

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 - 2022.

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciada en Negocios Internacionales

AUTORAS:

Alejandria Salazar, Angely Anais (orcid.org/0000-0002-7613-0798)

Cordova Godos, Rosita Elena (orcid.org/0000-0002-9377-9871)

ASESOR:

MBA. Neyra Panta, Marlon Joel (orcid.org/0000-0002-6289-7226)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

**PIURA - PERÚ
2022**

Dedicatoria

Nuestro producto de investigación está dedicado a Dios, por habernos brindado la sabiduría y fortaleza para culminar exitosamente, sin desmayar ante los obstáculos en el proceso de elaboración.

A nuestros padres, quienes nos apoyan incondicionalmente en cada logro obtenido durante nuestra formación profesional y personal; gracias por todo su amor, motivación y colaboración, que día a día nos demuestran.

Por último, pero menos importante a nuestra querida maestra Frisa Aliaga Guevara, por tanto, cariño y apoyo constante brindado desde el inicio de nuestra etapa universitaria, quién no solo nos brindó enseñanzas académicas, sino también de lecciones de vida.

Agradecimiento

MBA. Marlon Neyra Panta, gracias docente por brindarnos sus conocimientos, experiencia, paciencia, orientaciones, sus palabras de aliento cuando más las necesitamos y su disponibilidad en nuestras horas de trabajo confusas.

A nuestros docentes, que nos han acompañado en este proceso de formación académica, por compartir sus enseñanzas de manera profesional y su experiencia con la finalidad de formarnos como profesionales destacadas e íntegras.

También a nuestros padres por ser el motor de impulso para lograr nuestras metas; quienes han estado siempre en nuestros días y noches de desvelo durante nuestras horas de estudio, gracias por siempre creer en nosotras.

Por último, a nuestros amigos y compañeros con quienes hemos compartido momentos inolvidables, es imposible dejar de recordar cuantas anécdotas y horas de trabajo nos reunimos a lo largo de la carrera y el apoyo mutuo con el que se nos caracterizó.

¡Gracias por ser parte de este capítulo de nuestra historia!

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Carátula.....	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas.....	v
Índice de figuras.....	vi
Resumen.....	vii
Abstract	viii
I. Introducción	1
II. Marco teórico	4
III. Metodología.....	11
3.1. Tipo y diseño de investigación	11
3.2. Variables y operacionalización.....	12
3.3. Población, muestra y muestreo.....	13
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	14
3.5. Procedimientos	15
3.6. Método de análisis de datos.....	15
3.7. Aspectos éticos	16
IV. Resultados.....	17
V. Discusión	30
VI. Conclusiones.....	34
VII. Recomendaciones.....	35
Referencias	36
Anexos	43

Índice de tablas

Tabla 1 Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022.....	17
Tabla 2 Variación de los costos logísticos y su efecto en las mercancías importadas hacia Perú, entre el 2018 – 2022	18
Tabla 3 Variación de los costos logísticos afecto a los importadores de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022	24
Tabla 4 Características de los costos logísticos afecto a los importadores de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022.....	27
Tabla 5 Pruebas de Normalidad.....	29
Tabla 6 Relación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022.....	29

Índice de figuras

Figura 1 Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas.	18
Figura 2 Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas según cilindradas que varían entre 50 a 250.....	22
Figura 3 Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas según marca HONDA.....	22
Figura 4 Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas según país China.....	23
Figura 5 Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas según precio unitario entre 1644 – 2297	23
Figura 6 Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas según menos de 17 años de antigüedad.....	26
Figura 7 Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas según menos de unidades importadas cantidad 01	26
Figura 8 Características de los costos logísticos afecto a los importadores de motocicletas	28

Resumen

El presente trabajo de investigación tiene como propósito determinar la variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022. Enmarcado en un enfoque cuantitativo, de nivel descriptivo-correlacional, para lo cual se examinaron datos estadísticos referidos a empresas importadoras con RUC 20 del sector de motocicletas con estado activo y habido en los datos estadísticos de SUNAT, las cuales han realizado actividades comerciales de importación, siendo un total de la muestra de 114 empresas, que cumplieron con los criterios de elegibilidad, se recogió la información mediante un cuestionario y el análisis documental, cuyos resultados evidencian que hubo un decrecimiento de las importaciones en el 2019 - 2020, y un mayor aumento en los costos logísticos en el 2021; las dimensiones que se ven afectadas están en relación a la antigüedad de la empresa, el precio del producto, la marca, el país de importación y la cantidad de productos importados. Se concluye que existe una relación muy baja de ,041% entre las variables, y que hubo un alza en los costos logísticos, asimismo incremento en los costos logísticos. Se acepta por lo tanto la hipótesis alterna.

Palabras clave: Costos logísticos, importación, empresas, motocicletas, transporte marítimo.

Abstract

The purpose of this research work is to determine the variation of logistics costs and their effect on the importation of motorcycles to Peru, between 2018 – 2022. Framed in a quantitative approach, descriptive-correlational level, for which statistical data referring to importing companies with RUC 20 of the motorcycle sector with active status were examined and there were in the statistical data of SUNAT, which have carried out commercial import activities, being a total of the sample of 114 companies, which met the eligibility criteria, information was collected through a questionnaire and documentary analysis, the results of which show that there was a decrease in imports in 2019 - 2020, and a greater increase in logistics costs in 2021; The dimensions that are affected are in relation to the age of the company, the price of the product, the brand, the country of import and the quantity of imported products. It is concluded that there is a very low relationship of .041% between the variables, and that there was an increase in logistics costs, as well as an increase in logistics costs. The alternate hypothesis is therefore accepted.

Keywords: Logistics costs, imports, companies, motorcycles, maritime transport.

I. Introducción

A lo largo de los años, han surgido nuevas tendencias en el comercio internacional que han permitido a las empresas expandir su productividad. En la inalcanzable búsqueda de cubrir el comercio, nació la idea del transporte internacional (Angulo *et al.*,2018). La existencia de este tipo de transporte permite movilizar mercancías a cualquier parte del mundo, vía marítima, aérea, terrestre, entre otras. Siendo el transporte marítimo el medio más demandado; movilizándolo más del 80% de mercancía (Munguía *et al.*,2018), generalmente, por transportar grandes volúmenes y ser el más económico (López *et al.*, 2018).

El transporte marítimo a nivel mundial, viene atravesando una crisis en las cadenas logísticas en los últimos años, siendo el Covid-19 un detonante en el incremento de precios de fletes y productos importados, generados por los altos costos logísticos, cierre de fronteras, restricciones sanitarias y comerciales (Marinucci, 2021), demoras en puertos, cuellos de botella, escasez de contenedores y de personal (Gutiérrez *et al.*, 2021); sin embargo, para la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2021), el alza de costos no inició con la coyuntura de la pandemia; el origen del problema data desde el 2018 donde se atravesó una situación difícil, debido a la oferta en las flotas, cambio en los reglamentos ambiental y la subida de combustibles.

La logística fluida y eficiente es importante para asegurar suministros oportunos de las mercancías, asimismo, como para reducir imprevistos y sobrecostos que afectan directamente a los intervinientes del comercio internacional. Sin embargo, en el 2020 para controlar la propagación del virus se dictó medidas que afectaron el tránsito de mercancías entre los países (CEPAL, 2020). Teniendo en cuenta que los costos logísticos fluctúan constantemente por diferentes factores intervinientes, como el precio del combustible, ciclos de recesión económica, acceso de las flotas marítimas y modificaciones en los servicios de las líneas navieras. Además, las situaciones políticas con nuevas regulaciones comerciales, cierre de puertos, desastres climatológicos que son otros factores adicionales que conllevan a estar a la vanguardia de los costos (LOGSIS, 2018).

La Cámara de Comercio de Lima (2021), sostiene que la subida de los costos logísticos afecta directamente en los márgenes de ganancia de los productos importados y al consumidor final, esta versión es corroborada en el sector de motocicletas y neumáticos, mostrando una sextuplicación en las tarifas de fletes marítimos, generando impacto en el precio final. Mientras que, el Banco Central de Reserva del Perú (2021) estimó que en el año 2022 el coste de las importaciones disminuiría un 2,4%, teniendo efecto en los precios de productos importados. Dentro de este contexto, es el importador quién se ve afectado con la variación de los costos logísticos que influyen en el precio final de las mercancías importadas.

La situación de los costos logísticos en Perú, está considerado como un reto para las empresas que se desenvuelven en este mercado, por el estado de infraestructura y la deficiencia en los servicios logísticos (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2018). A partir de ello surge el siguiente problema de investigación: ¿De qué manera la variación de los costos logísticos afectó en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 - 2022?. Teniendo como problema específico, ¿Cómo la variación de los costos logísticos afectó a las mercancías importadas hacia Perú, entre el 2018 - 2022? y ¿Cómo la variación de los costos logísticos afectó a los importadores de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 - 2022?

Desde el punto de vista teórico, Fernández (2020) afirma que una investigación se realiza cuando se identifica un vacío en el tema científico, lo cual permitirá contrastar o ampliar el enfoque. Esta investigación está en base a determinar el efecto de la variación de los costos logísticos en la importación de motocicletas, por medio de argumentos que se utilizarán como soporte teórico, siendo afirmados con propiedad y veracidad por diversas organizaciones y autores nacionales e internacionales, garantizando un alto nivel académico. Además, este proyecto de investigación se ha adaptado a un enfoque constructivo de enseñanza para nuevos estudios y lectores.

Esta investigación tiene una justificación práctica, pues resuelve una problemática específica, implementa o interviene en la situación de estudio (Arias, 2021). Este estudio pretende determinar la variación y su efecto con la variable dependiente; siendo soporte indispensable para los importadores del rubro,

empresas de servicios logísticos y la sociedad como consumidor final; generando un panorama amplio que permita tomar decisiones con criterio en sus inversiones.

En base a la justificación metodológica, Vilela (2019) sostiene que son las razones donde se sustenta el instrumento usado para la investigación. Es así como, en esta investigación se aplicó la técnica de análisis documental, dado que se desarrolló un proceso analítico - sintético de los costos logísticos y las importaciones, a través de Portal de Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), específicamente de la data descargada de los últimos cinco años y detallada por partida. La creación de un instrumento que mida las variables de estudio son un gran aporte para futuras investigaciones.

Desde el punto de vista social, esta investigación es beneficiosa para importadores, operadores logísticos, gremios empresariales, consumidor final y estudiantes; tal y como lo señala Ñaupas, *et al.* (2018), mencionando que la justificación social se realiza cuando la investigación va a resolver un problema que afecta a una parte de la población.

El objetivo general de esta investigación determinar la variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022. Como objetivos específicos, analizar la variación de los costos logísticos y su efecto en a las mercancías importadas hacia Perú, entre el 2018 - 2022 y determinar la variación de los costos logísticos y su efecto a los importadores de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022.

Hi: La variación de los costos logísticos si afectó en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 - 2022.

Ho: La variación de los costos logísticos no afectó en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 - 2022. Como hipótesis específica de la investigación, la variación de los costos logísticos si efecto en a las mercancías importadas hacia Perú, entre el 2018 - 2022 y la variación de los costos logísticos si afecto a los importadores de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022.

II. Marco teórico

Las investigaciones consideradas a modo de antecedentes son artículos científicos de revistas indexadas, consultadas en bases de datos con alto reconocimiento científico. Los antecedentes planteados parten de una visión de aporte a la ciencia tanto internacional como nacional.

Aguilar *et al.* (2020) y Avendaño y Silva (2018) realizaron investigaciones de tipo cualitativa y enfoque descriptivo. Pero el primer estudio tiene como objetivo general determinar el efecto de la escasez de contenedores en la economía mundial. Mientras que el segundo estudio no solo considera un tipo cualitativo en su investigación sino también cuantitativo, para analizar sus datos; su objetivo principal es analizar los cuellos de botella del proceso logístico internacional, que afectan la competitividad de las pequeñas y medianas empresas de confecciones del país de Colombia en el mercado internacional. Como resultado, la coyuntura del Covid-19 en el 2020 afectó el nivel de las exportaciones e importaciones, generando alza en los costos de transporte.

En las investigaciones en relación al transporte marítimo que se han realizado durante los últimos años, son estudios de modelos de optimización para evaluar el precio y cantidad del producto, permitiendo obtener tarifas específicas según la capacidad del transporte (Schönberger, 2020). Otro modelo es un multivariante basado en la dinámica de tarifas marítimas (sistema cointegrado), relacionado con los precios y factores del mercado (Adland, 2018), el otro estudio propone un modelo útil para evaluar la dependencia del transporte marítimo (Zhao, 2019).

En los primeros meses del año 2020, debido a las medidas estrictas establecidas por parte de los diferentes países con la finalidad de controlar la cantidad de contagios por el Covid-19, el sistema de transporte y actividades de comercio internacional se vieron sometidos a una tensión. Por lo mencionado anteriormente señalan en el estudio que, las importaciones en diferentes partes del mundo presentaron fuertes reducciones, observándose una caída principalmente de enero a julio del 2020 de un 5,4%. América Latina, fue una de las regiones más afectadas por el impacto de la reducción de importaciones en un - 10,8%. Según

el análisis del panorama peruano la variación de las importaciones en el Callao ha sido mayor de enero a julio con un -14,5 (Sánchez y Weikert, 2020).

La importancia del transporte marítimo, Hurtado *et al.* (2018) determinaron que los procesos logísticos derivados del transporte son esenciales porque permiten en las localidades movilizar su sustento de producción; es por ello que se considera como la columna vertebral de la cadena logística, pues permite que los productos sean trasladados en condiciones adecuadas.

Santome (2019) en su artículo científico sobre los sobrecostos logísticos principales en las operaciones de importación. Plantea una metodología no experimental, transversal - correlacional. Asimismo, obtuvo como resultado que los principales sobrecostos logísticos que se desarrollan en el proceso aduanero en la importación de vehículos de Toyota, son por situaciones de demora en un 80% y riesgos en el terminal portuario del 20%, de acuerdo con esto las empresas deben evaluar los cuellos de botella para lograr la eficiencia de la operación y economizar tiempo y costos. Además, según un reporte con metodología de cálculo del costo logístico en el comercio exterior, realizado por Logsis (2018) indica que, el 90% del intercambio de mercancías se desarrolla mediante la cláusula de "hasta Cif", donde el comprador se responsabiliza del proceso logístico.

LA CCL (2021) manifiesta que debido al Covid-19 el costo del flete marítimo a nivel internacional aumento influyendo directamente en el cálculo de impuestos al nacionalizar la mercancía, asimismo, provocó disminución de demanda por los hondureños. Mientras que en Perú el flete de las motos se sextuplico en el 2021. Pero, Huang (2020) a partir de un análisis cualitativo dice que entre agosto y diciembre del 2018, se dio un impacto en las tarifas de fletes marítimos por la problemática de la guerra arancelaria entre Estados Unidos y China, mostrando que tendencia alcista no data de la coyuntura del Covid-19.

La coyuntura del Covid-19 golpeó algún sectores productivos y empresariales, como lo indica CEPAL (2020) en su análisis, que el país de Argentina disminuyó un -56,2% en la producción industrial de motocicletas. Mientras la Organización Internacional del Trabajo (2021) sostiene que, la pandemia encontró en situación de declive y con exceso de stock en el sector.

Además, las ventas de motocicletas y vehículos se estancaron durante los primeros meses del confinamiento, resultado de los ingresos monetarios y preferencia de productos esenciales, generándose una caída en las ventas del 60%.

Con respecto a las importaciones, Tejeda *et al.* (2019) y Huamán *et al.* (2021) en la primera investigación se estableció que la calidad, el precio internacional, la disponibilidad del producto, el conocimiento de los trámites aduaneros y la gestión logística de la entidad impulsan las importaciones. Asimismo, el segundo artículo, luego de un respectivo análisis nacional, afirmó que las barreras comerciales permiten proteger la producción nacional de las prácticas desleales en las importaciones, por medio de normativas arancelarias y no arancelarias; estas permiten restringir el ingreso de ciertos productos que puedan afectar la industria nacional.

El presente proyecto de investigación tiene como soporte teorías en base a cada variable de estudio, las cuales permiten ampliar el conocimiento científico en relación a la temática planteada.

Uno de los fenómenos económicos más importantes del capitalismo contemporáneo fue la expansión sin limitaciones del comercio internacional de bienes y servicios (Raffo y Hernández, 2021). Es así como, Albarrán y Mejía (2021) mencionan la existencia de dos grandes teorías que explican cómo se dio origen al comercio internacional, por medio del intercambio de productos entre diversos países. La primera es la teoría tradicional del comercio internacional y la segunda es la nueva teoría del comercio internacional.

La teoría del comercio internacional, expuesta por David Ricardo, se basa en la competitividad, determinada por la relación comercial entre países en el intercambio de bienes. Por ello, la ventaja comparativa, más que la ventaja absoluta, hacen que el comercio internacional sea más atractivo para todos los mercados, permitiendo ello determinar que productos se importan y cuáles se exportan. Además, los flujos de comercio internacional son determinados por diferencias absolutas en los precios monetarios y no por diferencias comparativas de factores de costos (Guayasamín *et al.*, 2019; Palmieri, 2019).

La teoría ricardiana está basada en la especialización (exportaciones) en bienes en los que un país es relativamente eficiente. Otros países deberían importar bienes en los que son relativamente ineficientes (Albarrán y Mejía, 2021).

La teoría tradicional del comercio internacional se encuentra conformada por teorías que son de suma importancia en el comercio exterior a causa de las diferencias que existen entre naciones. Entre las que destacan el modelo de la ventaja absoluta de Adam Smith, el Modelo de la ventaja comparativa de David Ricardo y el modelo Heckscher-Ohlin (Guayasamín *et al.*, 2019; Palmieri, 2019 y Albarrán y Mejía, 2021).

El modelo de la ventaja absoluta o conocida como “la mano invisible” de Adam Smith, se destaca por la baja regulación del comercio, la cual sostiene que cada país se puede especializar en la producción de bienes en los que tiene una ventaja absoluta (Palmieri, 2019).

Según Albarrán y Mejía (2021), para el modelo de la ventaja comparativa de David Ricardo, los costes son relativos, asimismo, el intercambio es posible y beneficioso para las partes involucradas a través de una ventaja comparativa.

Palmieri (2019) menciona que de acuerdo al modelo Heckscher-Ohlin, los países se pueden especializar en la exportación de bienes cuya producción es intensiva y abundante. Una de las razones usualmente señaladas en la teoría H-O, es que para igualar los precios de los bienes estos están sujetos a fricciones o interferencia de diferentes factores de las tendencias de la competencia internacional. Además, indica que el costo de transporte y seguro de un bien podría generar cambios en los precios FOB.

Asimismo, la nueva teoría del comercio internacional permite comprender el nuevo proceso de intercambio comercial en el mundo, también indica que la teoría de la ventaja comparativa no es suficiente para explicar sobre el comercio internacional, por ello hace mención del modelo de competencia monopolística, de Paul Krugman y el modelo de economías de escala de Marshall (Guayasamín *et al.*, 2019; Palmieri, 2019 y Albarrán & Mejía, 2021). Si bien estas nuevas teorías contribuyen al estudio del patrón de intercambios de productos, no sustituye la

teoría clásica, sino que la complementa.

Por otro lado, el modelo de economías de escala, que Marshall en 1879, se distingue a cada economía de escala externas e internas, cuyas implicancias que se difieren según la estructura de la industria. Por un lado, las economías de escalas externas se producen cuando los costos unitarios dependen del tamaño de la industria, pero no necesariamente del tamaño de cada empresa. Por consiguiente, las economías de escalas internas se producen cuando el costo unitario depende del tamaño de una empresa individual y no necesariamente de la industria (Palmieri, 2019).

A continuación, se define las variables de variación de costos logísticos e importación, con sus dimensiones e indicadores correspondientes.

Como variable independiente, la variación de los costos logísticos es establecidos en relación al tipo de cambio en la moneda los gastos de la compra más los tributos correspondientes y los costos generados en todo el proceso de la cadena logística (Campos y Becerra, 2018). Además, son definidos como las tarifas de servicios prestados por agentes intervinientes que facilitan los procesos de la cadena logística internacional (Tala y Caldentey, 2018).

En la primera dimensión, el Department of Economic and Social Affairs (2018) sostiene que el valor CIF, es el valor por el cual los importadores realizan sus operaciones de importación, más el costo de transporte y el seguro, estos considerados hasta la frontera de destino. Cabe resaltar que las transacciones son efectuadas en dólar Estadunidense.

Correspondiente al primer indicador, el valor FOB, Carbaugh (2017) indicó que, es definido como la valoración de la mercancía en el país de origen más el transporte y los derechos aduaneros. Es de utilidad para el control de fletes y costos de envío de los bienes. Cabe resaltar que es utilizado para el traslado mediante vía marítima y fluvial.

Como segundo indicador, el flete internacional es el costo impuesto por el transporte de mercancías desde un punto a otro (términos de embarque). Este

costo se fija diariamente y según las toneladas (Álvarez y Figueroa, 2021). Asimismo, las condiciones del mismo están sujetas a negociaciones entre el importador y proveedor intervinientes en el proceso de importación (Álvarez, 2021). La formación de las tarifas del flete interviene factores como la demanda de las mercancías transportadas y la oferta de los buques (Quintero *et al.*, 2018).

Por consiguiente, el seguro es comprado por el exportador para proteger la carga en tránsito, el cual se puede utilizar en todos los tipos de mercancías y medios de transporte (Pierre, 2016)

Para Gómez *et al.* (2017) la variable importación es definida como todo bien o servicio adquirido por un país extranjero para distribuirlo o cubrir una necesidad de su país de origen, siendo beneficioso para el crecimiento económico de los diferentes países.

En este mismo contexto, como primera dimensión, para Álvarez (2021) las mercancías son elementos físicos o también definidas como productos en general, los cuales se encuentran en diversos estados de procesamiento. Estos se clasifican en productos a granel donde consideran a los líquidos, gaseosos, sólidos entre otros, y los productos envasados y con embalaje.

Las cilindradas fueron consideradas como una característica de las mercancías, las cuales son definidas como el motor de la motocicleta, siendo el volumen unitario por cada cilindro, compuesto por múltiples, el cual permite el movimiento del pistón y la potencia del vehículo. Asimismo, cuenta con un punto superior e inferior (Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, 2019).

Al mismo tiempo, la marca fue considerada como segundo indicador, definida como una combinación de elementos como un nombre, símbolo y diseño, siendo su propósito representar un bien o servicio, es decir, es un bien o servicio con dimensiones diferenciadoras del resto de productos ofrecidos en el mercado (Ferrando, 2018).

Asimismo, como tercer indicador, los países de origen con el transcurso de

los años han enfrentado nuevos retos, principalmente en la ampliación de infraestructura e implementación tecnológica. Estos efectúan actividades de comercio exterior; término utilizado para indicar de donde salen las embarcaciones hacia un país destino (Pierre, 2016).

También el precio unitario se define como el costo por unidad, es decir, es el costo de cualquier producto en un tiempo determinado (Estrada y Ramírez, 2018). Además, el precio unitario de un producto terminado, en base a la fórmula es igual al costo total por producto terminado entre las unidades terminadas (Acuña, Molina y Torres, 2016).

Por otra parte, como tercera dimensión “Importadores”, conceptualizada como personas naturales o jurídicas que se dedican a realizar operaciones de comercio exterior, con el propósito de venderlos dentro del mercado local; generando ganancias y facilitando el crecimiento global (Pierre, A. 2016)

El volumen importado por año, establecido como un segundo indicador, se define a partir de diferentes índices que corresponden al valor por unidad importada (Tinajero, 2018).

Con respecto, la antigüedad de las empresas y su inicio de actividades comerciales, se evaluó la antigüedad, como la trayectoria o tiempo de un objeto. En el comercio internacional mientras mayor experiencia y tiempo tienen, es beneficioso debido a que sabrán afrontar las situaciones que se lleguen a presentar en diferentes ámbitos del comercio exterior (Hareter y Járrega, 2019).

III. Metodología

3.1. Tipo y diseño de investigación

La presente investigación fue de tipo aplicada, de acuerdo a los lineamientos del Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (CONCYTEC) 2018. Su enfoque estuvo en base a plantear soluciones usando teorías, las cuales ayudaran a aumentar el conocimiento de los lectores y nuevos estudios. Serrano (2020) hace referencia a que las investigaciones aplicadas buscan respuesta en preguntas específicas que ayuden a la sociedad; abarca más que solo principios abstractos.

Por otro lado, se considerado este enfoque cuantitativo, porque las variables establecidas serán expresadas numéricamente a partir de la aplicación de los instrumentos de los cuales se obtendrá datos estadísticos. Este enfoque permite definir de manera más concisa las variables y sus dimensiones, a partir de los resultados obtenidos del instrumento aplicado. Por ello, Maldonado (2018) menciona que las investigaciones cuantitativas o también llamadas investigación científicas, permiten medir, revisar, describir, experimentar, verificar y explicar el fenómeno del objetivo estudiado. Esta debe desarrollarse de manera general a lo específico. Asimismo, en este tipo de investigación la variable se puede expresar numéricamente.

Además, se desarrolló una investigación descriptiva, porque se explicó la relación e interacción entre la variable variación de costos logísticos y la importación. Según Guevara, *et al.* (2020) la investigación descriptiva consiste en determinar un tema con enfoque general, el cual no debe ser concentrado solo en datos que aporte el estudio, sino también describir las características de la población estudiada e interpretar las situaciones del contexto. La información debe explicarse de manera detallada, para que el lector tenga claro la finalidad de la investigación. Asimismo, se consideró este diseño porque se describen los datos y características de la población estudiada, estableciendo correlaciones entre las variables y conceptualizaciones, utilizando las técnicas de investigación.

La investigación es de nivel correlacional porque se va a medir el grado de relación y la interacción entre las variables establecidas en un mismo contexto, recogiendo información de las dos variables de estudio (Escobar y Bilbao, 2020). Asimismo, es considerada como una investigación sistemática de la relación entre las variables, sin necesidad de determinar causa efecto de la problemática (Rodríguez, 2020).

En este estudio, se observó los fenómenos de las variables por medio de análisis. Esta investigación es de diseño no experimentales porque ninguna de las dos variables será manipulada. Se utilizó importantes criterios como muestra, medición de las variables, tiempo en que transcurre la investigación y tener un coeficiente correlacional (Ñaupas et al., 2018). Mientras que Martínez (2018) dice que se utiliza este diseño cuando no se realiza manipulación de la variable.

Es de corte transversal porque el estudio se desarrolló en un periodo en específico, que es entre el 2018 y 2022, en un mismo contexto. Pero Cvetkovic *et al.* (2021) menciona que las investigaciones de tipo transversal también se clasifican en descriptivo o analítico teniendo en cuenta el objetivo general del estudio. Se utilizará este enfoque porque los datos recopilados se extraerán en un momento determinado, con la finalidad de describir las variables y analizar la relación e incidencias en un tiempo determinado.

3.2. Variables y operacionalización

Variable independiente: Variación de costos logísticos.

Los costos logísticos son establecidos en relación al tipo de cambio en la moneda los gastos de la compra más los tributos correspondientes y los costos generados en todo el proceso de la cadena logística (Campos y Becerra, 2018). En referencia a la matriz de operacionalización (Anexo II), esta variable se medirá mediante la siguiente dimensión, el valor CIF.

Variable dependiente: importación

Para Gómez *et al.* (2017) las importaciones son definidas como todo bien o servicio adquirido por un país extranjero para distribuirlo o cubrir una necesidad de

su país de origen, generando beneficio en el crecimiento socioeconómico de los países. Los precios de productos importados en la literatura económica se definen como el costo comercial, donde se incluye el transporte, almacén, empaque y distribución (García *et al.*, 2019); a partir de la cual se desprende las siguientes dimensiones, mercancías e importadores; esto en base a lo establecido en la tabla 5 matriz de operacionalización (Anexo II).

3.3. Población, muestra y muestreo

La población se constituye por elementos como personas, objetos, fenómenos, sucesos y animales, los cuales pueden ser parte de una investigación. Además, se debe delimitar en base al tiempo y lugar (Niño, 2019). Asimismo, es la unidad universal de donde se debe seleccionar la muestra. Además, se considera como la totalidad de seres vivos o elementos que tienen las mismas características y de quienes se desea investigar (Ramírez y Calles, 2021). La población del presente estudio está compuesta por 197 importadores de motocicletas.

Para Patino y Carvalho (2018) los criterios de inclusión son los parámetros claves del enfoque que tiene el estudio. Por otro lado, los de exclusión hacen referencia a características potenciales de la investigación generalizadas, por ello no permiten obtener datos exactos. Ambos criterios tienen impacto en la validación del estudio.

Los criterios de inclusión considerados son empresas importadoras con Registro único de contribuyentes de persona jurídica (RUC 20) del sector de motocicletas con estado activo y habido en SUNAT, las cuales han realizado importaciones vía marítima entre 2018 – 2022, utilizando las partidas arancelarias 8711.10.00.00, 8711.30.00.00, 8711.40.00.00, 8711.50.00.00; consideradas en el arancel 2022.

Asimismo, se aplicaron parámetros de exclusión tales como empresas importadoras con RUC 10, de otros sectores con estado de suspensión temporal o dado de baja figurado en la plataforma SUNAT. Además, no se consideró importaciones realizadas fuera del periodo evaluado y por medio del transporte aéreo y terrestre, como también otro tipo de partidas arancelarias.

La población para esta investigación es de 197 pero considerando los

criterios de elegibilidad, 2 empresas en estado de baja de oficio, 7 en estado de suspensión temporal, 36 con RUC 10 y 38 empresas que realizan operaciones por otros medios de transporte, siendo 114 empresas importadoras de motocicletas que cumplen con los criterios de elegibilidad.

La muestra hace referencia a un conjunto de individuos, objetos o datos; esta pretende incluir los componentes que estén en relación a las dimensiones destacadas. También ayuda a localizar y parámetros del tema a estudiar (Galeano, 2020). Para determinar el tamaño de la muestra no es necesario hacer una muestra probabilística porque la población importadora del 2018 a 2022 de motocicletas es corta (114).

Para establecer el plan de muestreo, se selecciona una parte de la población accesible, con el propósito de estudiarla y analizarla (Del Pino y Martínez, 2022). La investigación se considera de **tipo censal** ya que no se aplica la fórmula de muestra, sino se incluye toda la población posible (Días y Domínguez, 2017). Además, se utiliza cuando todas las unidades de estudio, considerando criterios de inclusión (Padilla *et al.*, 2018).

La **Unidad de análisis** es una empresa importadora de motocicletas con RUC 20 de estado activo y habido en SUNAT, que ha realizado importaciones vía marítima entre el 2018 - 2022 utilizando las partidas arancelarias 8711.10.00.00, 8711.30.00.00, 8711.40.00.00 y la 8711.50.00.00.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica utilizada en la presente investigación ha sido la encuesta, la cual se considera como un procedimiento técnico - científico de investigación social (Belzunegui, 2020), que permite recopilar información actualizada (Feria *et al.*, 2020). En la presente investigación se encuestó a 182 empresas importadoras de motocicletas.

Asimismo, el análisis documental se utilizó para medir las dos variables de estudio; esta técnica se define como el análisis interno y externo de diferentes teorías, por medio de un orden intelectual. Para aplicar esta técnica es importante seleccionar un enfoque y manera de análisis. Además, requiere de estrategias de búsqueda, selección y análisis de datos (Salazar y Tobón, 2018), esto permite

ampliar el conocimiento de manera confiable y pertinente (Bernal, 2018).

Por ello, las técnicas empleadas se basan en procedimientos que permitan investigar con el propósito de obtener información que dé respuesta a la pregunta problemática. Los instrumentos de recolección de datos estuvieron orientados en crear las condiciones de medición, siendo importante para ampliar el conocimiento científico (Hernández y Ávila, 2020).

Como instrumento se utilizó, el **cuestionario** está compuesto por preguntas de manera ordenada y coherente, lo cual favorece una comprensión sencilla (Amorós, 2019); estos se consideran como un instrumento de fácil aplicación y entendimiento, también permite tener bajos costos monetarios, además es útil para varias ocasiones (Resett, 2018). Los resultados obtenidos aplicando este tipo de instrumento será contrastado con la información de la matriz de análisis de datos.

Además, la **matriz de análisis de datos** es otro instrumento que es considerada como una fuente para gestionar procesos de investigación y herramienta para la recolección de datos; la cual debe desarrollarse de manera rigurosa para obtener resultados con alto nivel de confiabilidad (Peña, 2017).

3.5. Procedimientos

Para elaborar esta investigación, se determinó una problemática y se realizó una indagación exhaustiva de artículos, libros y páginas oficiales de organizaciones nacionales e internacionales, teniendo en cuenta la veracidad, publicaciones de los últimos 7 años y en idioma español e inglés, los cuales abordan las variables de variación de costos logísticos e importación. Se realiza un análisis documental extrayendo los datos principales en una matriz de análisis de datos. Además, se aplicó un cuestionario, permitiendo contrastar resultados. Luego, de la información recopilada del cuestionario se clasifica y ordena en la base de datos SPSS 26, con el propósito de procesar toda la información obtenida. Para medir la correlación entre las variables se aplicó la prueba de normalidad, llamada Kolmogorov-Smirnov.

3.6. Método de análisis de datos

A partir de las técnicas e instrumentos aplicados a importadores de motocicletas, se obtuvieron resultados los cuales fueron analizados

estadísticamente mediante el programa informático estadístico SPSS y contrastación de la matriz de análisis de datos. A partir de ello, se obtuvieron tablas y figuras informativas con datos relevantes; estos cumplen con los estándares de las normas APA 7ma edición. Cabe resaltar que el software informático SPSS, se utiliza para análisis cuantitativos, empleado en la mayor parte de las ramas de la ciencia, por su destacada utilidad, manejo y variedad estadística (Rivadeneira *et al.*, 2020).

3.7. Aspectos éticos

Para el presente proyecto de investigación se aplicó estándares de respeto hacia la veracidad y completa autoría de los escritores citados según la séptima edición de normas APA, además de contar con los debidos permisos respecto a la participación y publicación del grupo elegido para el estudio, cumpliendo así con los aspectos éticos. Los lineamientos a los que se adapta el trabajo son los brindados por la Universidad César Vallejo. La originalidad de elaboración corresponde a los autores en conjunto ya detallados al principio como también los resultados obtenidos de la misma. También se está considerando los principios éticos de una investigación como lo son, autonomía, competencia profesional y científica, integridad humana, justicia, libertad, no maleficencia, respeto de la propiedad intelectual, responsabilidad, transparencia y precaución. Cabe resaltar que se ha cumplido con lo estipulado en el código de ética demostrando profesionalismo e integridad por parte de los autores.

IV. Resultados

En relación al contexto estudiado, se obtuvieron los siguientes resultados, los cuales fueron procesados mediante un análisis estadístico, desarrollado en el programa SPSS versión 27.

En base a los objetivos planteados, se realizó un análisis descriptivo, mediante el cual se analizó la correlación de las variables, logrando obtener los siguientes resultados. A continuación, se presenta el objetivo general, determinar la variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022.

Tabla 1

Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022.

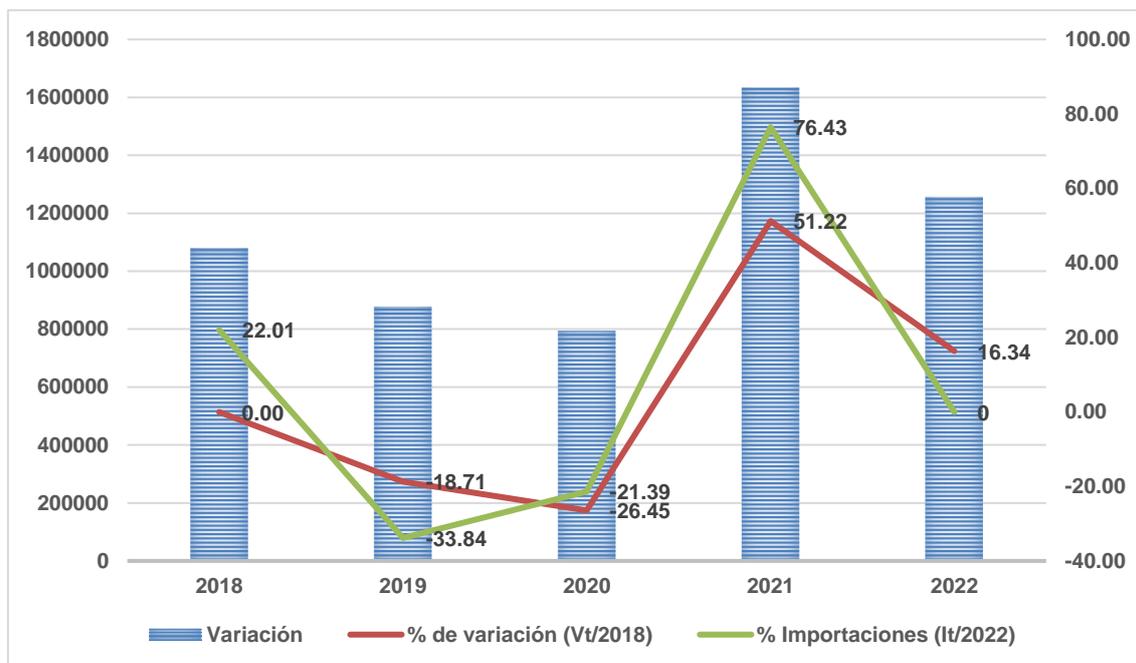
		Variación de costos logísticos	% de variación ($V_{t/2018}$)	Importación	% Importación ($I_{t/2022}$)
Año	2018	1080197,18	0	381,17	22,0134443
	2019	878102,06	-18,70909532	206,67	-33,84443022
	2020	794452,87	-26,45297685	245,58	-21,38924456
	2021	1633429,58	51,21587153	551,17	76,43085787
	2022	1255583,93	16,23654952	312,40	0

Fuente: elaboración propia

Se ha logrado determinar que el valor de la variación ha decrecido en los años 2019 (18,71 %) y en el año 2020 (26,45 %); asimismo se observa un incremento en los años 2021 (51,22 %) y en el año 2022 (16,24 %) con respecto a las importaciones teniendo en cuenta el año base 2022 se observa un decrecimiento en los años 2019 (33,84 %) y 2020 (21,39 %) mientras que las importaciones se incrementaron en los años 2018 (22,01 %) y un incremento del 76,43 % en el año 2021.

Figura 1

Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas.



Fuente: Elaboración propia

Como primer objetivo específico, analizar la variación de los costos logísticos y su efecto en a las mercancías importadas hacia Perú, entre el 2018 – 2022.

Tabla 2

Variación de los costos logísticos y su efecto en las mercancías importadas hacia Perú, entre el 2018 – 2022.

		Año				
		2018	2019	2020	2021	2022
Cilindradas	Variación de costos logísticos	442777,11	183525,33	46517,99	100209,05	12411,32
	Menor o igual a 50					
	% variación	0,00	-58,55	-89,49	-77,37	-97,20
	Importación	226	270	150	193	62
	% importación	264,52	335,48	141,94	211,29	0,00
	50 a 250					
	Variación de costos logísticos	8525526,88	5949385,71	6216029,75	15864664,99	8313414,63
	% variación	0,00	-30,22	-27,09	86,08	-2,49
	Importación	3843	1730	2436	6017	2509
	% importación	53,17	-31,05	-2,91	139,82	0,00
	250 a 500					
	Variación de costos logísticos	1119426,62	1266834,14	974568,76	569117,76	1846800,18
% variación	0,00	13,17	-12,94	-49,16	64,98	
Importación	217	192	162	127	340	
% importación	-36,18	-43,53	-52,35	-62,65	0,00	

Marca	Mas de 800	Variación de costos logísticos	2874635,57	3137479,54	2296317,98	3067163,12	2383213,20
		% variación	0,00	9,14	-20,12	6,70	-17,10
		Importación	288	288	199	277	213
		% importación	35,21	35,21	-6,57	30,05	0,00
	ZONGSHEN	Variación de costos logísticos	0,00	10702,22	1123145,04	6445734,39	127111,33
		% variación	0,00	0,00	10394,51	60128,01	1087,71
		Importación	0	4	660	3084	60
		% importación	0,00	-93,33	1000,00	5040,00	0,00
	HONDA	Variación de costos logísticos	2454126,34	2417266,29	1102288,38	2516455,56	4203243,56
		% variación	0,00	-1,50	-55,08	2,54	71,27
		Importación	860	578	246	610	1045
		% importación	-17,70	-44,69	-76,46	-41,63	0,00
	KTM	Variación de costos logísticos	1746022,40	1559034,51	1460982,93	2118983,49	517581,07
		% variación	0,00	-10,71	-16,33	21,36	-70,36
		Importación	351	250	281	422	114
		% importación	207,89	119,30	146,49	270,18	0,00
YAMAHA	Variación de costos logísticos	1559743,29	495401,88	495243,01	1471923,72	1154729,51	
	% variación	0,00	-68,24	-68,25	-5,63	-25,97	
	Importación	384	144	128	401	235	
	% importación	63,40	-38,72	-45,53	70,64	0,00	
BAJAJ	Variación de costos logísticos	320626,49	138348,16	768316,48	746188,69	760412,53	
	% variación	0,00	-56,85	139,63	132,73	137,16	
	Importación	160	64	352	320	336	
	% importación	-52,38	-80,95	4,76	-4,76	0,00	
Otros	Variación de costos logísticos	6881847,66	5916471,66	4583458,64	6301869,07	5792761,33	
	% variación	0,00	-14,03	-33,40	-8,43	-15,83	
	Importación	2819	1440	1280	1777	1334	
	% importación	111,32	7,95	-4,05	33,21	0,00	
País	CHINA	Variación de costos logísticos	2819000,36	1007916,57	2407778,21	8236101,18	1463148,44
		% variación	0,00	-64,25	-14,59	192,16	-48,10
		Importación	2126	711	1401	4008	608
		% importación	249,67	16,94	130,43	559,21	0,00
	INDIA	Variación de costos logísticos	687690,46	585531,01	1915042,64	2971272,37	2263817,20
		% variación	0,00	-14,86	178,47	332,07	229,19
		Importación	238	216	708	1050	792
		% importación	-69,95	-72,73	-10,61	32,58	0,00
	GERMANY	Variación de costos logísticos	2739568,95	3828985,58	2224392,37	2935752,94	1569955,46
		% variación	0,00	39,77	-18,81	7,16	-42,69
		Importación	390	482	274	314	151
		% importación	158,28	219,21	81,46	107,95	0,00
	THAILAND	Variación de costos logísticos	141862,32	1550216,81	278944,26	700879,96	2329527,43
		% variación	0,00	992,76	96,63	394,06	1542,10
		Importación	32	392	66	164	516
		% importación	-93,80	-24,03	-87,21	-68,22	0,00
Otros	Variación de costos logísticos	6574244,09	3564574,75	2707277,00	4757148,47	4929390,80	
	% variación	0,00	-45,78	-58,82	-27,64	-25,02	
	Importación	1788	679	498	1078	1057	
	% importación	69,16	-35,76	-52,89	1,99	0,00	

Precio unitario	1644 - 2297	Variación de costos logísticos	2015,00	534,00	581,00	737,00	137,00
		% variación	0,00	-73,50	-71,17	-63,42	-93,20
		Importación	378,00	213,00	922,00	1948,00	527,00
		% importación	-28,27	-59,58	74,95	269,64	0,00
	2297 - 2979	Variación de costos logísticos	2836880,25	798930,17	771467,19	4584622,34	941564,83
		% variación	0,00	-71,84	-72,81	61,61	-66,81
		Importación	1049	301	297	1891	348
		% importación	201,44	-13,51	-14,66	443,39	0,00
	2979- 3987	Variación de costos logísticos	1430842,25	1656393,98	2368270,48	4057564,26	4318751,82
		% variación	0,00	15,76	65,52	183,58	201,83
		Importación	421	468	690	1175	1202
		% importación	-64,98	-61,06	-42,60	-2,25	0,00
	3987 a más	Variación de costos logísticos	5553364,08	7176804,03	3929606,61	6232203,53	6007951,44
		% variación	0,00	29,23	-29,24	12,22	8,19
		Importación	711	964	457	863	910
		% importación	-21,87	5,93	-49,78	-5,16	0,00

Fuente: elaboración propia

Teniendo en cuenta el indicador cilindrado se ha logrado determinar que cuando son menores a 50cc/m³ tomando en cuenta el año 2018 para la variación de costos hubo un decrecimiento del 97,20 % en el año 2022, mientras que las importaciones en el año 2018 con respecto al año 2022 era un 264,52 % más. Con cilindradas entre 50 a 250 se observó que el porcentaje de variación de costos en cuenta al año 2018 ha incrementado en un 86,08 % en el año 2021; mientras que el porcentaje de importaciones en el año 2021 teniendo en cuenta el año 2022 se incrementó en un 139,82 %; la cilindradas entre 250 a 500 se ha logrado determinar tomando en cuenta el año 2018 que para el año 2022 hubo un crecimiento del 64,98 % en costos mientras que el porcentaje de importación en el año 2018 a diferencia del año 2022 que era menor en un -36,18 %; finalmente con cilindradas mayores de 800 en el año 2022 decreció en 17,10 % con respecto al año 2018, asimismo observamos que el porcentaje de importaciones en el año 2021 era mayor en un 30,05 % con respecto al año 2022.

Con respecto a la marca de motocicletas se ha podido determinar que la variación de costo logístico en la marca HONDA tuvo un incremento del 71,27 %, en el año 2022 mientras que el porcentaje de importaciones en el año 2021 era menor en un 41,63 % que en el año 2022. En la marca KTM el porcentaje de variación teniendo en cuenta el año 2018 decreció en un 70,36 % en el año 2022 mientras que el porcentaje de importación era mayor en un 270,18 % en el año

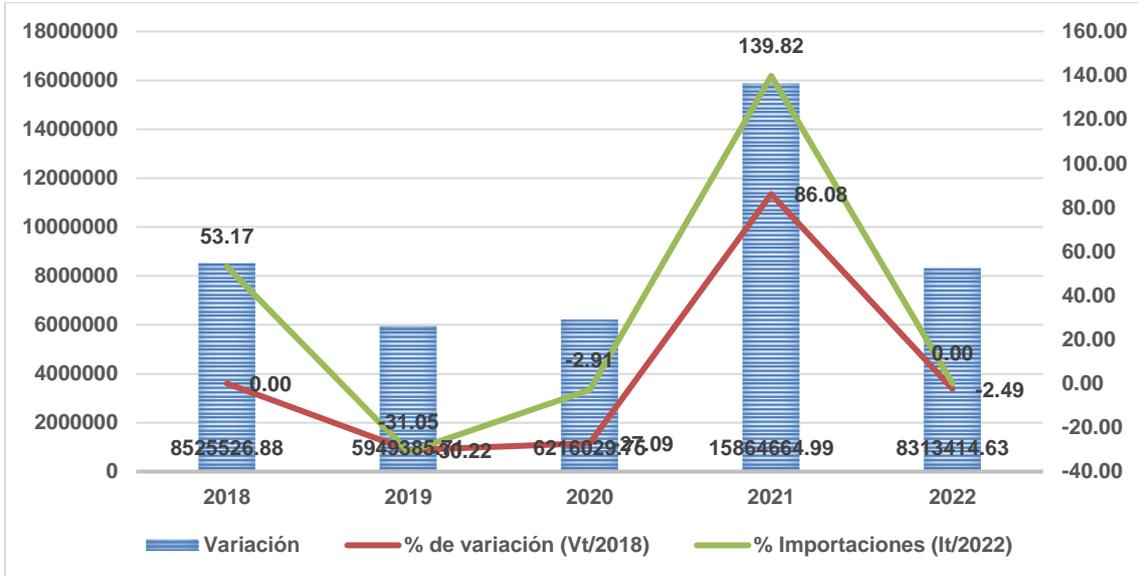
2021 con respecto al año 2022. En la marca BAJAJ se observó un incremento porcentual en la variación de costo logístico en el año 2022 en un 137,16 % con respecto al año 2018 mientras que el porcentaje de importaciones en el año 2021 era menor en un 4,76 % con respecto al año 2022.

En el país de China como principal exportador de motocicletas, se observa una variación de costo logístico que decreció en un -48,10% en el año 2022 con respecto al año 2018 mientras que el porcentaje de importaciones era mayor en el año 2021 (559,21 %) con respecto al año 2022, en la India el porcentaje de variación teniendo en cuenta el año 2018 aumento en un 22,19 % en el año 2022 mientras que el porcentaje de importaciones en el año 2021 era mayor en un 32,58 % con respecto al año 2022, mientras que en Alemania el porcentaje de variación de costos en el año 2022 decreció en un -42,69 % con respecto al año 2018; mientras que su porcentaje de importación era mayor en un 158,28 % en el año 2018 con respecto al año 2022.

Finalmente, en el indicador de precio unitario se logra observar que los precios entre 1644 a 2297 el porcentaje de variación de costos logísticos en el año 2022 decreció en un 93,20 % con respecto al año 2018; teniendo en cuenta precios unitarios entre 2297 a 2979 el costo porcentual de variación decreció en el año 2022 en un 66,81 % teniendo el año 2018 como base, mientras que en el porcentaje de importaciones en el año 2018 era mayor en un 201,44 % con respecto al año 2022; valores unitarios que fluctúan entre 2979 a 2987 se observa que el porcentaje de variación de costos logístico fue mayor en un 201,83 % con respecto al año 2018, asimismo el porcentaje de importación en el año 2018 era menor en un 64,98 % con respecto al año 2022; teniendo en cuenta precios unitarios superiores en 3897 se logró determinar que en el año 2022 se incrementó en un 8,19 % con respecto al año 2018 mientras que el porcentaje de importaciones decreció en un 5,16 % en el año 2021 con respecto al 2022.

Figura 2

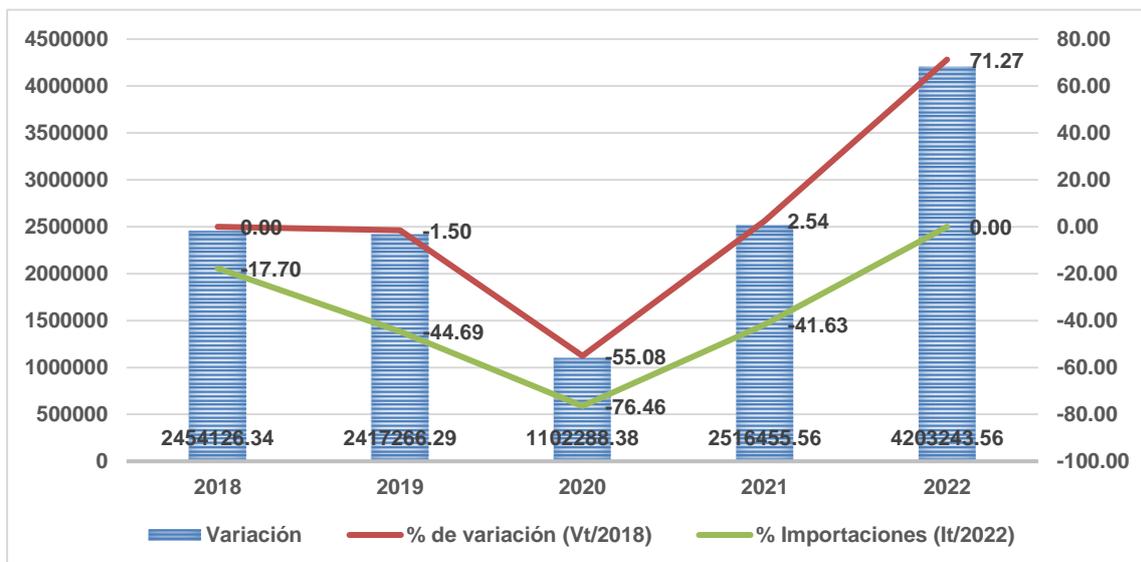
Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas según cilindradas que varían entre 50 a 250.



Fuente: Elaboración propia

Figura 3

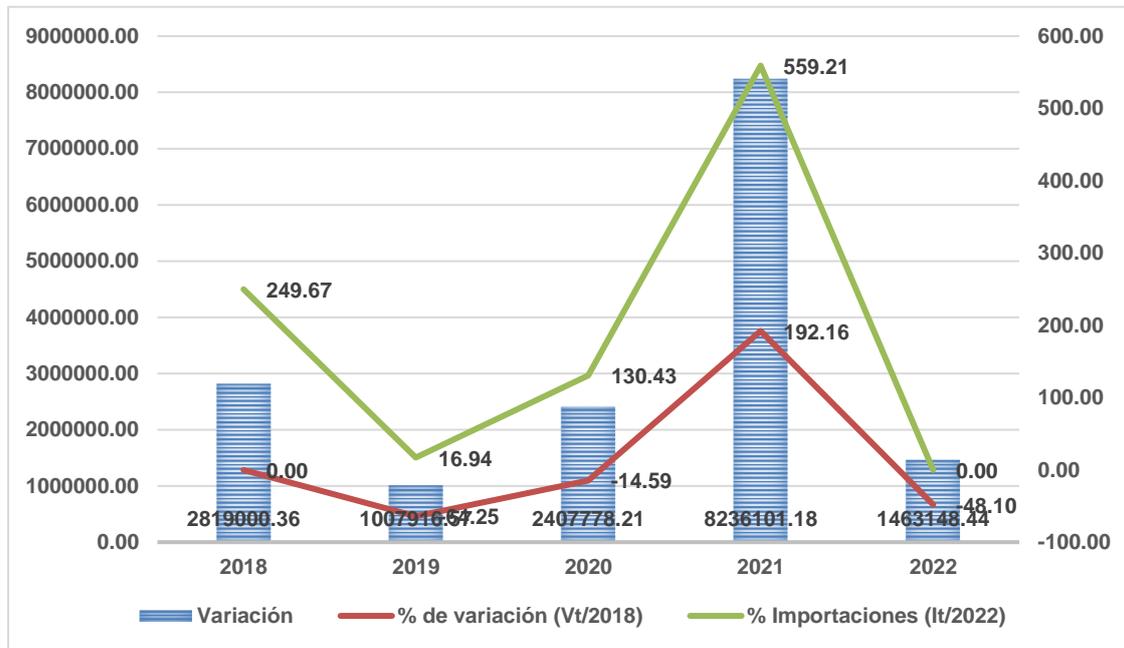
Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas según marca HONDA.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4

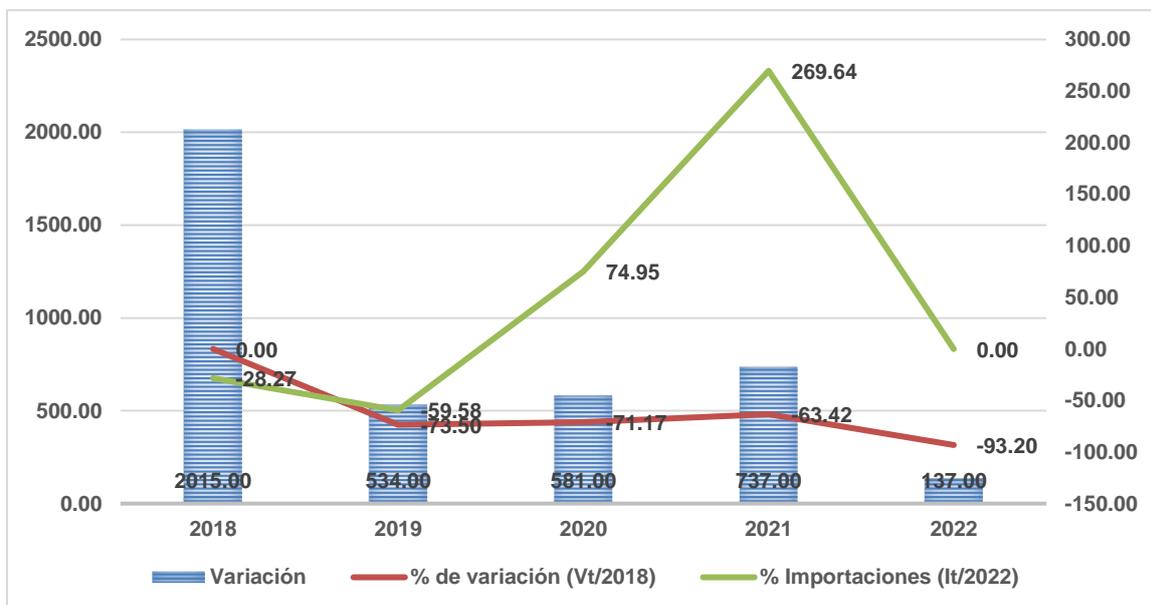
Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas según país China.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 5

Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas según precio unitario entre 1644 – 2297.



Fuente: Elaboración propia.

Con respecto al objetivo específico dos, determinar la variación de los costos logísticos afecto a los importadores de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022, se obtuvieron los siguientes resultados.

Tabla 3

Variación de los costos logísticos afecto a los importadores de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022.

		Año					
		2018	2019	2020	2021	2022	
Antigüedad	Menos de 17	Variación de costos logísticos	3615636,11	1505698,72	1153083,46	1712300,07	1789245,93
		% variación	0,00	-58,36	-68,11	-52,64	-50,51
		Importación	2188	689	530	901	695
	18-22	% importación	214,82	-0,86	-23,74	29,64	0,00
		Variación de costos logísticos	4507807,90	5605327,10	5291336,82	7817961,29	3417738,34
		% variación	0,00	24,35	17,38	73,43	-24,18
	23-25	Importación	958	967	1413	2824	904
		% importación	5,97	6,97	56,31	212,39	0,00
		Variación de costos logísticos	1624475,10	603141,56	1621657,69	6384967,89	2732027,69
	26 o más	% variación	0,00	-62,87	-0,17	293,05	68,18
		Importación	403	185	725	2015	447
		% importación	-9,84	-58,61	62,19	350,78	0,00
Volumen de importación	1	Variación de costos logísticos	3214447,07	2823057,34	1467356,51	3685925,67	4616827,37
		% variación	0,00	-12,18	-54,35	14,67	43,63
		Importación	1025	639	279	874	1078
	2	% importación	-4,92	-40,72	-74,12	-18,92	0,00
		Variación de costos logísticos	12962366,18	10537224,72	9493348,73	19586483,99	12527200,61
		% variación	0,00	-18,71	-26,76	51,10	-3,36
	4	Importación	4574	2480	2937	6608	3116
		% importación	46,79	-20,41	-5,74	112,07	0,00
		Variación de costos logísticos	0,00	0,00	17418,29	1737,91	28638,72
	2	% variación	0,00	0,00	0,00	-90,02	64,42
		Importación	0	0	4	1	8
		% importación	0,00	0,00	-50,00	-87,50	0,00
4	Variación de costos logísticos	0,00	0,00	0,00	9694,44	0,00	
	% variación	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

	Importación	0	0	0	4	0
	% importación	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Variación de costos logísticos	0,00	0,00	22667,46	0,00	0,00
∞	% variación	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Importación	0	0	6	0	0
	% importación	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Variación de costos logísticos	0,00	0,00	0,00	3238,58	3148235,67
∞	% variación	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Importación	0	0	0	1	0
	% importación	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

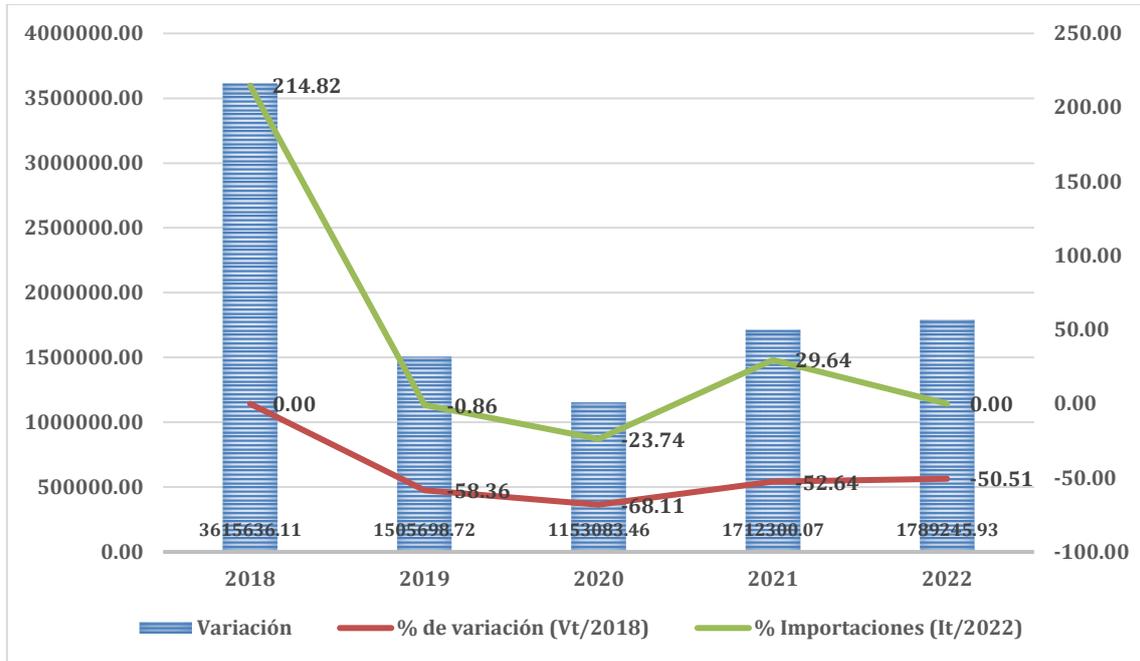
Fuente: elaboración propia

En relación a la antigüedad se ha tenido en cuenta que las empresas con 17 años o menos de inicio de actividades en el año 2022 decreció en un 50,51 % la variación de los costos logísticos con respecto al año 2018, mientras que el porcentaje de importaciones fue mayor en un 214,82 % en el año 2018 con respecto al año 2022; con 18 a 22 años de antigüedad se logró determinar un declive en el año 2022 del 24,18 % con respecto al año 2018; asimismo con el porcentaje de importaciones fue mayor en un 212,39 % con respecto al año 2022; con 23 a 25 años de antigüedad hubo un aumento en el costo logístico porcentual del 68,18 % en el año 2022 a comparación del año 2018, mientras que los porcentajes de importaciones en el año 2018 fueron mayores en 62,19 % y 350,78 % en los años 2020 y 2021 respectivamente.

Asimismo, con lo que respecta al volumen de importación se observa que con una sola unidad importada el porcentaje de variación de costos logísticos decreció en un 3,36 % con respecto en el año 2022 con referencia al año 2018 mientras que el porcentaje de importaciones de una sola unidad se vio mayor en el año 2021 en un 112,07 % con respecto al año 2022. Cabe resaltar que el año que más se ha realizado importaciones ha sido en el 2021.

Figura 6

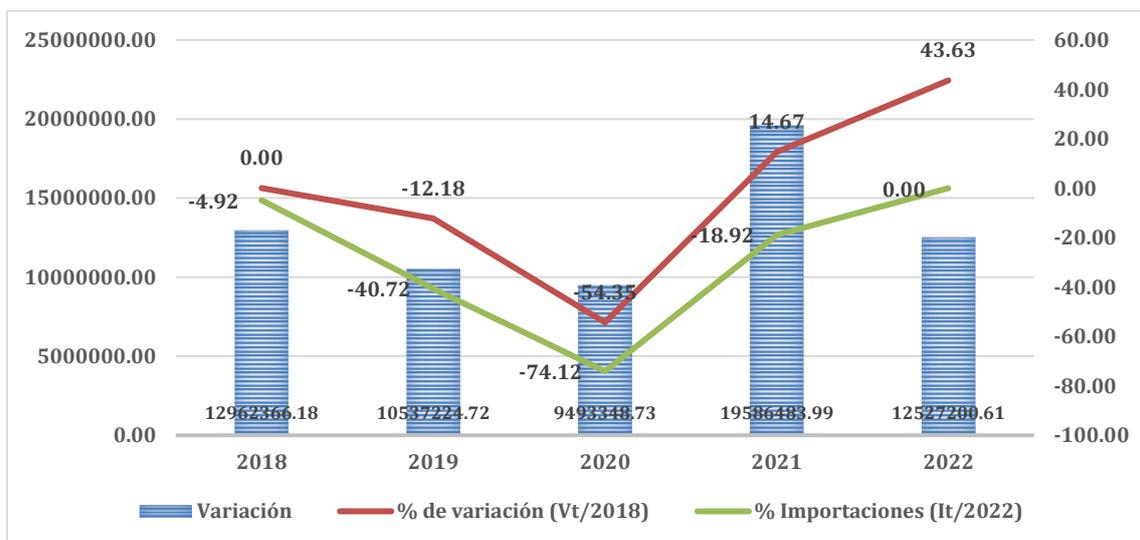
Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas según menos de 17 años de antigüedad.



Fuente: elaboración propia

Figura 7

Variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas según menos de unidades importadas cantidad 01.



Fuente: elaboración propia.

Tabla 4

Características de los costos logísticos afecto a los importadores de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022.

		n	%
Qué tipo de empresa es	Grande empresa	4	3,51
	Mype	3	2,63
	Pyme	107	93,86
Los costos del flete internacional durante el periodo 2018-2022	0 -20%	31	27,19
	21% - 40%	43	37,72
	41% - 60%	36	31,58
	61% - 80%	4	3,51
El costo del seguro durante el periodo 2018-2022 variaron entre	0 - 20%	111	97,37
	21% - 40%	2	1,75
	41% - 60%	1	,88
El costo del valor FOB entre el 2018-2022 variaron en	0 -20%	32	28,07
	21% - 40%	43	37,72
	41% - 60%	36	31,58
	61% - 80%	3	2,63
Qué tipo de cilindrada de motocicletas importa frecuentemente (cm ³)	50	18	15,79
	50 – 250	69	60,53
	250 – 500	9	7,89
	500 – 800	4	3,51
	800	14	12,28
Qué marcas de motocicletas importa en mayor cantidad	BMW	4	3,51
	Honda	4	3,51
	KTM	2	1,75
	Zongshen	1	,88
	Otras	103	90,35
Cuáles son los países de origen de donde realiza sus importaciones	Alemania	4	3,51
	China	72	63,16
	India	4	3,51
	Otro	34	29,82
Cuál es el precio unitario más frecuente	1000 – 5000	93	81,58
	6000- 10000	16	14,04
	11000 – 15000	4	3,51
	21000 – 25000	1	,88
En qué departamentos se encuentra ubicada su empresa	Lambayeque	28	24,56
	Lima	68	59,65
	Piura	9	7,89
	Tumbes	9	7,89
Cuál es su volumen importado por año	1 – 20	66	57,89
	21 – 40	19	16,67
	41 – 60	11	9,65
	61 – 80	9	7,89
	81 a más	9	7,89
Cuántos años de antigüedad tiene realizando su actividad	1 – 10	70	61,40
	11 – 20	32	28,07
	21 – 30	10	8,77
	41 – 50	2	1,75
	Total	114	100,00

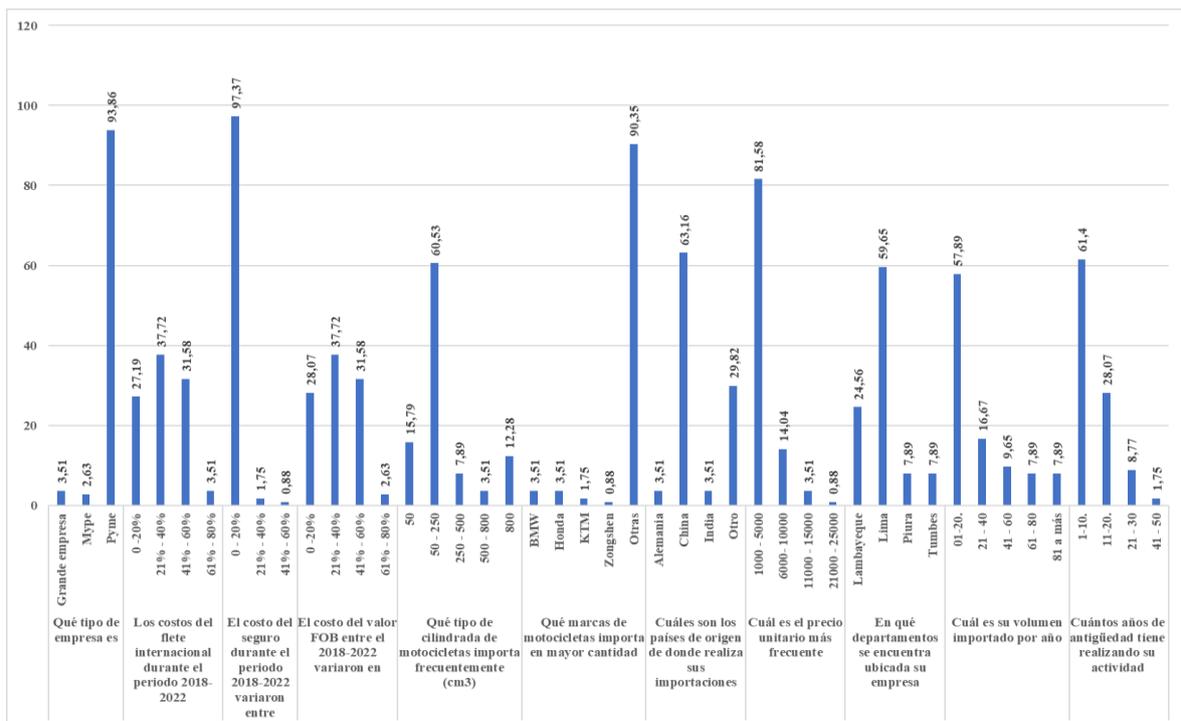
Fuente: elaboración propia

A partir de la encuesta realizada, permitió obtener como resultados informativos, desde la percepción de cada importador. Por lo tanto, del total de los importadores se ha logrado determinar que el 93,86 % de estos tienen un tipo de empresa PYME; el 37,12 % consideran que durante el periodo 2018 – 2022 el costo de flete internacional varió entre 21 a 40 %; teniendo en cuenta el costo del seguro un 97,37 % considera que varía en 0 a 20 %; mientras que el costo del valor FOB

un alto porcentaje (37,72 %) consideran que este varía entre el 21 a 40 %; del 100 % de los investigados más de la mitad de estos (60,53 %) consideran que importan motocicletas con cilindradas entre 50 a 250 cm³ y un 3,51 % entre 500 a 800 cm³. Asimismo, según los encuestados estos consideran que las marcas más importadas son la BMW u HONDA (3,51 %), pero se observa que un alto porcentaje importa otro tipo de marcas. Mientras que, el 63,16 % considera que el país de origen de donde se realiza las importaciones es mayormente de China, por otro lado, el 29,82 % considera que son de otros países. Con respecto al precio unitario más frecuente, el 81,58 % considera que se encuentra entre los 1000 a 5000; asimismo la ubicación de la empresa según los investigadores el 59,65 % son del departamento de Lima; un alto porcentaje considera que el volumen de importación fluctúa entre 1 a 20 (57,69 %). Por consiguiente, la mayor parte del total del porcentaje de los importadores encuestados (61,40 %) afirman que su empresa tiene entre 1 a 10 años de antigüedad.

Figura 8

Características de los costos logísticos afecto a los importadores de motocicletas



Fuente: elaboración propia

Se aplicó una prueba de normalidad, utilizada para determinar si un conjunto de datos está bien modelado por una distribución normal o no, o para calcular la probabilidad de una variable aleatoria de fondo es que se distribuye normalmente. Cuando el número de datos tiene como máximo 50 se recomienda la utilización de la prueba de Shapiro-Wilk, mientras si es 50 o más Kolmogorov-Smirnov.

Tabla 5

Pruebas de Normalidad

<i>Pruebas de normalidad</i>			
	Kolmogorov-Smirnov ^a		
	Estadístico	gl	Sig.
CIF DOLAR	,208	19657	,000
Cantidad	,506	19657	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Se ha logrado determinar que los algunos valores no siguen una distribución normal, es recomendable la realización de pruebas estadísticas no paramétricas, esto debido a que el valor p es menor del 5 %.

Tabla 6

Relación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022

Rho de Spearman		Cantidad
CIF DOLAR	Coefficiente de correlación	,041**
	P-valor	,000
	N	19657

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

Existen altas evidencias estadísticamente significativas que determinan una correlación entre el costo logístico y la cantidad de motocicletas importadas esto debido a que el p valor es menor del 1 % asimismo se logró determinar una baja relación de manera directa entre las variables de estudio ($r_s=,041$).

V. Discusión

Según los objetivos establecidos en la investigación los cuales se basan en la variación de los costos logísticos y la importación de motocicletas ello enmarcado por medio del transporte marítimo internacional de contenedores, el cual resultó afectado por los contagios del coronavirus. Además, se buscó comprender como el mercado y los entes del comercio internacional han reaccionado. Aunque el interés de estudio han sido los importadores peruanos de motocicletas vía marítima, para el análisis de los costos logísticos fue necesario analizar un contexto global de los países de origen. Los resultados en relación al marco teórico han permitido fundamentar el panorama del sector de motocicletas, producción e incertidumbre con respecto a los efectos de la pandemia y como han reaccionado los costos logísticos y las operaciones de importación por los diferentes tipos de empresas peruanas.

Con la llegada de la emergencia sanitaria a nuestro país por la pandemia de la COVID 19, como una crisis , no solo sanitaria a nivel mundial, si no que el rubro de comercio también se vio afectado, perjudicando a la población en general, sobre todo a los sectores empresariales y productivos, de igual forma las operaciones comerciales dentro de los cuales se encuentra direccionado el objetivo general de la presente investigación, en la cual se planteó; determinar la variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas en el Perú 2018-2022, los resultados nos muestran que el valor de la variación ha decrecido en los años 2019 y el 2020; sin embargo se aprecia un incremento en los años 2021, decayendo en el año 2022, por la situación sanitaria antes mencionada, donde las importaciones se han mantenido, situación que permite afirmar lo planteado en nuestra hipótesis alterna, que si existe relación entre la variación de los costos logísticos y las importaciones, en este caso de las motocicletas, pero mostrándose estadísticamente con una relación muy baja de ,041. Cabe resaltar que las restricciones sanitarias han causado que la sociedad opte por utilizar tipos de transporte personal, resultados que se comparan según lo que manifiesta la CCL (2021) que debido al Covid-19 el costo del flete marítimo a nivel internacional aumento influyendo directamente en el cálculo de impuestos al nacionalizar la mercancía, algo similar menciona Organización Internacional del Trabajo (2021)

sostiene que, la pandemia encontró en situación de declive y con exceso de stock en el sector. Además, las ventas de motocicletas y vehículos se estancaron durante los primeros meses del confinamiento, resultado de los ingresos monetarios y preferencia de productos esenciales. Desde la perspectiva del modelo de la ventaja absoluta o conocida como “la mano invisible” de Adam Smith, se destaca por la baja regulación del comercio, la cual sostiene cada país se puede especializar en la producción de bienes en los que tiene una ventaja absoluta (Palmieri, 2019).

En esta investigación al determinar la relación entre la variación de los costos logísticos y la importación de motocicletas, se pudo encontrar que la variación de costos logísticos mayor se dio en el año 2021 de un 51,22%, pero las importaciones a diferencia de los 5 últimos años estudiados en el año 2021 crecieron las importaciones en un 76,43%, año que se muestra mayor demanda de motocicletas, mientras que en el 2020 decrecieron un -21,39%. Frente a lo mencionado se acepta la hipótesis de la investigación con un porcentaje de correlación realmente bajo y se rechaza la hipótesis nula. Estos resultados son contrarrestados por Sánchez y Weiket (2020) quienes en su estudio mencionan que en el año 2020 América Latina fue la región más afectada por la reducción de importaciones con un -10,18%, asimismo exactamente en Perú la variación de las importaciones fue de -14,5 entre enero y julio, ello debido a las medidas estrictas establecidas por diferentes gobiernos con el fin de controlar los contagios del Covid-19. En tal sentido, bajo lo mencionado anteriormente y analizado estos resultados, confirmamos que la coyuntura de la pandemia sí afectó en la reducción de importaciones con respecto al 2020 mientras que el 2021 las estadísticas muestran otro panorama de la demanda del volumen importado por un crecimiento a pesar del incremento de los costos logísticos. Esto permite concluir que a pesar de los altos costos logísticos que generaban un aumento en el precio final de la motocicleta en el año 2021 no afectó en la demanda por temas de protección y cuidado de la salud por parte de la sociedad, por ser un tipo de transporte personal.

Por otro lado, el objetivo específico 1 estuvo direccionado a realizar un análisis en la variación de costos logísticos y su efecto en las mercancías importadas hacia Perú, entre 2018-2022, donde se realizó un análisis a diferentes dimensiones dentro de las cuales se evidencia que la mayor variación de costos se

encuentra en las motocicletas según cilindradas que varían entre 50 a 250 cc/m³ (más demandada), con respecto a la marca Honda ocupa uno de los lugares de mayor variación de costos logísticos y China el país de donde se ha realizado mayor importación de motocicletas, siendo el precio unitario el que oscilaba entre 1600 y no más de 2500 soles, encontrándose diferencias significativas entre los años de estudio, en función de estos resultados cabe señalar, lo planteado por Huang (2020) a partir de un análisis cualitativo dice que entre agosto y diciembre del 2018, se dio un impacto en las tarifas de fletes marítimos por la problemática de la guerra arancelaria entre Estados Unidos y China, mostrando que tendencia alcista no data de la coyuntura del Covid-19, así mismo Huamán *et al.* (2021), afirmó que las barreras comerciales permiten proteger la producción nacional de las prácticas desleales en las importaciones, por medio de normativas arancelarias y no arancelarias; estas permiten restringir el ingreso de ciertos productos que puedan afectar la industria nacional.

En relación con el objetivo específico 2; determinar la variación de los costos logísticos y su efecto en los importadores de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022, como resultado de la presente investigación se observa que la antigüedad de la empresa influye en sus operaciones comerciales, de igual forma la cantidad de productos importados, por consiguiente, la variación de costos se incrementó al presentarse estas dos condiciones, el resultado encontrado en la indagación permite hacer referencia a lo acotado por (Hareter y Járrega, 2019), en el comercio internacional mientras mayor experiencia y tiempo tienen, es beneficioso debido a que sabrán afrontar las situaciones que se lleguen a presentar en diferentes ámbitos del comercio exterior, situación que con el cierre de fronteras, el declive del tránsito internacional, el cambio estructural del comercio por la emergencia sanitaria mundial, a muchos importadores no los encontró con un plan de contingencia comercial que les permita afrontar la situación. En las generalizaciones anteriores es importantes mencionar el artículo de Logsis (2018) indica que, el 90% del intercambio de mercancías se desarrolla mediante la cláusula de "hasta Cif", donde el comprador se responsabiliza del proceso logístico, gestión comercial que será exitosa con la experiencia del importador, dentro de este marco cabe considerar a lo mencionado por Marshall en 1879 en su modelo de economías de escalas

internas, donde el autor menciona que estas se producen cuando el costo unitario depende del tamaño de una empresa individual y no necesariamente de la industria (Palmieri, 2019).

A manera de colofón se presenta las características de los costos logísticos que afectaron a los importadores de este producto entre los años 2018-2022, las cuales se observa que están relacionadas al tipo de empresa, el incremento del flete, el valor FOB, el seguro, la marca, el país de procedencia, la antigüedad como se mencionó en el párrafo anterior y el lugar donde se encuentra ubicada la empresa; en esta caso Lima la capital, lo que significa que todas estas características son un referente importante para el manejo de esta actividad comercial dentro de las importaciones, que se debe tener en cuenta para el buen manejo de las mismas.

Para finalizar teniendo en cuenta la hipótesis de la investigación planteada podemos afirmar, que no existe una relación significativa, porque es muy baja de un ,041 muy alejado de 1% y -1% entre la variación de los costos logísticos y las importaciones de motocicletas en el Perú en los años 2018-2022, porque existe una variación alta de costos logísticos pero el panorama de las estadísticas del volumen importado por año se ha mantenido en crecimiento. Cabe resaltar que con respecto el año 2020 se muestra una baja en la cantidad importada de motocicletas esto por efecto directo de las restricciones sanitarias y comerciales en la priorización de mercancías de primera necesidad y medicina, impuestas principalmente por el país de origen que fue China, siendo este también el principal exportador de motocicletas de las diferentes cilindradas estudiadas. Cabe resaltar que la coyuntura del Covid-19 golpeó los sectores productivos y empresariales, (CEPAL, 2020).

VI. Conclusiones

En función de lo planteado en los objetivos de la investigación, podemos determinar que:

1. Con relación a la variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas hacia el Perú, los resultados nos muestran que existe una relación muy baja de ,041% entre las variables, y que hubo un alza en los costos logísticos, asimismo un crecimiento en las importaciones.
2. En cuanto al análisis de la variación de costos y el efecto en las mercancías, se concluye que las dimensiones relacionadas a la marca, el país de importación, el precio, la cilindrada; se relaciona con el incremento de los costos logísticos, encontrándose diferencias significativas en los dos últimos años.
3. Acerca de la variación de costos y como afecto a los importadores, se determinó que la antigüedad de la empresa y la cantidad de productos que importa se relacionan con la variable, debido que los costos logísticos afectaron la actividad comercial en los importadores.

VII. Recomendaciones

1. En primer lugar, las empresas del rubro de motocicletas, deben analizar el panorama del mercado donde se desenvuelve, evaluando los factores nacionales e internacionales intervinientes en las operaciones de comercio exterior, que les permita tomar decisiones en sus órdenes de compra y controlar el volumen importado según los costos logísticos influyentes en el precio final de la mercancía. Por lo tanto, deben realizar una correcta estructuración y análisis de costos logísticos, que permitan cuantificar el verdadero valor de cada operación de importación, para evitar sobrecostos.
2. Asimismo, es importante que las empresas importadoras de motocicletas evalúen los precios de importación antes de realizar la compra, debido a que hoy en día han surgido diferentes problemáticas que afectan el precio de este producto. Puesto que, si esto no es evaluado minuciosamente, podría llegar a generar costos extras que perjudicaría al importador, esto surge porque no se tiene en cuenta la realidad por la que se está atravesando, generando sobrecostos.
3. Los importadores como uno de los principales afectados por la variación de los costos logísticos, que intervienen en el precio final del producto que van ofrecer al mercado, estos deben planificar y optimizar su cantidad de ordenes según la demanda del momento, consolidando pedidos y optimizar el tipo de transporte a usar. Teniendo en cuenta que, a menor cantidad de pedidos, mayor serán los costos logísticos.

Referencias

- Acuña, I. Molina, J y Torres, Ch. (2016) Incidencia de costos por proceso en el cálculo del costo unitario en CUBANACAN Cigar's S.A. <https://repositorio.unan.edu.ni/4268/1/17770.pdf>
- Adland, R., Espen, F., y Koekebakker, S. (2018). Multivariate modeling and analysis of regional ocean freight rates. *Revista Transportation Research Part E*, 133, 194- 221. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2017.10.014>
- Aguilar, D., Romero, J., León, L. (2022) Análisis de la escasez de contenedores en el transporte marítimo a nivel mundial año 2020. *Revista Dominio de las ciencias*. 8 (1), 1046 - 1070. <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v8i41.2540>
- Albarrán, D. y Mejía, P. (2021). Integración comercial y comercio exterior en el Mercosur: 1962-2013. *Economía Coyuntural*, 6(3), 77-104. Recuperado en 03 de julio de 2022, de http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2415-06222021000300005&lng=es&tlng=es.
- Álvarez, O. (2021). *Transporte internacional de mercancías*. (2ºed.). Madrid: Paraninfo.
- Amorós, L. (2019). *Actitudes y conocimientos de entornos digitales*. Editorial DYKINSON.
- Angulo, L., Figueroa, A., Gambin, C., Jiménez, A. (2018). Impacto del transporte internacional en el desarrollo económico de Colombia. *Revista Unisimon*, 8 (1), 3 - 17. <http://revistas.unisimon.edu.co/index.php/liderazgo/article/view/3326/4055>
- Arias, J. (2021). *Diseño y metodología de la investigación*. Enfoques Consulting Eirl. <http://hdl.handle.net/20.500.12390/2260>
- Avendaño, E. y Silva, H. (2018). Análisis de los cuellos de botella en la logística internacional de las Pymes de confecciones en Colombia. *Revista TeloS*, 20 (3), 510 - 526.: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=99357002009>
- Banco Central de Reserva del Perú (2021). *Panorama actual y proyecciones*

<https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/ReporteInflacion/2021/setiembre/reporte-de-inflacion-setiembre-2021.pdf>

Bernal, G. (2018). Análisis documental de las Metodologías de enseñanza. Revista electrónica desafíos educativos, 2(4), 39- 53.
<http://ciinsev.com/portal/modulo/revistas/2017-2018/primerEdicion/REVISTA4/03.pdf>

Belzunegui, Á. (2020) La encuesta sociológica: Una herramienta informativa para la gestión local. Revista Castellano- Manchega de ciencias sociales, 27, 140-145. <https://doi.org/10.20932/barataria.v0i27.538>

Cámara de Comercio de Lima (2021). El impacto de la distorsión de los fletes en las importaciones peruanas.
<https://apps.camaralima.org.pe/vipcam1/Marketing/2021/idexcam/estudio/impacto.pdf>

Cámara de la Industria Automotriz (2019) Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país Vol2.
[https://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20Motos%202019%20\(1\).pdf](https://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20Motos%202019%20(1).pdf)

Campos, H. y Becerra M. (2018): “Los costos de importación de suministros de cómputo y su impacto en la rentabilidad”, Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana.
<http://www.eumed.net/2/rev/oel/2018/02/suminstroscomputorentabilidad.html>

Carbaugh, R. J. (2017). Economía internacional. Cengage Learning.
<https://www.ebooks7-24.com:443/?il=3820>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2020) Los efectos del Covid-19 en el Comercio Internacional y la logística.

Cvetkovic, A., Maguiña, J., Soto, A., Lama, J., Correa, L. (2021) Estudios transversales. Revista Fac. Med. Hum, 21(1), 179- 185.
<https://doi.org/10.25176/RFMH.v21i1.3069>

Daniels, J., Sullivan, D., Radebaugh, L. (2018). *Negocios internacionales:*

ambientes y operaciones. Pearson Educación. <http://www.ebooks7-24.com/?il=7340>

Del Pino, R. y Martínez, J. (2022). *Manual para la elaboración y defensa del trabajo de fin de grado en ciencias de la salud*. (2nd ed.). GEA Consultoría Editorial S.L.

Department of Economic and Social Affairs (2018). Libro de bolsillo de las estadísticas mundiales 2018.

Días, A. y Domínguez, C. (2017). Interpretación: un reto en la investigación educativa. México: Sextil Online.

Estrada, J y Meza, D. (2018). Análisis de Precios Unitarios en la gestion y valoración de los herbarios.. 10.13140/RG.2.2.28547.55848.

Feria, H. (2020) La entrevista y la encuesta: ¿Métodos o técnicas de indagación empírica? Revista Didasc@lia, 11(3), 62- 79. <https://revistas.ult.edu.cu/index.php/didascalía/article/view/992>

Fernández, V. (2020). Tipos de justificación en la investigación científica. Espíritu Emprendedor TES, 4 (3), 65 - 76. <https://doi.org/10.33970/eetes.v4.n3.2020.207>

Ferrando, A. (2018). Aplicación del retrobranding para posicionar como tradicional una marca en el mercado peruano. Anales Científicos, 79 (2), 264 - 271. <http://dx.doi.org/10.21704/ac.v79i2.1220>

Galeano, M. (2020). *Diseño de proyectos en la investigación cualitativa*. Universidad EAFIT.

García, J., Montes, E., Giraldo, L. (2019). *Comercio exterior de Colombia. Política, instituciones, costos y resultados*. <https://doi.org/1032468/L.664-406-8>

Gómez, A. y Ramírez, Z. (2017). Causalidad entre las importaciones y el crecimiento económico: Evidencia empírica para el departamento del Cauca (Colombia). *Revista Facultad de Ciencias Económicas: Investigación y Reflexión*, vol. XXV, núm. 2. <https://doi.org/10.18359/rfce.3068>

Guayasamin, F., Machado, F., Guayasamón, W. (2019). Teorías del comercio

- internacional: líderes mundiales a nivel comercial–2018. *Revista Publicando*, 6(22), 50-62. Recuperado de <https://revistapublicando.org/revista/index.php/crv/article/view/2041>
- Guevara, G., Verdesoto, A., Castro, N. (2020) Metodologías de investigación educativa (descriptivas, experimentales, participativas, y de investigación - acción). *Revista Recimundo*, 4(3), 165- 173. [https://doi.org/10.26820/recimundo/4.\(3\).julio.2020.163-173](https://doi.org/10.26820/recimundo/4.(3).julio.2020.163-173)
- Gutiérrez, A. y Blanco, J. (2021). Transporte, movilidad y territorio: perspectivas a partir de la pandemia Covid- 19. *Revista Transporte y Territorio*, 25, 1 - 9. <https://doi.org/10.34096/rtt.i25.10954>
- Hereter, R. Y Járrega, R. (2019) El comercio de las especies orientales desde la Antigüedad a las Cruzadas: Un estudio geopolítico. <https://hdl.handle.net/10803/665834>
- Hernández, S. y Avila, D. (2020) Técnicas e instrumentos de recolección de datos. *Revista UAEH*, 9(17), 51- 53. <https://repository.uaeh.edu.mx/revistas/index.php/icea/issue/archive>
- Huamán, A., Martínez, Y., Macha, R. (2021). Barreras comerciales en la importación de productos chinos al Perú. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, ISSN-e 2542-3088, Vol. 6, Nº. Extra 1, 2021 (Ejemplar dedicado a: Especial: Administración), págs. 282-301. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8217203>
- Huang, Y. (2020). A Predictive Model for Transpacific Eastbound Ocean Freight Pricing. *Revista Massachusetts Institute of technology*, 1 - 92. <https://hdl.handle.net/1721.1/126484>
- Hurtado, B., Robles, J., Preciado, J., Bañuelos, N. (2018). Logística de transporte y desarrollo local en organizaciones exportadoras de uva de mesa sonoreense. *Estudios sociales (Hermosillo, Son.)*, 28(51) <https://doi.org/10.24836/es.v28i51.563>
- LOGSIS (2018) Diseño de una metodología para la evaluación de costos logísticos de comercio exterior.

- López, C., Moreno, D., Vidal, X. (2018). Las agencias de carga y los servicios de transporte en el comercio internacional de Bogotá. *Revista Ensayos Económicos*, 28 (53), 141 - 164.
<http://dx.doi.org/10.15446/ede.v28n53.75021>
- Maldonado Pinto, J. E. (2018). Metodología de la investigación social: paradigmas: cuantitativo, sociocrítico, cualitativo, complementario. Ediciones de la U.
<http://www.ebooks7-24.com/?il=8043>
- Marinucci, E. (2021). Logística y Transporte Internacional: La disrupción ante el covid-19. *Revista Integración y Cooperación Internacional*, 32, 6 - 21.
<https://doi.org/10.35305/revistamici.v0i32.71>
- Martínez Ruiz, H. (2018). Metodología de la investigación. Cengage Learning.
<http://www.ebooks7-24.com/?il=6401>
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2018). *Análisis integral de la logística en el Perú*. Biblioteca Nacional del Perú.
- Munguía, G., Canales, R., Becerril, O. (2018). La competitividad logística del transporte marítimo en la Alianza del Pacífico: 1990 – 2015. *Revista México y la cuenca del pacífico*, 7 (20), 65 – 87.
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=433757506003>
- Ñaupas, H., Palacios, J., Romero, E., Valdivia, R.(2018). *Metodología de la investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis*. Ediciones de la U.. <http://www.ebooks7-24.com/?il=8046>
- Niño, M. (2019). *Metodología de la investigación: diseño, ejecución e informe*. Ediciones de la U. <http://www.ebooks7-24.com/?il=9546>
- Organización Internacional del Trabajo (2021) Impacto de la Covid- 19 en cadenas mundiales de suministro en América Latina: Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms_771742.pdf
- Padilla, G., González, J., Sánchez, V. (2018). La cultura como herramienta de expresión humana. España: Gedisa editorial.
- Palmieri, F. (2019). Repensando las teorías del comercio internacional. IEI Instituto

de Estrategia Internacional

- Patino, C. y Carvalho J. (2018). Inclusion and exclusion criteria in research studies: definitions and why they matter. *Revista J Bras Pneumol*, 44(2), 84 - 84. <https://doi.org/10.1590/S1806-37562018000000088>
- Peña, S (2017) Análisis de datos. Ed. Areandino, Colombia. <https://core.ac.uk/download/pdf/326425169.pdf>
- Pereyra, L. (2020). *Metodología de la investigación*. Enfoque por competencias DGB. Soluciones Educativas S.A.
- Pierre A. (2016). Logística internacional: administración de las operaciones de comercio internacional. Cengage Learning. <http://www.ebooks7-24.com/?il=1979>
- Quintero, J., Cortázar, A., Ramírez, Y. (2018). Transporte marítimo internacional: aspectos operativos y comercio, logística portuaria, aspectos jurídicos y comerciales, prospectiva para Colombia. *Revista Ciencia e Ingeniería*, 10 (1), 19- 31.
- Raffo, L. y Hernández, E. (2021). Comercio internacional, prosperidad y desigualdad en la globalización. *Apuntes del Cenes*, 40(71), 133-164. Epub October 03, 2021. <https://doi.org/10.19053/01203053.v40.n71.2021.11736>
- Ramírez, J. y Calles, R. (2021). *Manual de metodología de la investigación en Negocios Internacionales*. Editorial ECOE.
- Resett, S. (2018). Análisis psicométrico del cuestionario de agresores/ víctimas de Olweus en español. *Revista PUCP*, 36 (2), 576- 602. <https://doi.org/10.18800/psico.201802.007>
- Rivadeneira, J., Barrera, M., De la Hoz, A. (2020) Análisis general del SPSS y su utilidad en la estadística. *Revista E- IDEA*, 2(4), 17- 25. <https://revista.estudioidea.org/ojs/index.php/eidea/article/view/19>
- Salazar, E. y Tobón, S. (2018) Análisis documental del proceso de formación docente acorde con la sociedad del conocimiento. *Revista Espacios*, 39(53), 17. [https://www.researchgate.net/publication/329075749 Analisis documental de los procesos de formacion docente acordes con la sociedad d](https://www.researchgate.net/publication/329075749_Analisis_documental_de_los_procesos_de_formacion_docente_acordes_con_la_sociedad_d)

[el conocimiento](#)

- Sánchez, R y Weiner, F. (2020). Logística Internacional postpandemia. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/1/S2000789_es.pdf
- Santome, B. (2019) Los sobrecostos logísticos en la importación de vehículos nuevos de Toyota 2013 - 2017. *Quipukamayoc*, 27 (55), 55 - 61. DOI: <http://dx.doi.org/10.15381/quipu.v27i55.17058>
- Schönberger, J. (2020). Model-based long-team pricing in maritime container shipping. *Revista Springer*, 28, 1- 11. <https://doi.org/10.1007/s00550-020-00496-z>
- Serrano, J. (2020). *Metodología de la investigación*. Editorial Gamma.
- Tala, M y Caldentey, E. (2018) Diseño de una metodología para la evaluación de costos logísticos de Comercio exterior. http://www.logistica.mtt.cl/media/documentos/Informe_Costos_Logisticos_comex_2018.pdf
- Tejeda, A.; Blanco, M.; Guerra, S. (2019). Factores que impulsan las importaciones de las empresas de alimentos procesados, mejorando su competitividad. *Investigación administrativa*, 48(124) Recuperado en 03 de julio de 2022, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-76782019000200002&lng=es&tlng=es.
- Tinajero, G. (2018) Physics and Anesthesia. 30 (3), 6-19. <https://www.scielo.org.mx/pdf/am/v30n3/2448-8771-am-30-03-6.pdf>
- United Nations Conference on Trade and Development (2021). Review of maritime transport. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf
- Villela, F. (2019). Reflexión sobre la justificación metodológica del uso de animales en investigación biomédica. *Revista Colombiana de Bioética*, 14 (1), 52 - 68. <https://doi.org/10.18270/rcb.v14i1.2427>
- Zhao, Z. y Tansuchat, R. (2019). Volatility spillover and co- movement among Chinese shipping sector stock index, oil futures price, ocean freight charge

and exchange rate. *Revista The Second International Conference on Physics*, 1324, 1- 10. <http://dx.doi.org/10.1088/1742-6596/1324/1/012108>

Anexos

Anexo I

Tabla 7

Matriz de consistencia

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	METODOLOGÍA	POBLACIÓN / ESCENARIO DE ESTUDIO
¿De qué manera la variación de los costos logísticos efecto en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 - 2022?	Determinar la variación de los costos logísticos y su efecto en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022	La variación de los costos logísticos si afectó en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 - 2022.	Variable Independiente: Variación de Costos logísticos Variable dependiente: importación	197 importadores peruanos de motocicletas entre los periodos 2018-2022
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS	Tipo de Investigación: Aplicada	Muestra: 114 empresas Muestreo: Censal o universo poblacional
¿Cómo la variación de los costos logísticos afecto a las mercancías importadas hacia Perú, entre el 2018 - 2022?	Analizar la variación de los costos logísticos y su efecto en a las mercancías importadas hacia Perú, entre el 2018 - 2022	La variación de los costos logísticos si efecto en a las mercancías importadas hacia	Enfoque de la Investigación: Cuantitativo	

<p>¿Cómo la variación de los costos logísticos afecto a los importadores de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022?.</p>	<p>Determinar la variación de los costos logísticos afecto a los importadores de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022.</p>	<p>Perú, entre el 2018 - 2022.</p> <p>La variación de los costos logísticos si afecto a los importadores de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022.</p>	<p>Diseño: No experimental</p> <p>Nivel: Descriptivo-correlacional.</p> <p>Corte: Transversal</p>	<p>Técnica e Instrumento de Recolección de Datos:</p> <p>Encuesta-cuestionario.</p> <p>Análisis documental- Matriz de análisis de datos.</p>
--	---	--	--	---

Nota. La matriz de consistencia permitió consolidar todos los elementos importantes en la elaboración de la investigación, permitiendo observar al detalle la propuesta del estudio. Elaboración propia.

Anexo II

Tabla 8

Matriz de operacionalización de variables

Variables	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de Medición
Variación de costos logísticos	Los costos de logísticos son establecidos en relación al tipo de cambio en la moneda los gastos de la compra más los tributos correspondientes y los costos generados en todo el proceso de la cadena logística (Campos y Becerra, 2018).	La variación de costos logísticos marítimos dependientes del valor CIF en relación al valor FOB, flete internacional y seguro.	Valor CIF	Valor FOB	Continua
				Flete internacional	Continua
				Seguro	Continua
Importación	Para Gómez <i>et al.</i> (2017) las importaciones son todo bien o servicio adquirido por un país extranjero para	La importación permite ingresar mercancías con diferentes características del exterior.	Mercancías	Cilindradas	Ordinal
				Marcas	Nominal
				Países de origen	Nominal

distribuirlo o cubrir unas necesidades de su país de origen, siendo beneficioso para el crecimiento económico de los diferentes países.		Precio unitario	Continuo
	Importadores	Volumen importado por año	Discreto
		Antigüedad	Continuo

Nota. La matriz operacional permite estructurar los problemas, objetivos e hipótesis tanto generales como específicos, todo ello en función a las dos variables de estudio. Elaboración propia.

Anexo III

Instrumentos de recolección de datos

Cuestionario

El presente instrumento forma parte de un proyecto de investigación para obtener el título profesional de Licenciadas en Negocios Internacionales:

Estimado/a participante,

Esta es una investigación llevada a cabo dentro de la escuela de Negocios Internacionales de la Universidad César Vallejo; los datos recopilados son anónimos, serán tratados de forma confidencial y tienen finalidad netamente académica. Por tanto, en forma voluntaria; SÍ () NO () doy mi consentimiento para continuar con la investigación que tiene por objetivo determinar la variación de los costos logísticos y las importaciones de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022. Asimismo, autorizo para que los resultados de la presente investigación se publiquen a través del repositorio institucional de la Universidad César Vallejo.

Agradecemos su valiosa colaboración y sinceridad al responder el siguiente cuestionario.

1. ¿Qué tipo de empresa es?
 - a. Grande empresa
 - b. Mype
 - c. Pyme

Dimensión: Valor CIF

2. Los costos del flete internacional durante el periodo 2018 - 2022 variaron de:
 - a. 0 – 20%
 - b. 21% - 40%

- c. 41% - 60%
- d. 61% - 80%
- e. 81% - 100%

3. El costo del seguro durante el periodo 2018 - 2022 variaron en sus operaciones de importación de:

- a. 0 – 20%
- b. 21% - 40%
- c. 41% - 60%
- d. 61% - 80%
- e. 81% - 100%

4. El costo de la mercancía en el país de origen entre el 2018 - 2022 variaron de:

- f. 0 – 20%
- g. 21% - 40%
- h. 41% - 60%
- i. 61% - 80%
- j. 81% - 100%

Dimensión: Mercancía

5. ¿Qué tipo de cilindrada de motocicletas importa frecuentemente?

- a. Cilindrada inferior o igual a 50 cm³ .
- b. Cilindrada superior a 50 cm³, pero inferior o igual a 250 cm³.
- c. Cilindrada superior a 250 cm³, pero inferior o igual a 500 cm³.
- d. Cilindrada superior a 500 cm³, pero inferior o igual a 800 cm³.
- e. Cilindrada superior a 800 cm³.

6. ¿Qué marcas de motocicletas importa en mayor cantidad?

- a. BMW
- b. Zongshen
- c. KTM

- d. Honda
- e. Otras.....

7. ¿Cuáles son los países de origen de donde realiza sus importaciones?

- a. China
- b. Alemania
- c. India
- d. Tailandia
- e. Otro.....

8. ¿Cuál es el precio unitario más frecuente?

- a. \$1000 - \$5000
- b. \$6000 - \$10000
- c. \$11000 - \$15000
- d. \$ 16000 - \$20000
- e. \$21000 - \$25000

Dimensión: Importadores

9. ¿Cuál es su volumen importado por año?

- a. 1 - 20
- b. 20 – 40
- c. 40 - 60
- d. 60 - 80
- e. 80 a más.

10. ¿Cuántos años de antigüedad tiene realizando su actividad comercial?

- a. 1 - 10
- b. 11 – 20
- c. 21 – 30
- d. 31 - 40
- e. 41 - 5

Anexo IV

PROTOCOLO PARA LA REVISIÓN DE LOS PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN POR PARTE DEL COMITÉ DE ÉTICA EN INVESTIGACIÓN

Título de la investigación: Variación de los costos logísticos en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022.

Investigadoras: Alejandria Salazar Angely Anais y Córdova Godos Rosita Elena

Asesor: Marlon Joel Neyra Panta

Propósito del estudio:

Previo cordial saludo, le invito (invitamos) a participar en la investigación titulada: Variación de los costos logísticos en la importación de motocicletas hacia Perú, entre el 2018 – 2022, cuyo objetivo es: Determinar el efecto de la variación de los costos logísticos en la importación de motocicletas hacia Perú, entre 2018 - 2022. Asimismo, esta investigación es desarrollada por estudiantes de X ciclo de la Facultad de Ciencias Empresariales, Escuela de Negocios Internacionales de la Universidad César Vallejo.

Procedimiento:

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente:

1. Se le presentará un cuestionario en el que tendrá preguntas generales sobre usted como edad, zona de domicilio, lugar de nacimiento y otros, no es necesario que se anote su nombre, pues cada encuesta tendrá un código; luego se le presentarán preguntas sobre variables específicas de la investigación.
2. El tiempo que tomará responder la encuesta será de aproximadamente 15 minutos, si gusta, puede responder ahora o comprometerse a hacerlo en otro momento o lugar, nosotros lo buscaremos.

Información general: se le brindará a cada persona, la información para cumplimiento de los principios de ética, se permitirá cualquier interrupción de parte del entrevistado para esclarecer sus dudas.

Participación voluntaria (principio de autonomía): Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de no maleficencia): Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia): Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia): Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Información específica: Una vez que se haya terminado de brindar la información general, se debe compartir la información específica sobre la investigación: los datos que se requerirán, el hecho que se observará, o la acción que se realizará.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Docente Asesor Marlon Joel Neyra Panta al correo electrónico mneyrap@ucvvirtual.edu.pe o con el Comité de Ética al correo etica-fcienciasempresariales@ucv.edu.pe.

Consentimiento:

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo mi participación en la investigación.

Anexo III: MODELO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO “ANÁLISIS DOCUMENTAL”

En la presente investigación se utilizará la técnica de análisis documental y el instrumento de ficha de contenido. Por el motivo que la información recopilada estará en base a las Declaraciones Aduaneras de Mercancías (DAM) de empresas importadoras registradas en Sunat, en los períodos estimados en el estudio. Por ello no se considera la aplicación de consentimiento informado, ya que la información extraída se encuentra en un portal de acceso abierto.

MODELO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO “CUESTIONARIO”

Estimado/a participante,

Esta es una investigación llevada a cabo dentro de la escuela de Negocios Internacionales de la Universidad César Vallejo; los datos recopilados son anónimos, serán tratados de forma confidencial y tienen finalidad netamente académica. Por tanto, en forma voluntaria; SÍ () NO () doy mi consentimiento para continuar con la investigación que tiene por objetivo determinar el nivel del impacto de la variación de fletes marítimos en el precio de motocicletas importadas entre 2018- 2022. Asimismo, autorizo para que los resultados de la presente investigación se publiquen a través del repositorio institucional de la Universidad César Vallejo.

Cualquier duda que les surja al contestar esta encuesta puede enviarla al correo: aaalejandrias@ucvvirtual.edu.pe o recordovag@ucvvirtual.edu.pe

Anexo IV: DEL PROTOCOLO PARA LA REVISIÓN DE LOS PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN POR PARTE DEL COMITÉ DE ÉTICA EN INVESTIGACIÓN**Ficha de evaluación de los proyectos de investigación**

Título del proyecto de Investigación: Impacto de la variación de fletes marítimos en el precio de motocicletas importadas entre 2018 y 2022.

Autor/es: Alejandria Salazar Angely Anais y Córdova Godos Rosita Elena.

Escuela profesional: Negocios Internacionales

Lugar de desarrollo del proyecto: Piura- Perú

Criterios de evaluación	Alto	Medio	Bajo	No precisa
I. Criterios metodológicos				
1. El proyecto cumple con el esquema establecido en la guía de productos de investigación.	Cumple totalmente	----	No cumple	-----.
2. Establece claramente la población/participantes de la investigación.	La población/participantes están	----	La población/participantes no están	-----

	claramente establecidos		claramente establecidos	
II. Criterios éticos				
1. Establece claramente los aspectos éticos a seguir en la investigación.	Los aspectos éticos están claramente establecidos	----	Los aspectos éticos no están claramente establecidos	-----
2. Cuenta con documento de autorización de la empresa o institución (Anexo 3 Directiva de Investigación N° 001-2022-VI-UCV).	Cuenta con documento debidamente suscrito	----	No cuenta con documento debidamente suscrito	No es necesario
3. Ha incluido el ítem del consentimiento informado en el instrumento de recojo de datos.	Ha incluido el ítem	----	No ha incluido el ítem	-----

Mgtr. Macha Huamán Roberto
Presidente

Dr. Fernández Bedoya
Víctor Hugo
Vicepresidente

Dra. Emma Verónica Ramos Farroñán
Código Renacyt: P0053052
Grupo: CM / Nivel: IV
EIRMA

Dra. Ramos Farroñán Emma
Verónica
Vocal 1

Mgtr. Huamaní Paliza
Frank David
Vocal 2 (opcional)

Anexo V: DEL PROTOCOLO PARA LA REVISIÓN DE LOS PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN POR PARTE DEL COMITÉ DE ÉTICA EN INVESTIGACIÓN

Dictamen del Comité de Ética en Investigación

El que suscribe, presidente del Comité de Ética en Investigación de la Facultad de Ciencias Empresariales, deja constancia que el proyecto de investigación titulado “Impacto de la variación de fletes marítimos en el precio de motocicletas importadas entre 2018 y 2022”, presentado por los autores Alejandria Salazar Angely Anais y Córdova Godos Rosita Elena, ha sido evaluado, determinándose que la continuidad del proyecto de investigación cuenta con un dictamen: favorable(x) observado() desfavorable().

.....21....., de ...junio..... de 2022

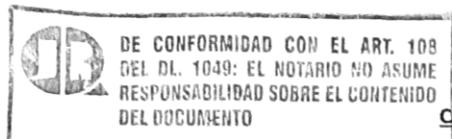
Mgr. Macha Huamán Roberto
Presidente del Comité de Ética en Investigación
Facultad de Ciencias Empresariales

C/c

• Sr., Dr..... investigador principal.

Anexo VI

Carta notarial para elaboración de PI y DPI en pares



CARTA NOTARIAL

Piura, 20 de junio De 2022

Señora:

MBA. FIORELLA FRANCESCA FLOREANO ARÉVALO
Coordinador de la E.P. de Negocios Internacionales campus Piura
Universidad César Vallejo

Presente.-

Asunto: Proyecto de Investigación/Desarrollo de Proyecto de Investigación en pares

Nosotros, Angely Anais Alejandria Salazar con DNI N° 75106648, código de estudiante N° 7001221972, y Rosita Elena Córdova Godos con DNI N° 73123840, código de estudiante N° 7001229059, alumnos del IX ciclo de la Escuela Profesional de Negocios Internacionales, a la fecha matriculados en la asignatura de Proyecto de Investigación/Desarrollo de Proyectos de Investigación, nos presentamos ante usted y exponemos:

Que, el título de nuestro del Proyecto de Investigación/Desarrollo del Proyecto de Investigación es "Impacto de la variación de fletes marítimos en el precio de motocicletas importadas, entre 2018 y 2022" y siendo requisito para aprobar la asignatura, la elaboración y sustentación del Proyecto de Investigación/Informe de investigación; y estando contemplado en el acápite 10.2.20 (Proyecto de Investigación) y 10.2.33 (Desarrollo del Proyecto de Investigación) de la Directiva de Investigación N° 001-2022-VI-UCV, aprobado con RVI N° 117-2022-VI-UCV de fecha 11 de abril del 2022. Existiendo la posibilidad de elaborar el trabajo de investigación en forma individual o en pares, NOS COMPROMETEMOS a elaborar nuestro Proyecto de Investigación/Desarrollo del proyecto de Investigación hasta el final. Es decir, hasta concluir satisfactoriamente el DESARROLLO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN en el X ciclo. En caso una de las partes abajo firmantes desista, deberá ceder en libertad y voluntad los derechos de información a la otra parte que decide continuar con la investigación.

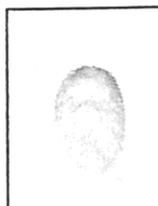
En conformidad a lo expuesto, procedemos a firmar.

Angely Anais Alejandria Salazar
DNI 75106648

Rosita Elena Córdova Godos
DNI 73123840



Huella digital



Huella digital



Anexo VI: Continuación

Carta notarial para la elaboración de PI y DPI en pares

CERTIFICO: Que lo(s) firma(s) que antecede(n) corresponde(n),
a Don (A) Rosita Elina Condorez Cordero
Angely Anais Alejandra Salazar
Identificado(s) (os) con DNI / CE: 73423840
75106648 las mismas que utilizan en
todos sus actos públicos y privados (art. 108 Dec. Leg. n° 1049)
El NOTARIO NO ASUME RESPONSABILIDAD SOBRE EL CONTENIDO DEL DOCUMENTO

Piura, 20 JUN 2022

 
Juan Samuel Ovando Rázuri
Notario Abogado de la Provincia de Piura



 Se legaliza la firma mas no
el contenido del documento



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, NEYRA PANTA MARLON JOEL, docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de NEGOCIOS INTERNACIONALES de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - PIURA, asesor de Tesis titulada: "VARIACIÓN DE LOS COSTOS LOGÍSTICOS Y SU EFECTO EN LA IMPORTACIÓN DE MOTOCICLETAS HACIA PERÚ, ENTRE EL 2018 - 2022.

", cuyos autores son ALEJANDRIA SALAZAR ANGELY ANAIS, CORDOVA GODOS ROSITA ELENA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 9.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

PIURA, 11 de Diciembre del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
NEYRA PANTA MARLON JOEL DNI: 43896940 ORCID: 0000-0002-6289-7226	Firmado electrónicamente por: MNEYRAP el 15-12- 2022 14:06:42

Código documento Trilce: TRI - 0483647