

**UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA
FACULTAD DE CIENCIAS
EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERIA
COMERCIAL**



TESIS

**“LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS MENORES EN EL
COMPORTAMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR EN LA
CIUDAD DE TACNA, 2014”**

Presentado por:

Bach. ANTHONY CRISTIAN CENTENO CUTIPA

Para optar el Título Profesional de:

INGENIERO COMERCIAL

Tacna – Perú

2015

RECONOCIMIENTO

A Dios, el ser supremo que nos permite la vida y nos da libre albedrío para elegir nuestro camino y ser personas de bien.

A mi familia, a mis PADRES, José y Daysi, quienes a lo largo de toda mi vida han apoyado y motivado mi formación académica, creyeron en mí en todo momento y no dudaron de mis habilidades.

A los señores Asesores Dr. Pelayo Delgado Tello e Ing. Rubén Ticlavilca Forlong a quienes les debo gran parte de mis conocimientos, gracias a su paciencia y enseñanza y finalmente un eterno agradecimiento a esta prestigiosa universidad la cual abrió abre sus puertas a jóvenes como nosotros, preparándonos para un futuro competitivo y formándonos como personas de bien.

DEDICATORIA

La concepción de esta tesis está dedicada a mis padres, pilares fundamentales en mi vida. Sin ellos, jamás hubiese podido conseguir lo que hasta ahora. Su tenacidad y lucha insaciable han hecho de ellos el gran ejemplo a seguir y destacar.

Depositando su entera confianza en cada reto que se me presentaba sin dudar ni un solo momento en mi inteligencia y capacidad.

RESUMEN

El presente trabajo de investigación cuyo objetivo general fue determinar la influencia de la importación de vehículos menores y el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna, estructurándose en cuatro capítulos.

Capítulo I, De acuerdo al Planteamiento del Problema, Actualmente en Tacna se observa el incremento de vehículos menores a raíz del crecimiento de la población y la expansión territorial, generación de nuevos puntos de mantenimiento de motocicletas y creación de tiendas de repuestos para vehículos menores siendo principales consumidores las provincias y distritos de la ciudad, dentro del rubro de importación de vehículos menores directamente a la ciudad de Tacna se encuentran las empresas: GESEMA S.A.C., COBRA INTL S.A.C., GMR MOTORS RACING S.A.C., SAN TRADING S.A.C..

Viendo el incremento de la demanda de vehículos menores, es necesario analizar las incidencias de las importaciones de vehículos menores en el parque automotor en la ciudad de Tacna con la necesidad de mejorar el proceso de importación, costos relacionados al desaduanaje y logística internacional.

Por lo tanto, se realiza la siguiente interrogante ¿De qué manera la Incidencia de las importaciones de vehículos menores influyen en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna en el periodo 2014?

Capítulo II, De acuerdo al Marco Teórico Al hacer la revisión de estudios en los repositorios de las diferentes universidades del Perú, se encontraron trabajos de tesis similares al presente. Al indagar por las dos variables que comprenden esta investigación encontramos que han sido estudiadas a nivel global; pero existen pocos estudios relacionando estas dos variables que son de interés en la presente investigación a nivel local, nacional e internacional para esta ocasión la tesis plantea como variables Independiente:

Al concepto de la IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS MENORES; En términos generales, se puede decir que se importa mercancías del exterior para el uso o consumo en el mercado nacional, contribuyéndose mediante su proceso básicamente a: complementar el suministro nacional ante la insuficiencia de la producción., abrir nuevas opciones de consumo y abastecimiento con mayor variedad y bajo mejores condiciones de compra.

De este modo la tesis plantea como variable Dependiente:

Al concepto de la COMPORTAMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR: comprende la flota total de vehículos (todas las categorías) que circulan por una zona o región.

Para caracterizar al parque automotor en circulación, existen varios métodos según las necesidades o requerimientos que permiten clasificar a los vehículos.

Capítulo III, De acuerdo a la Metodología, La presente investigación es de tipo aplicada debido a que busca solucionar problemas prácticos relacionados a las incidencias de las importaciones de vehículos menores en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna.

La población se encuentra constituida por las empresas importadoras de vehículos menores ubicados dentro de la ciudad de Tacna.

No se tendrá ningún tipo de muestreo por lo cual se tomara la población en su totalidad ya que podemos cumplir los requisitos (tener acceso a toda la población, tiempo y costo).

La población estará constituida por la totalidad de las empresas importadoras de vehículos menores ubicados dentro de la ciudad de Tacna.

Capítulo IV, De acuerdo a los Resultados y Discusión, Comprende la descripción detallada de los resultados, del trabajo de recolección y análisis de los datos obtenidos, los mismos que, nos permiten verificar las hipótesis enunciadas aplicándose para ello las respectivas pruebas estadísticas.

Finalmente también en la presente investigación se consideran las conclusiones, sugerencias, bibliografía y anexos respectivos.

ABSTRACT

The present work of investigation which general aim was to determine the influence of the import of minor vehicles and the behavior of the self-propelled park in Tacna's city, being structured in four chapters.

Chapter I, In agreement to the Exposition of the Problem, Nowadays in Tacna is observed the increase of minor vehicles immediately after the growth of the population and the territorial expansion, generation of new points of maintenance of motorcycles and creation of shops of supplies for minor vehicles being principal consuming the provinces and districts of the city, inside the item of import of minor vehicles directly to Tacna's city they find the companies: GESEMA S.A.C., COBRA INTL S.A.C., GMR MOTORS RACING S.A.C., SAN TRADING S.A.C..

Seeing the increase of the demand of minor vehicles, it is necessary to analyze the incidents of the imports of minor vehicles in the self-propelled park in Tacna's city with the need to improve the process of import, costs related to the international logistics.

Therefore, the following questioning one is realized of what way the Incident of the imports of minor vehicles do they influence the behavior of the self-propelled park Tacna's city the period 2014?

Chapter II, In agreement to the Theoretical Frame, On having done the review of studies in the repositories of the different universities of Peru, they found works of theses similar to the present. On having investigated for both variables that understand this investigation we think that they have been studied worldwide; but few studies exist relating these two variables that are of interest in the present investigation to local, national and international level for this occasion the thesis raises as variables Independently:

To the concept of the IMPORT OF MINOR VEHICLES; In general terms, it is possible to say that goods of the exterior are imported for the use or consumption on the domestic market, being contributed by means of his process basically to: to complement the national supply before the insufficiency of the production., to

open new options of consumption and supply with major variety and under better conditions of purchase.

Thus the thesis raises as Dependent variable:

To the concept of the SELF-PROPELLED PARK: he understands the total fleet of vehicles (all the categories) that circulate along a zone or region. To characterize to the self-propelled park in traffic, several methods exist according to the needs or requirements that allow to classify to the vehicles.

Chapter III, In agreement to the Methodology, The present investigation is of type applied due to the fact that it seeks to solve practical problems related to the incidents of the imports of minor vehicles in the behavior of the self-propelled park in Tacna's city.

The population is constituted by the importing companies of minor vehicles located inside Tacna's city.

No type of sampling will be had for which the population was taking in its entirety since we can fulfill the requirements (to have access to the whole population, time and cost) The population will be constituted by the totality of the importing companies of minor vehicles located inside Tacna's city.

Chapter IV, In agreement to the Results and Discussion, This understands the detailed description of the results, of the work of compilation and analysis of the obtained information, the same ones that, they allow us to check the enunciated hypotheses the respective statistical tests being applied for it.

Finally also in the present investigation they are considered to be the conclusions, suggestions, bibliography and respective annexes.

INDICE DE CONTENIDOS

RECONOCIMIENTO	2
DEDICATORIA	3
RESUMEN.....	4
ABSTRACT	6
INDICE DE CONTENIDOS.....	8
INDICE DE TABLAS	10
ÍNDICE DE FIGURAS	12
INTRODUCCIÓN	14
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	16
1.1. Identificación y determinación del problema.....	16
1.2. Formulación del problema	19
1.3. Objetivos de la investigación.....	19
1.4. Justificación e importancia de la investigación.....	20
1.5. Alcances y limitaciones de la investigación	23
1.5.1. Alcances	23
1.5.2. Limitaciones	24
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	25
2.1. Antecedentes	25
2.1.1. A nivel internacional.....	25
2.1.2. A nivel nacional.....	26
2.1.3. A nivel Local.....	29
2.2. Bases Teóricas	30
2.2.1. Importación.....	30
2.2.1.1. La Delimitación general de las importaciones	31
2.2.1.2. Incoterms	33
2.2.1.3. ¿Por qué importar?	35
2.2.1.4. ¿Quiénes pueden importar y qué requisitos necesitan?.....	36

2.2.2.	Parque Automotor	48
2.2.2.1.	Definiciones del Parque Automotor	48
2.2.2.2.	Decreto Supremo N° 058-2003-MTC del Reglamento Nacional de Vehículos	50
2.2.2.3.	Incorporación Vehicular al SNTT	55
2.2.2.4.	Clasificación Vehicular	56
2.2.2.5.	Requisitos Técnicos Vehiculares	58
2.3.	Definición de Términos Básicos.....	60
2.4.	Sistema de Variables.....	66
2.5.	Sistema de Hipótesis	67
CAPITULO III: METODOLOGÍA		69
3.1.	Tipo de Investigación	69
3.2.	Diseño de Investigación	69
3.3.	Población y Muestra.....	70
3.4.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	70
3.5.	Técnicas de procesamiento de datos.....	71
3.6.	Selección y validación de los instrumentos de investigación	71
CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN		73
4.1.	Presentación de resultados, tablas, gráficos, figuras, etc.....	73
4.2.	Contraste de Hipótesis	91
4.3.	Discusión de resultados	99
CONCLUSIONES.....		100
SUGERENCIAS		101
BIBLIOGRAFIA.....		102
ANEXOS.....		104

INDICE DE TABLAS

Tabla N° 1.- Los importadores conocen cuáles son los tipos de importación más utilizados en vehículos menores.....	73
Tabla N° 2.- Considera usted que el principal tipo de importación de vehículos menores es el SKD (semidesarmado).	75
Tabla N° 3.- El mercado al cuál se dirige la importación de vehículos menores es de consumo.	76
Tabla N° 4.- Las normas/leyes vigentes impulsan la importación de vehículos menores.	77
Tabla N° 5.- Considera usted que los beneficios actuales de establecer una ensambladora de vehículos menores influyen en minimizar sus costos de importación.	78
Tabla N° 6.- Considera que los costos de importación al mercado al cuál va dirigido son elevados.	79
Tabla N° 7.- Considera usted que las marcas temporales que ingresan y salen del mercado en menos de un año son una de las principales incidencias de la importación de vehículos menores.	80
Tabla N° 8.- Las unidades importadas de vehículos menores van en aumento.	81
Tabla N° 9.- El principal segmento al que va dirigido la importación de vehículos menores es al sector rural del parque automotor.	82
Tabla N° 10.- Considera usted que el principal país de origen de los vehículos menores importados al parque automotor de Tacna son de procedencia CHINA.	83
Tabla N° 11.- La principal categoría de vehículo menor en crecimiento en el parque automotor de Tacna es la Trimoto carga (L5).	84
Tabla N° 12.- La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de comercio.	85
Tabla N° 13.- La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de turismo.	86
Tabla N° 14.- La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de servicios.	87
Tabla N° 15.- La principal forma de adquirir un vehículo menor es mediante financiamiento bancario.	88

Tabla N° 16: Descripción de las Variables	89
Tabla N° 17: Datos del periodo 2014	89
Tabla N° 18: Prueba de Shapiro-Wilk para una muestra.....	91
Tabla N° 19: Correlación entre las variables Importación de Vehículos menores y el comportamiento del Parque Automotor	92
Tabla N° 20: Rangos de Importación de vehículos menores por Categorías ...	94
Tabla N° 21: Resultado de la prueba t para dos muestras independientes	95
Tabla N° 22: Importación de Vehículos Menores	96

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Los Incoterms	42
Gráfico N° 2: Tipos de Venta Incoterms.....	43
Gráfico N° 3: Costos de Importación.....	44
Gráfico N° 4: Flujo de Operación de Carta de Crédito.....	47
Gráfico N° 5: Porcentaje de vehículos Lima, año 2007	49
Gráfico N° 6: Categoría L5.....	59
Gráfico N° 7: Formula Rodante.....	60
Gráfico N° 8: Los importadores conocen cuáles son los tipos de importación más utilizados en vehículos menores.....	74
Gráfico N° 9: Considera usted que el principal tipo de importación de vehículos menores es el SKD (semidesarmado).	75
Gráfico N° 10: El mercado al cuál se dirige la importación de vehículos menores es de consumo.....	76
Gráfico N° 11: Las normas/leyes vigentes impulsan la importación de vehículos menores.	77
Gráfico N° 12: Considera usted que los beneficios actuales de establecer una ensambladora de vehículos menores influyen en minimizar sus costos de importación.	78
Gráfico N° 13: Considera que los costos de importación al mercado al cuál va dirigido son elevados.	79
Gráfico N° 14: Considera usted que las marcas temporales que ingresan y salen del mercado en menos de un año son una de las principales incidencias de la importación de vehículos menores.	80
Gráfico N° 15: Las unidades importadas de vehículos menores van en aumento.	81
Gráfico N° 16: El principal segmento al que va dirigido la importación de vehículos menores es al sector rural del parque automotor.	82
Gráfico N° 17: Considera usted que el principal país de origen de los vehículos menores importados al parque automotor de Tacna son de procedencia CHINA.	83
Gráfico N° 18: La principal categoría de vehículo menor en crecimiento en el parque automotor de Tacna es la Trimoto carga (L5).....	84
Gráfico N° 19: La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de comercio.....	85
Gráfico N° 20: La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de turismo.....	86
Gráfico N° 21: La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de servicios.	87

Gráfico N° 22: La principal forma de adquirir un vehículo menor es mediante financiamiento bancario.	88
Gráfico N° 23 : Diagrama de Datos del periodo 2014.....	90
Gráfico N° 24: Diagrama de dispersión entre las variables Importación de Vehículos menores y el comportamiento del Parque Automotor	93
Gráfico N° 25: Pronóstico de Importación de vehículos menores en la ciudad de Tacna	97

INTRODUCCIÓN

En los últimos veinte años la República Popular China ha logrado un desarrollo acelerado de su industria automotriz y de autopartes. Actualmente tiene capacidades para fabricar todo tipo de vehículos y su volumen de producción pasó de 222 mil a 18.3 millones de unidades entre 1981 y 2010. (Fourin, 2005)

Inicialmente la producción automotriz en China era para el consumo interno pero las exportaciones de vehículos han ido aumentando desde 1990, especialmente los productos de alta tecnología, (Dussel, 2005). Esto se relaciona con sus planes de gobierno y su política industrial que han apoyado el crecimiento de la producción y las exportaciones automotrices como medio para incentivar el crecimiento de la economía, (Álvarez Medina & Sepúlveda, 2006).

Según los datos de INEI, SUNARP, MTC, los vehículos menores se han convertido en un vehículo de uso masivo en el Perú, ya no es solo un medio de transporte eficiente y económico, sino que ha llegado a ser la principal herramienta de trabajo para miles de personas incrementando la inscripción de vehículos menores de 66,372 en el año 2007 a 170,220 (INEI, SUNARP, & M.T.C., 2012).

En nuestro país, continúan convirtiéndose en aliadas de los ciudadanos de menores ingresos, quienes han encontrado en este vehículo no solo un medio de transporte eficiente y económico, sino una herramienta de trabajo para su subsistencia y las de sus familias.

De acuerdo con la información recopilada del el número de compradores den vehículos menores dentro del parque automotor de Tacna está incrementándose de 686 unidades en el año 2007 a 1,508 unidades en el año 2012 debido principalmente a las facilidades que hoy en día las tiendas comercializadoras ofrecen para financiar la compra de estos vehículos y permitir así el acceso a un vehículo propio y a la vida moderna a quienes de otra manera no podrían tenerlo.

La motocicleta es una alternativa de transporte muy práctica y sobre todo apreciada por los usuarios, al ser una respuesta precisa para satisfacer la necesidad de movilidad.

Así mismo, los vehículos menores aportan beneficios al parque automotor y a los ciudadanos como la facilidad de movilidad en tráficos congestionados, el ahorro en combustible, su bajo precio en relación a un automóvil, menor impacto ambiental, además de existir una extensa y variada oferta del producto.

La presente investigación " las importaciones de vehículos menores en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna período 2014." tiene la finalidad de identificar cuáles son las principales incidencias que ocurren durante la importación de vehículos menores y cómo repercute la importación dentro del parque automotor de Tacna.

La importación y ensamblaje de motos es un generador de empleo (más de 2000 empleos directos), ya que existe una gran inversión y, sobre todo, porque desarrolla la tecnología y profesionaliza la mano de obra.

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Identificación y determinación del problema

La venta de vehículos menores ha marcado nuevos récord en los últimos años, incrementando la importación de las mismas por diferentes puertos peruanos y cada vez atrayendo mayor inversión extranjera a Perú. El incremento de la demanda se ve reflejado a raíz del crecimiento de la clase media, con lo cual la segmentación se ha diversificado para acoger a la clase C como uno de gran importancia.

La evolución de la economía mundial basada en la Globalización, el continuo desarrollo tecnológico son factores fundamentales que obligan a los países a buscar nuevas alternativas en sus relaciones comerciales internacionales.

En la actualidad la fabricación y exportación de vehículos menores en CHINA ha sufrido un gran incremento esto a raíz de que grandes marcas mundialmente conocidas ensamblan sus máquinas y fabrican sus piezas, esto se debe considerablemente a la calidad y los precios competitivos que ofrece el país asiático.

A partir del año 2004, China se ha convertido en el principal país de origen de las motocicletas, seguido en menor proporción por la India y siendo sus principales consumidores en Latinoamérica Brasil principal ensamblador, seguido por Colombia y Venezuela.

En la actualidad los fabricantes chinos ven a Perú como un buen mercado de vehículos menores ya que es el principal país latinoamericano que acepta la mayoría de sus modelos y tipos de motocicletas ya sea para transporte, trabajo o entretenimiento.

Según el INEI, en los últimos 10 años, el valor importado de motocicletas ha mostrado un incremento acelerado, registrando una tasa de crecimiento promedio anual de 29.4 %, principalmente las que tienen una cilindrada entre 50 y 250 cc, representando el 95,0 % del total importado.

Según Derteano (2014), en su artículo publicado en la página web TODOMOTOS en Perú se han registrado 141,218 unidades según AAP durante el presente año, Lima se consolida como la zona que más motos consume debido al caótico tráfico y deficiente transporte público provocando que las personas se interesen en los vehículos menores más que en los autos, como una opción de transporte por la ciudad y esta preferencia se ve reflejado en las cifras de ventas que presenta la Asociación Automotriz del Perú (AAP).

En estos primeros seis meses del 2014 se han inscrito en la Superintendencia Nacional de registros públicos (SUNARP) 141,218 vehículos menores de 335 marcas distintas.

De ese total y según las cifras compartidas por la AAP, un 62.39 %, es decir alrededor de 88,050 unidades en el Perú son motos lineales, mientras un 37.61% que vendrían a ser 53,077 vehículos, son trimotos. Asimismo la zona que secunda a Lima como la que más motos nuevas a registrado en Perú, en estos seis meses es Lambayeque-Cajamarca-Amazonas con 18,250 unidades (12.92 %), mientras que en tercer lugar lo ocupan las provincias de Junín-Huánuco-Pasco con 10,012 vehículos menores (7.09%).

Es por ello la necesidad en realizar el Análisis de factores que afectan la importación y ensamblaje de vehículos menores en el parque automotor en la ciudad de Tacna Período 2014, como una de las medidas conducentes a dar una mayor utilización a su capacidad instalada y aprovechar la experiencia acumulada en el ensamblaje de vehículos menores, así como crear fuentes de trabajo de forma inmediata.

La alternativa de incursionar en este mercado, es interesante debido a que es un producto que tiene una demanda creciente por la versatilidad de usos que puede otorgar y por lo económico de su mantenimiento.

Actualmente en Tacna se observa el incremento de vehículos menores a raíz del crecimiento de la población y la expansión territorial, generación de nuevos puntos de mantenimiento de motocicletas y creación de tiendas de repuestos para vehículos menores siendo principales consumidores las provincias y distritos de la ciudad, dentro del rubro de importación de vehículos menores directamente a la ciudad de Tacna se encuentran las empresas GESEMA S.A.C. con las marcas TO-KAY MOTOS y ROZO MOTOS, empresa GMR MOTORS RACING S.A.C. con la marca CUSTOM, COBRA S.A.C. con la marca SUMO, y empresas distribuidoras las marcas WANXIN, HONDA, RONCO, SUZUKI, YAMAHA, entre otros.

Dado que existe un incremento en la demanda de vehículos menores cada vez se logra observar nuevos importadores, los cuales con el afán de incrementar sus ventas surgen nuevos tipos de procedimientos para poder minimizar costos de importación subvaluando el valor de origen.

Actualmente los paquetes utilizados en la importación de vehículos menores son SKD (semi desarmado) y CKD (completamente desarmado).Viendo el incremento de la demanda de vehículos

menores, es necesario analizar las incidencias de las importaciones de vehículos menores en el parque automotor en la ciudad de Tacna con la necesidad de mejorar el proceso de importación, costos relacionados al desaduanaje y logística internacional.

Por lo tanto, se realiza la siguiente interrogante ¿De qué manera la Incidencia de las importaciones de vehículos menores influyen en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna en el periodo 2014?

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿Cuál es el grado de incidencia de las importaciones de vehículos menores en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna ?

1.2.2. Problemas específicos

¿Cuáles son los tipos de importación más utilizados para los vehículos menores en la ciudad de Tacna?

¿Es posible incrementar el nivel de importación de vehículos menores en la ciudad de Tacna?

¿Qué otras actividades económicas influyen en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo general

Determinar el grado de incidencia de las importaciones de vehículos menores en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna.

1.3.2. Objetivos específicos

Determinar los tipos de importación más utilizados para los vehículos menores en la ciudad de Tacna.

Determinar la posibilidad de incrementar el nivel de importación de vehículos menores en la ciudad de Tacna.

Determinar que otras actividades económicas influyen en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna.

1.4. Justificación e importancia de la investigación

1.4.1. Justificación

La presente investigación permitirá determinar cómo beneficia la importación de vehículos menores procedentes de China en el parque automotor en la ciudad de Tacna y cómo repercute en la actividad comercial ya que a raíz del incremento del ingreso económico de la mayor parte de la población además de las facilidades de financiamiento por parte de las empresas del sistema financiero, permiten a la población optar por la alternativa de transportarse por sus propios medios poniendo a su disposición un vehículo menor, es por eso que la participación de éstas en el parque automotor nacional al momento sigue en crecimiento.

Dado que en la actualidad hay una mayor conciencia en la protección del medio ambiente y sobre todo en el aspecto económico, es por eso que las personas y empresas han tomado a las motocicletas (vehículo menor) como un medio alternativo de transporte rápido y eficaz.

Por otro lado se considera importante el conocer cuál sería la incidencia de incrementar la importación de vehículos menores en el parque automotor y su relación con otras actividades económicas como el mantenimiento de vehículos, venta de repuestos, generación de empleo para estas mismas actividades comerciales.

Desde el punto de vista político – legal, existe un beneficio para las importaciones cuando éstas son realizadas por ZOFRATACNA.

1.4.1.1. Justificación Teórica

La presente investigación realizará un análisis de los problemas presentados anteriormente, en cuanto a las incidencias de la importación de vehículos menores, para posteriormente brindar recomendaciones y/o mejoras.

Consiste en desarrollar un minucioso análisis de las causas de las incidencias de la importación de vehículos menores en el parque automotor de la ciudad de Tacna. La siguiente investigación servirá como fuente de siguientes estudios.

1.4.1.2. Justificación Práctica

La siguiente investigación tiene como finalidad minimizar las incidencias dentro del área de importación dentro de las empresas importadoras de vehículos menores en el parque automotor de la ciudad de Tacna, será útil y un buen

aporte ya que la investigación analizará la problemática desde el ángulo internacional hasta el ámbito local.

1.4.1.3. Justificación Metodológica

Se pretende seguir el proceso de investigación científica la cual incluye el planteamiento de interrogantes objetivos e hipótesis, a fin de establecer un conocimiento probable acerca de los factores que influyen en la incidencia de la importación de vehículos menores en el parque automotor de la ciudad de Tacna.

Para lo cual se diseñará un modelo, plantear una propuesta y diseñar instrumentos de recolección de datos.

1.4.1.4. Justificación Legal

Según las normas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) todos los vehículos que deseen circular dentro del parque automotor están obligados a cumplir ciertos requisitos: Reglamento Nacional de Vehículos decreto supremo N° 058-2003-MTC y modificado por los Decretos Supremos Nros. 005-2004-MTC, 014-2004-MTC, 035-2004-MTC, 002-2005-MTC, 012-2005-MTC, 017-2005-MTC, 008-2006-MTC, 012-2006-MTC y 023-2006-MTC, estableciendo cuando corresponda la clase o combinación especial.

1.4.2. Importancia

Ésta presente investigación tiene importancia debido a como la importación de vehículos menores en el parque automotor de Tacna tendría efectos multiplicadores, tanto en la generación de empleo como en la creación de industrias conexas de abastecimiento de partes, piezas e insumos directos e indirectos que permiten una mayor integración de la producción nacional y sub-regional así como la creación de puntos de servicio y atención al cliente a lo largo del territorio local.

Para el usuario final significa una mayor eficiencia la que se puede obtener con el uso de este medio de transporte ya que no les afecta los embotellamientos, permitiéndoles llegar oportunamente a cualquier lugar, logrando así un ahorro considerable de tiempo y combustible.

Por lo tanto la presente investigación aporta a una solución de problema económico y social identificando la realidad actual de nuestra ciudad con respecto a las importaciones de vehículos menores.

1.5. Alcances y limitaciones de la investigación

1.5.1. Alcances

1.5.1.1. Alcance espacial

La presente investigación se realizará al parque automotor de la ciudad de Tacna y en las empresas que se dedican a la importación de vehículos menores.

1.5.1.2. Alcance temporal

La presente investigación se realizará dentro del año 2014, debido al inicio del incremento de las importaciones de vehículos menores.

1.5.1.3. Alcance social

Análisis de las actividades de importación de vehículos menores en el parque automotor de Tacna

Análisis de la regulación por parte del estado

1.5.2. Limitaciones

- Existen limitaciones ya que los importadores de vehículos menores no cuentan con disponibilidad de tiempo para otorgar información sobre su tipo de importación.
- Limitaciones del estudio se basan en la reserva de información financiera por parte de las empresas importadoras de vehículos menores.
- La información estadística sobre el nivel de importaciones de vehículos menores es limitada.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes

Tras la búsqueda de antecedentes relacionados con la investigación en los diferentes centros documentarios de la ciudad de Tacna y en sitios web, se logró identificar trabajos de investigación relacionados con las variables de estudio, y que servirán como referencia para la investigación:

2.1.1. A nivel internacional

- **En Ecuador, Moreno Ramirez, (2002), en su tesis ““La industria automotriz nacional, una estimación de su situación, estructura económica, eficiencia y argumentos para su de regulación”** tuvo las siguientes conclusiones La constante innovación tecnológica obligó a las transnacionales automotrices a exportar el capital productivo, que ya se había vuelto obsoleto en los países centrales, hacia los países periféricos en donde tal tecnología podía revalorizarse. Tal circunstancia convierte a Ecuador en receptor de un proceso tecnológico que no transforma nada, esto es el ensamblaje que utiliza la materia prima elaborada en otros países para que sea soldada y adecuada a nivel nacional.

La continua necesidad de financiamiento, para renovar las líneas de producción en la medida que lo exige el parque automotor y los constantes cambios tecnológicos, permite la vinculación de este sector con la banca financiera Internacional, hasta la cual se transfieren remesas por concepto de capital e intereses.

En conclusión a mayor demanda es necesario aplicar el método que el autor sugiere, empezar a producir los vehículos en líneas de ensamblaje actualizadas. Ya que el parque automotor y los constantes cambios tecnológicos la calidad y garantía es muy necesario en el producto final.

2.1.2. A nivel nacional

- **En Lima, Díaz & Torero (2011) en su investigación mostrada en su página web titulada “Importación de motos y mototaxis se incrementó en más de 100% en primer bimestre del año” precisa que :** La importación de motocicletas y mototaxis nuevas en los dos primeros meses de año creció en 14.71 y 102.53 por ciento, respectivamente, comparado con similar período del 2007, informó hoy el director gerente de la primera exhibición de vehículos menores en el país Motos Fest Perú 2008, Gonzalo Díaz.

Indicó que de acuerdo al reporte estadísticos de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), la importación de motocicletas nuevas en el primer bimestre del presente año ascendió a 32,196 unidades, un 114.71 por ciento más que las 14,995 unidades importadas en el mismo período del año anterior.

Asimismo, la importación de mototaxis (trimotos) nuevas en los dos primeros meses del año ascendió a 4,956 unidades, un

102.53 por ciento más que las 2,447 unidades importadas en enero y febrero del 2007.

También indicó que la mayor demanda de transporte público en moto taxis para las zonas periféricas de la ciudad está impulsando la creciente importación de este tipo de vehículos.

Refirió que en los últimos años hay una presencia mayor de nuevas marcas que están ganando participación de mercado, frente a las tradicionales que operaban en el país.

En el 2007 se importaron 130,075 motocicletas nuevas, cantidad mayor en 45.62 por ciento a las 89,328 unidades importadas en el 2006, que a su vez representó un incremento frente a las 63,229 unidades importadas en el 2005.

En el caso de las moto taxis nuevas, en el 2007 se importaron 22,025 unidades, cantidad mayor en 63.60 por ciento frente a las 13,463 unidades importadas en el 2006.

En conclusión se indica que este incremento obedece al crecimiento económico del país que se manifiesta en una mayor demanda de estos vehículos para uso comercial, específicamente para el reparto de productos (delivery) de farmacias, mensajerías, restaurantes, y transporte de personas y carga en zonas periféricas de la ciudad impulsando de esta forma la creciente importación de este tipo de vehículos.

- **En Lima, Barandiarán Sánchez, Calderón Martell, Chávez Campodónico, & Coello de la Puente (2012) en la tesis “Plan estratégico del sector automotriz en el Perú – Vehículos ligeros y comerciales”** donde demuestran que se puede impulsar el parque automotriz para hacerlo más competitivo, a través del aprovechamiento de una ventaja comparativa.

Por otro lado, este estudio muestra que muchos de los objetivos planteados son susceptibles de alcanzar, tales como:

- a) tratados de libre comercio con países fabricantes,
- b) aumento de la demanda de vehículos en el Perú y
- c) altos índices de motorización en el Perú.

Indican que se fomenten la compra de vehículos nuevos, ya que por el nivel de inversión que implica, este sector a) cuenta con un gran potencial para la creación de puestos de trabajo formal, b) incrementa la recaudación tributaria, c) aumenta el PBI y d) genera mayor dinamismo en la economía del país.

En conclusión se indica: alianza entre el gremio automotriz y el de autopartes para potenciar el crecimiento del sector, fomento de la compra de vehículos nuevos, fomento del desarrollo de una industria de autopartes para atender el mercado nacional y el establecimiento de plantas de ensamblaje en el departamento de Lima para atraer marcas líderes en la venta de autos ligeros y comerciales.

- **En Lima, Loiza Dávila, (2007) en su Tesis titulada “Análisis, evaluación y mejora de procesos logísticos de ingreso de mercadería bajo régimen de depósito autorizado en un operador logístico: teoría y ejemplo aplicativo.”** Llega a la conclusión: La mejora de procesos es una herramienta que es fundamental para todas las empresas porque permite renovar los procesos administrativos y operativos, pero para el proyecto en estudio el objetivo era optimizar el servicio de atención al cliente.

Con las herramientas de la calidad se pudo identificar cinco problemas básicos que ocasionan la demora del trámite

documentario: sistemas de información ineficientes, demora en traslado de contenedor, uso de maquinarias en otras actividades, falta de personal y la falta de capacidad en los almacenes.

En conclusión es necesario la adquisición de un nuevo sistema operativo que mejore la administración de almacenes, es decir que el cliente realice consultas sobre la cantidad y ubicación de su mercadería e incluso realizar requerimientos y que permita la verificación de espacios para agilizar los procesos de atención en el almacén.

2.1.3. A nivel Local

- **En Tacna, Pantoja (2013) en su tesis “Importación de vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios de la empresa Pantoja Business S.R.L., procedentes de China”** precisa que los resultados de la investigación sobre el tipo de cambio, a pesar de contar con un comportamiento altamente fluctuante, influye en el valor FOB de las importaciones de vehículos con una relación muy alta y que el valor del seguro que cubre la importación de vehículos guarda alguna relación estadística con el tipo de cambio, lo cual demuestra que la fluctuación de esta variable se justifica por la volatilidad cambiaria.

En conclusión se indica: Que existe una relación estadística significativa, por lo cual se deduce que los resultados de la fluctuación de las importaciones de esta empresa tienen su justificación en el tipo de cambio dólar / sol.

2.2. Bases Teóricas

2.2.1. Importación

- Según, Rakesh Mohan, (2009), El proceso de importación se refiere a la colocación de un bien fuera de la frontera nacional, a partir de una fuente externa. El comprador del bien se llama un importador. Una importación en el país de acogida es una exportación desde el país de origen. Importación y exportación son las que definen las transacciones financieras de comercio internacional.

En el comercio internacional, la importación y exportación de bienes se ven limitados por las cuotas de importación y las políticas de entrada. Las jurisdicciones importadoras y exportadoras podrán imponer un arancel (impuesto) de las mercancías.

Además, la importación y exportación de mercancías están sujetas a los acuerdos comerciales entre la importación y exportación de las jurisdicciones.

- Según, Lequiller & Blades (2009), define El proceso de importación consiste en transacciones de bienes y servicios (ventas, trueques, regalos o donaciones) de no residentes a residentes.

Las importaciones son agregados claves para el análisis de la situación económica de un país.

En el mundo extremadamente globalizado de hoy, cuando se desacelera, o acelera, Estados Unidos, estos frenos e impulsos se transmiten a las restantes economías. La globalización afecta a la relación entre todos los países, porque todos intercambian cantidades crecientes de bienes y servicios. En esto desempeña un papel importante el tipo de cambio. Si las monedas aprecian respecto al dólar, las exportaciones hacia los países de la zona del dólar sufrirán las consecuencias.

- Según, Eurostat, (1996) Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, La definición exacta de las importaciones en la contabilidad nacional incluye y excluye los casos “dudosos” específicos.

2.2.1.1. La Delimitación general de las importaciones

La delimitación general de las importaciones en las cuentas nacionales es la siguiente:

La importación de un bien se produce cuando hay un cambio de propiedad de un no residente a un residente, lo que no implica necesariamente que el bien en cuestión cruce físicamente la frontera. Sin embargo en los casos específicos de las cuentas nacionales atribuyen los cambios de propiedad a pesar de que en términos jurídicos no hay cambio de propiedad tiene lugar (por ejemplo, el arrendamiento financiero frontera

cruzada, las entregas transfronterizas entre las filiales de una misma empresa, los bienes que cruzan la frontera para ser transformados significativa a la orden o reparación). Los bienes de contrabando también se deben incluir en la medición de importación

- Las importaciones de servicios comprenden todo los servicios prestados por no residentes a residentes. En las cuentas nacionales las compras directas de los residentes fuera del territorio económico de un país se registran como importaciones de servicios, por lo que todos los gastos de los turistas en el territorio económico de otro país son considerados como parte de las importaciones de servicios. También los flujos internacionales de servicios ilegales deben ser incluidos.

Las estadísticas comerciales básicas a menudo difieren en términos de definición y de cobertura de las necesidades en las cuentas nacionales:

- Los datos sobre el comercio internacional de mercancías que se obtienen principalmente a través de las declaraciones a los servicios personalizados. Si un país aplica el sistema de comercio en general, todas las mercancías que entran en el país se registran como importaciones. Si el sistema especial de comercio (por ejemplo, las estadísticas del comercio exterior de la UE) se aplica mercancías que se reciben en los depósitos aduaneros no se registran en las estadísticas del comercio exterior, a menos que posteriormente van a libre práctica del país importador.
- Un caso especial es el de las estadísticas de comercio interior de la UE. Dado que las mercancías circulan libremente entre los Estados miembros de la UE sin los

controles aduaneros, las estadísticas sobre el comercio de mercancías entre los Estados miembros deben ser obtenidos a través de encuestas. Para reducir la carga estadísticas de los encuestados pequeños comerciales escala están excluidos de la obligación de información.

- Registro estadístico del comercio de servicios se basa en las declaraciones de los bancos a sus bancos centrales o por las encuestas de los principales operadores. En una economía globalizada, donde los servicios pueden ser prestados a través de medios electrónicos (por ejemplo, internet) los flujos internacionales conexos de los servicios son difíciles de identificar.
- Estadísticas básicas sobre el comercio Internacional, normalmente no registran los productos de contrabando o de los flujos internacionales de servicios ilegales. Una pequeña fracción de los productos de contrabando y servicios ilegales, sin embargo, puede ser incluido en las estadísticas oficiales del comercio a través de envíos de falsos o declaraciones falsas que sirven para ocultar el carácter ilegal de las actividades.

2.2.1.2. Incoterms

Los incoterms regulan cuatro aspectos básicos del contrato de compraventa internacional: la entrega de mercancías, la transmisión de riesgos, la distribución de gastos y los trámites de documentos aduaneros.

Categorización de los incoterms 2010. Los incoterms se agrupan en cuatro categorías: E, F, C, D.

- Término en E: EXW

El vendedor pone las mercancías a disposición del comprador en los propios locales del vendedor; esto es, una entrega directa a la salida.

- Términos en F: FCA, FAS y FOB

Al vendedor se le encarga que entregue la mercancía a un medio de transporte elegido por el comprador; esto es, una entrega indirecta sin pago del transporte principal.

- Términos en C: CFR, CIF, CPT y CIP

El vendedor contrata el transporte, pero sin asumir el riesgo de pérdida o daño de la mercancía o de costes adicionales por los hechos acaecidos después de la carga y despacho; esto es, una entrega indirecta con pago del transporte principal.

- Términos en D: DAT, DAP y DDP

El vendedor soporta todos los gastos y riesgos necesarios para llevar la mercancía al país de destino; esto es una entrega directa a la llegada. Los costes y los riesgos se transmiten en el mismo punto, como los términos en E y los términos en F.

Los términos en D no se proponen cuando el pago de la transacción se realiza a través de un crédito documentario, básicamente porque las entidades financieras no lo aceptan.

DAP es un Incoterm polivalente “flexible” y se puede usar en cualquier medio de transporte y en la combinación de todos ellos.

Algunos INCOTERMS más utilizados son: FOB, CFR, DDU, DAF, DES.

- Según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo - MINCETUR (2009), se entiende por importación el ingreso legal de mercancías y servicios procedentes del extranjero con fines principalmente de carácter comercial, pudiendo también tener fines de naturaleza personal, social o benéfica, entre otros permitidos por nuestra legislación.

2.2.1.3. ¿Por qué importar?

En términos generales, se puede decir que se importa mercancías del exterior para el uso o consumo en el mercado nacional, contribuyéndose mediante su proceso básicamente a:

- Complementar el suministro nacional ante la insuficiencia de la producción.
- Abrir nuevas opciones de consumo y abastecimiento con mayor variedad y bajo mejores condiciones de compra.
- Fomentar la competitividad de las empresas en la oferta de productos y servicios al tener acceso a mejores insumos para la producción.

Las importaciones sirven para abastecer al mercado nacional ante la insuficiencia de producción y son fundamentales para asegurar la provisión para el consumo y la producción nacional. Tal es el caso de importaciones

de productos de alta tecnología e insumos para la industria vinculada a sectores como comunicaciones, energía, transportes, alimentación, minería, entre otros.

La importación de insumos para la producción es pieza clave para el impulso y fomento de la competitividad de las empresas, para tal efecto, existen regímenes aduaneros de fomento a empresas en actividades relacionadas con la producción para la exportación. De esta manera, a la par de asegurar el abastecimiento de insumos del extranjero a precios competitivos internacionalmente, se promueve el incremento de contenido nacional en las exportaciones y facilita la creación de cadenas productivas. Los productos importados se utilizan a su vez como materiales, componentes y equipos en la producción local.

Con ello se diversifica la gama de productos acabados y de servicios, producidos y ofrecidos por la industria nacional, así como también las distintas tecnologías que esta última puede utilizar.

2.2.1.4. ¿Quiénes pueden importar y qué requisitos necesitan?

El Estado peruano garantiza el derecho de toda persona natural o jurídica a realizar operaciones de comercio exterior. En ese sentido, cualquier persona natural o jurídica puede importar señalando su Registro Único de Contribuyente (RUC).

Excepcionalmente, no requerirán RUC, las personas naturales que realizan en forma ocasional importaciones de mercancías, cuyo valor FOB por operación no exceda de los mil dólares americanos (US \$ 1 000) y siempre que registren hasta tres (3) importaciones anuales como

máximo y las que por única vez realicen importaciones cuyo valor FOB no supere los tres mil dólares americanos (US \$ 3 000).

De otro lado, las personas naturales pueden tramitar personalmente la importación en la aduana siempre que:

- Tengan un RUC.
- Cuando el valor FOB de la mercancía no supere los US \$ 2 000.

¿Cuáles son las condiciones necesarias para importar?

Las personas o empresas que deseen iniciarse en la importación, con la finalidad de evaluar su capacidad importadora y asegurar el éxito en el proceso, deben tener en cuenta las siguientes condiciones básicas para hacerlo:

Conocer el mercado interno. En caso de que el insumo, producto o servicio importado esté destinado al mercado local, el importador debe determinar qué tan sostenible resultará la inversión en relación al uso o práctica comercial que le da el insumo, producto o servicio importado y cuál es el beneficio que se obtendrá en la producción o comercialización en el mercado interno.

Conocer apropiadamente la información necesaria del mercado de origen del producto y de los potenciales proveedores, así como sobre los tratados, acuerdos y/o mecanismos comerciales o de incidencia arancelaria con los países de exportación, que le permitan al importador determinar la razonabilidad y rentabilidad económica e impositiva de la operación de importación.

Conocer si el insumo o producto importado contará con las condiciones de infraestructura para su traslado y

mantenimiento y si va a poder ser comercializado sin ningún tipo de restricción en su uso o práctica comercial.

Conocer si la tecnología a importar va a traer como beneficios economías de escala que traerán consigo la reducción de costos logrando de esa manera ser más competitivo a nivel local y en caso se plantee exportar.

Si la actividad importadora permitirá contar con productos o servicios competitivos en calidad y precio, que cumplan con los requerimientos y estándares exigidos por los mercados en los que se desenvuelve o a los que planea ingresar.

Tener acceso a información suficiente y oportuna, que permita tener conocimiento del mercado al cuál estarán dirigidos los bienes o servicios importados, responder a las necesidades de los clientes, conocer a sus proveedores actuales y potenciales, de tal manera que se pueda responder a los requerimientos exigidos por los mercados.

Realización de un planeamiento de importación. Es recomendable realizar un estudio de mercado y factibilidad económica de la importación del producto que incluya los objetivos y metas de importación, estrategias y acciones que deberán realizarse para introducir, penetrar y consolidarse en el (los) mercado (s) elegido (s) a nivel local o internacional dependiendo de dónde esté dirigido el bien o servicio final.

Errores se cometen al momento de importar

Muchos de los errores cometidos por las empresas que empiezan a importar, han sido consecuencia de la falta de experiencia y conocimiento del manejo del comercio

internacional, por ello es necesario que los importadores conozcan estos errores y realicen una evaluación de los mismos.

Entre los errores más comunes cometidos al importar tenemos los siguientes:

- Falta de evaluación de la capacidad y condiciones de compra.
- No considerar las diferencias culturales entre países.
- No realizar una investigación de mercado del país proveedor.
- Seleccionar equivocadamente al socio comercial.
- Seleccionar equivocadamente el mercado objetivo.
- Elaborar contratos sin considerar la legislación del país de origen.
- No contar con una estructura interna adecuada para gerenciar la importación.
- No contar con un plan de importación ni solicitar asesoramiento.
- Incumplir los acuerdos pactados en la cotización o negociación.

Negociación de Importación

La negociación internacional forma parte sustantiva del proceso de contratación (compra-venta) y permite delimitar el contenido del contrato, estableciendo los deberes y derechos de las partes.

Es recomendable que antes de entrar a una negociación, los contratantes o futuros negociadores, cuenten con un cabal conocimiento de los propios intereses y los de la contraparte, a fin de detectar el o los “problemas” a solucionar para llegar a la celebración del contrato. Los

intereses pueden ser muy diversos y variados, incidiendo directamente en el contenido de las ofertas y demandas. El negociador debe contar con la suficiente percepción para clasificar objetivamente dichos intereses.

Costo de Importación

Se denomina costo de importación al precio de importación asignado a un bien o servicio que se compra en el exterior.

Por ende, se debe considerar todos los factores que involucren obtener el bien o servicio hasta donde lo requiera el cliente, considerando los costos de transporte, agencia de Aduanas, entre otros.

Costos de transacción de importación

Para calcular los costos de transacción adecuados es necesario tomar en cuenta los derechos y tributos de importación (arancel, IGV, ISC, IPM), el flete, el seguro, el almacenaje, los gastos portuarios, gastos en el transporte, los costos para la obtención de permisos y autorizaciones, los gastos bancarios y los honorarios del despachante (agencia de Aduana). Estos pueden ser onerosos e inciden directamente en el precio final de su producto.

Adicionalmente, se debe tomar en cuenta, en los casos que corresponda el costo de adaptación del producto para su uso, los costos de administración y financieros.

Cotización

La cotización es el documento formal que establece el contacto entre el vendedor (exportador) con el cliente (importador), a través del que se informa:

Las características del producto: denominación técnico comercial, posición arancelaria, unidad de medida,

cantidades a suministrar por partidas y totales, precio unitario, embalaje, etc.

Los términos de venta (INCOTERMS), que implican las condiciones de la operación, condiciones de venta y de pago, monto total, modo de envío, puerto o lugar de embarque y de destino, fecha posible de entrega, entre otros.

Referencias de la empresa: con antecedentes comerciales y larga trayectoria en el Comercio Internacional.

Las cotizaciones pueden recibirse vía fax, correo, medios electrónicos, entre otro.

Incoterms

Se trata de una serie de términos que forman una normativa creada por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) y cuya validez es internacionalmente reconocida. Los INCOTERMS son términos estandarizados que se utilizan en los contratos de compra-venta internacional y que sirven para determinar cuál de las partes (exportador o importador):

- Paga el transporte de la mercancía.
- Paga el seguro que cubre los posibles daños y deterioros que sufra la mercancía durante el transporte.
- Establece en qué lugar el exportador entregará la mercancía al importador.

GRUPO E Salida	EXW	En Fábrica	Ex Work
GRUPO F Sin pago transporte principal	FCA	Franco Transportista	Free Carrier
	FAS	Franco junto al buque	Free Alongside Ship
	FOB	Franco a bordo del buque	Free on Board
GRUPO C Con pago transporte principal	CFR	Coste y flete	Cost and Freight
	CIF	Coste, seguro y flete	Cost Insurande Freight
	CPT	Transporte pagado hasta	Carriage Paid To
	CIP	Transporte y seguro pagado hasta	Carriage and Insurance Paid
GRUPO D Llegada	DAS	Entrega en frontera	Delivered At frontier
	DES	Entregada sobre buque	Delivered Ex Ship
	DEQ	Entregada en muelles	Delivered Ex Quay
	DDU	Entregada sin pagar derechos	Delivered Duty Unpaid
	DDP	Entregada con derechos pagados	Delivered Duty Paid

n

otro tipo de gastos (aduaneros, portuarios, etc.).

Existen 13 Incoterms: en cada contrato de compra-venta internacional se especificará cuál de ellos se aplicará, en función de lo acordado entre el exportador y el importador. Suelen identificarse por siglas, como se muestra a continuación:

Gráfico N° 1: Los Incoterms

Fuente: A, B, C del Comercio Exterior – MINCETUR, 2009

Elaboración: Propia

Una clasificación práctica es por el lugar de venta, la

misma que se detalla a continuación:

- Venta de origen: cuando el vendedor entrega las mercancías en su país y más allá no tiene ninguna obligación. Al comprador le conviene contratar seguro.
- Venta en Tránsito: el vendedor entrega las mercancías en el puerto de destino y el pago del flete o pagar el flete y seguro.
- Venta de destino: cuando el vendedor (exportador), por su cuenta y riesgo, entrega las mercancías en el país de destino (país del importador).

Venta en origen		Venta en tránsito		Venta en destino	
EXW	C.T	CFR	M	DES	M
FCA	C.T	CIF	M	DEQ	M
FAS	M	CPT	C.T	DDU	C.T
FOB	M	CIP	C.T	DDP	C.T
C		DAF	T		

T. = Cualquier transporte, M= Marítimo, T = Terrestre

Gráfico N° 2: Tipos de Venta Incoterms

Fuente: A, B, C del Comercio Exterior – MINCETUR, 2009

Elaboración: Propia

Formato para identificar costos de importación

A continuación se sugiere un esquema que permite una

mejor identificación de los costos de importación considerando los INCOTERMS. Sin embargo, cada empresa puede adecuar o crear uno acorde a sus necesidades:

r á fi c o N o 3 : C o s t o	FOB, FCA	Puerto de embarque o punto convenido de salida.
	Transporte principal.	
	Precio CFR, CPT.	Lugar convenido de destino de la mercancía en destino.
	Seguro de transporte Internacional.	
	CIF (FOB + Flete + seguro).	Puerto o lugar de destino en el país de destino.
	Costos de descarga (handling). Aranceles país de destino. Costos de almacenaje. Costo de transporte de aduana al punto de destino. Honorarios de despachante.	
	Precio DDP.	Mercancía entregada, libre de derechos, en un punto destino en el país del importador.

s de Importación

Fuente: A, B, C del Comercio Exterior – MINCETUR, 2009

Elaboración: Propia

Formas de cobranza internacional

Cuando se realiza una transacción internacional, al igual que en cualquier operación comercial, existe un requerimiento de realizar pagos (importador) / cobros (exportador) por los bienes transados. Entre las formas de pago / cobranza internacional se presentan las siguientes opciones.

Pago Anticipado. Es aquel por el cual el importador efectúa el pago del monto total de la transacción antes del embarque. En general, es una modalidad poco frecuente.

Pago Directo. Esta modalidad implica un pago realizado con cheque, orden de pago, giro o transferencia directamente a la cuenta del exportador; sin involucrar mayor compromiso de alguna entidad financiera, como podría ser un banco. En esta modalidad, los riesgos los asume principalmente el exportador.

Cobranza Documentaria. Permite que el exportador mantenga el control de la mercancía hasta que recibe el pago o una garantía por parte del importador.

Existen dos posibilidades:

- D/P – Documentos contra pago. El importador paga el efecto para recibir el documento de título de la mercancía.
- D/A – Documentos contra aceptación. El importador acepta el efecto para recibir los documentos de título de la mercancía. Con la aceptación el importador se obliga a pagar según las condiciones del efecto.

Los bancos no asumen ningún riesgo de cobranzas

documentarias. Por esta razón las cobranzas son significativamente más económicas que los créditos documentarios.

Cartas de Crédito o Créditos Documentarios. La carta de crédito es un documento emitido por el banco del comprador por el que se compromete a pagar al exportador si cumple correctamente con los requisitos documentales. Los créditos documentarios reducen los riesgos del exportador y del comprador de manera sustancial.

Cuenta Abierta. Esta modalidad genera mucho riesgo para el exportador, por cuanto debe enviar la mercancía, la factura y los documentos de embarque a la empresa compradora y luego esperar el pago.

Estas ventas son conocidas también como ventas “al crédito”, ya que el exportador concede el crédito sin una garantía documentaria que le cubra la deuda del comprador.

No obstante, el pago en condiciones de cuenta abierta, respaldado por un crédito de apoyo (Stand by) o una garantía a primer requerimiento, puede ser un método tan seguro como el pago por adelantado.

Carta de crédito

La carta de crédito es un acuerdo por el cual el banco del importador se compromete a pagar al exportador contra el cumplimiento de los requerimientos documentales pactados.

Una carta de crédito funciona básicamente de la siguiente manera:

El comprador (el ordenante del crédito) llena las formas de solicitud corrientes, pidiéndole a su banco la admisión de su crédito a favor del exportador (el beneficiario), procediendo a completar los siguientes datos:

- Datos del solicitante.
- Datos del beneficiario.
- Si el crédito es confirmado.
- Forma en que debe ser avisado al exterior.
- Importe del crédito y la condición de compra.
- Lugar y fecha de vencimiento para la negociación de los documentos.

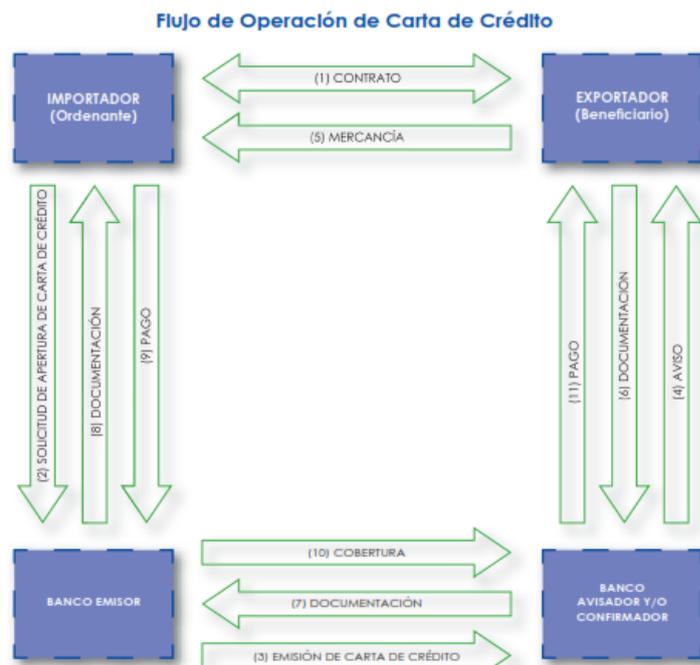


Gráfico N° 4: Flujo de Operación de Carta de Crédito

Fuente: A,B,C del Comercio Exterior – MINCETUR,2009

Elaboración: A,B,C del Comercio Exterior –MINCETUR,2009

2.2.2. Parque Automotor

2.2.2.1. Definiciones del Parque Automotor

- Según la Universidad Politécnica Salesiana, (2003)
Parque automotor: comprende la flota total de vehículos (todas las categorías) que circulan por una zona o región.

Para caracterizar al parque automotor en circulación, existen varios métodos según las necesidades o requerimientos que permiten clasificar a los vehículos:

Dependiendo de la normativa nacional y/o internacional se puede realizar dicha clasificación de acuerdo a varios parámetros:

Servicio que prestan, Capacidad de carga, antigüedad del vehículo, combustible que utilizan, tipo de vehículo y otras clasificaciones.

Considerando ahora el efecto acumulado en el parque automotor en circulación, de la inscripción de vehículos en años anteriores. Los resultados se presentan especialmente para los años entre 1928 al 2003. A partir de esto se obtuvo la distribución absoluta de vehículos inscritos como usados y aquellos inscritos como nuevos.

- Según Aguero Alva (2007) , El automóvil ha propiciado el desarrollo de numerosas industrias y tecnologías que

participan en su evolución: pinturas, plásticos, vidrios, cauchos natural y sintético, bombillas, etc. Cada año el Parque automotor requiere más de 200 millones de neumáticos, 40 millones de baterías y 1,000 millones de bombillas de luz, y eso es solo para vehículos nuevos.

De acuerdo a estudios realizados por la Asociación de fabricantes japoneses de automóviles (JAMA), la producción mundial de automóviles alcanzó las 69,21 millones de unidades en 2006, lo que representa un aumento del 4,1 por ciento respecto al año anterior.

Para analizar la problemática del parque automotor en el Perú, entendiéndose como tal a la cantidad y calidad de vehículos existentes, incluyendo factores como antigüedad, importación de vehículos nuevos y usados, modificaciones de estructuras en los vehículos debemos considerar el contexto en que se desenvuelve.

En la actualidad, con datos a diciembre de 2007, Lima tiene más de 900,000 vehículos del 1'400,000 vehículos que tiene el Perú, es decir tiene casi el 65%.

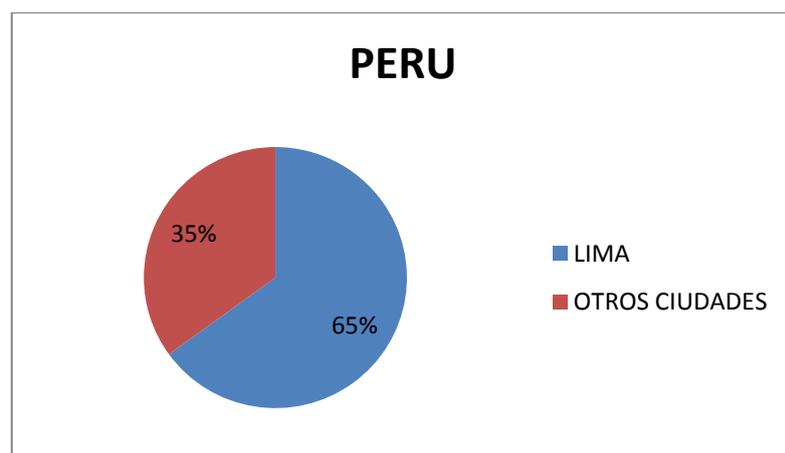


Gráfico N° 5: Porcentaje de vehículos Lima, año 2007

Fuente: Asoc. de fabricantes japoneses de automóviles

Elaboración: Propia

2.2.2.2. Decreto Supremo N° 058-2003-MTC del Reglamento Nacional de Vehículos

- Según el MTC (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) en el DECRETO SUPREMO N° 058-2003-MTC del Reglamento Nacional de Vehículos:

SECCION I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°.- Objeto del Reglamento Nacional de Vehículos

El objeto del presente Reglamento es establecer los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre.

Los requisitos y características técnicas establecidas en el presente Reglamento están orientadas a la protección y la seguridad de las personas, los usuarios del transporte y del tránsito terrestre, así como a la protección del medio ambiente y el resguardo de la infraestructura vial.

Artículo 2°.- Ámbito de aplicación y alcance

El presente Reglamento rige en todo el territorio de la República y sus disposiciones alcanzan a los vehículos señalados en el Anexo I, así como a los Vehículos Especiales que ingresen, transiten y operen en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre.

No se encuentran comprendidos en el ámbito de aplicación de lo dispuesto en el presente reglamento los vehículos de tracción de sangre.

Artículo 3°.- Referencias

Cuando en el presente Reglamento se mencione la palabra “Ley”, se entenderá que se está haciendo referencia a la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; la mención al “Ministerio”, está referida al Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la mención de la “DGCT”, está referida a la Dirección General de Circulación Terrestre del Ministerio; la mención a PRODUCE al Ministerio de la Producción, la mención al “INDECOPI”, está referida al Instituto Nacional de Defensa de la Libre Competencia y de la Propiedad Intelectual, la mención al “Registro de Propiedad Vehicular”, está referida al Registro de Propiedad Vehicular del Registro de Bienes Muebles del Sistema Nacional de los Registros Públicos, la mención a “SUNARP”, está referida a Superintendencia Nacional de Registros Públicos, la referencia a “SUNAT” está referida a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, la referencia a “PROVIAS Nacional” está referida al Proyecto Especial de Infraestructura del Transporte Nacional, la referencia a “RENIEC” se efectúa respecto del Registro Nacional de Identificación y Estado Civil, la referencia al “INEI” deberá ser entendida respecto del Instituto Nacional de Estadística e Informática, la referencia a “CETICOS” está hecha respecto a los Centros de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicios, la referencia a “SNTT” debe ser entendida como Sistema Nacional de Transporte Terrestre y, finalmente la referencia a Reglamentos Nacionales debe entenderse como todos los reglamentos emitidos a partir de la Ley. Asimismo, cuando se mencione un artículo o anexo sin hacer referencia a norma alguna, éste se entenderá referido al presente Reglamento.

SECCION II: LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

TITULO I CLASIFICACION VEHICULAR

Artículo 5°.- Objeto de la clasificación vehicular

Los requisitos técnicos y procedimientos administrativos requeridos para la homologación, inscripción registral, Revisiones Técnicas y las demás exigencias para que los vehículos ingresen, se registren, transiten, operen y salgan del SNTT, deben efectuarse atendiendo a la clasificación vehicular establecida en el Anexo I.

TITULO II IDENTIFICACIÓN VEHICULAR

Artículo 6°.- Objeto de la identificación vehicular

Para su ingreso, registro, tránsito, operación y salida del SNTT, los vehículos sujetos al ámbito de aplicación del presente Reglamento, deben identificarse por los códigos de identificación vehicular, de acuerdo a los parámetros desarrollados en el presente Título.

Artículo 7°.- Códigos de identificación vehicular

Los códigos de identificación vehicular, determinados y consignados por el fabricante del vehículo, individualizan a éste, dichos códigos son:

1. **VIN (Vehicle Identification Number).**- Número de Identificación Vehicular constituido por 17 caracteres, asignado y consignado por el fabricante conforme lo dispuesto en la Norma Técnica ITINTEC 383.030 o la norma ISO 3779. Se interpreta de acuerdo al siguiente detalle:

a. Los tres primeros caracteres.- Corresponden a la Identificación Mundial del Fabricante (World Manufacturer Identifier-WMI). Se determinan de acuerdo a la Norma Técnica ITINTEC 383.031 o la norma ISO 3780 y en el Perú este código es asignado por PRODUCE.

b. Los caracteres del cuarto al noveno, corresponden a la sección descriptiva del vehículo (Vehicle Description Section-VDS).

c. Los caracteres del décimo al décimo séptimo, corresponden a la sección indicativa del vehículo (Vehicle Identification Section -VIS).

El décimo carácter corresponde al año modelo determinado por el fabricante que, en algunos casos, coincide con el año calendario en el que el vehículo fue producido.

La ubicación y fijación del VIN debe efectuarse de acuerdo a lo dispuesto para dicho efecto en la Norma Técnica ITINTEC 383.032 o la norma ISO 4030.

2. Número de Chasis o Serie.- Identifica al chasis de los vehículos. El fabricante debe grabar éste número en el chasis, bastidor o carrocería y, adicionalmente, debe consignarlo en una placa fijada al vehículo.

3. Número de Motor.- Identifica al motor de los vehículos, debiendo ser consignado en el motor por el fabricante del mismo. Los vehículos que se incorporen al SNTT a partir del 1 de enero del 2005, deben tener necesariamente el número de motor estampado por el fabricante del mismo.

Artículo 8°.- Identificación vehicular

Los vehículos de las categorías L, M y N deben identificarse con el VIN y el Número de Motor. Excepcionalmente, los vehículos de las categorías L, M y N que a la fecha de la entrada en vigencia del presente Reglamento no cuenten con el VIN y se encuentren transitando, deben identificarse mediante el Número de Chasis y el Número de Motor.

Los Vehículos Especiales, de las categorías L, M y N deben identificarse con el VIN y el Número de Motor. Excepcionalmente, los Vehículos Especiales de las categorías L, M y N que no cuenten con el VIN deben identificarse mediante el Número de Chasis y el Número de Motor.

Artículo 9°.- Exigencia de los códigos de identificación

Para la nacionalización e inmatriculación de los vehículos sujetos al ámbito de aplicación del presente Reglamento, SUNAT y el Registro de Propiedad Vehicular deben solicitar, además de los requisitos exigidos normalmente, los códigos de identificación vehicular de acuerdo a los procedimientos señalados para tales efectos en el presente Reglamento.

Artículo 10°.- VIN para los vehículos fabricados o ensamblados en el Perú

El fabricante nacional de vehículos debe asignar y consignar el VIN de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 9° del

presente Reglamento, precisándose que sólo debe emplear partes y piezas nuevas.

El ensamblador nacional de vehículos autorizado para dicho efecto por el fabricante del paquete CKD o SKD que dé origen al nuevo vehículo, debe consignar el VIN asignado por el fabricante a dichos paquetes.

Los vehículos que son producto de la instalación de una carrocería fabricada en el país a un vehículo incompleto deben identificarse con el VIN de éste último.

Los vehículos que son producto de la instalación de una carrocería importada a un vehículo incompleto deben identificarse con el VIN de este último. Adicionalmente, cuando la carrocería importada que ha sido montada es ensamblada en el país, el ensamblador nacional debe estar autorizado para dicho efecto por el fabricante del paquete CKD o SKD que dé origen al nuevo vehículo.

2.2.2.3. Incorporación Vehicular al SNTT

GENERALIDADES

Artículo 80°.- Inmatriculación

La incorporación de los vehículos en el SNTT, únicamente se lleva a cabo a través del procedimiento de la inmatriculación registral en el Registro de Propiedad Vehicular, conforme las normas vigentes en la materia.

Todos los vehículos que requieran transitar por el SNTT deben contar con Placa Única Nacional de Rodaje.

Excepcionalmente, los vehículos de uso diplomático, de las fuerzas armadas y policiales se inmatricularán de acuerdo al procedimiento registral establecido para cada registro administrativo.

Artículo 81°.- Mecanismos de control para la inmatriculación vehicular

Todo vehículo nuevo importado, así como los de fabricación o ensamblaje nacional, para su nacionalización y/o inmatriculación, debe corresponder a un modelo previamente homologado o, tratándose de vehículos importados usados y Vehículos Especiales, sujetarse al mecanismo de control que le corresponda, conforme se establece en el presente Reglamento

En ningún caso está permitida la inmatriculación de un vehículo incompleto.

2.2.2.4. Clasificación Vehicular

Categoría: Vehículos menores

L: Vehículos automotores con menos de cuatro ruedas.

L1 : Vehículos de dos ruedas, de hasta 50 cm³ y velocidad máxima de 50 km/h.

L2 : Vehículos de tres ruedas, de hasta 50 cm³ y velocidad máxima de 50 km/h.

L3 : Vehículos de dos ruedas, de más de 50 cm³ ó velocidad mayor a 50 km/h.

L4 : Vehículos de tres ruedas asimétricas al eje longitudinal del vehículo, de más de 50 cm³ ó una velocidad mayor de 50 km/h.

L5 : Vehículos de tres ruedas simétricas al eje longitudinal del vehículo, de más de 50 cm³ ó velocidad mayor a 50 km/h y cuyo peso bruto vehicular no exceda de una tonelada.

Categoría M: Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de pasajeros.

M1: Vehículos de ocho asientos o menos, sin contar el asiento del conductor.

M2: Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de 5 toneladas o menos.

M3 : Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de más de 5 toneladas

Los vehículos de las categorías M2 y M3, a su vez de acuerdo a la disposición de los pasajeros se clasifican en:

Clase I : Vehículos contruidos con áreas para pasajeros de pie permitiendo el desplazamiento frecuente de éstos

Clase II : Vehículos contruidos principalmente para el transporte de pasajeros sentados y, también diseñados para permitir el transporte de pasajeros de pie en el pasadizo y/o en un área que no excede el espacio provisto para dos asientos dobles.

Clase III : Vehículos contruidos exclusivamente para el transporte de pasajeros sentados.

Categoría N: Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de mercancía.

N1 : Vehículos de peso bruto vehicular de 3,5 toneladas o menos.

N2 : Vehículos de peso bruto vehicular mayor a 3,5 toneladas hasta 12 toneladas.

N3 : Vehículos de peso bruto vehicular mayor a 12 toneladas.

Categoría O: Remolques (incluidos semiremolques).

O1 : Remolques de peso bruto vehicular de 0,75 toneladas o menos.

O2 : Remolques de peso bruto vehicular de más 0,75 toneladas hasta 3,5 toneladas.

O3 : Remolques de peso bruto vehicular de más de 3,5 toneladas hasta 10 toneladas.

O : Remolques de peso bruto vehicular de más de 10 toneladas.

2.2.2.5. Requisitos Técnicos Vehiculares

DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN ÓPTICA

Todos los vehículos deben contar con faros especialmente diseñados y fabricados para el tránsito por el lado derecho.

Está prohibida la instalación de otros tipos y colores de luces diferentes a las contempladas.

Categoría L :

- (1) Pueden estar agrupadas, combinadas o mutuamente incorporadas en las luces posteriores.
- (2) Exigible en defecto de indicación expresa del fabricante.

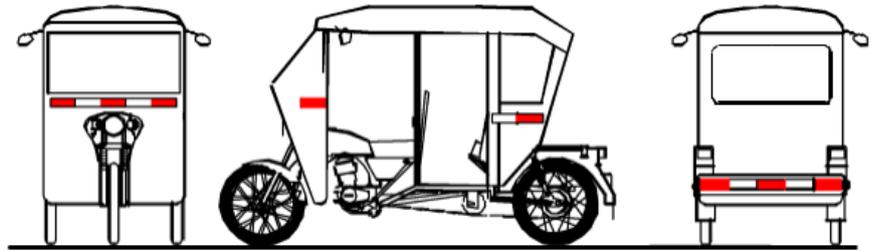


Gráfico N° 6: Categoría L5

Fuente: A, B, C del Comercio Exterior – MINCETUR,2009

Elaboración: A,B,C del Comercio Exterior –MINCETUR,2009

FORMULA RODANTE

Los vehículos de las categorías L, M y N sujetos al ámbito de aplicación del presente Reglamento deben cumplir con las siguientes características en lo referente a fórmula rodante :

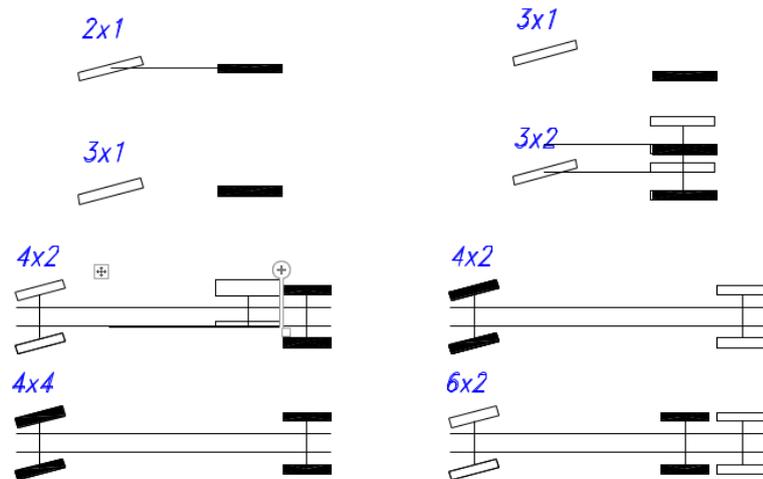


Gráfico N° 7: Formula Rodante

Fuente: A, B, C del Comercio Exterior – MINCETUR, 2009

Elaboración: A,B,C del Comercio Exterior –MINCETUR,2009

2.3. Definición de Términos Básicos

Según las definiciones proporcionadas por ADUANET y Ministerio de Transportes (MTC).

- **Abandono Expreso:** Es la renuncia escrita de la propiedad de las mercancías hechas a favor del estado por quién tiene la facultad legal de hacerlo.
- **Aduana:** Organismo responsable de la aplicación de la Legislación Aduanera y del control de la recaudación de los derechos de Aduana y demás tributos; encargados de aplicar en lo que concierne la legislación sobre comercio exterior, generar las estadísticas que ese tráfico produce y ejercer las demás funciones que las leyes le encomiendan.

- **Agente de Aduana:** Es la persona natural o jurídica cuya licencia otorgada por el Gerente General de la Corporación Aduanera le faculta a gestionar de manera habitual y por cuenta ajena, el despacho de las mercancías, debiendo para el efecto firmar la declaración aduanera.

- **Agente de Carga Internacional:** Persona que puede realizar y recibir embarques, consolidar y desconsolidar mercancías, actuar como Operador de Transporte Multimodal sujetándose a las leyes de la materia y emitir documentos propios de su actividad, tales como conocimientos de embarque, guías aéreas, certificados de recepción, certificados de transporte y similares.

- **Almacén Aduaneros:** Locales abiertos o cerrados destinados a la colocación temporal de las mercancías mientras se solicita su despacho y cuya gestión puede estar a cargo de la Aduana, de otras dependencias públicas o de personas privadas.

- **Almacén Libre de Impuesto (DUTY FREE):** Establecimientos ubicados en las zonas primarias de las aduanas localizadas en los puertos o aeropuertos internacionales, que tienen por objeto el depósito de determinadas mercancías nacionales y extranjeras, exclusivamente para ser expedidas a aquellas personas que están en tránsito en el país o que vayan a entrar o salir del mismo, en calidad de pasajeros.

- **Arancel:** Impuesto sobre las importaciones, tasa a la que se gravan las mercancías importadas, se refiere usualmente también a una lista de productos con el impuesto que se debe pagar al gobierno para su importación.

- **Base Imponible de los Impuestos Arancelarios:** En las importaciones es el valor CIF y en las exportaciones es el valor FOB de las mercancías.

- **Certificado de Origen:** Documento que acredita que las mercancías a ser despachadas son originarias de un determinado país o territorio. El origen viene determinado por el país o territorio donde ha sido fabricado el producto o donde ha sufrido la última transformación sustancial.

- **Conocimiento de Embarque (BILL OF LADING):** Es un recibo dado al embarcador por las mercancías entregadas, demuestra la existencia de un contrato de transporte marítimo y otorga derechos sobre la mercancía. Recibo de las mercancías puestas a bordo de un barco, firmado por la persona o agente que se compromete por contrato a transportarlas.

- **Consolidación de Carga:** Acto de agrupar mercancías correspondientes a varios embarcadores individuales para ser transportadas hacia o desde el país de origen, para uno o más destinatarios, mediante contrato con un consolidador o agente de carga debidamente autorizado.

- **Depósito Temporal:** Las mercancías descargadas serán entregadas por el transportista a las bodegas de depósito temporal en los casos que establezca el servicio nacional de aduana del Perú o al correspondiente operador portuario o aeropuerto.

- **Importación:** es el transporte legítimo de bienes y servicios nacionales exportados por un país, pretendidos para el uso o consumo interno de otro país. Las importaciones pueden ser cualquier producto o servicio recibido dentro de la frontera de un Estado con propósitos comerciales. Las importaciones son generalmente llevadas a cabo bajo condiciones específicas.

- **Importación para el Consumo:** Es el régimen aduanero por el cual las mercancías extranjeras son nacionalizadas y puestas a libre disposición para su uso o consumo definitivo.
- **Importación Temporal:** Procedimiento que permite introducir en un país mercancías para su posterior reexportación al extranjero o a puerto, zona o depósito franco. Algunas mercancías admitidas en este régimen son: material profesional, mercancías para ser expuestas en ferias, congresos o similares, material pedagógico y científico sin fines comerciales; etc.
- **Incoterms:** International Commercial Terms (términos de comercio internacional), Son términos, de tres letras cada uno, que reflejan las normas de aceptación voluntaria por las dos partes (compradora y vendedora), acerca de las condiciones de entrega de las mercancías y/o productos. Se usan para aclarar los costes de las transacciones comerciales internacionales, delimitando las responsabilidades entre el comprador y el vendedor, y reflejan la práctica actual en el transporte internacional de mercancías.
- **Mercancía Extranjera:** Mercancía o bien producida o manufacturada en el exterior.
- **Mercancía Nacional:** Es la producida o manufacturada en el país de origen.
- **Mercancía Nacionalizada:** Es aquella producida o confeccionada en el extranjero cuya importación a consumo se ha perfeccionado legalmente.
- **Nomenclatura Arancelaria:** La nomenclatura común NANDINA facilita la identificación y clasificación de las mercancías, las estadísticas de comercio exterior y otras medidas de política

comercial de la Comunidad Andina relacionadas con la importación y exportación de mercancías.

- **Normas de Origen:** Parámetros técnicos establecidos con el objeto de determinar el territorio aduanero o región de origen de un producto.
- **Obligación Tributaria Aduanera:** Es el vínculo jurídico personal entre el Estado y las personas que operan en el tráfico internacional de mercancías, en virtud del cual, aquellas quedan sometidas a la potestad aduanera, a la prestación de los tributos respectivos al verificarse el hecho generador y al cumplimiento de los demás deberes formales.
- **Parque Automotor:** Comprende la flota total de vehículos (todas las categorías) que circulan por una zona o región.
- **Propietario de la Mercancía:** Es la persona natural o jurídica que acredite su condición de tal, mediante la presentación del original de la factura comercial y el conocimiento de embarque marítimo, la carta de porte o la guía aérea en su caso. La renuncia a la propiedad de la mercancía en favor del Estado corresponde exclusivamente a su propietario y no lo exime de las responsabilidades para con terceros derivados de la importación y almacenamiento.
- **Transbordo:** Operación aduanera de transferencia total o parcial de mercancías manifestadas provenientes del extranjero y con destino a él, de un medio de transporte a otro, dentro de la zona primaria y bajo control del distrito respectivo.
- **Transportista:** Persona que traslada efectivamente las mercancías o que tienen el mando del transporte o de la responsabilidad de éste.

- **Término de la Descarga:** Se entiende para efectos de control aduanero como el último día en el que se termina de descargar el vehículo transportador, para lo cual la actualidad aduanera deberá dejar constancia de dicho acto en el correspondiente documento.
- **Territorio Aduanero:** Territorio nacional en el cual se aplican las disposiciones de este código y comprende las zonas primarias y secundarias.
- **Vehículo Comercial:** Vehículo automotor con o sin chasis, para transporte de mercancías, objetos o efectos, o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de hasta 2730 kilogramos.
- **Vehículos Menores (motocicleta):** Vehículo con dos, tres o cuatro ruedas provistas de asiento y/o montura para el uso de su conductor y pasajeros, según sea el caso tales como: bici motos, motonetas, motocicletas, triciclos motorizados, trimotos pasajero y carga, cuatrimotos y similares.
- **Zona Aduaneras:** Primarias (área interior de los puertos y aeropuertos, recintos aduaneros y localidades habilitadas y fronteras terrestres) y secundarias (comprende la parte restante del territorio incluidas las aguas territoriales y espacio aéreo).
- **Zona Especial de Reconocimiento:** Área habilitada dentro de los almacenes aduaneros destinada al reconocimiento físico de las mercancías, de acuerdo a Ley.
- **Zona Franca:** Parte del territorio nacional debidamente delimitada, en la que las mercancías que en ella se introduzcan se consideran como si no

Estuviesen en el territorio aduanero con respecto a los derechos y tributos de importación, y no están sometidos al control habitual de ADUANAS.

- **Zona Primaria:** Parte del territorio aduanero que comprende los recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres destinados o autorizados para las operaciones de desembarque, embarque, movilización o depósito de las mercancías; las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de una aduana; aeropuertos, predios o caminos habilitados y cualquier otro sitio donde se cumplen normalmente las operaciones aduaneras.
- **Zona Secundaria:** Es aquella parte del territorio aduanero que le corresponde a cada aduana en la distribución de que ellos haga el Superintendente Nacional de Aduanas para efectos de la competencia, intervención y obligaciones de cada una.

2.4. Sistema de Variables

DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE VARIABLES	FACTOR	INDICADOR
VARIABLE INDEPENDIENTE: La	Importaciones	Identificar los tipos de Importaciones

importación de vehículos menores	Mercados	Identificar los mercados a los cuales se dirigen la importación de vehículos menores
Incidencia en la Importaciones de vehículos menores: Determinar cómo beneficia la importación de vehículos menores procedentes de CHINA en el parque automotor en la ciudad de Tacna y cómo repercute en la actividad comercial	Normatividad	Identificar las normas / leyes, decretos, entre otros
	Valor agregado	Actividades económicas relacionadas a la importación de vehículos menores

DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE VARIABLES	FACTOR	INDICADOR
<p>VARIABLE DEPENDIENTE: Comportamiento del Parque Automotor de Tacna</p> <p>PARQUE AUTOMOTOR DE TACNA: El parque automotor está constituido por todos los vehículos que circulan por las vías de la ciudad, entre los que encontramos automóviles particulares, vehículos de transporte público y vehículos de transporte de carga.</p>	Tipos de clientes	Identificar los tipos de clientes a los cuales está segmentado los vehículos menores
	Principales marcas de vehículos menores	Identificar las principales marcas de vehículos menores
	Tipo de categorías de vehículo menor	Identificar las categorías vehículos menores
	Formas de adquisición	Identificar las formas de adquisición

2.5. Sistema de Hipótesis

2.5.1. Hipótesis general

Existe un alto grado de incidencia de las importaciones de vehículos menores en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna período 2014.

2.5.2. Hipótesis específicas

- Los tipos de importación más utilizados para los vehículos menores en la ciudad de Tacna son: importación para el consumo, importación temporal.
- El nivel de importación de vehículos menores en la ciudad de Tacna se incrementará.
- Las actividades económicas como el comercio, turismo y servicios; se relacionan con el comportamiento del parque automotor.

CAPITULO III

METODOLOGÍA

3.1. Tipo de Investigación

La presente investigación es de tipo aplicada debido a que busca solucionar problemas prácticos relacionados a las incidencias de las importaciones de vehículos menores en el parque automotor en la ciudad de Tacna.

3.2. Diseño de Investigación

Algunos diseños de investigación utilizan los aspectos más básicos de la investigación, por lo que consideraremos cuatro criterios fundamentales, como son:

- De acuerdo con la interferencia del investigador en el estudio: Observacional
- De acuerdo con el periodo que se capta la información: Prospectivo
- De acuerdo con la evolución del fenómeno estudiado: Transversal
- De acuerdo con el número de poblaciones estudiadas: Descriptivo

Por lo tanto, el diseño de investigación corresponde a un diseño descriptivo prospectivo.

3.3. Población y Muestra

3.3.1. Población

Para analizar las variables de la presente investigación se tomó datos estadísticos acerca de la importación de vehículos menores y sobre el parque automotor de la ciudad de Tacna del periodo 2014 teniendo como fuente INEI.

En cuanto al análisis de los indicadores de las variables estudiadas se tomó como población a las empresas importadoras de vehículos menores ubicados dentro de la ciudad de Tacna:

- GESEMA S.A.C.
- COBRA INTL S.A.C.
- GMR MOTORS RACING S.A.C.
- SAN TRADING S.A.C.

3.3.2. Muestra

No se tendrá ningún tipo de muestreo por lo cual se tomara el total de datos estadísticos obtenidos para el análisis de las variables.

Para el análisis de los indicadores de las variables la población estará constituida por la totalidad de las empresas importadoras (área de importación) de vehículos menores ubicados dentro de la ciudad de Tacna ya que podemos cumplir los requisitos (tener acceso a toda la población, tiempo y costo)

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Se aplicó la encuesta y su instrumento el cuestionario que facilito la recolección de datos para el análisis de los indicadores . Se visitaron a las empresas importadoras de vehículos menores, con previa coordinación con los gerentes o representantes, a las cuales se les entrevistaron con una duración promedio de 10 minutos.

3.5. Técnicas de procesamiento de datos

Los datos obtenidos mediante la aplicación de los instrumentos señalados para obtener información de fuentes primarias, recurriendo a las fuentes secundarias como registro de las empresas importadoras de vehículos menores también ya indicadas, sirvieron para generar una base de datos en los programas de Excel y SPSS versión 20.0 y así poder realizar las proyecciones respectivas.

La misma base de datos permitió generar tablas de frecuencias y gráficos de barras y dispersión, de carácter informativo con lo que se dio cumplimiento a uno de los propósitos de este trabajo que es la parte descriptiva de la estadística. Luego con esta información ya organizada se procedió a la tarea del análisis estadístico estableciendo así el modo en que se relacionan las variables independientes con la dependiente materia de este estudio.

La prueba de hipótesis se hizo utilizando la prueba de Correlación de Pearson por ser una prueba paramétrica para medir el nivel de relación entre las variables de estudio; por otro lado, también se utilizaron las pruebas t para una muestra para determinar los niveles de las variables de estudio.

3.6. Selección y validación de los instrumentos de investigación

La validación el instrumento se realizó mediante el juicio de expertos, con el cual se corrigió los instrumentos.

Para la prueba de confiabilidad se recurrió Alfa de Cronbach, los reportes fueron los siguientes:

Para la variable: **IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS MENORES**

Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
0.717	8

**Para la variable: COMPORTAMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR DE
TACNA**

Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
0.782	7

Conforme a los resultados se deduce que en ambos instrumentos tienen un alto grado de fiabilidad.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Presentación de resultados, tablas, gráficos, figuras, etc.

Tabla N° 1.- Los importadores conocen cuáles son los tipos de importación más utilizados en vehículos menores.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
EN DESACUERDO	1	5
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	2	10
DE ACUERDO	12	60
TOTALMENTE DE ACUERDO	5	25
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

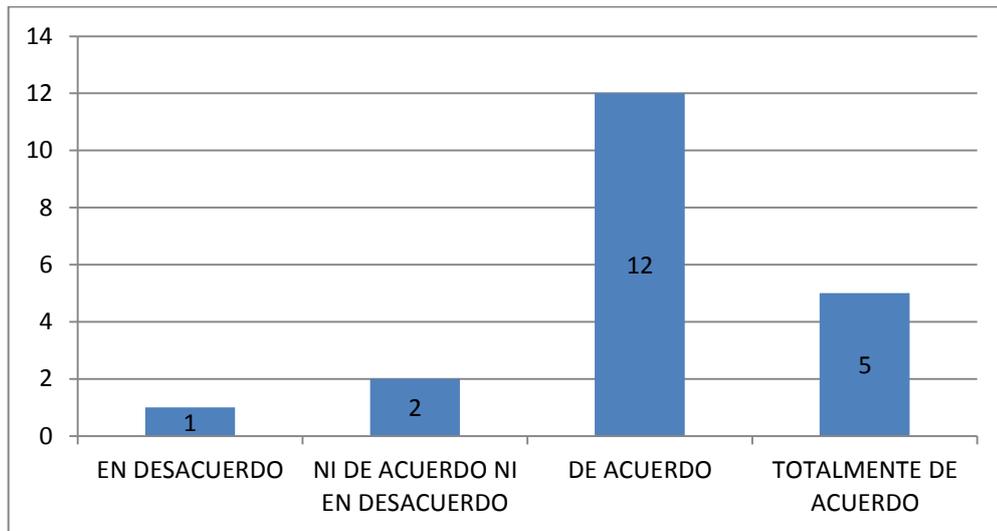


Gráfico Nº 8: Los importadores conocen cuáles son los tipos de importación más utilizados en vehículos menores.

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación: Según los datos obtenidos, el 85 % mantienen una opinión favorable respecto al conocimiento que poseen los importadores sobre los tipos de importación utilizados en vehículos menores, esto se debe a que los importadores se encuentran informados y capacitados.

Tabla N° 2.- Considera usted que el principal tipo de importación de vehículos menores es el SKD (semidesarmado).

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
TOTALMENTE EN DESACUERDO	1	5
EN DESACUERDO	1	5
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	3	15
DE ACUERDO	13	65
TOTALMENTE DE ACUERDO	2	10
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

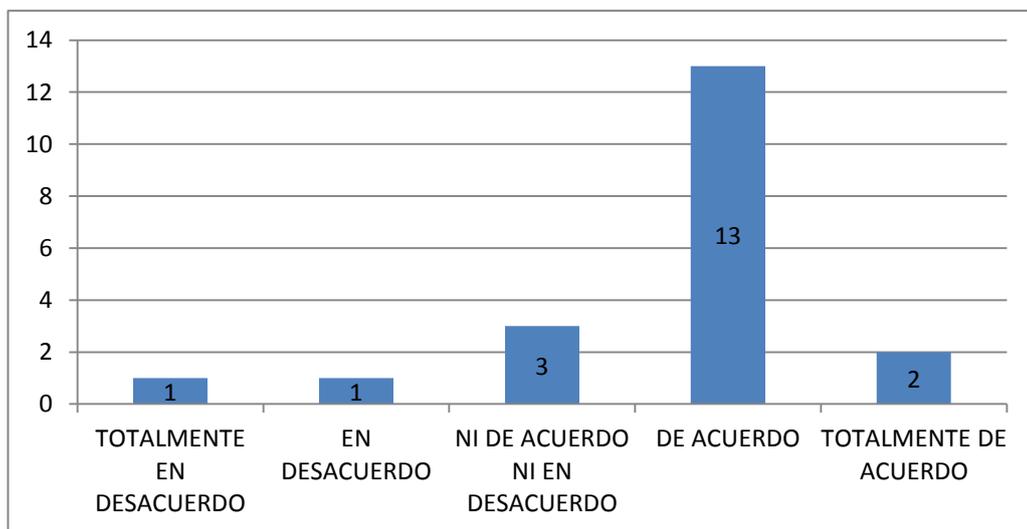


Gráfico N° 9: Considera usted que el principal tipo de importación de vehículos menores es el SKD (semidesarmado).

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

Según los datos obtenidos, el 75 % manifiestan estar de acuerdo que el principal tipo de importación de vehículos menores es el SKD (semidesarmado). Por el contrario un 10 % considera que el tipo SKD no es el principal tipo de importación.

Tabla N° 3.- El mercado al cuál se dirige la importación de vehículos menores es de consumo.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
EN DESACUERDO	1	5
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	4	20
DE ACUERDO	11	55
TOTALMENTE DE ACUERDO	4	20
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

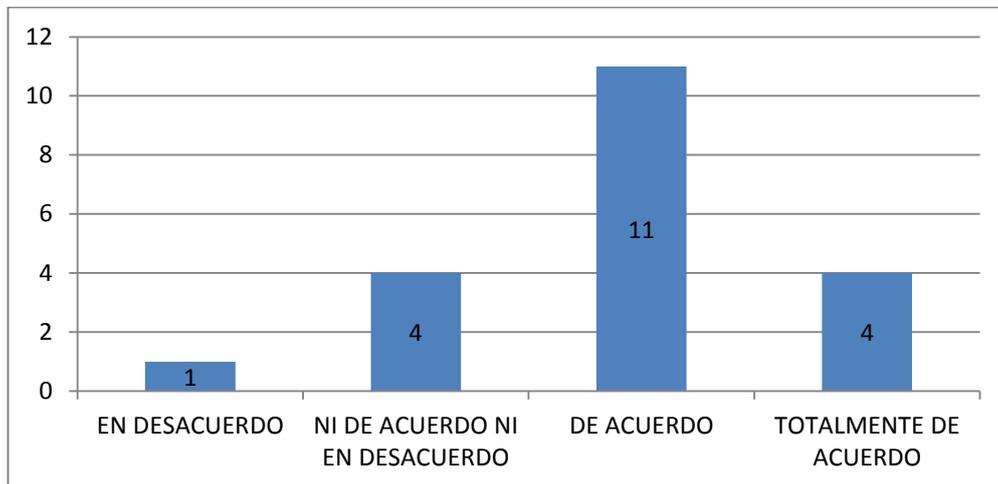


Gráfico N° 10: El mercado al cuál se dirige la importación de vehículos menores es de consumo.

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

Según los datos obtenidos, el 75 % manifiestan estar de acuerdo que el mercado al cuál se dirige la importación de vehículos menores es de consumo. Por el contrario un 25 % considera lo contrario.

Tabla N° 4.- Las normas/leyes vigentes impulsan la importación de vehículos menores.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
EN DESACUERDO	3	15
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	9	45
DE ACUERDO	4	20
TOTALMENTE DE ACUERDO	4	20
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

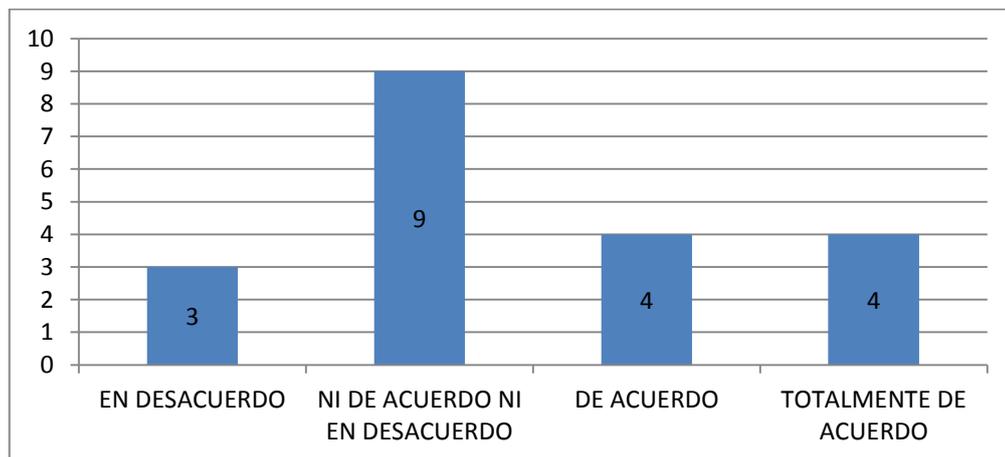


Gráfico N° 11: Las normas/leyes vigentes impulsan la importación de vehículos menores.

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

Según los datos obtenidos, el 40 % manifiestan estar de acuerdo que el principal tipo de importación de vehículos menores es el SKD (semidesarmado). Por el contrario un 15 % considera que las normas/leyes vigentes no impulsan a la importación de vehículos menores.

Tabla N° 5.- Considera usted que los beneficios actuales de establecer una ensambladora de vehículos menores influyen en minimizar sus costos de importación.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
EN DESACUERDO	3	15
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	5	25
DE ACUERDO	10	50
TOTALMENTE DE ACUERDO	2	10
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

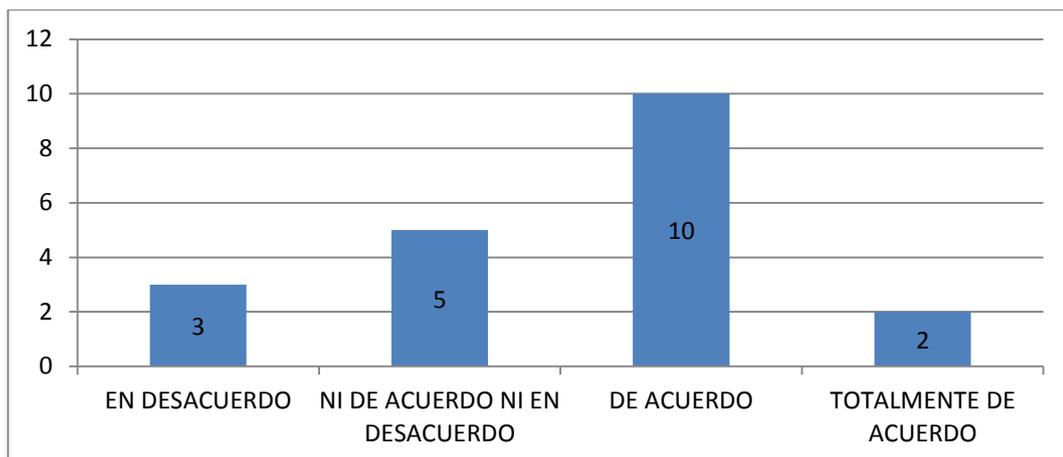


Gráfico N° 12: Considera usted que los beneficios actuales de establecer una ensambladora de vehículos menores influyen en minimizar sus costos de importación.

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

Según los datos obtenidos, el 60 % manifiestan estar de acuerdo que los beneficios actuales de establecer una ensambladora en de vehículos menores en Tacna influyen en minimizar sus costos de importación.

Tabla N° 6.- Considera que los costos de importación al mercado al cuál va dirigido son elevados.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
TOTALMENTE EN DESACUERDO	1	5
EN DESACUERDO	1	5
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	5	25
DE ACUERDO	11	55
TOTALMENTE DE ACUERDO	2	10
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

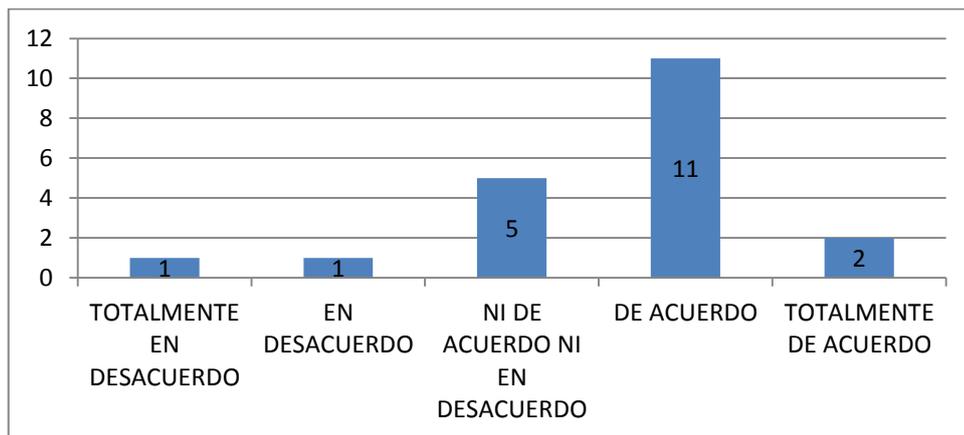


Gráfico N° 13: Considera que los costos de importación al mercado al cuál va dirigido son elevados.

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

Según los datos obtenidos, el 65 % consideran que los costos de importación son elevados.

Tabla N° 7.- Considera usted que las marcas temporales que ingresan y salen del mercado en menos de un año son una de las principales incidencias de la importación de vehículos menores.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
EN DESACUERDO	1	5
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	1	5
DE ACUERDO	14	70
TOTALMENTE DE ACUERDO	4	20
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

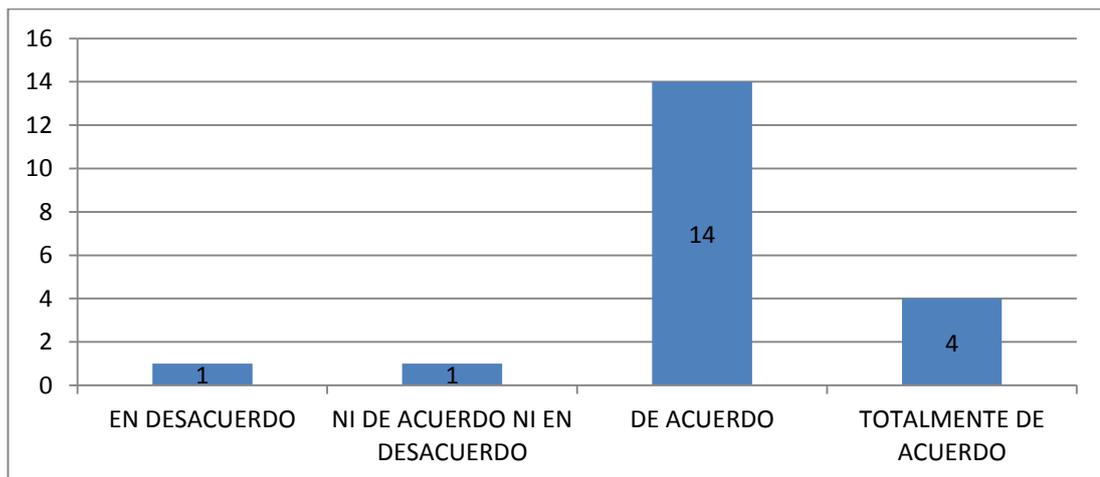


Gráfico N° 14: Considera usted que las marcas temporales que ingresan y salen del mercado en menos de un año son una de las principales incidencias de la importación de vehículos menores.

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

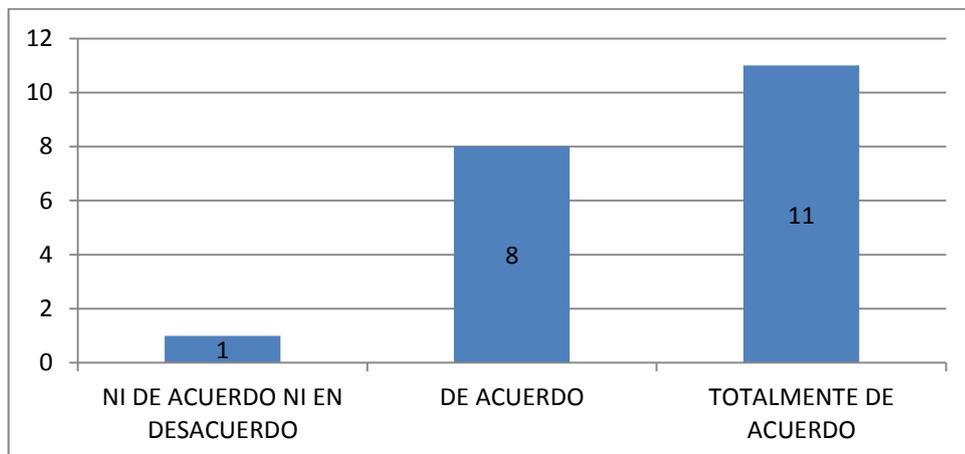
Análisis e interpretación:

Según los datos obtenidos, el 90 % consideran que las marcas temporales que ingresan y salen del mercado en menos de un año son una de las principales incidencias de la importación de vehículos menores.

Tabla N° 8.- Las unidades importadas de vehículos menores van en aumento.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	1	5
DE ACUERDO	8	40
TOTALMENTE DE ACUERDO	11	55
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

**Gráfico N° 15:** Las unidades importadas de vehículos menores van en aumento.

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

Según los datos obtenidos, el 95 % manifiestan estar de acuerdo en que las unidades importadas de vehículos menores va en aumento, incrementándose de este modo la demanda de vehículos menores.

Tabla N° 9.- El principal segmento al que va dirigido la importación de vehículos menores es al sector rural del parque automotor.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
TOTALMENTE EN DESACUERDO	1	5
EN DESACUERDO	1	5
NI DESACUERDO NI EN DESACUERDO	3	15
DE ACUERDO	13	65
TOTALMENTE DE ACUERDO	2	10
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

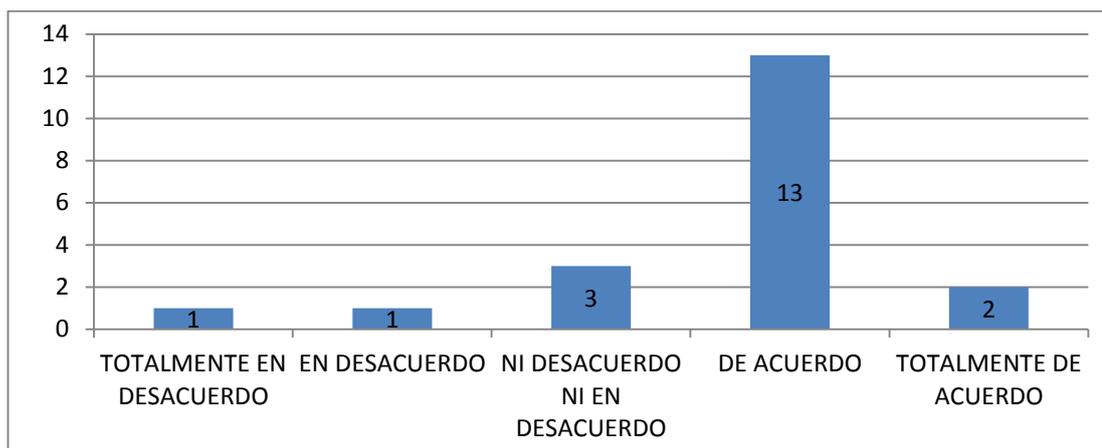


Gráfico N° 16: El principal segmento al que va dirigido la importación de vehículos menores es al sector rural del parque automotor.

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

Según los datos obtenidos, el 75 % manifiestan estar de acuerdo que el principal segmento al que va dirigido la importación de vehículos menores es al sector rural del parque automotor, considerando una herramienta indispensable para la movilidad y transporte de carga en este sector.

Tabla N° 10.- Considera usted que el principal país de origen de los vehículos menores importados al parque automotor de Tacna son de procedencia CHINA.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
EN DESACUERDO	1	5
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	2	10
DE ACUERDO	13	65
TOTALMENTE DE ACUERDO	4	20
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

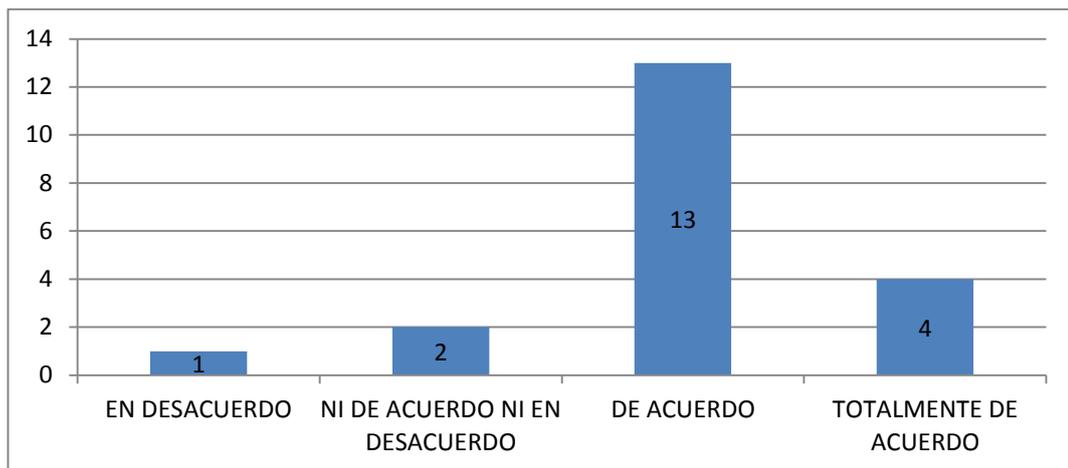


Gráfico N° 17: Considera usted que el principal país de origen de los vehículos menores importados al parque automotor de Tacna son de procedencia CHINA.

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

Según los datos obtenidos, el 85 % manifiestan estar de acuerdo que el principal país de origen de los vehículos menores importados al parque automotor de Tacna es de procedencia CHINA.

Tabla N° 11.- La principal categoría de vehículo menor en crecimiento en el parque automotor de Tacna es la Trimoto carga (L5).

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
EN DESACUERDO	1	5
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	2	10
DE ACUERDO	13	65
TOTALMENTE DE ACUERDO	4	20
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

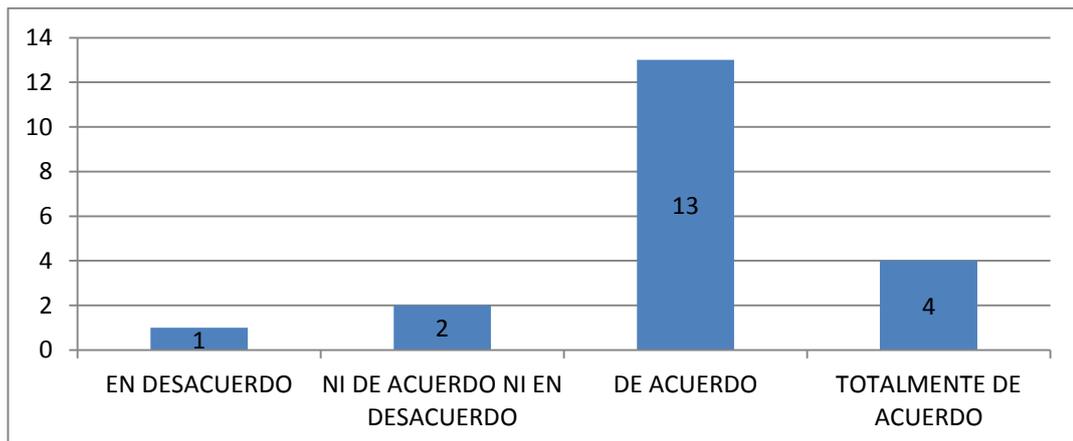


Gráfico N° 18: La principal categoría de vehículo menor en crecimiento en el parque automotor de Tacna es la Trimoto carga (L5).

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

Según los datos obtenidos, el 85 % manifiestan estar de acuerdo que la principal categoría de vehículo menor en crecimiento es la trimoto de carga (categoría L5).

Tabla N° 12.- La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de comercio.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
EN DESACUERDO	3	15
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	8	40
DE ACUERDO	5	25
TOTALMENTE DE ACUERDO	4	20
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

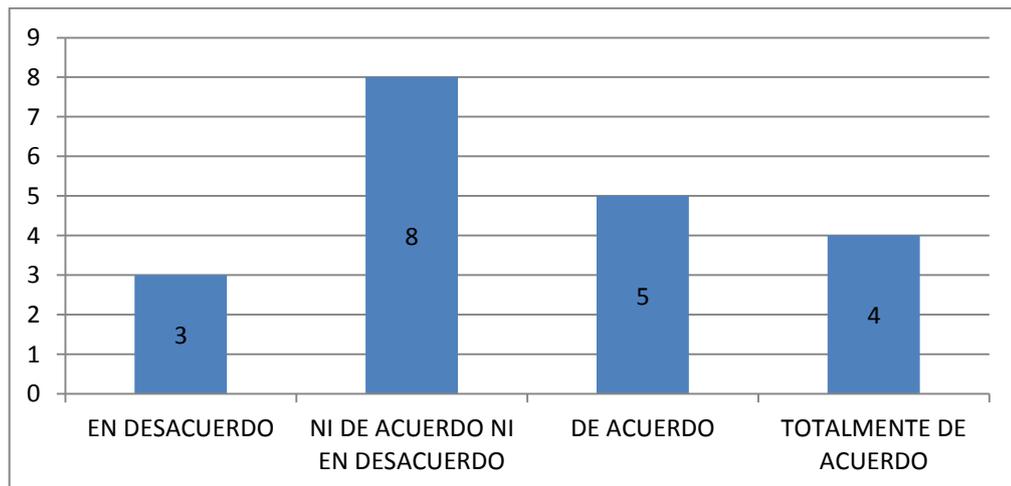


Gráfico N° 19: La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de comercio.

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

Según los datos obtenidos, el 45 % manifiestan estar de acuerdo que la importación de vehículos menores si favorece a la actividad económica de comercio.

Tabla N° 13.- La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de turismo.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
TOTALMENTE EN DESACUERDO	1	5
EN DESACUERDO	1	5
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	5	25
DE ACUERDO	11	55
TOTALMENTE DE ACUERDO	2	10
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

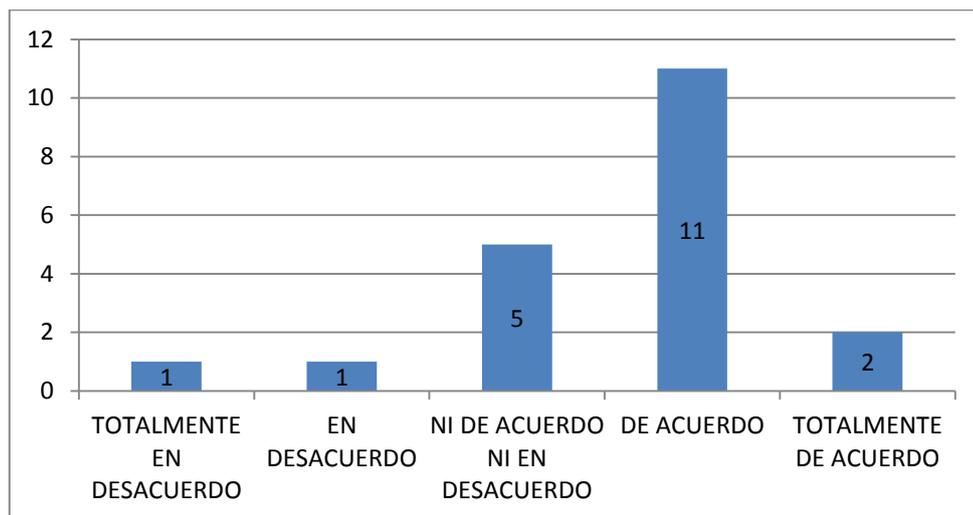


Gráfico N° 20: La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de turismo.

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

Según los datos obtenidos, solo el 65 % manifiestan estar de acuerdo que la importación de vehículos menores si favorece a la actividad económica de turismo.

Tabla N° 14.- La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de servicios.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	2	10
DE ACUERDO	14	70
TOTALMENTE DE ACUERDO	4	20
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

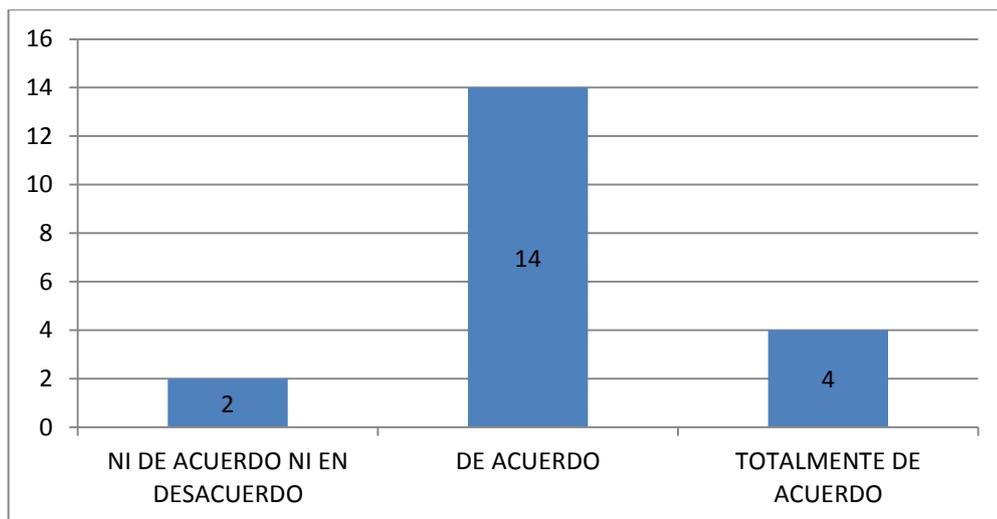


Gráfico N° 21: La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de servicios.

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

Según los datos obtenidos, el 90 % manifiestan estar de acuerdo que la importación de vehículos menores si favorece a la actividad económica de servicios.

Tabla N° 15.- La principal forma de adquirir un vehículo menor es mediante financiamiento bancario.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
EN DESACUERDO	3	15
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	5	25
DE ACUERDO	10	50
TOTALMENTE DE ACUERDO	2	10
Total	20	100

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

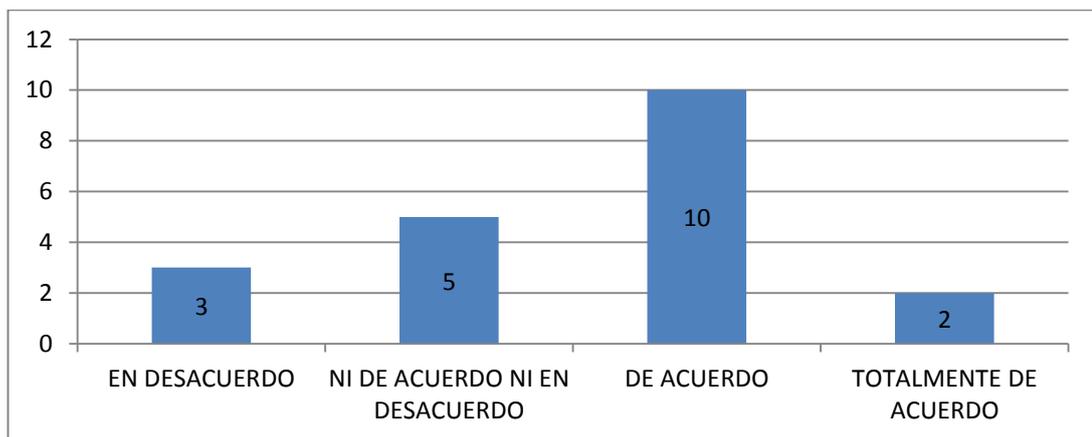


Gráfico N° 22: La principal forma de adquirir un vehículo menor es mediante financiamiento bancario.

Fuente: Encuesta “Las Importaciones de Vehículos Menores en el Comportamiento del Parque Automotor en la Ciudad de Tacna, Período 2014”

Elaboración: Propia

Análisis e interpretación:

Según los datos obtenidos, el 60 % de encuestados manifiestan estar de acuerdo que la principal forma de adquirir un vehículo menor es mediante financiamiento bancario, sin embargo el 15% de encuestados están en desacuerdo.

Tabla N° 16: Descripción de las Variables

ESTADISTICOS	IMPORTACION VEHÍCULOS MENORES	PARQUE AUTOMOTOR
Media	379.75	533.83
Mediana	339.00	512.00
Moda	260.00	377.00
Desv. típ.	94.21	177.72
Varianza	8876.39	31582.88
Asimetría	.56	2.32
Curtosis	-1.41	6.52
Rango	261.00	662.00
Mínimo	260.00	377.00
Máximo	521.00	1039.00
Percentiles 25	307.00	408.00
50	339.00	512.00
75	485.00	550.50

Fuente: INEI

Elaboración: Propia

Tabla N° 17: Datos del periodo 2014

MESES	IMPORTACION VEHÍCULOS MENORES	PARQUE AUTOMOTOR
ENERO	310	551
FEBRERO	296	549
MARZO	521	510
ABRIL	332	514
MAYO	519	463
JUNIO	260	397

JULIO	329	441
AGOSTO	306	386
SEPTIEMBRE	489	377
OCTUBRE	346	536
NOVIEMBRE	376	643
DICIEMBRE	473	1039
TOTAL	4557	6406

Fuente: INEI

Elaboración: Propia

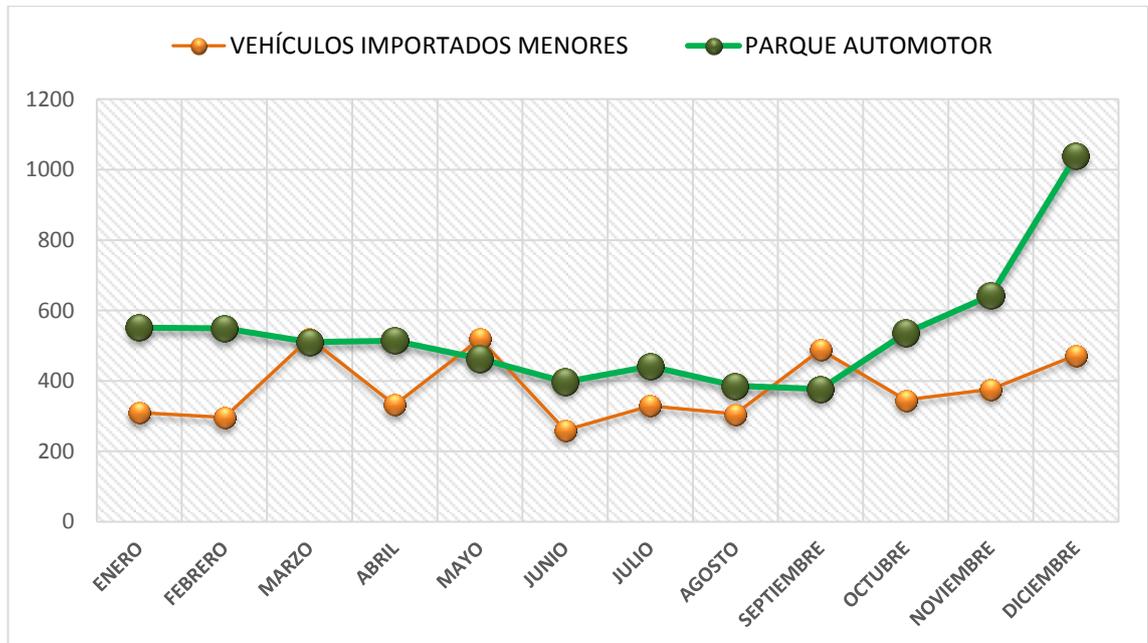


Gráfico Nº 23 : Diagrama de Datos del periodo 2014

Fuente: INEI

Elaboración: Propia

4.2. Contraste de Hipótesis

4.2.1. Hipótesis general

H_0 : No Existe un alto grado de incidencia de las importaciones de vehículos menores en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna período 2014.

H_1 : Existe un alto grado de incidencia de las importaciones de vehículos menores en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna período 2014.

Variables: Importaciones de vehículos menores y comportamiento del parque automotor

a. Prueba de Normalidad

H_0 : Los datos de las variables Importaciones de vehículos menores y parque automotor provienen de una distribución normal.

H_1 : Los datos de las variables Importaciones de vehículos menores y parque automotor no provienen de una distribución normal.

Tabla N° 18: Prueba de Shapiro-Wilk para una muestra

VARIABLES	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
IMPORTACION VEHÍCULOS MENORES	0.865	12.000	0.057
PARQUE AUTOMOTOR	0.743	12.000	0.002

- La distribución de contraste es la Normal.
- Se han calculado a partir de los datos.

Dado que el valor de p es 0.057 (sig. Asintótica bilateral) es mayor a 0.05, No rechazamos la hipótesis nula para la variable importación de vehículos menores y p es 0.002 (sig. Asintótica bilateral) es menor a 0.05, rechazamos la hipótesis nula para la variable Parque Automotor y concluimos que la variable importación de vehículos proviene de una distribución Normal y parque automotor no proviene de una distribución normal.

b. Nivel de significancia = 0.05

c. Estadístico de Prueba: Estadístico de Rho de spearman.

d. Contrastar la hipótesis Estadísticos

Tabla N° 19: Correlación entre las variables Importación de Vehículos menores y el comportamiento del Parque Automotor

VARIABLES	ESTADISTICOS	IMPORTACIÓN VEHÍCULOS MENORES	PARQUE AUTOMOTOR
VEHÍCULOS MENORES IMPORTADOS	Coeficiente de correlación	1.0000	0.0769
	Sig. (bilateral)		0.8122
PARQUE AUTOMOTOR	Coeficiente de correlación	0.0769	1.0000
	Sig. (bilateral)	0.8122	

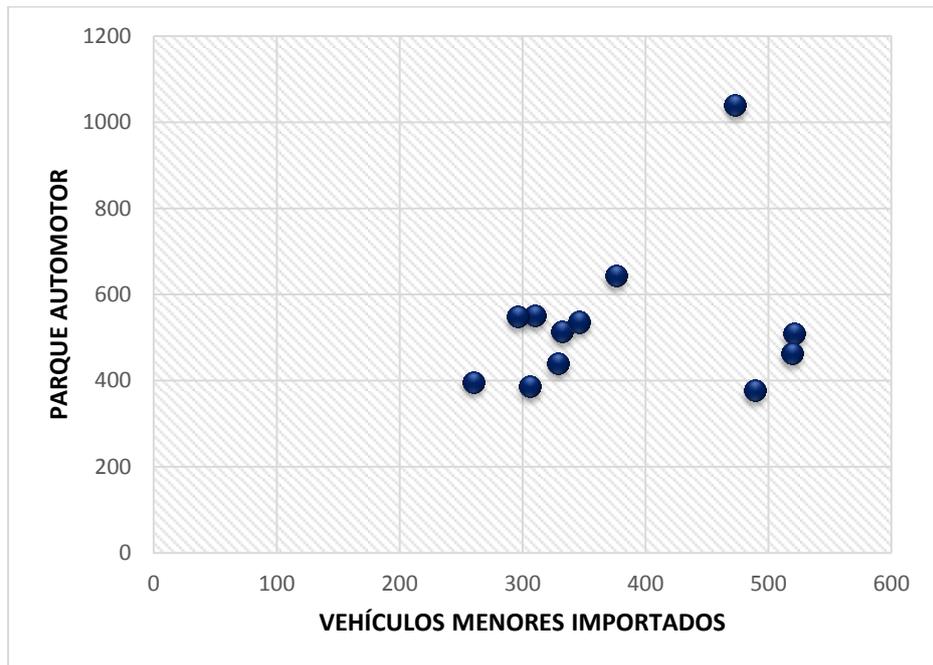


Gráfico N° 24: Diagrama de dispersión entre las variables Importación de Vehículos menores y el comportamiento del Parque Automotor

Elaboración: Propia

Estadístico Rho calculado = 0.0769

Valor-P = 0.8122

Rechazar la hipótesis alterna para alfa = 0.05.

e. Conclusión

Los resultados de la Tabla N° 17 y Figura N° 23, dan como resultado que el valor – p (0.8122) es mayor que el nivel de significancia (0.05), se acepta H_0 , y se concluye con un nivel de confianza del 95% que la importación de Vehículos menores no se relaciona de manera directa y de manera significativa (0.0769) con el comportamiento del parque Automotor de la ciudad de Tacna.

4.2.2. Hipótesis específica N° 1

H_0 : El tipo de importación más utilizado para los vehículos menores en la ciudad de Tacna no es: importación para el consumo, importación temporal

H_1 : El tipo de importación más utilizado para los vehículos menores en la ciudad de Tacna es: importación para el consumo, importación temporal

Variabes: Importaciones de vehículos menores.

- a. **Nivel de significancia** = 0.05
- b. **Estadístico de Prueba:** prueba t para muestras independientes.
- c. **Contrastar la hipótesis**

Hipótesis Estadístico

H_0 : Mediana de L3 \leq Mediana de L5

H_1 : Mediana de L3 $>$ Mediana de L5

Estadísticos

Tabla N° 20: Rangos de Importación de vehículos menores por Categorías

	Tipo de Importación	
	L3	L5
N	12	12
Media	351.58	28.17
Desviación típ.	98.27	22.31

Tabla N° 21: Resultado de la prueba t para dos muestras independientes

	Prueba de Levene para la igualdad de varianzas		Prueba T para la igualdad de medias						
	F	Sig.	t	gl	Sig. (bilatera l)	Diferencia de medias	Error típ. de la diferencia	95% Intervalo de confianza para la diferencia	
								Inferior	Superior
Se han asumido varianzas iguales	19.820	0.000	11.118	22	0.000	323.42	29.09	263.09	383.74
No se han asumido varianzas iguales			11.118	12.131	0.000	323.42	29.09	260.11	386.72

Estadístico t calculado = 11.118

Valor-P = 0.000

Rechazar la hipótesis H_0 y aceptar H_1 para alfa = 0.05.

d. Conclusión

Por lo tanto se concluye que los tipos de importación más utilizados para los vehículos menores en la ciudad de Tacna son: Importación para el consumo, importación temporal.

ABSOLUTA PROMEDIO

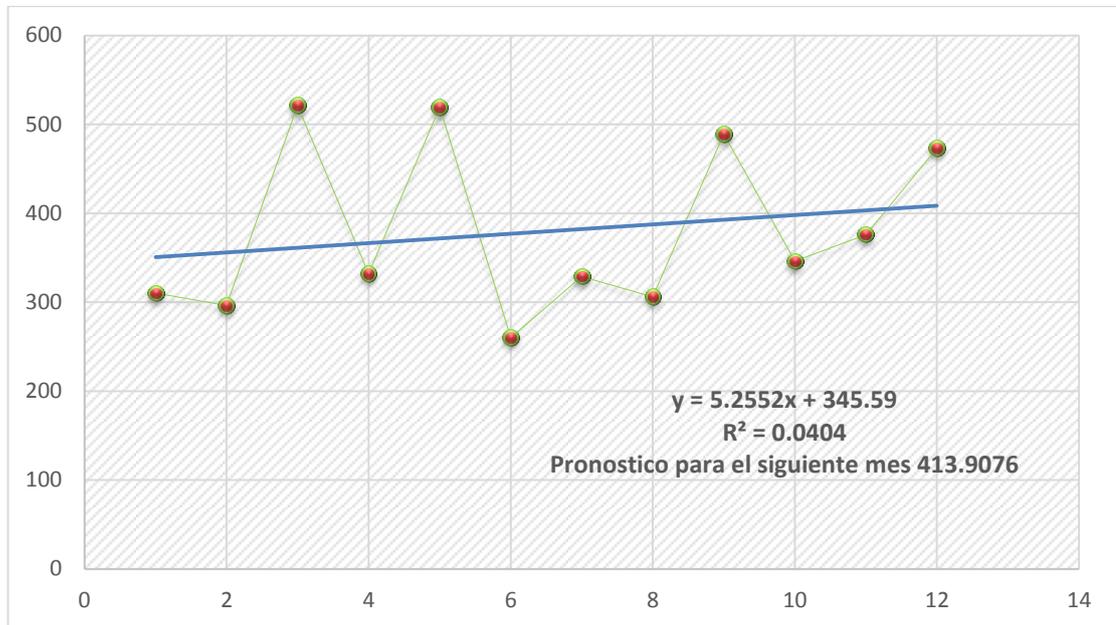


Gráfico N° 25: Pronóstico de Importación de vehículos menores en la ciudad de Tacna

Elaboración: Propia

Conclusión

La importación de vehículos menores en la ciudad de Tacna para el mes de Enero del 2015 con relación las importaciones del mes de diciembre del año 2014 es baja como puede observar en la tabla N° 22 y figura N° 25 que se muestran. Teniendo en cuenta el método de la media móvil y el ajuste de mínimos cuadrados se observa que el mejor pronóstico para este de enero del 2015 es de 398.3 teniendo en cuenta que la desviación absoluta promedio para $K = 3$ importaciones es menor. Por tanto se rechaza la hipótesis alterna.

4.2.4. Hipótesis específica N° 3

H_0 : Las actividades económicas como el comercio, turismo y servicios; no se relacionan con el comportamiento del parque automotor.

H_1 : Las actividades económicas como el comercio, turismo y servicios; se relacionan con el comportamiento del parque automotor.

Para aprobar esta hipótesis identificamos la variable independiente Y (actividades económicas) que se relaciona con las variables X_1 (comercio), X_2 (turismo), X_3 (servicios), para tal efecto se propone un modelo de regresión lineal múltiple:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + E$$

Y para ver la relación con cada una de ellas se analiza los coeficientes de este modelo mediante las siguientes hipótesis.

$$H_0 = \beta_0 = \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = 0$$

$$B_i = 0$$

$$H_0 = \beta_i = V_i = 0, 1, 2, 3$$

$$H_1 = \beta_i \neq 0, V_i = 0, 1, 2, 3$$

Entonces usando el programa stargraphic se obtiene que los P valores corresponden a los parámetros si son significativos al 90 % de confianza, se acepta la hipótesis alterna, las actividades económicas como el comercio, turismo y servicios si tienen relacionan con el comportamiento del parque automotor.

4.3. Discusión de resultados

- Uno de los propósitos de la presente investigación fue determinar la relación de la importación de vehículos menores en el comportamiento del parque automotor de la ciudad de Tacna, en relación a los resultados, en cuanto a la importación de vehículos menores y el comportamiento del parque Automotor en el año 2014 se registra un incremento en comparación a años anteriores como se puede observar en la figura N° 23 y tabla N° 17.
- Dado que la ciudad de Tacna se encuentra en una zona fronteriza donde existen beneficios para el régimen de importación y reexportación mediante ZOFRATACNA, identificamos que el principal medio de ingreso de vehículos menores hacia la zona sur del país es mediante sus instalaciones. Donde se utiliza la importación temporal, los importadores hacen uso de estas instalaciones para la reexportación hacia otros país, utilizando a ZOFRATACNA como lugar de transito temporal.
- Comparando con los resultados logramos visualizar que el volumen de importación se dirige principalmente al mercado consumo de Tacna.
- A través de estos resultados nos permitirá identificar el volumen de importación mensual de vehículos menores asimismo nos identificar las unidades registradas mensualmente existiendo unidades vendidas que aún no han sido registradas por algún motivo que se desconoce.

CONCLUSIONES

PRIMERA: Se concluyó que no existe una relación significativa entre la variable Importación de vehículos menores y el Comportamiento del parque Automotor según la Tabla N° 19 y Figura N° 24, se acepta H_0 , y se concluye con un nivel de confianza del 95% que la importación de vehículos menores no tiene relación directa con el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna.

Existe un alto en el volumen de importación, pero no se reflejado con los registros ante SUNARP, nos da a entender que dicho volúmenes de importación son llevados hacia otras ciudades del país.

SEGUNDA: Se concluye que el principal tipo de importación de vehículos menores en la ciudad de Tacna, es importación para el consumo, debido al incremento del parque automotor y que los principales tipos de vehículos menores registrados en el parque automotor son las categorías L3 (Dos ruedas) y L5 (Tres ruedas)

TERCERA: Según los resultados obtenidos en la tabla N° 21 y figura N° 25 se afirma que el nivel de importación de vehículos en el año 2014 fue en aumento debido a la demanda de los consumidores, según el pronóstico que se realizó para el mes de enero del 2015 se obtuvo información la cual registra que para ese mes no habrá un incremento en cuanto a la importación de vehículos menores.

CUARTA: Según los resultados obtenidos a través de las encuestas realizadas a las empresas importadoras de vehículos menores en la ciudad de Tacna, se concluyó que las actividades económicas como el comercio, turismo y servicios; si se relacionan con el comportamiento del parque automotor. Incrementando la rentabilidad de las empresas y un generando más empleo.

SUGERENCIAS

- Se debe continuar con el desarrollo de una línea de investigación y realizar un estudio de mercado para promover y adoptar una estrategia con finalidad de que los usuarios que compran sus vehículos menores cumplan con los requisitos para poder registrarlos ante SUNARP, esto ayudara a tener una base actualizada de cuantas motos existe en el parque automotor de la ciudad de Tacna.
- El trabajo resultó de gran interés para el área de importación de vehículos menores en la ciudad de Tacna, para que los importadores tengan conocimiento sobre la demanda actual de vehículos menores en la ciudad de Tacna.
- Es importante que las empresas que se encuentran en este rubro considere algún tipo de programa que ayude a facilitar a sus clientes con el trámite correspondiente, para el registro del vehículo menor ante la SUNARP.
- Según los resultados obtenidos a través de las encuestas realizadas a las empresas importadoras de vehículos menores en la ciudad de Tacna, se concluyó que las actividades económicas como el comercio, turismo y servicios; si se relacionan con el comportamiento del parque automotor.

BIBLIOGRAFIA

Aguero Alva, H. (2007). Universidad Tecnológica del Perú. Recuperado el 23 de Noviembre de 2014, de Universidad Tecnológica del Perú: <http://aulavirtual.utp.edu.pe>

Álvarez Medina, L., & Sepúlveda, E. (2006). Reformas económicas, inversión extranjera directa y cambios en la estructura de la industrial automotriz china. México: FCA-UNAM.

Barandiarán Sánchez, M. J., Calderón Martell, D., Chávez Campodónico, G. R., & Coello de la Puente, A. J. (2012). Plan estratégico del sector Automotriz en el Perú - Vehículo Ligeros y Comerciales. Lima: TESIS PUCP.

Díaz, G., & Torero, L. (2011). Importación de motos y mototaxis se incremento en más de 100% en primer bimestre del año. Recuperado el 23 de Noviembre de 2014, de <http://www.andina.com.pe/agencia/noticia-importacion-motos-y-mototaxis-se-incremento-mas-100-primer-bimestre-del-ano-169759.aspx>

Dussel, P. E. (2005). El caso de las estadísticas comerciales entre China y México: para empezar a sobrellevar el desconocimiento bilateral. México: Facultad de Economía-UNAM.

Eurostat. (1996). Eurostat. Recuperado el 22 de Noviembre de 2014, de Eurostat: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

Fourin. (02 de febrero de 2005). Fourin. Recuperado el 26 de noviembre de 2014, de Fourin: www.fourin.com

INEI, SUNARP, & M.T.C. (2012). INEI. Recuperado el 26 de Noviembre de 2014, de INEI: <http://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/economia/>

Loaiza Dávila, M. G. (2007). Análisis, evaluación y mejora de procesos logísticos de ingreso de mercadería bajo régimen de depósito autorizado en un operador logísticos: teoría y ejemplo aplicativo.

MINCETUR, M. d. (2009). El ABC del Comercio Exterior. Perú.

Moreno Ramirez, A. L. (2002). La industria automotriz nacional, una estimación de su situación , estructura económica, eficiencia y argumentos para su deregulación. Ecuador.

Pantoja, M. (2013). Importación de vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios de la empresa Pantoja Business S.R.L., procedentes de China. Tacna.

RAKESH MOHAN, J. (2009). INTERNATIONAL BUSINESS. Oxford University.

Universidad Politécnica Salesiana. (2003). Universidad Politécnica Salesiana. Recuperado el 23 de Noviembre de 2014, de Universidad Politécnica Salesiana:
<http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/1145/3/CAPITULO%20II.pdf>

ANEXOS

ANEXO 1: INSTRUMENTO DE INVESTIGACION



UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

N°

ENCUESTA “LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS MENORES EN EL COMPORTAMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR EN LA CIUDAD DE TACNA PERÍODO 2014”

ESTIMADO SEÑOR(A):

Nos encontramos realizando un estudio, respecto a “Las importaciones de vehículos menores en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna período 2014”, es por ello que hemos elaborado estas preguntas para saber su opinión.

La información que nos proporcione es completamente CONFIDENCIAL, esto garantiza que nadie pueda identificar a la persona que ha diligenciado el cuestionario.

MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

INSTRUCCIONES

Lea cada una de ellas y escoja la respuesta que mejor corresponda su manera más frecuente de ser, pensar o actuar. No piense demasiado sobre el significado exacto de la afirmación. Responda con sinceridad, ya que no existen respuestas correctas o incorrectas. Hay cinco posibles respuestas a cada afirmación, variando desde “Totalmente en desacuerdo, En desacuerdo, Ni de acuerdo ni en desacuerdo, De acuerdo, Totalmente de acuerdo”.

Totalmente en desacuerdo (TD)	En desacuerdo (ND)	Ni de acuerdo ni en desacuerdo (NA/ND)	De acuerdo (A)	Totalmente de acuerdo (TA)
1	2	3	4	5

IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS MENORES					
	(TD)	(ND)	(NA/ND)	(A)	(TA)
1. Los importadores conocen cuáles son los tipos de importación más utilizadas en vehículos menores.	1	2	3	4	5
2. Considera usted que el principal tipo de importación de vehículos menores es el SKD (semidesarmado).	1	2	3	4	5
3. El mercado al cuál se dirige la importación de vehículos menores es de consumo.	1	2	3	4	5

4. Las normas/leyes vigentes impulsan la importación de vehículos menores.	1	2	3	4	5
5.- Considera usted que los beneficios actuales de establecer una ensambladora de vehículos menores influyen en minimizar sus costos de importación	1	2	3	4	5
6. Considera que los costos de importación al mercado al cuál va dirigido son elevados.	1	2	3	4	5
7. Considera usted que las marcas temporales que ingresan y salen del mercado en menos de un año son una de las principales incidencias de las importaciones de vehículos menores.	1	2	3	4	5
8. Las unidades importadas de vehículos menores van en aumento.	1	2	3	4	5

PARQUE AUTOMOTOR DE TACNA					
	(TD)	(ND)	(NA/ND)	(A)	(TA)
9. El principal segmento al que va dirigido la importación de vehículos menores es al sector rural del parque automotor.	1	2	3	4	5
10. Considera usted que el principal país de origen de los vehículos menores importados al parque automotor de Tacna son de procedencia CHINA.	1	2	3	4	5
11. La principal categoría de vehículo menor en crecimiento en el parque automotor de Tacna es la Trimoto carga (L5).	1	2	3	4	5
12. La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de comercio.	1	2	3	4	5
13. La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de turismo.	1	2	3	4	5
14. La importación de vehículos menores favorece la actividad económica de servicios.	1	2	3	4	5
15. La principal forma de adquirir un vehículo menor es mediante financiamiento bancario.	1	2	3	4	5

MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	INDICADORES	SUB INDICADORES
<p>Problema General: ¿Cuál es el grado de incidencia de las importaciones de vehículos menores en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna período 2014?</p>	<p>Objetivo General: Determinar el grado de incidencia de las importaciones de vehículos en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna en el período 2014.</p>	<p>Hipótesis General: Existe un alto grado de incidencia de las importaciones de vehículos menores en el comportamiento del parque automotor en la ciudad de Tacna período 2014</p>	<p>VARIABLE INDEPENDIENTE: Importaciones de vehículos menores</p>	Identificar los tipos de Importaciones	CKD SKD
				Identificar los mercados a los cuáles se dirigen la importación de vehículos menores	Importación para el consumo Importación temporal
				Identificar las normas / leyes, decretos, entre otros	DECRETO SUPREMO N° 058-2003-MTC Decreto Supremo N° 011-2005-EF
				Actividades económicas relacionadas a la importación de vehículos menores	Venta de Repuestos Mantenimiento de motocicletas Incremento mano de obra ensamblaje
<p>Problemas Específicos: ¿Cuáles son los tipos de importación más utilizados para los vehículos menores?</p>	<p>Objetivos Específicos: Determinar los tipos de importación más utilizados para los vehículos menores.</p>	<p>Hipótesis Específicas: Los tipos de importación más utilizados para los vehículos menores en la ciudad de Tacna son: importación para el consumo, importación temporal.</p>	<p>VARIABLE DEPENDIENTE: Comportamiento del Parque Automotor de Tacna</p>	Identificar los tipos de clientes a los cuales está segmentado los vehículos menores	Zona urbana Zona rural
<p>¿Es posible incrementar el nivel de importación de vehículos menores?</p>	<p>Determinar la posibilidad de incrementar el nivel de importación de vehículos menores.</p>	<p>El nivel de importación de vehículos menores en la ciudad de Tacna se incrementará.</p>		Identificar las principales marcas de vehículos menores	País de origen Precio
<p>¿Qué otras actividades económicas influyen en el comportamiento del parque automotor?</p>	<p>Determinar que otras actividades económicas influyen en el comportamiento del parque automotor.</p>	<p>Las actividades económicas como el comercio, turismo y servicios; se relacionan con el comportamiento del parque automotor.</p>		Identificar las categorías vehículos menores	Categoría L3 Categoría L5
				Identificar las formas de adquisición	Contado crédito directo Financiamiento bancario
MÉTODO Y DISEÑO		POBLACIÓN Y MUESTRA		TÉCNICAS E INSTRUMENTOS	
Tipo de investigación	: Investigación Aplicada	Universo	: Empresas importadoras de vehículos : No se utilizara ningún tipo de muestreo	Métodos	: Correlacional
Nivel de Investigación	: Descriptivo - Correlacional	Muestra		Técnica	: Encuesta
Diseño de investigación	: Descriptivo Prospectivo			Instrumentos	: Cuestionario
				Tratamiento estadístico	: Correlacional

