



Facultad de Administración y Negocios

Carrera Administración de Negocios Internacionales

Tesis:

**Factores Internos y Externos que Influyen en la Importación de Vehículos de Autos,
Camionetas y Similares a Perú Durante el 2014-2021**

Yanina Verenis Rodriguez Novoa

para optar el Título Profesional de Licenciada en Administración de Negocios Internacionales

Asesor: Victor Alejandro Chang Rojas

Chiclayo- Perú

Febrero; 2024

Factores Internos y Externos que Influyen en la Importación de Vehículos de Autos, Camionetas y Similares a Perú Durante el 2014-2021

INFORME DE ORIGINALIDAD

19%	18%	3%	9%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	Submitted to Universidad Tecnologica del Peru	3%
	Trabajo del estudiante	
2	www.coursehero.com	1%
	Fuente de Internet	
3	bfmx.com	1%
	Fuente de Internet	
4	upo.es	1%
	Fuente de Internet	
5	perkel.com.pe	1%
	Fuente de Internet	
6	repositorio.ucv.edu.pe	1%
	Fuente de Internet	
7	repositorio.utp.edu.pe	<1%
	Fuente de Internet	
8	importarvehiculosperu.home.blog	<1%
	Fuente de Internet	

Dedicatoria

Expresar este proyecto de investigación y la dedicación a mi padre celestial, por tenerme con vida y ayudarme a culminar el presente estudio.

A mis papás porque nunca me dejaron sola, siempre estuvieron conmigo apoyándome y aconsejándome que luche por mis metas.

A mis hermanas, Julia y Adela por su cariño incondicional y por darme ánimos a no darme por vencida.

A mi pareja, por su confianza y apoyo y especialmente a mi hijo Thiago que es mi motivación para poder salir adelante.

Agradecimiento

Agradezco a nuestro altísimo Señor por darme fuerzas y no darme por vencida en el camino de esta investigación.

A mis padres, por estar en los buenos y malos momentos, a mis hermanas, pareja e hijo por motivarme.

También de manera muy especial a mis docentes Víctor Alejandro Chang Rojas y Américo Hurtado Palomino por guiarme en todo el proceso de mi trabajo de investigación.

RESUMEN

El desarrollo del estudio es con la finalidad de poder distinguir los factores internos y externos que inciden en la importación de vehículos. La investigación se realizó con una muestra de 1077 empresas importadoras de las partidas arancelarias 8704211010, 8703231000, 8703239020. La metodología que se utilizó es de tipo aplicada y enfoque cuantitativo. Así mismo, se recurrió a un diseño no experimental con alcance descriptivo, correlacional explicativo. Cuyo análisis se obtuvo mediante el software STATA ampliando un modelo de regresión lineal múltiple. Se concluye, que los factores internos que influyen en la importación de automóviles es la experiencia y el tamaño de las empresas, teniendo un coef de 60.55189 y 304.2884 respectivamente. De otro lado, para los factores externos se encontró sobre la gama de los vehículos ya que es significativa porque el tipo de vehículos si influye al momento de la importación. También otro factor es el COVID 19, con un coef de 308.41 al salir negativo significa que hubo una reducción en las importaciones por la cual si ha tenido un impacto negativo para este sector. Otro factor es la distancia con -.016938 nos quiere decir que mientras más lejos es el país de origen, se importan menos. En el valor FOB el precio en la columna coef tiene un signo negativo -.0223976 ya que significa que al aumentar el precio se importa menos vehículos por ser más caros.

Palabras claves: Factores internos, importación, automotriz, factores externos.

ABSTRACT

The present study was carried out with the purpose of being able to identify the internal and external factors that affect the importation of vehicles. The investigation was carried out with a sample of 1077 importing companies of tariff headings 8704211010, 8703231000, 8703239020. The methodology used for this investigation is applied and has a quantum approach. Likewise, a non-experimental design with a descriptive, explanatory and correlational scope was used. Whose analysis was obtained using the STATA software by expanding a multiple linear regression model. It is concluded that the internal factors that influence the import of cars is the experience and the size of the companies, having a coef of 60.55189 and -304.2884 respectively. On the other hand, for external factors, the range of vehicles was found, since it is significant because the type of vehicle does influence the time of importation. Also another factor is COVID 19, with a coef of -308.41 when it came out negative that there was a significant reduction in imports for which it has had a negative impact for this sector. Another factor is the distance with -.016938 means that the further away the country of origin is, the less they are imported. In the FOB value, the price in the coef column has a negative sign .0223976 since it means that by increasing the price fewer vehicles are imported because they are more expensive.

Keywords: Internal factors, import, automotive, external factors.

Índice de contenido

DEDICATORIA.....	3
AGRADECIMIENTO.....	4
RESUMEN.....	5
ABSTRACT.....	6
INTRODUCCIÓN.....	12
CAPÍTULO 1.....	15
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	15
1.1 Descripción de la realidad problemática.....	15
1.2 Formulación del problema.....	17
1.2.1. Problema general.....	17
1.2.2. Problemas específicos.....	17
1.3. Objetivos de la investigación.....	18
1.3.1. Objetivo general.....	18
1.3.2. Objetivos específicos.....	18
1.4. Justificación de la investigación.....	18
1.4.1. Justificación Teórica.....	18
1.4.2. Justificación Metodológica.....	19
1.4.3. Justificación Práctica.....	19
1.5. Limitaciones de la investigación.....	19
CAPÍTULO 2.....	21
MARCO TEÓRICO E HIPOTESIS.....	21
2.1. Revisión de la literatura.....	21
2.1.1. Análisis bibliométrico.....	21
2.2. Revisión de los antecedentes de las investigaciones.....	31
2.2.1. Antecedentes Internacionales.....	31
2.2.2. Antecedentes Nacionales.....	37
2.3. Teoría de los factores internos.....	38
2.3.1. Fundamentos conceptuales de los factores internos.....	38
2.3.2. Tamaño de la empresa.....	39

<u>2.4. Teoría de los factores externos</u>	40
<u>2.4.1. Fundamentos conceptuales de los factores externos</u>	40
<u>2.4.2. Covid-19</u>	41
<u>2.4.3. Valor de la mercancía</u>	41
<u>2.5. Teoría de la importación del sector automovilístico</u>	41
<u>2.5.1. Fundamentos conceptuales de importación</u>	41
<u>2.5.2. INCOTERMS</u>	42
<u>2.5.3. Tributos de importación</u>	42
<u>2.5.4. Documentos de importación de Vehículos</u>	43
<u>2.5.5. Proceso de producción de un vehículo</u>	46
<u>2.5.6. Logística de vehículos terminados</u>	49
<u>2.5.7. Vías de Transporte</u>	49
<u>2.5.7.1. Aérea</u>	49
<u>2.5.7.2. Terrestre</u>	50
<u>2.5.7.3. Marítima</u>	50
<u>2.5.8. Transporte Roll On- Roll Of</u>	51
<u>2.5.9. Distribución física internacional</u>	52
<u>2.5.10. Proceso de importación de vehículos</u>	52
<u>2.5.11. Tendencias</u>	54
<u>2.6. Formulación de Hipótesis</u>	54
<u>2.7. Operacionalización de la variable</u>	56
<u>2.8. Modelo teórico de investigación</u>	57
<u>CAPÍTULO 3</u>	58
<u>MARCO METODOLÓGICO</u>	58
<u>3.1. Metodología de la investigación</u>	59
<u>3.2. Delimitación de la investigación</u>	59
<u>3.3. Población y muestra</u>	60
<u>3.4. Técnicas, instrumentos y fuentes de recolección de datos</u>	60
<u>3.5. Validez y confiabilidad del instrumento</u>	61

<u>3.6. Proceso de recolección y procesamiento de datos</u>	61
<u>CAPÍTULO 4</u>	63
<u>RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN</u>	63
<u>4.1. Resultados descriptivos</u>	63
<u>4.2. Resultados inferenciales (estudios cuantitativos)</u>	81
<u>4.3. Contraste de las hipótesis</u>	83
<u>CAPÍTULO 5</u>	85
<u>5.1. Discusión de los resultados</u>	85
<u>5.2. CONCLUSION</u>	87
<u>5.3. RECOMENDACIONES</u>	90
<u>Bibliografía</u>	92

Índice de Tablas

<u>Tabla 1. Revistas con más publicaciones de importación de automóviles</u>	25
<u>Tabla 2. Revistas con más publicaciones de factores internos</u>	26
<u>Tabla 3. Revistas con más publicaciones de factores externos</u>	27
<u>Tabla 4. Autores con más publicaciones de importación de automóviles</u>	28
<u>Tabla 5. Autores con más publicaciones de factores internos</u>	29
<u>Tabla 6. Autores con más publicaciones de factores externos</u>	30
<u>Tabla 7. Kilometraje de vehículos motorizados para la importación</u>	43
<u>Tabla 8. Matriz operacional de la variable</u>	56
<u>Tabla 9. Descripción de las dimensiones sobre las importaciones de vehículos</u>	63
<u>Tabla 10. Cantidad de vehículos importados</u>	66
<u>Tabla 11. Evolución de importación en valor FOB</u>	67
<u>Tabla 12. Evolución de la partida arancelaria 8704211010</u>	68
<u>Tabla 13. Evolución de la partida arancelaria 8703239020</u>	69
<u>Tabla 14. Evolución de la partida arancelaria 8703231000</u>	70
<u>Tabla 15. Kilómetros de los países donde se importa vehículos</u>	75
<u>Tabla 16. Marcas de vehículos</u>	80
<u>Tabla 17. Modelo de regresión lineal múltiple</u>	81

Índice de Figuras

Figura 1. Tendencia de publicaciones sobre importación de automóviles.....	22
Figura 2. Tendencia de publicaciones sobre factores internos.....	23
Figura 3. Tendencia de publicaciones sobre factores externos.....	24
Figura 4: Documentos para importar vehículos.....	45
Figura 5: Proceso general para la elaboración de vehículos.....	46
Figura 6: Etapas del proceso de producción del vehículo.....	47
Figura 7: Medios de Transporte.....	51
Figura 8: Proceso de importación.....	52
Figura 9. Modelo teórico de la investigación.....	57
Figura 10. Tamaño de las empresas importadoras de vehículos.....	64
Figura 11. Países exportadores de vehículos 2014.....	72
Figura 12. Países exportadores de vehículos 2021.....	73
Figura 13: Cuadro general de los exportadores.....	74
Figura 14. Rango de años de experiencia de las empresas importadoras.....	76
Figura 15. Experiencia ocho primeras empresas importadoras de vehículos.....	77
Figura 16. Vehículos de gama alta importados desde el 2014- 2022.....	78
Figura 17. Vehículos de gama media importadas desde el 2014-2022.....	78
Figura 18. Vehículos de gama baja importadas desde el 2014-2022.....	79

INTRODUCCIÓN

Actualmente, importar vehículos se ha convertido cada vez más competitivo, llegando a tener un gran desarrollo internacionalmente. La importación de automóviles es una actividad muy importante para el comercio exterior, donde algunos países se encargan de fabricarlos y ensamblarlos, así mismo, otros países requieren importarlos para poder satisfacer las necesidades de los compradores. Actualmente, el Perú es uno de los grandes mercados que importa automóviles debido a que no cuentan con una industria automotriz donde fabrican los automóviles.

Esta industria fue afectada por la crisis sanitaria, Según la SUNAT en el año 2020 las importaciones de vehículos y camionetas se redujo en un 45% y 28%, respectivamente. Sin embargo, en el 2021 se dio una recuperación económica que afectó positivamente a la industria automotriz, generó un aumento en las importaciones de vehículos en un rango del 28% y de camionetas en un 65%. En el año 2021, la venta de vehículos nuevos estuvo conformada por pick ups, camionetas, automóviles, furgonetas, station wagons, SUV y todoterreno, que aumentó a 158.100 unidades. La cifra es 45% mayor respecto al año 2020 y 3,4% mayor al año 2019. Los distribuidores e importadores de vehículos del Perú son: Mitsui Automotriz, Nissan del Perú, Ford, Grupo Derco, Tracto camiones, Autoland, Autosumit, ALD y Grupo Maquinarias. Del mismo modo, Mitsui Automotriz actualmente se convirtió en el concesionario número uno de la venta de Toyota del Perú, siendo Toyota del Perú, la empresa que lidera en el sector automotriz.

El Perú cuenta con un tamaño de 1'285.220 km², así mismo con 32 millones de pobladores que actualmente en el territorio peruano circulan más de 3 millones de automóviles, de los cuales en automóviles y Station Wagon con un 59%, así mismo con un 26% corresponde a

camionetas, buses con un 3%, camiones con un 8% y remolques y remolcadores con un 4%. El departamento que cuenta con el mayor número de vehículos es Lima con un 66%, seguido de Arequipa y La Libertad (Montoya, 2021).

Al ser el Perú uno de los países importadores de vehículos es importante poder identificar el específicamente los factores internos y externos que realmente repercute en la importación de vehículos, en la cual la información solo con data estadística fue extraída de la página Veritrade. El presente trabajo de investigación difiere de 5 capítulos

En capítulo uno, describe la problemática, así como también el problema general y específicos, del mismo modo los objetivos que se procura obtener a lo largo de toda la investigación, la justificación siendo teórica, práctica y metodológica. Finalmente, se termina este capítulo con las limitaciones del trabajo de investigación.

El segundo capítulo, describe los antecedentes teóricos de las variables a investigar, el análisis bibliométrico, así también las tendencias de publicaciones y autores de las distintas variables, los antecedentes internacionales y nacionales. Así mismo para este capítulo también señala la hipótesis de la investigación, la operación de las variables y el modelo teórico de la investigación.

El tercer capítulo, detalla la metodología que ha sido empleada durante la investigación, como el tipo, enfoque, diseño y alcance del presente estudio. Así mismo, la población, la muestra, técnicas e instrumentos, proceso de recolección y procesamiento de datos.

El capítulo cuatro, muestra el análisis de los resultados. Que se dividieron en dos, siendo resultados inferenciales y descriptivos de la investigación.

Finalmente, el capítulo cinco, detalla la comparación de resultados. Así mismo, describe las recomendaciones y conclusiones que se resolvieron haciendo el uso de la búsqueda bibliográfica.

CAPITULO 1

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad Problemática.

Actualmente, todo evoluciona de manera rápidamente, siendo el sector automotriz uno de ellos en la cual ha tenido una gran evolución a lo largo de dos siglos, teniendo grandes éxitos y fracasos, teniendo una transformación en tecnología e innovación. Por ello, el sector nació en Gran Bretaña, Francia, continuándolo Estados Unidos a finales del siglo XVIII, consistió en reemplazar todo aquel vehículo de carga, para rentabilizar el trabajo, acabando con la implantación del coche eléctrico hasta nuestros días. A medida que se iban introduciendo diferentes objetos: velocidades, volantes y freno de mano (Grimalt & Clavelinas 2020).

En la industria automotriz otro factor que influyó es la inflación del país desde mediados de 2021, la fluctuación anual de precios al consumidor está sobre el límite superior, principalmente por los resultados de la primera vuelta electoral, provocando la subida de precios de productos de importación, como de bienes finales e insumos. Este aumento de precios sucedió hasta finales del año 2021. En consecuencia, el país decidió en abril eximir del ISC a la gasolina de 84 y 90 octanos y otros productos del petróleo hasta el 30 de junio de 2022, ya que los precios de referencia del mercado internacional seguían superando los 100 dólares por barril en medio de los elevados precios de los combustibles. (ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ, 2022).

Por consiguiente, en el Perú el sector automotor, también ha sido afectado por el COVID-19, no solo por el alto costo de vidas que se han perdido, sino también por el daño producido a

las economías. El sector automotriz es la industria más importante en la economía a nivel mundial. La crisis Sanitaria tuvo un impacto primero en Asia, China como origen y propagación del COVID-19, pero después el impacto se intensificó en el resto de todo el mundo, en donde el sector se enfrentó a un duro descenso de la inversión y demanda. Donde hubo una paralización de la economía, teniendo a trabajadores aislados en sus casas, las empresas cerradas y las cadenas de suministro estancadas. En ese año se vieron afectadas considerablemente las pequeñas y medianas (pymes), ya que constituyen el sector con mayor incidencia de empleo, proporcionando bienes y servicios intermedios a las multinacionales del automóvil (Organización internacional del trabajo, 2020).

Del mismo modo, Navas (2022) menciona que para el año 2021 la producción de automóviles cerró con una caída del -7,5% siendo un total de 2.084.145 unidades, esto se debió no solo a la crisis sanitaria si no a que hubo una gran crisis de los microchips provocando el retroceso de la producción. La escasez de los microchips ha sido uno de los principales condicionante de la contracción de la producción respecto a los años anteriores. Una postura de falta de aprovisionamiento que ha concretado que, en el año 2021 la fabricación se haya disminuido tanto en los países top de fabricación, como es el caso del primer productor en Europa (Alemania) teniendo una caída del 11,7%, así mismo en Reino Unido con una caída de -6,1%. Finalmente, Italia con una caída de -1,5%.

De otro lado, Cantera (2022) menciona, que el conflicto bélico entre Ucrania y Rusia es otro de los sucesos que afectó a la economía mundial, ya que ambos países producen elementos vitales para la industria automovilística. Por tanto, Ucrania es el principal productor de arneses para elaborar los autos, mientras tanto Rusia produce el 40% de paladio de todo el mundo, un material importante en la industria. Ambos países elaboran productos vitales para

hacer autos y toda la industria automotriz, dejando al mundo sin 2.6 millones de autos nuevos.

Además, García (2022) menciona, que hubo un encarecimiento en los costos de los fletes del transporte marítimo para la importación de vehículos. Esos precios empezaron a subir en la segunda mitad del 2020, aumentando más en el 2021, en comparación al año anterior los fletes para el transporte de automóviles se han triplicado los precios en poco más de un año. Conforme con el Global Container Freight Index, a partir del mes de diciembre del 2020, en la cual se empezó a registrar un incremento constante en el precio de transportar un container de unidad que equivale a 40 pies, valorizado en US\$ 2.443. La tendencia también se ha intensificado desde mayo de 2021, lo que llevó a un máximo histórico de \$10,839 en septiembre de 2021. Los efectos resultantes incluyen impactos en los inventarios locales y aumento de costos y precios en toda la cadena de suministro. contribuyendo a la inflación observada en muchos países.

1.2. Formulación del Problema

1.2.1. Problema general

¿Cuáles son los factores internos y externos que influyen en la importación de vehículos durante el periodo 2014-2021?

1.2.2. Problemas específicos

- ¿Cómo influye el tamaño y la experiencia de la empresa en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014- 2021?
- ¿Cómo impactó el Covid 19 y la distancia de los países en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares durante el 2014-2021?

- ¿Cómo influye las gamas y precio de los vehículos en la importación de autos, camionetas y similares durante el 2014-2021?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo general

Identificar cuáles son los factores que influyen en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014-2021.

1.3.2. Objetivos específicos

1. Identificar como influye el tamaño y la experiencia de la empresa en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014- 2021.
2. Analizar el impacto del Covid 19 y la distancia de los países donde se importa vehículos de autos, camionetas y similares durante el 2014-2021.
3. Identificar como influye las gamas y precio de la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014- 2021.

1.4. Justificación de la investigación

1.4.1. Justificación Teórica

En el presente estudio se busca en poder contribuir con información que permita determinar los factores que influyen en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014-2021.

1.4.2. Justificación Metodológica.

Para la presente investigación se pudo utilizar un tipo de investigación cuantitativa porque fue compatible con el estudio. Así mismo, se pudo recolectar la información con fuentes secundarias y así poder tener la creación de un nuevo análisis, a través de las técnicas estadísticas.

1.4.3. Justificación práctica

El presente trabajo de investigación va a permitir tener un antecedente para las empresas importadoras de automóviles para que puedan conocer los factores más relevantes, y puedan rediseñar sus políticas comerciales, de producción y marketing. En cuanto al sector público, la tesis puede servir para que los encargados políticos, como el Ministerio de comercio exterior y turismo puedan identificar dichos factores externos para así poder reestructurar diversos factores que influyen a las exportaciones o importaciones en muchos sectores de la economía.

1.5. Limitaciones de la investigación.

De acuerdo a la revisión de la literatura se ha identificado limitaciones de tiempo ya que es corto para realizar la investigación siendo solo 16 semanas. Así mismo, otra limitación es que al analizar diversas empresas de vehículos siendo de gran tamaño nos resulta difícil encontrar algunas variables o diversas estrategias comerciales que suelen aplicar, ya que son variables que pueden influir en la importación, pero no nos ha sido posible identificarlas con fuentes secundarias y tampoco es factible poder resolverlas de manera primaria con alguna encuesta, ya que por ser empresas grandes son muy reacias a responder cuestionarios.

Otra limitación es sobre el tema de la página Veritrade ya que a veces es complicada realizar la descarga para obtener la información, ya que solo se puede obtener información del 2014 hacia adelante, y no se puede analizar el comportamiento de las importaciones de años anteriores.

CAPITULO 2

MARCO TEÓRICO E HIPOTESIS

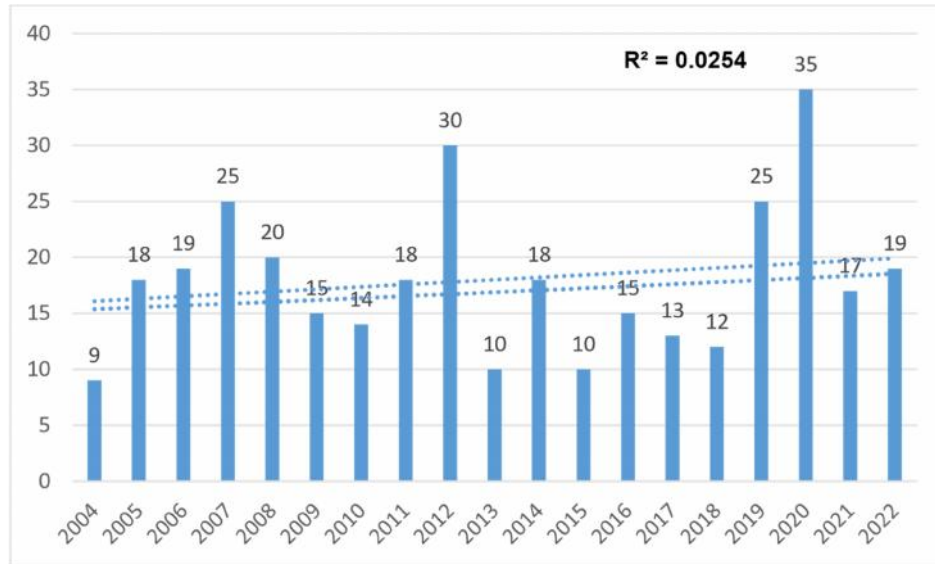
2.1. Revisión de la literatura

2.1.1. Análisis bibliométrico

Se realizó una búsqueda en la página de Scopus con los términos “import of automóviles” “internal factors” “. En la cual se identificó para el término importación de automóviles 652 publicaciones de los cuales bajo el criterio de inclusión solo se consideró 397 resultados. Así mismo, para el término internal factors en la cual se identificó un total de 900 publicaciones, de los cuales bajo el criterio de inclusión solo se consideró artículos teniendo un total de 545 publicaciones. Del mismo modo, para el término external factors se identificó un total de 1000 publicaciones, en la cual solo se consideró 320 un total de publicaciones.

Figura 1

Tendencia de publicaciones sobre importación de automóviles

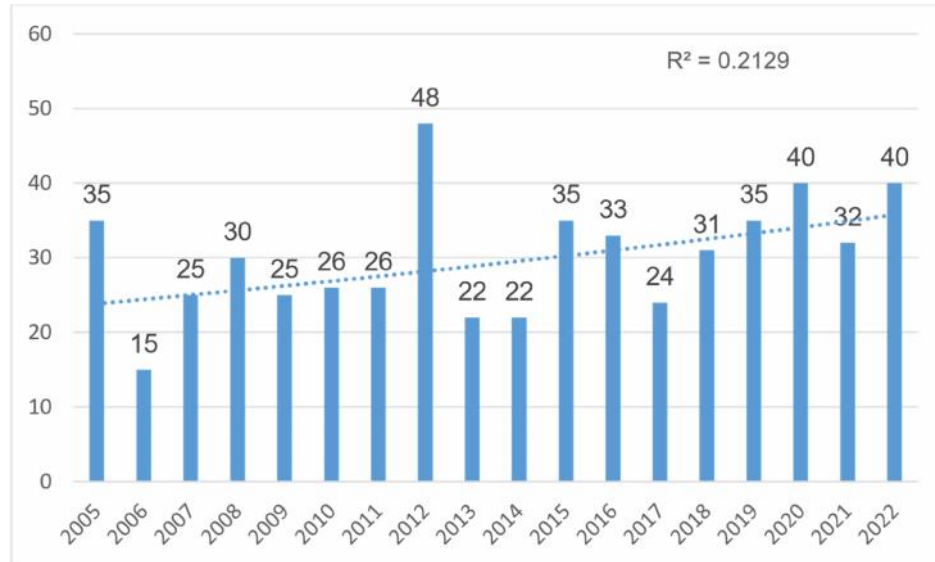


Fuente: Tomados de los metadatos de Scopus

En la figura 1, se puede observar la tendencia de publicaciones desde el año 2004 hasta 2022. Teniendo como coeficiente de correlación un $R^2 = 0.0254$, en la cual se percibe que para el año 2012 y 2020 son las fechas en donde hubo más publicaciones e investigaciones sobre las importaciones de automóviles. Así mismo para el año 2012 hubo 30 publicaciones y para el año 2020 con 35 publicaciones. Por último, en el año 2022 solo hubo 19 publicaciones donde una decadencia en las publicaciones en comparación a los años anteriores.

Figura 2

Tendencia de publicaciones sobre factores internos

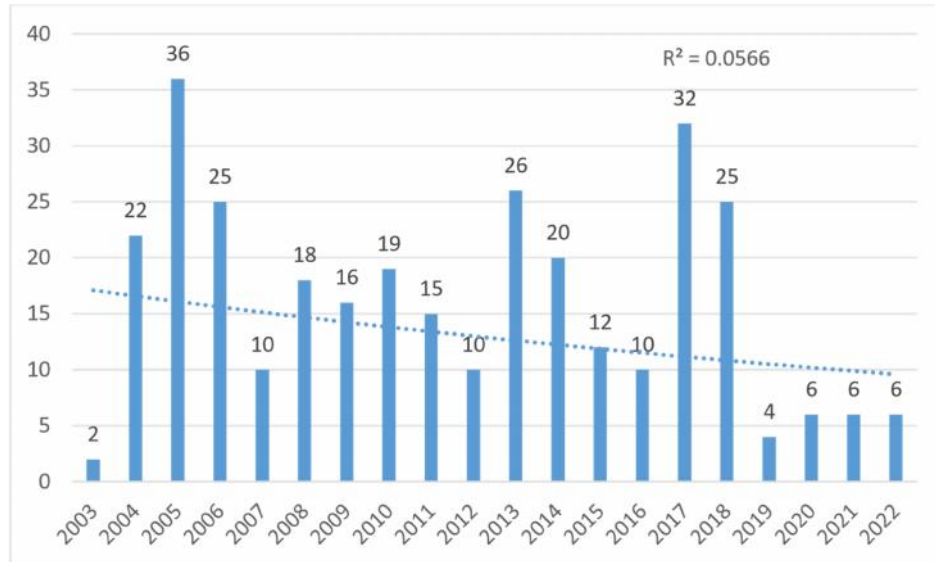


Fuente: Tomados de los metadatos de Scopus

En la figura 2 se observa sobre el número de publicaciones de los factores internos realizadas cada año desde el 2005-2022 teniendo un total de 544 publicaciones, así mismo, con un coeficiente de determinación (R^2) de 0.2129. En la cual para el año 2012, se puede observar que fue uno de los años donde se hicieron más publicaciones con un total de 48. Siendo en el 2006 el año en la cual se hicieron menos publicaciones siendo 15 y para el año 2007 aumentaron en 10 publicaciones, llegando a un total de 25 publicaciones. Para el año 2008 con 30 publicaciones. Así mismo, para el año 2020 y 2022 con 40 publicaciones para ambos años.

Figura 3

Tendencia de publicaciones sobre factores externos



Fuente: Tomados de los metadatos de Scopus

En la figura 3 se puede observar la tendencia de las publicaciones sobre factores externos desde el año 2003 hasta el 2022, teniendo un total de 320 publicaciones. Así mismo, teniendo un coeficiente de determinación (R^2) de 0.0566. Para el año 2003 solo se encontró 2 publicaciones sobre los factores internos del comercio internacional, ya para el año 2004 hubo un incremento de 20 publicaciones, ya que para ese año tuvo un total de 22 publicaciones. Además, para los años 2005 y 2017 se hicieron 36 y 32 publicaciones respectivamente, siendo los años en las cuales se encontraron la mayor cantidad de investigaciones, a diferencia de los demás años. Así mismo, se puede observar que, en el año 2020, 2021 y 2022 se hicieron seguidamente 6 publicaciones de este tema.

Tabla 1

Revistas con más publicaciones de importación de automóviles

Revista	Publicaciones	Citaciones
SAE Technical Papers	17	61
Energy Policy	4	77
Oil And Gas Journal	4	3
Energies	3	67
Journal Of Korea Trade	3	1
Materials Today Proceedings	3	3
Petrole Et Gaz Informations	3	3
ATA Journal	2	3
Accident Analysis And Prevention	2	224
Advanced Materials Research	2	3

Fuente: Tomados de los metadatos de Scopus

En la tabla 1 se observa 10 de las revistas que han publicado más sobre importación de automóviles, teniendo 43 publicaciones con 445 citaciones en total. En la cual la revista con más publicaciones es SAE Technical Papers teniendo 17 publicaciones y con 61 citaciones. Del mismo modo, la revista Energy Policy y Oil And Gas Journal con 4 publicaciones ambas, teniendo 77 y 3 citaciones respectivamente. Seguidamente, las revistas Energies, Journal Of Korea Trade, Materials Today Proceedings y Petrole Et Gaz Informations, teniendo las cuatro revistas solo 3 publicaciones, con 67, 1, 3 y 3 citaciones respectivamente. Así mismo, para las revistas ATA Journal, Accident Analysis And Prevention y Advanced Materials Research con 3, 224 y 3 citaciones respectivamente.

Tabla 2

Revistas con más publicaciones de factores internos

Revista	Publicaciones	Citaciones
SAE Technical Papers	9	66
Conference Series Earth And Environmental	6	4
European Economic Review	5	210
Journal Of International Economics	4	996
Resources Policy	4	46
Applied Economics	3	14
Applied Mechanics And Materials	3	2
Dili Xuebao Acta Geographica Sinica	3	9
E3s Web Of Conferences	3	1
Journal Of Cleaner Production	3	21

Fuente: Tomados de los metadatos de Scopus

En la tabla 2 se puede observar 10 revistas con más publicaciones sobre factores internos, en la cual la revista SAE Technical Papers cuenta con más investigaciones teniendo un total de 9 publicaciones y 66 citaciones. Así mismo, la revista Conference Series Earth And Environmental cuenta con 6 publicaciones y 4 citaciones. Del mismo modo, las revistas European Economic Review cuenta con 5 publicaciones y 210 citaciones. Del mismo modo las revistas Journal Of International Economics y Resources Policy teniendo ambas 4 publicaciones con 996 y 46 citaciones respectivamente.

Finalmente, las revistas Applied Economics, Applied Mechanics And Materials, Dili Xuebao Acta Geographica Sinica, E3s Web Of Conferences y Journal Of Cleaner Production todas las revistas con 3 publicaciones.

Tabla 3

Revistas con más publicaciones de factores externos

Revista	Publicaciones	Citaciones
Aesthetic Plastic Surgery	5	70
Portland International Conference On Management Of Engineering And Technology	5	18
E3s Web Of Conferences	3	2
Cardiovascular And Interventional Radiology	2	60
Emerald Emerging Markets Case Studies	2	4
International Marketing Review	2	92
Iop Conference Series Earth And Environmental Science	2	25
Sustainability Switzerland	2	36
AI And Society	1	10
AIDS Analysis Africa	1	9

Fuente: Tomados de los metadatos de Scopus

En la tabla 3 muestra el Ranking de las 10 revistas con más publicaciones de factores externos de los cuales se destaca que la revista Aesthetic Plastic Surgery con 5 publicaciones y 70 citaciones. Asi mismo, la revista Portland International Conference On Management Of Engineering And Technology con 5 publicaciones y 18 citaciones. Asi mismo la empresa E3s Web Of Conferences con 3 publicaciones y 2 citaciones. Las revistas con menos publicaciones

son Al And Society y AIDS Analysis Africa con tan solo 1 publicación ambas, pero con 10 y 9 citaciones respectivamente.

Tabla 4

Autores con más publicaciones de importación de automóviles

Autores	Publicaciones	Citaciones
Fergusson, I.F.	35	130
Fichtner, W.	13	33
Jochem, P.	10	33
Nanto, D.K.	3	15
Burck, C.G.	2	8
Canonica, A.	2	3
Chudnovsky, D.	2	13
Costin, M.	2	3
Daigo, I.	2	6

Fuente: Tomados de los metadatos de Scopus

Según la tabla 4 podemos observar 10 autores más productivos teniendo más publicaciones sobre importación de automóviles. Se tiene a Fergusson, I.F como el autor más destacado que cuenta con 35 publicaciones y 130 citaciones, por otro lado, tenemos a Fichtner, W. con 13 investigaciones publicadas y 33 citaciones. Así mismo, al autor Jochem, P. con 10 investigaciones publicadas y 33 citaciones. Nanto, D.K. también otro autor que tuvo 3 publicaciones y 15 citaciones. Del mismo modo, Burck, C.G. cuenta con 2 publicaciones y 8 citaciones, así mismo los autores Canonica, A, Chudnovsky, D. y Costin, M. cuenta con 2 publicaciones cada uno y con 3,13 y 3 citaciones respectivamente. Por último, tenemos a Daigo, I. con 2 publicaciones y 6 citas.

Tabla 5

Autores con más publicaciones de factores internos

Autores	Publicaciones	Citaciones
Blanchard, C.M.	28	90
Grladinović, T.	13	26
Jelačić, D.	3	21
Miller, T.	3	15
Pischinger , S.	3	34
Ushakov, D.	3	17
Van Dam, W.	2	15
Briano, E.	2	5
Caballini, C.	2	5
Callejas-Juárez, N.	2	3

Fuente: Tomados de los metadatos de Scopus

En la tabla 5 se muestra los autores con más publicaciones sobre los factores internos. Se tiene al autor Blanchard, C.M. con 28 publicaciones y 90 citaciones. Así mismo, Grladinović, T. tiene 13 publicaciones y 26 citaciones. Así mismo, los autores Jelačić, D, Miller, T., Pischinger, S., Ushakov, D. que cuentan con 3 publicaciones cada autor y 21, 15, 34 y 17 citaciones respectivamente. Por otro lado, Van Dam, W. cuenta con 2 publicaciones y 15 citaciones. Briano, E. y Caballini, C. ambos autores cuentan con 2 publicaciones y 5 citaciones. Finalmente, Callejas-Juárez, N. con 2 publicaciones y 3 citaciones.

Tabla 6
Autores con más publicaciones de factores externos

Autor	Publicaciones	Citaciones
Nanto, D.K.	28	85
Saarenketo, S.	15	25
Ushakov, D.	12	30
Xu, S.	5	15
Zhu, K.	5	12
Alzhanova, F.G.	3	7
Barabash, V.	3	14
Brenner, W.	2	5
Brocke, H.	2	6
Bruszt, L.	2	2
Buran, B.	2	2

Fuente: Tomados de los metadatos de Scopus

En la tabla 6 se observa los autores con más publicaciones sobre los factores externos, teniendo como autor que tiene más publicaciones es Nanto, D.K con 28 publicaciones y 85 citaciones. Así mismo, Saarenketo, S con 15 investigaciones publicadas y 25 citaciones, Ushakov, D. el autor cuenta con 12 publicaciones y 30 citaciones. Además, los autores Xu, S. y Zhu, K. cuenta con 5 publicaciones cada autor, teniendo 15 y 12 citaciones respectivamente. Asi mismo, Alzhanova, F.G. y Barabash, V. con 3 investigaciones, teniendo 7 y 14 citaciones respectivamente. Brenner W, Brocke, H, Bruszt, L. y Buran, B. ya que representan los autores con menos trabajos publicados de investigación, teniendo 6, 2 y 2 citaciones respectivamente.

2.2. Revisión de los antecedentes de las investigaciones

Para la elaboración de este trabajo de investigación se buscan bases teóricas de las principales fuentes de datos bibliográficos como Scielo, Scopus, Google académico y otros. A continuación, se presenta las investigaciones de los siguientes autores.

2.2.1. Antecedentes internacionales

Huerta & Contreras (2010) en su investigación que tiene como objetivo poder analizar entre los resultados y el tamaño de las empresas, realizando una búsqueda bibliográfica, los autores utilizaron la técnica para datos de papel. Se concluye que hay relación de manera positiva entre los resultados y el tamaño de la empresa, lo que permite confirmar que el tamaño de una organización es una variable fundamental porque se ha descubierto que el tamaño afecta el desempeño de la empresa.

Esta investigación es relevante debido a que se encontró un factor interno, que es el tamaño de la empresa ya que esa dimensión si influye en la producción o rentabilidad de una organización.

Así mismo, Muñoz & López (2020) menciona en su investigación sobre las importaciones de vehículos chinos y los efectos en el mercado de Ecuador. menciona que el sector automovilístico en el mercado internacional a tenido un gran crecimiento y desarrollo ya que ha ido incrementando la competitividad de producción, calidad y ventas. La investigación tiene un enfoque cuantitativo revelando factores como es la eficiencia y precio del consumo de combustible y modelos aerodinámicos. En cuanto al estado de las importaciones se diagnóstica dos periodos, donde el primero es del 2015-2017 teniendo un mayor crecimiento de US\$426 millones de dólares, en cuanto al periodo 2018-2019 el inicio de la decadencia en diciembre de 2019, que cerró en US\$321 millones de dólares, esto se debió al inicio de la pandemia ya que se vio afectado por la crisis sanitaria.

En esta investigación se encontraron factores externos que influye a la importación de vehículos, siendo el aumento del precio del combustible, las importaciones en valor monetario teniendo un aumento para un periodo y una decadencia para el siguiente periodo debido a la crisis sanitaria.

Colobón & Jimenez (2022) en su investigación sobre la importación de autos y el impacto de la economía de las empresas importadoras en Ecuador. Menciona que las importaciones en el país de Ecuador en los años han sufrido grandes cambios ya sean cambios internos o externos de las distintas empresas dedicadas a este sector. Para el año 2015 este sector se vio afectado a la reducción del precio de petróleo. Así mismo para el año 2016 se siguió presentando reducciones en las importaciones debido a que hubo una contracción política y económica del país que ocasionó que disminuya las importaciones. Para los años 2017 y 2018 hubo aumento con respecto a las ventas de automóviles debido que para esos años se ratificó que no exista ninguna de las restricciones al momento de importar vehículos. Para el año 2019, las importaciones tuvieron un escenario positivo, ya que se debió a que las importaciones y exportaciones aumentaron un 4% y 11% respectivamente. En el 2020 el estado ecuatoriano decretó estado de emergencia debido a la crisis sanitaria, lo cual ocasionó que diversas empresas tengan un impacto negativo registrando pérdidas en los niveles de ventas de vehículos importados.

Esta investigación es relevante debido a que se encontraron factores externos que influyen a la importación de vehículos que hicieron que las distintas empresas que importan automóviles tuvieran una gran variación en sus ventas anuales. En la investigación se determinó factores externos como las restricciones gubernamentales, crisis sanitaria y caída del precio del petróleo.

Por otro, en el informe de la OECD (2017) menciona que, en los países de República Checa, Francia, Polonia y España, la relación entre tamaño de las empresas, siendo grandes o pequeña o medianas (REMYPE) se mide por el número de los colaboradores y la productividad, quiere decir que al aumentar el tamaño de las empresas aumenta su productividad. En cambio, en otros países como Países Bajos y Reino Unido, se observa que la producción de las empresas grandes no es superior al de las empresas de menor tamaño. Por tanto, las diferencias de la producción entre empresas grandes y las pequeñas cambian considerablemente entre sectores y países. Se concluye que la existencia de factores internos y externos determina la producción de las organizaciones.

Esta investigación es relevante debido a que se encontraron factores internos de las empresas como es el tamaño que influye en la producción, ya sea grande, mediana o pequeña empresa.

Así mismo, Belda (2020) Con la ayuda de las investigaciones mencionadas por él en su investigación sobre factores internos y externos de las organizaciones, podemos reconocer la importancia de la calidad en la gestión empresarial y la producción corporativa. Los resultados muestran que las prácticas de gestión empresarial, la calidad institucional y el entorno empresarial juntos promueven la productividad de las empresas. Sin embargo, se tienen en cuenta las diferencias según el tamaño o tamaño de las empresas, de modo que las empresas más pequeñas tienen una menor producción, que puede aumentar si mejoran sus prácticas de gestión y la oferta de capital físico por trabajador. Además, cuando las organizaciones invierten en mejorar el entorno local para las empresas, aumentan la probabilidad de un mayor éxito empresarial.

Esta investigación es relevante debido a que se encontraron factores internos de las empresas como es el tamaño que influye en la productividad.

Hoyos y Sastoque (2020) menciona en su investigación sobre el Marketing online como una oportunidad para las Mypes colombianas en momentos de crisis. La crisis Sanitaria Covid-19 no solo fue un desafío en la salud de las personas, sino que desestabilizó el sistema económico de todos los países, afectando a las medianas y pequeñas empresas (Pymes), ocupando estas el 28% del PBI, 37% de la producción territorial y con un 67% del empleo. La digitalización se convirtió en un instrumento de apoyo para todas empresas, convirtiéndolas en ser competitivas en el mercado ya sea nacional o internacional, siendo el Marketing una serie de estrategias que permite a las pequeñas y medianas empresas (Remype) que tengan un comercio internacional, haciendo presencia en las páginas web y redes sociales brindando un mayor alcance de sus productos.

En este apartado se identificó un factor interno que también interviene en la importación de automóviles, siendo el tamaño de la empresa y el marketing digital que aumentó su uso de la digitalización debido a un factor externo que sería el Covid-19.

Millan (2009) menciona en su investigación que las empresas importadoras desde el inicio de sus actividades cayeron en varias oportunidades en sobrecostos de la importación por diferentes factores ya sean internos o externos. Millan (2009) llegó a la conclusión de su investigación que existen factores que afectan y entorpecen el adecuado proceso del comercio internacional desde que la mercancía sale del país de origen, se encuentran contratiempos como los problemas del transporte, demoras en las aduanas, al cargar y descargar el buque. Así mismo, como la volatilidad del dólar y el precio monetario de todos los productos importados. El sobrecosto en la importación se da por los factores que no se pueden controlar.

En esta investigación se encontraron factores externos que influye en el comercio internacional, siendo el aumento del precio del dólar, las importaciones en valor monetario, infraestructura y demoras en las aduanas.

Pinzón (2010) en su investigación que tuvo como finalidad de conocer el comportamiento y dinámica de la industria automotriz en Colombia, haciendo énfasis en los vehículos de gama media, ya que es el segmento con mayor demanda en el mercado automotriz colombiano. En su investigación llegó a la conclusión que del sector automotriz que más ha movido son las ventas de los automóviles de gama media siendo las marcas, Renault, Chevrolet, Fiat y entre otras. Mejor dicho, que por cada 100 carros que se venden, solo el 65% pertenecen a la gama media y el otro 35% está en la gama alta, baja y en autos de servicio público. Así mismo, menciona que con la globalización la tendencia en el mercado será la diferenciación en las líneas de producto las ensambladoras no les quedará otro camino que enfocarse en nichos mucho más especializados para poder rivalizar en el comercio internacional.

Esta investigación es relevante debido a que se encontraron factores externos que realmente influyen al momento de poder adquirir un automóvil, en la investigación se pudo determinar que las tendencias o gamas de vehículos si influyen en las importaciones, siendo la gama media con más tendencia en el mercado.

Por otro lado, Cabeza y Villegas (2016) en su investigación sobre los factores que afectan en el éxito o fracaso de las Pymes, menciona que las pequeñas y medianas empresas a pesar de la importancia estratégica y económica vienen enfrentando problemas que afectan su crecimiento, siendo la falta de competitividad y la baja productividad, teniendo escaso acceso a incentivos y créditos, uso de tecnologías obsoletas, la falta de una cultura empresarial, falta de capacitación gerencial y laboral. Estos y otros factores no permiten a que las PYMES cuenten con una alta productividad en las pequeñas y medianas empresas.

Esta investigación es relevante debido a que se encontraron factores internos que realmente influyen en el comercio internacional, en la investigación se pudo determinar que el tamaño de las empresas si influyen, tanto en la producción y la competitividad en el mercado.

Así mismo, Vesga (2021) menciona en su investigación que el Covid-19 trajo consecuencias en el comercio internacional, siendo los cierres las restricciones de movilidad y los cierres de las fronteras de los países. Del mismo modo, con este factor que tuvo un impacto negativo en el comercio internacional se redujo en un 18,4% en el 2° trimestre del año 2020 en comparación con el año 2019. En Latinoamérica, las importaciones y exportaciones tuvieron un descenso del 17% entre enero y mayo del año 2020, ya que hubo restricciones en movilidad y transporte, disminuyó la demanda de los productos que causó un alza en los precios.

Esta investigación es relevante debido a que se encontraron factores externos que realmente influyen en el comercio internacional, en la investigación se pudo determinar que la crisis sanitaria Covid-19 tuvo un impacto negativo en el mercado internacional.

Por último, Tejeda (2019) en su investigación que tiene por objetivo determinar los factores que inciden para facilitar la importación. Se concluye que los factores que incide son el precio internacional de la mercancía, la calidad del producto, y sobre todo la competitividad y experiencia que tienen las empresas, ya que al tener más conocimiento en las importaciones aumenta la posibilidad de poder tener una mayor productividad, siendo la experiencia un factor importante en el sector de las importaciones. Del mismo modo, la experiencia resulta ser importante en la negociación y búsqueda con los proveedores.

Esta investigación es relevante debido a que se encontraron factores internos que realmente influyen en el comercio internacional, en la investigación se pudo determinar que la experiencia impacta al momento de realizar una importación en el mercado internacional.

De los estudios internacionales revisados se puede identificar que los factores internos que han sido analizados por los autores mencionados influyen en el comercio internacional de vehículos son: Tamaño, antigüedad o experiencia de las empresas.

Por su parte, en lo que resalta a los factores externos los autores en mención han identificado lo siguiente: Covid-19, aumento de precio de combustible, importación en valor monetario, gamas o tendencias. Por lo tanto, la presente investigación analizará sus dichas dimensiones de factores internos y externos que influyen en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014-2021.

2.2.2. Antecedentes Nacionales

Carrillo & Vílchez (2021) estudia sobre los factores externos que influyen en la importación de vehículos asiáticos, ya que menciona que, en los últimos cinco años, importar productos del sector automovilístico ha disminuido en un 6% al año debido a varias causas que impidieron poder importar este sector. Agregando a lo anterior, se llegó a los resultados que los factores externos que afecta en poder importar sería los problemas de la cadena logística local en los terminales portuarios, debido a que en el Puerto de Callao su infraestructura es deficiente, existe congestión en los muelles, fallas en el sistema de los terminales portuarios, es por ello, que todos estos problemas han hecho que la importación tenga una gran afectación. También otro factor es la escasa inversión extranjera ya que para este sector es muy reducida. Finalmente, el covid-19 una pandemia llevando una crisis mundial, afectado por la interrupción de la cadena de suministro, escasez de la demanda y cierres de las fábricas.

En esta investigación a nivel nacional se identificó factores externos que influyen a la importación del sector automotriz sería, la mala infraestructura de los puertos que hay en el Perú, las fallas del sistema, la escasa inversión extranjera y el Covid 19.

Así mismo, Zamora (2013) en su investigación sobre la competitividad en el comercio internacional, que tuvo como objetivo saber si los costos o distancia influye en el transporte internacional, menciona que el transporte internacional atraviesa por muchos retos ya que hubo un incremento en el precio de combustible es por ello que según la distancia que exista entre los puertos los costos de transporte aumentan. Se concluye que el precio de los productos aumenta debido a las distancias entre el país de origen y destino final de la mercancía.

En esta investigación a nivel nacional se identificó factores externos que influyen en el comercio internacional, siendo la distancia entre un país de origen al país de destino es que influye en el precio de la mercancía.

De los estudios nacionales revisados en lo que resalta a los factores externos los autores en mención han identificado lo siguiente: El Covid- 19 y la distancia. Por lo tanto, la presente investigación analizará sus dichas dimensiones de factores internos y externos que influyen en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014-2021.

2.3. Teoría de los factores internos

2.3.1. Fundamentos conceptuales de los factores internos.

Huerta & Navas (2004) menciona en su teoría que la empresa se reconoce como un conjunto particular y ordenado de capacidades y recursos diferentes, generando desarrollo y van mejorando con el paso de los meses o años. También, menciona que los factores internos es un conjunto de factores disponibles que se encuentran en una organización ya sea porque tiene su control efectivo o porque le pertenece, siendo vinculados en la empresa, como el tamaño de la empresa, los procedimientos, la marca, los colaboradores calificados,

contactos comerciales, los años de experiencia, independientemente lo que representen debilidades o fortalezas de la empresa.

Por otra parte, Hill (2015) en su teoría que menciona sobre los factores que siempre se presentan en el comercio internacional, ya que es la cantidad de recursos que dispone un país, en la cual estas pueden ser como oportunidades o amenazas que se deben de aprovechar para competir a nivel nacional o internacional. Estos factores son el capital humano, la tierra y capital que tiene un estado.

Por otra parte, Blázquez y Dorta (2006) menciona que los factores que promueven o condicionan el desarrollo de las empresas se ve en aumento cuanto el punto de referencia se concentra en los distintos elementos internos de una empresa, que puede generar potencialidades. En cambio, en los últimos años se ha manifestado nuevas preferencias en la cual se ha centrado en el estudio de las potencialidades internas que ayudan a explicar el posicionamiento en el mercado o las ventajas competitivas que determinadas empresas han ido alcanzando con el tiempo. A lo anterior dicho, se han tomado como potencialidades internas que promueven el crecimiento: el tamaño y la edad de una empresa, la estructura de propiedad, la motivación y la gestión del conocimiento.

2.3.2. Tamaño de la empresa

Amato (2004) en su teoría menciona que el tamaño de empresa puede influir en los resultados, afirma que las grandes y pequeñas empresas pueden permitir a una serie de ventajas, pero las empresas medianas no logran promover ventajas estratégicas. Lo anterior se debe a que las pequeñas empresas pueden captar segmentos de mercado, mientras que las grandes pueden seguir una estrategia de marketing amplia basada en una marca conocida y/o economías de escala. Por otro lado, las empresas medianas son

demasiado grandes para abordar nichos de mercado y no tienen el tamaño adecuado para abordar una estrategia de marketing amplia.

Así mismo, Mallo (2015) menciona que el tamaño de las empresas son características a las que se refieren a varios aspectos estructurales que se desempeñan en el desarrollo de las importaciones, indica que existe relación entre el tamaño y la intensidad de las importaciones porque las grandes empresas cuentan con experiencia y va a permitir competir más en los mercados internacionales. La innovación en las grandes y pequeñas empresas crea un área de ampliación del conocimiento que fomenta la mejora continua como ventaja competitiva que conduce a un mayor rendimiento empresarial.

2.4. Teoría de los factores externos

2.4.1. Fundamentos conceptuales de los factores externos

Rodriguez (2022) en su teoría menciona que los factores externos de las organizaciones influyen en la rentabilidad y el crecimiento de las empresas, siendo las guerras, las fuerzas económicas, sucesos políticos y las nuevas tecnologías, creando una serie de oportunidades y amenazas, en la cual pueden resultar muy beneficiosas, impulsando al crecimiento ya sea lento o acelerado. Así mismo, las empresas deben adaptarse a los cambios que surgen en el ambiente externo de las empresas.

Por otra parte, Blázquez y Dorta (2006) menciona que al hablar de factores externos es fomentar a la gerencia de una empresa a poder tomar decisiones, encaminadas al crecimiento y producción de una organización, al hablar de factores externos quiere decir que son factores económicos, políticos, sociales y tecnológicos, cualquiera de ellos puede influir en la toma de dicha determinación. Dichos factores se agrupan en factores externos relativos y factores externos macroentorno. Del mismo modo, para los factores externos

relativos tiene que ver sobre el entorno sectorial de una organización, constituido por clientes, proveedores y competidores. Para los factores externos macroentorno está incluido la demanda, la accesibilidad de créditos, apoyo gubernamental y las mejoras con la tecnología.

2.4.2. Covid-19

La ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (2021) menciona que el Covid-19 es una enfermedad viral que se produce por el SARS-COV 2 (Coronavirus) esta enfermedad es viral ya que se originó debido a síndromes respiratorios. Hoy por hoy es una enfermedad que se ha extendido por todo el mundo, cerrando fábricas, paralizando la economía ya que no había mano de obra y a todos los trabajadores mandaron a confinamiento.

2.4.3. Valor de la mercancía

El valor que se le aplica a la mercancía y se hace referencia al precio FOB, ya que es un Incoterm más utilizado en el comercio internacional, ya sea para la importación o exportación. Se debe tener en cuenta que la empresa exportadora asumirá los riesgos y costes hasta que la mercancía esta puesta en el puerto de embarque, en otras palabras, el comprador- importador evitará todas las gestiones operativas adicionales previos al inicio del transporte de mercancía vía marítima (Logisber, 2012).

2.5. Teoría de la importación del sector automovilístico

2.5.1. Fundamentos Conceptuales de importación.

MINCETUR (2009) menciona que la importación se entiende por el ingreso de los servicios y mercancías de forma legal procedentes de otro país. Del mismo modo, este proceso funciona para abastecer los mercados nacionales ya que presenta insuficiencia en la producción y son claves para poder asegurar la producción y consumo nacional. En el caso

de los productos importados siendo de insumos o alta tecnología para las industrias vinculadas a distintos sectores como energía, comunicaciones, transportes, minería, alimentación, entre otros. Importar insumos para la producción sigue siendo la clave pieza para el fomento e impulso de la competitividad de todas las empresas u organizaciones, y poder tener precios competitivos.

2.5.2. INCOTERMS

Los incoterms son términos creados por la CCI (Cámara de Comercio Internacional) ya que son reconocidos a nivel internacional. Así mismo, estos términos se utilizan en los contratos de compra- venta internacional y se utiliza para poder decidir si el importador o exportador es quién paga el seguro, el flete, definir el lugar donde el exportador entrega la mercancía al importador, otros tipos de gastos ya sean portuarios o aduaneros MINCETUR (2009)

2.5.3. Tributos de Importación

La importación de automóviles se pagan tributos como los Ad/Valorem que este se aplica al valor en aduana determinado concorde al sistema de valoración en vigencia, el cual está conformado por la suma del valor FOB, FLETE (Transporte internacional) y seguro (costo necesario para cubrir daños durante el transporte, carga, descarga y manipulación de la mercancía hasta el lugar de destino). Así como también, el Impuesto Selectivo al Consumo donde se tiene que aplicar sobre los derechos arancelarios Ad/Valorem y la suma del Valor en Aduana. Del mismo modo, el IGV (Impuesto General a las Ventas) siendo el 16%, del mismo modo, el Impuesto de Promoción Municipal que es el 2%, estos se aplican sobre los Derechos Arancelarios Ad/Valorem, la suma del valor en aduana y el Impuesto Selectivo al Consumo de corresponder. Los tributos son cancelados previa numeración de la Declaración aduanera de Mercancías (DAM), adjuntado con el importe de percepción del Impuesto General de las Ventas (IGV) que se especifica aplicando el porcentaje correspondiente sobre la suma del valor en

aduanas y del consolidado de los impuestos de importación. Esto corresponde a una tasa del 10% por ser la primera importación y de 3.5% para la segunda y demás importaciones (SUNAT, 2021).

2.5.4 Documentación Exigible para importar autos

2.5.4.1. Requisitos y documentos para importar vehículos Usados.

Para la importación de vehículos usados solo se permite al territorio nacional, automóviles gasolineros que cumplan con los requisitos mínimos de calidad como es la antigüedad, siniestrabilidad, kilometraje, emisiones de gases contaminantes, timón a la izquierda.

-) Antigüedad: Debe ser no mayor de 2 años, la antigüedad debe ser contado a partir del año de modelo.
-) Siniestrabilidad: El automóvil no debe haber sufrido algún siniestro, en otras palabras, choque lateral, trasero o frontal, aplastamiento, volcadura, incendio, daño por agua (sumergimiento o inundación).
-) Kilometraje: A continuación, se detalla el recorrido de los vehículos autorizados para la importación.

Tabla 7

Kilometraje de Vehículos Motorizados para la importación.

CATEGORÍA	ANTIGÜEDAD MÁXIMA (AÑOS)	RECORRIDO MAX (KILOMETRAJE)
L	2	20,000
M1	2	32,000
M2	2	36,000
M3	2	120,000

N1	2	36,000
N2	2	120,000
N3	2	240,000

Fuente: Elaboración propia, con información de SUNAT.

El cumplimiento de este requisito de calidad deberá ser acreditado por la SUNAT, cuyo kilometraje real deberá quedar reflejado en los documentos. Por tanto, los organismos de certificación deberán hacer constar en el correspondiente informe de inspección que el vehículo cumple con este requisito en relación con su edad.

J El timón: La ubicación del timón debe ser originalmente instalado de fábrica para el lado izquierdo. No se permite el ingreso de automóviles de timón original a la derecha que fueron transformados a la izquierda.

Así mismo, para importar vehículos usados también se requieren de documentos:

1. DAM: Debe consignar el código de identificación vehicular, el número de registro de homologación y las características que corresponde de acuerdo al anexo V del reglamento nacional de automóviles.
2. Ficha técnica de vehículos especiales y usados, registrando los códigos de identificación de vehículos.
3. Informe de inspección manifestado por la entidad verificadora, indicando que se ejecutó la inspección documental y física del automóvil. Así mismo, indicando que cuenta con las exigencias técnicas y se cumple con las normas vigentes en materia permisibles de emisiones contaminantes.

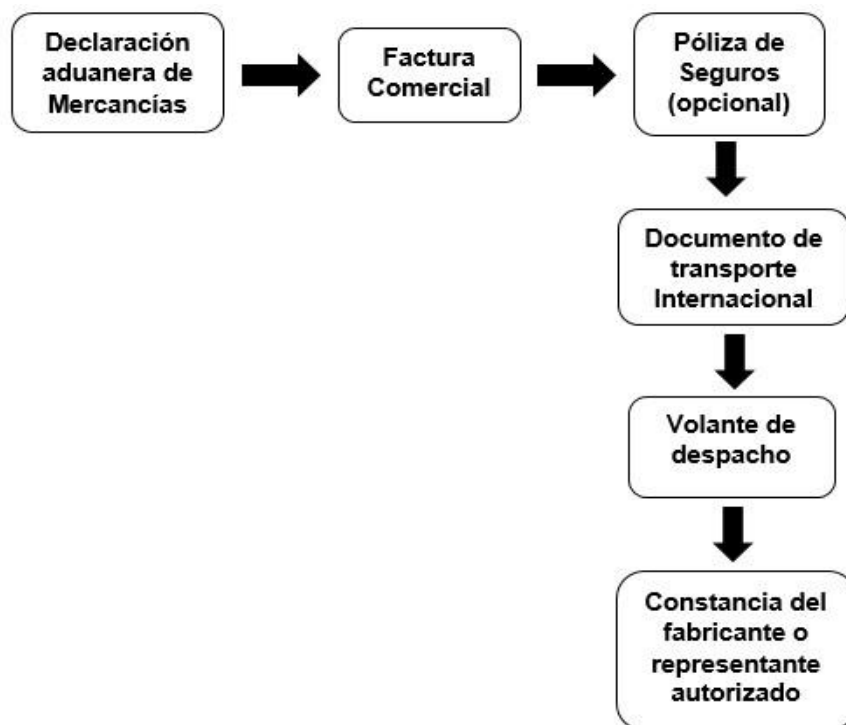
2.5.4.2. Requisitos y documentos para importar vehículos Nuevos.

En la figura 4 se observa que documentos se exige al momento de importar vehículos.

Según la SUNAT (2021), menciona que la importación es efectuada por persona natural o jurídica y que existen documentos que se exigen al momento de importar los vehículos.

Figura 4

Documentos para importar vehículos



Fuente: Elaboración propia, con información de Industries Automotive.

En la figura 4 se observa que uno de los documentos principales es la DAM (Declaración Aduanera de mercancías), así mismo la póliza de seguro que es opcional. También, se requiere el documento de transporte internacional que puede ser el conocimiento de embarque para transporte marítimo, carta Porte para transporte terrestre o la guía aérea,

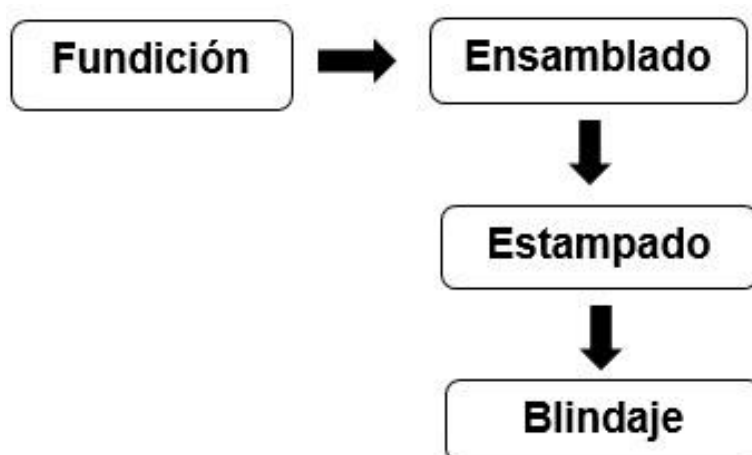
estos documentos es según el medio de transporte que se utiliza en las importaciones de vehículos. Así mismo, los importadores deben consignar en la DAM, el código de identificación vehicular, número de registro de homologación que te lo brinda el fabricante, características que corresponden al anexo V del Reglamento Nacional de vehículos, constancia del fabricante o representante legal de la marca, certificado de conformidad de cumplimiento sirve para poder identificar si todo el vehículo cumple con los estándares de calidad, que ofrece una unidad de certificación autorizada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Dirección General de Tráfico Terrestre) - DGCT-MTC, que certifica la conformidad del vehículo con el modelo homologado.

2.5.5. Proceso de producción de un vehículo

Aunque el proceso de producción de un coche completo puede tardar unas 20 horas (si lo miramos por unidad). Por ello, los procesos de fabricación de vehículos se muestran a continuación.

Figura 5

Proceso general para la elaboración de vehículos

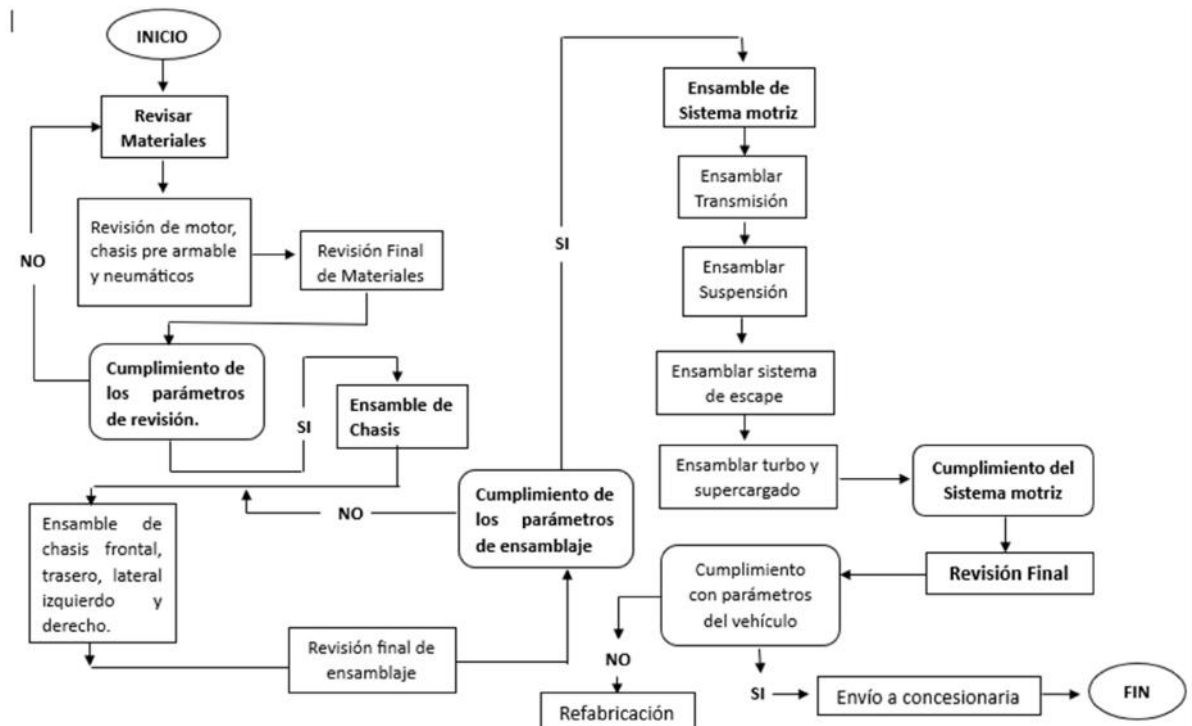


Fuente: Elaboración propia, con información de Industries Automotive.

En la figura 5 se puede observar todo el proceso de elaboración de un vehículo de manera general que inicia desde la fundición que es preparar todo los repuestos y piezas para ir elaborando los vehículos, el segundo proceso es el ensamblado que se irán uniendo todas las piezas para ir formando el vehículo, como tercer proceso es el estampado. Como último proceso se tiene el blindaje. A continuación, en la figura 6 se detalla cada proceso de elaboración de vehículos.

Figura 6

Etapas del proceso de producción del vehículo



Fuente: Elaboración propia, con información de Industrias Automotive.

En la figura 6 se observa las etapas de todo el proceso para elaborar un vehículo, como primera etapa se puede observar a la separación y recepción de piezas, en ese proceso la gran la mayoría de las partes o piezas individuales que son manufacturadas en distintas

fábricas o plantas especialistas en cada uno de estos elementos. Por consiguiente, será labor de los departamentos de compras y, posteriormente, de almacén y logística, el realizar las operaciones pertinentes, con el fin de tener un inventario constante y suficiente de todas las piezas, para más adelante clasificarlas y distribuirlas en las distintas estaciones de trabajo. Así mismo, para la segunda etapa de elaboración de un vehículo y ya que las piezas se tienen disponibles en cada estación, se ejecuta el corte de las piezas metálicas que servirán como el armazón del carro. Por otro lado, en la tercera etapa del proceso de elaboración de un vehículo se trata de todos los procesos de Soldadura, pues ahí se ensamblan las piezas de la carrocería, plataforma y chasis mediante máquinas y robots de Soldadura, con el fin de construir el cuerpo del vehículo. Para el cuarto paso se tiene que realizar el proceso del pintado, ya que para ello se desarrollan cuatro etapas en un horno especial para ese proceso, en la cual primero se concentra en una solución química que prepara el acero para recibir la pintura, después se aplica en la parte interior y exterior una capa anticorrosión, tercer proceso del pintado es el sellamiento de los paneles y por último los robots suministran la capa de color definitiva, para que después pueda pasar por el área de secado. Para la quinta etapa se utilizan los procesos de Soldadura, pese a que son acompañados de otras actividades robóticas y manuales de ajuste y atornillado. Así mismo, para la sexta etapa de la elaboración de vehículo es poder terminar en vestir al carro a través de 3 fases principales, la primera fase sería ensamblaje de piezas plásticas que completan la carrocería, tal y como es el parachoques, la segunda fase es la instalación de sistemas lumínicos y ruedas, por último, fijación de lunas delanteras y traseras. Para la séptima etapa los técnicos y operadores terminan los acabados interiores del vehículo, que incluye: alfombrado, asientos, cableado eléctrico y luces, volante, salpicadero, cinturones, manijas, botones, etc. Para la etapa ocho, antes de que los automóviles dejen la línea de montaje, cada automóvil obtiene una inspección final

por parte de los operadores, con el fin de que se tenga la certeza de que el auto cumpla con todos los criterios de calidad. Para posteriormente inyectar los fluidos necesarios. Para la última etapa del proceso el vehículo pasa por un banco de pruebas donde se le harán valoraciones: Mecánicas, eléctricas, comprobación de aceleración y frenado, pruebas de lluvia para detectar entrada de agua, respuesta de amortiguadores y dirección. Por lo que se refiere que al aprobar cada evaluación se da por concluido el proceso de elaboración de vehículos y pueda ser ya comercializado en puntos de venta (BRITISH, 2020).

2.5.6. Logística de vehículos terminados

Cuero & Roa (2015), menciona que la logística se refiere a la parte de todo el proceso de gestión de la cadena de suministro que se encarga de la implementación, planificación y control eficiente de los materiales o producto final, así como también la distribución desde el punto de origen hasta el punto de destino. También menciona que este proceso es clave para lograr la efectividad y eficiencia.

Así mismo, Cuero & Roa (2015) menciona que, a diferencia de otros tipos de logística, para este sector los procesos son singulares debido a la gestión de almacenamiento y daños. Por lo tanto, cumple un rol muy fundamental en el sector automovilístico, no solo en la distribución del vehículo final sino en la elaboración para que lleguen a tiempo todo los accesorios o autopartes. La logística de los vehículos, es un proceso muy complejo ya que se centra en la calidad y puntualidad al distribuir los vehículos.

2.5.7. Vías de Transporte en la industria automotriz

2.5.7.1. Aérea

Esta vía no es la más utilizada por el sector automotriz para transportar vehículos terminados porque ocupan mucho espacio y el costo es muy caro. En cambio, hay aerolíneas que brindan este servicio para clientes muy reducidos. Esta vía si cumple un rol

importante para el transporte de autopartes, ya que algunos accesorios son más pequeñas y fáciles de transportar de forma aérea AKZENT (2021).

2.5.7.2. Terrestre

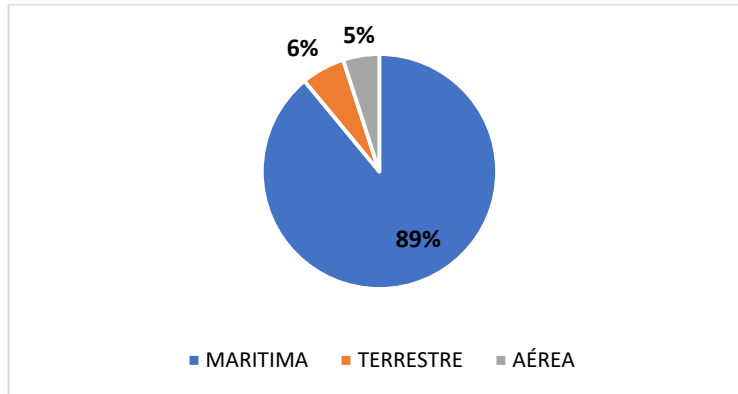
Este tipo de transporte es el más utilizado para trayectos cortos, a nivel nacional cuando los vehículos llegan al puerto y estos son trasladados a los diferentes puntos de venta o donde decida el importador. De esta forma, son trasladados por un camión y utilizan una plataforma porta-automóviles que permite llevar varios vehículos en un solo viaje AKZENT (2021).

2.5.7.3. Marítima

Este medio de transporte es el más utilizado por la industria automotriz para la distribución de los vehículos terminados, siendo el tránsito muy largo, pero es la opción más económica. Asimismo, este medio de transporte permite cargar una mayor cantidad de vehículos. Existen los barcos Ro-Ro camiones y autos, este término en inglés “roll-on / roll-off” y sirve para los buques que trasladan rodados. Los buques tienen rampas que facilitan la carga y descarga de los vehículos. Para así poder evitar las averías por estiba y desestiba de cualquier automóvil. De igual forma este tipo de embarcación permite el traslado de una gran cantidad de vehículos que brinda un servicio especial para la industria automotriz AKZENT (2021).

Figura 7

Medios de Transporte empleados en la importación de autos 2014-2021



Fuente: Elaboración Propia, con información de Statista.

En la figura 7, se muestra la data estadística de los medios de transporte que se emplea en la importación de vehículos. En la cuál con un 89% se utiliza el transporte marítimo, siendo el único medio de transporte que puede soportar millones de toneladas en peso, en la cual se ha convertido en una de las opciones más económicas para el transporte de vehículos. Así mismo, el transporte aéreo con un 5%, a pesar que no es tan usado también juega un papel importante en la importación de automóviles ya que es una forma rápida de trasladar vehículos y permite el traslado de a todo el mundo. Por último, otro medio de transporte utilizado en la comercialización de vehículos es el transporte terrestre con un 6%, este medio de transporte se usa más en el país de destino ya que se tiene que trasladar el vehículo al cliente final.

2.5.8. Transporte Roll On- Roll Of

El transporte Ro-Ro es un buque marítimo que se distinguen porque solo transportan vehículos y es perfecto para así se pueda agilizar las operaciones, minimizando averías por estiba y desestiba, lo cual permite un servicio seguro y rápido.

2.5.9. Distribución Física Internacional

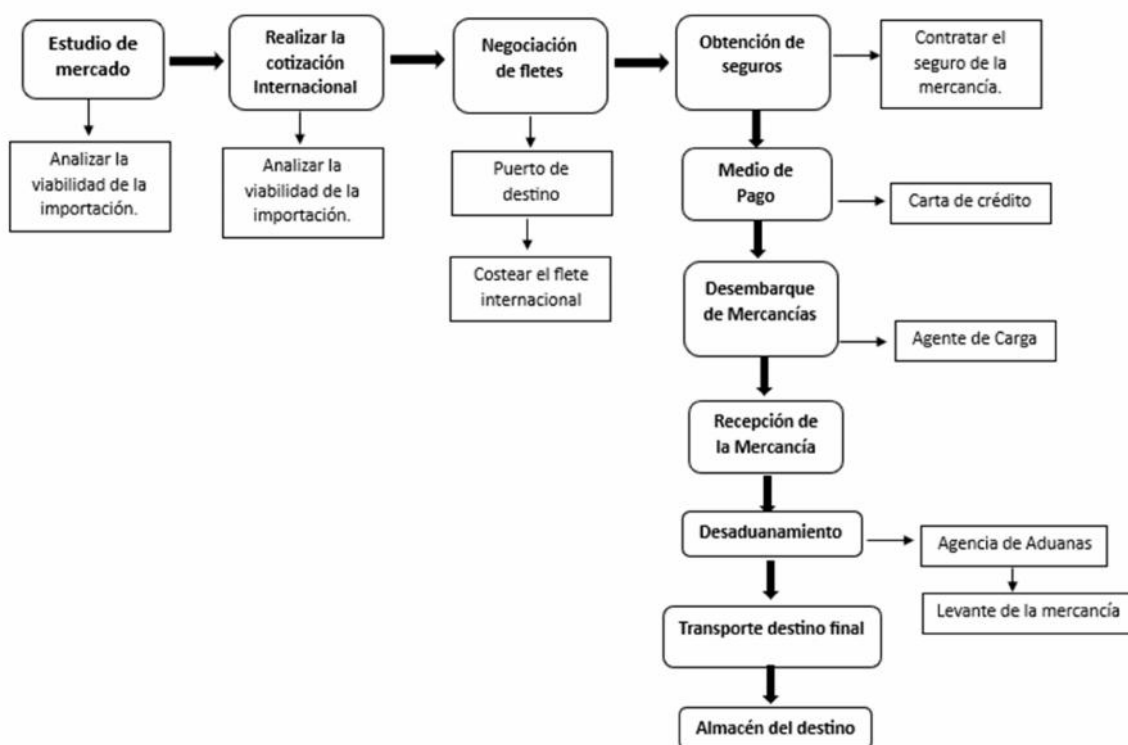
Antún (2012), menciona que es un proceso de operaciones para que se pueda trasladar la mercancía de un producto desde el local del exportador hasta el local del comprador o importador.

2.5.10. Proceso de importación de Vehículos

El proceso de importación de vehículos de otros países hacia Perú puede ser realizada por personas jurídicas o naturales siempre que cuando cuenten con RUC que se encuentren registrados como importadores en SUNAT (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria) y no tenga la condición de no habido.

Figura 8

Proceso de importación



Fuente: Elaboración propia, con información de diario del exportador.

En la figura 8 se observa el actual proceso de importación de vehículos, en la cual como primer proceso sería elegir al proveedor mediante un estudio de mercado, de igual forma poder identificar qué tipo de vehículos son los que se importarán, así mismo definir el INCOTERM siendo el más utilizado el FOB. Como segundo proceso es realizar la cotización internacional, hacer la negociación de fletes, así como conocer el puerto de embarque, puerto de destino e identificar la línea naviera en la cual se encargará del traslado de los vehículos. También, se debe definir la obtención de seguros y el medio de pago. Otro proceso es la llegada de los vehículos al puerto de destino, en donde se hará el desembarque de los vehículos, como cuarto proceso en agente aduanal que será quien recepciona los documentos, calcula aranceles, clasifica la mercancía. Así mismo la Aduana que hace el primer reconocimiento de la mercancía. Del mismo modo como otro proceso es el transporte a su destino final en la cual ahí es trasladado por los portacoches. Finalmente, el último proceso es la llegada de los vehículos a su destino final o almacén del importador.

En la cual los vehículos son importados de dos formas, siendo la primera en la vía RO-RO y la segunda en contenedores. Para la primera forma que es el transporte RO-RO es el tipo de buque especial de transporte de automóviles, en la cual tiene una capacidad para transportar un aproximado de 7200 automóviles, donde van asegurados a la plataforma del buque. Así mismo, la segunda forma de poder importar vehículos es haciendo el uso de contenedores de 40 Pies que en metros sería: 2.4 de ancho, 12.2 de largo y 2.7 de alto sin sufrir daño alguno de los vehículos, teniendo una descarga segura cuando llega al puerto de destino, ya que se utiliza el método de carga de doble amarre con puentes, en donde los autos o vehículos están suspendido pero estáticos en posiciones de descanso donde el centro de gravedad varía según la inclinación que se le da.

2.5.11. Tendencias.

Gama alta: La tendencia de vehículos de gama alta, se refiere a los autos de lujo, con un nivel de calidad excepcional, comodidad, prestaciones y tecnología en comparación con los vehículos convencionales. Los automóviles de gama alta están diseñados para complacer los deseos y necesidades de los choferes que buscan la máxima exclusividad, confort y calidad. En otras palabras, siempre ofrecen un equipamiento y diseño superior a sus usuarios.

Gama Media: Los de gama media son autos que presentan un diseño moderno y atractivo tanto en su interior como su exterior, también como comodidad y espacio para los ocupantes. Este tipo de tendencia están diseñados para ofrecer eficiencia y rendimiento en el uso de combustible. En definitiva, los automóviles de gama media se resaltan por combinar un diseño llamativo con eficiencia, tecnología y comodidad avanzada. Este acoplamiento de características los transforma en una alternativa atractiva para aquellos que buscan vehículos versátiles que se acople a las necesidades diarias.

Gama Baja: Los vehículos de gama baja están relacionados por el precio y tamaño, que carecen de funciones de alta tecnología.

2.6. Formulación de Hipótesis

2.6.1. Hipótesis General

Al revisar la literatura se han identificado investigaciones parecidas que también analizan los vínculos teóricos de los factores internos y externos que influyen en la importación de vehículos. Por ejemplo, Belda (2020) sostiene que los factores ya sean internos o externos

son importantes ya que contribuyen conjuntamente a la productividad empresarial. En base a los argumentos expuestos se ha formulado la siguiente hipótesis general.

HG: Los factores internos y externos influyen positivamente en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014- 2021.

2.6.2. Hipótesis Específica

Al revisar los antecedentes de la literatura se encontró la investigación de Millan (2009) que menciona que existen factores internos y externos que afectan y entorpecen el adecuado proceso del comercio internacional desde que la mercancía se encuentra en el país de origen. En base a lo anterior se formulan las siguientes hipótesis específicas:

He1. El tamaño y la experiencia de la empresa incide positivamente en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014-2021.

He2. El Covid 19 y la distancia de los países incide negativamente en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014-2021

He3. Las gamas y precio inciden positivamente en las importaciones de autos, camionetas y similares entre los años 2014-2021

2.7. Operacionalización de la Variable

TABLA 8

Matriz operacional de la variable

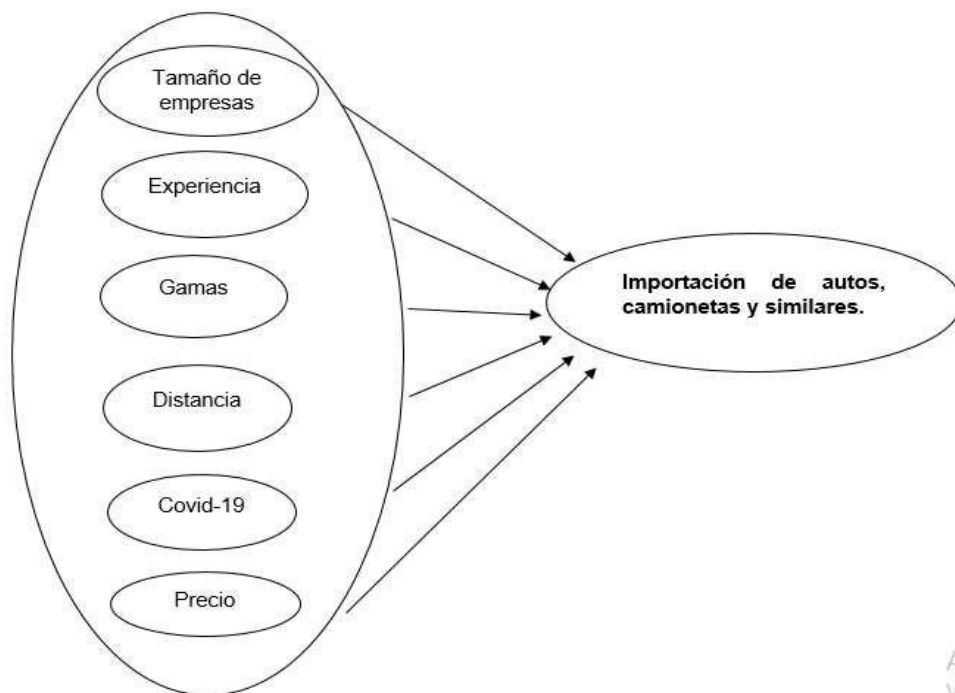
Variables	Dimensiones	Indicadores	Fuente de información
Factores internos	Tamaño de la ei	Remype Número de Trabajadores	Registro Remype De la ficha ruc de la SUNAT
	Experiencia	Años de experiencia en el mercado	De la ficha ruc de la SUNAT
Factores Externos	Precio	VALOR \$ CIF	Operatividad Aduanera Sunat
	Crisis	La pandemia del covid-19	Búsqueda web
	Tendencia	Gama alta	Búsqueda web
		Gama Media	Búsqueda web
		Gama Baja	Búsqueda web
Importación de vehículos de autos, camionetas y similares.	Importación en valor monetario	Fob Millones de dólares	Operatividad Aduanera Sunat
	Importación en valor Físico	Unidades	Operatividad Aduanera Sunat

Nota: Elaboración propia

2.8. Modelo teórico de investigación

Figura 9

Modelo Teórico de la investigación



Fuente: Elaboración propia

En la figura 9 se observa el esquema que se planteó sobre el modelo teórico que se va a utilizar en la presente investigación, teniendo la variable y sus dimensiones. Así mismo, Belda (2020) menciona que para aumentar la producción en una determinada economía se requiere mejoras en la productividad de las empresas, lo que llevaría a un éxito empresarial. Para que se pueda lograr ello, se requiere analizar los factores internos y externos, y poder identificar cuales influyen en su productividad. También menciona que los factores internos deben ser gestionados y dominados por las propias empresas y los factores externos son relativos al entorno de las empresas que pueden afectar de forma positiva o negativa, ya que se encuentran fuera de los controles de una organización.

CAPÍTULO 3

MARCO METODOLÓGICO

3.1. Metodología de la investigación

3.1.1. Tipo de Investigación

Para este apartado, Muntané (2010) sostiene que la investigación puede ser de tipo básica o aplicada. La investigación aplicada se caracteriza porque busca la utilización de los conocimientos que se logran, ya que dependen de los resultados y avances de método de investigación básica. Por lo tanto, el presente trabajo de estudio es de tipo aplicada porque se va a utilizar las investigaciones adquiridas y poder implementar en la práctica de la presente investigación.

3.1.2. Enfoque de investigación

Según, Hernández et al (2014) menciona que existe muchas formas para investigar o generar conocimientos, ya que pueden ser de enfoque cualitativo, cuantitativo o mixto. Siendo el enfoque cuantitativo un conjunto de sucesos secuenciales y probatorio, este enfoque se utiliza el razonamiento deductivo o la lógica. Así mismo, permite analizar la realidad y permite que esta sea objetiva gracias a la utilización de datos numéricos y análisis estadísticos. Por lo tanto, el trabajo tiene un enfoque cuantitativo usando la investigación estadística y bibliográfica sobre las importaciones del sector automotriz, para así poder analizar los factores que influyen en la importación del sector.

3.1.3. Diseño de investigación

En relación al diseño de la investigación según, Hernández et al (2014) menciona que pueden ser experimentales y no experimentales, se refiere al método para poder obtener la información con el fin de responder el planteamiento del problema. En el presente estudio se recurrió a un diseño no experimental con datos de panel que incluye información transversal y longitudinal de las DUAS correspondiente de las empresas importadoras de las partidas arancelarias 8704211010, 8703231000, 8703239020. autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014-2021.

3.1.4. Alcance de la investigación

Al revisar sobre los conocimientos previos sobre el alcance de la investigación Hernández et al (2014), mencionan que hay investigaciones exploratorias, descriptivas, correlacionales y explicativas teniendo una importancia en la investigación para poder establecer límites metodológicos y conceptuales. Es por ello, que la presente investigación tiene un alcance descriptivo, explicativo y correlacional porque se buscará describir explicar y buscar la relación entre los factores internos y externos que influyen en la importación de autos, camionetas y similares.

3.2. Delimitación de la investigación

Campo de estudio: Ciencias Sociales.

Área de estudio: Economía, negocios.

Sub área de estudio: Negocios, administración.

Línea de investigación: Investigación sobre la información para la administración de las MiPyME para el crecimiento económico.

Delimitación geográfica: País Perú.

Delimitación Sustantiva: La investigación será una búsqueda a través de SUNAT.

Delimitación temporal: 2014-2021.

3.3. Población y muestra

3.3.1. Población

Arias (2016) menciona que la población no es solo referirse a personas, también se puede referir a muestras biológicas, hospitales, animales, objetos, organizaciones, familia, empresas, etc. Siendo un conjunto limitado, definido y accesible, ya que forma parte para la elección de la muestra. En cuanto a la población del presente estudio de investigación son las 1077 empresas importadoras de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014-2021, que importan productos del sector automotriz de las partidas arancelarias 8704211010, 8703231000, 8703239020.

3.3.2. Muestra

La muestra corresponde al estudio de las 1077 empresas que importan autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014-2021, se trabajará con la misma población.

3.4. Técnicas, instrumentos y fuentes de recolección de datos.

3.4.1. Técnicas de recolección de datos

Bernal (2010), menciona que para llevar a cabo una investigación se necesita de técnicas usando instrumentos y herramientas para la recolección de la información en la cual buscan responder a las preguntas de investigación, existen diferentes técnicas para la recolección de datos, en las cuales, la revisión bibliográfica, el cuestionario, la entrevista, fichas de observación y entre otros. La técnica para la presente investigación es el análisis documental.

3.4.2. Instrumentos de recolección de datos

Para este apartado, el instrumento más adecuado es la ficha de recolección de datos ya que se realizó revisión bibliográfica y análisis documentario de diversas fuentes de información.

3.4.3. Fuentes de recolección de datos.

Las fuentes de recopilación de datos para la presente investigación son de fuentes secundarias, provenientes de Operatividad Aduanera de SUNAT, MINCETUR, INFOTRADE, TRADE MAP y Búsqueda web, reportes estadísticos que permiten recoger la información de manera objetiva.

3.5. Validez y confiabilidad del instrumento

Para este apartado, no se necesita de la validación de juicios de expertos, ya que la información obtenida será por fuentes de datos secundarios que son validadas por las distintas instituciones públicas y privadas.

3.6. Proceso de recolección y procesamiento de datos

3.6.1. Proceso de recolección de datos.

Para poder recopilar información se realizó los siguientes pasos:

1. Búsqueda de información e indagación de las partidas arancelarias 8704211010, 8703231000, 8703239020 en la página Veritrade, página de inteligencia comercial usadas por las empresas importadoras.
2. Investigación en páginas confiables como SUNAT, consultas REMYPE, datos macros.
3. Se guardó ordenadamente la información.

3.6.2. Procesamiento de datos

Para el procesamiento de datos se realizó los siguientes pasos:

1. Toda la información se recolectó en una ficha Excel obteniendo la información de las distintas dimensiones.
2. Se procesó toda la información mediante el Software Stata ampliando un modelo de regresión lineal.

Montero (2016), menciona que un modelo de regresión lineal múltiple intenta ajustar modelos lineales entre una variable dependiente y más de unas pocas variables independientes. Es importante probar la heterocedasticidad, la multicolinealidad y la especificación en este tipo de modelos

CAPITULO 4

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. Resultados descriptivos

A través del software STATA se realizó la siguiente tabla para poder determinar el promedio (Mean), la desviación estándar (Std. Dev), el valor mínimo (Min) y el valor Máximo (Max) de las distintas dimensiones. Para hallar los siguientes resultados se usó el comando sum en la cual se importó a través de una hoja de cálculo de Excel, donde se tenía toda la información y datos recopilados.

TABLA 9

Descripción de las dimensiones sobre las importaciones de vehículos

Variable	Obs	Mean	Std. Dev.	Min	Max
VEHICULOS	1,078	508.3896	1518.742	1	12243
REMYPE	1,077	.185701	.3890459	0	1
ANTIGÜEDAD	1,078	11.85714	10.91344	0	55
ALTA	1,078	.1883631	.3485419	0	1
MEDIA	1,078	.7300447	.40175	0	1
COVID	1,078	.1057514	.3076619	0	1
DISTANCIA	1,078	11736.06	5385.084	1141	19548
FOB	1,078	13930.03	11264.25	500	109279

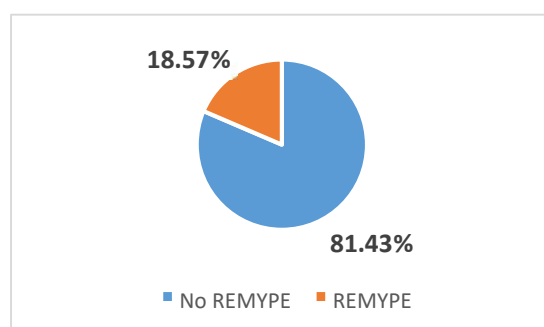
Se puede observar que es una tabla estadística descriptiva de los datos para cada una de las dimensiones en la cual (obs) es la cantidad de observaciones correspondientes a la importación de autos, camionetas y similares a Perú desde el 2014- 2021. Así mismo, se observa que el promedio (Mean) de la dimensión tamaño de las empresas importadoras (REMYPE) es de .185701, la experiencia (ANTIGÜEDAD) teniendo un promedio de

11.85714. Para las distintas gamas de autos, se tiene como gama alta un promedio de .1883631 y la gama media con promedio de .7300447. Así mismo, para la dimensión COVID se obtuvo un promedio de .1057514, también para la distancia desde el país de origen hacia el país de destino, se obtiene un promedio de 11736.06. Por último, en la dimensión de precio FOB el promedio es de 13930.03.

Además, en la desviación Estándar para la dimensión número de vehículos se obtuvo una desviación de 1518.742, para el tamaño de la empresa (REMYPE) se obtuvo de resultado .3890459. Así mismo en la dimensión años de experiencia de cada empresa importadora (ANTIGÜEDAD) con 10.91344. En cuanto, a las gamas de los vehículos, en la gama alta, se obtuvo un resultado de .3485419, así como también en la gama media se obtuvo una desviación de .40175. En la crisis sanitaria (COVID) se obtuvo de resultado .3076619, en la distancia (KM) 5385.084, en la dimensión importaciones en valor monetario (FOB) es de 11264.25.

Figura 10

Tamaño de las empresas importadoras de vehículos desde el 2014-2022



Fuente: Elaboración propia, con información del registro Nacional de la micro y pequeña empresa.

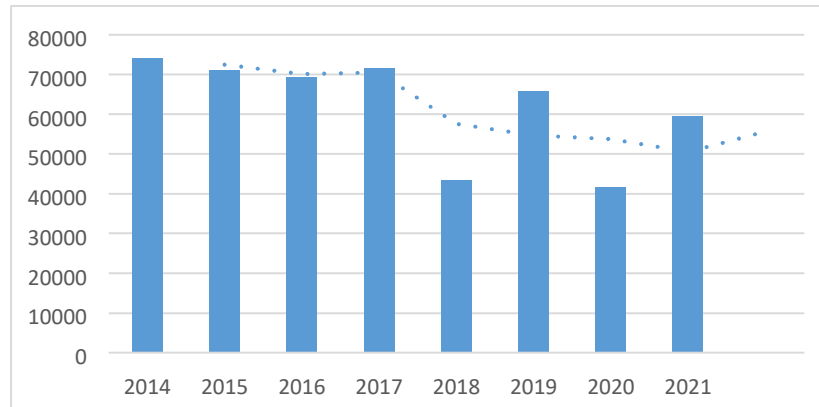
En la figura 10 se observa que de las 1077 empresas que importan automóviles de las distintas partidas arancelarias 8704211010, 8703231000, 8703239020, solo 877 empresas

corresponden a las que no son micro y pequeñas empresas con un 81.43%. Así mismo, para las que son micro y pequeñas empresas solo son 200 empresas con un 18.57% que importan productos de este sector automotriz. Al ser Micro y pequeñas empresas según los resultados importan menos vehículos.

La mayoría de las micro y pequeñas empresas consideran que el costo de mantener a los empleados en nómina es demasiado alto y además puede generar problemas adicionales como reclamos o quejas de los empleados, pagos de compensaciones u otros; que no están preparados para afrontar o resolver. Sin embargo, no conocen el sistema operativo especial conocido como Remype. Donde ofrece diversas facilidades y beneficios para que una empresa, ya sea una micro o una PyME, pueda acercarse a los trámites y conseguir que sus empleados se incorporen a la nómina, disfrutando de beneficios que le ayudarán a alcanzar sus metas financieras. Remype es una plataforma en línea del gobierno peruano que tiene como objetivo registrar a todas las micro y medianas empresas ubicadas en todo el Perú, con el objetivo de ofrecerles incentivos fiscales y laborales para que puedan enfocarse en el mercado y desarrollarse generando así desarrollo y empleo para las familias peruanas (MTPE, 2016).

TABLA 10

Cantidad de automóviles importados desde el 2014-2021

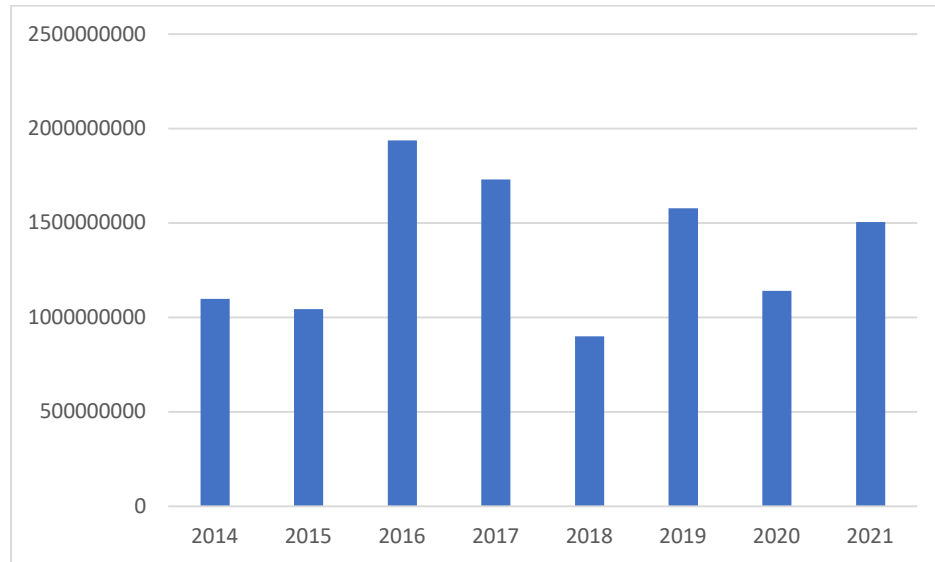


Fuente: Elaboración propia, con información de Veritrade

En la tabla 10 se observa una evolución en las importaciones de autos de las partidas arancelarias 8704211010, 8703231000, 8703239020 desde el año 2014 al 2022. Para el año 2014 se puede notar una gran evolución ya que se importaron 73 952 automóviles. En el 2015 se importó 70 969 automóviles teniendo una decadencia mínima para ese año. Así mismo, para el 2016 se importaron 69 286 vehículos teniendo una decadencia en comparación a los años 2014 y 2015. Para el 2017 hubo un incremento positivo para ese año ya que se importaron 71 677 vehículos. En el año 2018 fue una caída total ya que fue uno de los años en la cual se importaron 43 519 vehículos. Para el 2019 se observa que hubo un incremento muy favorable de 22 356 de vehículos importados más para ese año, importándose un total de 65 875 vehículos. Así mismo, para el 2020 hubo un descenso en la importación al igual que el año 2018, debido a que se inició la pandemia Covid 19, importándose 41 589 vehículos. Finalmente, para el año 2021 hubo una evolución positiva donde se importó un total de 59 416.

TABLA 11

Evolución de importación de vehículos en valor FOB desde el 2014-2021



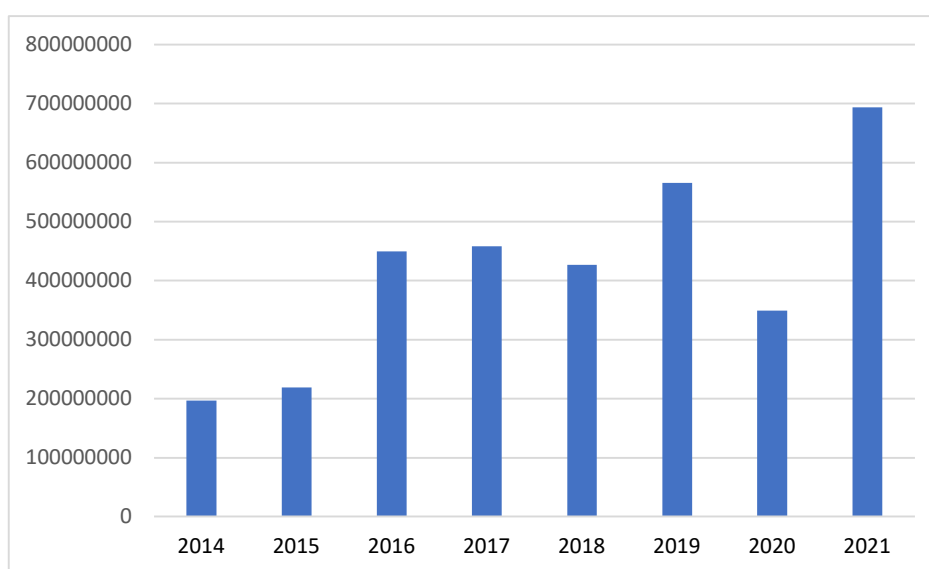
Fuente: Elaboración propia, con información de Veritrade.

En la tabla 11 se observa sobre las evoluciones desde el año 2014 al 2021 de las importaciones de vehículos en valor FOB de las partidas arancelarias 8704211010, 8703231000, 8703239020. Para el año 2014 se importaron 1 099 890 756 dólares americanos importando vehículos de gama media y baja. Así mismo para el año 2015 se importaron también automóviles de gama media y baja siendo un total de 1 044 634 676 en dólares americanos. Las importaciones de vehículos en los años 2014 y 2015 tuvieron una reducción debido a la alternativa de los vehículos asiáticos de menor precio en el mercado, creando reducción en la compra de automóviles de gama alta y media procedente de los países que gozan de beneficios arancelarios. También para el año 2016 hubo un incremento ya que se importó vehículos de gama alta, media y baja en la cual se importó 1 937 075 722 dólares americanos. Para el año 2017 hubo una decadencia mínima donde se importó un total de 1 731 882 581 dólares americanos. Para el año 2018 se importó 899 174 026 dólares americanos, teniendo una reducción máxima en las importaciones, debido a que los

vehículos nuevos de las partidas mencionadas sufrieron un incremento del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) teniendo un cambio considerable del 0% al 10% para los vehículos, con la cual se buscaba el mejoramiento del recaudo tributario. Así mismo hubo un incremento elevado para el año 2019 se importó 1 577 170 296 dólares americanos, a pesar de ser año pre pandemia. Para el año 2020 inició la pandemia COVID 19 donde se importó 1 140 617 209 dólares americanos. Finalmente, para el año 2021 se importó 1 505 142 037 dólares americanos.

TABLA 12

Evolución de las importaciones de la partida arancelaria 8704211010 desde el 2014-2021.



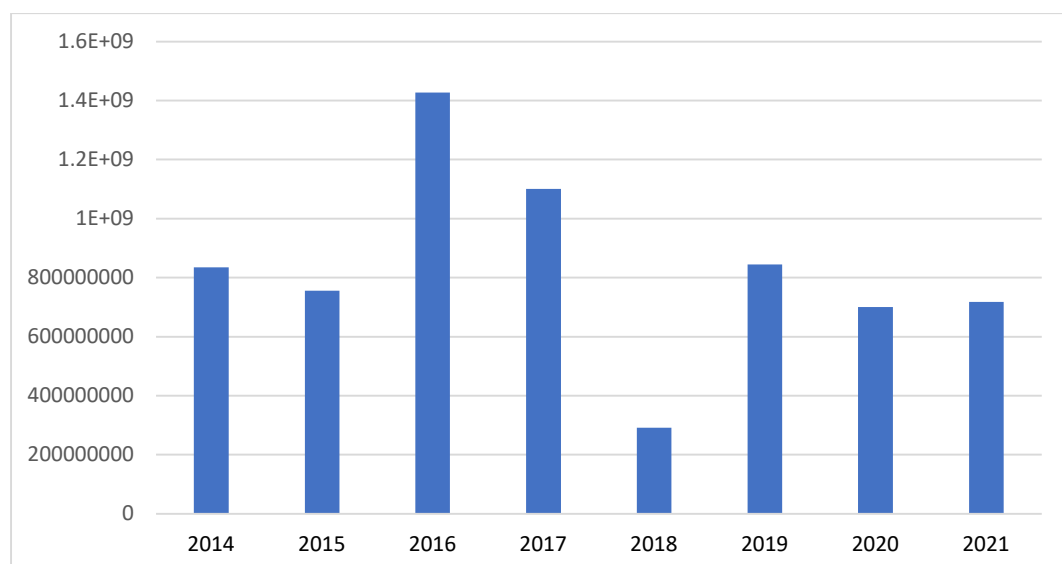
Fuente: Elaboración propia, con información de Veritrade.

En la tabla 12 se observa la evolución de la partida arancelaria 8704211010 con descripción CAMIONETAS PICK-UP ENSAMBLADAS en la cual ha tenido aumento año tras año. Para el año 2014 se importaron 196 352 032 dólares americanos. Así mismo, para el año 2015 se importó 219 209 012 dólares americanos. También, para el año 2016 se importó 449 156 429 dólares americanos teniendo un incremento en los años anteriores. Así mismo, para el

año 2017 se importó 458 467 076 dólares americanos teniendo un incremento de 9 310 647 dólares americanos con respecto al año anterior. Para el año 2018 se importó 426 614 284 dólares americanos teniendo una decadencia mínima con respecto al año anterior. En el año 2019 hubo un incremento donde se importó 565 288 751 dólares americanos. Para el año 2020 se importó 348 721 311 dólares americanos teniendo un descenso con respecto al año anterior debido a la pandemia. Finalmente, para el año 2021 se importó 693 757 517 dólares americanos.

TABLA 13

Evolución de las importaciones de la partida arancelaria 8703239020 desde el 2014-2021.



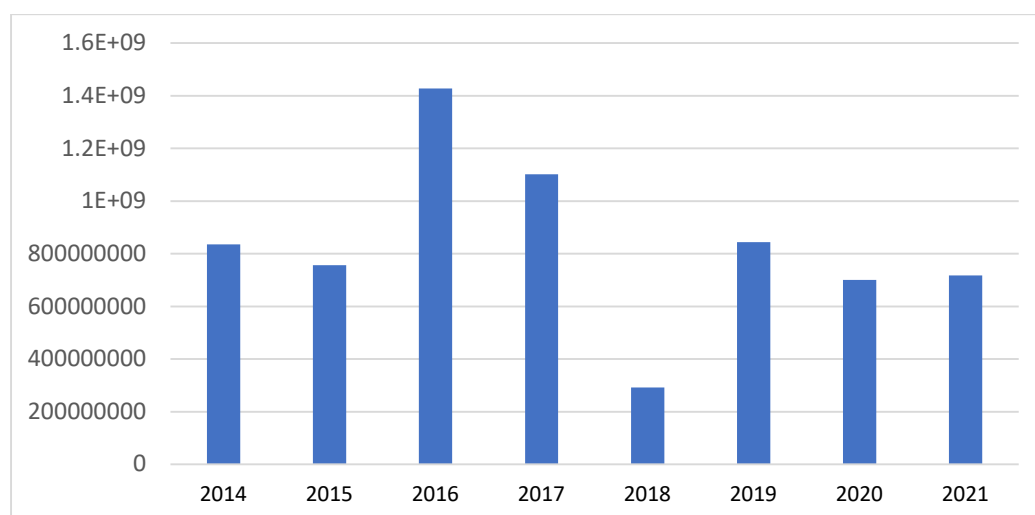
Fuente: Elaboración propia, con información de Veritrade.

En la tabla 13 se observa la evolución de las importaciones de la partida arancelaria 8703239020 con descripción los demás ensamblados del periodo 2014-2021. En el tiempo analizado, para el año 2014 se importó 835 079 244 dólares americanos. Así mismo, para el año 2015 se importó 756 021 997 dólares americanos teniendo una decadencia mínima hacia el año anterior. Para el año 2016 se importó 1 427 574 360 dólares americanos

teniendo un incremento positivo. Del mismo modo, para el año 2017 se importó 1 101 339 878 dólares americanos, teniendo una decadencia de 32 623 449 dólares. Para el año 2018 se importó 291 988 638 dólares americanos teniendo una caída a las importaciones. Así mismo, para el año 2019 se importó 844 221 368 dólares americanos teniendo un incremento positivo para ese año. También, para el año 2020 se importó 700 671 727 dólares americanos. Finalmente, en el 2021 se importó 717 392 324 dólares americanos.

TABLA 14

Evolución de las importaciones de la partida arancelaria 8703231000 desde el 2014-2021.



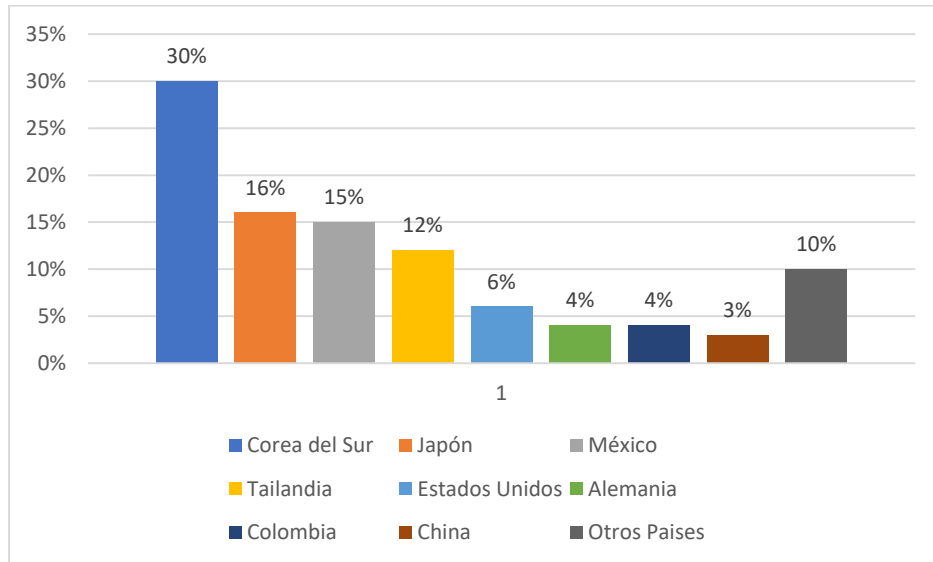
Fuente: Elaboración propia, con información de Veritrade.

En la tabla 14 se observa la evolución de las importaciones de la partida arancelaria 8703231000 con descripción tracción en las cuatro ruedas. Para el año 2014 se importó 68 459 480 dólares americanos. Así mismo, para el año 2015 se importó 69 403 666 dólares americanos teniendo una reducción de 944 186 dólares con respecto al año anterior. Para el año 2016 se importó 60 344 932 dólares americanos. También, para el año 2017 se importó 172 075 627 dólares americanos. Para el año 2018 se importó 180 571 104 dólares teniendo una decadencia con respecto a los años anteriores. Así mismo, para el año 2019

se importó 167 660 177 dólares en la cual se tuvo un incremento positivo en comparación con el año 2018. También, para el año 2020 se importó 91 224 171 dólares. Finalmente, para el año 2021 se importó 93 992 196 dólares americanos.

Figura 11

Países exportadores de vehículos del año 2014

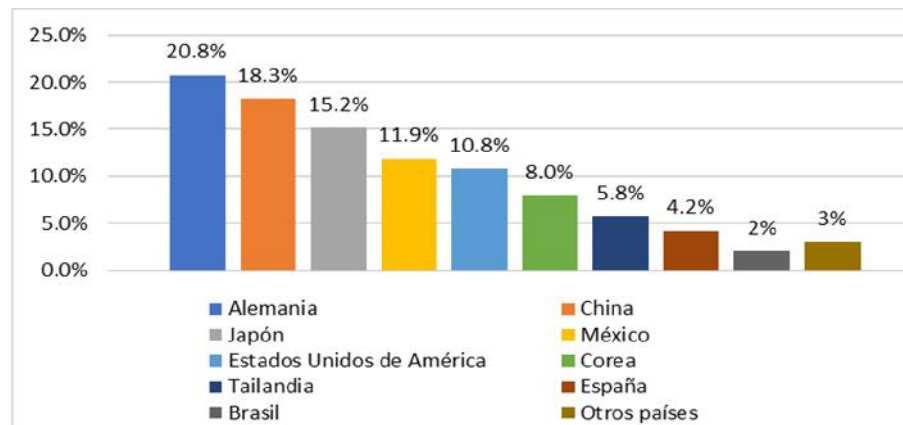


Fuente: Elaboración propia, con información de Veritrade.

En la siguiente figura se observa los principales países donde el Perú importó los vehículos del año 2014, donde se importó un total de 73952 vehículos. Siendo Corea del sur el principal país donde se importó en ese año 22 566 automóviles. Por consiguiente, Japón con 11668 vehículos, en México con 11 238 vehículos importados para ese año. Tailandia con 9104 vehículos que se importaron para ese año. En Estados Unidos 4147 importados, en Alemania 2783. Así mismo, Colombia con 2659 vehículos importados para el año 2014. También para China 2562. Finalmente, otros países en la cual se importó un total de 7225 vehículos conformados por los países de Brasil, Reino Unido, Indonesia, Argentina, India, Francia, España, Bélgica, Federación Rusa, Hungría, Eslovaquia, Canadá, Austria, Suecia, Italia, Chile y Países Bajos.

Figura 12

Países exportadores de vehículos del año 2021

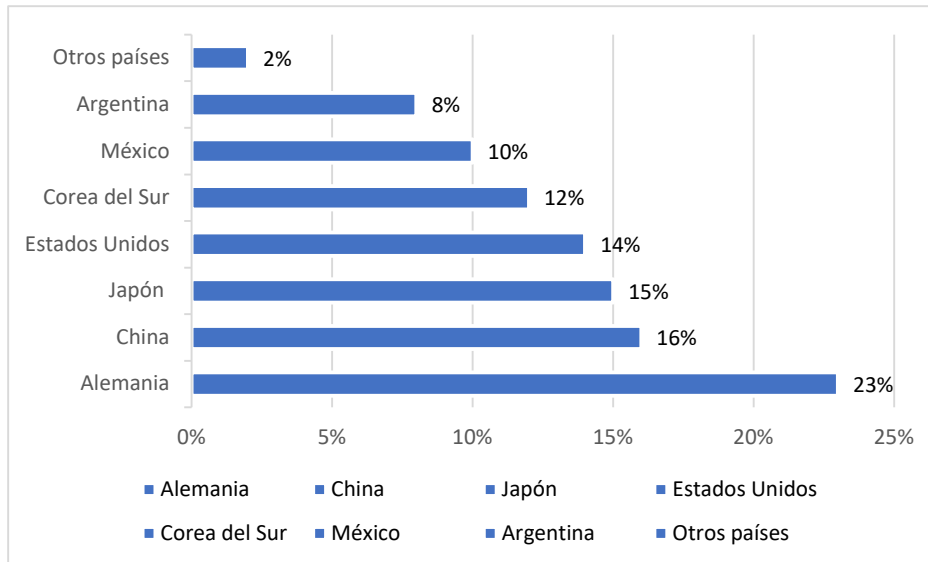


Fuente: Elaboración propia, con información de Veritrade.

En la figura 12 se observa los principales países donde se importan los autos, camionetas y similares, en la cual Alemania ocupa el 20.8% del total de las importaciones para el año 2021 en donde se importaron 12 895 vehículos, así mismo China con 10 075 vehículos importados en el mismo año ocupando el 18.3% del total de vehículos importados por cada país. Japón se importó 8 129 vehículos teniendo el 15.2% de las importaciones totales para ese año. Del mismo modo, México con un total de 7 952 vehículos. En Estados Unidos se importaron 6 599 vehículos, para Corea del Sur 4 372 vehículos. En Tailandia se importaron 2 774 automóviles, mientras que en los otros países en la cual se importó 6 620 vehículos, conformada por los países de India, Estados Unidos, Indonesia, Hungría, Reino Unido, Colombia, Alemania, Suecia, Bélgica, Francia, Eslovaquia, Canadá, Países Bajos, Austria, España, Italia, Irlanda.

Figura N° 13

Cuadro General de los principales exportadores



Fuente: Elaboración propia, con información de Veritrade.

En la figura N° 13 se muestra los exportadores de vehículos de manera general, siendo Alemania el principal país exportador a nivel mundial con un 23%, así mismo China con un 16%, por consiguiente, Japón con un 15%. Estados Unidos, Corea del Sur, México y Argentina con un 14%, 12%, 10% y 8% respectivamente.

TABLA 15

Kilómetros de los países donde se importa vehículos desde el 2014-2022

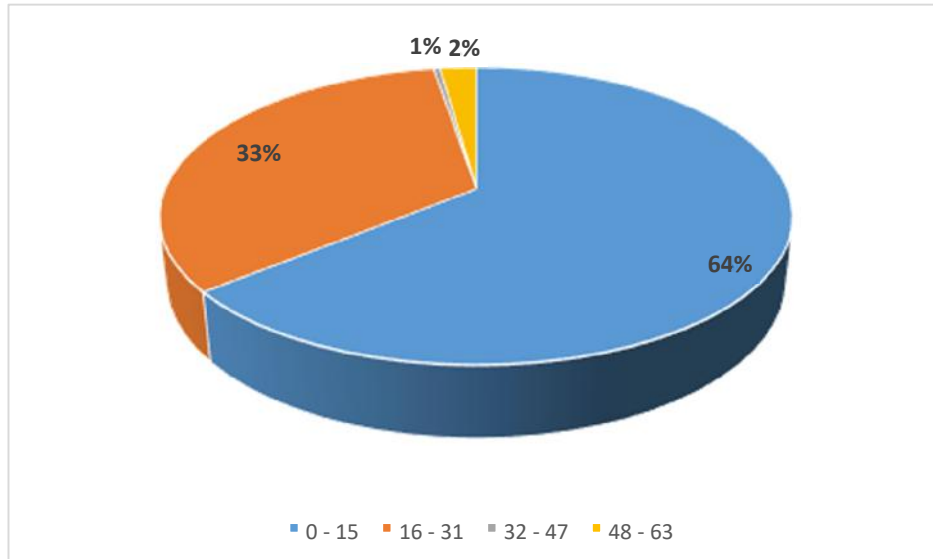
PAIS	DISTANCIA	PAIS	DISTANCIA
TAILANDIA	19161 KM	FEDERACIÓN RUSA	13822 KM
INDONESIA	18533 KM	ESLOVAQUIA	11122 KM
CHINA	17053 KM	SUECIA	11098 KM
INDIA	16956 KM	AUSTRIA	10730 KM
COREA DEL SUR	16260 KM	ITALIA	10493 KM
JAPÓN	15515 KM	PAÍSES BAJOS	10164 KM
HUNGRÍA	11099 KM	BÉLGICA	10066 KM
ALEMANIA	10492 KM	FRANCIA	9783 KM
REINO UNIDO	9744 KM	IRLANDA	9348 KM
ESPAÑA	9001 KM	CANADÁ	7818 KM
ESTADOS UNIDOS	5582 KM	COREA DEL NORTE	4847 KM
ARGENTINA	5108 KM	CHILE	2967 KM
BRASIL	5016 KM	PANAMÁ	2087 KM
MÉXICO	4721 KM	MONTENEGRO	1847 KM
COLOMBIA	1716 KM	ECUADOR	1810 KM

Fuente: Elaboración propia, con información de Veritrade.

En la tabla 15 se muestra los países y las distancias lineales de cada país de origen a país de destino (Kilómetros) en las cuales se importan los vehículos. Teniendo Tailandia la más grande distancia con 19161 KM es por eso que importa menos de estos productos, ya que la distancia influye mientras más lejos sea el país de origen menos automóviles pueden importar. Por otro lado, Indonesia es el segundo país que cuenta con la distancia más larga de todos los países importadores teniendo 18533 KM. En los gráficos se muestra la cantidad de vehículos que se importaron en los años 2014 y 2016. Para el año 2014, Corea del Sur es el principal país importador ocupando el 30% de la cantidad de vehículos para ese año, teniendo una distancia de 16260 KM. Así mismo, para el año 2021, Argentina ocupó el primer lugar en importar los automóviles con un 22% del total de vehículos, teniendo una distancia de 5108 KM.

Figura 14

Rango de años de experiencia de las empresas importadoras

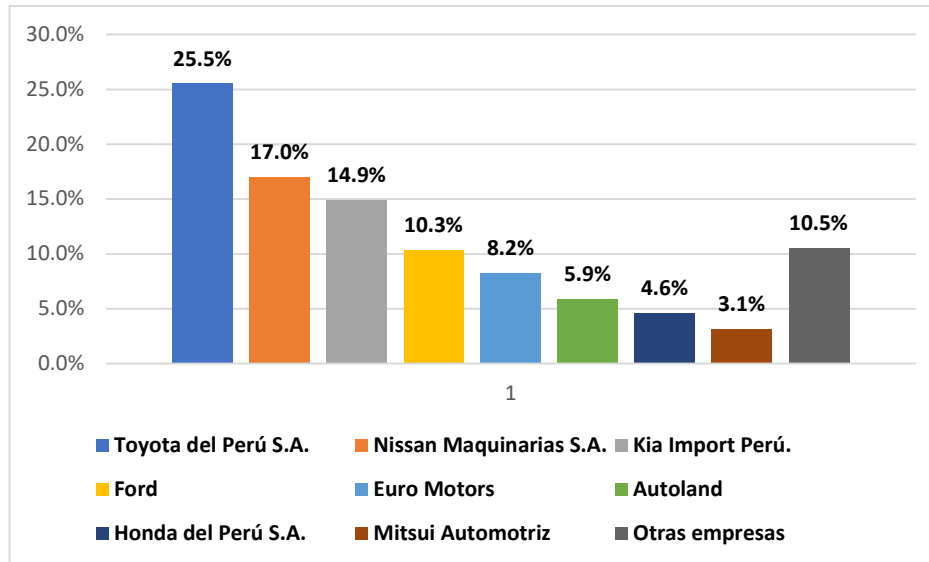


Fuente: Elaboración propia, con información de Veritrade.

En la figura 14 se observa el rango de antigüedad que tienen las empresas que vienen importando automóviles desde el año 2014- 2022. Se obtiene que el rango de 0-15 años de antigüedad lo obtiene el 64% de empresas, conformada por 690 empresas importadoras. Así mismo, para el rango de 16-31 años de experiencia, conformada por 359 empresas importadoras, siendo el 33%. El rango de 32-47 años conformada por 4 empresas importadoras para ese rango. Finalmente, para el rango de 48-63 años de antigüedad solo el 2% de empresas importadoras, siendo solo 24 empresas que comercializan vehículos de distintos mercados internacionales.

Figura 15

Experiencia de las ocho primeras empresas importadoras de vehículos

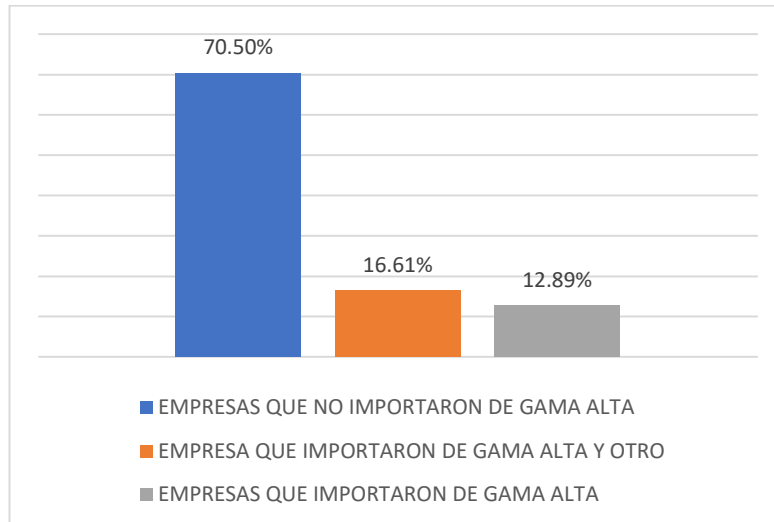


Fuente: Elaboración propia, con información de Veritrade.

En la figura 15 muestra las ocho primeras empresas que importan y cuentan con mayor experiencia en el mercado internacional ya que se dedican a la importación de autos, vehículos y similares. Siendo la empresa Toyota del Perú S.A con mayores años de antigüedad en el rubro, teniendo 51 años de experiencia, ocupando el 25.5% de las importaciones de vehículos. Así mismo la empresa Nissan Maquinarias S.A. con 43 años de experiencia, también Kia Import Perú empresa que tiene 26 años de antigüedad y experiencia. De igual manera, la empresa Ford con 25 años de antigüedad y experiencia importando automóviles. La empresa Euro Motors con 25 años de experiencia. La empresa Autoland con 25 años de experiencia en el rubro automotriz. La empresa Honda del Perú con 23 años de experiencia. Finalmente, la empresa Mitsui. con 23 años de experiencia.

Figura 16

Vehículos de Gama alta importadas desde el 2014-2022

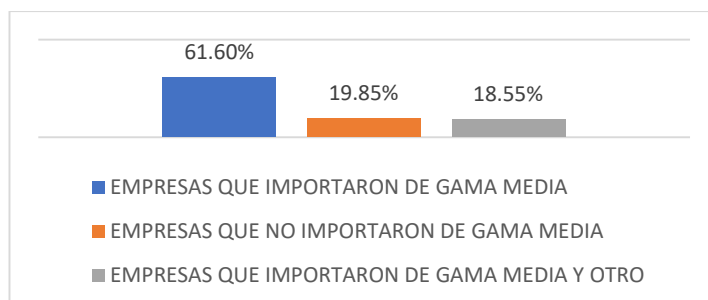


Fuente: Elaboración propia.

En la figura 16 se observa que el 70.50% son las empresas que no importaron vehículos de gama alta siendo 760 empresas. También, el 16.61% son las empresas que importaron vehículos de gama alta y otras siendo 179 empresas. Así mismo se observa que el 12.89% son 139 empresas que importaron exclusivamente de gama alta.

Figura 17

Vehículos de Gama Media importadas desde el 2014-2022

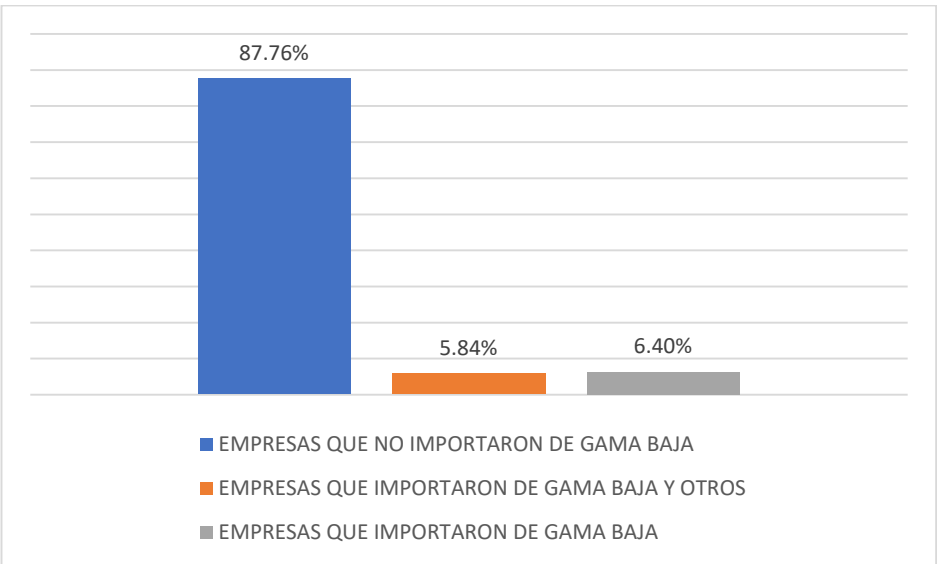


Fuente: Elaboración propia.

Se observa en la figura 17 que las empresas que no importaron vehículos de gama media son del 19.85% que corresponden a 214 empresas, importando otros modelos o gamas de automóviles. De igual modo, para las empresas que importaron de gama media y otros corresponde al 18.55% siendo 200 empresas las que importaron de ese modo. Así mismo, las empresas que importaron exclusivamente los automóviles de gama media corresponden al 61.60% de las empresas, siendo 664 empresas importadoras de este sector.

Figura 18

Vehículos de Gama baja importadas desde el 2014-2022



Fuente: Elaboración propia.

Se observa en la figura 18 que las empresas que no importaron vehículos de gama baja son del 87.76% que corresponden a empresas, importando otros modelos o gamas de automóviles. De igual modo, para las empresas que importaron de gama baja y otros corresponde al 5.84% siendo 664 empresas las que importaron de ese modo. Así mismo, las empresas que importaron exclusivamente los automóviles de gama baja corresponden al 6.40% de las empresas, siendo 200 empresas importadoras de este sector.

Tabla 16

Marcas de vehículos según la gama

<u>GAMA ALTA</u>	<u>GAMA MEDIA</u>	<u>GAMA BAJA</u>
FORD	LADA	SUZUKI
LAND ROVER	TOYOTA	NISSAN
LANDWIND	SSANGYONG	BORGWARD
MERCEDES		
BENZ	JEEP	
PORSCHE	JMC	
AUDI	KIA	
BMW	VOLKSWAGEN	
SUBARU	CHEVROLET	
JAGUAR	HONDA	
MASERATI	HYUNDAI	
RENAULT	MITSUBISHI	
LEXUS	VOLVO	
PEUGEOT	GEELY	
	GREAT WALL	
	HAVAL	
	MAHINDRA	
	MAZDA	
	SSANG YONG	

Fuente: Elaboración propia.

En la tabla 16 se listaron las marcas de automóviles que son importados según la gama ya sea alta, media y alta, siendo las más populares KIA, TOYOTA, Chevrolet y Hyundai. Las marcas que se importaban de China son Great Wall y JAC que empezaron a posicionarse en el año 2016 debido a que recién se establecían en el país para luego obtener una buena acogida en el mercado automotor. Las importaciones de la gran mayoría de las distintas marcas fueron afectadas en el año 2020 donde hubo la paralización temporal de este sector automotriz debido a la crisis sanitaria.

4.2. Resultados Inferenciales

Para este apartado se realizó un análisis de regresión lineal múltiple usando el software STATA con el objetivo de poder evaluar la significancia de los factores internos y externos que influyen en la importación de autos, camionetas y similares. Teniendo de dimensiones para los factores internos (Tamaño de las empresas, antigüedad). Así mismo, las dimensiones para los factores externos (Las gamas de cada vehículo, la distancia, El COVID y el valor FOB).

Modelo de regresión Lineal múltiple para el número de vehículos importados.

Tabla 17

Modelo de regresión lineal múltiple

Source	SS	df	MS	Number of obs	=	1,077
Model	464591070	7	66370152.8	F(7, 1069)	=	35.14
Residual	2.0193e+09	1,069	1889001.97	Prob > F	=	0.0000
				R-squared	=	0.1870
				Adj R-squared	=	0.1817
Total	2.4839e+09	1,076	2308489.01	Root MSE	=	1374.4

VEHICULOS	Coef.	Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]	
REMYPE	-304.2884	114.0755	-2.67	0.008	-528.1256	-80.45114
ANTIGÜEDAD	60.55189	4.454473	13.59	0.000	51.81139	69.2924
ALTA	-484.7782	199.1343	-2.43	0.015	-875.5166	-94.03977
MEDIA	-463.0613	164.3096	-2.82	0.005	-785.4673	-140.6553
DISTANCIA	-.016938	.0085542	-1.98	0.048	-.0337229	-.000153
COVID	-308.41	136.6343	-2.26	0.024	-576.5118	-40.30813
FOB	-.0223976	.0044545	-5.03	0.000	-.0311382	-.013657
_cons	820.0021	209.1558	3.92	0.000	409.5995	1230.405

Fuente: Programa STATA.

Para obtener los resultados de la tabla se utilizó en software STATA con un modelo de regresión lineal múltiple para identificar los factores internos y externos que influyen en la importación de vehículos. Por ende, para hallar el modelo se utilizó el comando de reg con la variable dependiente que es la cantidad de vehículos, con las variables independientes que

son REMYPE, antigüedad, alta, media, distancia, covid y FOB. En el cuadro nos muestra la aplicación de la dimensión número de vehículos. En el cuadro se detalla el valor positivo de la constante con un coeficiente de 820.0021, en la cual se obtiene 1077 número de observaciones. Así mismo, para el valor de la prueba F 0.0000 por lo que se manifiesta que tiene significancia a nivel global. También en la tabla nos muestra que el R cuadrado es de 18.70% y R cuadrado ajustada es de 18.17%. Del mismo modo la columna $p > t$, tiene que salir menor al 10%, esto indica que todas las dimensiones de los factores internos y externos que están en la tabla son significativas, por lo que son importantes en las importaciones. De igual modo, la columna coef con la variable independiente que es el tamaño de la empresa (REMYPE) tiene -304.2884 que ha tenido una influencia negativa en la importación de vehículos, nos quiere decir que si las empresas son más pequeñas importan menos vehículos. En cuanto, a la dimensión antigüedad, al salir positivo con 60.55189 significa que, al ser más antigua las empresas, ellos cuentan con más posicionamiento en el mercado contando con la experiencia en importar vehículos. Para la dimensión de gama de los vehículos es significativa ya que el tipo de vehículos sí importa e influye al momento de la importación. Por otro lado, para la dimensión crisis sanitaria (COVID 19), al salir negativo con -308.41 significa que hubo un impacto de forma negativa ya que hubo una reducción en las importaciones por que la crisis Sanitaria se multiplicó a nivel mundial, en la cual se infectaron millones de personas, esta problemática alarmó a todo el mundo ya que afectó de manera negativa a la economía del sector automotriz, deteniendo de forma general el ensamblado, la fabricación y la comercialización de las autopartes, provocando gigantescos problemas en el flujo de caja de las empresas. En cuanto, a la distancia al salir negativo con -.016938 nos quiere decir que mientras más lejos es el país de origen, se importan menos. En el valor FOB el precio en la columna coef tiene un signo negativo -.0223976 ya que significa que al aumentar el precio se importa menos vehículos por ser más caros.

4.3. Contraste de la hipótesis de investigación

4.3.1. Contraste de la hipótesis general

HG. Los factores internos y externos influyen en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014-2021.

Con respecto a la hipótesis general se pudo contrastar que si existen factores internos como externos que si influyen ya sea de manera positiva o negativa en las importaciones de autos, camionetas y similares a Perú. Siendo los factores internos: El tamaño y la experiencia de las empresas importadoras. Así mismo, para los factores externos se pudo identificar que el Covid-19, la distancia, las características o gamas de los vehículos y el precio en valor monetario (FOB) si influye en las importaciones de vehículos.

4.3.2. Contraste de la hipótesis específica

He1. El tamaño y la experiencia de la empresa incide positivamente en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014-2021. Para la hipótesis 1 el tamaño de la empresa si influye en la importación de autos, ya que las pequeñas y medianas empresas (Remype) son las que importan menos vehículos. Por otro lado, las grandes empresas son las que tienen una influencia positiva en cuanto a las importaciones de los vehículos. Sobre la experiencia o antigüedad de las empresas tiene una influencia positiva en las importaciones, ya que las que cuentan con mayor experiencia tienden a importar más productos por ser antiguas en ese rubro.

He2. El Covid 19 y la distancia de los países incide negativamente en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014-2021. Para la hipótesis 2 se llegó a la conclusión que el Covid-19 si tuvo una influencia negativa ya que la crisis sanitaria afectó directamente los ingresos del año 2020, para el sector automotriz, cerrando fábricas y

mandando a todos los empleados a sus casas. se concluye que la distancia afecta, pero de forma positiva a las importaciones ya que en el software Stata salió negativo con $-.016938$ que nos quiere decir que mientras más lejos es el país de origen, se importan menos vehículos.

He3. Las gamas y precio inciden positivamente en las importaciones de autos, camionetas y similares entre los años 2014-2021. Para la hipótesis 3 se concluye que las gamas si influye en las importaciones de vehículos, ya que el resultado es significativo. Esto significa que los vehículos más importados son los de gama media. el precio si incide positivamente en la importación de vehículos ya que el coef tiene un signo negativo $.0223976$ que significa que al aumentar el precio se importa menos vehículos por ser más caros.

CAPÍTULO 5

5.1. Discusión de los resultados

La investigación tiene como objetivo poder analizar los factores internos y externos que influyen en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú. Para ello, se usó el instrumento de ficha de recolección de datos usando fuentes secundarias. De acuerdo a lo planteado en el objetivo 1, que es poder identificar como influye el tamaño y la experiencia de la empresa en la importación de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014- 2021, en la cual cuyo propósito se identificó que tuvo una influencia negativa de - 304.2884 en la importación de vehículos, que nos quiere decir que si las empresas son más pequeñas importan menos vehículos, ya que no cuentan con el posicionamiento o el conocimiento. De otro lado las empresas que no son REMYPE, ellos si importan en grandes cantidades, ya que son empresas grandes y tienen un buen posicionamiento en el mercado en la cual esto influye en poder tener un elevado en importaciones de vehículos. Así mismo, las conclusiones obtenidas son respaldadas por Huerta y Contreras (2010) que al realizar una investigación que tiene como objetivo poder analizar entre el tamaño y los resultados de las empresas, también llegó a la conclusión que existe relación de manera positiva entre el tamaño de la empresa y los resultados, lo que permite confirmar que el tamaño es una variable fundamental ya que se descubrió que el tamaño influye en los resultados de una empresa. Así mismo, Belda (2022) también menciona en su investigación que el tamaño de las empresas, siendo de menor tamaño presentan una menor productividad, en cambio a las empresas grande si suelen tener más productividad y rentabilidad para las empresas. Para poder identificar si la experiencia incide en las importaciones de vehículos de autos, camionetas y similares a Perú, se concluye que es significativa ya que en el software STATA se tuvo un resultado positivo con un coef de 60.55189, significa que, al ser más antiguas, cuentan con

más posicionamiento en el mercado contando con la experiencia en importar vehículos. Del mismo modo este resultado se relaciona con la investigación de Tejeda (2019) que menciona en su investigación que la competitividad y experiencia que tienen las empresas, es un factor importante en el sector de las importaciones. Del mismo modo, la experiencia resulta ser importante en la negociación y búsqueda con los proveedores.

Por otro lado, para el objetivo 2 que es poder analizar el impacto que tiene el Covid-19 y la distancia de los países en la importación de vehículos, se concluye que, si tuvo un impacto negativo, ya que esta crisis impactó para el año 2020, ya que cerraron fábricas y mandaron a confinamiento muchos meses, esto provocó a que este sector sea uno de los más perjudicados en la economía. Del mismo modo los resultados son respaldados por Colobón y Jimenez (2022) en su investigación sobre las importaciones de vehículos y el impacto económico de las empresas importadoras. Menciona que la crisis sanitaria, ocasionó a que diversas empresas tengan un impacto negativo registrando pérdidas en los niveles de ventas de vehículos importados. También Vesga (2021) menciona en su investigación que el Covid-19 trajo consecuencias en el comercio internacional, teniendo un impacto negativo que se redujo en un 18,4% en el 2° trimestre del año 2020. Para identificar si la distancia de los países incide en la importación de autos, camionetas y similares a Perú durante el 2014 – 2021. En la cual se concluye que la distancia si afecta positivamente a las importaciones ya que en el software Stata salió negativo con $-.016938$ que nos quiere decir que mientras más lejos es el país de origen, se importan menos vehículos. Esta conclusión es respaldada por Zamora (2013) que menciona que el precio de los productos aumenta debido a las distancias entre el país de origen y destino final de la mercancía.

Finalmente, para el objetivo 3 que es identificar si la gama y el precio influye en la importación de autos, camionetas y similares durante el 2014-2021. Se concluye que el precio si incide positivamente en la importación de vehículos ya que el coef tiene un signo negativo $-.0223976$

que significa que al aumentar el precio se importa menos vehículos por ser más caros. Esta información es respaldada por el autor Millan (2009) menciona en su investigación que las empresas importadoras desde el inicio de sus actividades cayeron en varias oportunidades en sobrecostos de la importación por diferentes factores ya sean internos o externos. Así mismo, como la volatilidad del dólar y el precio monetario de todos los productos importados.

5.2. Conclusiones

Primero: En relación al objetivo principal del estudio se concluye que los factores internos y externos si influyen en la importación de autos, camionetas y similares, afectando los plazos de entregas a los clientes, muchas veces incumpliendo los contratos, porque en el Perú la calidad de infraestructura logística se encuentra en atraso, ocasionando sobretiempos en las descargas de las unidades.

Segundo: Con respecto al primer objetivo específico, se concluye que el tamaño de la empresa, siendo un factor interno si influye en la importación de vehículos, lo que permite confirmar que es fundamental en los resultados de la empresa, la mayor parte de vehículos importados son chinos por ser de menor costo ya que están alineados a una decisión estratégica de marketing que está dirigida a un segmento específico de consumidores. En concordancia, las empresas grandes son las que tienen una influencia de manera positiva ya que son las que importan vehículos en grandes cantidades y distintos tipos de vehículos. Así mismo, se concluye que la antigüedad o experiencia si influye en las importaciones de autos, camionetas y similares, ya que las que cuentan con mayor experiencia tienden a importar más productos por ser antiguas en ese rubro.

Tercero: De acuerdo a la investigación la crisis sanitaria y considerando la distancia en las importaciones tuvo efectos negativos en el sector generando una crisis económica ya que hubo caídas significativas a causa de una menor demanda por la paralización de las

actividades económicas. Como consecuencia, también se tuvo que lidiar con otras amenazas como los problemas en la cadena de suministro, los escasos de los microchips. La distancia si impacta a las importaciones porque presenta una relación indirecta en el flujo de importaciones, así mismo, la distancia geográfica se presenta como una variable negativa para el intercambio comercial, esto como consecuencia del aumento de los costos de transporte en todo el proceso. Los países que cuentan con menor distancia entre países tienden a poseer un flujo comercial mayor, como consecuencia de los bajos costos en el transporte, porque el precio aumentaría.

Cuarto: El tercer objetivo específico se concluye que las gamas y el precio influye en la importación y la decisión de compra de vehículos, siendo los vehículos de gama media los más importados, destacado por consumidores selectos, compuesto por trabajadores independientes y jóvenes profesionales que son interesados en adquirir vehículos a bajo precio, analizando diversos aspectos. El precio es un factor externo que viene limitando en la importación de autos ya que el coef tiene un signo negativo -0.0223976 que significa que al aumentar el precio se importa menos vehículos por ser más caros. Siendo la inflación un factor económico muy importante porque provoca la subida de precios de productos de importación. Así mismo, el aumento del ISC tienden a poseer una variación en el nivel de precios de los vehículos nuevos y usados. También, el PBI que influye en la estimación de la demanda de vehículos.

Quinto: Finalmente, se concluye que la industria automotriz en el Perú afronta principales retos que se debe prestar mucha atención en corto y mediano plazo, los desafíos que representa este sector son múltiples y de diversa índole, Esta actividad es un motor clave de la economía del Perú porque aumenta el empleo, genera más de un millón de puestos de trabajo y contribuye significativamente al Producto

Nacional Bruto. Por eso es importante evaluar su cadena de suministro, porque permite la entrega y distribución de bienes y servicios que son parte integral de las operaciones de cualquier corporación.

5.3. Recomendaciones

Se recomienda a las empresas importadoras a que realicen evaluaciones constantes a cada uno de los operadores logísticos en términos de calidad y en detallar su participación en la optimización del tiempo y el dinero del servicio prestado. Contar con la logística necesaria que vaya con el mismo lineamiento de las metas de la empresa.

Las medianas y pequeñas empresas a mejorar sus políticas y herramientas de trabajo para una mejor inserción internacionalmente, para que sean más eficaces y eficientes en la gestión de importaciones. Implementando un sistema de análisis y almacenamiento de comentarios de los consumidores por medio del e-commerce acerca de las compras realizadas con el fin de que las Pymes puedan seguir mejorando día a día. Así mismo, aprovechar en importar e incentivar a los consumidores las marcas chinas ya que muy pronto se está operando el puerto de Chancay, las embarcaciones vendrán directamente desde el mercado chino por lo tanto ingresarán con menores costos logísticos.

A los importadores de vehículos evaluar los incoterms más convenientes en relación con las importaciones, porque pueden elegir en función de la reducción de costos en determinadas partes; Sin embargo, los costes pueden aumentar, entre otras cosas, por lo que es necesario buscar un equilibrio eligiendo el incoterm que mejor se adapta a tus necesidades. También usando un plan estratégico que favorezca y facilite las condiciones logísticas, diversificando los puertos, para que se pueda atender de manera muy eficiente las embarcaciones de mercancía rodante.

Finalmente, a las empresas hacer un análisis de mercado más exhaustivo y poder conocer que tipos de clientes están atendiendo y así poder identificar qué tipo de vehículos están necesitando. Usar más el Marketing digital, con distintas herramientas que sirven y puedan

dar a conocer más sobre los vehículos de gama alta, media y baja, para así puedan ser más comercializados.

Bibliografía

- AKZENT, S. (2021). *El sector automotriz y la logística*. Adquirido de <https://blog.akzent.mx/lalogistica-del-sector-automotriz-que-implica-y-como-funciona>
- Amato, S. (2004). *Los efectos del tamaño de la empresa y la industria en las donaciones*.
Obtenido de <https://ideas.repec.org/a/kap/jbuset/v72y2007i3p229-241.html>
- Antún, J. P. (2012). *Logística, Infraestructura y Transporte*. México. Obtenido de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/49511382/DISTRIBUCION_FISICA_INTERNACIONALlibre.pdf?1476131245=&responsecontentdisposition=inline%3B+filename%3DDISTRIBUCION_FISICA_INTERNACIONAL.pdf&Expires=1674600494&Signature=KnJV2euqd-YJoqqcYOLwqULb2zQvK9visp
- Arias, J. (2016). Metodología de la investigación. *Rev Alerg Méx*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/4867/486755023011.pdf>
- ASOCIACIÓN DE AUTOS DEL PERÚ. (2022). *SECTOR AUTOMOTOR RETOS Y DESAFÍOS*. Lima. Obtenido de <https://aap.org.pe/observatorio-aap/retos-ydesafios/Sector-Automotor-Retos-y-Desafios.pdf>
- Belda, R. (2020). La influencia de los factores externos y internos en el éxito empresarial. *REVISTA DE MÉTODOS PARA LA ECONOMÍA*. Obtenido de <file:///C:/Users/USER/Downloads/5417-Texto%20del%20art%C3%ADculo-24793-1-10-20211020.pdf>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación*. Colombia: PEARSON. Obtenido de <file:///C:/Users/Windows10/Downloads/Bernal%20-%202010%20-%20Metodologia%20de%20la%20investigaci%C3%B3n%20administraci%C3%B3n,%20econom%C3%ADa,%20humanidades%20y%20ciencias%20sociales-annotated.pdf>

Blázquez , F., & Dorta, J. (2006). *Factores de crecimiento en las empresas*. Bogotá.

Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-50512006000200003

BRITISH. (2020). *SOLDADURA AUTOMOTRIZ*. México. Obtenido de

<https://bfmx.com/soldadura/soldadura-automotriz/>

Cabeza, R., & Villegas, M. A. (2016). *FACTORES QUE INFLUYE EN EL ÉXITO O FRACASO DE LAS PYMES*. Colombia. Obtenido de

file:///C:/Users/USER/Downloads/emelamed,+Gestor_a+de+la+revista,+8.+Quinto_Articulo.pdf

Cantera, S. (2022). *Guerra Rusia-Ucrania*. EL UNIVERSAL. Obtenido de

<https://www.comfin.mx/calificaciones/2022/abr/18/s&p/int/15portaleluniversal.pdf>

Carrillo, A. E., & Vilchez, C. (2021).

Factores que limitan el control de importaciones de vehículos ligeros provenientes de Asia al sector automotriz peruano de 2016 a 2020. Lima. recibido de

https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/657953/Carrillo_OA.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Colobón, D., & Jimenez, S. (2022). *ANÁLISIS DE IMPORTACION DE VEHÍCULOS Y SU*

IMPACTO EN LAS ORGANIZACIONES. Ecuador. Obtenido de

<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/61777/1/ICT-034-2021-TI2-MEMORIA%20DIGITAL%20FINAL-COLOBON%20-%20JIMENEZ.pdf>

Cuero, D. F., & Roa, J. (2015). *LOGISTICA EN LA IMPORTACION Y NACIONALIZACION DE AUTOMÓVILES EN COLOMBIA*. Obtenido de

https://repository.unicatolica.edu.co/bitstream/handle/20.500.12237/1099/LOGISTICA_IMPORTACION_NACIONALIZACION_VEHICULOS_COLOMBIA.pdf?sequence=1

- García, N. (2022). *Causas y efectos del incremento del costo de los fletes marítimos en la economía*. Chile. Obtenido de https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/32803/1/BCN___Impacto_del_aumento_del_costo_de_fletes_maritimos_en_la_economia__REV_YG_Rev_hct.pdf
- Grimalt, I., & Clavelinas, C. (2020). *Integración vertical del sector automovilístico*. España. Obtenido de https://www.uco.es/docencia_derecho/index.php/RAYDEM/article/viewFile/217/270
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). *Metodología de la investigación*. México: McGRAW-HILL. Obtenido de <https://www.uca.ac.cr/wpcontent/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Hill, C. (2015). *Comercio Exterior, como compartir en el mercado global*. México: McGRAWHILL. Obtenido de http://webdelprofesor.ula.ve/economia/oscard/materias/E_E_Mundial/Negocios_internacionales_Charles_Hill_8va_ed.pdf
- Hoyos, S., & Sastoque, D. J. (2020). *Marketing Digital como oportunidad de digitalización de las PYMES en Colombia en tiempo de Crisis Sanitaria*. Colombia: Anfibios. Obtenido de <https://www.revistaanfibios.org/ojs/index.php/afb/article/view/60/62>
- Huerta, P., & Contreras, S. (2010). *Influencia del tamaño empresarial sobre los resultados: un estudio comparativo entre empresas chilenas y españolas*. Venezuela. Obtenido de http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-99842010000200003

- Huerta, P., & Navas, J. E. (2004). *La Diversificación desde la Teoría de Recursos y Capacidades*. México. Obtenido de
file:///C:/Users/USER/Downloads/ecob,+CESE0404110087A.PDF.pdf
- Logisber. (2012). *Incoterms: responsabilidades y obligaciones*. Obtenido de
<https://logisber.com/blog/fob-incoterms>
- Mallo, C. (2015). *Innovación y tamaño de la empresa*. España: Ediciones Gráficas Rey, S.L.
Obtenido de <https://raed.academy/wp-content/uploads/2015/04/Discurso-Dr.-Mallo.pdf>
- Millan , E. (2009). *Importaciones y comercio internacional*. Colombia. Obtenido de
<https://repositorio.ucp.edu.co/bitstream/10785/209/1/completo.pdf>
- MINCETUR. (2009). *El ABC del Comercio Exterior*. Lima. Obtenido de
https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/documentos/GUIA_DEL_IMPORTADOR.pdf
- Montero, R. (2016). *regresión lineal múltiple*. Obtenido de
http://www.ugr.es/~montero/matematicas/regresion_lineal.pdf
- Montoya, M. A. (2021). *Distribución de los vehículos chinos*. Lima. Obtenido de
https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/2902/regalado_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Muñoz, L., & Lopez, J. (2020). *ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES DE AUTOS CHINOS Y SU IMPACTO*. Guayaquil. Obtenido de
<http://200.24.193.135/bitstream/44000/4386/1/T-ULVR-3593.pdf>
- Navas, N. (2022). *La crisis de los microchips*. España. Obtenido de
<https://anfac.com/wpcontent/uploads/2022/01/NP-Produccion-exportacion-vehiculos-Diciembre-2021.pdf>

- OECD. (2017). *Entrepreneurship at a Glance*. Library de la OCDE. Obtenido de https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/entrepreneur_aag-2017-2en.pdf?expires=1674146489&id=id&accname=guest&checksum=49EC2CDE0D6787C9FA5680E82DA03404
- Organización internacional del trabajo. (2020). *La COVID-19 y la industria automotriz*. Europa. Obtenido de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/--sector/documents/briefingnote/wcms_744619.pdf
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. (2021). *Covid-19 y su impacto en el sector vehicular*. Ecuador. Obtenido de <file:///C:/Users/USER/Downloads/513-Art%C3%ADculo-4901-1-10-20210503.pdf>
- Pinzon, C. (2010). *ESTUDIO ESTRUCTURAL DEL RUBRO ESTRATEGICO DE AUTOS AUTOMOTORES*. Bogotá. Obtenido de <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/1617/PinzonMunoz-Cindy-2009.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Relat, M. (2010). *INTRODUCCIÓN A LA BUSQUEDA BÁSICA*. España. Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Jordi-Muntane/publication/341343398_Introduccion_a_la_Investigacion_basica/links/5eb9e7d92851c11a8650cf9/Introduccion-a-la-Investigacion-basica.pdf
- Rodriguez, L. G. (2022). *AMBIENTE EXTERNO DE LAS ORGANIZACIONES*. Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/teoria-del-ambiente-externo-las-organizaciones/>
- SUNAT. (2021). *Importación de Vehículos*. Lima. Obtenido de <https://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/importacionvehiculos/index.html>

Tejeda, A. (2019). *Factores que inciden las importaciones de las empresas de alimentos procesados*. México. Obtenido de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-76782019000200002

Vesga, M. M. (2021). *Análisis de los efectos de la pandemia y los planes de recuperación de China*. Colombia. Obtenido de <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/contexto/article/view/7377/10082>

Zamora, A. I. (2013). *El transporte como factor de competitividad en el comercio internacional*. Lima. Obtenido de http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2077-18862013000200007