

**UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN**

**Facultad de Ciencias Jurídicas y Empresariales**

**Escuela Profesional de Ciencias Contables y Financieras**

**COSTOS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA  
RENTABILIDAD EN LA EMPRESA EVOLUTION  
CAR SERVICE E.I.R.L. PERIODO 2021 - 2023**

**TESIS**

**Presentada por:**

**Bach. YECY MADONA MAMANI MAMANI**

**Para optar el Título Profesional de:**

**CONTADOR PÚBLICO**

**TACNA - PERÚ**

**2025**

# UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN

## Facultad de Ciencias Jurídicas y Empresariales

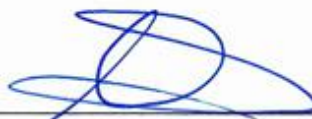
Escuela Profesional de Ciencias Contables y Financieras

### TESIS

## COSTOS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA RENTABILIDAD EN LA EMPRESA EVOLUTION CAR SERVICE E.I.R.L. PERIODO 2021 - 2023

Tesis sustentada y aprobada el 30 de mayo del 2025; estando el jurado calificador integrado por:

PRESIDENTE :



Dr. CPC. Teodosio Rubén Soto Huanca

SECRETARIO :



MBA. Pablo Amado Vásquez Espinoza

VOCAL :



Dra. CPC. Julia Rosa Gutiérrez Pérez

ASESOR :



Dra. CPC. Julia Rosa Gutiérrez Pérez

### CERTIFICADO DE SIMILITUD

Documento evaluado	Tesis para optar el Título Profesional de Contador Público
Título del trabajo	COSTOS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA RENTABILIDAD EN LA EMPRESA EVOLUTION CAR SERVICE E.I.R.L. PERIODO 2021 - 2023
Autor	Yecy Madona Mamani Mamani
Docente Asesor	Julia Rosa Gutierrez Perez
Resolución de acreditación del Asesor	Resolución de Facultad N°12747-2024-FCJE/UNJBG
Software utilizado	Turnitin
Configuración del software detector de similitud	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exclusión de bibliografía</li> <li>• Excluir citas textuales (entrecomillado)</li> <li>• Exclusión de cadenas sintácticas (15 palabras)</li> </ul>
Porcentaje de similitud, según informe del software utilizado	16%
Observaciones	Sin observaciones
Calificación de originalidad	Similitud baja, cumple criterios de originalidad permitido
Fecha emisión del certificado	12 de mayo 2025

FIRMA DEL ASESOR  
Nombres y apellidos



Julia Rosa Gutierrez Perez  
DNI N° 00792627

FIRMA DEL AUTOR  
Nombres y apellidos



Yecy Madona Mamani Mamani  
DNI N° 74536367

## **DEDICATORIA**

La presente tesis está dedicada a mis padres Percy e Irma por su sacrificio, amor, dedicación y apoyo incondicional en el camino de mi formación social, académica y profesional, me alientan a seguir cumpliendo cada uno de mis objetivos programados; por su gran dedicación son mi mayor motivación.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a mis padres, por su sacrificio y dedicación en mi formación como persona, su amor es indescriptible e invaluable.

Agradezco a mis compañeros de vida: mis hermanos, especialmente a mi hermano mayor Gian Marco por haber sido mi inspiración y soporte. Gracias por ser mi ejemplo a seguir.

A mi asesora Dra. CPC. Julia Rosa Gutiérrez Pérez por su apoyo y compromiso, la cual me brindó su conocimiento para la realización y culminación del presente trabajo de investigación.

## ÍNDICE GENERAL

PORTADA.....	i
HORA DE JURADO .....	ii
CERTIFICADO DE SIMILITUD .....	iii
DEDICATORIA .....	iv
AGRADECIMIENTO .....	v
ÍNDICE GENERAL.....	vi
ÍNDICE DE TABLAS .....	ix
ÍNDICE DE FIGURAS .....	x
RESUMEN.....	xi
ABSTRACT .....	xii
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
1.1. Descripción del problema .....	3
1.2. Formulación del problema.....	4
1.2.1. Problema principal .....	4
1.2.2. Problemas secundarios.....	4
1.3. Justificación e importancia de la investigación .....	5
1.3.1. Justificación de la investigación .....	5
1.3.2. Importancia de la investigación .....	6
1.4. Alcances y limitaciones de la investigación .....	7
1.4.1. Alcances de la investigación.....	7
1.4.2. Limitaciones de la investigación.....	7
1.5. Objetivos .....	7

1.5.1. Objetivo general.....	7
1.5.2. Objetivos específicos .....	8
1.6. Hipótesis .....	8
1.6.1. Hipótesis general.....	8
1.6.2. Hipótesis específicas.....	8
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....	9
2.1. Antecedentes de la investigación.....	9
2.1.1. Antecedentes de la investigación a nivel internacional .....	9
2.1.2. Antecedentes de la investigación a nivel nacional.....	11
2.1.3. Antecedentes de la investigación a nivel local .....	12
2.2. Bases teóricas.....	14
2.2.1. Costos de importación.....	14
2.2.2. Rentabilidad .....	26
2.3. Definición de términos básicos.....	31
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO .....	39
3.1. Tipo, nivel y diseño de la investigación.....	39
3.1.1. Tipo de la investigación .....	39
3.1.2. Nivel de la investigación.....	39
3.1.3. Diseño de la investigación .....	40
3.2. Población y muestra.....	40
3.2.1. Población.....	40
3.2.2. Muestra .....	41
3.3. Operacionalización de las variables.....	41
3.3.1. Operacionalización de la variable independiente .....	41
3.3.2. Operacionalización de la variable dependiente.....	42

3.4.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	42
3.4.1.	Técnicas .....	43
3.4.2.	Instrumentos.....	43
3.5.	Procesamiento y análisis de datos.....	43
3.5.1.	Medición de datos .....	43
3.5.2.	Procesamiento de datos.....	43
3.5.3.	Análisis de datos .....	44
	CAPÍTULO IV: RESULTADOS .....	45
4.1.	Descripción del trabajo de campo.....	45
4.2.	Presentación de resultados .....	45
4.2.1.	Resultados descriptivos.....	46
4.2.2.	Prueba de normalidad .....	64
4.3.	Contrastación de hipótesis .....	67
4.3.1.	Verificación de la hipótesis general .....	67
4.3.2.	Verificación de las hipótesis específicas .....	68
	CAPÍTULO V: DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	73
5.1.	Discusión a partir de la hipótesis general .....	73
5.2.	Discusión a partir de las hipótesis específicas .....	76
	CONCLUSIONES.....	81
	RECOMENDACIONES .....	83
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	85
	ANEXOS.....	90

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Clasificación de Incoterms según grado de obligación .....	17
Tabla 2. Principales derechos e impuestos de importación .....	22
Tabla 3. Porcentajes aplicables de la percepción del IGV .....	36
Tabla 4. Operacionalización de la variable independiente: Costos de importación .....	41
Tabla 5. Operacionalización de la variable dependiente: Rentabilidad .....	42
Tabla 6. Costos de importación 2021 - 2023 .....	46
Tabla 7. Costos de importación por trimestre 2021 - 2023 .....	47
Tabla 8. Costos de adquisición 2021 - 2023 .....	49
Tabla 9. Costos logísticos 2021 - 2023 .....	51
Tabla 10. Derechos e impuestos aduaneros 2021 - 2023 .....	53
Tabla 11. Rentabilidad 2021 - 2023 .....	55
Tabla 12. Rentabilidad por trimestre 2021 - 2023 .....	56
Tabla 13. Rentabilidad económica 2021 - 2023 .....	58
Tabla 14. Rentabilidad financiera 2021 - 2023 .....	60
Tabla 15. Rentabilidad sobre las ventas 2021 - 2023 .....	62
Tabla 16. Prueba de normalidad de las variables .....	65
Tabla 17. Prueba de normalidad de las dimensiones .....	66
Tabla 18. Prueba de correlación de Pearson - hipótesis general .....	67
Tabla 19. Prueba de correlación de Pearson - primera hipótesis específica .....	69
Tabla 20. Prueba de correlación de Pearson - segunda hipótesis específica .....	70
Tabla 21. Prueba de correlación de Spearman - tercera hipótesis específica .....	72

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Costos de importación.....	16
Figura 2. Incoterms (International Commercial Terms).....	18
Figura 3. Estructura de subpartida nacional .....	23
Figura 4. Indicadores de la rentabilidad .....	27
Figura 5. Aportantes del FISE .....	34
Figura 6. Costos de importación 2021 - 2023 .....	46
Figura 7. Costos de importación por trimestre 2021 - 2023 .....	47
Figura 8. Costos de adquisición 2021 - 2023 .....	49
Figura 9. Costos logísticos 2021 - 2023 .....	51
Figura 10. Derechos e impuestos aduaneros 2021 - 2023 .....	53
Figura 11. Rentabilidad 2021 - 2023 .....	55
Figura 12. Rentabilidad por trimestre 2021 - 2023 .....	56
Figura 13. Rentabilidad económica 2021 - 2023.....	58
Figura 14. Rentabilidad económica 2021 - 2023.....	60
Figura 15. Rentabilidad sobre las ventas 2021 - 2023.....	62

## RESUMEN

La presente investigación tuvo como objetivo general determinar la incidencia de los costos de importación en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L., periodo 2021 - 2023. Para ello, se realizó una investigación de tipo aplicada, se utilizó un diseño descriptivo no experimental, de corte longitudinal y nivel correlacional-cuantitativo.

La población y muestra estuvo conformada por la documentación de las importaciones, el Estado de Situación Financiera y el Estado de Resultados de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. durante los periodos 2021 - 2023, y el instrumento aplicado fue la guía de análisis documental.

Los resultados del estudio revelaron que existe una correlación negativa considerable entre los costos de importación y la rentabilidad de la empresa, con un coeficiente de correlación de  $-0,606$ , lo que indica una relación inversa entre ambas variables. Este resultado es estadísticamente significativo, ya que el p-valor de  $0,037$  es inferior al nivel de significancia del  $0,05$ . Ante esto, se concluyó que los costos de importación inciden significativamente en la rentabilidad de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

**Palabras clave:** Costos de importación, rentabilidad.

## ABSTRACT

The general objective of this research is to determine the incidence of import costs on profitability in the company Evolution Car Service E.I.R.L., periods 2021 - 2023. To do this, an applied type of research was carried out, was used a non-experimental descriptive design, longitudinal cut and correlational-quantitative level.

The population and sample consisted of import documentation, the Statement of Financial Position, and the Income Statement of the company Evolution Car Service E.I.R.L. during for the periods 2021 - 2023, and the document analysis guide was the instrument applied. The results of the study revealed a significant negative correlation between import costs and company profitability, with a correlation coefficient of -0,606, indicating an inverse relationship between the two variables. This result is statistically significant, as the p-value of 0,037 is lower than the significance level of 0,05. Based on this, it was concluded that: Import costs significantly impact the profitability of Evolution Car Service E.I.R.L. during the 2021 - 2023 period.

***Keywords:*** Import costs, Profitability.

## INTRODUCCIÓN

El sector automotor desempeña un papel importante en el crecimiento económico del país, sin embargo, las importaciones para este sector experimentaron un decremento significativo en los últimos años. Según la revisión de los informes estadísticos presentados por la Asociación Automotriz del Perú (AAP), la importación de suministros para vehículos en valor FOB (US\$) en el año 2021 fue de 1 977 211 931 USD, presentando un crecimiento del 39,9 % en comparación al año anterior 2020 que fue de 1 413 509 021 USD; en el año 2022, fue de 2 231 127 846 USD, lo que representa un aumento del 12,8 % en comparación al año anterior y, en el año 2023, fue de 2 100 005 049 USD presentando una disminución del -5,9 %. En este último año, la importación de neumáticos, lubricantes, partes de motor y filtros fue la más afectada.

En este contexto, las variaciones en los costos de importación representan un riesgo significativo para la estabilidad financiera de aquellas empresas que dependen en gran medida de la importación, esto a su vez afecta la competitividad de la empresa en el mercado local. En ese sentido, la empresa Evolution Car Service E.I.R.L enfrenta un desafío constante principalmente en mantener su competitividad y su estabilidad financiera, a pesar de los cambios secuenciales que se han visto reflejados en la disminución de las importaciones.

Por lo tanto, la presente investigación tiene por objetivo determinar cómo el costo de importación incide en la rentabilidad de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023, permitiendo con ello tomar decisiones documentadas que servirán para mejorar la gestión financiera y comercial de la empresa.

Para el desarrollo de la investigación, se consideraron los siguientes capítulos:

En el capítulo I, se realiza el planteamiento del problema y su descripción, la formulación del problema y su justificación e importancia, la redacción de los objetivos e hipótesis de la investigación, así como los alcances y limitaciones de la misma.

En el capítulo II, se desarrolla el marco teórico, dando a conocer los antecedentes de investigación a nivel internacional, nacional y local respecto a las variables del estudio, las bases teóricas y la definición de los términos básicos.

En el capítulo III, se presenta la metodología de la investigación del estudio, como el tipo, nivel, diseño de la investigación, la población y muestra, la operacionalización de las variables de estudio y las técnicas e instrumentos de recolección de datos.

En el capítulo IV, se interpreta los resultados alcanzados a través de la aplicación de los instrumentos, se muestra las tablas y gráficos elaborados. Luego, se realiza el contraste de la hipótesis general y las específicas; mediante el método estadístico paramétrico correlación de Pearson y el método estadístico no paramétrico Rho de Spearman.

En el capítulo V, se realiza la discusión de resultados obtenidos, producto del análisis de los datos obtenidos de la guía de análisis documental.

En última instancia, se presentan las conclusiones y recomendaciones de la investigación, teniendo como referencia los resultados hallados en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L., durante los periodos 2021 - 2023.

## **CAPÍTULO I**

### **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

#### **1.1. Descripción del problema**

En el Perú, el sector automotriz ha mantenido una gran participación en la economía del país, particularmente la actividad dedicada a la importación y comercialización de repuestos y lubricantes para vehículos. Sin embargo, durante los últimos años esta actividad económica enfrentó un contexto económico y logístico desafiante producto de la pandemia de COVID-19.

La mayoría de las empresas que se dedican a este rubro importan estas mercancías, debido a que los productos son más económicos y es más factible importarlos que producirlos o adquirirlos en el mercado local. El vínculo comercial con empresas internacionales se convierte en una posibilidad de reducir los costos de importación, lo que conlleva a la mejora de los resultados económicos. Sin embargo, la importación de bienes no necesariamente puede ser beneficioso para empresa; por lo cual, se debe de tomar en cuentas ciertos factores, tales como el aumento del costo del flete marítimo, el costo del seguro internacional, la fluctuación del tipo de cambio, los costos logísticos e impuestos. Si no se tiene una adecuada gestión de los costos de importación podría ser perjudicial para la empresa, ya que, al incrementarse los costos asociados a la importación, la empresa se verá forzada a ajustar sus precios de venta impactando de manera negativa su rentabilidad. Por ello, las empresas deben de realizar una evaluación exhaustiva para una mejor toma de decisiones.

La empresa EVOLUTION CAR SERVICE E.I.R.L. es una entidad importadora y distribuidora de repuestos y lubricantes para vehículos; creada en el año 2007 con más de

17 años en el mercado nacional. En tal sentido, la problemática interna de la empresa es la ineficiencia en el control y gestión de los costos de importación, esto debido a que el área de Comercio Exterior entrega la documentación con retraso lo que genera demoras operativas, insuficiencia en la gestión de los inventarios y los altos costos logísticos provocando un impacto negativo en la situación económica y financiera de la empresa.

Por todo lo mencionado anteriormente, la empresa importadora, objeto del presente trabajo de investigación, presenta dificultades en sus operaciones debido al contexto económico y logístico provocado por la pandemia de COVID-19; a su vez, por la falta de aplicación de un adecuado proceso técnico de importación. Con base a esta situación, se plantea la pregunta ¿cómo el costo de importación incide en la rentabilidad en la empresa Evolución Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023?

## **1.2. Formulación del problema**

### ***1.2.1. Problema principal***

¿Cómo los costos de importación inciden en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023?

### ***1.2.2. Problemas secundarios***

- a. ¿De qué manera los costos de adquisición inciden en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023?
- b. ¿De qué manera los costos logísticos inciden en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023?
- c. ¿De qué manera los derechos e impuestos aduaneros inciden en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023?

### **1.3. Justificación e importancia de la investigación**

#### ***1.3.1. Justificación de la investigación***

**1.3.1.1. Justificación teórica.** Este estudio analiza los costos de importación para evaluar su incidencia en la rentabilidad de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. A diferencia de investigaciones previas, este análisis incluirá los costos más relevantes asociados a las importaciones, tales como los costos de adquisición, los costos logísticos y los derechos e impuestos aduaneros. El propósito es identificar las variaciones significativas que incrementan el valor de la mercancía importada, lo que permitirá generar un estudio que contribuya a la optimización de los costos de importación y a la mejora de la eficiencia operativa de la empresa.

**1.3.1.2. Justificación práctica.** La presente investigación se justifica, pues brinda propuestas de solución al problema de la ineficiencia en el control y gestión de los costos de importación en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L., informando a la gerencia general sobre como la determinación de los costos de importación inciden en la rentabilidad de la empresa.

Asimismo, permitirá a la empresa tomar medidas correctivas para períodos futuros, ya que se va a tener la información necesaria de manera real y veraz sobre los costos de importación (los costos de adquisición, costos logísticos y derechos e impuestos aduaneros), lo cual ayudará a conocer la situación real de la empresa y ver la forma de optimizar su rentabilidad.

**1.3.1.3. Justificación metodológica.** Esta investigación ha utilizado la metodología cuantitativa, de tipo correlacional, con la finalidad de estudiar la relación que existe entre los costos de la importación y la rentabilidad de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. para el periodo 2021 - 2023.

La utilización de esta metodología permite obtener resultados que se pueden considerar objetivos y medibles, lo que también va a facilitar el estudio de la existencia de relaciones directas entre las variables de estudio. A diferencia de investigaciones previas, se propone un análisis de datos financieros de una empresa comercial que son medibles y comparables.

### ***1.3.2. Importancia de la investigación***

La investigación tiene una gran importancia debido a que va a demostrar la relación que existe entre la determinación de los costos de importación y los niveles de rentabilidad que se tienen en una empresa del sector automotriz, se va a demostrar que un sistema de costos en función a lo que establece las normas contables es altamente importante en la operatividad de la empresa.

Asimismo, la presente investigación espera contribuir al país al permitir que las empresas que realizan importaciones calculen los costos de importación reales de los productos que venden. Al hacerlo, se evita afectar su productividad, lo que a su vez optimiza el potencial de crecimiento de la economía.

Esta investigación constituye también una fuente confiable de información para futuras investigaciones, la cual servirá como antecedente a los futuros investigadores que deseen desarrollar un tema similar ya que brindará mayor conocimiento técnico del tema en cuestión.

## **1.4. Alcances y limitaciones de la investigación**

### ***1.4.1. Alcances de la investigación***

La presente investigación tiene como alcance analizar como los costos de importación inciden en la rentabilidad de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. que tiene 25 locales comerciales a nivel nacional y cuenta con 1 sede central en el distrito La Victoria, departamento de Lima. La investigación se centrará en los documentos referentes a la importación y los Estados Financieros correspondientes al periodo 2021, 2022 y 2023. El estudio se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo, de tipo correlacional, con el objetivo de determinar si existe relación significativa entre los costos asociados al proceso de importación y los niveles de rentabilidad de la empresa.

### ***1.4.2. Limitaciones de la investigación***

**1.4.2.1. Teórica.** Escasez de investigaciones y antecedentes internacionales como locales en formato digital que se relacionen con las variables del presente trabajo de investigación.

**1.4.2.2. Social.** Falta de disponibilidad de tiempo del personal encargado del área de Contabilidad y del área de Comercio Exterior, para la obtención de los documentos e información necesaria para la elaboración del presente trabajo de investigación.

## **1.5. Objetivos**

### ***1.5.1. Objetivo general***

Determinar cómo los costos de importación inciden en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

### ***1.5.2. Objetivos específicos***

- a. Analizar la incidencia de los costos de adquisición en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.
- b. Establecer la incidencia de los costos logísticos en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.
- c. Precisar la incidencia de los derechos e impuestos aduaneros en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

## **1.6. Hipótesis**

### ***1.6.1. Hipótesis general***

Los costos de importación inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

### ***1.6.2. Hipótesis específicas***

- a. Los costos de adquisición inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.
- b. Los costos logísticos inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.
- c. Los derechos e impuestos aduaneros inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **2.1. Antecedentes de la investigación**

##### **2.1.1. Antecedentes de la investigación a nivel internacional**

Guachichullca (2022) presentó el trabajo de investigación *Costos de importación y su impacto en la rentabilidad de una empresa importadora de calzado en la ciudad de Cuenca*, para optar el título de Magister en Contabilidad y Auditoría, en la Universidad Politécnica Salesiana de Ecuador. La investigación es de tipo mixta con enfoque cualitativo y cuantitativo, de diseño no experimental-transversal. La población está conformada por la misma empresa, y la muestra está compuesta por los Estados Financieros básicos del 2017 al 2019. El estudio concluyó que los costos de importación inciden en la rentabilidad de la empresa, es por ello que es primordial identificar todas las variables involucradas en la importación para determinar acciones de mejora que reduzcan los costos y evitar gastos adicionales. Asimismo, es necesario optimizar las variables de mayor impacto en el proceso de importación, y es necesario replantear los rubros más significativos como son: descuento en ventas, políticas de crédito y flete internacional ya que estos valores inciden significativamente en la rentabilidad de la empresa.

Muñoz (2020) desarrolló la investigación *Los costos de importación y la rentabilidad de la empresa EM Electronics de la ciudad de Ambato*”, para optar el título de Ingeniero Financiero, en la Universidad Técnica de Ambato de Ecuador. La investigación es de tipo mixta con enfoque cualitativo y cuantitativo, de diseño no experimental-transversal. La población está conformada por la misma empresa, y la

muestra está compuesta por los Estados Financieros básicos del 2015 al 2018. El estudio concluyó que los costos de importación influyen en la rentabilidad de la empresa. Según la aplicación de los indicadores financieros se concluyó que la situación de la empresa con mayor grado de rentabilidad fue el 2016 con el 4 % y el 2018 con el 5 %, asimismo el autor indica que es necesario elaborar un plan de acción para anteceder a los riesgos de las importaciones. Además, según las categorías de productos y su rotación se evidencio que en el año 2018 se tuvo una mejor rotación puesto que se manejaban productos con precios más accesibles. Es por ello que el investigador considera necesario crear el área de Comercio Exterior, y realizar estrategias de mercado para potenciar las ventas.

Gómez (2019) presentó su trabajo de investigación *Costos de importación y su impacto en la rentabilidad en la importadora Cladeli de la ciudad de Quito*, para optar el título de Ingeniero en Contabilidad Superior, Auditoria y Finanzas, en la Universidad Regional Autónoma de Los Andes de Ecuador. La investigación es de tipo exploratoria-descriptiva con enfoque cualitativo y cuantitativo, de diseño no experimental-transversal. La población está conformada por 5 empleados de la empresa Cladeli, y la muestra está compuesta por 3 empleados de la misma. El estudio concluyó que se evidenció un alto índice de costos de importación, lo que originó la disminución de los márgenes de rentabilidad. Se identificó que el impuesto de salvaguardias (antidumping) generó alto costo de importación para la empresa. La empresa presentó variaciones en los márgenes de rentabilidad; en el año 2016, alcanzó el 5,9 % y, en el año 2017, obtuvo el 3,3 %. Si bien la empresa Cladeli cuenta con controles de revisión y aprobación de las compras al exterior, se requiere establecer procedimientos de control estándar para todo el proceso de importación mediante la creación de un manual de control interno.

### **2.1.2. Antecedentes de la investigación a nivel nacional**

Ramos (2022) presentó la tesis *Costos de importación y la rentabilidad en las empresas importadoras y distribuidoras de pinturas en polvo*, optar el Título Profesional de Contador Público, en la Universidad Nacional del Callao. La investigación es de tipo aplicada con enfoque cuantitativa y descriptiva, de diseño no experimental. La población está conformada por 12 empresas del sector, y la muestra está compuesta por los Estados financieros básicos y las Declaraciones Aduaneras de Mercancías (DAM) de la empresa Corporación Comatpe del 2017 al 2021. El estudio concluyó que el incremento de los costos de importación ocasiona la disminución de la rentabilidad (tanto financiera como económica) en las empresas importadoras y distribuidoras de pintura en polvo, ya que se pudo evidenciar que los indicadores que inciden mayormente son el valor de la mercadería, el flete internacional y la pérdida por variación del tipo de cambio, asimismo se pudo constatar que el incremento de otros factores, como las ventas, otros ingresos de gestión e ingresos financieros, también influyen significativamente en la rentabilidad.

Lau (2022) desarrolló la tesis *Costos de importación y su incidencia para incrementar la rentabilidad de Comercial Com.Gen, del Callao, 2021*, para optar el título profesional de Contador Público, en la Universidad Privada del Norte. La investigación es de tipo aplicada con enfoque cuantitativo, de diseño no experimental-transversal. La población está conformada por 16 estados financieros y la información documental de la empresa Comercial Com.Gen, y la muestra está compuesta por 11 estados financieros y la información documental de la misma. El estudio concluyó que los costos de importación inciden en el incremento de la rentabilidad de la empresa comercial COM.GEN. En año 2021, la rentabilidad de la empresa aumento considerablemente debido a que el precio de compra de los proveedores del exterior fue menor al precio de

los proveedores nacionales. Asimismo, el cumplimiento riguroso de las obligaciones aduaneras incrementó su rentabilidad notablemente, ya que la empresa presentó de forma oportuna las declaraciones y pagos de impuestos ante SUNAT, evitando así multas e intereses.

Leyva y Ortega (2021) presentó la tesis *Los costos de importación y la rentabilidad, en la empresa importadora del distrito de La Victoria, periodos: 2018 al 2020*, para optar el título profesional de Contador Público, en la Universidad Cesar Vallejo. La investigación es de tipo básica con enfoque descriptiva, de diseño no experimental. La población está conformada por los colaboradores y los estados financieros de la empresa, y la muestra está compuesta por 04 empleados administrativos y los estados financieros del 2018 al 2020. El estudio concluyó que existe correlación significativa entre las variables costos de importación y rentabilidad. El estudio concluyó que los costos logísticos, costos aduaneros y el costo de adquisición inciden inversamente en la rentabilidad de la empresa. Por ello, se debe implementar procedimientos y parámetros para reducir los costos de importación como negociar con los proveedores para obtener mercancías a precios más accesibles, realizar alianzas estratégicas con las empresas de agenciamiento para acceder a tarifas bajas y realizar estados financieros semestralmente para monitorear la rentabilidad de manera oportuna y tomar medidas de mejora.

### **2.1.3. Antecedentes de la investigación a nivel local**

Canahuire (2017) presentó la tesis *Costo de producción y su efecto en la rentabilidad de la empresa exportadora agroindustrial Aromático Inversiones S.A.C. del distrito Alto de la Alianza-Tacna del periodo 2015-2016*, para optar el Título Profesional de Contador Público con mención de Auditoría, en la Universidad Privada de Tacna. La

investigación es de tipo básica con enfoque descriptiva-correlacional, de diseño no experimental-longitudinal. La población está conformada por los Estados Financieros de la empresa, y la muestra está compuesta por los estados financieros básicos del 2015 al 2016. El estudio concluyó que el costo de producción influye inversamente en la rentabilidad, según los resultados de la aplicación de los indicadores ROE, ROA y UN. Los costos directos e indirectos de producción tienen una influencia inversa en la rentabilidad, es decir a mayor costo de producción menor rentabilidad. Asimismo, se encontró que el nivel de ventas influye directamente en el nivel de utilidad. Sin embargo, para determinar la rentabilidad por producto, es necesario desglosar los costos y gastos por cada producto, lo cual no se tiene contabilizado, representando una limitación.

Casas (2018) elaboró la tesis *Gestión estratégica de costos y la rentabilidad de la empresa Propesur S.A.-Tacna, periodo 2014-2017*, para optar el título de Maestro en Ciencias con mención en Contabilidad: Auditoría, en la Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann. La investigación es de tipo básica con enfoque cuantitativo, de diseño no experimental. La población y la muestra está conformada por el personal que labora en la empresa, siendo un total de 21 personas. El estudio concluyó que existe una adecuada gestión estratégica de costos en la empresa, esto indica que la empresa maneja apropiadamente su estructura de costos, lo cual contribuye a dirigir sus capacidades internas. Asimismo, existe una adecuada evaluación interna y externa. La evaluación interna se enfoca en mejorar la calidad de productos y la eficiencia de procesos, y la evaluación externa considera la adecuada determinación de los factores económicos, sociales, tecnológicos y competitivos. Se identificó que la empresa lleva a cabo un análisis financiero efectivo que facilita mejorar la rentabilidad operativa, también lleva a cabo un análisis detallado de los costos que contribuye a mejorar el margen bruto. En síntesis,

todas estas prácticas de gestión y análisis han sido clave para mejorar la rentabilidad de la empresa durante el periodo analizado.

Pérez (2019) elaboró la tesis *El control de inventario y su influencia en la rentabilidad de la empresa Inversiones Sol Dorado S.A.C. del periodo 2015-2017*, para optar el título profesional de Contador público con mención en Auditoría, en la Universidad Privada de Tacna. La investigación es de tipo básica con enfoque explicativo, de diseño no experimental y longitudinal. La población está conformada por la empresa Inversiones Sol Dorado S.A.C., y la muestra está compuesta por los Estados Financieros mensuales del 2015 al 2017. El estudio concluyó que un adecuado control de inventario es crucial para mantener la rentabilidad de la empresa. Resalta que una gestión deficiente de los inventarios puede llevar a pérdidas irre recuperables y afectar negativamente las utilidades debido a la toma de decisiones erróneas causadas por la falta de información clara y el incumplimiento del personal encargado. Además, el análisis estadístico evidencia que existe una influencia significativa del control de inventarios en la rentabilidad, con resultados que muestran una fuerte correlación de 0,7 entre los indicadores relacionados con el control de inventarios y la rentabilidad de la empresa durante el periodo 2015-2017. Demostrando que el control de inventarios tiene un impacto directo y relevante en la rentabilidad.

## **2.2. Bases teóricas**

### **2.2.1. Costos de importación**

El costo de importación es el precio asignado a un bien o servicio comprado en el exterior, que incluye todos los gastos necesarios para obtenerlo hasta el destino final del cliente, como transporte y costos aduaneros (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2013).

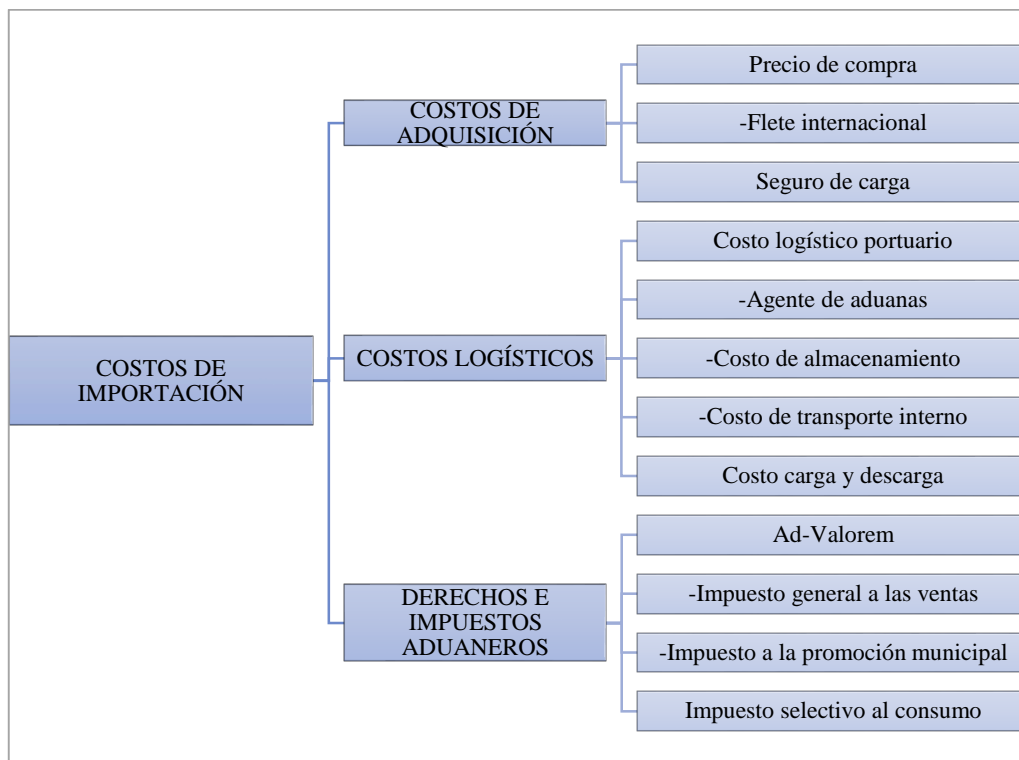
La NIC 2 - Inventarios establece que el costo de importación es el precio o valor de adquisición de los bienes, considerando además todos aquellos factores o desembolsos que involucren obtener el bien o el servicio.

De acuerdo con la NIC 2 Inventarios en el párrafo 11, la define de la siguiente manera:

Los costos de adquisición de los inventarios comprenderán el precio de compra, los aranceles de importación y otros impuestos, los transportes, el almacenamiento y otros costos directamente atribuibles a la adquisición de las mercaderías, los materiales o los servicios. También formarán parte del costo los descuentos comerciales, las rebajas y otras partidas similares, las cuales se deducirán para determinar el costo de adquisición.

Para Izaguirre (2014), el costo de importación comprende el precio original de compra más todos los gastos incurridos para almacenar el producto en la empresa. Entre los gastos incurridos se incluye el flete, seguro, derechos e impuestos de importación, transporte, acarreo y costos aduaneros. Además, abarca tanto los gastos directos atribuibles al producto como los gastos indirectos: los gastos administrativos relacionados con la operación de compra-venta internacional. Los gastos financieros también no se consideran en el costo de importación, ya que no están relacionados con el valor real de la mercancía importada.

En el presente estudio, se clasificó la variable costos de importación en tres grupos que se muestra en la siguiente figura.

**Figura 1***Costos de importación*

Nota. Elaboración propia

**2.2.1.1. Costos de adquisición.** Los costos de adquisición comprenden lo siguiente:

**2.2.1.1.1. Precio de compra.** Hoyos (2017) menciona que el precio de compra es el costo determinado por el vendedor, aceptado por el comprador, quien transfiere recursos monetarios para cubrirlo. Este precio incluye el costo del vendedor más un margen de beneficio que genera ganancias económicas.

Para determinar el precio de compra, es necesario acordar con el proveedor los límites de responsabilidad en el marco de los términos del comercio internacional (Incoterms) que son términos estandarizados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) que regulan acuerdos comerciales de compra y venta internacional. Facilitan la

armonización y simplificación de transferencias de mercancías entre países, estableciendo responsabilidades entre importadores y exportadores. Los Incoterms están agrupados en cuatro categorías: E, F, C y D, y algunos de los más utilizados mundialmente son FOB, CIF y CFR.

**Tabla 1**

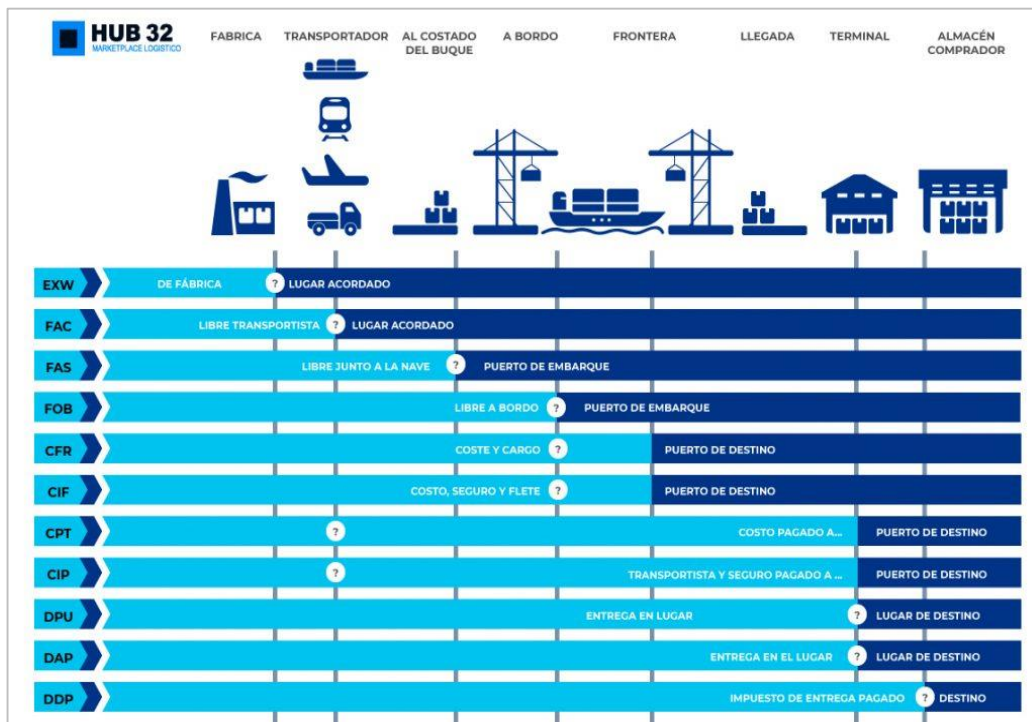
*Clasificación de Incoterms según grado de obligación*

<b>Grupo E: Entrega directa a la salida</b>	<b>Grupo F: Entrega indirecta sin pago del transporte principal</b>	<b>Grupo C: Entrega indirecta con pago del transporte principal</b>	<b>Grupo D: Entrega directa en el punto de llegada</b>
- EXW: Ex Works	- FCA: Free Carrier - FAS: Free Alongside - FOB: Free On Board	- CFR: Cos and Freiht - CIF: Cost, Insurance and Freight - CPT: Carriage Paid To - CIP: Carriage and Insurance Pait to	- DAP: Delivered at Place - DPU: Delivered at Place Unloaded - DDP: Delivered Duty Paid

*Nota.* HUB 32 - Marketplace Logístico

Figura 2

*Incoterms (International Commercial Terms)*



Nota. HUB 32 - Marketplace Logístico

**2.2.1.1.2. Flete internacional.** Según Summa University (2018), el flete es un cargo adicional al precio de compra que aumenta el costo de adquisición. Este costo extra varía según el tamaño del producto, la velocidad del transporte y factores ambientales que afectan la conservación del bien. Puede realizarse por vía terrestre, aérea o marítima. Dependiendo de la vía que se utilice para el traslado de mercancía, el documento de transporte expedido por el transportista internacional será:

- Vía marítima: Bill of Landing (Conocimiento de embarque marítimo).
- Vía aérea: Airway Bill (Guía Aérea).
- Vía terrestre: Carta Porte.

**2.2.1.1.3. Seguro de carga.** Summa University (2018) menciona que la póliza de seguro protege al cliente contra pérdidas económicas durante el traslado de la mercancía hasta su destino. La aseguradora compensará al asegurado por cualquier pérdida financiera ocurrida. Las características de estas pólizas varían según la aseguradora y la naturaleza de la mercancía transportada.

#### **2.2.1.2. Costos logísticos.**

Los costos logísticos comprenden lo siguiente:

**2.2.1.2.1. Costo logístico portuario.** El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2017) destaca que los costos logísticos portuarios comprenden el pago por servicios estándar a la carga y a la nave. Estos servicios cubren todas las operaciones necesarias para movilizar los contenedores desde la puerta del terminal portuario hasta su estiba y viceversa en el caso de importación.

Los costos por servicios portuarios incluyen un periodo de almacenamiento libre de entre 48 y 72 horas, dependiendo de la concesión del muelle. La infraestructura portuaria del Muelle Norte y Muelle Sur del Callao está bajo la supervisión de OSITRAN, que supervisa todas las actividades y servicios relacionados con la explotación de infraestructuras de transporte público.

A pesar de esto, son entidades privadas las responsables de operar los terminales marítimos en Perú, gestionar volúmenes de importación y exportación, y coordinar con la Aduana y otras entidades de fiscalización nacional.

**2.2.1.2.2. Agente de aduanas.** Según Mondragón (2024) el Agente de Aduana es una representante autorizada por la Administración Aduanera para prestar servicios a terceros, puede realizar trámites aduaneros, en las condiciones y con los requisitos que establezca la Ley General de Aduanas y su Reglamento.

Los costos que cobra una Agencia de aduanas incluyen:

- Comisión de Agente: la cual es calculada proporcional al valor Aduanas de las mercancías (Valor CIF).
- Gastos Operativos: engloba todas las gestiones realizadas en el campo operativo, coordinación con almacenes, tramites de vistos buenos, transporte, entre otros.
- Gastos de despacho: Estos costos cubren la transmisión electrónica a la SUNAT, liquidación de impuestos, numeración de DAM, coordinación vía correo con agentes, emisión de formatos de aduana, entre otros.

Por consiguiente, la intervención del agente de aduanas es fundamental para el despacho de importación de mercancías, ya que su servicio consiste en realizar diferentes tramites y procesos para la liberación de la carga en diversos regímenes aduaneros facilitando su entrega al cliente final.

**2.2.1.2.3. Costo de almacenamiento.** Castro (2014) explica que, en las operaciones de comercio internacional, el costo de almacenamiento abarca todos los gastos desde el lugar seleccionado por la línea naviera o el importador hasta el punto de descarga o entrega acordado. Destaca que los almacenes suelen ser elegidos por la naviera o el transportista basándose en tarifas competitivas, lo cual limita al importador en la negociación de tarifas o días libres en almacén.

Según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2017), el costo logístico de almacenamiento incluye todos los pagos realizados por los servicios integrales y adicionales ofrecidos por los terminales de almacenamiento. Estos servicios abarcan todas las operaciones dentro y fuera del terminal marítimo. Se destaca que el importador no conoce el desglose detallado de los servicios incluidos en la tarifa terminal de almacenamiento. Los detalles de estos servicios solo se revelan al dueño de la carga al momento de recibir la factura final al concluir el proceso de importación.

**2.2.1.2.4. Costo de transporte interno.** Según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2017), se refiere al pago realizado por el recojo de la mercancía nacionalizada desde el terminal de almacenamiento designado por el agente de transporte internacional o importador, hasta un punto específico de llegada o el almacén del destinatario final. Este servicio de transporte principalmente terrestre, implica el traslado de carga utilizando medios adecuados según la naturaleza y tamaño de la carga.

**2.2.1.2.5. Costo carga y descarga.** La carga y descarga de contenedores es el proceso de mover mercancías dentro y fuera de contenedores utilizados en el transporte por barco, tren o camión. Incluye asegurar las mercancías en el contenedor para prevenir daños, mover el contenedor al destino y descargar la mercancía usando maquinaria pesada como grúas y montacargas. Es crucial para la cadena de suministro global, asegurando la llegada oportuna de los bienes al destino final (Andes montacarga, 2023).

**2.2.1.3. Derechos e impuestos aduaneros.** Se detalla el cálculo de los principales derechos e impuestos aduaneros.

**Tabla 2**

*Principales derechos e impuestos de importación*

Derecho	Arancel	Base de cálculo
Ad-Valorem	0 %, 4 %, 6 % y 11 %	valor CIF
IGV	16 %	valor CIF + Ad-Valorem + ISC + SFP
IPM	2 %	valor CIF + Ad-Valorem + ISC + SFP
Régimen de percepción	3,5 %, 5 % y 10 %	valor CIF+ Ad-Valorem + IGV + IPM + ISC + SFP

*Nota.* El ABC del Comercio Exterior - MINCETUR

Cabe mencionar que, para el ingreso al país de las mercancías importadas, es necesario saber el código de subpartida arancelaria, esto con el fin de saber cuáles son los tributos a pagar, además de saber si el producto cuenta con alguna restricción o beneficio arancelario; por eso, es importante contar con el número de subpartida nacional, el cual es básicamente el registro de cada producto y consiste de un código de 10 cifras. Su estructura es presenta en la siguiente figura:

**Figura 3**

*Estructura de subpartida nacional*



*Nota.* Elaboración propia

A continuación, se presentan los principales derechos e impuestos aduaneros que afectan a la empresa.

**2.2.1.3.1. Ad-Valorem.** Según Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2013), los aranceles son aquellos impuestos que la administración tributaria impone sobre bienes y servicios intercambiados entre diferentes países. Los aranceles suelen aplicarse mayormente a los productos importados.

Según CERTUS (2021), consiste en un porcentaje que se añade sobre el valor del producto, de allí proviene su nombre. Es un derecho arancelario que grava la importación de bienes que se encuentran codificados en el arancel de aduanas. La tasa del impuesto es determinada en base a cuatro 04 niveles: 0 %, 4 %, 6 % o 11 %, según subpartida nacional, el porcentaje varía según el tipo de producto. La base imponible sobre el cual se aplica el Ad-Valorem es el valor CIF (FOB, flete y seguro) de los bienes importados al Perú.

**2.2.1.3.2. Impuesto general a las ventas.** Según dispone la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (2017), el IGV es un impuesto que pagamos todos los contribuyentes al realizar la adquisición de un bien o servicio, también grava la importación de bienes, la tasa impositiva aplicable es del 16 %.

**2.2.1.3.3. Impuesto a la promoción municipal.** Según la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (2017), el IPM es un tributo creado a favor de las municipalidades, este impuesto grava las operaciones que están afectas al IGV, la tasa impositiva aplicable es del 2 %.

**2.2.1.3.4. Impuesto selectivo al consumo.** Según Mamani (2015), el Impuesto selectivo al consumo (ISC) es un tributo de realización inmediata que grava la importación de bienes, tales como combustible, vehículos, cigarrillos o bebidas alcohólicas, las tasas del impuesto fluctúan entre 0 % y 50 % según el tipo de bien o servicio gravado. En algunos casos se prevé el pago de sumas fijas dependiendo del producto o servicio gravado.

Según dispone la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (2017), el ISC grava productos que pueden generar efectos negativos en la salud, en lo social y ambiental. Al aplicar este tributo a ciertos tipos de mercancías, se intenta desincentivar el consumo de los mismos.

El ISC se aplica bajo tres sistemas:

- Sistema al Valor, para los bienes contenidos en el Literal A del Apéndice IV del TUO del IGV.
- Sistema Específico (monto fijo), para los bienes contenidos en el Apéndice III y el Literal B del Nuevo Apéndice IV del TUO del IGV.

- Sistema Al Valor según Precio de Venta al Público, para los bienes contenidos en el Literal C del Apéndice IV del TUO del IGV.

Por último, cabe mencionar que la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. es aportante del FISE-02, contribución que se paga al Ministerio de Energías y Minas (MINEM) por la importación de lubricantes y aceites para vehículos considerado como importación de hidrocarburos. Esta contribución por política de la empresa no forma parte del costo de las mercancías importadas y se considera como gasto de importación.

### **2.2.2. Rentabilidad**

La rentabilidad hace referencia a aquella capacidad que cuenta la empresa para generar beneficios obtenidos en base a las ventas ejecutadas, a los propios activos o ya sea a los recursos, de modo que puede estimarse como una entidad rentable dentro del mercado. En otras palabras, se trata sobre la diferencia que existe entre costos, gastos e ingresos, los cuales deberán ser suficientes para que la empresa sea sostenible (Baruch y Feng, 2017).

Según Gutiérrez y Tapia (2016), la rentabilidad es una medida de eficiencia que permite conocer el rendimiento de lo invertido en diversas actividades. Se relaciona con las ventas de una empresa, los activos y el fondo aportado por los propietarios, generando liquidez futura.

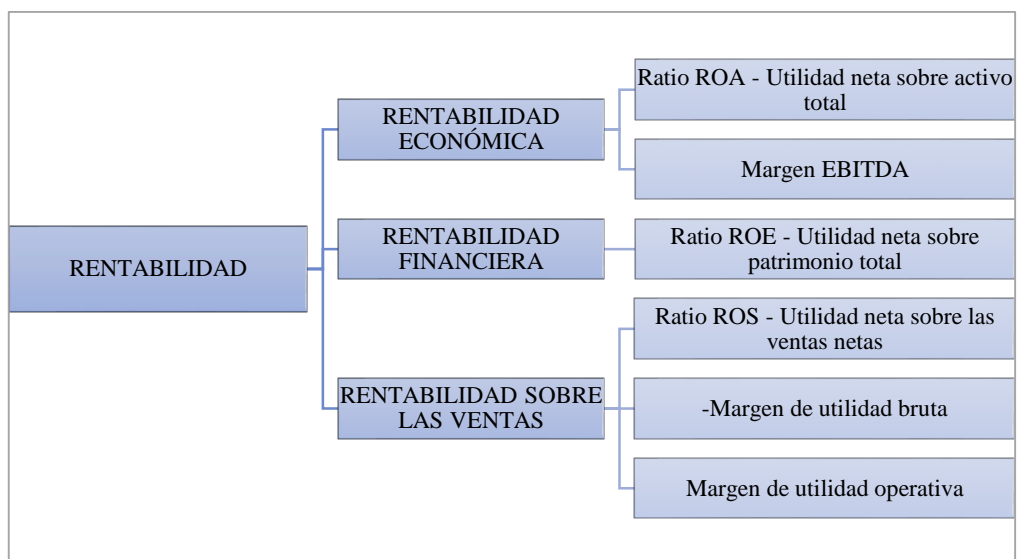
Para Caraballo et al. (2013), la rentabilidad es un aspecto básico y crucial en cualquier análisis, importante tanto para la empresa como para terceros interesados, como los accionistas. Influye en las decisiones de inversión y en el modelo de financiación de la empresa. El análisis de la rentabilidad se realiza desde una doble perspectiva: inversión

y financiación, que convergen en una rentabilidad integral lo permite tomar mejores decisiones financieras y estratégicas.

Para la presente investigación, se clasificó la variable rentabilidad en tres grupos, los cuales se muestran en la siguiente tabla.

**Figura 4**

*Indicadores de la rentabilidad*



*Nota.* Elaboración propia

**2.2.2.1. Rentabilidad económica.** Según Caraballo et al. (2013), se trata de evaluar la capacidad efectiva de la empresa para obtener rendimientos a partir de capitales invertidos y recursos disponibles; desechando los aspectos financieros, centrando solo en los aspectos económicos con el fin de medir la eficacia de los gestores de la empresa. Los ratios fundamentales a utilizar son los siguientes:

**2.2.2.1.1. Rendimiento sobre los activos (ROA).** Según Andrade (2012), el ROA es un indicador de rentabilidad que muestra el nivel de eficiencia con el cual se manejan los activos de la empresa, pues compara el nivel de utilidad obtenido por la empresa en el ejercicio contra los activos totales en los periodos de estudio. Dicho de otra manera, muestra que tan rentable es la empresa con respecto a sus activos. La fórmula del ROA es la siguiente:

$$ROA = \left( \frac{Utilidad\ Neta}{Activos\ Totales} \right) \times 100$$

Interpretación: Por cada unidad monetaria de activos, la empresa genera x unidades monetarias de ganancia neta. Un ROA alto indica una buena eficiencia en el uso de sus activos, un ROA bajo puede señalar áreas de mejora en la gestión de activos, eficiencia operativa o estructura de costos.

**2.2.2.1.2. Margen EBITDA.** Según Andrade (2012), el margen EBITDA es la capacidad de una empresa para generar utilidades considerando únicamente su actividad operativa, excluye el efecto de la deuda, los impuestos y los gastos contables que no implican salida de dinero en efectivo, como la depreciación y la amortización.

$$Margen\ EBITDA = \left( \frac{EBIT + Depreciación + Amortización}{Ventas\ Netas} \right) \times 100$$

Interpretación: Por cada unidad monetaria producto de las ventas, la empresa genera x unidades monetarias de ganancia operativa antes de deducir intereses, impuestos, depreciación y amortización. Un Margen EBITDA alto muestra que la empresa puede generar flujo de efectivo de sus operaciones principales, con la finalidad de cubrir el pago de sus deudas e impuestos.

**2.2.2.2. Rentabilidad financiera.** Según Caraballo et al. (2013), es el rendimiento obtenido por los capitales propios, independiente de la distribución de los resultados. Este indicador es la más cercana a los accionistas o propietarios. El ratio fundamental a utilizar es la siguiente:

**2.2.2.2.1. Rendimiento del patrimonio (ROE).** Según Andrade (2012), el ROE es un indicador de rentabilidad que muestra el nivel de eficiencia con el cual se han manejado los recursos propios que componen el patrimonio de la empresa, pues compara el nivel de utilidad obtenido por la empresa en el ejercicio contra el patrimonio en el periodo de estudio. Dicho de otra manera, muestra que tan rentable es la empresa con respecto a su patrimonio o capital. La fórmula del ROE es:

$$ROE = \left( \frac{Utilidad\ Neta}{Patrimonio\ Neto} \right) \times 100$$

Interpretación: Por cada unidad monetaria de patrimonio invertido, la empresa genera x unidades monetarias de ganancia neta. Un ROE alto indica que la empresa está utilizando eficientemente el capital de sus accionistas para generar beneficios, un ROE bajo puede señalar ineficiencia en la utilización del capital.

**2.2.2.3. Rentabilidad sobre las ventas.** Según Gutiérrez y Tapia (2016), la rentabilidad sobre ventas se define como el margen de utilidad de un periodo que se obtiene de las ventas netas. Se tiene los siguientes ratios:

**2.2.2.3.1. Rendimiento sobre las ventas (ROS).** Según Andrade (2012), el ROS muestra la relación entre la utilidad neta y el nivel de ventas, permitiendo medir el impacto de todos los costos y gastos de operación en los resultados de la empresa. La fórmula del ROS es la siguiente:

$$ROS = \left( \frac{Utilidad\ Neta}{Ventas\ Netas} \right) \times 100$$

Interpretación: Por cada unidad monetaria producto de las ventas, la empresa genera x unidades monetarias de ganancia neta. Un ROS alto indica que la empresa tiene buena gestión financiera y capacidad de generación de valor, un ROS bajo puede evidenciar problemas estructurales respecto a sus costos y elevados gastos.

**2.2.2.3.2. Margen de utilidad bruta.** Según Andrade (2012), el margen bruto es la primera medida de rentabilidad, se obtiene de comparar la utilidad bruta contra las ventas netas, entonces nos muestra cuanto representa la utilidad bruta respecto del monto de las ventas, habiendo descontado solo los costos involucrados en dicha venta de forma directa. La fórmula del margen de utilidad bruta es la siguiente:

$$\text{Margen de utilidad bruta} = \left( \frac{Utilidad\ Bruta}{Ventas\ Netas} \right) \times 100$$

Interpretación: Por cada unidad monetaria producto de las ventas, la empresa genera x unidades monetarias de ganancia bruta. Un Margen de utilidad bruta alto indica un buen control de los costos operativos, un Margen de utilidad bruta bajo puede señalar que la empresa enfrenta desafíos relacionados con sus costos e ineficiencia operativa.

**2.2.2.3.3. Margen de utilidad operativa.** Según Andrade (2012), el margen operativo muestra la comparación entre la utilidad operativa y el nivel de ventas; su importancia radica en que incluye los gastos operativos y, es en este tipo de gastos, se debe realizar un cuidadoso análisis, pues la utilidad operativa es la utilidad antes de aplicar los gastos financieros; por lo que, con base a ella, se evalúan las opciones de financiamiento. La fórmula del margen de utilidad operativa es la siguiente:

$$\text{Margen de utilidad operativa} = \left( \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas Netas}} \right) \times 100$$

Interpretación: Por cada unidad monetaria producto de las ventas, la empresa genera x unidades monetarias de ganancia operativa. Un margen de utilidad operativa alto refleja buena gestión de los costos y gastos operativos; un margen de utilidad operativa bajo puede indicar altos costos operativos o ineficiencia en su estructura de gastos.

## **2.3. Definición de términos básicos**

### **a. Activos**

Un activo es un recurso económico presente (derecho que tiene el potencial de producir beneficios económicos) controlado por la entidad como resultado de sucesos pasados (Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad - IASB, 2018).

**b. Conocimiento de embarque**

Según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2013), el conocimiento de embarque es el documento que expide el porteador como constancia de que ha recibido la mercancía para enviarlas en un medio de transporte determinado, desde el punto de origen al punto de llegada. Dependiendo de la vía a utilizar para el traslado de la mercancía, el documento de transporte expedido por el transportista internacional será:

- Vía marítima: Bill of Lading (Conocimiento de embarque marítimo)
- Vía aérea: Airway Bill (Guía aérea)
- Vía terrestre: Carta porte

El documento de transporte debe consignar el monto del flete pagado (prepaid) o por pagar (collet). Este monto constituye un elemento importante para la determinación del valor CIF sobre el cual se aplican los tributos a pagar.

**c. DAM**

Según la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (2017), la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) es un documento mediante el cual el contribuyente declarante indica el régimen aduanero de las mercancías importadas o exportadas, y suministra los detalles necesarios que requiera la Administración Aduanera para su aplicación.

Esta declaración contiene información de la factura comercial, detalles de la transacción y de las mercancías embarcadas desde el extranjero con destino al territorio nacional.

La DAM tiene 3 formatos:

- Formato A: El cual brinda información general de la operación.
- Formato B: Brinda información específica de la mercancía.

- Formato C: Se determinan los tributos a pagar.

**d. DAV**

Según la Comisión de la Comunidad Andina (2003), la Declaración andina del valor en aduana (DAV) es un documento clave en la declaración de importación. Contiene información detallada sobre las partes involucradas en la negociación de la mercancía importada, los hechos y circunstancias de la transacción comercial, y los elementos que componen el valor en aduana de las mercancías declaradas.

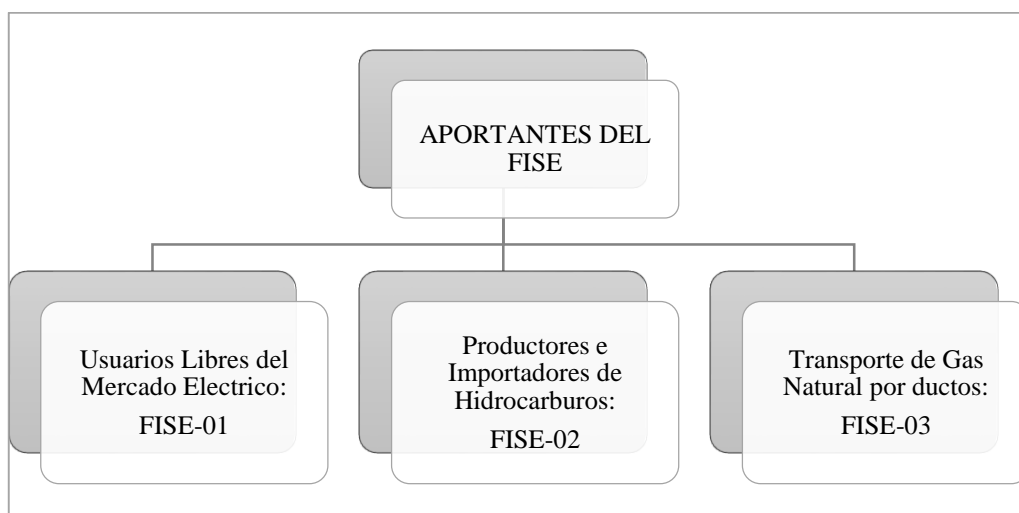
**e. FISE**

El Fondo de Inclusión Social Energético (FISE) está administrado por el Ministerio de Energías y Minas. Fue creado en el año 2012 mediante la Ley N° 29852 y tiene como objetivo principal llevar energía menos contaminante a poblaciones vulnerables en todo el país.

Los recursos económicos del FISE provienen de los elementos:

- Los grandes consumidores de electricidad.
- El servicio de transporte de gas natural (Gas de Camisea).
- La producción e importación de combustibles.

Por ello, los consumidores obligados a aportar deben transferir los fondos dentro de los primeros 10 días del mes siguiente al cierre de la facturación mensual y comunicar la recaudación al MINEM mediante formatos FISE específicos. Los grupos aportantes se presentan en la siguiente tabla:

**Figura 5***Aportantes del FISE**Nota.* Elaboración propia**f. Importación**

Es el ingreso legal de mercancías procedentes del extranjero con fines principalmente comerciales, aunque también puede tener fines personales, sociales o benéficos, entre otros permitidos por nuestra legislación. Las importaciones son fundamentales para abastecer al mercado nacional ante la insuficiencia de producción y aseguran la provisión para el consumo y la producción nacional (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2013).

Se considera que existe dos tipos de importaciones, los cuales son los siguientes:

- **Importación Directa:** Está representada por toda empresa dedicada a la labor de importación de diferentes tipos de productos, con el objetivo de distribuirlos en el mercado local. Además, en esta clasificación, también se toman en cuenta las importaciones de materia prima, que posteriormente se utilizan para la producción.

- **Importación Indirecta:** Se da cuando una empresa utiliza los servicios de otra empresa para llevar a cabo la importación de productos. En este caso, es la empresa intermediaria, la que se responsabiliza por liquidar los gastos aduaneros y efectuar el pago de impuestos.

**g. Norma Internacional Contable**

Las Normas Internacionales de Contabilidad son un conjunto de normas o leyes que especifican la información que deben incluir los estados financieros y cómo debe presentarse esa información (Consejo Normativo de Contabilidad, 2020).

Se comenzaron a emitir en respuesta a la creciente necesidad de estándares internacionales. Actualmente, en el Perú, están vigentes 29 NIC, que abarcan desde la Presentación de los Estados Financieros NIC 1 hasta normativas específicas como la NIC 41 sobre Agricultura.

**h. Patrimonio**

El patrimonio es la parte residual de los activos de la entidad, una vez deducidos todos sus pasivos. Esta definición se aplica a todas las entidades que informan (Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad - IASB, 2018).

**i. Régimen de percepciones**

Según la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (2017), es un sistema de pago adelantado del IGV que se aplica a las importaciones definitivas de bienes gravados con dicho impuesto. En el régimen de percepciones, el importador paga un porcentaje adicional del IGV que corresponderá a sus operaciones futuras. La SUNAT actúa como agente de retención y emite una liquidación de cobranza de percepción del IGV por el monto a abonar. Los porcentajes aplicables sobre el importe de la operación en valor CIF se presentan en la siguiente tabla.

**Tabla 3***Porcentajes aplicables de la percepción del IGV*

<b>Porcentajes aplicables de la percepción del IGV</b>	
	<p>Cuando el importador se encuentre a la fecha en que se efectúa la numeración de la DAM o DSI, en alguno de los siguientes supuestos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tenga la condición de domicilio fiscal no habido.</li> <li>• La SUNAT le hubiera comunicado la baja de su inscripción del RUC.</li> <li>• Hubiera suspendido temporalmente sus actividades.</li> <li>• No cuente con RUC o no lo consigne en la DAM o DSI</li> <li>• Realice por primera vez una operación y/o régimen aduanero.</li> <li>• Estando inscrito en el RUC no se encuentre afecto al IGV.</li> </ul>
Tasa de 10 %	
Tasa de 5 %	Cuando el importador nacionalice bienes usados.
Tasa de 3,5 %	Cuando el importador no se encuentre en ninguno de los supuestos antes mencionados. Este empieza a aplicarse a partir de la segunda importación siempre y cuando los productos sean nuevos.

*Nota.* Elaboración propia

**j. Tributos**

Según Villegas (2011), es una prestación de dinero que el Estado exige en el ejercicio de su poder de imperio sobre la base de la capacidad contributiva en virtud de una ley, y para cubrir los gastos que le demande el cumplimiento de sus fines.

El Código Tributario establece que el término TRIBUTO comprende impuestos, contribuciones y tasas.

- Impuesto: Es el tributo cuyo pago no origina por parte del Estado una contraprestación directa en favor del contribuyente.
- Contribución: Es el tributo que tiene como hecho generador los beneficios derivados de la realización de obras públicas o de actividades estatales.
- Tasa: Es el tributo que se paga como consecuencia de la prestación efectiva de un servicio público, individualizado en el contribuyente.

***k. Utilidad***

La Asociación de Exportadores del Perú (2023) afirma que la utilidad es la diferencia positiva que se obtiene entre los ingresos totales menos los costos y gastos incurridos en el periodo. Existen distintos tipos de utilidad que brindan diferentes perspectivas de la situación financiera de la empresa:

- Utilidad Bruta: Se obtiene al deducir de los ingresos, el costo de venta.
- Utilidad operacional: Se obtiene al deducir de la utilidad bruta, los gastos operativos. También es llamado EBIT.
- Utilidad neta: Se obtiene al deducir de la utilidad operacional, los intereses e impuestos, así como de adicionar otros ingresos o gastos no operacionales, reflejando la ganancia disponible final.

***l. Ventas sucesivas***

Según la Resol. Superintendencia N.º 000239-2023/SUNAT emitido por la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (2023), es la serie de ventas de que es objeto la mercancía antes de su importación o introducción al territorio aduanero, o respecto a una venta en dicho territorio anterior a la aceptación de la declaración en aduana de la mercancía presentada para la importación. Es decir, son aquellas ventas que realiza el importador antes de proceder a la nacionalización de las mercancías. Estas ventas pueden ocurrir incluso después de que la mercancía entre al país, pero antes que se le asigne un régimen definitivo.

Cabe resaltar que según el Art. 1 de la Ley del IGV se grava entre otros la venta de bienes en el país, situación que no sucede con las “ventas sucesivas”, ya que se venden bienes en zona primaria antes de solicitar su despacho a consumo.

***m. Zona primaria***

Según la Ley General de Aduanas aprobado por el Congreso de la República del Perú (2008), es la parte del territorio aduanero que comprende los puertos, aeropuertos, terminales terrestres y puntos fronterizos para las operaciones de desembarque, embarque, movilización o despacho de las mercancías. También incluye las oficinas, locales o dependencias destinadas al funcionamiento de la aduana; así como los almacenes y depósitos de mercancías que cumplan con lo establecido en la normativa vigente y cuenten con autorización de la Administración Aduanera.

## **CAPÍTULO III**

### **MARCO METODOLÓGICO**

#### **3.1. Tipo, nivel y diseño de la investigación**

##### ***3.1.1. Tipo de la investigación***

Según Esteban (2018), la investigación se desprende en dos propósitos: la investigación básica y la investigación aplicada. La investigación básica busca la ampliación y generación de conocimiento teórico sin una aplicación inmediata; mientras que la investigación aplicada está orientada a resolver problemas específicos y desarrollar soluciones prácticas y directas.

Por lo antes mencionado, la investigación es de tipo aplicada, ya que se pretendió dar posibles soluciones al problema estudiado. La investigación aplicada estuvo enfocada en obtener conocimientos que pudieran ser utilizados directamente para mejorar la gestión y la toma de decisiones dentro de la empresa que fue objeto de estudio.

##### ***3.1.2. Nivel de la investigación***

**3.1.2.1. Cuantitativo.** Según Gómez et al. (2024), la investigación cuantitativa se enfoca en recopilar y analizar datos numéricos, se emplea métodos estadísticos para obtener resultados. Se fundamenta en una metodología científica rigurosa, que comienza con la formulación de hipótesis y busca demostrarlas mediante técnicas estadísticas.

La investigación es cuantitativa, pues se utilizaron métodos numéricos y estadísticos para medir y analizar los datos de la empresa.

**3.1.2.2. Correlacional.** Según Gómez et al. (2024), la investigación correlacional se usa para resolver problemas de investigación donde se plantean preguntas con un mínimo de dos variables distintas, permite establecer la relación entre las variables y además es un preámbulo para entender el problema en cuestión.

La investigación es de nivel correlacional, pues se midió y evaluó la relación entre las dos variables de estudio: los costos de importación (variable independiente) y su incidencia en la rentabilidad (variable dependiente) de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L.

### **3.1.3. *Diseño de la investigación***

Según Hernández et al. (2014), la investigación no experimental es un estudio que se realiza sin la manipulación deliberada de las variables de estudio y en la que solo se observan los sucesos en su ambiente natural para después analizarlos progresivamente. La investigación no experimental puede ser transversal o longitudinal.

Por consiguiente, la presente investigación es de diseño no experimental - longitudinal, ya que se analizó la relación entre las variables en base a la realidad de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L a lo largo del periodo 2021 al 2023.

## **3.2. Población y muestra**

### **3.2.1. *Población***

La población del trabajo de investigación estuvo compuesta por las importaciones y los Estados Financieros básicos de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L., durante los periodos 2021 - 2023.

### 3.2.2. Muestra

Para la muestra, se consideró el 100 % de la población, compuesta por los documentos históricos de importaciones y los Estados Financieros básicos (Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados) de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L., durante los periodos 2021 - 2023.

### 3.3. Operacionalización de las variables

#### 3.3.1. Operacionalización de la variable independiente

**Tabla 4**

*Operacionalización de la variable independiente: Costos de importación*

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
<b>Variable independiente:</b> Costos de importación	Izaguirre (2014) menciona que el costo de importación está conformado por el precio original de compra, más todos aquellos gastos incurridos para poner el producto importado en los almacenes de la empresa.	El costo de importación es la base para establecer el precio de venta del producto. Es por ello que se clasifico en tres grupos a fin de identificar aquellos costos que son relevantes y puedan ser ajustables.	Costos de Adquisición	- Precio de compra - Flete internacional - Seguro de carga	Escala de razón
			Costos Logísticos	- Costo logístico portuario - Agente de aduanas - Costo de almacenamiento - Costo de transporte interno - Costo carga y descarga	
			Derechos e Impuestos aduaneros	- Ad-Valorem - Impuesto general a las ventas - Impuesto a la promoción municipal - Impuesto selectivo al consumo	

*Nota.* Elaboración propia

### 3.3.2. Operacionalización de la variable dependiente

**Tabla 5**

*Operacionalización de la variable dependiente: rentabilidad*

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
<b>Variable dependiente:</b> Rentabilidad	Baruch y Feng (2017) definen a la rentabilidad como aquella capacidad de producir beneficios obtenidos en base a las ventas, a los activos o a los recursos de la empresa.	La rentabilidad se evalúa mediante las ecuaciones de equivalencia financiera, denominados ratios. Es por ello que se presentan tres teorías para el tratamiento y medición de la rentabilidad.	Rentabilidad económica	- Ratio ROA - Utilidad Neta sobre Activo Total - Margen EBITDA	Escala de razón
			Rentabilidad financiera	- Ratio ROE - Utilidad Neta sobre Patrimonio total	
			Rentabilidad sobre las ventas	- Ratio ROS - Utilidad neta sobre las ventas netas - Margen de utilidad bruta - Margen de utilidad operativa	

*Nota.* Elaboración propia

### 3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Para el trabajo de investigación, se definió las técnicas e instrumentos de recolección de datos a utilizar.

### **3.4.1. Técnicas**

**3.4.1.1. Análisis documental.** Para la investigación se utilizó la técnica de Análisis documental con la finalidad de recopilar información acerca de los costos de importación que la empresa incurrió en los periodos 2021 al 2023 y además información referida a las utilidades asociadas a la rentabilidad.

### **3.4.2. Instrumentos**

**3.4.2.1. Guía de análisis documental.** Para la recolección de datos pertinentes y suficientes, se utilizó la guía de análisis documental para ambas variables, este instrumento permitió recoger información veraz obtenida del análisis exhaustivo de los documentos de importación y de los Estados financieros Básicos de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

## **3.5. Procesamiento y análisis de datos**

### **3.5.1. Medición de datos**

En la presente investigación, se realizó la medición de los datos para interpretar objetivamente la información obtenida. Se utilizó la estadística descriptiva y la estadística inferencial.

### **3.5.2. Procesamiento de datos**

Con relación al procesamiento de los datos, se realizó de forma automatizada con la utilización de medios informáticos. Para ello, se utilizó los siguientes:

**3.5.2.1. IBM SPSS Statistics 26.** Sistema que facilitó la elaboración de las tablas de doble entrada para ver el comportamiento conjunto de las variables según sus categorías y clases; asimismo, ayudó con el desarrollo de la prueba confluencia de Pearson.

**3.5.2.2. Microsoft Office Excel 2021.** Aplicación que facilitó el ordenamiento de los datos, así como la elaboración de tablas de frecuencia absoluta y porcentual, y los gráficos que acompañaron a los cuadros. Estos gráficos permitieron visualizar la distribución de los datos en las categorías que son objeto de análisis.

### **3.5.3. *Análisis de datos***

**3.5.3.1. Autorización de información.** Se obtuvo autorización de acceso a los documentos históricos de los Estados Financieros de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L., así como a la información de las importaciones de los periodos 2021, 2022 y 2023, por parte del gerente general.

**3.5.3.2. Análisis de información.** Se aplicó los principales ratios financieros de rentabilidad e interpretaciones comparativas, obteniendo información de los Estados Financieros de la empresa. Asimismo, se aplicó la sumatoria de todos los costos incurridos en la importación, obteniendo información de las hojas de costos de los periodos 2021, 2022 y 2023 de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L.

**3.5.3.3. Gráficas.** La data recopilada se organizó y procesó en el software SPSS Statistics 26, a fin de obtener resultados más rápido y con menor riesgo. Los datos obtenidos fueron analizados y luego representados gráficamente en el software Excel 2021, con el propósito de presentar la información de forma clara y objetiva.

## **CAPÍTULO IV**

### **RESULTADOS**

#### **4.1. Descripción del trabajo de campo**

En este capítulo, se presenta el desarrollo de las variables. Se analizaron e interpretaron los resultados obtenidos en la aplicación del análisis documental, se aplicó la estadística descriptiva con el fin de recoger los datos y se usó la estadística inferencial para determinar el grado de normalidad de las variables. Los resultados obtenidos se presentaron en tablas y figuras que logran reflejar la correlación entre ambas variables: costos de importación y rentabilidad.

Posteriormente, se realizó la contrastación de las hipótesis, la principal es la siguiente: Los costos de importación inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

#### **4.2. Presentación de resultados**

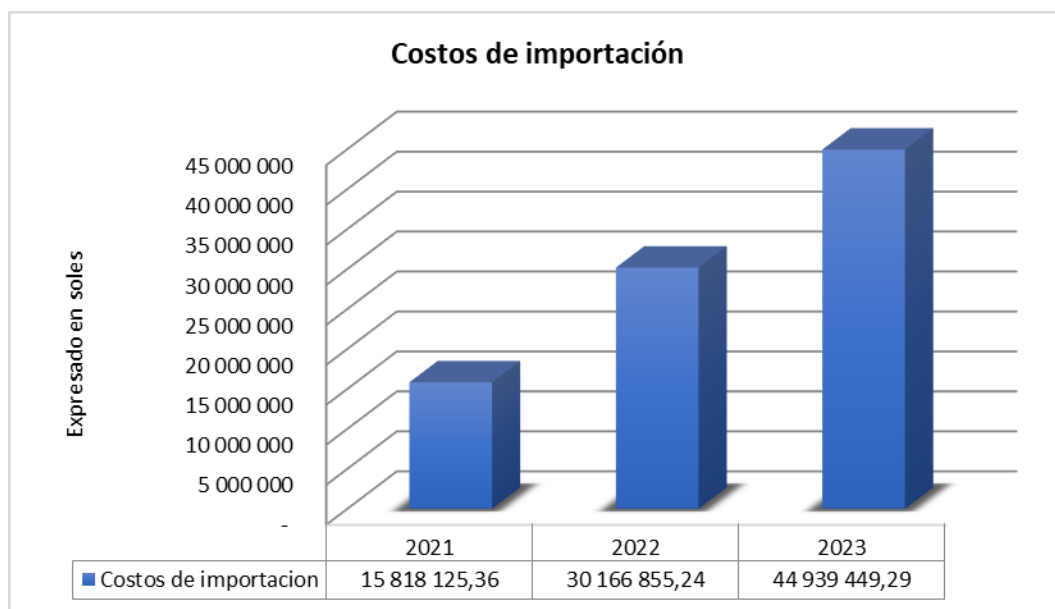
A continuación, se presentan los resultados descriptivos obtenidos de la recopilación y procesamiento de los datos referente a los costos de las importaciones y el nivel de rentabilidad que tuvo la empresa en los periodos 2021, 2022 y 2023; para ello, se manejó la información en los softwares: Microsoft Office Excel 2021 y IBM SPSS Statistics versión 26. La aplicación de la estadística descriptiva se realizó a nivel de variables, dimensiones e indicadores. Posteriormente, se presentan los resultados inferenciales obtenidos de la aplicación de la prueba de normalidad, esto con el fin de dar solución a los objetivos planteados en la presente investigación.

#### 4.2.1. Resultados descriptivos

**4.2.1.1. Variable independiente.** Costos de importación. Se realizó la recopilación de la data por trimestre respecto a los costos de importación de los periodos 2021, 2022 y 2023, segmentándolo en tres grupos: costos de adquisición, costos logísticos y derechos e impuestos aduaneros para posteriormente realizar la sumatoria de todos los costos incurridos. Esto con el fin de determinar los costos totales por cada año de estudio.

**Figura 6**

*Costos de importación 2021 - 2023*



*Nota.* Elaboración propia

**Tabla 6**

*Costos de importación 2021 - 2023*

Periodo de estudio	Costos de importación
2021	S/ 15 818 125,36
2022	S/ 30 166 855,24
2023	S/ 44 939 449,29

*Nota.* Elaboración propia

**Tabla 7***Costos de importación por trimestre 2021 - 2023*

Periodo de estudio	Costos de importación
1er Trimestre 2021	3 300 744,29
2do Trimestre 2021	3 942 561,14
3er Trimestre 2021	4 403 894,08
4to Trimestre 2021	4 170 925,85
1er Trimestre 2022	5 427 050,50
2do Trimestre 2022	6 376 436,50
3er Trimestre 2022	7 615 114,71
4to Trimestre 2022	10 748 253,53
1er Trimestre 2023	8 377 461,90
2do Trimestre 2023	12 225 007,62
3er Trimestre 2023	12 085 186,81
4to Trimestre 2023	12 251 792,96

*Nota.* Elaboración propia**Figura 7***Costos de importación por trimestre 2021 - 2023**Nota.* Elaboración propia

En la figura y tabla 6, se aprecia que los costos de importación en el año 2021 fueron de 15 818 125,36 soles, a diferencia del año 2022 que aumentó a 30 166 855,24 soles, teniendo nuevamente un aumento en el año 2023 a 44 939 449,30 soles. Esto debido a que en el periodo de estudio la empresa desarrolló sus actividades comerciales en un contexto marcado por la pandemia y pospandemia de COVID-19. Durante el año 2021, hubo mayor restricción en el ingreso de mercancías al país producto del confinamiento y la disminución de las transacciones comerciales a nivel mundial, lo que afectó en gran medida a las importaciones. En el año 2022, la empresa logró recuperar gran parte de su actividad económica debido al levantamiento de algunas restricciones al comercio internacional, finalmente el año 2023 refleja una reactivación total de sus actividades de importación.

Al analizar los datos por trimestre según la tabla y figura 7, se observa un menor costo de importación durante el primer trimestre del año 2021 ratificando lo ya mencionado en el análisis anual, producto del contexto de la pandemia de COVID-19. Otra variación significativa se presenta en el primer trimestre del año 2023, esto a raíz de la rotación de personal encargado del área de Comercio Exterior lo que ocasiona el retraso de la llegada de las importaciones. Finalmente, se observa un mayor costo de importación en el cuarto trimestre del año 2023 producto de la recuperación general pospandemia.

#### 4.2.1.1.1. Dimensión: Costos de adquisición.

**Tabla 8**

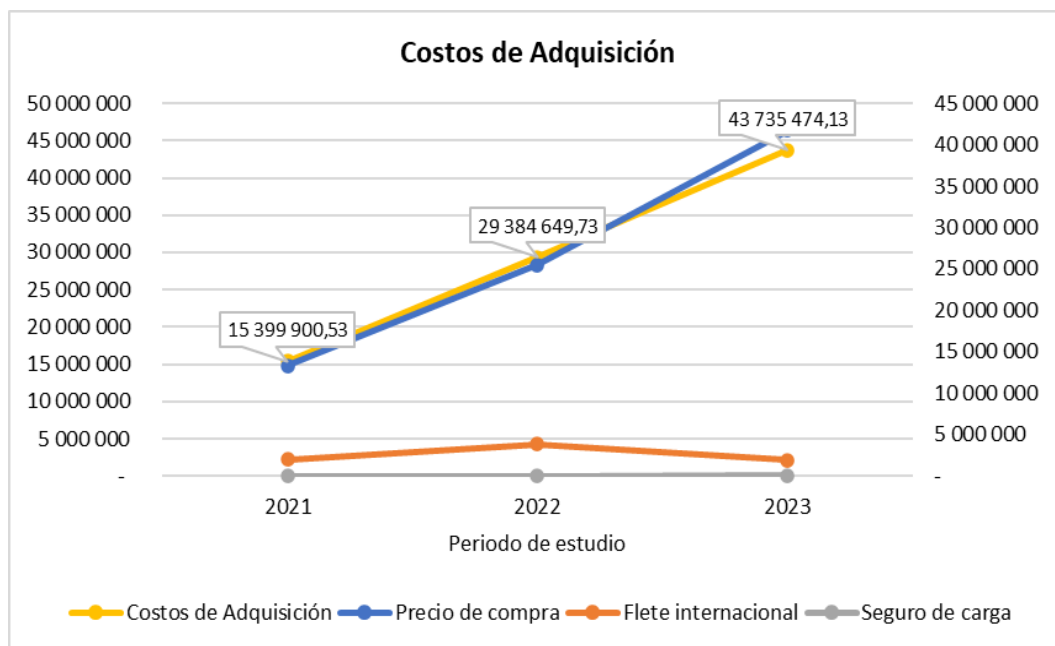
*Costos de adquisición 2021 - 2023*

Indicador	Periodo de estudio					
	2021	%	2022	%	2023	%
Precio de compra	13 350 364,54	86,69 %	25 518 918,17	86,84 %	41 747 648,67	95,45 %
Flete internacional	2 031 231,56	13,19 %	3 833 898,36	13,05 %	1 939 794,28	4,44 %
Seguro de carga	18 304,43	0,12 %	31 833,20	0,11 %	48 031,18	0,11 %
Costos de Adquisición	15 399 900,53	100 %	29 384 649,73	100 %	43 735 474,13	100 %

Nota. Elaboración propia

**Figura 8**

*Costos de adquisición 2021 - 2023*



Nota. Elaboración propia

La tabla y figura 8 muestran los costos de adquisición totales y sus indicadores respecto a cada año de estudio del 2021 al 2023. Se puede apreciar que los costos de adquisición en el año 2021 fueron de 15 399 900,53 soles, a diferencia del año 2022 que aumentó a 29 384 649,73 soles, teniendo nuevamente un aumento en el año 2023 a 43 735 474,13 soles. Este escenario se debe al levantamiento progresivo de las medidas y restricciones en el comercio internacional aplicadas por el contexto de la pandemia de COVID-19. En el año 2023, se tuvo una mayor cantidad y volumen de compra, puesto que al ser representante exclusivo de marcas como HYUNDAI XTEER, CEPSA, BIZOL, SEINECA y EVOPARTS, la empresa tiene la obligación de cubrir cierto volumen de compras por cada año.

Asimismo, se puede observar que el precio de compra es uno de los indicadores más representativos con un 86,69 % en el año 2021; el 86,84 % en el año 2022 y 95,45 % en el año 2023; seguido por el indicador flete internacional con un 13,19 % en el año 2021, 13,05 % en el año 2022 y 4,44 % en el año 2023. Se encontró que el flete internacional tuvo una disminución en el año 2023 a pesar de que el precio de compra fue alto, en el cual según lo revisado en las hojas de costeo de importación se evidencio que la variante es motivada principalmente por la realización de varias ventas sucesivas a clientes (ventas realizadas en la zona primaria), y en específico se trabajó con el proveedor de fletamento del exterior MSC MEDITERRAEN SHIPPING COMPANY, la cual maneja una tarifa mucho más accesible.

#### 4.2.1.1.2. Dimensión: Costos logísticos.

**Tabla 9**

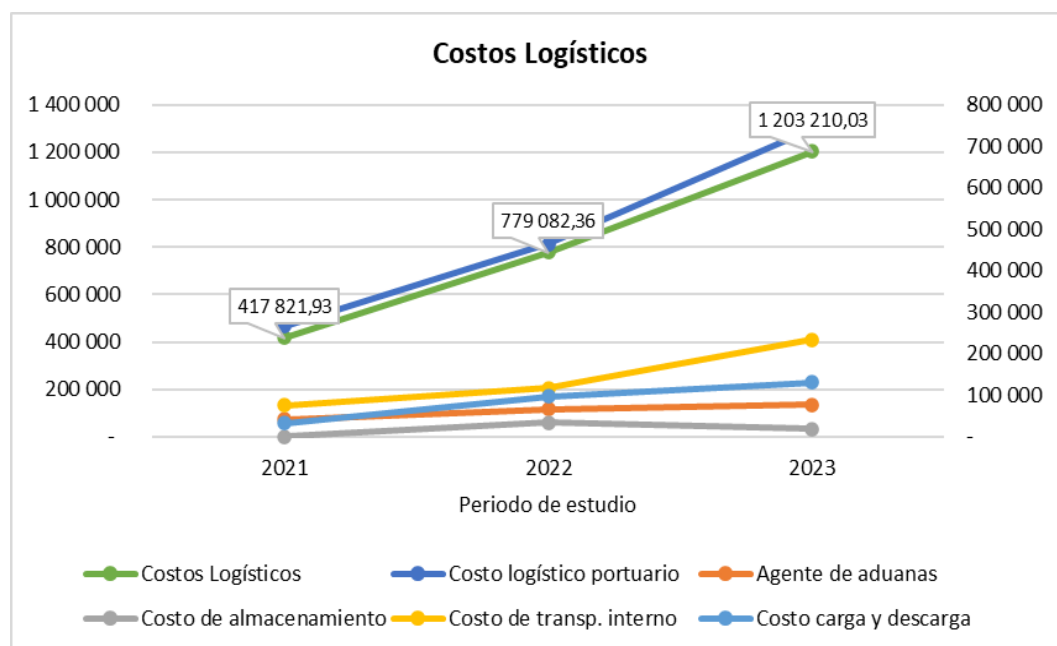
*Costos logísticos 2021 - 2023*

Indicador	Periodo de estudio					
	2021	%	2022	%	2023	%
Costo logístico portuario	267 225,78	63,96 %	464 351,01	59,60 %	741 142,73	61,60 %
Agente de aduanas	41 372,18	9,90 %	66 121,28	8,49 %	76 805,12	6,38 %
Costo de almacenamiento	762,72	0,18 %	33 698,12	4,33 %	19 364,13	1,61 %
Costo de transp. Interno	75 915,49	18,17 %	117 806,28	15,12 %	234 948,70	19,53 %
Costo carga y descarga	32 545,76	7,79 %	97 105,67	12,46 %	130 949,35	10,88 %
<b>Costos Logísticos</b>	<b>417 821,93</b>	<b>100 %</b>	<b>779 082,36</b>	<b>100 %</b>	<b>1 203 210,03</b>	<b>100 %</b>

*Nota.* Elaboración propia

**Figura 9**

*Costos logísticos 2021 - 2023*



*Nota.* Elaboración propia

La tabla y figura 9 muestran los costos logísticos totales y sus indicadores respecto a cada año de estudio del 2021 al 2023, en la cual se puede apreciar que los costos logísticos en el año 2021 fueron de 417 821,93 soles, a diferencia del año 2022 el cual aumentó a 779 082,36 soles, teniendo nuevamente un aumento en el año 2023 a 1 203 210,03 soles. Esto es debido a que en el año 2023 se tuvo una mayor cantidad de importaciones, lo que ocasionó un aumento en los costos logísticos; además, otro factor que influye es el precio que cobra el agente de aduana con quien se trabaja, ya que particularmente cada agente de aduana tiene su tarifa de acuerdo a la cantidad y volumen de contenedores que se valorizan.

Asimismo, se puede observar que los rubros con mayor influencia en los costos logísticos son el costo logístico portuario, que es uno de los indicadores más representativos con un 63,96 % en el año 2021, 59,60 % en el año 2022 y 61,60 % en el año 2023; seguido por el indicador costo de transporte interno con un 18,17 % en el año 2021, 15,12 % en el año 2022 y 19,53 % en el año 2023.

#### 4.2.1.1.3. Dimensión: Derechos e impuestos aduaneros.

**Tabla 10**

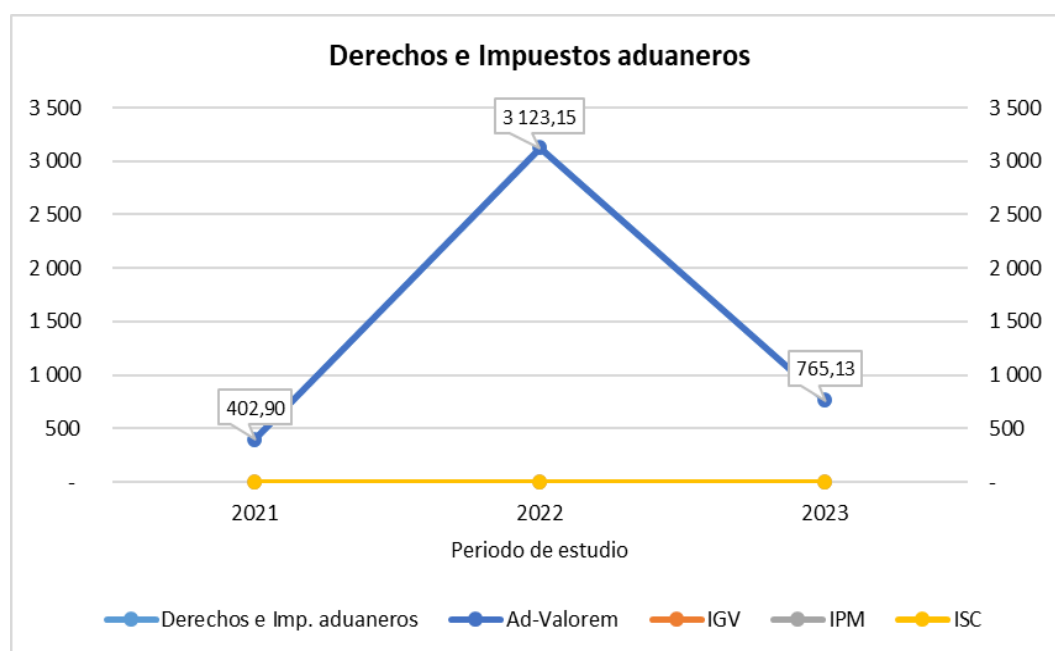
*Derechos e impuestos aduaneros 2021 - 2023*

Indicador	Periodo de estudio					
	2021	%	2022	%	2023	%
Ad-Valorem	402,90	100,00 %	3 123,15	100,00 %	765,13	100,00 %
IGV, IPM, ISC	0,00	0,00 %	0,00	0,00 %	0,00	0,00 %
Derechos e Imp. Aduaneros	402,90	100 %	3 123,15	100 %	765,13	100 %

*Nota.* Elaboración propia

**Figura 10**

*Derechos e impuestos aduaneros 2021 - 2023*



*Nota.* Elaboración propia

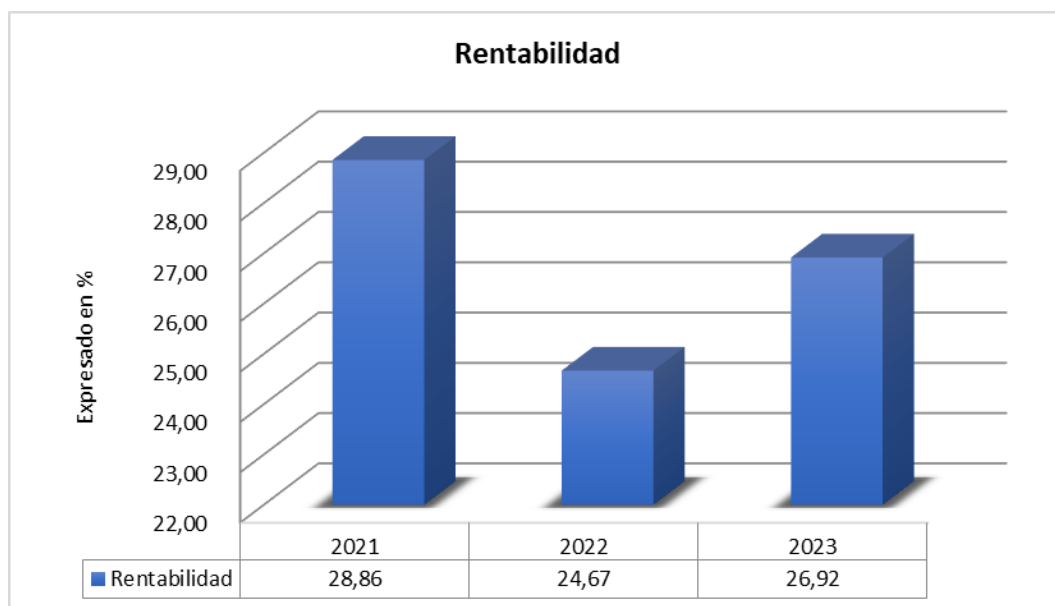
La tabla y figura 10 muestran los derechos e impuestos aduaneros totales y sus indicadores respecto a cada año de estudio del 2021 al 2023. Se puede apreciar que los derechos e imp. aduaneros en el año 2021 fue de 402,90 soles, a diferencia del año 2022 que aumentó a 3 123,15 soles, teniendo nuevamente una disminución en el año 2023 a 765,13 soles. Esto debido a que solo se consideró indicador Ad-Valorem como parte del costo, ya que se trata de un tributo no recuperable, a diferencia del IGV, IPM y ISC que son impuestos que se pueden utilizar como crédito fiscal.

Dicho lo anterior, la variación del Ad-Valorem de un periodo a otro depende de la subpartida arancelaria utilizada en la numeración de la DAM. Según lo revisado en todas las DAM del año 2021 al año 2023, son 20 subpartidas arancelarias vinculadas al pago del Ad-Valorem que son códigos de artículos promocionales - obsequios merchandising por parte del proveedor exterior.

**4.2.1.2. Variable dependiente: Rentabilidad.** Se realizó la recopilación de la data por trimestre respecto a la rentabilidad de los periodos 2021, 2022 y 2023, segmentándolo en tres grupos: rentabilidad económica, rentabilidad financiera y rentabilidad sobre las ventas para posteriormente realizar el promedio de los ratios financieros utilizados. Esto con el fin de determinar el nivel de rentabilidad por cada año de estudio.

**Figura 11**

*Rentabilidad 2021 - 2023*



*Nota.* Elaboración propia

**Tabla 11**

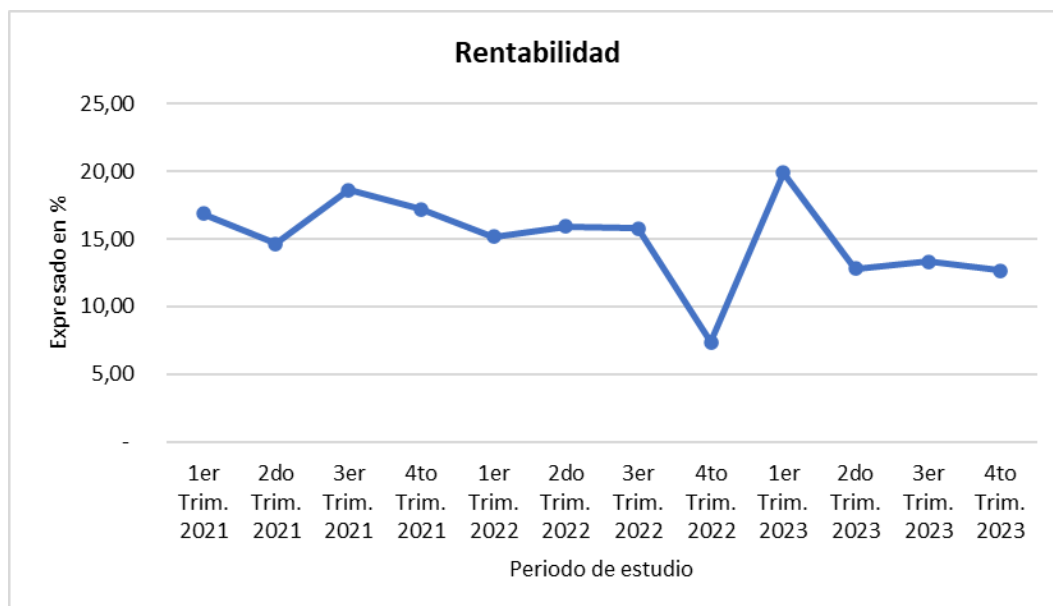
*Rentabilidad 2021 - 2023*

Periodo de estudio	Rentabilidad
2021	28,86 %
2022	24,67 %
2023	26,92 %

*Nota.* Elaboración propia

**Tabla 12***Rentabilidad por trimestre 2021 - 2023*

Periodo de estudio	Rentabilidad
1er Trimestre 2021	16,87 %
2do Trimestre 2021	14,65 %
3er Trimestre 2021	18,62 %
4to Trimestre 2021	17,20 %
1er Trimestre 2022	15,16 %
2do Trimestre 2022	15,90 %
3er Trimestre 2022	15,79 %
4to Trimestre 2022	7,36 %
1er Trimestre 2023	19,87 %
2do Trimestre 2023	12,79 %
3er Trimestre 2023	13,31 %
4to Trimestre 2023	12,68 %

*Nota.* Elaboración propia**Figura 12***Rentabilidad por trimestre 2021 - 2023**Nota.* Elaboración propia

En la figura y tabla 11, se aprecia el nivel de rentabilidad de la empresa comprendido entre el año 2021 y 2023. Se observa que la rentabilidad se mantuvo relativamente estable, aunque con algunas fluctuaciones entre los distintos periodos. En el año 2021, la rentabilidad fue de 28,86 %, que bajó a 24,67 % en el año 2022, seguida de un aumento en el año 2023, alcanzando un valor de 26,92 %.

Al analizar los datos por trimestre, según la tabla y figura 12, se registró el punto más bajo de rentabilidad en el cuarto trimestre del año 2022 con un 7,36 %, lo que representa una caída significativa en comparación con los trimestres anteriores, esto debido a que los gastos de venta y distribución fueron mayores en ese periodo. Por otro lado, el punto más alto se presentó en el primer trimestre del año 2023 con una rentabilidad del 19,87 %, lo cual refleja condiciones óptimas en cuanto a desempeño y control de los costos en ese periodo.

Esta tendencia sugiere que, aunque la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. enfrentó dificultades en el año 2022, logró mejorar su rentabilidad en el año 2023 mediante una mejor gestión de sus gastos y costos operativos.

#### 4.2.1.2.1. Dimensión: Rentabilidad económica.

**Tabla 13**

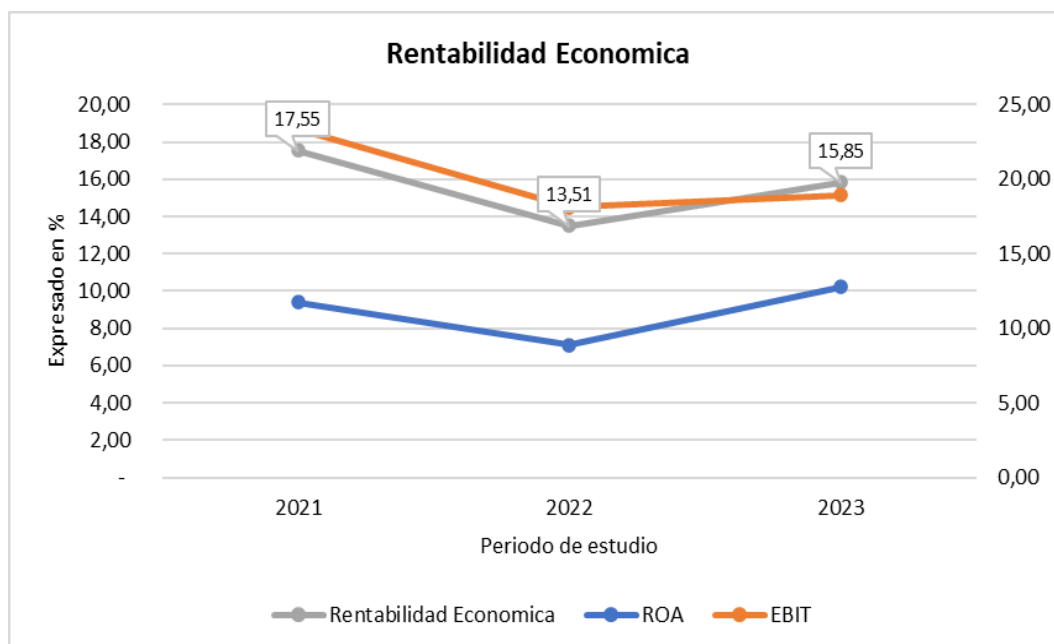
*Rentabilidad económica 2021 - 2023*

Indicador	Fórmula	Periodo de estudio		
		2021	2022	2023
Rendimiento sobre los activos - ROA	$\left(\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activos Totales}}\right) \times 100$	11,75 %	8,88 %	12,76 %
Margen EBITDA	$\left(\frac{\text{EBIT} + \text{Depreciación} + \text{Amortiz.}}{\text{Ventas Netas}}\right) \times 100$	23,35 %	18,14 %	18,93 %
<b>Rentabilidad Económica</b>		<b>17,55 %</b>	<b>13,51 %</b>	<b>15,85 %</b>

*Nota.* Elaboración propia

**Figura 13**

*Rentabilidad económica 2021 - 2023*



*Nota.* Elaboración propia

La tabla y figura 13 muestran la rentabilidad económica y sus indicadores respecto a cada año de estudio del año 2021 al 2023. Se promedió los resultados de los indicadores con el fin de saber qué año fue el más y menos rentable. Dicho lo anterior, se analiza cada indicador.

El ROA (rendimiento sobre los activos) indica que, en el año 2021, la empresa generó 11,75 céntimos de utilidad neta por cada sol invertido en los activos; en el año 2022, disminuyó a 8,88 céntimos. Esta disminución está relacionada con el incremento de los activos totales y aunque la utilidad neta también aumentó, su crecimiento no fue proporcional al de los activos, lo que afectó negativamente este indicador para el año 2022. Sin embargo, en el año 2023, el ROA se recuperó hasta alcanzar a 12,76 céntimos, lo que indica una mejor eficiencia en el uso de los activos de la empresa para generar utilidades.

De manera similar, el Margen EBITDA que mide la rentabilidad excluyendo intereses, impuestos, depreciación y amortización, indica que en el año 2021 el margen Ebitda fue de 23,35 %; en el año 2022, disminuyó a 18,14 %, esto debido al aumento de los gastos y costos operativos. No obstante, en el año 2023, este indicador aumentó ligeramente a 18,93 %, lo que indica que la empresa es eficiente en generar ganancias operativas a partir de sus ingresos.

Como resultado de la evolución del ROA y el Margen EBITDA, la rentabilidad económica sigue una tendencia similar. En el año 2021, la rentabilidad económica fue de 17,55 %; en el año 2022, disminuyó a 13,51 %; sin embargo, en el año 2023, muestra una recuperación alcanzando el 15,85 %. Este repunte está vinculado a la recuperación posterior a la pandemia de COVID-19, reflejando una mejora en el desempeño financiero de la empresa.

#### 4.2.1.2.2. Dimensión: Rentabilidad financiera.

**Tabla 14**

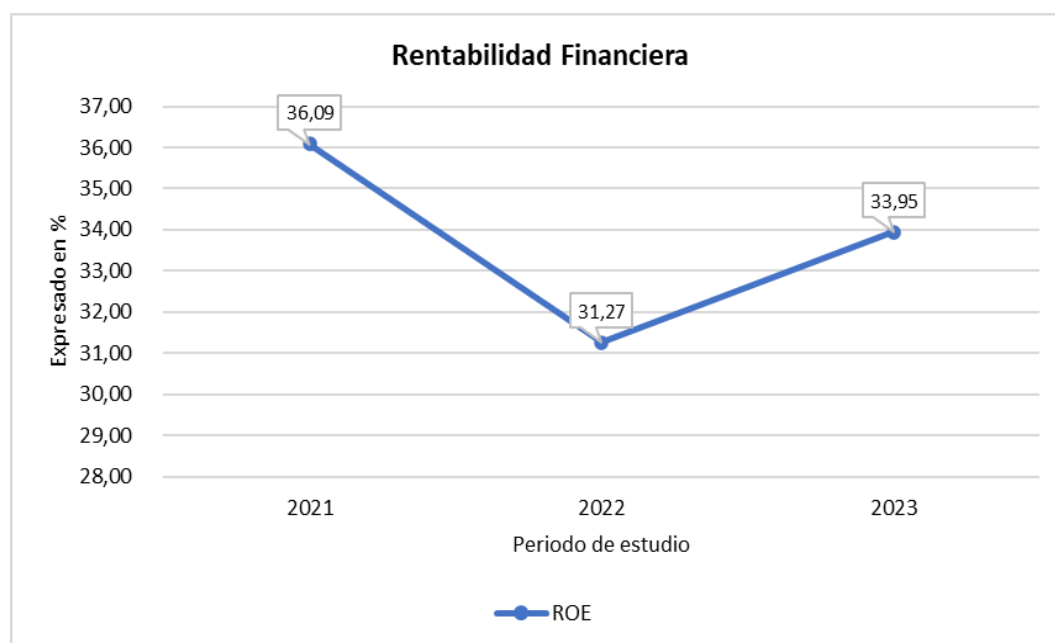
*Rentabilidad financiera 2021 - 2023*

Indicador	Fórmula	Periodo de estudio		
		2021	2022	2023
Rendimiento del patrimonio - ROE	$\left( \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio Neto}} \right) \times 100$	36,09 %	31,27 %	33,95 %
Rentabilidad Financiera		36,09 %	31,27 %	33,95 %

*Nota.* Elaboración propia

**Figura 14**

*Rentabilidad económica 2021 - 2023*



*Nota.* Elaboración propia

La tabla y figura 14 muestra la rentabilidad financiera y sus indicadores respecto a cada año de estudio del año 2021 al 2023. Se promedió los resultados de los indicadores con el fin de saber qué año fue el más y menos rentable respecto a los fondos propios. Dicho lo anterior, se analiza el único indicador.

El ROE (Rendimiento del patrimonio) indica que, en el año 2021, la empresa generó 36,09 céntimos de utilidad neta por cada sol de patrimonio neto invertido; en el año 2022, disminuyó a 31,27 céntimos, esto debido a que el incremento de la utilidad neta no fue proporcional al crecimiento del patrimonio neto, lo que afectó negativamente este indicador para el año 2022. Sin embargo, en el año 2023, presentó una leve recuperación a 33,95 céntimos, lo que indica una mejor eficiencia en la utilización del capital de los accionistas para generar utilidades.

Como resultado de la evolución del ROE, la rentabilidad financiera sigue la misma tendencia. Se muestra un descenso del 36,09 % en el año 2021; al 31,27 %, en el año 2022, para luego recuperarse a 33,95 % en el año 2023. Esta tendencia sugiere que, aunque la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. enfrentó dificultades en el año 2022, logró mejorar su rentabilidad financiera en el año 2023 mediante una mejor gestión del patrimonio.

#### 4.2.1.2.3. Dimensión: Rentabilidad sobre las ventas.

**Tabla 15**

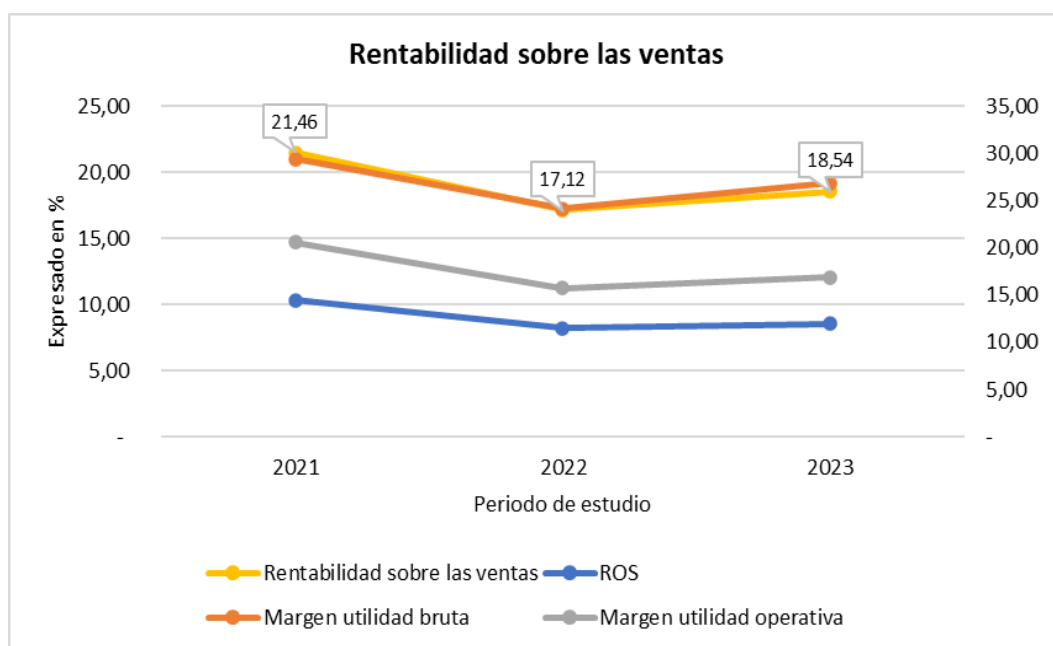
*Rentabilidad sobre las ventas 2021 - 2023*

Indicador	Fórmula	Periodo de estudio		
		2021	2022	2023
Rendimiento sobre las ventas - ROS	$\left(\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas Netas}}\right) \times 100$	14,43 %	11,48 %	11,97 %
Margen de utilidad bruta	$\left(\frac{\text{Utilidad Bruta}}{\text{Ventas Netas}}\right) \times 100$	29,39 %	24,16 %	26,80 %
Margen de utilidad operativa	$\left(\frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas Netas}}\right) \times 100$	20,57 %	15,73 %	16,84 %
<b>Rentabilidad sobre las ventas</b>		<b>21,46 %</b>	<b>17,12 %</b>	<b>18,54 %</b>

*Nota.* Elaboración propia

**Figura 15**

*Rentabilidad sobre las ventas 2021 - 2023*



*Nota.* Elaboración propia

La tabla y figura 15 muestra la rentabilidad sobre las ventas y sus indicadores respecto a cada año de estudio del año 2021 al 2023. Se promedió los resultados de los indicadores con el fin de saber qué año fue el más y menos rentable respecto a las ventas. Dicho lo anterior, se analiza cada indicador.

El ROS (Rendimiento sobre las ventas) indica que, en el año 2021, la empresa generó 14,43 céntimos de utilidad neta por cada sol producto de las ventas netas; en el año 2022, disminuyó a 11,48 céntimos, esto debido al aumento de los costos operativos, gastos de venta y distribución, asimismo, el impuesto a la renta. Sin embargo, en el año 2023, presentó una leve recuperación a 11,97 céntimos, lo que indica una mejora en la rentabilidad neta.

El margen de utilidad bruta indica que, en el año 2021, la empresa generó 29,39 céntimos de utilidad bruta por cada sol producto de las ventas netas; en el año 2022, disminuyó a 24,16 céntimos, esto debido al aumento de los costos operativos. En el año 2023, el indicador mejora a 26,80 céntimos, lo que indica un mayor control sobre los costos.

De manera similar, el margen de utilidad operativa, que mide la rentabilidad antes de los impuestos y otros gastos financieros, indica que, en el año 2021, la empresa generó 20,57 céntimos de utilidad operativa por cada sol producto de las ventas netas; en el año 2022 disminuyó a 15,73 céntimos, esto debido al aumento de los gastos de venta y distribución. En el año 2023, experimenta una leve recuperación a 16,84 céntimos, lo que indica una mejora en la eficiencia operativa.

Como resultado de la evolución del ROS, el margen de utilidad bruta y operativa, la rentabilidad sobre las ventas sigue una tendencia similar. Se muestra un descenso del 21,46 % en el año 2021 al 17,12 % en el año 2022, para luego recuperarse parcialmente

hasta el 18,54 % en el año 2023. Esta evolución sugiere que, aunque la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. enfrentó dificultades en el año 2022, logró mejorar su rentabilidad sobre sus ventas en el año 2023 mediante una mejor gestión de costos operativos y una optimización en su estructura operativa, además de implementación de nuevas estrategias de ventas por parte del área comercial para generar un mayor ingreso y, de esta manera, aumentar la rentabilidad de la empresa.

#### **4.2.2. Prueba de normalidad**

A continuación, se realiza la prueba de normalidad a la matriz de datos para saber su distribución. Para ello, se ha tomado en cuenta 12 periodos trimestrales comprendidos entre el año 2021 al 2023, ya que la muestra es pequeña se aplica la Prueba de Shapiro-Wilk.

Para ello, se plantea las siguientes hipótesis de normalidad:

H<sub>0</sub>: Los datos siguen una distribución normal. (p-valor  $\geq$  0,05)

H<sub>1</sub>: Los datos no siguen una distribución normal. (p-valor  $<$  0,05)

Donde el Nivel de significancia  $\alpha = 0,05$

Si p-valor es mayor o igual a 0,05 se acepta la H<sub>0</sub> y se rechaza la H<sub>1</sub>; por el contrario, si p-valor es menor a 0,05 se acepta la H<sub>1</sub> y se rechaza la H<sub>0</sub>.

#### 4.2.2.1. Prueba de normalidad de las variables.

**Tabla 16**

*Prueba de normalidad de las variables*

Pruebas de normalidad	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	Gl	Sig.	Estadístico	Gl	Sig.
Costos de Importación	0,152	12	0,200	0,877	12	0,080
Rentabilidad	0,155	12	0,200	0,943	12	0,537

*Nota.* Obtenido del SPSS Statistics 26

En la tabla 16, se observa que la muestra son 12 datos, por lo que se realiza la prueba de Shapiro-Wilk, donde el nivel de significancia p-valor es superior a 0,05 (p-valor  $\geq 0,05$ ); por lo tanto, se acepta la H<sub>0</sub>, concluyendo que las variables: costos de importación y rentabilidad cuentan con una distribución normal.

#### 4.2.2.2. Prueba de normalidad de las dimensiones.

**Tabla 17**

*Prueba de normalidad de las dimensiones*

Prueba de normalidad	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	Gl	Sig.	Estadístico	Gl	Sig.
Costos de Adquisición	0,153	12	0,200	0,880	12	0,086
Costos Logísticos	0,223	12	0,102	0,893	12	0,127
Derechos e Imp. Aduaneros	0,398	12	0,000	0,475	12	0,000
Rentabilidad Económica	0,191	12	0,200	0,944	12	0,555
Rentabilidad Financiera	0,161	12	0,200	0,964	12	0,840
Rentabilidad sobre las Ventas	0,222	12	0,107	0,898	12	0,148

*Nota.* Obtenido del SPSS Statistics 26

En la tabla 17, se puede observar que la muestra son 12 datos, por lo que se realiza la prueba de Shapiro-Wilk, donde el nivel de significancia p-valor es superior a 0,05 (p-valor  $\geq 0,05$ ); por lo tanto, se acepta la H<sub>0</sub>, concluyendo que las dimensiones: costos de adquisición, costos logísticos, rentabilidad económica, rentabilidad financiera y rentabilidad sobre las ventas cuentan con una distribución normal. Asimismo, para la dimensión derechos e impuestos aduaneros, el nivel de significancia p-valor es inferior a 0,05 (p-valor  $< 0,05$ ); por lo tanto, se acepta la H<sub>1</sub>, concluyendo que no posee una distribución normal.

### 4.3. Contratación de hipótesis

#### 4.3.1. Verificación de la hipótesis general

Los costos de importación inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

#### a. Planteamiento de la hipótesis estadística

##### Hipótesis nula

H0: Los costos de importación no inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

##### Hipótesis alterna

H1: Los costos de importación inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

#### b. Nivel de significancia

$\alpha = 0,05$ ; mayor que 0,05 se acepta la H0.

#### c. Elección de la prueba estadística

Correlación de Pearson

#### Tabla 18

*Prueba de correlación de Pearson - hipótesis general*

		Costos de importación	Rentabilidad
Costos de Importación	Correlación de Pearson	1	-0,606
	Sig. (bilateral)		0,037
	N	12	12
Rentabilidad	Correlación de Pearson	-0,606	1
	Sig. (bilateral)	0,037	
	N	12	12

*Nota.* Obtenido del SPSS Statistics 26

**d. Regla de decisión**

Rechazar  $H_0$  si el valor-p es menor a 0,05.

No rechazar  $H_0$  si el valor-p es mayor a 0,05.

**e. Interpretación**

Según los resultados obtenidos de la tabla 18, se presenta que el p-valor es de 0,037, valor menor al nivel de significancia 0,05; por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, concluyendo que los costos de importación inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023. Asimismo, se halló un coeficiente de correlación de -0,606, lo que indica que existe una correlación negativa considerable entre ambas variables, es decir, inversa. Esto significa que, a mayor nivel de costos de importación, menor es la rentabilidad, y viceversa.

**4.3.2. Verificación de las hipótesis específicas**

**4.3.2.1. Verificación de la primera hipótesis específica.** Los costos de adquisición inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

**a. Planteamiento de la hipótesis estadística****Hipótesis nula**

$H_0$ : Los costos de adquisición no inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

**Hipótesis alterna**

$H_1$ : Los costos de adquisición inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

**b. Nivel de significancia**

$\alpha = 0,05$ ; mayor que 0,05, se acepta la  $H_0$ ,

**c. Elección de la prueba estadística**

Correlación de Pearson

**Tabla 19**

*Prueba de correlación de Pearson - primera hipótesis específica*

		Costos de adquisición	Rentabilidad
Costos de adquisición	Correlación de Pearson	1	-0,605
	Sig. (bilateral)		0,037
	N	12	12
Rentabilidad	Correlación de Pearson	-0,605	1
	Sig. (bilateral)	0,037	
	N	12	12

*Nota.* Obtenido del SPSS Statistics 26

**d. Regla de decisión**

Rechazar  $H_0$  si el valor-p es menor a 0,05.

No rechazar  $H_0$  si el valor-p es mayor a 0,05.

**e. Interpretación**

Según los resultados obtenidos de la tabla 19, se presenta que el p-valor es de 0,037, valor menor al nivel de significancia 0,05; por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, que los costos de adquisición inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023. Asimismo, se halló un coeficiente de correlación de -0.605, lo que indica que existe una correlación negativa considerable, es decir inversa. Esto significa que, a mayor nivel de costos de adquisición, menor rentabilidad y viceversa.

**4.3.2.2. Verificación de la segunda hipótesis específica.** Los costos logísticos inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

**a. Planteamiento de la hipótesis estadística**

**Hipótesis nula**

H0: Los costos logísticos no inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

**Hipótesis alterna**

H1: Los costos logísticos inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

**b. Nivel de significancia**

$\alpha = 0,05$ ; mayor que 0,05 se acepta la H0

**c. Elección de la Prueba estadística**

Correlación de Pearson

**Tabla 20**

*Prueba de correlación de Pearson - Segunda Hipótesis específica*

		Costos Logísticos	Rentabilidad
Costos Logísticos	Correlación de Pearson	1	-0,616
	Sig. (bilateral)		0,033
	N	12	12
Rentabilidad	Correlación de Pearson	-0,616	1
	Sig. (bilateral)	0,033	
	N	12	12

*Nota.* Obtenido del SPSS Statistics 26

**d. Regla de decisión**

Rechazar  $H_0$  si el valor-p es menor a 0,05.

No rechazar  $H_0$  si el valor-p es mayor a 0,05.

**e. Interpretación**

Según los resultados obtenidos de la tabla 20, se presenta que el p-valor es de 0,033, valor menor al nivel de significancia 0,05; por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna y se concluye que los costos logísticos inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023. Asimismo, se halló un coeficiente de correlación de -0,616, lo que indica que existe una correlación negativa considerable, es decir, inversa. Esto significa que, a mayor nivel de costos logísticos, menor rentabilidad y viceversa.

**4.3.2.3. Verificación de la tercera hipótesis específica.****a. Planteamiento de la hipótesis estadística****Hipótesis nula**

$H_0$ : Los derechos e impuestos aduaneros no inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

**Hipótesis alterna**

$H_1$ : Los derechos e impuestos aduaneros inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.

**b. Nivel de significancia**

$\alpha = 0,05$ ; mayor que 0,05 se acepta la  $H_0$

**c. Elección de la Prueba estadística**

Correlación de Spearman

**Tabla 21***Prueba de correlación de Spearman - tercera hipótesis específica*

			Derechos e impuestos aduaneros	Rentabilidad
Rho de Spearman	Derechos e impuestos aduaneros	Coefficiente de correlación	1,000	-0,281
		Sig. (bilateral)	.	0,377
		N	12	12
	Rentabilidad	Coefficiente de correlación	-0,281	1,000
		Sig. (bilateral)	0,377	.
		N	12	12

*Nota.* Obtenido del SPSS Statistics 26**d. Regla de decisión**

Rechazar  $H_0$  si el valor-p es menor a 0,05.

No rechazar  $H_0$  si el valor-p es mayor a 0,05.

**e. Interpretación**

Según los resultados obtenidos de la tabla 21, el p-valor es de 0,377, valor mayor al nivel de significancia 0,05; por lo tanto, no se rechaza la hipótesis nula y se concluye que los derechos e impuestos aduaneros no inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023. En ese sentido, se halló que no existe correlación, lo que significa que los derechos e impuestos aduaneros no afectan de manera relevante en la rentabilidad de la empresa.

## **CAPÍTULO V**

### **DISCUSIÓN DE RESULTADOS**

El presente trabajo de investigación tuvo como objetivo principal determinar cómo los costos de importación inciden en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023. A continuación, se presenta y se discute los principales resultados obtenidos en el capítulo anterior, la discusión se da en función de la hipótesis general y las hipótesis específicas planteadas al inicio de la investigación. Además, se contrastan estos hallazgos con otras investigaciones previas y teorías relevantes abordadas en el capítulo II, marco teórico.

#### **5.1. Discusión a partir de la hipótesis general**

Durante el periodo 2021 - 2023, se observó una tendencia creciente de los costos de importación de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L., alcanzando un valor de S/ 15 818 125,36 en el año 2021, S/ 30 166 855,24 en el año 2022 y S/ 44 939 499,29 en el año 2023. Este incremento progresivo se explica por el contexto de la pandemia y pospandemia de COVID-19: en el año 2021, las restricciones derivadas de la pandemia limitaron significativamente el comercio internacional; en el año 2022 y 2023, se evidenció una reactivación gradual y luego completa de las actividades de importación. El análisis trimestral reafirma esta evolución, se observa un menor costo de importación en el primer trimestre del año 2021, acorde al escenario de la pandemia. Asimismo, se destaca una disminución en el primer trimestre del año 2023 debido a la rotación del personal del área de Comercio Exterior, lo que generó retrasos operativos. No obstante,

en el cuarto trimestre del año 2023, registró el mayor costo de importación, reflejo de la recuperación pospandemia.

En cuanto a la rentabilidad de la empresa, esta se mantuvo relativamente estable, aunque con leves fluctuaciones. En el año 2021, la rentabilidad fue de 28,86 %; en el año 2022, bajó a 24,67 % y se recuperó a 26,92 % para el año 2023. A nivel trimestral, el punto más bajo se registró en el cuarto trimestre del año 2022 con un 7,36 %, influenciado por mayores costos operativos, y gastos de venta y distribución. Por el contrario, el pico más alto de rentabilidad se dio en el primer trimestre del año 2023 con un 19,87 %, reflejando una gestión eficiente de los costos y un desempeño operativo favorable. En conjunto, los resultados muestran que, pese a las dificultades enfrentadas durante el año 2022, la empresa logró mejorar su rentabilidad en el año 2023 gracias a una mejor gestión financiera y operativa.

Respecto a la verificación de la **hipótesis general** “Los costos de importación inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 – 2023”, se obtuvo los siguientes resultados que respaldan la hipótesis planteada: se aplicó la prueba estadística de correlación de Pearson, ya que las variables contaron con una distribución normal. Según los resultados de la tabla 18, se halló un valor menor al nivel de significancia de (0,037); por lo que se rechazó la hipótesis nula y se aceptó la hipótesis alterna. Además, se halló un coeficiente de correlación negativa considerable de (-0,606) entre ambas variables. Este resultado evidencia que, a medida que los costos de importación aumentan, la rentabilidad de la empresa tiende a disminuir y viceversa; los datos muestran una tendencia consistente que valida la hipótesis general de la investigación.

Los hallazgos del presente estudio coinciden con lo expuesto por el autor Guachichullca (2022), quien concluye que los costos de importación inciden en la rentabilidad de una empresa importadora de calzado en la ciudad de Cuenca. El investigador pudo evidenciar que la falta de control y la falta de un adecuado proceso de importación incrementa los costos de importación teniendo una relación inversa con la rentabilidad; asimismo, resalta que es primordial identificar todas las variables involucradas en la importación para determinar acciones de mejora que reduzcan los costos y evitar gastos adicionales. Además, es necesario optimizar las variables de mayor impacto en el proceso de importación y replantear los rubros más significativos como son: los descuento en ventas, políticas de crédito y flete internacional, ya que, según el autor, estos valores inciden significativamente en la rentabilidad de la empresa.

Los resultados encontrados guardan relación con lo abordado por el autor Ramos (2022), quien concluye que el incremento de los costos de importación ocasiona la disminución de la rentabilidad (tanto financiera como económica) en las empresas importadoras y distribuidoras de pintura en polvo. El investigador pudo evidenciar que los indicadores que inciden mayormente en la rentabilidad son el valor de la mercadería, flete internacional y la pérdida por variación del tipo de cambio; asimismo, pudo constatar que el incremento de otros factores, como las ventas, otros ingresos de gestión e ingresos financieros, también influyen significativamente en la rentabilidad a pesar de contar con altos costos de importación. Asimismo, resalta que es necesario contar con un software que muestre la tendencia de los costos y capacitar al personal encargado del proceso de importación, así como la aplicación de convenios con nuevos proveedores del exterior y una mejor gestión de inventarios evitando el exceso de mercancías.

## **5.2. Discusión a partir de las hipótesis específicas**

Durante el periodo 2021 – 2023, se observó una tendencia creciente de los costos de adquisición, alcanzando un valor de 15 399 900,53 soles en el año 2021; 29 384 649,73 soles en el año 2022 y 43 735 474,13 soles en el año 2023. Este escenario se debe al levantamiento progresivo de las medidas y restricciones aplicadas al proceso de importación, en el marco de la pandemia y pospandemia de COVID-19; por ello, en cada periodo fue aumentando la cantidad y volumen de compra. Además, al ser representante exclusivo de marcas como HYUNDAI XTEER, CEPESA, BIZOL, SEINECA y EVOPARTS, la empresa tiene la obligación de cubrir cierto volumen de compras. Asimismo, se pudo evidenciar que los indicadores más representativos son el precio de compra y el flete internacional. Se encontró que el flete internacional tuvo mayor fluctuación, motivada por la realización de ventas sucesivas, ya que en específico se trabajó con el proveedor de fletamento MSC MEDITERRAEN SHIPPING COMPANY, la cual maneja una tarifa más accesible.

Asimismo, durante el periodo 2021 – 2023, se detectó un aumento de los costos logísticos, alcanzando un valor de 417 821,93 soles en el año 2021; 779 082,36 soles en el año 2022 y 1 203 210,03 soles en el año 2023. Este incremento progresivo se debe a la mayor cantidad y volumen de compra por año, lo que ocasiona un aumento en los costos logísticos incurridos, ya que, según la cantidad y volumen de los contenedores que se valorizan, el agente de aduana cobra su tarifa para los diversos servicios logísticos. Asimismo, se pudo evidenciar que los indicadores más representativos son el costo logístico portuario y el costo de transporte interno.

Los derechos e impuestos aduaneros tuvieron una tendencia inestable durante el periodo 2021 – 2023, alcanzando un valor de 402,90 soles en el año 2021; en el año 2022,

aumentó a 3 123,15 soles y, en el año 2023, disminuyó a 765,13 soles. Este escenario se debe a que se consideró el Ad-Valorem como parte del costo, ya que se trata de un tributo no recuperable, a diferencia del IGV, IPM y ISC que se pueden utilizar como crédito fiscal. Dicho lo anterior, la variación del Ad-Valorem depende en gran medida de las subpartidas arancelarias utilizadas en la numeración de la DAM y, según lo revisado, se trata de códigos de artículos promocionales - obsequios merchandising.

En cuanto a la rentabilidad económica, esta se mantuvo relativamente estable, aunque con alteraciones mínimas. Según los resultados de la evolución del ROA y el Margen EBITDA, la rentabilidad económica en el año 2021 fue de 17,55 %; en el año 2022, bajó a 13,51 % y se recuperó en el año 2023 alcanzando el 15,85 %. Este repunte está vinculado a la recuperación posterior a la pandemia de COVID-19, reflejando una mejora en el desempeño económico, lo que indica que la empresa está utilizando de manera eficiencia sus recursos para generar utilidades. Asimismo, la empresa es eficiente en generar ganancias operativas a partir de sus ingresos.

Igualmente, la rentabilidad financiera se mantuvo en cierta medida estable, con leves variaciones. Según el resultado de la evolución del ROE, la rentabilidad financiera en el año 2021 fue de 36,09 %; en el año 2022, bajó a 31,27 % y se recuperó en el año 2023 a 33,95 %. Este repunte está vinculado a la recuperación posterior a la pandemia de COVID-19; aunque la empresa enfrentó dificultades en el año 2022, logró mejorar su rentabilidad financiera en el año 2023 mediante una mejor gestión del patrimonio. Lo cual indica que la empresa está utilizando de manera eficiencia el capital de los accionistas para generar utilidades.

De igual manera, la rentabilidad sobre las ventas se mantuvo relativamente inalterado. Según los resultados de la evolución del ROS, el margen de utilidad bruta y

operativa, la rentabilidad sobre las ventas en el año 2021 fue de 21,46 %; en el año 2022, bajó a 17,12 % y se recuperó en el año 2023 a 18,54 %. Este repunte está vinculado a la recuperación pospandemia del COVID-19, aunque la empresa enfrentó dificultades en el año 2022, logró mejorar su rentabilidad sobre sus ventas en el año 2023 mediante una mejor gestión de los costos operativos, la optimización en su estructura operativa y la implementación de nuevas estrategias de venta. Lo cual indica que la empresa tiene un mayor control sobre los costos y la implementación de estrategias de venta ayudó a generar mayor ingreso, por lo que aumentó su rentabilidad.

Respecto a la verificación de la **primera hipótesis específica** "Los costos de adquisición inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023", se obtuvo los siguientes resultados que respaldan la hipótesis planteada: Se aplicó la prueba estadística de correlación de Pearson, ya que la dimensión y la variable contaron con una distribución normal. Según los resultados de la tabla 19, se halló un valor menor al nivel de significancia de (0,037); por lo que se rechazó la hipótesis nula y se aceptó la hipótesis alterna. Además, se halló un coeficiente de correlación negativa considerable de (-0,605). Este resultado evidencia que, a medida que los costos de adquisición aumentan, la rentabilidad de la empresa tiende a disminuir y viceversa; los datos muestran una tendencia consistente que valida la primera hipótesis específica de la investigación.

Respecto a la verificación de la **segunda hipótesis específica** "Los costos logísticos inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023", se obtuvo los siguientes resultados que respaldan la hipótesis planteada: Se aplicó la prueba estadística de correlación de Pearson, ya que la dimensión y la variable contaron con una distribución normal. Según los resultados de

la tabla 20, se halló un valor menor al nivel de significancia de (0,033); por lo que se rechazó la hipótesis nula y se aceptó la hipótesis alterna. Además, se halló un coeficiente de correlación negativa considerable de (-0,616). Este resultado evidencia que, a medida que los costos logísticos aumentan, la rentabilidad de la empresa tiende a disminuir y viceversa; los datos muestran una tendencia consistente que valida la segunda hipótesis específica de la investigación.

Respecto a la verificación de la **tercera hipótesis específica** "Los derechos e impuestos aduaneros inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023", se obtuvo los siguientes resultados que respaldan la hipótesis planteada: Se aplicó la prueba estadística de correlación de Spearman, ya que la dimensión y la variable no poseen una distribución normal. Según los resultados de la tabla 21, se halló un valor mayor al nivel de significancia de (0,377); por lo que se aceptó la hipótesis nula. Este resultado evidencia que los derechos e impuestos aduaneros no inciden significativamente en la rentabilidad de la empresa; los datos muestran una tendencia consistente que rechaza la tercera hipótesis específica de la investigación.

Los resultados encontrados se relacionan con lo abordado por los autores Leyva y Ortega (2021), quienes concluyeron que existe correlación significativa entre las variables costos de importación y rentabilidad. Destacando que los costos logísticos, costos aduaneros y el costo de adquisición, inciden inversamente en la rentabilidad de la empresa importadora del distrito de La Victoria durante los periodos 2018 al 2020. Por ello, los autores resaltan que se debe implementar procedimientos y parámetros para reducir los costos de importación como negociar con los proveedores para obtener mercancías a precios más accesibles, realizar alianzas estratégicas con las empresas de

agenciamiento para acceder a tarifas bajas, y realizar estados financieros semestralmente para monitorear la rentabilidad de manera oportuna y tomar medidas de mejora.

## CONCLUSIONES

- Primera.** Se comprobó que los costos de importación inciden significativamente en la rentabilidad de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023. Según los resultados obtenidos por el método de correlación de Pearson donde el p-valor = 0,037, es inferior al nivel de significancia del 0,05; por lo que existe una correlación negativa considerable de -0,606. Esto indica que, a medida que los costos de importación aumentan, la rentabilidad de la empresa disminuye y de forma inversa.
- Segunda.** Se demostró que los costos de adquisición inciden significativamente en la rentabilidad de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023. Según los resultados obtenidos por el método de correlación de Pearson donde el p-valor = 0,037, es inferior al nivel de significancia del 0,05; por lo que existe una correlación negativa considerable de -0,605. Esto indica que a medida que los costos de adquisición aumentan, la rentabilidad de la empresa disminuye y de forma inversa.
- Tercera.** Se comprobó que los costos logísticos inciden significativamente en la rentabilidad de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023. Según los resultados obtenidos por el método de correlación de Pearson, el p-valor = 0,033 inferior al nivel de significancia del 0,05; por lo que existe una correlación negativa considerable de -0,616. Esto indica que, a medida que los costos logísticos aumentan, la rentabilidad de la empresa disminuye y de forma inversa.

**Cuarta.** Se demostró que los derechos e impuestos aduaneros no inciden significativamente en la rentabilidad de la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 – 2023. Según los resultados obtenidos por el método de correlación de Spearman, el p-valor = 0,377 superior al nivel de significancia del 0,05; por lo que no existe correlación. Esto indica que los derechos e impuestos aduaneros no afectan de manera relevante en la rentabilidad de la empresa.

## RECOMENDACIONES

- Primera.** Dado que los costos de importación tienen una correlación negativa considerable y significativa con la rentabilidad de la empresa, se recomienda que la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. implemente una serie de medidas estratégicas orientadas a optimizar los costos y a la vez mejorar la rentabilidad global: En primer lugar, se sugiere buscar nuevos proveedores que puedan ofrecer mejores condiciones en términos de precio y reducción de costos. Además, se recomienda negociar acuerdos más favorables con los proveedores del exterior, buscando descuentos por volumen, plazos de pago más flexibles o reducción de tarifas logísticas. Adicionalmente, se debe capacitar al personal encargado del Área de Comercio Exterior con el fin de optimizar los procesos de importación y disminuir la constante rotación del personal. Por último, se recomienda hacer un análisis periódico de la rentabilidad de la empresa.
- Segunda.** Puesto que los costos de adquisición tienen una correlación negativa considerable y significativa con la rentabilidad de la empresa, se recomienda que la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. identifique y evalúe proveedores alternativos, tanto internacionales como locales, que ofrezcan condiciones de precio más competitivas. Asimismo, mantener la exclusividad y los contratos a largo plazo con sus proveedores, a fin de seguir asegurando precios estables y de esta manera minimizar la exposición a fluctuaciones del mercado.

**Tercera.** Dado que los costos logísticos tienen una correlación negativa considerable y significativa con la rentabilidad de la empresa, se recomienda que la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. adopte medidas orientadas a la optimización de la gestión logística internacional, como la revisión y renegociación de los contratos con operadores logísticos, buscando tarifas más competitivas y condiciones más favorables. Además, se sugiere que implemente el uso de tecnologías de gestión logística que permitan monitorear y controlar en tiempo real los procesos de importación, facilitando la toma de decisiones basada en datos y de esta manera reducir gastos. Finalmente, se recomienda explorar alternativas como la utilización de zonas francas o depósitos aduaneros temporales, que podrían contribuir a disminuir los costos logísticos totales y, con ello, mejorar la rentabilidad de la empresa.

**Cuarta.** Pese a que los derechos e impuestos aduaneros no tienen correlación con la rentabilidad de la empresa, se recomienda que la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. mantenga una gestión eficiente de sus obligaciones aduaneras, a fin de evitar sanciones o retrasos en el proceso de importación. También se sugiere realizar una revisión periódica del régimen arancelario aplicable a sus productos, identificando oportunidades de clasificación arancelaria más favorable, así como posibles beneficios derivados de acuerdos comerciales vigentes. Asimismo, se recomienda el cumplimiento riguroso de los requisitos documentarios y normativos exigidos por la SUNAT, reduciendo así el riesgo de pagos adicionales o detenciones de mercancía.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Andes Montacarga. (21 de febrero de 2023). *7 consejos imprescindibles para la carga y descarga de contenedores*. Obtenido de Blog Aduanas Andes Montacarga: <https://andesmontacargas.com/carga-y-descarga-de-contenedores/>
- Andrade, A. (1 de marzo de 2012). *Análisis de los ratios de rentabilidad*. Obtenido de Contadores y Empresas: <http://hdl.handle.net/10757/609170>
- Asociación de Exportadores del Perú. (12 de abril de 2023). *¿Qué es la utilidad en contabilidad?* Obtenido de ADEX Escuela: <https://adex.edu.pe/nota/que-es-utilidad-contabilidad/>
- Baruch, L. y Feng, G. (2017). *El final de la contabilidad: La contabilidad actual está muriendo*. Profit Editorial.
- Canahuire, H. (2017). *Costo de producción y su efecto en la rentabilidad de la empresa exportadora agroindustrial Aromático Inversiones SAC del distrito Alto de la Alianza-Tacna del periodo 2015-2016* [Tesis de Licenciatura, Universidad privada de Tacna]. Obtenido de Repositorio Digital de la UPT. <https://repositorio.upt.edu.pe/handle/20.500.12969/286>
- Caraballo, T., Amondarain, J. y Zubiaur, G. (2013). *Análisis de la rentabilidad*. Universidad del País Vasco.
- Casas, L. (2018). *Gestión estratégica de costos y la rentabilidad de la empresa Propesur S.A.-Tacna, periodo 2014-2017*. [Tesis de Doctorado, Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann]. Obtenido de Repositorio institucional de la UNJBG. <https://repositorio.unjbg.edu.pe/handle/20.500.12510/2221>

- CERTUS. (06 de Abril de 2021). *¿Cuáles son los principales tributos aduaneros en el Perú?* Obtenido de Blog Certus: <https://www.certus.edu.pe/blog/tributos-aduaneros-peru/>
- Comisión de la Comunidad Andina. (12 de diciembre de 2003). *DECISIÓN 571 - Valor en Aduana de las Mercancías Importadas*. Obtenido de Comunidad Andina: <https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC571.pdf>
- Congreso de la República del Perú. (2008). *Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 1053* (Decreto Legislativo 1053 ed.). Lima: Diario oficial El Peruano. Obtenido de <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03.htm#:~:text=Zona%20primaria.,servicio%20directo%20de%20una%20aduan>a.
- Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad - IASB. (2018). *Marco conceptual para la información financiera*. Obtenido de IFRS Foundation: <https://www.ifrs.org>
- Consejo Normativo de Contabilidad. (17 de julio de 2020). *Resolución N° 001-2020-EF/30 de Normas Internacionales de Contabilidad Oficializadas*. Obtenido de Plataforma del Estado Peruano: <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/832726-001-2020-ef-30>
- Esteban, N. (2018). *Tipos de investigación*. Universidad Santo Domingo de Guzmán. Obtenido de <http://repositorio.usdg.edu.pe/handle/USDG/34>
- Gómez, L., Castañeda, R. y Ruiz, E. (2024). *Guía de investigación Facultad de Ciencias Contables*. Pontificia Universidad Católica del Perú. Obtenido de <https://facultad-ciencias-contables.pucp.edu.pe/2024/04/08/nueva-guia-de-investigacion-en-ciencias-contables-impulsando-el-desarrollo-academico/>

- Gómez, P. (2019). *Costos de importación y su impacto en la rentabilidad en la importadora "Cladeli" de la ciudad de Quito*. [Tesis de Licenciatura, Universidad Regional Autónoma de Los Andes]. Obtenido de Repositorio Institucional UNIANDES. <https://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/9991>
- Guachichullca, M. (2022). *Costos de importación y su impacto en la rentabilidad de una empresa importadora de calzado en la ciudad de Cuenca*. Cuenca, Ecuador: [Tesis de Maestría, Universidad Politécnica Salesiana]. Obtenido de Repositorio Institucional de la UPS. <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/23390>
- Gutiérrez, J. y Tapia, J. (2016). *Liquidez y rentabilidad. Una revisión conceptual y sus dimensiones*. Universidad Peruana Unión. Obtenido de [https://www.researchgate.net/publication/346361723\\_Liquidez\\_y\\_rentabilidad\\_Una\\_revisión\\_conceptual\\_y\\_sus\\_dimensiones](https://www.researchgate.net/publication/346361723_Liquidez_y_rentabilidad_Una_revisión_conceptual_y_sus_dimensiones)
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (Sexta ed.). McGraw-Hill. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=775008>
- Hoyos, Á. (2017). *Contabilidad de costos I. Manual autoformativo*. Universidad Continental de Huancayo. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12394/4256>
- Izaguirre, J. (2014). *Quipukamayoc*. doi:10.15381/quipu.v7i13.5873
- Lau, F. (2022). *Costos de importación y su incidencia para incrementar la rentabilidad de Comercial Com.Gen, del Callao, 2021* [Tesis de Licenciatura, Universidad Privada del Norte]. Obtenido de Repositorio Institucional de la UPN. <https://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/32627>
- Leyva, Y. y Ortega, E. (2021). *Los Costos de Importación y la Rentabilidad, en la empresa Importadora del distrito de la Victoria, periodos: 2018 al 2020*. [Tesis de

- Licenciatura, Universidad Cesar Vallejo]. Obtenido de Repositorio Institucional Digital de la UCV. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/89252>
- Mamani, J. (2015). Determinación de los costos de importación - Tratamiento contable. *Actualidad empresarial*.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2013). *El ABC del Comercio Exterior - Guía práctica del importador* (Vol. II). Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. [https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/Documentos/manuales/guia\\_del\\_importador\\_wr.pdf](https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/Documentos/manuales/guia_del_importador_wr.pdf)
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2017). *Análisis de los costos marítimo y portuarios*. [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/31318/21945\\_Costos\\_Portuarios\\_Maritimos\\_Peru.pdf20180706-19116-1mw72s7.pdf?v=1576255135](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/31318/21945_Costos_Portuarios_Maritimos_Peru.pdf20180706-19116-1mw72s7.pdf?v=1576255135)
- Mondragón, V. (2024). *El agente de aduana y su papel en las operaciones de importación*. Obtenido de Diario del Exportador: <https://www.diariodelexportador.com/2017/08/el-agente-de-aduana-y-su-papel-en-las.html>
- Muñoz, D. (2020). *Los costos de importación y la rentabilidad de la empresa EM Electronics de la ciudad de Ambato* [Tesis de Licenciatura, Universidad Técnica de Ambato]. Obtenido de Repositorio Digital de la UTAE. <https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/30871>
- Pérez, L. (2019). *El control de inventario y su influencia en la rentabilidad de la empresa Inversiones Sol Dorado S.A.C. del periodo 2015-2017* [Tesis de Licenciatura, Universidad privada de Tacna]. Obtenido de Repositorio Digital de la UPT. <http://hdl.handle.net/20.500.12969/778>

- Ramos, L. (2022). *Costos de importación y la rentabilidad en las empresas importadoras y distribuidoras de pinturas en polvo* [Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional del Callao]. Obtenido de Repositorio Institucional Digital de la UNAC. <https://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/7104>
- Summa University. (2018). *Los costes del transporte y los seguros*. Summa University. Obtenido de [https://www.centro-virtual.com/recursos/biblioteca\\_summa/pdf/international\\_logistics/unidad3\\_pdf2.pdf](https://www.centro-virtual.com/recursos/biblioteca_summa/pdf/international_logistics/unidad3_pdf2.pdf)
- Superintendencia Nacional de Administración Tributaria. (27 de julio de 2017). *Aplicación de Derechos Arancelarios, demás Tributos a la Importación para el Consumo y Recargos*. Obtenido de Sunat: <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/importacion/importacionA/procEspecif/despa-pe-01-08.htm>
- Superintendencia Nacional de Administración Tributaria. (25 de noviembre de 2023). *Resolución de Superintendencia N.º 000239-2023/SUNAT*. Obtenido de Procedimiento específico "Valoración de mercancías según el Acuerdo del Valor de la OMC": <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/importacion/importacionA/procEspecif/despa-pe-01-10a.htm>
- Villegas, H. (2011). *Curso de finanzas, derecho tributario y financiero*. Depalma.

## ANEXOS

### Anexo 1. Matriz de consistencia

*COSTOS DE IMPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA RENTABILIDAD EN LA EMPRESA EVOLUTION CAR SERVICE E.I.R.L. PERIODO 2021 - 2023*

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	VARIABLES		METODOLOGIA
<p><b>Pregunta general</b></p> <p>¿Cómo los costos de importación inciden en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023?</p>	<p><b>Objetivo general</b></p> <p>Determinar cómo los costos de importación inciden en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.</p>	<p><b>Hipótesis general</b></p> <p>Los costos de importación inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.</p>	<b>Variable independiente:</b> Costos de importación		<p><b>Tipo de estudio:</b> Aplicada</p> <p><b>Nivel de la investigación:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cuantitativo</li> <li>- Correlacional</li> </ul> <p><b>Diseño de la investigación:</b> No experimental - Longitudinal</p> <p><b>Población y muestra:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Empresa Evolution Car Service E.I.R.L.</li> <li>- Documentación importación y los EEFF 2021 - 2023</li> </ul> <p><b>Técnica:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Análisis documental</li> </ul> <p><b>Instrumento:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Guía de análisis documental</li> </ul>
			<b>Dimensiones</b>	<b>Indicadores</b>	
			Costos de adquisición	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Precio de compra</li> <li>- Flete internacional</li> <li>- Seguro de carga</li> </ul>	
			Costos logísticos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Costo logístico portuario</li> <li>- Agente de aduanas</li> <li>- Costo de almacenamiento</li> <li>- Costo de transporte interno</li> <li>- Costo carga y descarga</li> </ul>	
Derechos e impuestos aduaneros	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ad-Valorem</li> <li>- Impuesto general a las ventas</li> <li>- Impuesto a la promoción municipal</li> <li>- Impuesto selectivo al consumo</li> </ul>				
<p><b>Pregunta específica</b></p> <p>¿De qué manera los costos de adquisición inciden en la rentabilidad en la empresa Evolution car service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023?</p> <p>¿De qué manera los costos logísticos inciden en la rentabilidad en la empresa Evolution car service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023?</p> <p>¿De qué manera los derechos e impuestos aduaneros inciden en la rentabilidad en la empresa Evolution car service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023?</p>	<p><b>Objetivos específicos</b></p> <p>Analizar la incidencia de los costos de adquisición en la rentabilidad en la empresa Evolution car service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.</p> <p>Establecer la incidencia de los costos logísticos en la rentabilidad en la empresa Evolution car service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.</p> <p>Precisar la incidencia de los derechos e impuestos aduaneros en la rentabilidad en la empresa Evolution car service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.</p>	<p><b>Hipótesis específica</b></p> <p>Los costos de adquisición inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution car service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.</p> <p>Los costos logísticos inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution car service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.</p> <p>Los derechos e impuestos aduaneros inciden significativamente en la rentabilidad en la empresa Evolution car service E.I.R.L. periodo 2021 - 2023.</p>	<b>Variable dependiente:</b> La rentabilidad		
			<b>Dimensiones</b>	<b>Indicadores</b>	
			Rentabilidad económica	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ratio ROA - Utilidad neta sobre activo total</li> <li>- Margen EBITDA</li> </ul>	
			Rentabilidad financiera	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ratio ROE - Utilidad neta sobre patrimonio total</li> </ul>	
Rentabilidad sobre las ventas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ratio ROS - Utilidad neta sobre las ventas netas</li> <li>- Margen de utilidad bruta</li> <li>- Margen de utilidad operativa</li> </ul>				

## Anexo 2. Estado de Situación Financiera (expresado en soles)

EVOLUTION CAR SERVICE E.I.R.L.  
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA  
Al 31 de diciembre del 2021 al 2023  
(Expresado en Soles)

Cuenta	2021	2022	2023
<b>ACTIVO</b>			
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>			
Efectivo y equivalentes de efectivo	540 175,93	1 350 082,90	2 568 059,51
Cuentas por cobrar comerciales (neto)	1 490 608,97	5 485 311,11	8 574 194,20
Cuentas por cobrar a partes relacionadas (neto)	3 030,44	41 419,44	620 586,34
Otras cuentas por cobrar (neto)	10 544 661,14	12 547 043,78	4 648 091,48
Gastos pagados por anticipado	4 067,09	6 462,65	19 430,45
Inventarios (neto)	9 120 781,12	21 461 082,79	22 692 563,26
<b>TOTAL ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>21 703 324,69</b>	<b>40 891 402,67</b>	<b>39 122 925,24</b>
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>			
Propiedad, planta y equipo (neto)	7 206 379,08	7 380 846,34	16 081 933,58
Intangibles (neto)	-	-	-
Activos por impuestos diferidos	66 530,74	63 524,34	80 297,04
<b>TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>7 272 909,82</b>	<b>7 444 370,68</b>	<b>16 162 230,62</b>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>28 976 234,51</b>	<b>48 335 773,35</b>	<b>55 285 155,86</b>
<b>PASIVO Y PATRIMONIO</b>			
<b>PASIVOS CORRIENTES</b>			
Sobregiros bancarios	-	-	-
Impuestos al gobierno central	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales	1 246 537,18	310 911,00	264 432,14
Cuentas por pagar a partes relacionadas	1 363 631,73	1 663 643,66	262 339,40
Otras cuentas por pagar	11 608 821,56	27 979 769,75	313 223,93
Beneficios a los empleados	663 606,70	780 688,16	1 198 650,12
Ingresos diferidas	-	-	574 673,13
Impuesto a las ganancias por pagar	-	-	335 455,20
Pasivos financieros	1 399 300,00	1 534 000,00	31 374 849,99
<b>TOTAL PASIVOS CORRIENTES</b>	<b>16 281 897,17</b>	<b>32 269 012,57</b>	<b>34 323 623,91</b>
<b>PASIVOS NO CORRIENTES</b>			
Pasivos financieros	3 260 673,69	2 341 171,03	181 886,84
<b>TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>3 260 673,69</b>	<b>2 341 171,03</b>	<b>181 886,84</b>
<b>TOTAL PASIVOS</b>	<b>19 542 570,86</b>	<b>34 610 183,60</b>	<b>34 505 510,75</b>
<b>PATRIMONIO</b>			
Capital social	439 887,07	439 887,07	439 887,07
Capital adicional	-	-	-
Resultados acumulados periodo anterior	5 588 741,82	8 994 014,35	13 285 702,67
Ganancias (pérdidas) acumuladas del periodo	3 405 034,76	4 291 688,33	7 054 055,37
<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>9 433 663,65</b>	<b>13 725 589,75</b>	<b>20 779 645,11</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>28 976 234,51</b>	<b>48 335 773,35</b>	<b>55 285 155,86</b>

### Anexo 3. Estado de resultados (expresado en soles)

EVOLUTION CAR SERVICE E.I.R.L.  
ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL  
Al 31 de diciembre del 2021 al 2023  
(Expresado en Soles)

Cuenta	2021	2022	2023
<b>INGRESOS OPERACIONES</b>			
Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes	23 592 987,94	37 371 513,94	58 948 490,01
<b>TOTAL DE INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>23 592 987,94</b>	<b>37 371 513,94</b>	<b>58 948 490,01</b>
<b>COSTOS OPERACIONALES</b>			
Costo de ventas	( 16 658 975,59 )	( 28 341 240,44 )	( 43 150 769,33 )
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>( 16 658 975,59 )</b>	<b>( 28 341 240,44 )</b>	<b>( 43 150 769,33 )</b>
<b>Ganancia (pérdida) bruta</b>	<b>6 934 012,35</b>	<b>9 030 273,50</b>	<b>15 797 720,68</b>
<b>GASTOS OPERACIONALES</b>			
Gastos administrativos	( 534 342,89 )	( 683 983,95 )	( 1 144 527,34 )
Gastos de ventas y distribución	( 1 546 496,86 )	( 2 469 494,68 )	( 4 724 944,66 )
<b>Ganancia (pérdida) operativa</b>	<b>4 853 172,60</b>	<b>5 876 794,87</b>	<b>9 928 248,68</b>
<b>OTROS INGRESOS / EGRESOS</b>			
Otros ingresos	276 003,13	180 449,76	387 088,38
Otros gastos	-	-	-
Ingresos financieros	-	-	-
Gastos financieros	( 94 873,67 )	( 186 556,47 )	( 529 852,04 )
Diferencias de cambio neto	( 202 217,21 )	226 095,51	231 475,92
<b>Resultado antes del impuesto a las ganancias</b>	<b>4 832 084,85</b>	<b>6 096 783,67</b>	<b>10 016 960,94</b>
Impuesto a las ganancias	( 1 427 050,09 )	( 1 805 095,34 )	( 2 962 905,57 )
<b>Utilidad (pérdida) neta del ejercicio</b>	<b>3 405 034,76</b>	<b>4 291 688,33</b>	<b>7 054 055,37</b>

#### Anexo 4. Costos de importación (expresado en soles)

EVOLUTION CAR SERVICE E.I.R.L.  
COSTOS DE IMPORTACIÓN PERIODO 2021 – 2023  
Expresado en Soles

Rubros	2021	2022	2023
<b>COSTOS DE ADQUISICIÓN</b>			
Precio de compra	13 350 364,54	25 518 918,17	41 747 648,67
Flete internacional	2 031 231,56	3 833 898,36	1 939 794,28
Seguro de carga	18 304,43	31 833,20	48 031,18
<b>TOTAL COSTOS DE ADQUISICIÓN</b>	<b>15 399 900,53</b>	<b>29 384 649,73</b>	<b>43 735 474,13</b>
<b>COSTOS LOGÍSTICOS</b>			
Costo logístico portuario	267 225,78	464 351,01	741 142,73
*Emisión BL	1 535,69	644,93	1 333,95
*THC (Cargo por manipulación en puerto)	13 881,52	28 242,99	51 029,61
*Gate in	23 564,15	84 437,66	112 605,54
*Custodia o Resguardo	17 174,97	31 764,70	60 104,97
*Serv. Logístico Integral - SLI	171 591,39	205 585,83	411 368,21
*Visto bueno	31 205,36	97 819,41	104 393,76
*Serv. Extraordinario	2 266,25	1 966,84	100,33
*Transmission Fee	3 282,30	13 758,83	-
*Tracción contenedor	2,567,68	129,82	-
*Uso plataforma Web	156,47	-	206,36
Agente de aduanas	41 372,18	66 121,28	76 805,12
*Comisión agente de aduana	40 814,92	66 121,28	76 375,12
*Uso área operativa	557,26	-	430,00
Costo de almacenamiento	762,72	33 698,12	19 364,13
*Deposito temporal	762,72	33 698,12	19 364,13
Costo de transporte interno	75 915,49	117 806,28	234 948,70
*Transporte de mercadería	75 475,49	117 806,28	224 718,70
* Transp. Devolución del contenedor	440,00	-	10 230,00
Costo carga y descarga	32 545,76	97 105,67	130 949,35
* Cuadrilla (estiba y desestiba)	32 545,76	81 050,00	122 701,52
*Descarga contenedor	-	16 055,67	8 247,83
<b>TOTAL COSTOS LOGÍSTICOS</b>	<b>417 821,93</b>	<b>779 082,36</b>	<b>1 203 210,03</b>
<b>DERECHOS E IMPUESTOS ADUANEROS</b>			
Ad-Valorem	402,90	3 123,15	765,13
Impuesto general a las ventas	-	-	-
Impuesto a la promoción municipal	-	-	-
Impuesto selectivo al consumo	-	-	-
<b>TOTAL DERECHOS E IMPUESTOS ADUANEROS</b>	<b>402,90</b>	<b>3 123,15</b>	<b>765,13</b>
<b>TOTAL COSTOS DE IMPORTACIÓN</b>	<b>15 818 125,36</b>	<b>30 166 855,24</b>	<b>44 939 449,29</b>
<b>COSTOS DE IMPORTACIÓN</b>			
<b>COSTOS DE ADQUISICIÓN</b>	<b>15 399 900,53</b>	<b>29 384 649,73</b>	<b>43 735 474,13</b>
<b>COSTOS LOGÍSTICOS</b>	<b>417 821,93</b>	<b>779 082,36</b>	<b>1 203 210,03</b>
<b>DERECHOS E IMPUESTOS ADUANEROS</b>	<b>402,90</b>	<b>3 123,15</b>	<b>765,13</b>
<b>TOTAL COSTOS DE IMPORTACIÓN</b>	<b>15 818 125,36</b>	<b>30 166 855,24</b>	<b>44 939 449,29</b>

## Anexo 5. Ratios de rentabilidad

### RATIOS DE RENTABILIDAD PERIODO 2021 - 2023

Indicador	Fórmula	Periodo de estudio					
		2021		2022		2023	
Rendimiento sobre los activos - ROA	$\left(\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activos Totales}}\right) \times 100$	$\frac{3\,405\,034,76}{28\,976\,234,51}$	11,75 %	$\frac{4\,291\,688,33}{48\,335\,773,35}$	8,88 %	$\frac{7\,054\,055,37}{55\,285\,155,86}$	12,76 %
Margen EBITDA	$\left(\frac{\text{EBIT} + \text{Depreciación} + \text{Amortización}}{\text{Ventas Netas}}\right) \times 100$	$\frac{4\,853\,172,60 + 655\,034,66}{23\,592\,987,94}$	23,35 %	$\frac{5\,876\,794,87 + 902\,917,44}{37\,371\,513,94}$	18,14 %	$\frac{9\,928\,248,68 + 1\,230\,110,15}{58\,948\,490,01}$	18,93 %
Rendimiento del patrimonio - ROE	$\left(\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio Neto}}\right) \times 100$	$\frac{3\,405\,034,76}{9\,433\,663,65}$	36,09 %	$\frac{4\,291\,688,33}{13\,725\,589,75}$	31,27 %	$\frac{7\,054\,055,37}{20\,779\,645,11}$	33,95 %
Rendimiento sobre las ventas - ROS	$\left(\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas Netas}}\right) \times 100$	$\frac{3\,405\,034,76}{23\,592\,987,94}$	14,43 %	$\frac{4\,291\,688,33}{37\,371\,513,94}$	11,48 %	$\frac{7\,054\,055,37}{58\,948\,490,01}$	11,97 %
Margen de utilidad bruta	$\left(\frac{\text{Utilidad Bruta}}{\text{Ventas Netas}}\right) \times 100$	$\frac{6\,934\,012,35}{23\,592\,987,94}$	29,39 %	$\frac{9\,030\,273,50}{37\,371\,513,94}$	24,16 %	$\frac{15\,797\,720,68}{58\,948\,490,01}$	26,80 %
Margen de utilidad operativa	$\left(\frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas Netas}}\right) \times 100$	$\frac{4\,853\,172,60}{23\,592\,987,94}$	20,57 %	$\frac{5\,876\,794,8}{37\,371\,513,94}$	15,73 %	$\frac{9\,928\,248,68}{58\,948\,490,01}$	16,84 %

## Anexo 6. Autorización uso de información



Alineamiento - Enlante - Balanceo - Suspensión - Dirección - Frenos - Lubricación - Accesorios - Llantas de alta Gama

Lima, 15 de julio del 2024

**Srta.:**

Yecy Madona Mamani Mamani  
Bach. Ciencias Contables y Financieras  
Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann

**Asunto** : Autorización para Trabajo de investigación

**Referencia** : Solicitud de autorización

De mi consideración:

En respuesta a su solicitud de autorización, mediante la presente se le autoriza el acceso y uso de la información con fines académicos, para recabar datos necesarios para la realización del trabajo de investigación "Costos de importación y su incidencia en la rentabilidad en la empresa Evolution Car Service E.I.R.L. periodo 2021-2023", siempre que dicha información no tenga el carácter de reservado.

Asimismo, le preciso que en la oportunidad correspondiente mi representada le brindará las facilidades para aplicar el cuestionario de costos de importación y su incidencia en la rentabilidad, al personal de las áreas que considere conveniente.

Atentamente,

EVOLUTION CAR SERVICE E.I.R.L.

Zulia Guemero Jusupis  
APCOEPOD