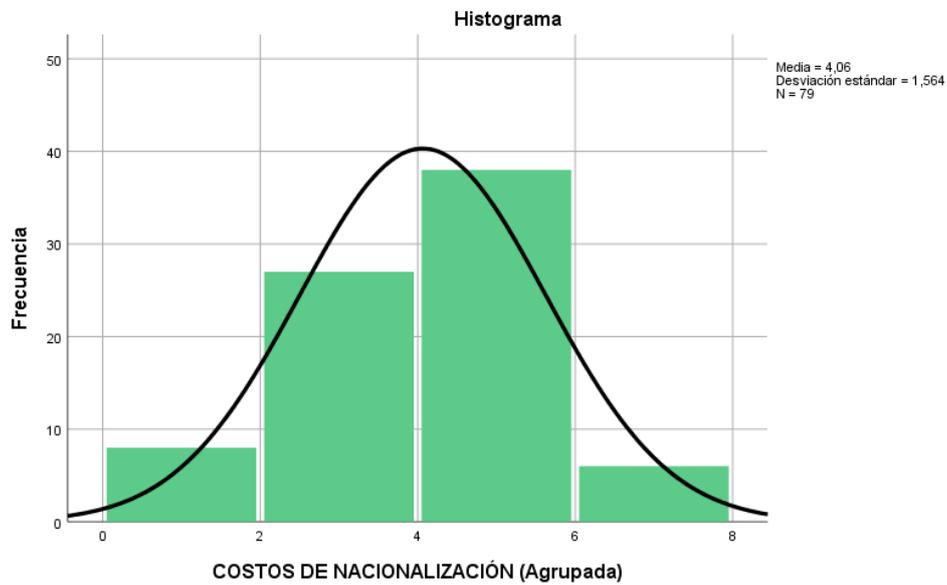
Correlaciones			COSTOS DE NACIONALIZACIÓN	IMPORTACION
Rho de Spearman	COSTOS DE NACIONALIZACIÓN	Coeficiente de correlación	1,000	,552**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	79	79
	IMPORTACION	Coeficiente de correlación	,552**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	79	79

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

Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: El resultado de la prueba de correlación arroja para ambas variables un p – valor es de 0,000, siendo menor que 0.05, lo cual indica que, para el presente caso, se rechaza la H_0 . y se acepta la H_1 . Asimismo, el nivel del coeficiente de correlación es de 0.552, es decir existe una leve correlación entre las variables. En ese marco, se confirma que los costos de nacionalización si influyen significativamente en la importación de autopartes.

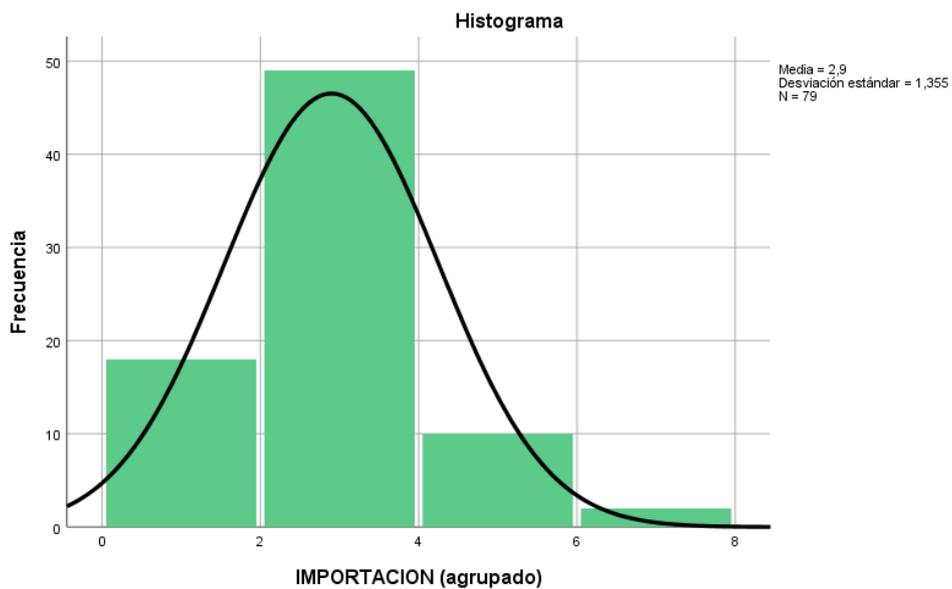
Figura 27 Histograma para la dimensión Costos de Nacionalización



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: De acuerdo con el gráfico, los valores de los costos de nacionalización no se distribuyen de manera normal, por lo que se rechaza la hipótesis nula (H_0).

Figura 28 Histograma para la variable Importación

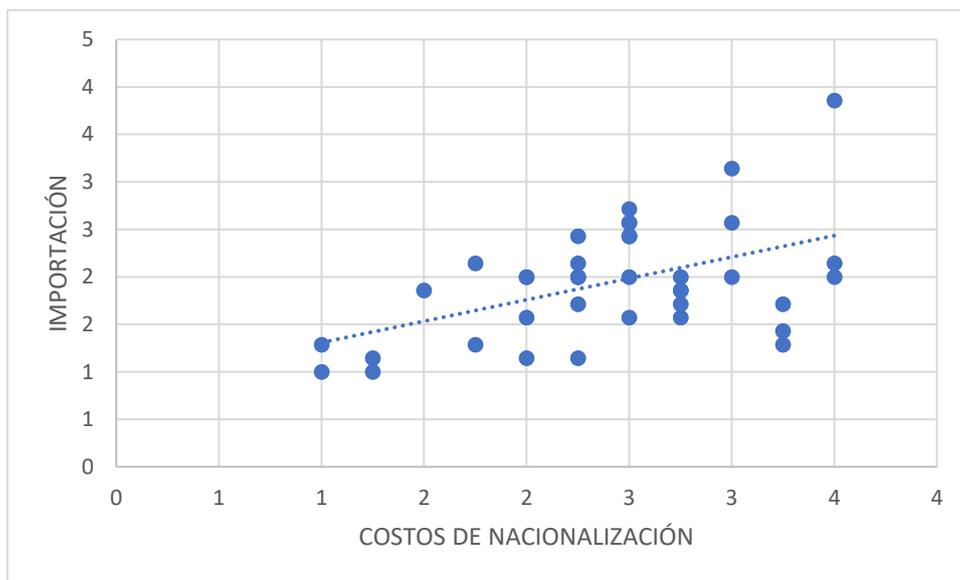


Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Interpretación: Según el gráfico, los datos de la variable importación no cuentan con una distribución normal. Es así que se rechaza la hipótesis nula (H_0). En consecuencia, tanto los gráficos de distribución para la variable dependiente y para la dimensión dan los mismos resultados.

Para concluir, los costos de nacionalización sí influyen significativamente en la importación de autopartes.

Figura 29 Dispersión de la variable Importación y la dimensión Costos de Nacionalización.



Fuente: Reporte del Excel para el estudio.

Interpretación: El diagrama de dispersión muestra que los valores se encuentran cercanos al eje central y levemente dispersos, por ende, es posible decir que las variables se relacionan entre sí.

Estadística descriptiva

A fin de continuar con el procesamiento de datos obtenido de las encuestas y se resalta que se llevaron a cabo 79 encuestas dirigidas a las empresas importadoras de autopartes de Lima Metropolitana, en los siguientes párrafos se graficarán a las 24 preguntas referentes a las variables dependiente e independiente y sus respectivas dimensiones.

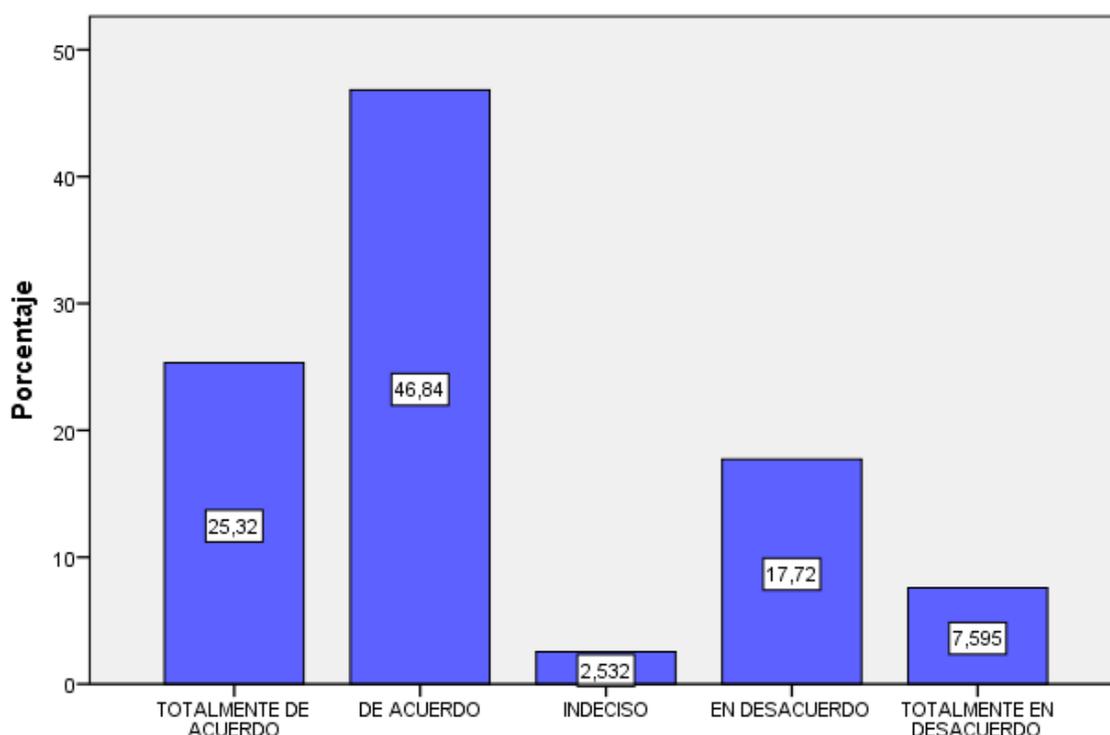
Variable Independiente: Costos logísticos

Dimensión 1: Costos de Transporte Internacional.

Indicador 1: Flete internacional

Pregunta 1: ¿Considera que existe una oferta de costos de fletes competitiva por parte de las líneas navieras en el mercado?

Figura 30 ¿Considera que existe una oferta de costos de fletes competitiva por parte de las líneas navieras en el mercado?

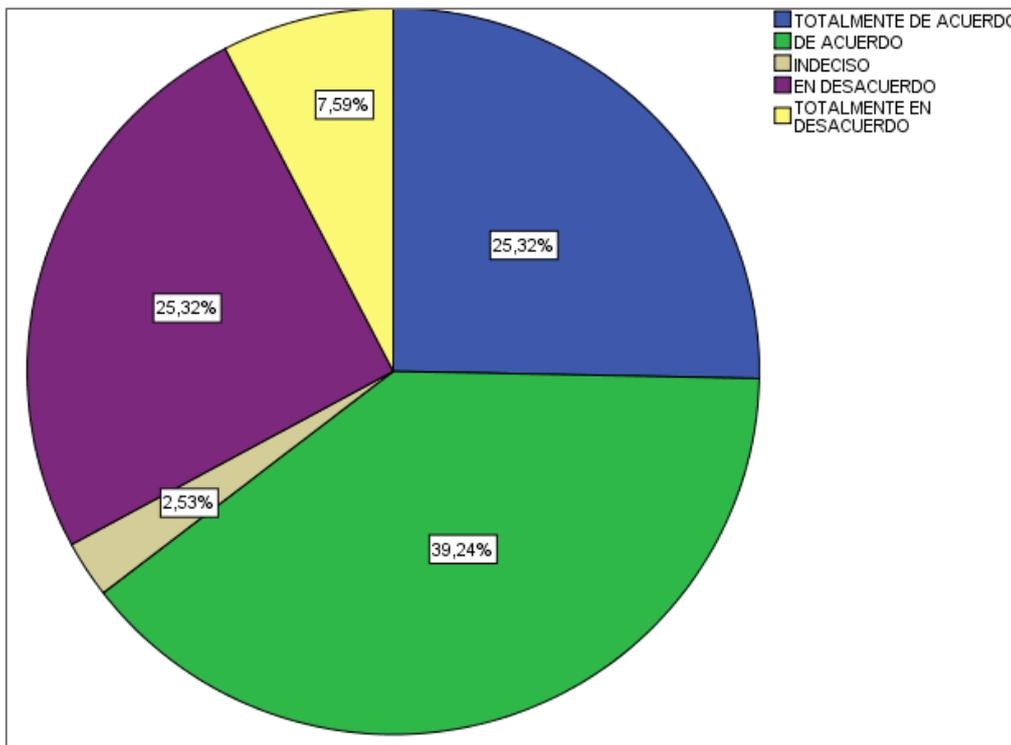


Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

De acuerdo a los resultados del grafico se observa que el 46% de los encuestados se encuentra de acuerdo con que existe una variedad de costos de fletes competitiva en el mercado. Un 25% se encuentra totalmente de acuerdo, mientras que solo un 7.5% se encuentra totalmente en desacuerdo. En consecuencia, se concluye que las líneas navieras ofrecen costos de fletes variados en el mercado, permitiendo a los importadores escoger la opción que más se ajuste a sus necesidades

Pregunta 2: ¿El flete con el que logra cerrar sus compras internacionales, le ayuda a optimizar sus costos logísticos de importación?

Figura 31 ¿El flete con el que logra cerrar sus compras internacionales, le ayuda a optimizar sus costos logísticos de importación?



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Como se puede observar en los resultados el 39% de los encuestados está de acuerdo con que el flete con el que logra cerrar sus importaciones le permite optimizar sus costos logísticos de importación, mientras que un 25% se encuentra totalmente de acuerdo. Sin embargo, se resalta también que existe un 2% que se encuentra indeciso. Ante ello, se puede concluir que más del 50% de los encuestados tiene conocimiento acerca del costo de flete que le permite optimizar su estructura de costos en la importación

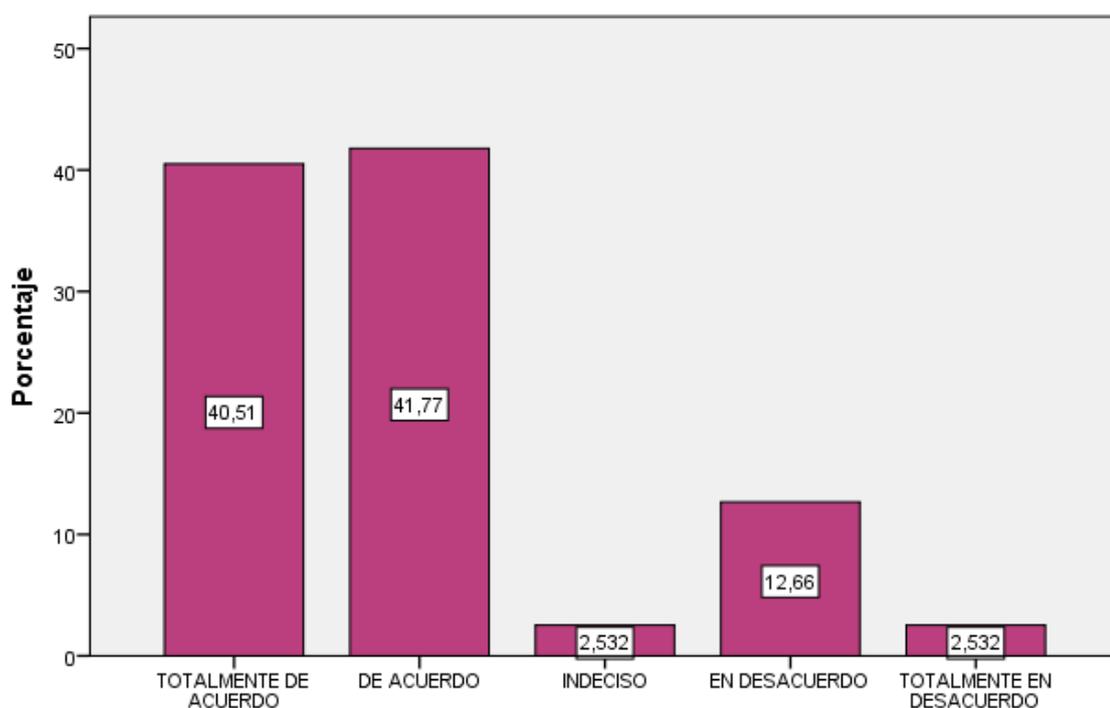
Variable Independiente: Costos logísticos

Dimensión 1: Costos de Transporte Internacional.

Indicador 2: Transporte en el país de origen/ destino.

Pregunta 3: ¿Considera que los costos de transporte interno son un factor de impacto respecto a los costos logísticos del mercado proveedor de autopartes?

Figura 32 En destino ¿Considera que los costos de transporte interno son un factor de impacto respecto a los costos logísticos del mercado proveedor de autopartes?

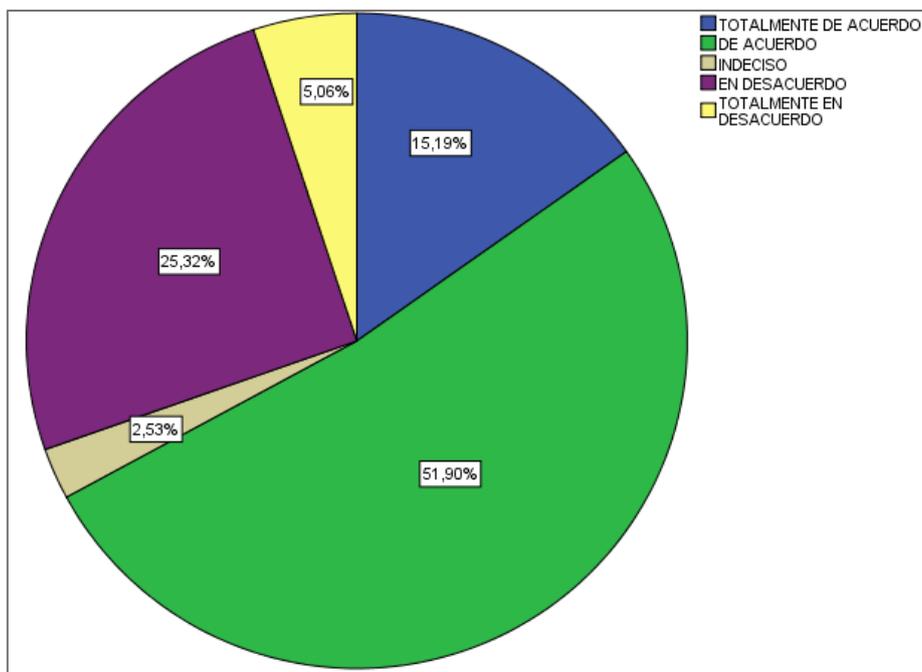


Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

De acuerdo a los encuestados el 40% de ellos indica que se encuentra totalmente de acuerdo con que el costo de transporte interno son un factor de impacto respecto a los costos logístico del mercado proveedor de autopartes. Mientras que un 12% se encuentra en desacuerdo. Cabe resaltar que, durante las encuestas, los encuestados mencionaron que el costo de transporte interno en destino depende del incoterm con el que cierran sus compras internacionales y también este costo en algunos casos se encuentra dentro del costo total destinado a los operadores logísticos.

Pregunta 4: A la llegada de la mercadería a origen. ¿Considera que el costo de transporte interno le permite minimizar sus costos logísticos?

Figura 33 A la llegada de la mercadería a origen. ¿Considera que el costo de transporte interno le permite minimizar sus costos logísticos?



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

De acuerdo a los resultados obtenidos de las encuestas se observa que más del 50% de los encuestados se encuentra de acuerdo con que el presupuesto destinado al transporte interno para el traslado de la mercadería en territorio peruano les permite minimizar sus costos logísticos de importación, mientras que solo un 5% se encuentra totalmente en desacuerdo. Además, mencionaron que este costo también se encuentra dentro del costo destinado al servicio de logístico brindado por los operadores logísticos y que ellos les ofrecen costos de transporte interno que permiten optimizar su estructura de costos en la importación.

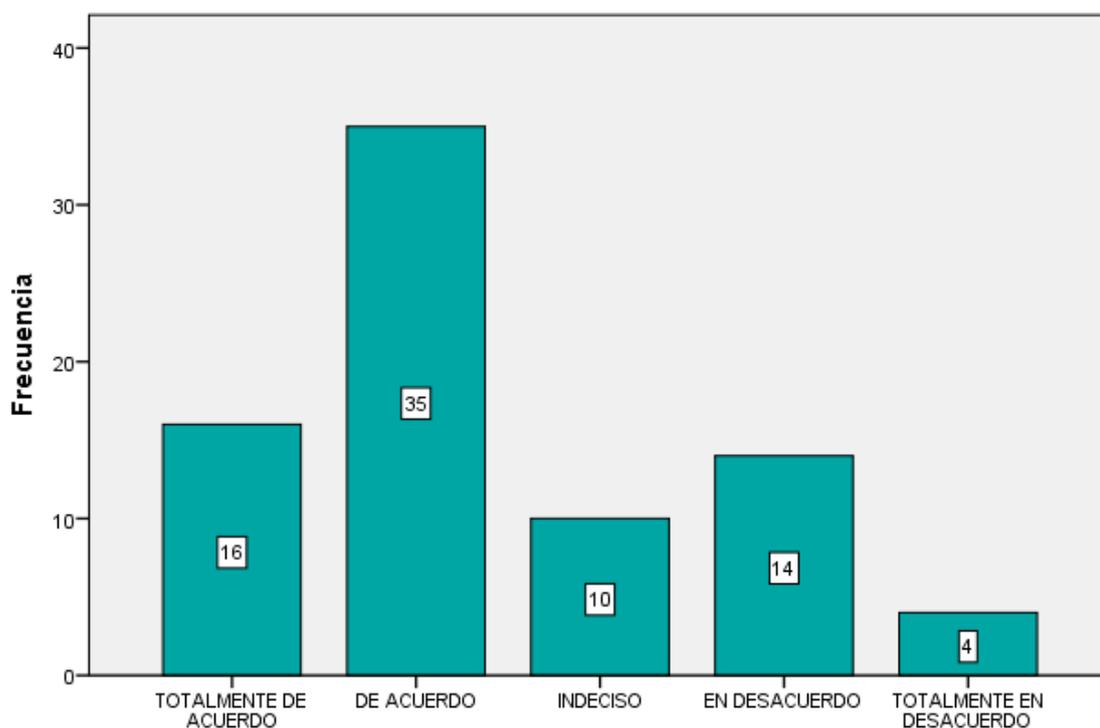
Variable Independiente: Costos logísticos

Dimensión 1: Costos de Transporte Internacional.

Indicador 3: Costos Portuarios.

Pregunta 5: ¿La línea naviera con la que cierra sus compras internacionales, le ofrece los mejores costos portuarios?

Figura 34 ¿La línea naviera con la que cierra sus compras internacionales, le ofrece los mejores costos portuarios?

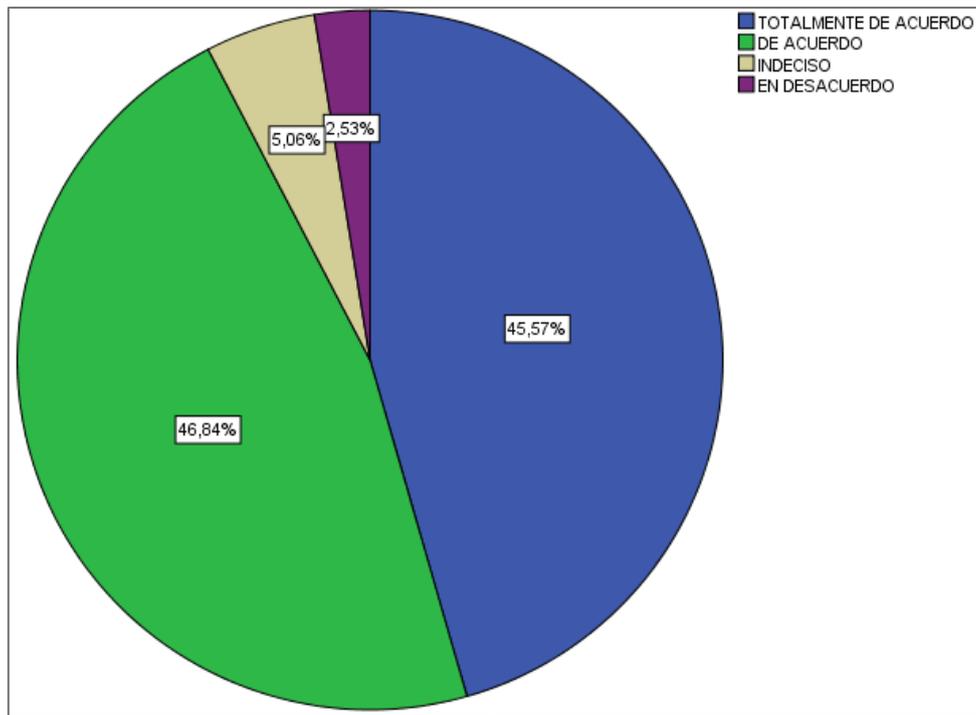


Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Del total de 79 encuestados, 35 de ellos indicaron estar de acuerdo con que sus costos portuarios son buenos lo que indica que le permite optimizar sus costos logísticos. Mientras que 16 de ellos indicaron estar totalmente de acuerdo. por otro lado, 14 de ellos indicaron estar en desacuerdo con la pregunta. No obstante, se puede concluir que en su mayoría de los encuestados tienen conocimiento de los costos portuarios más convenientes y que contribuyen con maximizar sus utilidades.

Pregunta 6: ¿Considera que los costos portuarios inciden significativamente en su estructura de costos logísticos de importación?

Figura 35 ¿Considera que los costos portuarios inciden significativamente en su estructura de costos logísticos de importación?



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Como se puede observar en el gráfico, se puede evidenciar que más del 90% de los encuestados está de acuerdo con que los costos portuarios inciden significativamente en la estructura de costos logísticos de importación. Mientras que menos de un 8% está en desacuerdo, ante lo cual se puede deducir que se realiza un análisis de los costos de impacto. Por lo tanto, los importadores requieren de analizar sus mejores opciones ya sea tanto con las líneas navieras u operadores logísticos que les permitan mejorar los costos.

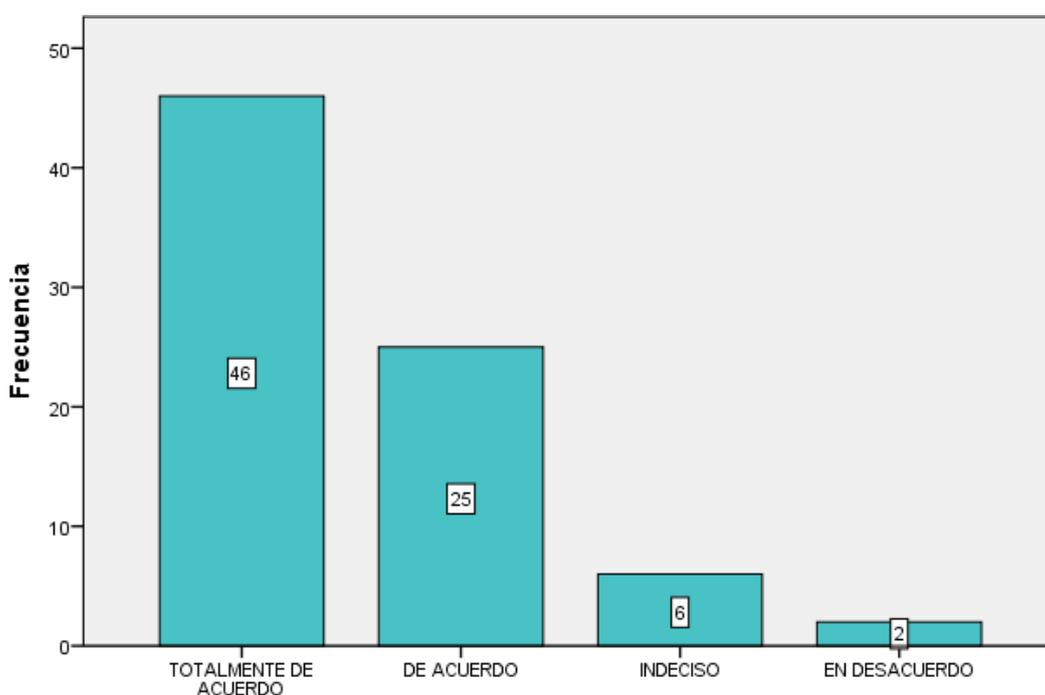
Variable Independiente: Costos logísticos.

Dimensión 1: Costos de almacenamiento.

Indicador 3: Costos por niveles de stock.

Pregunta 7: ¿Considera relevante planificar el volumen de mercadería a comprar en el mercado internacional, a fin de optimizar sus costos de almacenamiento?

Figura 36 ¿Considera relevante planificar el volumen de mercadería a comprar en el mercado internacional, a fin de optimizar sus costos de almacenamiento?

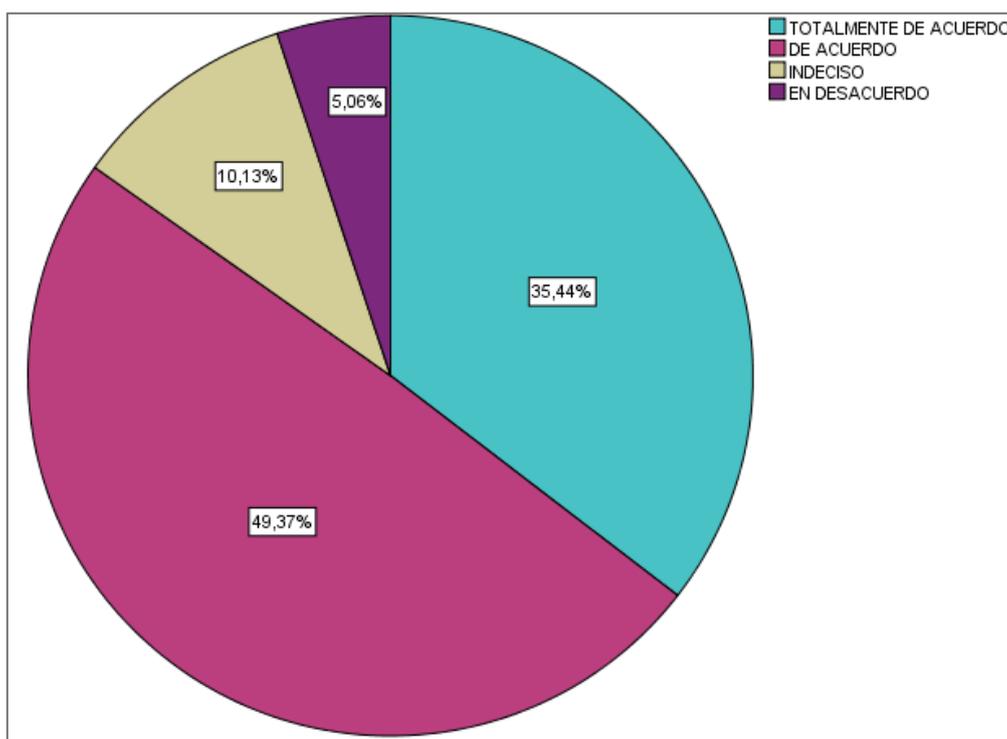


Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Del total de los encuestados 46 de ellos se encuentran totalmente de acuerdo con que considera relevante planificar el volumen de su mercadería a fin de optimizar sus costos logísticos. Mientras que 25 de ellos se encuentran de acuerdo y solo 6 de ellos indecisos. Lo que permite concluir que el nivel de stock influenciara en los costos logísticos y dependerá de los importadores analizar volúmenes óptimos de compra que permitan reducir sus costos.

Pregunta 8: ¿Actualmente sus niveles de stock en cuanto a la mercadería importada logran contribuir con su optimización de costos logísticos?

Figura 37 ¿Actualmente sus niveles de stock en cuanto a la mercadería importada logran contribuir con su optimización de costos logísticos?



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Del total de los encuestados, un 49% de ellos indica estar de acuerdo con que sus niveles de stock le permiten contribuir con la optimización de los costos logísticos, además un 35% se encuentra totalmente de acuerdo. Mientras que solo un 10% se encuentra indeciso y solo un 5% está en desacuerdo. Lo que indica que los importadores de autopartes encuestados realizan compras que les permite tener niveles de stock óptimo. Asimismo, se destaca que durante las encuestas los importadores indicaron que entre sus estrategias para determinar el volumen de compra son los pedidos de clientes frecuentes.

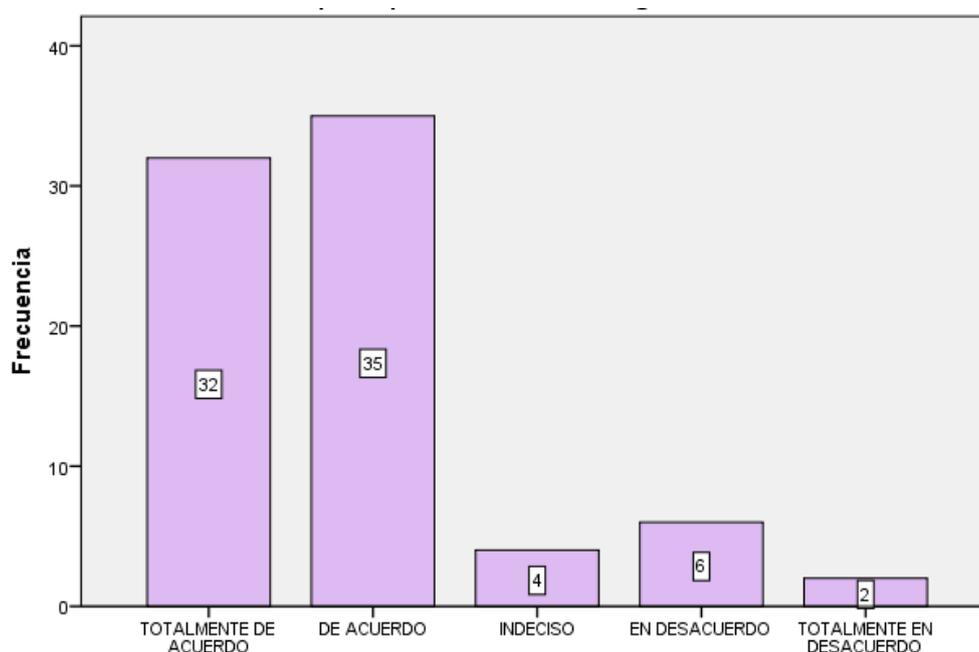
Variable Independiente: Costos logísticos.

Dimensión 1: Costos de almacenamiento.

Indicador 3: Costos de almacenamiento de la carga importada.

Pregunta 9: ¿El almacén al cual direcciona su carga importada, influye significativamente en su presupuesto de costos logísticos?

Figura 38 ¿El almacén al cual direcciona su carga importada, influye significativamente en su presupuesto de costos logísticos?

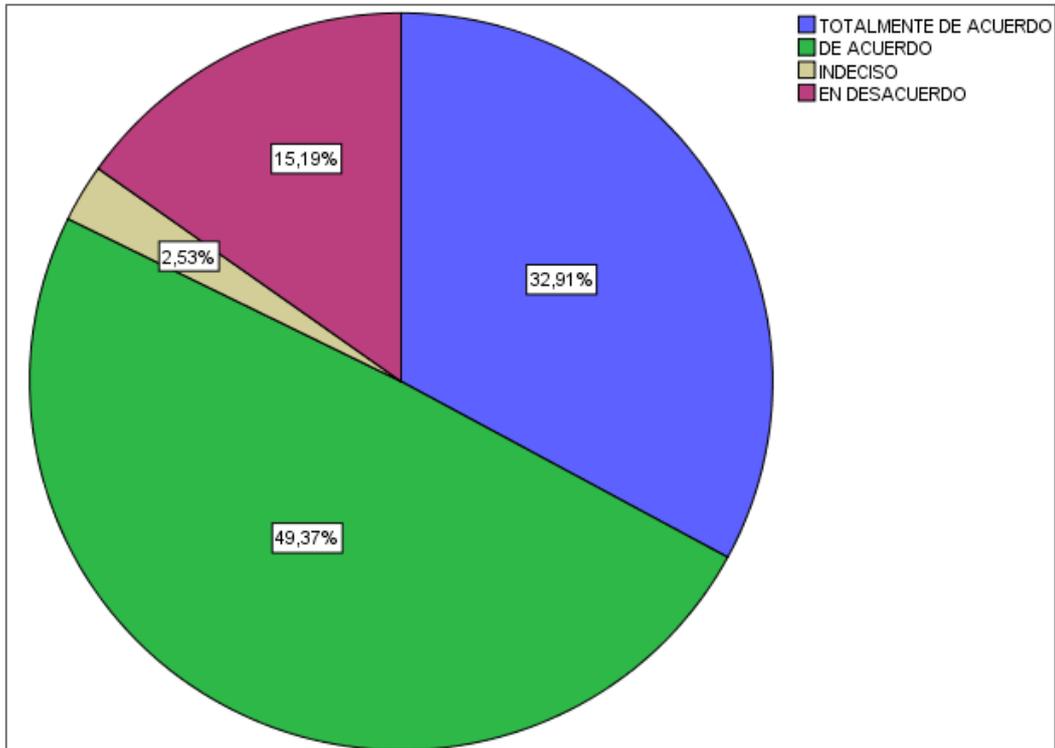


Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

De los 79 importadores encuestados, 67 de ellos se encuentran de acuerdo con que el almacén al cual dirigen sus cargas de importación les permite minimizar sus costos logísticos de importación, mientras que 4 de ellos se encuentra indeciso y 2 totalmente en desacuerdo. Asimismo, cabe resaltar que durante la realización del cuestionario los importadores mencionaban que era importante revisar con que almacenes trabajan sus operadores logísticos ya que cada uno de ellos trabaja con diferentes almacenes impactando de diferente manera en sus costos. Por lo tanto, los almacenes son uno de los filtros para seleccionar a los operadores con quien trabajaran.

Pregunta 10: ¿Siempre evalúa los costos de almacenes antes de direccionar su carga a un almacén?

Figura 39 ¿Siempre evalúa los costos de almacenes antes de direccionar su carga a un almacén?



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

De acuerdo al gráfico mostrado se puede observar que el 49% está de acuerdo con que siempre evalúa los costos de almacenes antes de direccionar su carga a un almacén. Además, un 32% se encuentra totalmente de acuerdo, mientras que un 15% está en desacuerdo. Se puede concluir que se realiza un análisis de las tarifas que ofrecen los almacenes y ello se relaciona con lo mencionado en el gráfico N° 15 donde se mencionaba que se evalúan a los operadores logísticos que ofrecen mejores tarifas en los almacenes. Asimismo, mencionaron que normalmente su operador logístico le ofrece tarifas que contribuyen con la optimización de los costos.

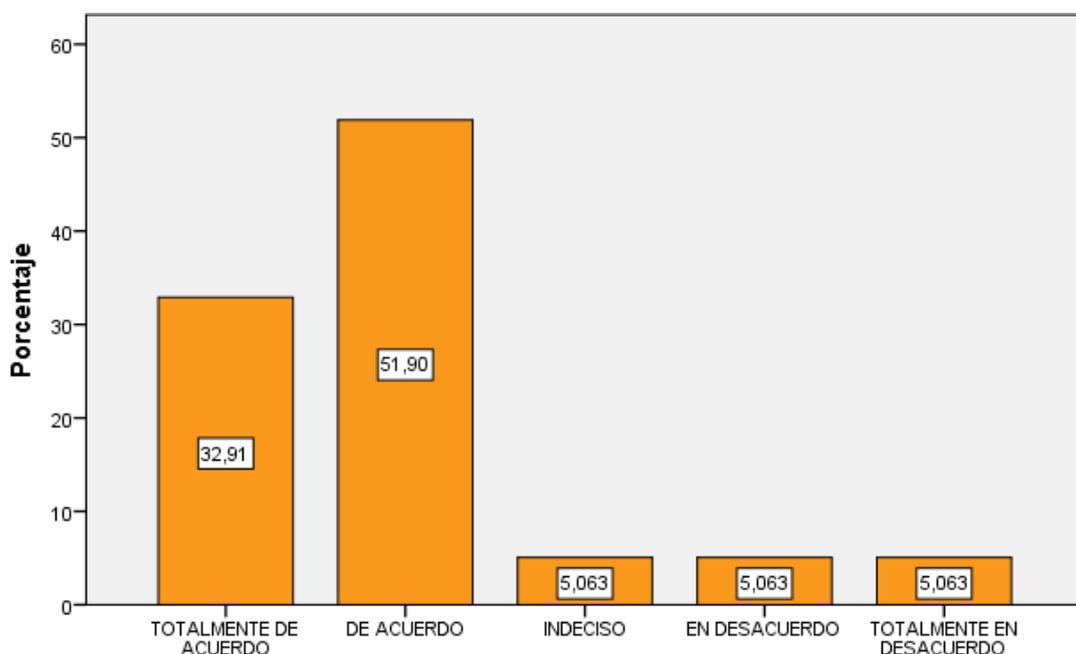
Variable Independiente: Costos logísticos.

Dimensión 1: Costos de almacenamiento.

Indicador 1: Costos de manipulación y gestión de la mercadería.

Pregunta 11: ¿Considera que los costos de manipulación y gestión en la mercadería importada impactan significativamente en sus presupuestos de costos logísticos?

Figura 40 ¿Considera que los costos de manipulación y gestión en la mercadería importada impactan significativamente en sus presupuestos de costos logísticos?

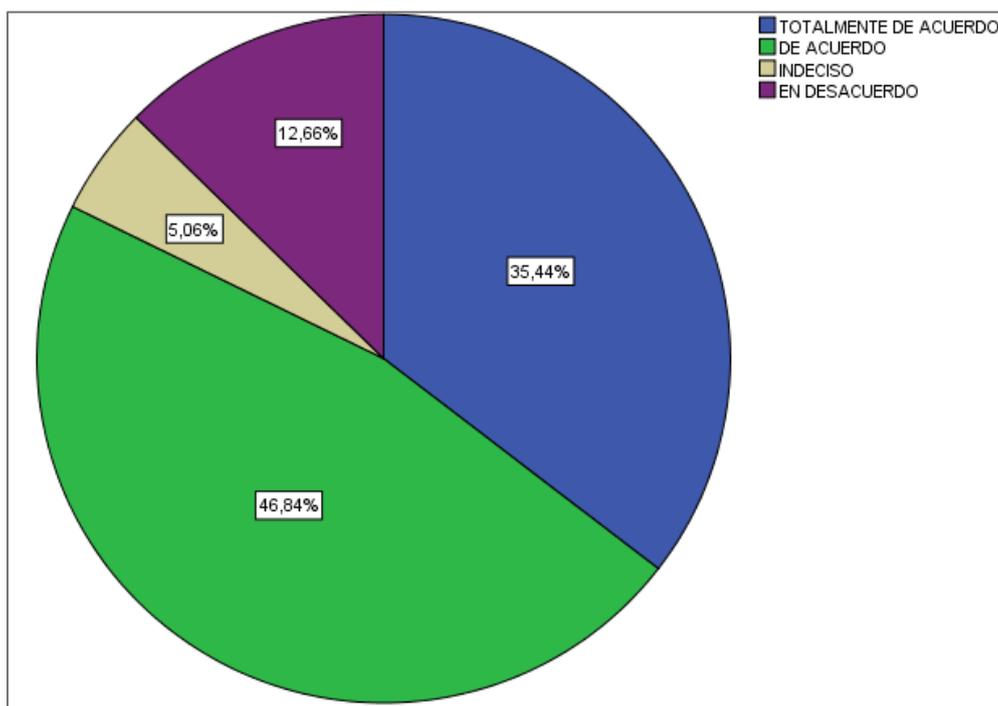


Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

De acuerdo al gráfico se muestra que 51% de los encuestados están de acuerdo con que los costos de manipulación y gestión impactan significativamente en la estructura de costos. Mientras que un 5% está totalmente en desacuerdo con lo indicado. En consecuencia, los importadores, conocen que estos costos son parte del proceso logístico cuando la mercadería es manipulada dentro de las instalaciones del almacén y por ende consideran que son de impacto dentro de la estructura de costos.

Pregunta 12: ¿Siempre identifica los costos de mayor y menor impacto dentro del proceso de almacenamiento de la mercadería importada? (suministro, costos e personal, equipos)?

Figura 41 ¿Siempre identifica los costos de mayor y menor impacto dentro del proceso de almacenamiento de la mercadería importada? (suministro, costos e personal, equipos)?



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

De acuerdo a los resultados se evidencia que entre personas que están de acuerdo y totalmente de acuerdo representan el 82% del total de los encuestados. Lo que indica que en su mayoría de los importadores encuestados realizan una evaluación constante de los costos específicos dentro del proceso de almacenamiento de la mercadería. Evidenciando así el interés por evitar gastos innecesarios o que solo causen el incremento de sus costos. Se destaca que durante la encuesta los importadores resaltaban la importancia de maximizar sus utilidades.

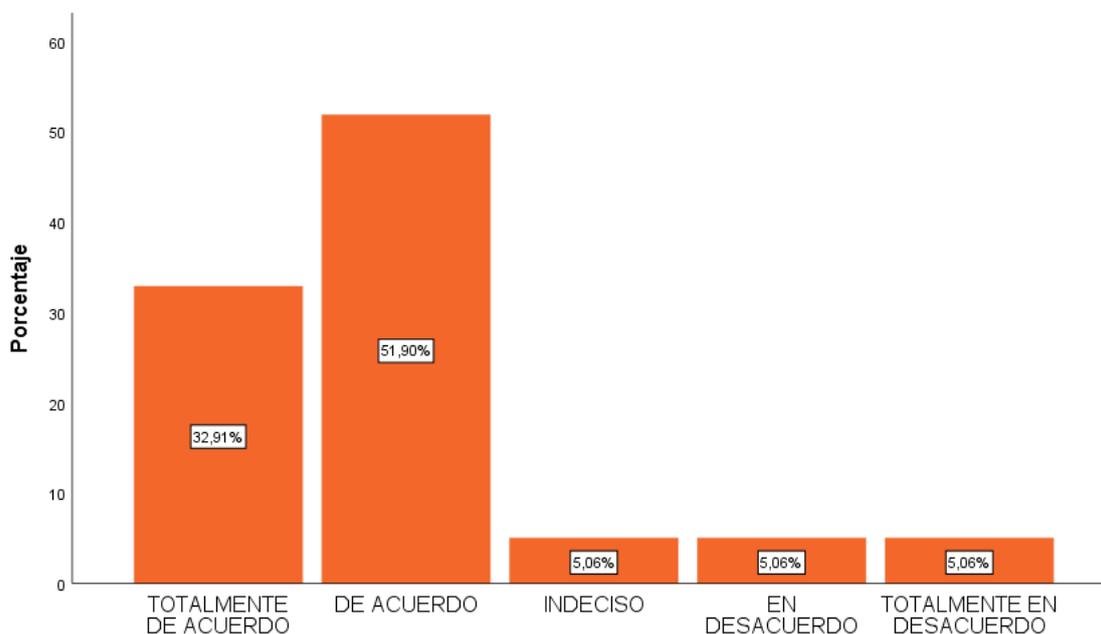
Variable Independiente: Costos logísticos.

Dimensión 1: Costos de nacionalización.

Indicador 1: Costos de Agenciamiento de Aduanas.

Pregunta 13: ¿Existe una atención especializada por parte de las Agencias de Aduanas que participan en el mercado logístico?

Figura 42 ¿Existe una atención especializada por parte de las Agencias de Aduanas que participan en el mercado logístico?

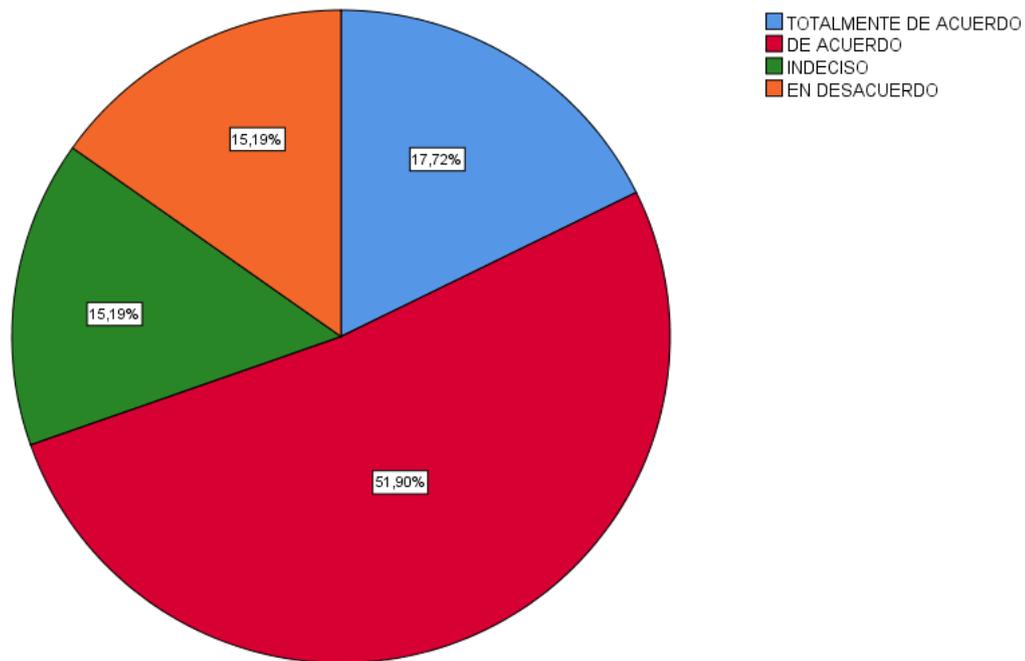


Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Como se observa, un porcentaje de 83.81% de los encuestados está de acuerdo y totalmente de acuerdo en que existe una atención especializada por parte de las agencias de aduanas, mientras que solo un mínimo porcentaje se consideran indeciso, en desacuerdo o totalmente en desacuerdo con la moción. En ese sentido, se concluye que el papel de los agentes de aduanas dentro de los costos logísticos es un factor favorable para el desarrollo de las importaciones, además que cumplen con satisfacer las expectativas de sus clientes.

Pregunta 14: ¿Las Agencias de Aduanas existentes en el mercado logístico son justas con los costos que aplican a sus clientes?

Figura 43 ¿Las Agencias de Aduanas existentes en el mercado logístico son justas con los costos que aplican a sus clientes?



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Según los resultados en el gráfico mostrado, un total de 69.62% de los encuestados se encuentra de acuerdo y totalmente de acuerdo en que las agencias de aduanas cuentan con costos justos, lo cuál respalda el resultado de la pregunta anterior y enfatiza la conformidad de los importadores con el servicio ofrecido por parte de los agentes de aduana, además de que en su mayoría se encuentran de acuerdo con los precios ofrecidos.

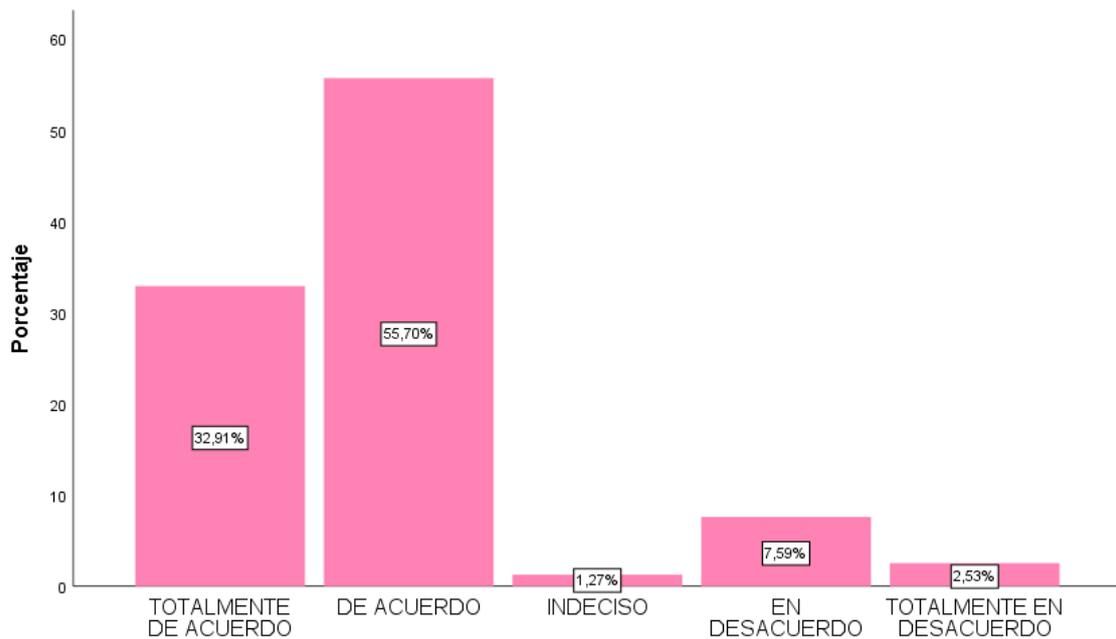
Variable Independiente: Costos logísticos.

Dimensión 1: Costos de nacionalización.

Indicador 2: Tributos a Cancelar.

Pregunta 15: ¿El costo total de los tributos a cancelar en la operación de importación genera un impacto significativo en la rentabilidad del negocio?

Figura 44 ¿El costo total de los tributos a cancelar en la operación de importación genera un impacto significativo en la rentabilidad del negocio?

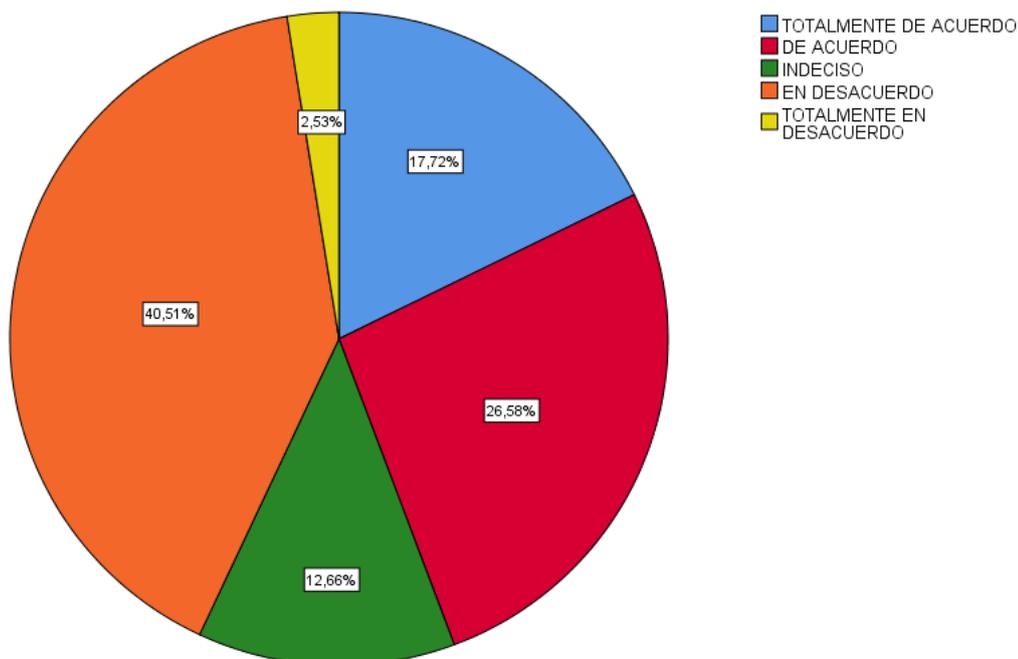


Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Analizando el gráfico, el 88.61% de los encuestados se mostraron de acuerdo y totalmente de acuerdo con que el costo de los tributos de importación impacta significativamente en la rentabilidad, mientras que el 11.39% están indecisos, en desacuerdo o totalmente en desacuerdo. De aquí se puede concluir que los impuestos implican un costo relevante que deberá ser evaluado detalladamente para determinar si es rentable importar los productos en referencia y obtener una rentabilidad positiva.

Pregunta 16: ¿Considera que los impuestos aduaneros son razonables y contribuyen al fomento de las importaciones?

Figura 45 ¿Considera que los impuestos aduaneros son razonables y contribuyen al fomento de las importaciones?



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

En relación con la pregunta, se puede observar como dato relevante que el 44.3% de los encuestados se encuentra de acuerdo y totalmente de acuerdo en que los impuestos aduaneros son razonables y contribuyen con las importaciones; sin embargo, el 43.04% considera lo contrario. De este modo, es posible afirmar que existe una percepción negativa de los impuestos aduaneros por parte de un gran porcentaje de los importadores del sector de autopartes en Lima Metropolitana.

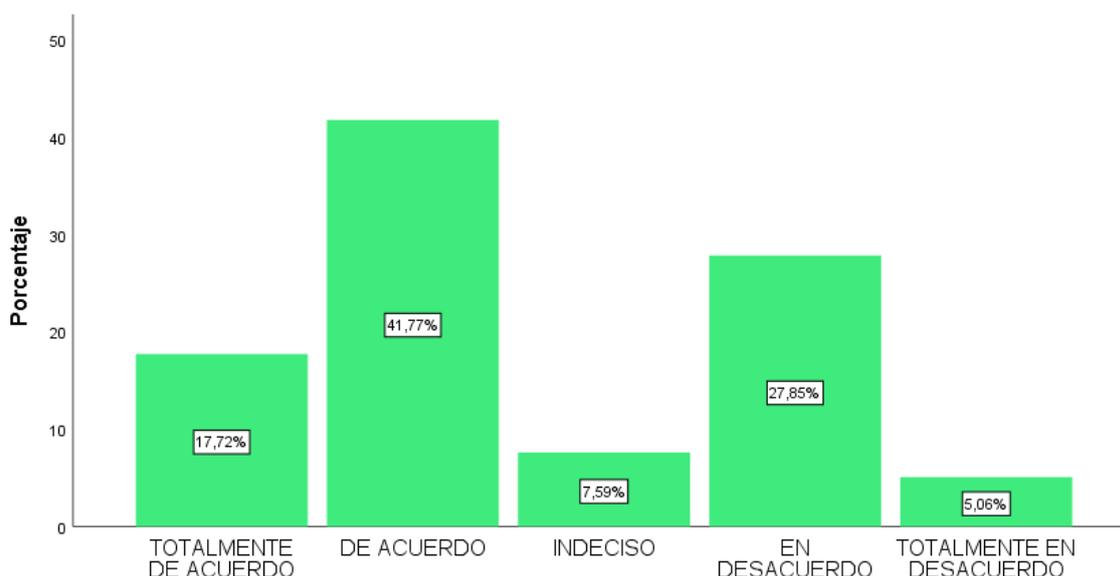
Variable Independiente: Costos logísticos.

Dimensión 1: Costos de nacionalización.

Indicador 3: Gastos Documentarios.

Pregunta 17: ¿Los gastos documentarios representan un porcentaje significativo de los costos logísticos totales?

Figura 46 ¿Los gastos documentarios representan un porcentaje significativo de los costos logísticos totales?

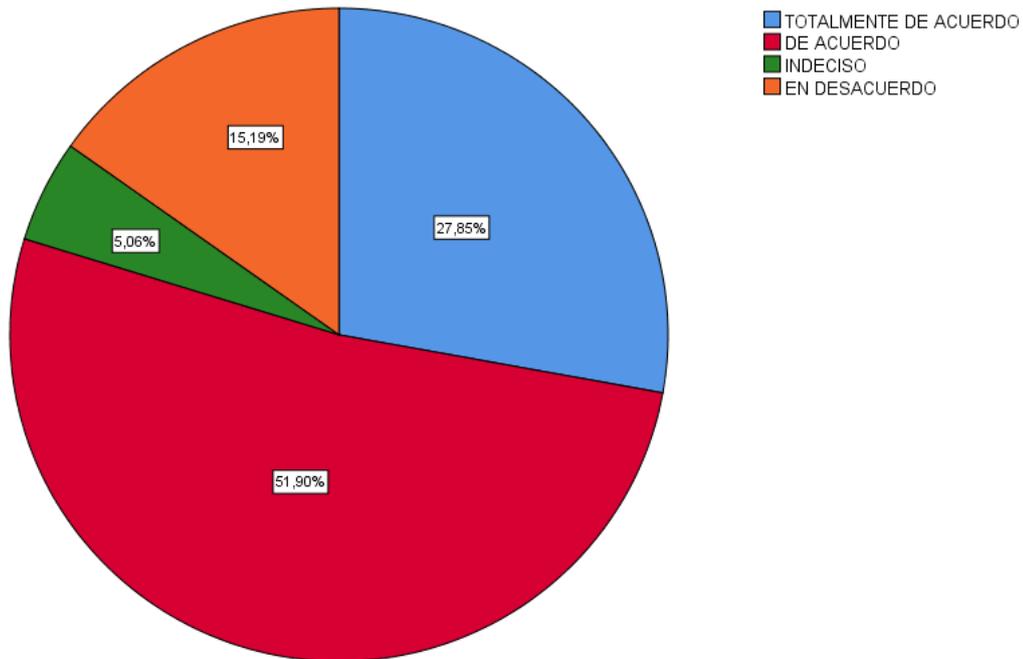


Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

De acuerdo con el gráfico, el 59.49% de encuestados coinciden en que los gastos documentarios son representativos dentro del total de costos logísticos, a la vez que el 32.91% opinan lo contrario. Al respecto, se concluye que los gastos de documentación representan una parte importante dentro del proceso de importación, la cuál hay que dejar en manos de un agente de confianza, evaluado previamente considerando los aspectos calidad-precio, a fin de evitar inconvenientes en el trayecto de transporte de la carga a destino y en la nacionalización de esta.

Pregunta 18: ¿Los gastos documentarios son determinantes en el procedimiento de nacionalización de la carga?

Figura 47 ¿Los gastos documentarios son determinantes en el procedimiento de nacionalización de la carga?



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Para la presente pregunta, el resultado de la encuesta arrojó que el 79.75% consideran que los gastos documentarios son determinantes en el proceso de nacionalización de la carga, mientras que solo el 15.19% se mostró en desacuerdo. En efecto, el proceso documentario es la base de la cuál dependerá que la importación resulte exitosa, sin contratiempos ni sobrecostos, tal y como lo refleja la respuesta de la muestra encuestada, para ello será importante contar con un agente de aduanas especializado.

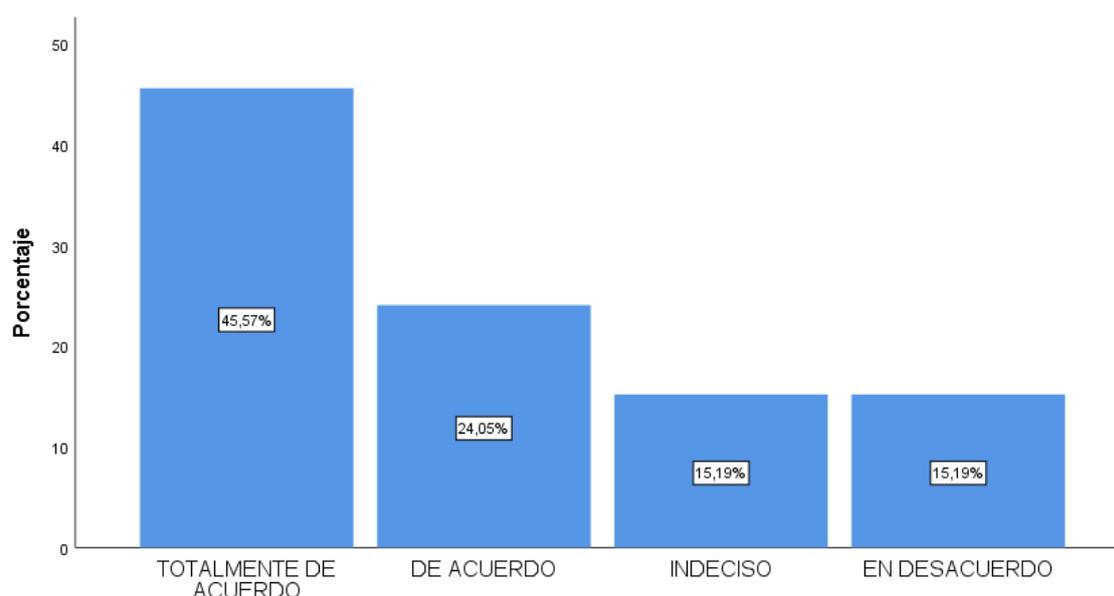
Variable Independiente: Importación.

Dimensión 1: Conocimiento del mercado de origen y proveedores.

Indicador 1: Acuerdos Comerciales.

Pregunta 19: ¿Considera que los acuerdos comerciales entre Perú y el país o países de origen de las autopartes importadas son beneficiosos para los importadores?

Figura 48 ¿Considera que los acuerdos comerciales entre Perú y el país o países de origen de las autopartes importadas son beneficiosos para los importadores?

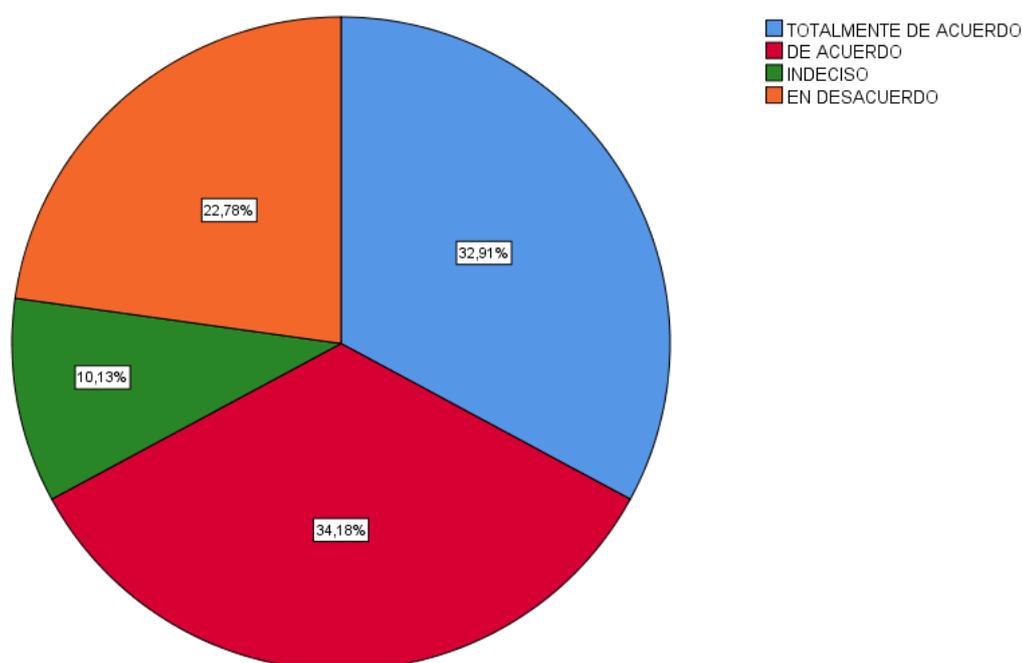


Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Como es de conocimiento, con el paso de los años, el Perú ha participado en distintos acuerdos comerciales con países de Sudamérica y el mundo, lo cuál ha sido favorable para el incremento de las importaciones. En ese sentido, gran parte de los encuestados, el 69.62% considera que los acuerdos comerciales son beneficiosos, mientras que solo el 15.19% cree lo contrario. Esto permite concluir que los acuerdos comerciales han permitido reducir costos en el proceso de importación, generando así, mayores ganancias para los importadores.

Pregunta 20: ¿Los beneficios comerciales entre Perú y el país o países de origen de las autopartes importadas inciden en la rentabilidad del negocio?

Figura 49 ¿Los beneficios comerciales entre Perú y el país o países de origen de las autopartes importadas inciden en la rentabilidad del negocio?



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

En relación con el gráfico, el 67.09% de los encuestados están de acuerdo y totalmente de acuerdo con que los beneficios provenientes de los acuerdos comerciales influyen en la rentabilidad del negocio, a su vez el 22.78% se mostró en desacuerdo. Es así, que se puede determinar que, en general, el nacimiento de los acuerdos comerciales entre Perú y otros países del mundo, ha significado para los importadores nuevas ventajas que inciden en la rentabilidad de sus negocios.

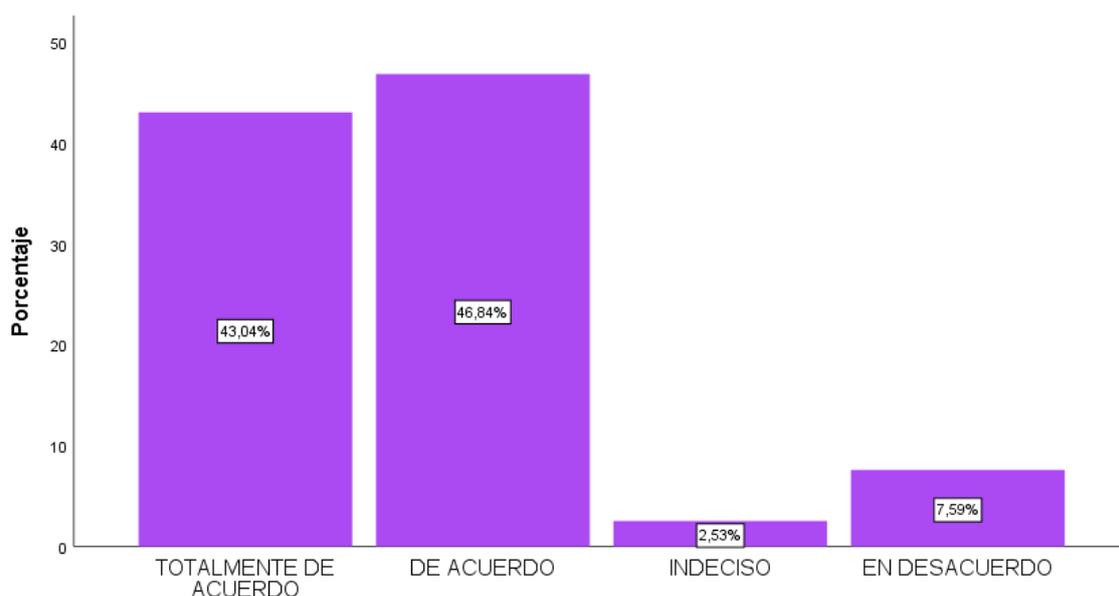
Variable Independiente: Importación.

Dimensión 2: Competitividad del producto.

Indicador 1: Relación calidad - precio.

Pregunta 21: ¿Las autopartes importadas cuentan con los requerimientos y estándares exigidos en el país de destino?

Figura 50 ¿Las autopartes importadas cuentan con los requerimientos y estándares exigidos en el país de destino?

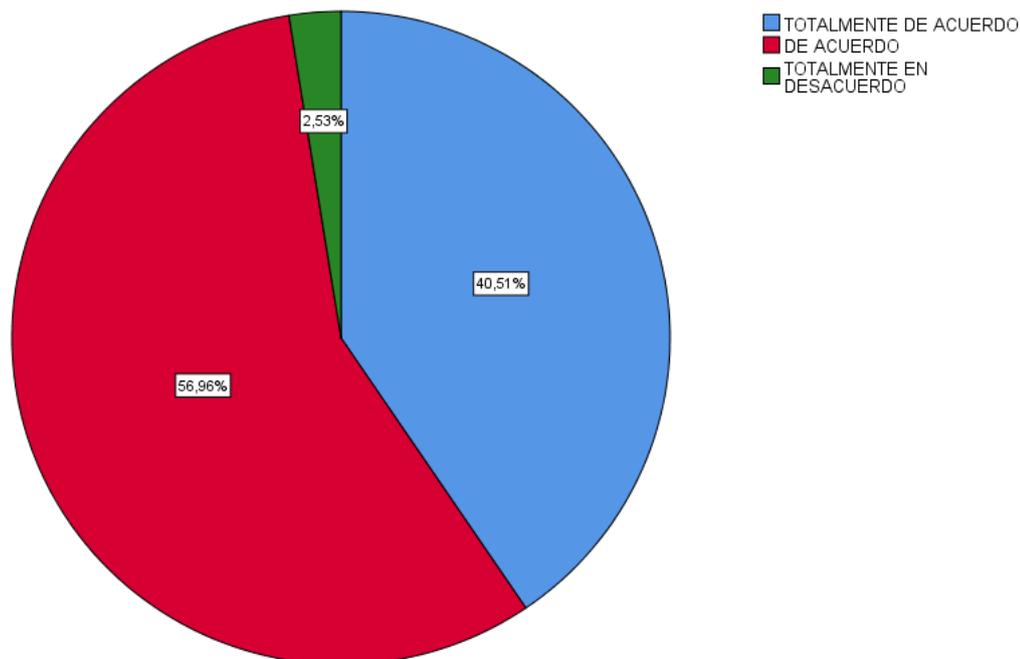


Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Según muestra el gráfico, se aprecia una diferencia mayoritaria, donde el 89.88% de los encuestados afirman que las autopartes importadas cuentan con los requerimientos y estándares que se exigen en Perú, frente a un pequeño porcentaje que opina lo contrario. De esta forma, se concluye que los importadores de autopartes de Lima Metropolitana son exigentes con la selección de proveedores y con los productos que ingresan al país para ofrecer a sus clientes.

Pregunta 22: ¿Los beneficios comerciales entre Perú y el país o países de origen de las autopartes importadas inciden en la rentabilidad del negocio?

Figura 51 ¿El precio de compra de la mercancía permite obtener rentabilidad económica y competitividad para su comercialización?



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Como se observa en el presente gráfico, casi el 100%, específicamente el 97.47% de los encuestados están a favor de que el precio de las autopartes que importan les permite obtener rentabilidad para su comercialización, solo un pequeño porcentaje considera lo contrario. Es así, que los importadores del rubro de autopartes en Lima Metropolitana ven en este sector, una oportunidad de crecimiento económico favorable, considerando que los precios ofrecidos por sus proveedores son bastante aceptables.

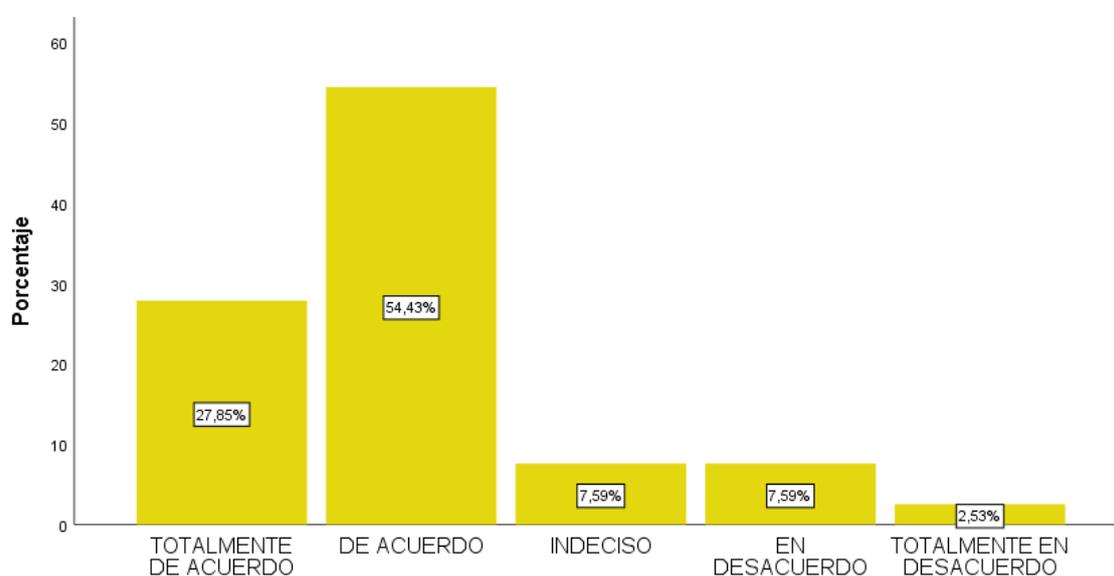
Variable Independiente: Importación.

Dimensión 3: Planeamiento de importación.

Indicador 1: Contrato de compra - venta.

Pregunta 23: ¿Se cuenta con estrategias definidas en cuanto a la reducción de costos logísticos para el procedimiento de importación y consolidación del producto en el mercado objetivo?

Figura 52 ¿Se cuenta con estrategias definidas en cuanto a la reducción de costos logísticos para el procedimiento de importación y consolidación del producto en el mercado objetivo?

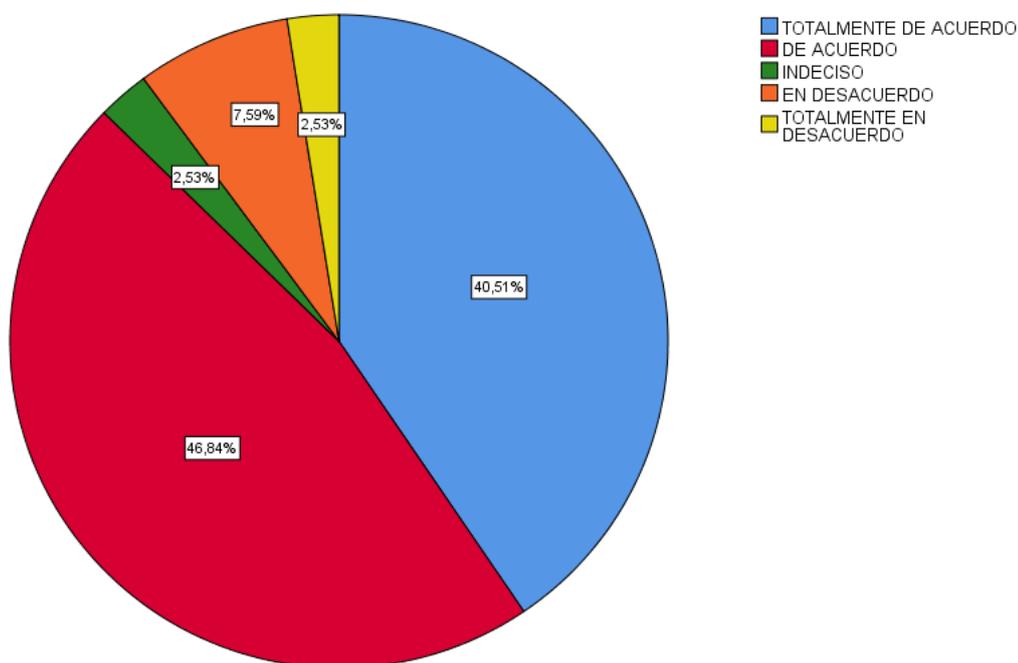


Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

De acuerdo con el gráfico, el 82.28% de los encuestados cuentan con estrategias para la reducción de costos en el procedimiento de importación, mientras que el 17.71% se encuentran indecisos, en desacuerdo o totalmente en desacuerdo. Estos resultados indican que la mayoría de los importadores de autopartes en Lima Metropolitana se han preocupado por idear estrategias que beneficien y potencien sus operaciones para obtener mejores resultados; sin embargo, existe un pequeño porcentaje que de momento no se anima a planificar de una manera más eficiente sus procedimientos.

Pregunta 24: ¿Los términos de compra – venta negociados con los proveedores son convenientes para los intereses del importador?

Figura 53 ¿Los términos de compra – venta negociados con los proveedores son convenientes para los intereses del importador?



Fuente: Reporte del SPSS V21 para el estudio

Como se observa, el 87.35% de los encuestados coincide en que los términos de compra – venta negociados con sus proveedores son favorables para sus intereses, mientras que un pequeño porcentaje de 10.12% se encuentra en desacuerdo. Es posible concluir que los importadores de autopartes de Lima Metropolitana se sienten conformes con la relación comercial que han logrado manejar con sus proveedores, dado que les permite generar sus propios beneficios.

Luego del procesamiento de datos se tienen las siguientes observaciones respecto a las variables, dimensiones e indicadores.

El objetivo principal del presente estudio es determinar la influencia de los costos logísticos en la importación de las empresas de autopartes. Ante ello, se obtuvo como resultado en la correlación de Spearman que el p valor es de $0.000 < 0.05$ y el nivel de significancia entre ambas variables es de $R_{h0} = 0.5333$ lo cual demuestra la existencia de una correlación aceptable; lo cual indica el cumplimiento del objetivo.

Las preguntas 1 y 2 las cuales hacen referencia a la variable independiente costos logísticos, dimensión costos de transporte internacional e indicador e indicador flete internacional, muestran como resultados que más de un 60% de los encuestados están de acuerdo con la existencia de una variedad de flete en el mercado y con que el flete les ayuda a optimizar sus costos logísticos.

Dentro de este orden de ideas, en las preguntas referentes al indicador transporte en el país de origen / destino más de un 60% está de acuerdo con que los costos de transporte tanto en el país de origen y destino tienen un impacto en sus costos logísticos. Por otro lado, los resultados de las preguntas relacionadas al indicador costos portuarios se observa que más de un 40% se encuentra de acuerdo con la incidencia de los costos portuarios en la importación. Asimismo, se resalta que dentro de los resultados del análisis exploratorio se observa que existe una relación entre la variable dependiente importación y la dimensión costos de transporte internacional.

Teniendo en cuenta que uno de los objetivos específicos fue determinar la influencia de los costos del transporte internacional en la importación de las empresas de autopartes, se obtuvo como resultado en la correlación de Spearman que el p valor es de $0.000 < 0.05$, mientras que el coeficiente de correlación es de 0.450, lo cual indica una leve correlación de las variables. Es decir que el objetivo se cumple ya que existe una relación, la cual es reforzada también en las respuestas de los importadores en la encuesta realizada.

Una dimensión de la presente tesis fue el costo de almacenamiento, la cual se compuso de los indicadores costos por niveles de stock, costos de almacenamiento de la carga importada y costos de manipulación y gestión de la mercadería. Para cada una de las preguntas referentes a estos indicadores más del 50% los encuestados demostraron estar de acuerdo en cada una de ellas. Lo que demuestra la incidencia de los costos de almacenamiento en la importación. No obstante, se resalta que dentro de los resultados del análisis exploratorio se observa que existe una mínima y lejana relación entre la variable dependiente importación y la dimensión costos de almacenamiento.

De acuerdo al segundo objetivo específico determinar la influencia de los costos de almacenamiento en la importación de las empresas de autopartes, se obtuvo

como resultado en la prueba de Spearman un p valor de $0.009 < 0.05$ y un coeficiente de correlación de 0.290, respecto a ello se determina que existe una influencia mínima de los costos de almacenamiento en la importación de autopartes; sin embargo, se logra el objetivo de determinar dicho nivel de influencia.

En relación con la dimensión de costos de nacionalización, para el indicador de costos de Agenciamiento de aduanas, más del 50% de los encuestados se mostraron conformes con el servicio que ofrecen las agencias de aduana existentes en el mercado, tanto en precios como en su nivel de especialización. En ese sentido, es posible afirmar que las agencias de aduanas son un indicador que contribuye al desarrollo de las importaciones en el sector autopartes, dado que se preocupan por satisfacer las necesidades de sus clientes al ofrecer un servicio justo y de calidad.

Por otro lado, el indicador de los tributos a cancelar demuestra ser un aspecto que, si bien se considera relevante y de gran influencia en la rentabilidad del importador, de acuerdo a casi el 90% de los encuestados, no son considerados del todo razonables para la contribución al fomento de las importaciones por más del 40% de estos. Esto indica que buena parte de los importadores de autopartes en Lima Metropolitana no se encuentran conformes con los impuestos designados para la nacionalización de las cargas.

Respecto al indicador de los gastos documentarios, más del 50% de los importadores considera que estos representan una parte significativa del total de costos logísticos; asimismo, casi el 80% de los encuestados opina que los gastos de documentación son determinantes al momento de nacionalizar la carga en el puerto de destino. En efecto, los importadores cuentan con el conocimiento necesario acerca de sus procesos, lo cual les permite saber que, si no cuentan con los documentos correctos y en orden, pueden generarse problemas y hasta sobrecostos en la importación.

Por otra parte, en cuanto a variable independiente importación y la dimensión conocimiento del mercado de origen y proveedores, más del 50% de los encuestados se mostraron a favor de los acuerdos comerciales entre Perú y

otros países del mundo, puesto que estos resultan ventajosos para los intereses de los importadores y el incremento de su rentabilidad.

En lo que respecta a la competitividad del producto, cerca del 100% de los participantes se mostraron conformes con la relación calidad-precio de los productos ofrecidos por sus proveedores, en vista de que cuentan con los requerimientos y estándares exigidos por los consumidores peruanos, y al mismo tiempo, los precios de compra a los que acceden les permiten tener precios de venta competitivos y rentables para sus negocios.

El indicador planeamiento de importación refleja que más del 80% de los encuestados cuentan con estrategias predeterminadas para reducir costos en sus importaciones, de igual manera, el mismo porcentaje de participantes se encuentra conforme con los términos de compraventa que logran cerrar con sus proveedores. Estos resultados revelan que existe un entorno favorable para el desarrollo de las importaciones, específicamente en el sector de autopartes en Lima Metropolitana.

Finalmente, el último objetivo específico fue determinar la influencia de los costos de nacionalización en la importación de las empresas de autopartes. Para ello, se obtuvo como resultado en la correlación de Spearman que el p valor es de $0.000 < 0.05$ y el coeficiente de correlación es de 0.552, evidenciando así la existencia de una aceptable correlación entre las variables, cumpliéndose el objetivo de determinar la influencia.

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN

5.1. Discusión de resultados

En este capítulo se expone la discusión de los resultados del estudio realizado para analizar LA INFLUENCIA DE LA GESTION DE COSTOS LOGÍSTICOS EN LA IMPORTACIÓN DE LAS EMPRESAS DE AUTOPARTES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LIMA METROPOLITANA EN EL AÑO 2022, el cual cuenta con una muestra de 79 empresas importadoras de autopartes en Lima

Metropolitana de acuerdo al periodo propuesto. En ese sentido, la discusión de resultados será desarrollada a través de los próximos párrafos compuestos por hipótesis específicas (objetivos específicos) e hipótesis general (objetivo general) propuestos en el presente trabajo de investigación.

Con el fin de obtener los resultados, se realizó el trabajo de campo mediante el cual se aplicaron las encuestas a los importadores de autopartes en Lima Metropolitana, la encuesta fue un instrumento cuyo grado de confiabilidad fue de 0,95, ello permitió contrastar las hipótesis de la manera más certera. Según los resultados obtenidos en su mayoría las hipótesis propuestas fueron acertadas, pues coincidieron con las respuestas recabadas en el trabajo de campo donde se comprobó que existe una influencia significativa de la gestión de costos logísticos en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022. De acuerdo a la prueba de Spearman, el $R_{ho} = 0.533$ y el $p = 0.000 < 0.05$; dentro de este orden de ideas, se demuestra la existencia de una correlación aceptable entre ambas variables. De esta manera se puede determinar que los costos logísticos son un factor de impacto en la importación ya que engloban cada uno de los procesos a llevar a cabo con el fin de generar la rentabilidad esperada y evitar sobrecostos. Asimismo, como fue presentado dentro de los antecedentes internacionales, (Constantine & Mejía, 2019) mencionaron que es primordial mejorar los procesos logísticos con el fin de gestionar los tiempos y optimizar el proceso de importación.

Por otro lado, como señala (Román, 2016) uno de los principales problemas en el proceso de importación es no contar con una adecuada gestión de los procedimientos, por ello es necesario contar con una mejora continua a fin de reducir tiempos y costos logísticos. Dentro de este orden de ideas no se debe dejar de lado la importancia de la satisfacción del cliente lo cual implica contar con una línea de productos que se ajusten a sus exigencias y que no se vean afectadas por la reducción de los costos, tal y como lo explica (Tamayo, 2019)

5.1.1. Existe una influencia significativa de los costos de transporte internacional en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.

Con respecto a los resultados que se obtuvieron, es posible afirmar que los costos de transporte internacional influyen de manera significativa en la importación de autopartes, según la prueba de Spearman, el $R_{h_0} = 0.450$ y un nivel de significancia de $0.000 < 0.05$, evidenciando así una regular correlación de las variables. Este resultado se relaciona con lo indicado por el portal Web (lcontainer, 2021) donde se señala que existe variedad de aspectos asociados a los costos de transporte como los costos portuarios y recargos extras cobrados por las navieras. Cabe destacar, de acuerdo a (Villagrán, 2020), es importante tomar en cuenta que el costo de los fletes es fluctuante y en los últimos años ha tenido un alza significativa lo cual ha repercutido en los costos de las operaciones de comercio exterior.

En esta perspectiva se debe tomar en cuenta que la adecuada gestión de los costos de transporte permitiera ofrecer precios más competitivos y un mejor servicio para los clientes, ya que según (Pesantez, 2018), de ello dependerá la preferencia de compra de los usuarios del sector automotriz. Algo similar ocurre en el caso de la negociación con los proveedores y el costo del transporte internacional donde es necesario identificar las ventajas y desventajas del contrato de compra venta para así analizar adecuadamente los costos a incurrir (Díaz, 2021).

5.1.2 Existe una influencia significativa de los costos de almacenamiento en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.

Según los resultados obtenidos gracias a las encuestas realizadas, se puede asegurar que los costos de almacenamiento influyen de manera mínima o lejana en la importación de autopartes, de acuerdo a la prueba de Spearman realizada, el $R_{h_0} = 0.290$, además un nivel de significancia de $0.009 < 0.05$, lo que demuestra una poca o lejana correlación de las variables. No obstante, se resalta que, durante las encuestas realizadas a los importadores de autopartes, indicaron que los costos de almacenamiento sí influyen en sus costos logísticos dentro del proceso de importación. Por ejemplo, cuando se realizó la pregunta número 7 ¿Considera relevante planificar el volumen de mercadería a comprar en el mercado internacional, a fin de optimizar sus costos de almacenamiento? Respondieron que es importante calcular un volumen óptimo de mercadería a

comprar y que muchas veces estas son calculadas gracias a los pedidos realizados por sus clientes frecuentes ya que ello les permitía reducir su costo de almacenamiento y su vez permite que la mercadería tenga una rotación favorable y así no se quedan con altos niveles de stock. Esto a su vez se relaciona con el autor (Anibal, 2016) donde indica que uno de los costos de almacenamiento son los costos de arrendamiento que son requeridos para el manejo y almacenamiento de la mercadería, que se espera a ser entregada al cliente final. Asimismo, en la página *Vietnan Logistics Review* (2020) también mencionan que entre los costos logísticos más representativos se encuentra el costo de almacenamiento.

En este sentido, es importante incluir estrategias para identificar los productos más demandados con el fin de reducir los costos de almacenamiento; en consecuencia, como sugieren (Balladares & Serrano, 2020) una buena alternativa para ello podría ser la creación de un catálogo virtual a disposición de los clientes.

5.1.3 Existe una influencia significativa de costos de nacionalización en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.

De acuerdo con los resultados de la prueba de Spearman se obtuvo un p – valor de $0 < 0.05$ y un nivel de correlación de 0.552, en ese sentido, se determina que los costos de nacionalización influyen de manera significativa en la importación de las empresas de autopartes. De igual manera, las respuestas de las preguntas realizadas con relación a esta dimensión reforzaron la hipótesis propuesta, pues se observó que gran porcentaje de los encuestados consideran relevante el impacto que genera en el total de los costos logísticos el servicio brindado por los agentes de aduanas, así como el costo de los impuestos y los gastos de documentación. Es así, que como menciona (Rosales, 2018), es importante la implementación de un departamento de contabilidad competente, que colabore con la gestión eficiente de los costos logísticos. Por otro lado, tal como lo indica (Obregón, 2019) es fundamental contar con un área legal que brinde soporte y asesoría en cada parte del proceso, en este caso, en el procedimiento de nacionalización de la carga a fin de evitar sobrecostos y/o multas con la aduana local.

En relación a la idea anterior es importante que el importador aproveche las ventajas de opciones como el despacho anticipado en el proceso de nacionalización de la carga a fin de optimizar costos de acuerdo a lo planteado por (Falla, 2017).

En conclusión, de acuerdo a lo expuesto y como señala (Huayta, 2019) existe un destacable vínculo entre la importación y la logística, pues de esta última depende la adecuada gestión de los costos involucrados en el procedimiento de importación para lograr el desarrollo de las empresas importadoras y la maximización de sus utilidades.

CONCLUSIONES

- Una de las conclusiones a destacar es que, en la mayoría de los objetivos planteados, el grado de influencia fue positiva; sin embargo, desde el punto de vista estadístico al determinar el grado de influencia de los costos de almacenamiento en la importación se identificó que el grado de influencia fue débil de acuerdo con la prueba de Spearman realizada $Rho = 0.290$; concluyendo que no existe una relación entre la variable costos logísticos y dimensión costos de almacenamiento, no obstante, en las respuestas de los encuestados, más del 50% se encontró de acuerdo con las preguntas relacionadas a la influencia de los costos relacionados al almacenamiento de la mercadería y además autores y/o fuentes que apoyan lo mismo.
- Todos los importadores que fueron encuestados mencionaron que trabajan en conjunto con operadores logísticos, los cuales les brindan servicios de transporte y agenciamiento de aduana; por lo tanto, se concluye que ellos tendrán impacto en los costos de almacenamiento, costos transporte y costos de nacionalización. En conclusión, se debe identificar los procesos como a los participantes dentro de la importación de las autopartes.
- Se concluye que los importadores de autopartes deben conocer cada uno de los procesos dentro de una importación en general ya que los costos logísticos se encuentran dentro de ellos, e independientemente de si el importador es un conocedor de los procesos o en caso realice un outsourcing del proceso de importación, debe mantener una actualización constante a fin de conocer las novedades del comercio exterior, variación de costos y así encontrar oportunidades que le permitan optimizar sus costos sin afectar el proceso de importación ni al cliente final.
- En conclusión el sector automotriz, en específico, el de autopartes se muestra prometedor para los importadores y comercializadores en Lima Metropolitana, dado el aumento de vehículos en el parque automotor año tras año, según la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (Sunarp), en enero del presente año las ventas de vehículos livianos superaron en 13.4% respecto al año pasado; asimismo, los resultados de

las encuestas aplicadas en relación a las dimensiones de la variable de los costos logísticos indican un gran porcentaje de conformidad de los importadores de autopartes con los procedimientos de importación y los resultados que estos les permiten obtener.

- Por último, se concluye que el éxito en los resultados obtenidos por parte de los importadores de autopartes en Lima Metropolitana se debe, principalmente, a que la mayoría de ellos cuenta con estrategias establecidas en sus procedimientos y una adecuada gestión de costos logísticos, en suma, un planeamiento de importación que les permite optimizar costos y tiempo.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda a los importadores de autopartes que trabajan con sus operadores Logísticos, establezcan evaluaciones constantes a cada uno de los operadores en términos de la calidad del servicio y en qué medida su participación ayuda a optimizar los tiempos y dinero. Es decir, se recomienda contar con un equipo que se alinea a los mismos objetivos de las empresas importadora.
- Las empresas importadoras de autopartes deben enfocarse en perfeccionar su planeamiento e idear estrategias predefinidas donde se tome en cuenta paso a paso cada uno de los procedimientos y los operadores logísticos involucrados, con el fin de tener un pleno conocimientos de los costos y los tiempos en que se incurrirá por cada operación. De esta manera, será posible calcular los beneficios que pueden obtenerse y decidir si es viable realizar la importación.
- Es fundamental que se fomenten las importaciones y prevalezca la apertura a nuevos acuerdos comerciales, considerando los beneficios que se obtienen en la reducción de aranceles, los cuales significan una gran ventaja competitiva para los importadores.
- Es importante que se establezcan buenas relaciones entre los importadores y los proveedores con el objetivo de llegar a acuerdos de compraventa convenientes para las partes. Como importador, de la relación que tenga con sus proveedores dependerá la consecución de precios competitivos, productos de alta calidad y demás ventajas que favorezcan su negocio.
- Se recomienda a los importadores de autopartes evaluar los incoterms más convenientes al momento de realizar una importación, debido que pueden elegir en base a la reducción de costos en algunos aspectos; sin embargo, los costos pueden incrementarse entre otros aspectos, por ello es necesario encontrar un equilibrio a través de la elección de un incoterm que se acomode más a sus necesidades.

FUENTES DE INFORMACIÓN

- Alarcon, G., Centeno, X., Villacrés, O., & Garrido, A. (Agosto de 2020). El Liderazgo en la Producción Automotriz Mundial: Una Historia de Cambio en los 130 Años de Existencia de la Industria. *Conciencia Digital*, 3(3), 252-274. doi:10.33262/concienciadigital.v3i3.1.1387
- Álvarez, E. (2018). Factores Determinantes de Innovación en la Competitividad de la Industria de Autopartes Automotrices en México. *Revista de Economía*, 125-153 . Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2395-87152018000100125#aff1
- Alvarez, J. (2020). Análisis del Despacho Anticipado y Diferido en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao 2015-2018. *Revista Quipukamayoc*, 33-41. doi:10.15381/quipu.v28i56.17339
- Álzate, J., & Pérez, S. (2018). *Logística: Punto de Inflexión del Mercado Moderno*. Sucre: Revista Científica Anfibios. doi:10.37979/afb.2018v1n2.24
- Anibal, L. (2016). *Gestión Logística Integral*. Bogotá: Ecoe Ediciones. Obtenido de https://corladancash.com/wp-content/uploads/2018/11/Gestion-logistica-integral_-Las-Luis-Anibal-Mora-Garcia.pdf
- Argote, M., Parra, L., Prada, R., Mendoza, T., Orozco, J., Ruiz, C., . . . Bravo, R. (2019). *Caracterización del Emprendimiento Corporativo en el Sector de Autopartes de Colombia*. Bogotá: Universidad EAN. Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Ricardo-Prada-2/publication/337773048_Caracterizacion_del_emprendimiento_corporativo_en_el_sector_de_autopartes_de_Colombia/links/5de991464585159aa465936b/Caracterizacion-del-emprendimiento-corporativo-en-el-sector-de-
- Arias, F. (2011). *El proyecto de investigación: Introducción a la metodología científica*. Caracas: Editorial Episteme, C.A.

- Arrieta, M., & Villanueva, J. (2019). *La Importancia de Medir la Rentabilidad Económica y Financiera en las Empresas Comerciales de la Ciudad Trujillo. Una Revisión Sistemática de la Información de los Últimos 10 Años*. Trujillo: Universidad Privada del Norte.
- Arroyo, F., & Buenaño, C. (2017). Calidad en el Servicio: Oportunidad para el Sector Automotor en el Ecuador. *Innova Research Journal*, 2(9), 42-52.
- Balladares, C., & Serrano, E. (2020). *Estudio de Factibilidad de Importación de una Línea de Repuestos Automotrices Comprendidos en un Catálogo Digitalizado de Venta desde China, bajo Marca*. Guayaquil: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Obtenido de <http://201.159.223.180/bitstream/3317/14265/1/T-UCSG-PRE-ECO-GES-622.pdf>
- Biblioguías - Biblioteca CEPAL. (18 de Diciembre de 2020). *Biblioguías - Biblioteca CEPAL*. Obtenido de Biblioguías - Biblioteca CEPAL: <https://biblioguias.cepal.org/c.php?g=495473&p=4398114>
- Bormann, R., Fink, P., Holzapfel, H., Rammler, S., Sauter, T., Tiemann, H., . . . Weirauch, B. (2018). *El futuro de la Industria automotriz Alemana ¿Transformación por desastre o por diseño?* Alemania: Wiso Diskurs. Obtenido de <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/15100.pdf>
- Calatayud, A., & Katz, R. (2019). *Cadena de Suministro 4.0: Mejores Prácticas Internacionales y Hoja de Ruta para América Latina*. Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=CuW3DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA107&dq=*costos+log%C3%ADsticos+internacionales*&ots=FOT1MdC1b8&sig=f0FrJbjDIC4cr3Fmqia_a6HwuuE#v=onepage&q=*costos%20log%C3%ADsticos%20internacionales*&f=false
- Carbajal, Y., & Morales, M. (2016). El Sector Automotriz en México y Brasil: Un Análisis desde la Perspectiva Comercial. *Revista Electronica de Negocios Internacionales*, 11(3), 4 - 21.
- Carbajal, Y., & Morales, M. (2016). El Sector Automotriz en México y Brasil: Un Análisis desde la Perspectiva Comercial. *Revista Electronica de*

Negocios Internacionales, 11(3), 4 - 21.

doi:<https://doi.org/10.18568/1980-4865.1134-21>

Cárdenas, G., Suárez, E., Romero, H., & Fajardo, E. (2019). Composición de Importaciones y Actividad Económica: El Caso de Colombia. *Revista Espacios*, 40(1), 24-39. Obtenido de <http://www.revistaespacios.com/a19v40n01/a19v40n01p24.pdf>

Carreño, A. (2017). *Cadena de suministro y logística*. Lima: Fondo Editorial PUCP. Obtenido de https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=SaLNDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT12&dq=*costos+logisticos*&ots=1M6XMAbQbd&sig=yDtQHmNITg_68eRNwxyzN7WzkRc#v=onepage&q=*costos%20logisticos*&f=false

ComexPerú. (Junio de 2017). *Cadenas de Valor: La llave del sector Automotriz Peruano*. Obtenido de ComexPerú: <https://www.comexperu.org.pe/articulo/cadenas-de-valor-la-llave-del-sector-automotriz-peruano#:~:text=ComexPer%C3%BA%20%2D%20Sociedad%20de%20Comercio%20Exterior%20del%20Per%C3%BA&text=La%20industria%20automotriz%20es%20uno,a%20asegurar%20un%20crecimiento%>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (18 de Diciembre de 2020). *Biblioguías - Biblioteca CEPAL*. Obtenido de Biblioguías - Biblioteca CEPAL: <https://biblioguias.cepal.org/c.php?g=495473&p=4398114>

Constantine, L., & Mejía, V. (2019). *Análisis de los Procesos Logísticos de Importación de la Empresa Hivimar y su Incidencia en la Comercialización*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/41356/1/TESIS%20FINAL%20CONSTANTINE.pdf>

Cruz, V. (26 de Junio de 2018). Procesamiento de datos en SPSS. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=MN3LndFbgnE>

Díaz, W. (2021). *Plan de mejora para el proceso de importación de repuestos automotrices del taller Automan en Chiclayo 2021*. Chiclayo. Obtenido

de

<http://repositorio.umb.edu.pe:8080/jspui/bitstream/UMB/239/1/D%c3%8dAZ%20WAGNER%20-%20TESIS.pdf>

Ediciones Caballero Bustamente. (2016). *Manual Practico de Importación y Exportación*. Obtenido de <https://es.slideshare.net/ferys/manual-practico-de-importacion-y-exportacion>

El Economista América Perú. (27 de Mayo de 2017). Obtenido de El

Economista América Perú:

<https://www.economistaamerica.pe/mercados-eAm-peru/noticias/8389202/05/17/Empresas-chinas-de-autopartes-buscan-crecer-en-el-peru-.html>

El Observatorio de Complejidad Económica (OEC). (2019). *OEC*. Obtenido de OEC: <https://oec.world/es/resources/about>

El Peruano. (2013). Ley de protección de datos personales: LEY N° 29733.

Obtenido de <https://diariooficial.elperuano.pe/pdf/0036/ley-proteccion-datos-personales.pdf>

Eslava, A. (2017). *Canales de Distribución Logístico - Comerciales* (1a. Ed. ed.). Bogotá: Ediciones de la U. Obtenido de

<https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=6zOjDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA19&dq=distribucion+fisica+logistica&ots=FnB3bEG3kF&sig=qqBg-sEhjYCMepuHUEZ3fsLLS4k#v=onepage&q=distribuci&f=false>

Falla, K. (2017). *Despacho Anticipado y Costos Logísticos de las Empresas Importadoras en la Aduana Marítima del Callao*. Lima: Universidad

Cesar Vallejo. Obtenido de

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/1726/Falla_BKM.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Fernández , E. (S.F). *Promperu*. Obtenido de Fijación de precios de exportacion:

https://repositorio.promperu.gob.pe/bitstream/handle/123456789/3787/fijaci%C3%B3n_precios_exportaci%C3%B3n_keyword_principal.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Figueiras, S. (30 de Mayo de 2021). *Centro Europeo de Postgrado*. Obtenido de Centro Europeo de Postgrado: <https://www.ceupe.mx/blog/que-es-el-outsourcing.html>
- Finanzas, M. d. (2021). *Ministerio de Economía y Finanzas*. Obtenido de Ministerio de Economía y Finanzas: <https://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/v/2670/8/innova.front/importacion-definicion.html>
- Flores, C., & Flores, K. (2021). Pruebas para Comprobar la Normalidad de Datos en Procesos Productivos: Anderson-Darling, Ryan-Joiner, Shapiro-Wilk y Kolmogórov-Smirnov. *Societas. Revista de Ciencias Sociales y Humanísticas*, 88. Obtenido de <http://portal.amelica.org/ameli/jatsRepo/341/3412237018/3412237018.pdf>
- Fragoso, C. (2019). La Competencia de las Exportaciones de Estados Unidos y China en el Segmento de Autopartes Mexicano de 2000 a 2017. *Cuadernos de Trabajo del Cechimex*, 1-20. Obtenido de https://dusselpeters.com/CECHIMEX/Revista_Cchmx_2_2019.pdf
- Galle, R. (2017). *La Cadena de Suministros y los Costos Asociados*. La Plata: XXIV Congreso Argentino de Profesores Universitarios de Costos. Obtenido de <https://www.intercostos.org/documentos/congreso-15/GALLE.pdf>
- García, R. (2019). Proceso de Reconfiguración de la Industria Automotriz Mundial. *Economía UNAM*, 16(48), 191-212. doi:10.22201/fe.24488143e.2019.48.496
- Gestión. (10 de Abril de 2022). *Gestión*. Obtenido de Gestión: <https://gestion.pe/economia/management-empleo/eficiencia-eficacia-diferencias-eficaz-eficiente-significado-conceptos-nnda-nnlt-249921-noticia/>
- Granillo, R., González, I., & Santana, F. (2019). *Operadores Logísticos*. Sahagún: Escuela Superior Ciudad Sahagún. doi:10.29057/ess.v6i11.3740

- Hamalainen, E., Twrdy, E., & Inkinen, T. (2016). Cost aggregation in export logistics chain. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, 3(1). doi:DOI 10.1186/s40852-017-0077-9
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. México DF: Interamericana Editores, S.A. de C.V.
- Herrera, R., & Fontalvo, T. (2000). *Seis Sigma, Métodos Estadísticos y sus Aplicaciones*. EUMED. Obtenido de Eumed.net: <https://www.eumed.net/libros-gratis/2011b/939/Prueba%20de%20Normalidad.htm>
- Huamán, M. (2020). Principales Cambios en los Incoterms 2020. *Lex de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Alas*, 103-138. doi:10.21503/lex.v18i26.2174
- Huayta, M. (2019). *Importacion y Canales de Comercialización de Repuesto y Autopartes Automotriz, Famutas Del Peru S.A.C.; Lima - 2019*. Callao. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/17157/Huayta_MMK-SD.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Hunt, S. (2020). *La formación de la Economía Peruana. Distribución y crecimiento en la historia del Perú y America Latina*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú. Obtenido de <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/libros/2020/la-formacion-de-la-economia-peruana.pdf>
- Icontainer. (2021). *Icontainers*. Obtenido de Guia de costes de Transporte Internacional.: <https://www.icontainers.com/es/guia-costes-transporte-internacional/>
- International Trade Administration U.S. (2020). *International Trade Administration U.S. Department of Commerce*. Obtenido de International Trade Administration U.S. Department of Commerce: <https://www.trade.gov/know-your-incoterms>
- Jácome, I., & Carvache, O. (2019). *Análisis del Costo – Beneficio una Herramienta de Gestión*. Revista Contribuciones a la Economía.

- La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (s.f.). *Despacho Simplificado de Importación*. Obtenido de Despacho Simplificado de Importación:
<https://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/despsimpimportacion/pagos.html>
- Licona, A., & Rodríguez, J. (2019). Participación de Exportaciones e Importaciones en PIB y Concentración de Comercio en Países de la Alianza del Pacífico. *PORTES, Revista mexicana de estudios sobre la Cuenca del Pacífico*, 13(26), 75-100.
- Manrique, A. (2016). *Gestión y diseño. Convergencia disciplinar*. Bogotá. doi:DOI: <http://dx.doi.org/10.14482/pege.40.8808>
- Manual de Comercio Exterior. (2018). *Manual de Comercio Exterior*. Obtenido de Manual de Comercio Exterior:
<https://www.manualdecomercioexterior.com/2018/01/el-proceso-de-importacion-para-el.html>
- Martin, M. P. (2020). La Nueva Versión INCOTERMS 2020. *Estudios Jurídicos y Criminológicos*, 147-151. Obtenido de <file:///C:/Users/Kimberly/Downloads/6185-Texto%20del%20art%C3%ADculo-25639-3-10-20200706.pdf>
- Mata, M., Morales, C., & Heredia, F. (2016). *Optimización de costos logísticos: Un caso de estudio de una empresa de plásticos*. México: Asociación Mexicana de Logística y Cadena de Suministro A.C. Obtenido de https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/105002/MoralesHerediaMata_CiLOG2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Mayorga, H. (18 de Agosto de 2018). *Los Costos Logísticos en la Cadena de Suministro en el Perú y cómo reducirlos usando la automatización*. Obtenido de Logística 360: <https://www.logistica360.pe/los-costos-logisticos-en-la-cadena-de-suministro-en-el-peru-y-como-reducirlos-usando-la-automatizacion/>
- Mecalux. (2022). *Mecalux*. Obtenido de Mecalux:
<https://www.mecalux.com.mx/manual-almacen/almacen>

- Méndez, C. (2011). *Metodología: Diseño y Desarrollo del Proceso de Investigación con Énfasis en Ciencias Empresariales*. México DF: Limusa S.A. de C.V. . Obtenido de <https://doku.pub/documents/metodologia-de-la-investigacion-carlos-mendez-1pdf-8lyzpjxdoeqd>
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2013). *El ABC del Comercio Exterior. Guía Práctica del Importador Volumen II*. Lima: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2013). *Guía de orientación al usuario del transporte acuático*. Lima: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Obtenido de <https://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/188937685rad43065.pdf>
- Mondragon, V. (2018). *Diario del Exportador*. Obtenido de Diario del Exportador.: <https://www.diariodelexportador.com/2018/05/como-se-calcula-el-flete-en-el.html>
- Mora, L. (2016). *Gestión logística integral Las mejores prácticas en la cadena de abastecimiento* (2da edición ed.). Ecoe Ediciones. Obtenido de https://corladancash.com/wp-content/uploads/2018/11/Gestion-logistica-integral_-Las-Luis-Anibal-Mora-Garcia.pdf
- Mora, L. (2016). *Gestión Logística Integral: Las Mejores Prácticas en la Cadena de Abastecimiento* (2da edición ed.). Bogotá: Ecoe Ediciones. Obtenido de https://corladancash.com/wp-content/uploads/2018/11/Gestion-logistica-integral_-Las-Luis-Anibal-Mora-Garcia.pdf
- Muñoz, C. (2015). *Metodología de la Investigación*. México D.F.: Oxford University Press México, S.A. de C.V. Obtenido de <https://corladancash.com/wp-content/uploads/2019/08/56-Metodologia-de-la-investigacion-Carlos-I.-Munoz-Rocha.pdf>
- Muñoz, J. (2021). *Las Partes de un Carro*. Obtenido de <https://www.autofact.com.mx/blog/mi-carro/mecanica/partes-carro>

- Narvaez, C. (2018). *Importancia de la Administración de Procesos de Negocio para el Área de Transportes de los Operadores Logísticos*. Lima: Facultad de Ingeniería Industrial - UNMSM. doi:10.15381/idata.v21i1.14926
- Nava, K., Silva, J., Garcia, A., Leyva, O., & Torres, C. (2019). La incorporación de la industria 4.0 en el sector de autopartes en nuevo leon, México (the incorporation if industry 4.0 in the auto parts sector in nuevo leon). *16(32)*, 233-234.
- Obregon, M. (2019). *Conocimientos de los Procesos de Importación y la Competitividad de las Mype Importadoras de Autopartes de los Distritos de Lima: Callao, San Miguel, San Martín de Porres y Los Olivos, 2018*. Lima: Universidad de San Martín de Porres. Obtenido de https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/6052/obregon_mma.pdf?sequence=4&isAllowed=y
- Organizacion Mundial de la Propiedad Intelectual. (2016). *Principios básicos del Derecho de Autor de los derechos conexos*. Ginebra: Organizacion Mundial de la Propiedad Intelectual. Obtenido de https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/es/wipo_pub_909_2016.pdf
- Orjuela, J., Suarez, N., & Chinchilla, Y. (2016). *Costos logísticos y metodologías para el costeo en cadenas de suministro: una revisión de la literatura*. San Paulo: Scielo. doi:10.11144/Javeriana.cc17-44.clmc
- Paramo, L. (2017). *Procesos de Importaciones*. Bogotá: Fondo editorial Areandino. Obtenido de <https://digitk.areandina.edu.co/bitstream/handle/areandina/1401/Procesos%20de%20Importaciones.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Pardo, C., Briceño, Y., & Fletscher, S. (2017). *Elementos Claves de Metrología en Tres Sectores: Café, Autopartes y Cosmético*. Bogotá: Editoras académicas. Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Sylvia-Fletscher-Moreno/publication/322640977_Elementos_claves_de_metrologia_en_tres_sectores_cafe_autopartes_y_cosmetico/links/5a65ef64aca272a1582

014f0/Elementos-claves-de-metrologia-en-tres-sectores-cafe-autopartes-y

Pesantez, J. (2018). *Plan de Negocios para la Importación, Comercialización y Distribución de Baterías de Uso Automotriz para el Segmento de Autos Livianos de Servicio Público*. Quito: Universidad de Las Américas. Obtenido de <https://dspace.udla.edu.ec/bitstream/33000/9122/1/UDLA-EC-TIC-2018-15.pdf>

Pinheiro, O., Breval, S., Rodríguez, C., & Follmann, N. (2017). Una Nueva Definición de la Logística Interna y Forma de Evaluar la Misma. *Revista Chilena de Ingeniería*, 25(2), 264-276. Obtenido de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/ingeniare/v25n2/0718-3305-ingeniare-25-02-00264.pdf>

Pintado, M. (2019). Tips para una Logística de importación exitosa. *USMP Digital*(3). Obtenido de <https://www.administracion.usmp.edu.pe/revista-digital/numero-3/tips-para-una-logistica-de-importacion-exitosa/>

Posada, C. (29 de Noviembre de 2021). Importaciones del sector automotriz no alcanzan niveles prepandemia. *Revista Digital de la Camara de Comercio de Lima*. Obtenido de <https://lacamara.pe/importaciones-del-sector-automotriz-no-alcanzan-niveles-prepandemia/>

Press Perú. (20 de Agosto de 2020). *Asociación Automotriz del Perú: "El sector automotriz genera mas de 400 000 empleos directos"*. Obtenido de Press Perú: <https://pressperu.com/asociacion-automotriz-del-peru-el-sector-automotor-genera-mas-de-400000-empleos-directos/>

Quintana, N. (2 de Mayo de 2018). *PromPerú*. Obtenido de PromPerú: <http://export.promperu.gob.pe/Miercoles/Portal/MME/descargar.aspx?arquivo=C1447E41-1388-41DC-A31F-077BA2BA72B8.PDF>

Ransa. (2021). *Ransa*. Obtenido de Ransa: <https://www.ransa.biz/>

Real Academia Española. (2021). *Real Academia Española*. Obtenido de Real Academia Española: <https://dle.rae.es/optimizar?m=form>

- Reveles, R. (2019). *Análisis de los elementos del Costo*. Ciudad de México: Instituto Mexicano de Contadores Públicos sac. Obtenido de <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=5pGpDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT13&dq=que+son+los+costos&ots=c-2givkYu7&sig=YLz2V8yGfBsf4EjCRNwcKqAXrnl#v=onepage&q&f=false>
- Román, S. (2016). *Plan de Mejoramiento de la Gestión Logística en el Proceso de Importaciones de la Empresa StarMotors S.A., ubicada en el Cantón Quito, Provincia de Pichincha, en el Periodo 2015 – 2020*. Quito: Universidad Internacional del Ecuador. Obtenido de <https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/1501/1/T-UIDE-1102.pdf>
- Rosales, L. (2018). *Costos de Importación y el Precio de Venta en las Empresas Importadoras de Repuestos para Vehículos en el Distrito de Los Olivos, Año 2018*. Lima: Universidad Cesar Vallejo. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/32859/Rosales_MLE.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Roy, I., Rivas, R., Pérez, M., & Palacios, L. (2019). Correlación: No toda correlación implica causalidad. *Revista Alergia México*, 66(3). doi:<https://doi.org/10.29262/ram.v66i3.651>
- Roy, I., Rivas, R., Pérez, M., & Palacios, L. (2020). Correlación: no toda correlación implica causalidad. *Revista Alegria México*, 66(3). doi:<https://doi.org/10.29262/ram.v66i3.651>
- Ruiz, J. (2016). *Economía, Cultura y Sociedad en América Latina. Aportaciones a una Agenda de Investigación Regional en Estudios Sociales*. Jalisco, Guadalajara: Ediciones de la Noche. Obtenido de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/57522247/Capitulo_Profesionales_de_la_economia_en_America_Latina.pdf?1538968063=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DCapitulo_Profesionales_de_la_economia_e.pdf&Expires=1622429335&Signature=SqMkBGIHef1J
- Soler, D. (2021). *Guía Práctica de las Reglas Incoterms 2020: Derechos y Obligaciones sobre las Mercancías en el Comercio Internacional*.

Barcelona: Marge Books. Obtenido de
https://books.google.com.pe/books?hl=es&lr=&id=HWsvEAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA41&dq=incoterms+en+logistica&ots=6ksGyYxTiH&sig=ucADw94Ag59MUfy1-5D5B0Zk7X4&redir_esc=y#v=onepage&q=incoterms%20en%20logistica&f=false

SUNAT. (2021). *SUNAT*. Obtenido de SUNAT:

<https://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/importacion/index.html>

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (2001 de Febrero de 2001). *Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria*. Obtenido de Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria:

<https://ww3.sunat.gob.pe/aduanas/informag/estatuto.htm>

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (28 de Marzo de 2006). *SUNAT*. Obtenido de SUNAT:

<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/circulares/2006/vigentes/inta.cr.08.2006.htm>

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (2016). *Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria*. Obtenido de Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria:

https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/exportacion/exportac/procGeneral/despa-pg.02_v6.htm

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (14 de Abril de 2021). *Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria*. Obtenido de Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria:

<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/>

Tamayo, M. (2019). *Proyecto de Importación y Comercialización de Autopartes Genéricas de Vehículos de Procedencia China, para la Empresa Vallejo Motors, de la Ciudad de Riobamba en el Año 2018*. Riobamba: Escuela

Superior Politécnica de Chimborazo. Obtenido de
<http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/11988/1/52T00503.pdf>
f

The Office. (27 de Enero de 2021). *The Office*. Obtenido de The Office:
<https://theoffice.pe/blog/importar-a-peru-procedimiento-y-costes-globales-de-esta-operacion-lcl/>

Thorrens, J. D. (2020). *La Ventanilla Única de Comercio Exterior: ¿Cuánto aporta a la Internacionalización de las Pequeñas y Medianas Empresas?* Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Obtenido de
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45395/S1901156_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Torre, E., Barrón, M., Aguilar, C., & Gonzales, H. (2016). *El Sector Automotriz en la Frontera Norte, Características y Áreas de Oportunidad en la Cadena de Suministros*. México: Instituto Mexicano del transporte. Obtenido de
<https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt480.pdf>

Torres, D. (2018). La Importancia de la Gestión del Desempeño en las Organizaciones. *Revista GEON (Gestión, Organizaciones y Negocios.)*, 5(1), 4-5. doi:10.22579/23463910.2

Torres, J. (2021). *Fiabilidad de las escalas: interpretación y limitaciones del Alfa de Cronbach*. Obtenido de
https://www.researchgate.net/publication/350590351_Fiabilidad_de_las_escalas_interpretacion_y_limitaciones_del_Alfa_de_Cronbach

Tovar, F. (2018). *Gestión del Conocimiento y Competitividad en las MiPYMES Proveedoras de Autopartes en San Juan del Río*. Querétaro: Universidad Autónoma de Querétaro.

Tuapanta, J., Duque, M., & Mena, A. (2017). Alfa de Cronbach para validar un cuestionario de TIC en docentes universitarios. *Revista MktDescubre*, 37-48. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/234578641.pdf>

Universidad de San Martín de Porres. (2008). *Código de Ética de la Universidad de San Martín de Porres*. Lima: Universidad de San Martín de Porres.

Obtenido de

<https://www.usmp.edu.pe/nuesuniv/pdf/CODIGO%20DE%20ETICA.pdf>

Vietnan Logistics Review. (9 de Octubre de 2020). *Vietnan Logistics Review*.

Obtenido de Identify the logistics instituent: [http://en.vlr.vn/news/-](http://en.vlr.vn/news/-identify-the-logistics-instituents-6643.vlr)

[identify-the-logistics-instituents-6643.vlr](http://en.vlr.vn/news/-identify-the-logistics-instituents-6643.vlr)

Villagrán, J. (5 de Diciembre de 2020). *La Tercera*. Obtenido de Comercio sufre por el Alza de Trrifas de las importaciones.:

[https://www.latercera.com/pulso/noticia/comercio-sufre-por-el-alza-en-](https://www.latercera.com/pulso/noticia/comercio-sufre-por-el-alza-en-las-tarifas-de-las-importaciones/4ZPM563TWVAXPEKONRO3AO4LBU/)

[las-tarifas-de-las-importaciones/4ZPM563TWVAXPEKONRO3AO4LBU/](https://www.latercera.com/pulso/noticia/comercio-sufre-por-el-alza-en-las-tarifas-de-las-importaciones/4ZPM563TWVAXPEKONRO3AO4LBU/)

ANEXOS

Anexo I: Matriz de Consistencia

LA INFLUENCIA DE LA GESTION DE COSTOS LOGISTICOS EN LA IMPORTACIÓN DE LAS EMPRESAS DE AUTOPARTES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LIMA METROPOLITANA EN EL AÑO 2022

Problema general	Objetivo general	Hipótesis general	Variables	Dimensiones	
¿Cuál es la influencia de la gestión de costos logísticos en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022?	Determinar la influencia de la gestión de costos logísticos en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.	Existe una influencia significativa de la gestión de costos logísticos en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.	Variable Independiente: Costos logísticos	<ul style="list-style-type: none"> • Costos de Transporte Internacional • Costos de almacenamiento • Costos de nacionalización 	<ul style="list-style-type: none"> • Enfoque: Cuantitativo • Tipo: Aplicada • Alcance: Explicativo • Diseño: No experimental de tipo transversal. • Unidad de investigación:
			Variable dependiente: Importación	<ul style="list-style-type: none"> • Conocimiento del mercado de origen y proveedores • Competitividad del producto 	

				<ul style="list-style-type: none"> Planeamiento de importación 	<p>Empresa Importadora de Autopartes de Lima Metropolitana.</p>
Problemas Específicos	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicas	Dimensiones	Indicadores	Fuentes de Información
¿Cuál es la influencia de los costos de transporte internacional en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima	Determinar la influencia de los costos de transporte internacional en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.	Existe una influencia significativa de los costos de transporte internacional en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.	<p>Costos de transporte internacional</p> <hr/> <p>Importación</p>	<ul style="list-style-type: none"> Flete internacional Transporte en el país de origen/destino Costos portuarios <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Conocimiento del mercado de origen y proveedores 	<ul style="list-style-type: none"> Revisión Documental (Libros, Tesis, Revistas, Papers, Artículos Científicos) Cuestionario estructurado en Escala de Likert.

Metropolitana en el año 2022?					
¿Cuál es la influencia de los costos de almacenamiento en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022?	Determinar la influencia de los costos de almacenamiento en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.	Existe una influencia significativa de los costos de almacenamiento en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.	Costos de almacenamiento	<ul style="list-style-type: none"> • Costos por niveles de stock • Costos de almacenamiento de la carga importada • Costos de manipulación y gestión de la mercadería 	
			Importación	<ul style="list-style-type: none"> • Competitividad del producto 	

¿Cuál es la influencia de los costos de nacionalización en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022?	Determinar la influencia de los costos de nacionalización en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.	Existe una influencia significativa de costos de nacionalización en la importación de las empresas de autopartes del sector automotriz en Lima Metropolitana en el año 2022.	Costos de nacionalización	<ul style="list-style-type: none"> • Costos de agenciamiento de aduanas. • Tributos a cancelar. • Gastos documentarios. 	
			Importación	<ul style="list-style-type: none"> • Planeamiento de importación 	

Anexo II: Matriz de Operacionalización

Tabla N° 1: Variable Independiente: Costos Logísticos

Variable: Costos Logísticos			
Definición conceptual: “Los costos logísticos constituyen uno de los elementos fundamentales dentro de la administración de la cadena de abastecimiento y su impacto es decisivo para los planes y acciones que la organización pretenda formular y desarrollar hacia el cumplimiento de su misión y visión en el futuro.” (Anibal, 2016).			
Instrumento: Cuestionario		Técnica: Encuesta	
Estatus Lógico: Independiente			
Unidad de Análisis: Empresas Importadoras de Autopartes en Lima Metropolitana			
Dimensiones	Indicadores	Ítems (Enunciados o Preguntas)	Valores y Categorías (Escala de Likert)
Costos de transporte internacional	Flete internacional	¿Considera que existe una oferta de costos de fletes competitiva por parte de las líneas navieras en el mercado?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		¿El flete con el que logra cerrar sus compras internacionales, le ayuda a optimizar sus costos logísticos de importación?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo

	Transporte en el país de origen/ destino	¿Considera que los costos de transporte interno son un factor de impacto respecto a los costos logístico del mercado proveedor de autopartes?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		A la llegada de la mercadería origen. ¿Considera que el costo de transporte interno le permite minimizar sus costos logísticos?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
	Costos portuarios	¿La línea naviera con la que cierra sus compras internacionales, le ofrece los mejores costos portuarios?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		¿Considera que los costos portuarios inciden significativamente en su estructura de costos logísticos de importación?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
Costos de almacenamiento		¿Considera relevante planificar el volumen de mercadería a comprar en el mercado internacional, a fin de	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo

	Costos por niveles de stock	optimizar sus costos de almacenamiento?	Totalmente en desacuerdo
		¿Actualmente sus niveles de stock en cuanto a la mercadería importada logran contribuir con su optimización de costos logísticos?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
	Costos de almacenamiento de la carga importada	¿El almacén al cual direcciona su carga importada, influye significativamente en su presupuesto de costos logísticos?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		¿Siempre evalúa los costos de almacenes antes de direccionar su carga a un almacén?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
	Costos de manipulación y gestión de la mercadería	¿Considera que los costos de manipulación y gestión en la mercadería importada impactan significativamente en	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo

		sus presupuestos de costos logísticos?	
		¿Siempre identifica los costos de mayor y menor impacto dentro del proceso de almacenamiento de la mercadería importada? (suministro, costos e personal, equipos)?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
Costos de nacionalización	Costos de Agenciamiento de Aduanas	¿Existe una atención especializada por parte de las Agencias de Aduanas que participan en el mercado logístico?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		¿Las Agencias de Aduanas existentes en el mercado logístico son justas con los costos que aplican a sus clientes?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
	Tributos a Cancelar	¿El costo total de los tributos a cancelar en la operación de importación genera un impacto significativo en la rentabilidad del negocio?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo

		¿Considera que los impuestos aduaneros son razonables y contribuyen al fomento de las importaciones?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
	Gastos Documentarios.	¿Los gastos documentarios representan un porcentaje significativo de los costos logísticos totales?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		¿Los gastos documentarios son determinantes en el procedimiento de nacionalización de la carga?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo

Tabla N° 2: Variable dependiente: Importación

Variable: Importación			
Definición conceptual: “Se entiende por importación el ingreso legal de mercancías procedentes del extranjero con fines principalmente de carácter comercial, pudiendo también tener fines de naturaleza personal, social o benéfica, entre otros permitidos por nuestra legislación.” (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2013)			
Instrumento: Cuestionario		Técnica: Encuesta	
Estatus Lógico: Dependiente			
Unidad de Análisis: Empresas Importadoras de Autopartes en Lima Metropolitana			
Dimensiones	Indicadores	Ítems (Enunciados o Preguntas)	Valores y Categorías (Escala de Likert)
Conocimiento del mercado de origen y proveedores	Acuerdos Comerciales	¿Considera que los acuerdos comerciales entre Perú y el país o países de origen de las autopartes importadas son beneficiosos para los importadores	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		¿Los beneficios comerciales entre Perú y el país o países de origen de las autopartes importadas inciden en la rentabilidad del negocio?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
Competitividad del Producto		¿Las autopartes importadas cuentan con los requerimientos y	Totalmente de acuerdo De acuerdo

	Relación calidad - precio	estándares exigidos en el país de destino?	Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		¿El precio de compra de la mercancía permite obtener rentabilidad económica y competitividad para su comercialización?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
Planeamiento de importación	Contrato de Compra - Venta	¿Se cuenta con estrategias definidas en cuanto a la reducción de costos logístico para el procedimiento de importación y consolidación del producto en el mercado objetivo?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		¿Los términos de compra – venta negociados con los proveedores son convenientes para los intereses del importador?	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo

Anexo III: Validación de Expertos

FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

Instrucciones:

Para validar el Instrumento debe colocar en el casillero de los criterios: suficiencia, claridad, coherencia y relevancia, el número que corresponda, según su evaluación basada en la presente rúbrica.

RÚBRICA PARA LA VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

Criterios	Escala de valoración			
	1	2	3	4
1. SUFICIENCIA: Los ítems que pertenecen a una misma dimensión o indicador son suficientes para obtener la medición de ésta.	Los ítems no son suficientes para medir la dimensión o indicador.	Los ítems miden algún aspecto de la dimensión o indicador, pero no corresponden a la dimensión total.	Se deben incrementar algunos ítems para poder evaluar la dimensión o indicador completamente.	Los ítems son suficientes.
2. CLARIDAD: El ítem se comprende fácilmente, es decir su sintáctica y semántica son adecuadas.	El ítem no es claro.	El ítem requiere varias modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de las mismas.	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
3. COHERENCIA: El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión o indicador.	El ítem tiene una relación tangencial con la dimensión o indicador.	El ítem tiene una relación regular con la dimensión o indicador que está midiendo.	El ítem se encuentra completamente relacionado con la dimensión o indicador que está midiendo.
4. RELEVANCIA: El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión o indicador.	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que este mide.	El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Fuente: Adaptado de:

www.humana.unal.co/psicometria/files/71113/8574/5708/artículo3_juicio_de_experto_27-36.pdf

Lima, Julio de 2021

FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

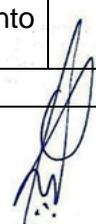
TABLA N° 1

VARIABLE 1: Costos Logísticos

Nombre del Instrumento motivo de evaluación:	Cuestionario Escala Likert					
Autor del Instrumento	López (2018) adaptado por Ana Paula Huapaya Guimaray y Kimberly Paola Espinoza Morales					
Variable 1 Variable independiente:	Costos logísticos					
Población:	Empresas importadoras de autopartes de Lima Metropolitana					
Dimensión / Indicador	Ítems	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
Costos de transporte internacional/ Flete internacional	¿Considera que existe una variedad de costos de flete en el mercado que se acomode a sus necesidades?	2	2	3	3	
	¿El flete con el que logra cerrar sus compras internacionales, le ayuda a optimizar sus costos logísticos de importación?		3	3	3	
Costos de transporte internacional/ Transporte en el país de origen - destino	¿Considera elevados los costos de transporte interno en su mercado proveedor de autopartes?	2	3	3	3	
	A la llegada de la mercadería origen. ¿Considera que el costo de transporte interno le permite minimizar sus costos logísticos?		2	3	3	
Costos de transporte internacional/ Costos portuarios	¿La línea naviera con la que cierra sus compras internacionales, le ofrece los mejores costos portuarios?	2	2	3	2	
	¿Considera que los costos portuarios inciden significativamente en su estructura de costos logísticos de importación?		3	3	3	
Costos de almacenamiento / Costos por niveles de stock	¿Considera relevante determinar los lotes de mercadería a comprar en el mercado internacional, a fin de optimizar sus costos de almacenamiento?	2	2	3	3	
	¿Actualmente sus niveles de stock logran contribuir con su optimización de costos logísticos?		2	3	3	
Costos de almacenamiento / Costos de almacenamiento de la carga importada	¿El almacén al cual direcciona su carga importada, influye significativamente en su presupuesto de costos logísticos?	2	3	3	3	
	¿Siempre evaluó los costos de almacenes antes de direccionar mi carga a un almacén?		3	3	3	

Costos de almacenamiento/ Costos de manipulación y gestión de la mercadería	¿Considera que los costos de manipulación y gestión impactan significativamente en sus presupuestos de costos logísticos?	2	3	3	3	
	¿Siempre identifica los costos de mayor y menor impacto dentro del proceso de almacenamiento de la mercadería importada (Suministro, costos de personal, equipos)?		3	3	3	
Costos de nacionalización / Costos de Agenciamiento de Aduanas	¿Existe una atención especializada por parte de las Agencias de Aduanas que participan en el mercado?	2	3	3	3	
	¿Las Agencias de Aduanas existentes en el mercado son justas con los costos que aplican a sus clientes?		3	3	3	

Costos de nacionalización / Tributos a Cancelar	¿El costo total de los tributos a cancelar en la operación de importación genera un impacto significativo en la rentabilidad del negocio?	2	3	3	3	
	¿Considera que los impuestos aduaneros son razonables y contribuyen al fomento de las importaciones?		3	3	3	
Costos de nacionalización / Gastos Documentarios	¿Los gastos documentarios representan un porcentaje significativo de los costos logísticos totales?	2	3	3	3	
	¿Los gastos documentarios son determinantes en el procedimiento de nacionalización de la carga?		3	3	3	

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

FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

TABLA Nº 2

VARIABLE 2: Importación

Nombre del Instrumento motivo de evaluación:	Cuestionario Escala Likert					
Autor del Instrumento	Pérez (2019) adaptado por Ana Paula Huapaya Guimaray y Kimberly Espinoza Morales					
Variable 2 Variable dependiente:	Importación					
Población:	Empresas importadoras de autopartes de Lima Metropolitana					
Dimensión / Indicador	Ítems	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
Conocimiento del mercado de origen y proveedores / Acuerdos Comerciales	¿Existen acuerdos comerciales entre Perú y el país opaíses de origen de las autopartes importadas?	2	3	3	2	
	¿Los beneficios comerciales entre Perú y el país opaíses de origen de las autopartes importadas inciden en la rentabilidad del negocio?	2	3	3	3	
Competitividad del Producto / Relación calidad - precio	¿Las autopartes importadas cuentan con los requerimientos y estándares exigidos en el país de destino?	2	3	3	3	
	¿El precio de compra de la mercancía permite obtener rentabilidad económica y competitividad para su comercialización?	2	3	3	3	
Planeamiento de importación / Contrato de Compra - Venta	¿Se cuenta con estrategias definidas para el procedimiento de importación y consolidación del producto en el mercado objetivo?	2	3	3	3	
	¿Los términos de compra – venta negociados con los proveedores son convenientes para los intereses del importador?	2	3	3	3	

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

INFORMACIÓN DEL VALIDADOR EXPERTO

Validado por:

Tipo de validador:	Interno (x) Externo () [Docente USMP]
Apellidos y nombres:	LAOS LÓPEZ, JOSÉ ENRIQUE
Sexo:	Hombre (X) Mujer ()
Profesión:	CPC - ADMINISTRADOR
Grado académico	Licenciado ¹ () Maestro () Doctor (X) ()
Años de experiencia laboral	De 5 a 10 () De 11 a 15 () De 16 a 20 () De 21 a más (X) ()
	Solamente para validadores externos
Organización donde labora:	
Cargo actual:	
Área de especialización	
N° telefónico de contacto	
Correo electrónico de contacto	
Medio de preferencia para contactarlo	Nota: Información requerida exclusivamente para seguimiento académico del alumno. Por teléfono () Por correo electrónico ()



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



**Solicitud de validación de
juicio de experto
Instrumento de
recopilación de datos**

Señora: NOEMI QUINTANA

Nosotras, ANA PAULA HUAPAYA GUIMARAY Y KIMBERLY PAOLA ESPINOZA MORALES Alumnas de la Facultad de Ciencias Administrativas y Recursos Humanos, de la Escuela Académica de Administración de Negocios Internacionales.

Ante usted, con el debido respeto nos presento y expongo, que estamos presentando una Tesis, titulada: **“LA INFLUENCIA DE LA GESTION DE COSTOS LOGISTICOS EN LA IMPORTACIÓN DE LAS EMPRESAS DE AUTOPARTES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LIMA METROPOLITANA EN EL AÑO 2022”**, y queremos validar nuestro instrumento de recopilación de datos mediante el juicio de expertos, por lo cual le solicito tenga a bien realizar la validación correspondiente, para proseguir con la recolección de datos para la investigación.

Alumno autor del proyecto:

Apellidos y Nombres	Firma
ANA PAULA HUAPAYA GUIMARAY	
KIMBERLY PAOLA ESPINOZA MORALES	

Por lo expuesto, le agradeceré se sirva atender la presente solicitud.

Documentación adjunta:

1. Matriz de consistencia
2. Matriz de operacionalización de variables
3. Formato de validación de juicio de expertos

Lima, Julio de 2021



FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

Instrucciones:

Para validar el Instrumento debe colocar en el casillero de los criterios: suficiencia, claridad, coherencia y relevancia, el número que corresponda, según su evaluación basada en la presente rúbrica.

RÚBRICA PARA LA VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

Criterios	Escala de valoración			
	1	2	3	4
1. SUFICIENCIA: Los ítems que pertenecen a una misma dimensión o indicador son suficientes para obtener la medición de ésta.	Los ítems no son suficientes para medir la dimensión o indicador.	Los ítems miden algún aspecto de la dimensión o indicador, pero no corresponden a la dimensión total.	Se deben incrementar algunos ítems para poder evaluar la dimensión o indicador completamente.	Los ítems son suficientes.
2. CLARIDAD: El ítem se comprende fácilmente, es decir su sintáctica y semántica son adecuadas.	El ítem no es claro.	El ítem requiere varias modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de las mismas.	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
3. COHERENCIA: El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión o indicador.	El ítem tiene una relación tangencial con la dimensión o indicador.	El ítem tiene una relación regular con la dimensión o indicador que está midiendo	El ítem se encuentra completamente relacionado con la dimensión o indicador que está midiendo.

4. RELEVANCIA: El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión o indicador.	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que este mide.	El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.
--	--	--	---	---

Fuente: Adaptado de:

www.humana.unal.co/psicometria/files/7113/8574/5708/articulo3_juicio_de_experto_27-36.pdf

Lima, Julio de 2021

FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

TABLA Nº 1

VARIABLE 1: costos logísticos

Nombre del Instrumento motivo de evaluación:	Cuestionario Escala Likert					
Autor del Instrumento	López (2018) adaptado por Ana Huapaya Guimaray y Kimberly Espinoza Morales					
Variable 1 Variable independiente:	Costos logísticos					
Población:	Empresas importadoras de autopartes de Lima Metropolitana					
Dimensión / Indicador	Ítems	Suficienci	Claridad	Coherenci	Relevanci	Observaciones y/o recomendaciones
Costos de transporte internacional/ Flete internacional	¿Considera que existe una variedad de costos de flete en el mercado que se acomode a sus necesidades?	3	4	4	4	
	¿El flete con el que logra cerrar sus compras internacionales, le ayuda a optimizar sus costos logísticos de importación?	4	4	4	4	
Costos de transporte internacional/ Transporte en el país de origen - destino	¿Considera elevados los costos de transporte interno en su mercado proveedor de autopartes?	3	3	3	3	
	A la llegada de la mercadería origen. ¿Considera que el costo de transporte interno le permite minimizar sus costos logísticos?	4	4	4	4	
Costos de transporte internacional/ Costos portuarios	¿La línea naviera con la que cierra sus compras internacionales, le ofrece los mejores costos portuarios?	4	4	4	4	
	¿Considera que los costos portuarios inciden significativamente en su estructura de costos	4	4	4	4	

	logísticos de importación?					
Costos de almacenamiento / Costos por niveles de stock	¿Considera relevante determinar los lotes de mercadería a comprar en el mercado internacional, a fin de optimizar sus costos de almacenamiento?	4	4	4	4	
	¿Actualmente sus niveles de stock logran contribuir con su optimización de costos logísticos?	4	4	4	4	
Costos de almacenamiento / Costos de almacenamiento de la carga importada	¿El almacén al cual direcciona su carga importada, influye significativamente en su presupuesto de costos logísticos?	4	4	4	4	
	¿Siempre evaluó los costos de almacenes antes de direccionar mi carga a un almacén?	4	4	4	4	
Costos de almacenamiento/ Costos de manipulación y gestión de la mercadería	¿Considera que los costos de manipulación y gestión impactan significativamente en sus presupuestos de costos logísticos?	4	4	4	4	
	¿Siempre identifica los costos de mayor y menor impacto dentro del proceso de almacenamiento de la mercadería importada. (Suministro, costos e personal, equipos)?	4	4	4	4	
Costos de nacionalización / Costos de Agenciamiento de Aduanas	¿Existe una atención especializada por parte de las Agencias de Aduanas que participan en el mercado?	4	4	4	4	
	¿Las Agencias de Aduanas existentes en el mercado son justas con los costos que aplican a sus clientes?	4	4	4	4	
Costos de nacionalización / Tributos a Cancelar	¿El costo total de los tributos a cancelar en la operación de importación genera un impacto significativo en la rentabilidad del negocio?	4	4	4	4	

	¿Considera que los impuestos aduaneros son razonables y contribuyen al fomento de las importaciones?	4	4	4	4	
Costos de nacionalización / Gastos Documentarios	¿Los gastos documentarios representan un porcentaje significativo de los costos logísticos totales?	4	4	4	4	
	¿Los gastos documentarios son determinantes en el procedimiento de nacionalización de la carga?	4	4	4	4	

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

INFORMACIÓN DEL VALIDADOR EXPERTO

Validado por:

Tipo de validador:	Interno () Externo () [Docente USMP]
Apellidos y nombres:	Noemi Quintana
Sexo:	Hombre () Mujer (X)
Profesión:	Docente USMP
Grado académico	Licenciado ¹ () Maestro (X) Doctor ()
Años de experiencia laboral	De 5 a 10 () De 11 a 15 (X) De 16 a 20 () De 21 a más ()

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

Solamente para validadores externos	
Organización donde labora:	
Cargo actual:	
Área de especialización	
N° telefónico de contacto	
Correo electrónico de contacto	
Medio de preferencia para contactarlo	Nota: Información requerida exclusivamente para seguimiento académico del alumno. Por teléfono () Por correo electrónico (X)



Firma Validador
Experto

FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

TABLA Nº 2

VARIABLE 2: Importación

Nombre del Instrumento motivo de evaluación:	Cuestionario Escala Likert
Autor del Instrumento	Pérez (2019) adaptado por Ana Huapaya Guimaray y Kimberly Espinoza Morales
Variable 2 Variable dependiente:	Importación
Población:	Empresas importadoras de autopartes de Lima Metropolitana

Dimensión / Indicador	Ítems	Suficienci	Claridad	Coherenci	Relevanci	Observaciones y/o recomendaciones
Conocimiento del mercado de origen y proveedores / Acuerdos Comerciales	¿Existen acuerdos comerciales entre Perú y el país o países de origen de las autopartes importadas?	3	4	4	4	
	¿Los beneficios comerciales entre Perú y el país o países de origen de las autopartes importadas inciden en la rentabilidad del negocio?	4	4	4	4	
Competitividad del Producto / Relación calidad - precio	¿Las autopartes importadas cuentan con los requerimientos y estándares exigidos en el país de destino?	4	4	4	4	
	¿El precio de compra de la mercancía permite obtener rentabilidad económica y competitividad para su comercialización?	4	4	4	4	
Planeamiento de importación / Contrato de Compra - Venta	¿Se cuenta con estrategias definidas para el procedimiento de importación y consolidación del producto en el mercado objetivo?	4	4	4	4	
	¿Los términos de compra – venta negociados con los proveedores son convenientes para los intereses del importador?	4	4	4	4	

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

INFORMACIÓN DEL VALIDADOR EXPERTO

Validado por:

Tipo de validador:	Interno () Externo () [Docente USMP]
---------------------------	---

Apellidos y nombres:	Noemi Quintana
Sexo:	Hombre (X) Mujer ()
Profesión:	Docente USMP
Grado académico	Licenciado ² () Maestro (x) Doctor ()
Años de experiencia laboral	De 5 a 10 () De 11 a 15 (x) De 16 a 20 () De 21 a más (X)
Solamente para validadores externos	
Organización donde labora:	
Cargo actual:	
Área de especialización	
N° telefónico de contacto	
Correo electrónico de contacto	
Medio de preferencia para contactarlo	Nota: Información requerida exclusivamente para seguimiento académico del alumno. Por teléfono () Por correo electrónico ()



Firma Validador
Experto

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

Anexo IV: Instrumento de Recolección de Datos

Encuesta

¿Considera que existe una oferta de costos de fletes competitiva por parte de las líneas navieras en el mercado?

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

¿El flete con el que logra cerrar sus compras internacionales, le ayuda a optimizar sus costos logísticos de importación?

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

¿Considera que los costos de transporte interno son un factor de impacto respecto a los costos logístico del mercado proveedor de autopartes?

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

A la llegada de la mercadería origen. ¿Considera que el costo de transporte interno le permite minimizar sus costos logísticos?

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

¿La línea naviera con la que cierra sus compras internacionales, le ofrece los mejores costos portuarios?

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

¿Considera que los costos portuarios inciden significativamente en su estructura de costos logísticos de importación?

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

¿Considera relevante planificar el volumen de mercadería a comprar en el mercado internacional, a fin de optimizar sus costos de almacenamiento?

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

¿Actualmente sus niveles de stock en cuanto a la mercadería importada logran contribuir con su optimización de costos logísticos?

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

¿El almacén al cual direcciona su carga importada, influye significativamente en su presupuesto de costos logísticos?

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

¿Siempre evalúa los costos de almacenes antes de direccionar su carga a un almacén?

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

¿Considera que los costos de manipulación y gestión en la mercadería importada impactan significativamente en sus presupuestos de costos logísticos?

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

¿Siempre identifica los costos de mayor y menor impacto dentro del proceso de almacenamiento de la mercadería importada? (suministro, costos e personal, equipos)?

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

¿Existe una atención especializada por parte de las Agencias de Aduanas que participan en el mercado logístico?

¿Las Agencias de Aduanas existentes en el mercado logístico son justas con los costos que aplican a sus clientes?

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

¿El costo total de los tributos a cancelar en la operación de importación genera un impacto significativo en la rentabilidad del negocio?

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

¿Considera que los impuestos aduaneros son razonables y contribuyen al fomento de las importaciones?

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

¿Los gastos documentarios representan un porcentaje significativo de los costos logísticos totales?

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

¿Los gastos documentarios son determinantes en el procedimiento de nacionalización de la carga?

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

¿Considera que los acuerdos comerciales entre Perú y el país o países de origen de las autopartes importadas son beneficiosos para los importadores?

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

¿Los beneficios comerciales entre Perú y el país o países de origen de las autopartes importadas inciden en la rentabilidad del negocio?

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

¿Las autopartes importadas cuentan con los requerimientos y estándares exigidos en el país de destino?

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

¿El precio de compra de la mercancía permite obtener rentabilidad económica y competitividad para su comercialización?

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

¿Se cuenta con estrategias definidas en cuanto a la reducción de costos logístico para el procedimiento de importación y consolidación del producto en el mercado objetivo?

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

¿Los términos de compra – venta negociados con los proveedores son convenientes para los intereses del importador?

1. Totalmente de acuerdo

2. De acuerdo
3. Indeciso
4. En desacuerdo
5. Totalmente en desacuerdo

Anexo V: Evidencia

- Negocios de Importadores de autopartes en la Av. Nicolas Arriola, distrito de San Luis.



