

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

ESCUELA DE POSGRADO

**UNIDAD DE POSGRADO DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS**



**PRACTICAS COMERCIALES ANTICOMPETITIVAS DE
EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS TRANSNACIONALES
Y COMPETITIVIDAD DE LAS MYPES TRANSPORTADORAS
DE CONTENEDORES DEL CALLAO, 2017**

**SUSTENTACIÓN DE TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE
MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA Y PORTUARIA**

VÍCTOR FREDY ARROYO DUEÑAS

Callao, 2020

PERÚ

HOJA DE REFERENCIA DE JURADO Y APROBACIÓN

Título de tesis: **“PRACTICAS COMERCIALES ANTICOMPETITIVAS DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS TRANSNACIONALES Y COMPETITIVIDAD DE LAS MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO, 2017”**

Sustentante: **Bach. VÍCTOR FREDY ARROYO DUEÑAS**

Acta de Sustentación: N° 029, pág. 11 registrada en el libro N° 01 de Actas de Sustentación de Tesis para la obtención del Grado de Maestro en Administración Marítima y Portuaria de la Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad Nacional del Callao, de fecha 13 de diciembre de 2019 (aprobada con calificación cuantitativa 14 y calificación cualitativa bueno)

Siendo el Jurado examinador:

- Dr. Luis Alberto De La Torre Collao : Presidente
- Dr. José Luis Reyes Doria : Secretario
- Dr. Edward Gerardo Correa Silva : Miembro
- Mg. Alejandro Díaz Gonzales : Miembro
- Dra. Flor de María Garivay Torres : Asesora

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mi mamá Mercedes Quiroz Chumpitaz por su Abnegada labor en formarme como un hombre de bien y con valores que Trascienden en la vida.

AGRADECIMIENTO

A Dios por darme la oportunidad de seguir creciendo y de ver realizado mis objetivos de vida.

A mi familia por su siempre e incondicional apoyo y comprensión por el menor tiempo dedicado.

A mis apreciados profesores de la Universidad Nacional del Callao
A mis apreciados profesores de la Universidad de San Martín de Porres
quienes con su calidad profesional y esfuerzo contribuyeron en mi
formación profesional

A los directivos, amigos y demás miembros de la UNT- filial Callao por sus largas jornadas de colaboración en la consecución de este objetivo.

A mi asesor de tesis y demás profesionales quienes con su experiencia y dedicación contribuyeron en la realización de este trabajo.

ÍNDICE

ÍNDICE	1
TABLA DE CONTENIDO	4
RESUMEN	8
ABSTRACT	9
INTRODUCCIÓN	10
CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
1.1 Descripción de la realidad problemática.....	14
1.2 Formulación del problema	15
1.2.1 Problema Principal	15
1.2.2 Problemas Secundarios	15
1.3 Objetivos	16
1.3.1 Objetivo General	16
1.3.2 Objetivos Específicos	16
1.4 Limitantes de la investigación.....	17
CAPITULO II MARCO TEÓRICO	18
2.1 Antecedentes	18
2.1.1 Antecedentes Internacionales.....	18
2.1.2 Antecedentes Nacionales	27
2.2. Marco	41
2.2.1 Marco Teórico- Prácticas Anticompetitivas	41
2.3 Conceptual	51
2.4 Definición de términos básicos.....	54
CAPITULO III HIPÓTESIS Y VARIABLES	58
3.1. Hipótesis general e Hipótesis Específica.....	58
3.1.1.Capitulo fuera de las variables-Cualitativo:	58
3.1.2 Capitulo dentro de variables – Cuantitativo	59
3.2.1Operacionalizacion de variables:	61

CAPITULO IV METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	64
4.1 Tipo y diseño de Investigación	64
4.2 Población y Muestra	64
4.2.1 Población Universo	64
4.2.2. Muestra representativa	65
4.3 Técnicas e Instrumentos para la recolección de la información documental.....	65
4.4 Técnicas e Instrumentos para la recolección de la información de campo.....	66
4.5 Análisis y procesamiento de datos	68
CAPITULO V RESULTADOS.....	69
5.1. Resultados descriptivos.....	69
5.1.1. Prueba de normalidad.....	78
5.2. Resultados inferenciales	79
5.2.1. Análisis de correlación de la hipótesis general	79
5.2.2. Análisis de correlación de la hipótesis especifica 1	81
5.2.3. Análisis de correlación de la hipótesis especifica 2	83
5.2.4. Análisis de correlación de la hipótesis especifica 3	85
5.2.5. Análisis de correlación de la hipótesis especifica 4	87
5.3 Otro tipo de resultado de acuerdo a naturaleza del problema e Hipótesis:.....	89
CAPITULO VI DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	91
6.1 Contrastación de la Hipótesis.....	91
6.2 Contrastación de los resultados con estudios similares	93
6.3 Responsabilidad Ética	95
CONCLUSIONES	98
RECOMENDACIONES.....	101
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	103

ANEXOS.....	111
Anexo 1. Matriz de Consistencia	112
Anexo 2. Instrumentos validados	113
Anexo 3. Modelo de encuesta	116
Anexo 4. Confiabilidad Del instrumento	118
Anexo 6 Base de datos	120
Anexo 7. Fotos de aplicación encuestas a miembros de UNT- Callao	122
Anexo 8 Abreviaturas	125
Anexo 9. Ejemplo de relaciones, societarias y patrimoniales entre REMP	126

TABLA DE CONTENIDO

LISTA DE CUADROS

Cuadro 2.1	NIVEL DE SATISFACCIÓN DE LOS PROCESOS EVALUADOS EN CADA TERMINAL PORTUARIOS.....	28
Cuadro 3. 1	OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES.....	62
Cuadro 4. 1	PLAN DE TRABAJO DE CAMPO	67

LISTA DE TABLAS

Tabla 2.1	COSTOS LOGÍSTICOS POR BRECHA DE INFRAESTRUCTURA	33
Tabla 5.1	DIMENSIÓN ALIANZA ESTRATÉGICA	69
Tabla 5.2	DIMENSIÓN REDES DE COOPERACIÓN	71
Tabla 5.3	DIMENSIÓN DOMINIO DEL MERCADO	72
Tabla 5.4	DIMENSIÓN FUSIONES Y ADQUISICIONES	73
Tabla 5.5	DIMENSIÓN FIJACIÓN DE FLETES.....	74
Tabla 5.6	DIMENSIÓN CUOTAS DE CARGA.....	75
Tabla 5.7	DIMENSIÓN CUOTAS DE CITAS.....	76
Tabla 5.8	DIMENSIÓN CONGESTIÓN	77
Tabla 5.9	PRUEBA DE NORMALIDAD DE KOLMOGOROV-SMIRNOV DE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y COMPETITIVIDAD DE MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO	78
Tabla 5.10	CORRELACIÓN DE PEARSON ENTRE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y COMPETITIVIDAD DE MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO	79
Tabla 5.11	CORRELACIÓN DE PEARSON ENTRE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y FIJACIÓN DE FLETES DE LAS MYPES TRASNSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO	81
Tabla 5.12	CORRELACIÓN DE PEARSON ENTRE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y CUOTA DE CARGA FIJACIÓN DE LAS MYPES TRASNSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO	83
Tabla 5.13	CORRELACIÓN DE PEARSON ENTRE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y CUOTA DE CITAS DE LAS MYPES TRASNSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO	85
Tabla 5.14	CORRELACIÓN DE PEARSON ENTRE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y CONGESTIÓN DE LOS CAMIONES DE LAS MYPES TRASNSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO	87

LISTA DE FIGURAS

Figura 2.1	LA CONECTIVIDAD LOGÍSTICA PORTUARIA.	21
Figura 2.2	PROYECCIÓN DEL MOVIMIENTO DE CONTENEDORES AL 2020.....	24
Figura 2.3	ESQUEMA DE PUERTO SECO DISTANTE MODELO LOGÍSTICO PORTUARIO PARA EL PUERTO DEL CALLAO.....	24
Figura 2.4	CUOTAS DEL MERCADO EN EL SERVICIO DE DEPÓSITO TEMPORAL POR TERMINAL DE ALMACENAMIENTO 2012-2016(Nº DAM NUMERADAS EXP.)	36

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 5.1	DIMENSIÓN ALIANZA ESTRATÉGICA.....	70
Gráfico 5.2	DIMENSIÓN REDES DE COOPERACIÓN.....	71
Gráfico 5.3	DIMENSIÓN DOMINIO DEL MERCADO.....	72
Gráfico 5.4	DIMENSIÓN FUSIONES Y ADQUISICIONES.....	73
Gráfico 5.5	DIMENSIÓN FIJACIÓN DE FLETES.....	74
Gráfico 5.6	DIMENSIÓN CUOTAS DE CARGA.....	75
Gráfico 5.7	DIMENSIÓN CUOTAS DE CITAS.....	76
Gráfico 5.8	DIMENSIÓN CONGESTIÓN.....	77
Gráfico 5.9	.. GRÁFICOS DE DISPERSIÓN MATRICIAL DE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y COMPETITIVIDAD DE MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO.....	80
Gráfico 5.10	GRÁFICOS DE DISPERSIÓN MATRICIAL DE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y FIJACIÓN DE.....	82
Gráfico 5.11	GRÁFICOS DE DISPERSIÓN MATRICIAL DE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y LA CUOTA DE CARGA DE LAS MYPES TRASNSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO.....	84
Gráfico 5.12	GRÁFICOS DE DISPERSIÓN MATRICIAL DE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y LA CUOTA DE CITAS DE LAS MYPES TRASNSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO.....	86
Gráfico 5.13	GRÁFICOS DE DISPERSIÓN MATRICIAL DE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y LA CONGESTIÓN DE LOS CAMIONES DE LAS MYPES TRASNSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO .	88

RESUMEN

El grado de satisfacción general de los usuarios intermedios y finales de la infraestructura portuaria de nuestro país, incluyendo los operadores del terminal portuario del Callao, según recientes estudios encargados por Ositran alcanzo a un 57,1% muy por debajo del promedio aceptable de 75%. Lo que significa que alrededor un 42.9% de usuarios perciben a los concesionarios como desinteresados en mejorar la calidad y servicio en las facilidades a: la nave, carga, despacho y recepción de contenedores, comunicación y atención al usuario, atención de reclamos, acceso y seguridad en el puerto. En este sentido dichos resultados confirman que continúan ejerciendo dominio del mercado de transferencia y flujo de carga contenedorizada, bajo prácticas comerciales anticompetitivas conjuntamente con sus redes de empresas marítimo portuarias, tales conductas nos conducen a concluir la falta de una libre competencia y control de concentraciones. La pertenencia a operadores marítimo globales y su bien estructurada armazón de redes hace que los servicio y tarifas que ellos aplican no sean discutidas. Así mismo estas redes vinculadas entre si bajo cualquier forma empresarial se presentan en el mercado en apariencia con diferentes nombres, sin embargo, pertenecen a un grupo empresarial. En la presente investigación se enfoca en el análisis de las políticas comerciales adoptadas por los almacenes temporales en alianza con los concesionarios, respecto del manejo de la carga como el establecimiento de cuotas para citas, carga, tarifas, fletes y la congestión camionera, existiendo una relación significativa de influencia de los efectos de estas decisiones de REMP sobre la competitividad de mypes transportadoras de contenedores del Callao, disminuyendo los beneficios económicos de dichas mypes. La investigación se desarrolló mediante el método deductivo y el tipo de investigación es descriptivo correlacional con un enfoque cuantitativo debido a que muestran datos estadísticos probabilísticos.

Palabras clave: Remp, redes, competitividad, carga, contenedor, mypes

ABSTRACT

The degree of general satisfaction of the intermediate and final users of the port/harbor infrastructure of our country, including the concessions in the port terminal of El Callao, according to recent studies commissioned by Ositran, reaches 57.1% - well below the acceptable average of 75 %. This means that around a 43% of TPC users perceive dealers as uninterested in improving the quality and services in the facilities of: ship, loading, dispatch and reception of containers, communication and attention to the user, complain management, and port access to and port security.

In this sense, these results confirm that the concessionaires of the port El Callao far from improving their services to port user, continue to dominate the transfer market and containerized cargo flow, under anti-competitive practices in conjunction with their networks of maritime port companies, establishing restrictions to the MYPES container transport companies of the UNT-Callao subsidiary in terms of cargo participation in: fees, appointments, freight by traction, etc. Such behavior leads us to conclude its evident supremacy in economic power, technology and information.

Belonging to global maritime operators and their well-structured network of networks means that the applied services and fees are not disputed because they are the repositories of the cargo. Likewise, these networks linked to each other under any business form appear in the market in appearance with different names, however they end up belonging to a single business group. The present investigation focuses on the analysis of the measures taken by the temporary warehouses in partnership with the concessionaires, regarding the handling of the cargo as the establishment of quotas for appointments, cargo, fees, freights and the truck congestion. Thus, showing a clear and significant influence relationship on the effects of these networks of maritime port companies decisions' on the competitiveness of El Callao's MYPE container transporters decreasing their capabilities and skills. The research was developed using the deductive method and the type of research is framed as descriptive correlational with a quantitative approach as they show probabilistic statistical data.

Key Words: Remp, network, competitiveness, cargo, containers, MYPES.

INTRODUCCIÓN

De conformidad con datos estadísticos de Ositran en cifras, respecto de “inversiones reconocidas en los contratos de concesión acumulada a diciembre de 2018” para DpWorld y Apm Terminals fue de 58.98% y 45,58%, respectivamente. Teniendo en cuenta que ya pasaron 12 y 7 años para cada caso y que desarrollan una actividad estratégica de interconexión marítima portuaria del Perú con el mundo. Además, con la infraestructura y equipamiento recibido e incluyendo las obras realizadas por ellos no han sido suficientes, debido a que cada año se ve aumentada el flujo de contenedores de 2.2 millones de Teus en 2016 a 2.5 millones para 2020 según cálculos de Ositran. Esta tibia fuente de inversiones de los concesionarios genera, desorden, caos dentro y fuera del puerto, debido al lento proceso de inversiones en infraestructura portuaria de interconexión y transferencia de contenedores, así como, congestión portuaria, acceso al puerto y la nula relación puerto – ciudad, toda vez que La generación de la carga viene del hinterland y como es lógico esta falta agresiva de inversiones en infraestructura portuaria influyen en la competitividad del puerto y las empresas vinculadas a esta.

Los concesionarios del terminal portuario del Callao DpWorld y Apm Terminal se han visto envueltos en sendos reclamos por parte de los usuarios intermedios y finales que han sobrepasado los 1,352 reclamos en conjunto, según reporte de Ositran de 28 de mayo de 2016 de las cuales Apm Terminals es el que recibe la mayor cantidad de reclamos. Estas malas prácticas comerciales afectan la libre competencia entre los diversos operadores logísticos vinculados al puerto del Callao, como a los transportistas de contenedores agremiados a la Unt- filial Callao.

De otra parte, según estudios de Lima Consulting (2018) identifico en su estudio “Medición de los niveles de satisfacción de los usuarios intermedios y finales de los servicios portuarios de los concesionarios” que el grado de satisfacción de la calidad de los servicios portuarios, tarifas, recepción y

despacho de contenedores, etc. Llego a 57.1% muy por debajo del nivel óptimo requerido y recomendado de 75%.

Las conductas anticompetitivas y los abusos de posición de dominio de mercado son prácticas recurrentes en la cadena logística internacional, con el propósito de contar con el mayor manejo de la carga tanto a nivel naviero, portuario y extraportuario, lo que gráficamente podemos hablar del trinomio mar-puerto-tierra. Todo esto amparado bajo el paraguas de empresas navieras transnacionales cuyas redes se extienden hasta los operadores logísticos representados por los almacenes temporales con el único objetivo de incrementar sus ingresos en todas las fases de la cadena logística que se manifiestan por medio de alianzas, acuerdos de concentración de operadores logísticos. Así lo explica Alarco G. (2011) "cuando sostiene que son altamente concentrados los mercados de líneas navieras, agencias marítimas, empresas de estiba de carga contenedorizada, terminales de almacenamiento en los puertos menores de Paita y Matarani. Asimismo, el panorama es altamente concentrado en las terminales de almacenamiento, empresas de estiba en el puerto del Callao y en las operaciones de rampa del aeropuerto internacional Jorge Chávez," pagina 107 de la revista análisis económico, titulada *Concentración y practicas no competitivas en las cadenas logísticas del comercio exterior: el caso del Perú*. Este afán de copar toda la cadena logística del contenedor llega hasta los almacenes temporales quienes cuentan con una red de empresas entre las cuales destacan el transporte terrestre de contenedores desde o hacia el puerto y que deciden como es el flujo de carga y descarga de contenedores mediante la reserva de carga, precio de flete por tracción, cuotas de citas para el gate in y gateout , pago de facturas post servicio entre otros condiciones impuestas por las empresas de redes globales (almacenes temporales) mediante contratos abiertamente abusivos o llegando hasta el soborno para entregar cargas a las mypes de transporte de contenedores del Callao, agremiados en la Unión Nacional de Transportistas . Callao.

En el capítulo I, se determina el problema general de nuestra investigación, los problemas específicos, comprendiendo también los objetivos generales y específicos, así como la justificación y limitaciones de la investigación.

El capítulo II, describe los antecedentes de la investigación como investigaciones internacionales, nacionales e investigaciones especializadas, citados como punto de referencia que ayuden a la realización de la presente investigación en temas específicos como la concentración y conductas anticompetitivas en las cadenas de logística portuaria que tiene a su cargo el transporte y distribución de contenedores.

En el capítulo III, se determinan las variables de estudio, dimensiones, operacionalización de variables; así como la hipótesis general, y específica de investigación.

La metodología que se empleó en la presente investigación se basa en el método deductivo, bajo el tipo no experimental y diseño descriptiva correlacional se describe en el capítulo IV. Asimismo, se describieron las técnicas de recolección de datos y el plan de análisis estadísticos de datos.

Los resultados de la presente investigación son descritos en el capítulo V analizando en detalle los resultados descriptivos e inferenciales por cada dimensión. Asimismo, se contrasta con otros estudios relacionados a la naturaleza del problema.

En el capítulo VI se discutirá los resultados contrastando nuestra hipótesis con los resultados y contrastando los resultados con otros estudios similares para una adecuada contrastación científica.

En los capítulos VII y VIII exponemos las conclusiones y recomendaciones respectivamente. Mientras que en el capítulo X detallamos las referencias bibliográficas y análisis de fuente primaria y secundaria; así como también de internet y los respectivos anexos.

Finalmente, el propósito de esta investigación es llamar a la reflexión de la manera como se desarrolla el manejo de la carga y sus cuotas, fallas y efectos de las decisiones de los operadores portuarios que pasan finamente encubiertos entre las redes de empresas marítimo portuarias. Así como servir de base a profesionales del sector marítimo portuario y logístico del sector público y privado, agentes diversos y exportador e importador con el fin de despertar una actitud coherente frente a problemas que atañe a todos y que el estado peruano lo mira tangencialmente dejando todo en manos privadas afectando la libre competencia.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la realidad problemática

Las empresas de transporte terrestre de contenedores bajo propiedad de personas naturales, jurídicas o en asociación de empresas son el eje fundamental en la cadena logística nacional e internacional. Así en el transporte de contenedores de importación y exportación desde diversos puntos del país hasta las instalaciones portuarias o almacenes temporales están expuestos directamente o indirectamente a los efectos de las redes de empresas marítimo portuarias y sus estratégicas filiales que compiten por la carga y transporte de contenedores con sus corporaciones de empresas de transporte tecnológicas pertenecientes a estas redes.

Las pequeñas empresas de transporte de contenedores agrupadas en la Unión Nacional de Transportistas UNT- filial Callao que está constituido por más de 192 asociados y con una flota disponible de más de 1800 unidades quienes son responsables del 38% anual del transporte terrestre de contenedores, bajo la modalidad de subcontrato y autogeneración de carga, constituyen un principal actor de la cadena logística portuaria que merece mayor atención. La Unt- filial Callao actúa como soporte legal , capacitación y representación ante las autoridades del terminal portuario del Callao, efectúan la tracción entre el puerto y los almacenes extraportuarios o los movimientos de contenedores desde y hacia las instalaciones portuarias o depósitos de contenedores para exportadores o importadores se ven enfrentados a una realidad que impacta en los beneficios económicos, debido a la imposición de tarifas de fletes , pago a 30-60 días fecha de factura , menores viajes /día , además enfrentando reserva o cuota de carga, sistema de citas preferencial, congestión de camiones, tiempo de atención al usuario o unidad, balanzas y diferencias en la atención a las unidades pertenecientes a asociados de UNT versus las unidades que provienen de grandes corporaciones que entre ellos mismos se dividen la carga y son promovidas por las redes de empresas marítimo portuaria emergentes o regionales a través de sus unidades de

negocios del transporte de contenedores como “Apm Terminals Inland Truck “, “ Ausa”, “Agunsa “, “Tramarsa “, “Triton Transportes”,etc cuya conducta anticompetitiva opaca a las pequeñas empresas registradas en la UNT- Filial Callao.

Como parte de este paquete de arbitrarios costos de servicio especiales APMT propuso cobrar una tarifa por “Lavado de llantas “de camiones y tanto en Ositran como Indecopi rechazaron este indebido cobro, teniendo en cuenta que este operador antes de implementar cualquier cobro por servicio especial debe contar con la autorización de Ositran como entidad reguladora de las concesionarias.

1.2 Formulación del problema

1.2.1 Problema Principal

¿De qué manera los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias influyen en la competitividad de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017?

1.2.2 Problemas Secundarios

- a) De qué manera los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítima portuarias influyen en la fijación de fletes para subcontratación de camiones portacontenedores de las mypes transportadoras de contenedores del Callao 2017.?
- b) ¿De qué manera los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias influyen en las cuotas de carga de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017?
- c) ¿De qué manera los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias influyen en las cuotas de

citas programadas de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017?

- d) ¿De qué manera los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias propietarios de camiones portacontenedores influyen en congestión de las principales vías de acceso al puerto, limitando el acceso de las unidades pertenecientes a las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017?

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Analizar si los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias influyen en la competitividad de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017.

1.3.2 Objetivos Específicos

- a) Analizar si los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítima portuarias influyen en la fijación de fletes para subcontratación de camiones portacontenedores de las mypes transportadoras de contenedores del Callao 2017.
- b) Analizar si los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias influyen en la cuota de carga de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017.
- c) Analizar si los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias influyen en la cuota de citas programadas de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017
- d) Analizar si los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias propietarios de camiones portacontenedores congestionan las principales vías de acceso al puerto,

limitando el acceso de las unidades pertenecientes a las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017

1.4 Limitantes de la investigación

Se ha determinado que existen muchos estudios de cadena logística, DFI (distribución física internacional), conectividad logística, transporte multimodal, el puerto y su conectividad mar-puerto-tierra, análisis del negocio de almacenes temporales y su rentabilidad y ningún estudio expresamente comprende a mypes transportadoras de contenedores y su solidez en el negocio o sobrevivencia en el negocio de transporte de contenedores vía tracción o el servicio desde y hacia los depósitos de los consignatarios finales. Sin embargo, nunca se han detenido a analizar o estudiar la problemática de este gremio y su existencia para lograr la eficiencia del transporte de contenedores hasta la zona de pre stackingy así cumplir con la transferencia de contenedores (carga o descarga) a la nave que solo tiene un tiempo de permanencia programado en puerto.

Según entrevista a Juan José Flores (2017), presidente de UNT-filial Callao. Tampoco se tiene claro cuales otros efectos de las REMP aparte de la problemática en estudio tienen que afrontar no sin antes de manifestar públicamente constantes pedidos de reuniones a autoridades del ministerio de transportes y comunicaciones, SUNAT y comunidad portuaria, por ello llama poderosamente la atención que, ante una ola consecutiva de incremento del flujo del comercio internacional del Perú, muchas unidades efectúan solo 1 ò 2 viajes/día. El MTC tiene sendos estudios sobre truck center, centros de servicio logísticos de alta tecnología multimodal para Lima- Callao y otros más y ninguno de estos estudios convoca los activos y conocimiento de las mypes transportadoras de contenedores en el Callao. Así el puerto del Callao sigue encapsulado por la falta de una planificación urbana y territorial, mientras los almacenes temporales crecen al sur de Lima. La investigación se realizó bajo los resultados obtenidos de las mypes transportadoras de contenedores durante el año 2017 y se ubica en la provincia constitucional del Callao, donde se encuentra la unión nacional de transportistas UNT- filial Callao.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes

2.1.1 Antecedentes Internacionales

Maratuech P. (2015). "*Modelos de Gestión para la Integración ciudad- puerto en función a la cadena logística en el puerto del Callao*", Tesis doctoral, facultad de administración y dirección de empresas Universidad Politécnica de Catalunya- Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.

El dinamismo que tienen los puertos del mundo en la actualidad y que el tráfico mundial de carga por vía marítima va en aumento según estudio de la UNCTAD "informe del transporte marítimo 2014" el crecimiento medio anual del transporte marítimo es de 3.1% y para 2020 el tráfico marítimo será 11.500 millones de toneladas y de 16.010 millones de toneladas para 2031. Siendo los puertos nodos estratégicos de transferencia de carga de importación y exportación.

Además de atención a la nave. Para el caso del puerto del Callao representa un tráfico del 90% de la carga por vía marítima y se ve afectada por los constantes cambios que afectan a toda la organización y comunidad portuaria que se producen en el tráfico marítimo y manipulación de la carga como: concentración de operadores, crecimiento en el tráfico de contenedores, comercio electrónico, equipos portuarios altamente especializados y productivos, siendo de vital importancia que los puertos actúen eficientemente con el objetivo de reducir los costos logísticos. La ley del sistema portuario nacional nro.27943 del año 2003, D.S. nro. 003-2004 MTC del 2004 y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario PNDP elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional y entre otras normas.

El presente trabajo de investigación nos conduce hacia un análisis más profundo acerca de la conectividad Ciudad- Puerto. Dentro del sistema portuario nacional SPN esta relación Ciudad – puerto se conceptualiza de la siguiente manera: Los puertos y las ciudades portuarias han crecido de modo paralelo. Con el tiempo el desarrollo urbano ha ido constriñendo las

posibilidades de ampliación de los puertos. Esto tiene consecuencias negativas tanto para las ciudades como para los puertos (PNDP- APN-2012, p. 66).

En esta línea y por el acelerado crecimiento que experimenta la provincia constitucional del Callao y en particular el puerto del Callao y su zona portuaria el problema investigado está referido a la deficiencia de interconectividad entre el área de influencia de la ciudad y el puerto del Callao lo que se agudiza aún más en los últimos años con los altos niveles de congestión de tráileres y escasas vías de acceso al puerto, así como también el deficiente ordenamiento espacial existente y derivado de una desatención del planeamiento territorial.

En este sentido el investigador ha podido comprobar que hay una relación entre “cadena logística y la competitividad de los servicios portuarios con la conectividad entre el área de influencia de la ciudad y el puerto “. Así como también la influencia de los actores que conforman la comunidad portuaria, vinculados al desarrollo portuario y la ciudad.

En virtud de lo anterior el investigador abordó el problema utilizando el siguiente objetivo general, así:

Contar con un instrumento de análisis que contribuya a la gestión de planificación y desarrollo del sistema portuario en el Perú con una visión sistémica mediante un modelamiento integrado basado en la relación entre el área de influencia de la ciudad y el puerto.

Metodología: El investigador basó su investigación en la aplicación de “Dinámica de Sistemas” que plantea un lenguaje que permite descubrir y describir problemas y sistemas de manera sistemática. Se refiere especialmente al hecho que el mundo y sus partes están cambiando de manera compleja, en estas circunstancias, no es fácil diseñar una organización o una política de decisión, una estrategia o un sistema social.

La dinámica de sistemas es una metodología para el estudio y manejo de sistemas, tal como los que se encuentran en los negocios y otros sistemas sociales. Proporcionan una dirección práctica a la solución de problema. La Metodología de la dinámica de sistemas puede resumirse en seis pasos:

Identificar el problema, desarrollar una hipótesis dinámica que explique la causa del problema, construir un modelo de simulación del sistema que incluya la raíz del problema, probar que tan cierto es el modelo elaborado y su comportamiento en el mundo real, diseñar y probar en el modelo, políticas alternativas que solucionen el problema e Implementar la solución.

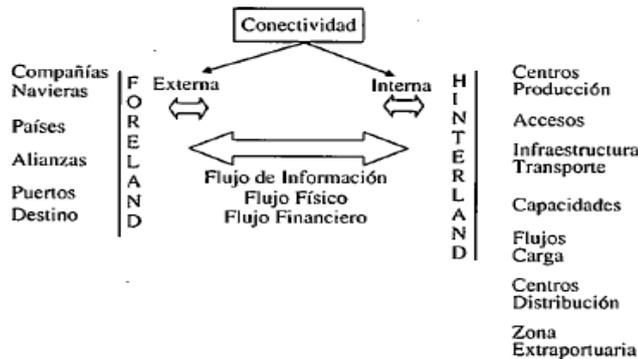
Conclusiones: a). La planificación del espacio territorial del puerto del Callao (infraestructura) con el área de influencia en la ciudad, tiene una repercusión directa en la conectividad, ya que va a permitir prever más y mejores vías de comunicación y acceso al puerto con el fin de obtener un óptimo funcionamiento de la cadena logística (cadena logística - Infraestructura). b). La planificación del desarrollo de vías de comunicación y transporte (servicios) son factores claves para el desarrollo de la competitividad portuaria y de gran impacto en el comercio exterior (transporte terrestre-cadena logística).

Crichton, R. (2016) *Los Desafíos del Modelo Logístico, Puerto de Valparaíso en la Macro zona central*, Tesis de maestría, Icade Business School- Universidad Pontificia Comillas, Fundación Valencia Port, 25 Ed.

El investigador desarrollo un diagnostico detallado de las ventajas y desventajas de los puertos en estudio Valparaíso y San Antonio que juntos conforman la macro zona central identificando indicadores del modelo logístico y gestión actual y como impactaría en los resultados si se aplicaran modificaciones estructurales a la gestión y modelo logístico del puerto de Valparaíso con el fin de buscar permanentemente la reducción de costos e incremento de la competitividad en conectividad logística.

Figura 2. 1

LA CONECTIVIDAD LOGÍSTICA PORTUARIA.



Fuente: Omar Salgado Oportus y patricio Cea Echevarria, Análisis de conectividad de los puertos de Chile como un factor de competitividad 2012.

Otro aspecto relevante se evaluaron la pérdida de competitividad por deficiencia en la “coordinación” y “planificación”, como, por ejemplo:

Reconocer las principales oportunidades de ganancia en productividad en el corto y mediano plazo, mejorar la coordinación de la cadena logística y las instituciones públicas, resolver los cuellos de botella que afectan el flujo de carga, incorporar tecnologías de información avanzadas y probarlas en los puertos, fomentar las capacitaciones de los trabajadores y construir relaciones virtuosas entre el puerto y las ciudades.

Este detalle de factores que han perdurado por largo tiempo, abrió un dialogo entre el gobierno y los actores del sector, donde se establecieron las principales estrategias para el sector portuario y se recomendó fortalecer la institucionalidad para perdurar políticas publicas coherentes en el sector con intervención de todos los actores que intervienen en el sistema logístico y portuario.

Ante este estado de cosas se analizan estrategias para mejorar la capacidad del comercio exterior chileno, unos deciden por las grandes obras de infraestructura, otros por una mejor gestión de infraestructura existente y una tercera que propone una solución intermedia reforzando el corto y mediano plazo la gestión logística que resulten en aumento significativo de productividad equilibrándolas con inversiones a largo plazo. Es menester destacar que el progresivo desarrollo portuario de Valparaíso y los demás puertos, vieron su

despegue mediante la aplicación de la ley nro. 19.542 que modernizó el sector portuario que permitió el ingreso progresivo de la inversión y gestión privada en el sector portuario, optimizando la infraestructura existente. Es el modelo que instauro y determino los roles del sector público y privado.

“Los desafíos consisten principalmente en factores que entorpecen la entrega continua de servicios y limitan la operación del puerto a plena capacidad, coordinación de los organismos públicos y la implementación de políticas proactivas al proceso logístico”

No obstante, el verdadero desafío que enfrenta la macro zona centro de Valparaíso y San Antonio es aumentar la capacidad de respuesta y calidad del modelo logístico ante aumentos esperados en la carga. La exigencia de calidad del sector exportador e importador y los cambios tecnológicos en la industria naviera, siendo estas las únicas formas de evitar los cuellos de botella y congestión que se da en las distintas etapas de la cadena logística y que incrementaría los costos y deteriorarían la calidad del servicio.

Otro análisis de la inter relación de las operaciones marítimas del terminal y la conectividad el puerto, determina la productividad del puerto y la calidad de los servicios, cualquiera sea la forma en que se midan, como:

Tiempo de espera de un lugar de atraque, tiempo de permanencia de los buques en el puerto y número de movimientos por hora /grúa.

Así mismo el desempeño de estos indicadores pueden ser afectados por insuficiencia o ausencia de decisiones que afectan a estos, por lo que, para atender naves de mayor tamaño, mayor calado o contar con nuevas grúas se diluyen si esa mayor carga a recibir no puede evacuarse con rapidez del puerto por que las rutas de acceso, como carreteras o red ferroviaria que se conecta con el puerto con su zona de influencia no se han modificado para este nuevo escenario. Por lo tanto, analizar el problema como un todo es más conveniente que hacerlo por separado.

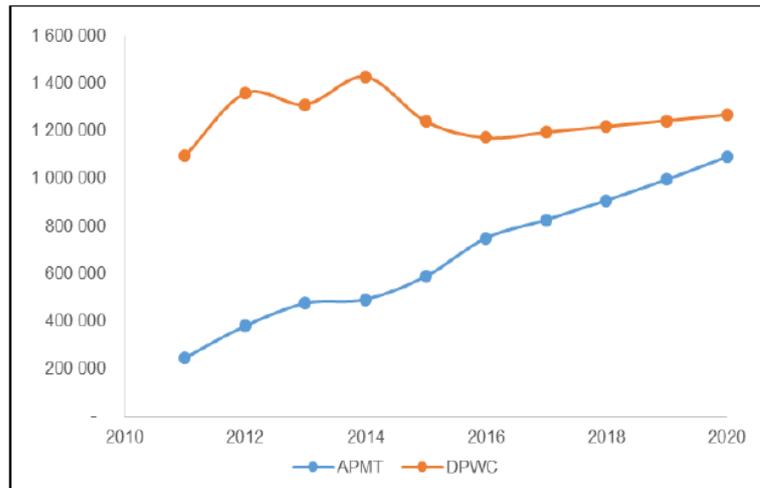
El investigador señaló también que en general los puertos chilenos son estrechos y disponen de escasos terrenos ya que varios de ellos quedaron encapsulados por las ciudades. Frente a estos problemas los almacenes extraportuarios han sido una buena solución para sacar el almacenaje del

puerto. Al mismo tiempo los movimientos de carga en contenedores han producido tensiones por el mayor flujo de camiones, derivando en congestión en el entorno del puerto. El ingreso y salida de la carga impacta en la eficiencia de la transferencia.

“Las vías locales de acceso a los recintos portuarios son otra área problemática entre el puerto y las ciudades. en este caso las externalidades negativas van en ambos sentidos. El transporte de carga desde y hacia los puertos genera congestión, riesgos y contaminación en las zonas urbanas”.

Conclusiones: a) Una de las conclusiones del investigador tiene que ver con la creación de planes de desarrollo en concreto para mejorar el acceso del ferrocarril de acuerdo a modelos propuestos y en vista del fuerte aumento de transferencia de carga origina problemas de acceso de vías rodovias. b) El poco interés público en abordar los componentes técnicos ferroviarios aún mantienen al camión con ventajas objetables con relación al tren. La acción del estado es fundamental, por ello se necesita que los mecanismos de mercado sean combinados con una política de desarrollo que defina los objetivos que se buscan alcanzar y las estrategias para lograrlo. c). El estado debe ser un articulador del interés social y no solo de un planificador centralizado con un enfoque integral del proceso logístico que involucre lo público-privado. Para el caso de nuestro primer terminal marítima del Callao y en vista de su progresivo aumento de carga de importación y exportación que para el año precedente bordeó los 2.25 millones de TEUs es de necesidad vital la implementación de planes estratégicos públicos y privados que rediseñen la actual sistema integrado de cadena logística portuaria que involucre a toda la comunidad portuaria a fin de contar con una terminal portuaria ágil, competitivo, de bajo costo ,con tecnología de información integral, conectado con el puerto seco y los puertos regionales a través del cabotaje. Según proyecciones de Ositran al 2020 los terminales portuarios DPW y APMT moverán más de 2'300,000 TEUs y se hace prioritario trabajar en soluciones estructurales que dé respuestas rápidas al incremento del flujo de carga en el TPC y zonas de actividades logísticas tecnológicas que soporten el incremento sostenido del comercio exterior peruano, (véase gráfico2.2)

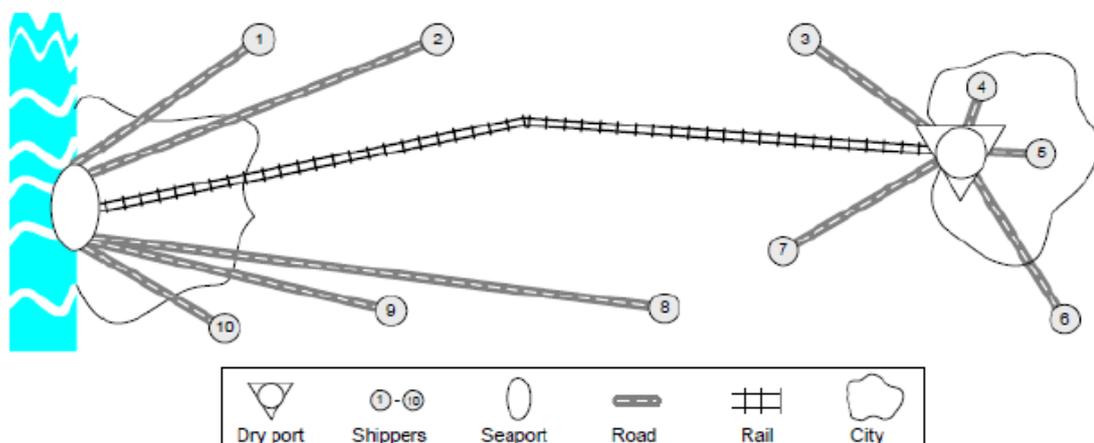
Figura 2.2
 PROYECCIÓN DEL MOVIMIENTO DE CONTENEDORES AL 2020



Fuente: Ositran Condiciones de competencia en el terminal portuario del Callao.

Mi propuesta es el desarrollo de una plataforma logística Hinterland con puerto seco semi distante, (véase gráfico Nro.2.3). Esto debido a que el puerto del Callao se encuentra rodeado por la ciudad, zonas militares navales y aeropuerto Internacional Jorge Chavez cada una con posesión de terrenos que difícilmente puedan ceder a la ampliación del terminal portuario del Callao.

Figura 2. 3
 ESQUEMA DE PUERTO SECO DISTANTE MODELO LOGÍSTICO PORTUARIO PARA EL PUERTO DEL CALLAO



Fuente : Rodrigo Crichton , en tesis (Los desafíos del modelo logístico de la macro zona central 2016/2017)

Esta propuesta tradicional de ver el área logística del puerto semi distante a el TPC es conveniente para una rápida reacción camión -tren cargando contenedores y como área multiservicio tendria la capacidad de recibir contenedores desde diferentes puntos del país. Además una zona de actividades logísticas de grandes dimensiones multiservicios ya fue estudiada en 2008 en “Elaboración del estudio de pre inversión para la creación de un centro de servicios logísticos y alta tecnología multimodal Lima- Callao “, donde se estudió varios escenarios de zonas de actividades logísticas y una de las propuestas que ubican la ZAL fuera del puerto es : Huachipa a 21Km. Aproximado del puerto y Lurin a 40km aproximadamente del puerto en base a que los costos de los terrenos para esa fecha eran las más baratas en relación al Callao o Ventanilla y a tener en cuenta las principales vías que conducen al Callao como Av. Venezuela, Av. Colonial y Av. Argentina lo que queda de fábricas y comercio muchas se están mudando a zonas de periferia de Lima como Lurin, Huachipa, Pucusana, etc y sus terrenos lo están vendiendo a grupos inmobiliarios que ejecutan proyectos de vivienda vertical de 15 pisos . Lo que significa dichas avenidas estarán en un corto tiempo poblado de edificios, condominios en reemplazo de las industria liviana o pesada, almacenes. Por consiguiente, la adopción de una zona de actividades logísticas tecnológicas distante es la más acertada, polémica que podrían estudiarse a partir del presente estudio.

Farfán, H. (2016), *Estrategias Comerciales para el sector de Transporte de carga pesada Manta*. Tesis de maestría, facultad de ciencias administrativas de Universidad de Guayaquil.

El investigador baso su estudio en la ciudad portuaria de Manta, ciudad que es considerada como un nuevo polo de desarrollo al contar con terminal portuario estatal, aeropuerto, centros de producción donde a través de una relación armónica se presta el servicio de carga pesada por vía terrestre y esto genera puestos de mano de obra no calificada como cargadores y estibadores en las aéreas del terminal marítimo y las relacionadas a carga en general para el comercio.

La problemática principal a investigar pretende analizar el movimiento de carga pesada de importación, donde se destaca la disminución sostenida de naves que atraquen en el puerto entre 2014 y 2015 y que no cubren la oferta actual de los transportistas. Así el investigador aborda la solución a través de la formulación de estrategias comerciales significativas para desarrollar el sector de transporte de carga pesada de Manta. El transporte de ferrocarril es una realidad de Europa donde acerca grandes distancias, la disponibilidad de capital y tecnología ha hecho de este medio de transporte el más usado por personas. El transporte terrestre de Ecuador traslada personas y mercancías que entran y salen obligando a los operadores de carga pesada a cumplir los tiempos en las transacciones comerciales para importación y exportación, se organizan en compañías y cooperativas de transporte.

Casi en su totalidad de los flujos de fletes influyentes en la gestión de compañías y cooperativas de carga pesada están vinculados a la carga portuaria de la ciudad de Manta de esta manera se ha logrado configurar un nivel de demanda logrando cierta especialización.

La reducción del flujo comercial de carga de importación del 2015 se redujo considerablemente, respecto del 2014 esto debido a factores no controlables como: política arancelaria, situación económica del Ecuador, puertos competidores de Manta más competitivos. Esta situación influyo en la gestión administrativa y financiera del sector de transporte de carga pesada de Manta, reduciendo los flujos de flete y las utilidades de las compañías y cooperativas.

Objetivo General de la investigación: Diseñar un plan comercial atractivo como proyecto viable, mediante una investigación de mercado para mejorar el crecimiento del servicio de transporte. Metodología: Se desarrolló un estudio de tipo descriptivo en donde se realizó un diagnóstico previo del objeto de estudio: La problemática de la poca frecuencia operativa del sistema de transporte de carga pesada. Conclusión: El plan de mercadeo contiene tres objetivos específicos direccionados al incremento del flujo de contratos atendidos por compañías y cooperativas la implementación de un sistema asociativo-cooperativo que integre a todas las compañías y organizaciones y un plan estratégico para la gestión de la publicidad del sector.

2.1.2 Antecedentes Nacionales

En reciente estudio de Ositran, encargado a Lima Consulting realizado entre Julio a diciembre de 2017, denominado *“Contratación Del servicio de consultoría para La medición de los niveles de satisfacción de los usuarios intermedios y finales, respecto de los servicios ofrecidos por las entidades prestadoras a cargo de La infraestructura portuaria”*, presentado en enero (2018). Sostuvo que los usuarios de los puertos de alcance nacional, incluidos seis de los entregados en concesión, incluyeron también a los operadores portuarios del Callao como: DPWorld y APM Terminals, revelo que el grado de satisfacción general de los usuarios de la infraestructura portuaria en nuestro país fue de 57.1% y se ubica por debajo del valor mínimo recomendado que es de 75%. Asimismo, se destacó que los operadores portuarios DPWorld y APM Terminals del Callao que tienen directa relación con la competitividad de mypes transportadoras de contenedores desde y hacia las instalaciones de dichos operadores quienes obtuvieron una calificación en rojo de 55.3% y 54.2% para DPWorld y APM Terminals respectivamente, muy por debajo del nivel de satisfacción general del target entrevistado que alcanzo a 57.1%. A nivel general los aspectos con menor satisfacción son: a). Procedimientos para la atención y comunicación a los usuarios (59.6%), b). Prestación del servicio en relación a los servicios de despacho y recepción de contenedores / carga (59.4%), c). Prestación del servicio en relación a los servicios y facilidades a la carga (57.3%), d). Acceso y seguridad en el puerto (46.9%), e). Presentación y atención de reclamos (24.6%). A continuación, veamos el siguiente cuadro que explica el nivel de satisfacción de los segmentos evaluados concerniente a DP World y APM Terminals.

Cuadro 2. 1
NIVEL DE SATISFACCIÓN DE LOS PROCESOS EVALUADOS EN CADA
TERMINAL PORTUARIOS

PROCESOS	TTB TOTAL	DP World Callao	Transport. Callao	APM Terminal Callao	Terminales Portuarios Euroandinos Paita	Terminal Internacional del Sur Matarani	Terminal Portuario Paracas (Pisco)	Enapu Salaverry	Enapu Iquitos	Enapu Ilo
Prestación de servicio en relación a los servicios y facilidades a la nave	62.8%	64.3%	84.6%	60.7%	88.2%	76.0%	38.9%	60.7%	42.9%	42.9%
Prestación de servicio en relación a los servicios y facilidades a la carga	57.3%	57.5%	81.3%	52.0%	65.8%	75.0%	44.7%	60.6%	30.8%	53.3%
Prestación de servicio en relación a los servicios de despacho y recepción de contenedores/carga	59.4%	60.1%	65.2%	55.6%	64.5%	79.5%	65.4%	68.2%	42.9%	62.5%
Contraprestación del servicio	60.4%	64.4%	85.7%	55.8%	62.4%	70.0%	41.9%	62.5%	45.5%	60.0%
Procedimiento para la comunicación y atención de usuarios	59.6%	57.5%	82.1%	47.6%	73.6%	88.6%	61.5%	69.7%	52.9%	66.7%
Presentación y atención de reclamos*	24.6%	28.0%	0.0%	17.6%	30.0%	50.0%	12.5%	37.5%	25.0%	66.7%
Organismos del estado que brinda servicios**	67.2%	65.7%	69.2%	63.3%	68.5%	77.4%	89.5%	76.1%	69.4%	62.1%
Satisfacción con el acceso y seguridad en el puerto	46.9%	39.7%	56.3%	37.5%	73.9%	70.8%	55.8%	45.6%	40.4%	86.2%
SATISFACCIÓN GENERAL	57.1%	55.3%	70.6%	54.2%	69.2%	68.5%	56.8%	64.7%	33.3%	67.7%

Fuente : Lima consulting enero 2018.

Otro aspecto relevante que se encontró en el presente estudio fue para prestación del servicio: DP World Callao S.A. en la pregunta N°. 3 ¿Cuáles son las razones por la que usted no está satisfecho en relación a la prestación del servicio? En el segmento II servicios y facilidades a la carga, destaco que un 21% no está satisfecho por que demoran en dar citas, no dan citas, no hay programación, revalidar citas y sacar citas. Mientras que un 20.5% no está satisfecho por las largas colas, colas extensas y congestión dados por el operador. Además, un 25.8% manifestó no estar satisfecho en la atención que reciben por parte del operador portuario. En el segmento III Despacho y recepción de contenedores (Gate in y Gateo out) un 41.2% manifestó no estar satisfecho por la formación de largas colas y mucho congestionamiento y un 26% manifestó no estar satisfecho por la demora en la atención. En las instalaciones de APM Terminals, referente a la pregunta: ¿Cuáles son las razones por la que usted no está satisfecho en relación a la prestación del

servicio? Para el segmento II servicios y facilidades a la carga un 21.9% manifestó no estar satisfecho por las largas y extensas colas, además de congestión en las instalaciones del operador y un 21.9% manifestó no estar satisfecho en la atención que reciben del operador. Mientras que en el segmento III Despacho y recepción de contenedores (Gate in y GateOut) un 32.9% manifestó no estar satisfecho por las largas colas y congestionamiento y un 18.6% manifestó no estar satisfecho en la atención que reciben del operador. El principal objetivo del estudio fue “Determinar el nivel de satisfacción de los usuarios intermedios y finales, respecto de los servicios prestados por las entidades prestadoras en los terminales portuarios concesionados y en los terminales portuarios administrados por Enapu (Salaverry, Iquitos e Ilo) bajo el ámbito de supervisión de Ositran“. Respecto de la metodología esta se trabajó como “Cuantitativa a través de la aplicación de entrevistas personales aplicadas por encuestadores con formación técnica y/o profesional y con experiencia en la realización de encuestas. Se dirigió a los usuarios intermedios y finales de los servicios ofrecidos por las entidades prestadoras a cargo de la infraestructura portuaria, teniendo como instrumento un cuestionario semi estructurado y estandarizado el mismo que contiene los objetivos del estudio“. Las principales conclusiones del estudio fueron: a). Las variables que más influyen el nivel de satisfacción general son: contra prestación del servicio, prestación del servicio y acceso y seguridad en puerto. La sub variable que incide más en la satisfacción con la prestación del servicio son: seguridad en el servicio, tiempo de atención y servicio (que sea lo esperado). Es pertinente mencionar que en el caso tiempo de atención el usuario hace su evaluación considerando el tiempo de espera dentro y fuera de las instalaciones. La sub variable que incide más en la satisfacción con la contraprestación del servicio son: Relación entre tarifas y calidad del servicio recibido, relación entre precio y calidad del servicio recibido, trato de los recargos y otros procesos administrativos, en acceso y seguridad en el puerto las variables que más inciden en la satisfacción son: Seguridad en la zona exterior del puerto y tramites de ingreso, además de mecanismos de priorización de ingreso a los camiones. b). Se identificó que los aspectos de

acceso y seguridad en el puerto, así como el tiempo de atención (tiempo de espera fuera de las instalaciones) están entre las que más influyen en la satisfacción general de los usuarios. Cabe resaltar que estos dependen de factores exógenos que no son posibles de controlar en su totalidad por los operadores de los terminales portuarios. c). En relación a la presentación de quejas y reclamos de manera general se observa que un bajo porcentaje de usuarios entrevistados han presentado alguna. Sin embargo, en los casos donde presentaron quejas y reclamos el nivel de satisfacción fue muy bajo.

Hernández, J., Tong Chong, L., Ubarnes, G. (2015), "*Propuesta para la Creación de MYPE Logística a través de la Integración de los Transportistas Hombre -Camión – zona Lima.*", Trabajo de investigación para optar el grado de Magister en SupplyChain Management. Universidad del Pacífico. Modulo internacional Esade-UP. El Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) tiene en portafolio la implementación de zonas de actividades logísticas (ZAL.) Cerca a los principales puertos del país, con el propósito de mejorar el desempeño del sector de servicios logísticos. Cada ZAL estaría disponible para todas las empresas logísticas que lo requieran y, para tener un nivel de ocupación alto, el MTC está convencido que los transportistas hombre-camión serían unos de sus usuarios principales.

Sin embargo, el nivel de servicio y la eficiencia de los transportistas hombre-camión no coinciden directamente con la operatividad de una ZAL, por lo que el MTC ve necesario que este tipo de empresas se fusionen y profesionalicen. Es aquí de donde se origina el tema del presente trabajo de investigación que tiene como finalidad proponer un modelo de negocio que sea del interés de los transportistas hombre-camión en tanto les ayudará a aumentar su productividad y rentabilidad.

Para llegar a definir el modelo de negocio hemos analizado el entorno externo e interno del sector de servicios logísticos, se han identificado las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas de las empresas de transporte, y se ha realizado la respectiva investigación de mercado. Esto nos sirvió para identificar los actuales problemas de los transportistas hombre- camión, y así

plantear las pautas necesarias para que adopten nuestro modelo propuesto: MYPE logísticas.” Que consiste en una propuesta de valor integrado basado en integración logística, en transporte, almacenamiento y distribución con profesionalismo.

Objetivo de la Investigación: Evaluar la factibilidad de la profesionalización de los transportistas hombres –camión a través de las mypes logísticas.

Principales conclusiones de la investigación: a). Existe una sobrepoblación de transportistas hombres-camión que viene afectando el servicio de transporte de carga en el país, generando una guerra de precios, lo que repercute negativamente en el nivel de servicio hacia los clientes. b). El principal factor por el cual los costos logísticos del Perú son elevados, a comparación de otros países de la región, es la infraestructura actual del país.

Canales J., Candela C., Gallegos, M. y Mandini F. (2014) en la tesis *propuesta de mejora en la productividad de los servicios del manejo de importación y exportación de contenedores en un deposito temporal*, tesis de maestría en dirección empresas en operaciones y logística de la universidad de ciencias aplicadas, UPC y Laureate international Universities. En base al crecimiento del comercio internacional de importaciones y exportaciones lo que origina falta de espacios de almacenamiento en los recintos portuarios y se van creando o aumentando los nuevos almacenes temporales y aduanero de contenedores. Todo esto a la vista de la comunidad portuaria que involucra a agentes estatales y privados que no están preparados para una coordinación horizontal que involucre a todos los operadores de comercio exterior a diseñar planes y estrategias de costos logísticos de gate in o gateout competitivos.

Para el caso de la logística existen algunos costos ocultos y en particular los sobrecostos de distribución física internacional (DFI) , se dan casos donde algunos proveedores de DFI de mercancías ocultan sobrecostos logísticos mediante: la doble facturación de gastos de estiba, facturación de procesos operativos inexistentes o absorbidos por las navieras, derivación de costos operativos generados por ineficiencia en tramites a terceros, errores en la facturación de periodos de libre almacenamiento, el cobro de garantías por

retiro de contenedores asegurados, el pago de cuadrillas y maquinaria realizar dicho servicio, gastos no sustentables cobrados por informales, costos por errores de manifiesto de embarque y mala declaración no imputables al exportador e incluso pago de coimas y sobornos. Problema que se agrava en el caso de pequeños exportadores o importadores. La diferencia en tamaño entre actores participantes en la cadena logística como son las empresas marítimas y aéreas internacionales, respecto de las empresas exportadoras e importadoras peruanas es notoria “La asimetría se refleja en el cobro integrado de los servicios provistos por los terminales de almacenamiento, agencia marítima, rampa y estiba/desestiba entre otras y la no existencia de una nomenclatura estándar de los servicios cobrados por los distintos agentes, adicionalmente hay cargos que no son transparentes de manera que para los usuarios tienen la percepción que se realizan cobros dobles los cuales no estarían debidamente justificados. La asimetría, tiene como consecuencia que los ofertantes de servicios logísticos tengan la posibilidad de incrementar su poder de mercado en perjuicio de exportadores e importadores”. Según diario gestión de fecha 11 de junio de 2017 en entrevista al Viceministro de Comercio Exterior Edgar Vásquez y al estudio realizado por el Mincetur y Banco Mundial se identificó que los sobre costos logísticos en cadena exportadora bordean el 50% del costo de producción lo que en términos internacional significa estar fuera del mercado. Debido principalmente a razones como: mala calidad en infraestructura vial y las zonas de concentración logística de productos a exportarse, infraestructura no apropiada para el transporte ya que hay muchas mermas y cadenas de frío que se rompen. Participación desordenada de autoridades para abrir los container como SUNAT, Senasa y policía 3 aperturas que rompen cadena de frío.

Otro aspecto detallado es la cantidad de trámites excesivos que enfrenta el comercio exterior tanto para importación como exportación. Así como también hay una cantidad de costos marítimos y portuarios evitables en la participación de diversos agentes que participa en toda la cadena que van desde que llega la mercancía hasta que sale y viceversa. A nivel internacional los costos logísticos

por brecha de infraestructura, respecto del valor de mercancía, representan, veamos la siguiente tabla:

Tabla 2. 1
COSTOS LOGÍSTICOS POR BRECHA DE INFRAESTRUCTURA

Países	%
Perú	29
Chile	14
Colombia	12
Países desarrollados promedio	9

Fuente : Sigma Logist – MTC / IPE 2008

El informe propuso una mejora en la rentabilidad del almacén temporal solucionando problemas de traslado del proceso de información para facturación, tiempo de espera, atención dentro del mismo almacén, y factores externos como la congestión como afectaba el traslado de contenedores asignado al depósito temporal.

El estudio planteo una metodología formulando una propuesta de mejora en la productividad de los servicios de manejo de contenedores de importaciones y exportaciones como: utilizando herramientas como: cadena de abastecimiento, mejora continua, principio de pareto y diagrama de Ichikawa. Sin embargo, el estudio admite que uno de los problemas del frente externo para los almacenes temporales y los puertos es la congestión en las vías de acceso al primer puerto del país, muelle norte y muelle sur. Principales conclusiones del estudio: a). El crecimiento de las ventas ha incrementado las operaciones. Sin embargo, el área de operaciones mantiene los mismos recursos e infraestructura lo que obliga a rediseñar los procesos y echar mano de la para no cargar de procesos manuales o sobrecarga laboral al empleado. b). La inversión en tecnología ha sido un pilar base para complementar el desarrollo de mejoras operativas propuestas que se traduce principalmente en reducción de tiempo y ahorro de costos. Existen variables externas que también son causas del sobrecosto

como la ausencia de carreteras camioneras, espacio de tránsito exclusivo para los camiones que entran y salen de los puertos. Es por esta razón que los procesos internos se requieren afinar para poder aminorar costos y mantenerse competitivos en el mercado.c). Los costos ocultos siempre están presentes en una operación logística si estos no son debidamente controlados y este problema se presenta muy a diario en las empresas de comercio exterior al absorber las ventas, costos de servicio tales como estiba o utilización de maquinaria que no son trasladados en su facturación al cliente.

En este punto debo precisar que los almacenes temporales de acuerdo a una entrevista al Sr. Enrique Cornejo en entrevista a diario gestión del 30 de junio de 2010, sostuvo que este servicio encarece los costos de importación y exportación. De modo que el progresivo uso del sistema de despacho anticipado sumado a que DPW dio 2 días libres de almacenaje en sus instalaciones y 11 días Enapu muestra que la competencia en servicio de almacenaje se pondría más competitivo debido a que ellos también están en tratos para tener acuerdos con navieras. Otro aspecto a precisar de este informe es que la propuesta de mejora es para una en particular que a su vez administra cientos de servicio de custodia temporal a muchas empresas importadoras y exportadoras. ADEX en su estudio “Costos y sobre costos portuarios del puerto del Callao “ identifica en su estudio que una de las causas del sobre costo del comercio exterior son los almacenes extraportuarios por que indican que no son competitivos por que encarecen los costos a continuación algunos conceptos , así: Costos de tracción, costos de manipuleo de la carga, traslado de los costos de los puertos con un plus al cliente, otros costos relacionados al servicio de la carga y extra cargos por congestión vehicular como los cobrados por UNIMAR bajo concepto de “congestión portuaria”.

A esta circunstancia y mientras la autoridad estatal y la comunidad portuaria no coordinen acciones en beneficio del usuario portuario, realizando acciones que reduzcan los costos a corto plazo, teniendo a la mano tanto estudio y diagnostico los costos seguirán subiendo y los almacenes temporales creciendo en los conos de la capital buscando más área para almacenaje como

es en la actualidad. Los almacenes temporales se han expandido hacia el sur como Lurín, Chilca, Punta Hermosa, Punta Negra y Pucusana creciendo en m² de manera desordenada sin una planificación urbana- territorial que responda a las necesidades del País. Y porque el m² es más barato en estas zonas de la capital.

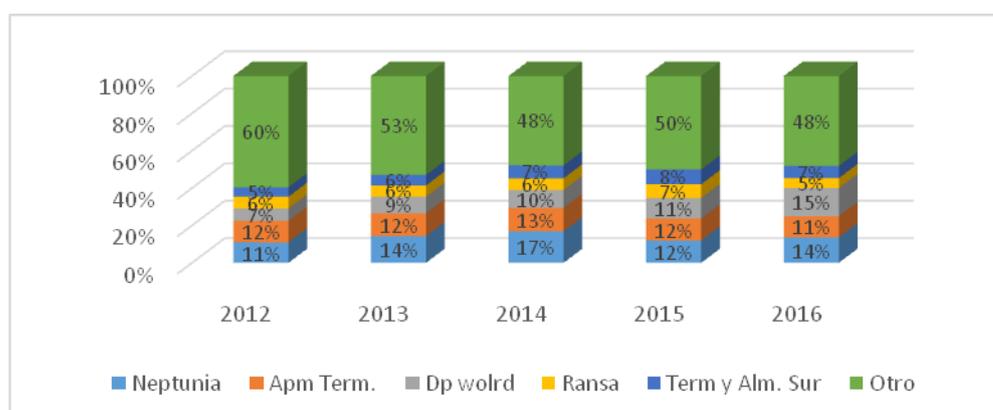
Gonzales F, Aby-Fadel Y, Yong A, (2015) *Redes de empresas marítimo portuarias en el pacifico sudamericano*, documento de investigación Universidad del Pacifico. El aumento de la producción industrial generadora de carga, trajo consigo el aumento del tráfico de contenedores en los principales puertos del COAS (costa oeste sudamericana), la apertura comercial de los países, reducción de aranceles y otros costos hacen intensiva en transporte marítimo. Es de anotar que el flujo de mercancía por esta vía llega alrededor de un 80%. Esto fue muy bien aprovechado por las dos líneas navieras chilenas CSAV (Compañía Sudamericana de Vapores) y CCNI (Compañía Chilena de Navegación Interoceánica) que hasta 2007 aprovecharon en más del 50% de carga generada en el Callao, desviándola innecesariamente a San Antonio y Valparaíso, originando retrasos y sobre costos a la carga peruana. Esto mismo se practicaba en Guayaquil, Buenaventura donde operaban con el operador logístico Agunsa. Este operador logístico ligados empresarialmente a operador logístico tierra adentro llegaron a un 71% del costo logístico por servicio a la carga y nave, debido a que había tarifas no regulados. Se ha demostrado que entre operador portuario y proveedores logísticos tierra adentro en la cadena marítimo portuaria son redes empresariales que compiten entre sí por el control de la carga para liderar el soporte logístico requerido por cadenas de producción y distribución internacionales, implementando estrategias competitivas, cuyas diferencias son evidenciado en las rutas marítimas y jerarquía de puertos que cada red define en función de su tamaño y alcance geográfico.

La existencia de estas redes de empresas marítimo portuarias (REMP) con sofisticadas formas de alianzas y acuerdos, también fue estudiada en “Elaboración del estudio de pre inversión para la creación de un centro de

servicios logísticos y alta tecnología multimodal de Lima- Callao” (2008) en su análisis DAFO , para debilidades del sector logístico y transporte en el eje 3 oferta de servicios, así: “Las grandes compañías navieras mantienen acuerdos con las terminales extra portuarios en relación con el manejo de contenedores , hecho que limita el desarrollo de nuevas empresas del sector. “Según estudios de Aspique A. Ricardo y Bazán T. José (2016) *Sistema de despacho aduanero y su importancia en la cadena logística del comercio internacional*, Gestión del tercer milenio, revista de investigación de la facultad de ciencias administrativas UNMSM (Vol. 19-II, N°. 38, Lima julio-diciembre 2016) Los costos por servicio de depósito temporal que brindan los propios terminales portuarios es menor que los cobrados por depósitos temporales extraportuarios. Sin embargo, a pesar de estas diferencias existentes entre el depósito temporal portuario y extraportuario. La mayor cuota del mercado por este servicio lo tienen los depósitos temporales extraportuarios. Veamos la siguiente figura:

Figura 2. 4

CUOTAS DEL MERCADO EN EL SERVICIO DE DEPÓSITO TEMPORAL POR TERMINAL DE ALMACENAMIENTO 2012-2016(Nº DAM NUMERADAS EXP.)



Fuente: Sunat, anuario estadístico

En la figura N° 2.4, se puede apreciar el liderazgo de Neptunia durante los cinco años de estudio como depósito temporal de contenedores para exportación. A partir de 2016 se unió estratégicamente a Cosmos agencia marítima y ambos pertenecen al conglomerado “Andino Investment Holding” de

propiedad de la familia Loret de Mola quienes a su vez son socios de capitales chilenos. Podemos entonces afirmar que la competencia por carga de exportación e importación está en manos de empresas logísticas regionales chilenas representados aquí por Agunsa e Imupesa quienes tienen múltiples servicios a la carga, nave, almacenes y transporte terrestre. Según reporte de diario gestión de fecha 25 de mayo de 2018, Andino Investmen Holding concreto la venta a DPWorld Callao sus principales activos logísticos como: Neptunia, Cosmos, Triton transportes y 50% de las acciones de TPE (Terminal Portuario Euroandinos) Paita. Este acto corrobora la relación existe entre ambos operadores y genera una alta concentración de redes de empresas logísticas maritmas, portuarias y tierra adentro que lejos de fortalecer una máxima competencia entre todos los operadores, ahora se ensombrece los costos y servicios logísticos.

También podemos apreciar que poco a poco los operadores portuarios APMT y DPW están tratando de captar directamente el almacenaje temporal de los contenedores en sus propios recintos y/o anexos de su misma propiedad al pasar de 12% en 2012, 11% en 2016 y de 7% en 2012 a 15% en 2016 respectivamente y evitan que pase el contenedor por los almacenes extraportuarios. Respecto de Ransa y Tassa son depósitos temporales multipropósito que también están ocupando un lugar de franco crecimiento año por año. El rubro otros están compuestos en su mayoría por DAMs numeradas vía aérea. Por esta alta concentración de contenedores que pasan por los almacenes extraportuarios tanto para exportación como importación que muchas organizaciones empresariales y gremios usuarios de la cadena logística portuaria como la cámara de comercio de Lima afirman que el movimiento de contenedores en el Perú desde los buques hasta los depósitos no tienen un precio competitivo si comparamos la tarifa aplicada en otros países de América latina .El precio medio de trasladar un contenedor desde el puerto hasta un deposito cuesta aproximadamente en US\$1300, mientras que en otros países de la región cuesta US\$300. De otra parte, trasladar un contenedor hasta el puerto del Callao cuesta entre 9 y 12 horas lo que aumenta

todavía más el costo logístico, según experto de la cámara de comercio de Lima (reporte de diario Gestión, Guido Secco, agosto 2017).

Lo real y evidente es que las redes económicas son conjunto organizado de funciones y operaciones interconectadas, llevados a cabo por empresas (apoyados por sus respectivos gremios y otras asociaciones privadas) y otros por entidades públicas como (autoridades portuarias). Así como también es real que las estructuras de redes suelen atravesar límites empresariales mediante diversas formas de relaciones accionarias y no accionarias y fronteras nacionales. De ahí el generalizado despliegue de políticas y regulaciones para convocar empresas líderes de redes globales e incentivar la inclusión de empresas locales en esas redes con el propósito de mejorar la competitividad y conectividad de la economía nacional para diversificar su comercio y su atractivo como lugar de inversión. Las desigualdades en la internacionalización de los distintos segmentos del sistema marítimo portuario de las empresas líderes con la consiguiente variedad de matices de compatibilidad / incompatibilidad parcial entre REMP según región portuaria por ejemplo: Las REMP son liderados por LN o OP y que las principales de estas empresas son las más globalizadas. Mientras que la gran mayoría de PL tienen un alcance local o a lo sumo regional, ello posibilita que en una determinada costa o región portuaria las REMP (Redes de empresas marítimo portuarias) regionales cuenten con bases de PL más completas que las REMP globales. Los autores precisaron que en relación a los proveedores logísticos, *“Hasta el momento , la reorganización estructural del puerto del Callao, resultante de las reformas impulsadas por la APN , solamente se ha dado a nivel de operadores portuarios y los accionistas respectivos , mas no todavía a nivel de proveedores logísticos , donde aún están presentes casi 40 proveedores que intervienen en el manejo de la carga contenedorizada , así como un numero incluso mayor de proveedores extraportuarios en su mayoría dedicados a la actividad de almacenamiento en el distrito de Ventanilla al norte del puerto .De ahí que una primera mirada superficial y cegada por esa numerosa cantidad de empresas aparentemente distintos y no ligadas entre sí, pueda dar la falsa impresión de poca concentración del manejo de la carga en el callao. Sin embargo, del*

primer puerto peruano indica que los servicios logísticos son manejados principalmente por unos pocos conglomerados que agrupan empresas mediante mecanismos de integración vertical o de vínculos contractuales que aseguran un alto grado de control del manejo de la carga.” Tal es el caso del conglomerado formado por las firmas chilenas SAAM (Sudamericana agencias aéreas y marítimas SAC) y AGUNSA (Agencias Universales Perú S.A.) o por el Andino Investment Holding registrado como peruano.

Las principales conclusiones que arribó el estudio fue: a). En lo que concierne a PL muestra que los vinculados a conglomerados regionales de origen chileno continúan manteniendo una presencia muy importante en San Antonio, Callao y Guayaquil. También se muestra que los PL nacionales o locales continúa siendo importante en los 4 puertos, incluyendo Buenaventura. Esta presencia local se refiere aquellos PL no ligados a redes empresariales dominantes, comparativamente se muestra mayor en Buenaventura, menor en Callao e intermedio en Guayaquil. Estos hechos corroboran para el caso del COAS existiendo una fuerte implantación que las REMP regionales o locales suelen tener en el segmento tierra de sus respectivas regiones o países. b). Existen diferencias entre los conglomerados empresariales globales y regionales en cuanto a cobertura de espacio marítimo- portuario conformado por el COAS y sus costas colindantes. Agrega datos que al 2013 cada conglomerado para disputar el manejo de la carga contenodorizada. Así con más elementos de juicio podemos detectar las estrategias de desarrollo portuaria que cada cual podría aplicar en favor de las terminales de contenedores a su cargo.

Alarco, G. (2011). *Fallas del mercado y sobre costos en las cadenas logísticas del comercio exterior del Perú*. Investigador principal y profesor de CENTRUM de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Existe una marcada diferencia entre la teoría y la realidad del comercio internacional. En la teoría las actividades comerciales se realizan a partir del interés de un productor o comercializador local que previo estudio decide que tiene posibilidad, oportunidad o ventana de colocar un producto o servicio en mercados internacionales, teniendo como contraparte a demandantes particulares

extranjeros. Es una relación de dos partes y donde hay que tener en cuenta a un tercero que es el estado que mediante varias instituciones establece las reglas y condiciones para que dicho producto o servicio pueda colocarse en el exterior. En la bibliografía de la gestión logística de la distribución física internacional la lista de actores y procedimientos se multiplican, se necesitan transportistas, terminales de carga donde se realizan operaciones físicas y aduaneras, empresas responsables de las maniobras de carga, bancos, agentes de ventas, empresas de seguro y conocimiento especializado sobre embalajes, contratos – documentos, regulaciones internacionales y locales. Mientras nos acercamos más a la realidad constatamos que hay brokers-traders internacionales que actúan en nombre de los compradores internacionales (mayoristas-minoristas), se necesitan empresas certificadoras de calidad, agentes de carga internacional, agencia de aduanas y que la relación del transportista pasa a través de un representante local que se denomina usualmente agencia naviera general o marítima. Sin embargo, lo interesante de la realidad no es solo que exista una extensa lista de participantes, sino que las relaciones de estos no son, de igual a igual, sino que depende del tipo de producto que se comercialice a nivel internacional, del tamaño e importancia de los actores que van a negociar, de los términos comerciales y la modalidad contractual establecida.

Los procesos de decisión en las cadenas logísticas del comercio exterior en muchas oportunidades no están a cargo del exportador o importador. Así mismo muchas de las vinculaciones entre unos y otros agentes de la cadena logística dependen de relaciones patrimoniales históricas y estratégicas. Los impactos de estas relaciones requieren ser estudiadas detalladamente, empero es obvio que la integración vertical puede en muchos casos elevar los precios para los usuarios y afectar negativamente los niveles de actividad. *“Son claras las evidencias en relación a que las líneas navieras regular opera exclusivamente con un agente naviero y marítimo determinado. Así mismo cada línea naviera opera con una terminal de almacenamiento específica y si un dueño de la carga decide cambiarse a otro debe pagar por hacerlo. También opera exclusivamente con una empresa estibadora”.*

El principal objetivo de este documento de investigación es presentar a partir del análisis del comportamiento de los actores, interacción y desempeño de un conjunto seleccionado de productos del comercio del Perú, algunas de las principales fallas de mercado que se suscitan en las diferentes etapas de las cadenas logísticas y que impactan negativamente afectando tanto los costos, como los volúmenes comercializados internacionalmente. Algunas de las principales conclusiones: a). Lo que se dice en teoría del comercio internacional es diferente en la práctica cotidiana, no solo se trata de más agentes que interactúan, sino que estos mantienen relaciones entre si más allá del intercambio tradicional entre un ofertante o un demandante en un mercado cualquiera. Sus relaciones pueden ser patrimoniales, históricas y estratégicas que afectan positivamente o negativamente los equilibrios competitivos. b). Se pueden llevar a cabo un conjunto de acciones ejecutivas destacando la mejora de los procesos de planeación en general del sector transporte en particular y enfrentar el problema de las interconexiones entre los diferentes modos de transporte puertos/carreteras/ferrocarriles que están poco desarrollados.

2.2. Marco

2.2.1 Marco Teórico- Prácticas Anticompetitivas

Según definición del diccionario de términos de comercio exterior de la SICE (Sistema de información sobre comercio exterior). “Se define como una amplia gama de prácticas comerciales anticompetitivas en los que pueden incurrir una empresa o un conjunto de empresas con el propósito de limitar la competencia entre empresas del mismo rubro y, por tanto, conservar o reforzar su posición relativa en el mercado y elevar sus utilidades sin tener que obligatoriamente que bajar los precios, ni mejorar la calidad de los bienes y/o servicios que ofrecen “.

Entre estas prácticas anticompetitivas se dan en mayor medida la fijación de los precios, el abuso de posición dominante o monopolización, las fusiones y adquisiciones que limitan la competencia, además de los acuerdos, contratos, convenios, arreglos, decisiones, alianzas o combinaciones de estas que coadyuvan a las prácticas comerciales colusorias horizontales y verticales.

Marco normativo de conductas anticompetitivas y abuso de posición de dominio. El estado peruano mediante la vigente constitución en el título III de su régimen económico señaló que el modelo que se aplica en el Perú es de economía social de mercado, en efecto y en concordancia con dicha declaración, nuestra carta magna consagra la libre iniciativa privada y el pluralismo económico, garantizando las libertades de trabajo, de contratación, de comercio e industria y la igualdad el trato tanto a la inversión nacional como extranjera, así como la coexistencia de diversas formas de propiedad y empresa. Así el estado peruano solo puede realizar actividad empresarial si se cumple con lo señalado en art.60 de nuestra constitución y ante estas circunstancias el estado se convierte en un ente de promoción para brindar oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad, promoviendo las pequeñas empresas en todas sus modalidades. Asimismo, nuestra carta magna señala que ninguna ley, ni concertación puede autorizar o establecer monopolios, puesto que el estado facilita y vigila la libre competencia, combatiendo el abuso de posiciones dominantes o monopolios y cualquier otra práctica que limite la libre competencia. Pérez V. David (2009) El derecho de la libre competencia y el derecho de la regulación como institutos jurídicos a una economía social de mercado, revista Vox Juris XVII de la facultad de derecho de la USMP.

De otra parte, mediante la promulgación del Decreto Legislativo N°1034 (2008) ley que aprueba la represión de conductas anticompetitivas con la finalidad de promover la eficiencia económica en los mercados para bienestar de los consumidores. Se indica que están prohibidos y sancionados los actos o conductas que constituyan abuso de posición de dominio que establezcan practicas colusorias verticales y horizontales en el mercado que tengan por objeto o efecto restringir , impedir o falsear la libre competencia. Al respecto se precisa que la posición de dominio se produce cuando pueden actuar de modo independiente , debido a factores, como: la participación significativa de las empresas en los mercados respectivos, la característica de la oferta y demanda de los bienes o servicios , el desarrollo tecnológico o servicios involucrados, el acceso de competidores a fuentes de financiamiento y

suministro, la existencia de barreras de entrada, la existencia de proveedores, clientes o competidores y el poder de negociación de estos.

Asimismo, es pertinente mencionar que el pasado 18 de noviembre de 2019, se publicó en el diario oficial El Peruano el Decreto de Urgencia N° 013-2019 Control Previo de Fusiones y Adquisiciones Empresariales, que establece el marco regulatorio de las concentraciones empresariales, entre cuyos requisitos están: a) la previa aprobación de Indecopi de la concentración que se quiere llevar adelante. b) que en conjunto hayan facturado en el ejercicio anterior 118 mil UIT y que al menos una de las empresas facture 18 mil UIT. c) que, involucre un cambio fluido y permanente de una empresa que afecte al mercado nacional.

2.2.1.1 Fusiones y Adquisiciones

Una fusión es el acuerdo de dos o más sociedades, legalmente independiente por el que se comprometen a unir sus patrimonios y formar una nueva sociedad. Si una de las sociedades absorbe los patrimonios de las demás, entonces ocurre una fusión por absorción. Sin embargo, no hace falta hacerse del control de una empresa a través de fusión o absorciones, debido a que también se le puede controlar sin la necesidad de mezclar los patrimonios de la compradora y vendedora solo bastaría con comprar la mayoría de acciones de la misma, incluso a veces sin tener la mayoría se puede controlar la gestión de la empresa a esto se denomina adquisición. Existen otros aspectos importantes a considerar en cada operación como son : organizacionales, sociales, culturales, legales, contables, etc. Así, por ejemplo, de nada sirve una buena estrategia de adquisición si legalmente es imposible de llevarla a cabo o de nada sirve dicha estrategia si la mezcla de culturas se trae abajo la operación convirtiéndola en algo ruinoso para sus propietarios. Mascareñas J. (2005)

2.2.1.2 Estructura Organizacional en Red

Una estructura organizacional en red es el armazón que sirve de base para el funcionamiento simultáneo, coordinado, equilibrado e integrado de más de una organización, pues presenta las diversas relaciones inter organizacionales

existentes entre los diferentes elementos que la forman. Estas interrelaciones comprenden aspectos técnicos y de comportamiento basado en los componentes y condiciones que influyen en su propio diseño. Lauffat E. (p: 26 2004). Asimismo, se distinguen dos tipos de redes organizaciones: a) Red Horizontal, está conformado por organizaciones competidoras que ofrecen el mismo servicio, operación o producto final, sea en el mismo o diferente mercados, dando origen a un esquema horizontal donde las organizaciones socias pueden realizar actividades específicas de investigación, distribución y producción entre otros y b). Red Vertical, está formada por organizaciones que actúan de manera complementaria en una cadena de valor, ofreciendo una parte del servicio, operación o producto final. Este tipo de redes verticales forman un conjunto de proveedores y distribuidores dirige sus operaciones para atender una organización central que coordina las acciones de diversas organizaciones que integran la cadena. Esta relación basa su idea en que cada miembro tiene especialización en determinada competencia lo que significa que agrega valor y reduce costos en favor de todos los miembros de la cadena. Lauffat E. (p: 57,58 y 59 2004)

2.2.1.3 Alianza estratégica

Es la integración estratégica, estructural y operacional entre dos o más organizaciones nacionales y/o internacionales en asociación horizontal o vertical que pretenden alcanzar objetivos comunes en un mercado único o diversificado y abarcando un periodo determinado. Estas organizaciones. Estas organizaciones pueden tener características similares o diferentes Lauffat E. (p: 86 2004).

2.2.1.4 Tipos de Alianzas estratégicas

Con frecuencia al hablar de los tipos de alianzas conlleva a un escaso análisis por parte de la bibliografía. En este sentido procuramos dar énfasis en los tipos de redes agrupados como son: Alianzas estratégicas de tipo genéricos y Alianzas estratégicas de tipo específico que es materia de nuestro estudio para pretender dar solución a nuestra problemática. Así las alianzas estratégicas de

tipo genérico están compuesto por: Alianzas por franquicia, Join Venture, Copatrocionios, Contratos especializados, Coaliciones, Consorcios, Federaciones, Confederaciones, Fusiones, Adquisiciones, Clusters, Bloques económicos, Portafolio de alianzas y Redes de alianzas. Mientras que las alianzas de tipo específico nos llevan a una definición más estudiada, como:

a) Alianza estratégica horizontal es aquella que está formada por organizaciones competidoras directas, las que ofrecen el mismo servicio, operación o producto. Este tipo de alianzas busca que las organizaciones que se desenvuelven en un mismo mercado refuercen su posicionamiento en una relación de cooperación. Esta relación sugeneris de cooperación versus competición permite que organizaciones rivales acuerden estrategias, estructuras, sinergias y operaciones específicas y por el otro lado preserven su independencia e identidad propia y b). Alianza estratégica vertical es aquella que está constituida por organizaciones que actúan en forma complementaria en una cadena de valor, ofreciendo una parte del servicio, operación o producto final. En este tipo de alianzas busca que organizaciones que se desarrollen en mercados complementarios y suplementarios unan sus competencias en forma sinérgica. Así los diversos socios giran alrededor de una organización productora la que a su vez se constituye en el eslabón de coordinación de la alianza de los proveedores, distribuidores y clientes. Lauffat E. (p: 90, 91, 92 y 93 2004).

2.2.1.5 Marco Teórico – Concepto Competitividad

El primero en estructurar, sistematizar un cuerpo teórico sobre la competitividad fue Michael Porter al entenderlo como un proceso complejo que reviste especial importancia cuando se necesita encontrar soluciones estratégicas y de impacto en los procesos sociales y económicos de las naciones. Así Porter M (1990) sostuvo que la competitividad se define como “Capacidad para sostener e incrementar la participación en los mercados internacionales con una elevación paralela del nivel de vida de la población. El único camino sólido para lograrlo se basa en el aumento de la productividad “. Tomado de Suñol Sandra, (2006) Aspectos Teóricos de la Competitividad. Revista ciencia y

sociedad, volumen XXXI , Nro.2, página 180-181 abril – junio 2006 del Instituto Tecnológico de Santo Domingo, República Dominicana.

De otra parte, Porter M (2008) en su libro ventaja competitiva, sostuvo que la implementación estrategias competitivas son técnicas de análisis profunda para entender el funcionamiento de los sectores industrial, comercio, servicio. Así como a los competidores para formular estrategias competitivas, mediante el uso de las 5 fuerzas competitivas que determinan lo atractivo de un sector y sus causas. Así como también como estas fuerzas cambian en el tiempo y como pueden ser influenciados por las estrategias. Estas 5 fuerzas determinan la utilidad del sector por que influyen en los precios, costos, inversión requerida en su sector, así como retornos de inversión. Estas fuerzas son: el poder de los compradores, el poder de los proveedores, amenazas de sustitutos, competidores potenciales y rivalidad de competidores. También muestra como analizar a los competidores y predecir e influir en sus comportamientos, ubicarlos en grupos estratégicos, además de lograr las posiciones más atractivas del sector en que estamos. Otro aspecto señalado es como las unidades de negocio interrelacionadas pueden transformarse en estrategia empresarial en diversas empresas diversificadas. La ventaja competitiva nace fundamentalmente del valor que una empresa es capaz de crear para sus compradores. El valor es lo que todo comprador está dispuesto a pagar, este valor superior sale de ofrecer precios más bajos que los competidores por prestaciones equivalentes o por conceder beneficios exclusivos que justifiquen un precio mayor. Existen dos tipos básicos de ventaja competitiva: liderazgo en costo y diferenciación. Un liderazgo en costos significa que un productor de costo bajo debe encontrar y explotar todas las fuentes de ventajas de costos, estos productores venden productos clásicos, estándar y sin adornos. Mientras que una estrategia de diferenciación es cuando una empresa busca ser única en su sector, buscando colocar uno o varios atributos al producto que son percibidos y valorados por los compradores, pagando inclusive un precio superior (p: 20 y 21).

2.2.1.6 Marco Legal Mype

Definición de micro y pequeña empresa (Mype) y Mype Transportadora de contenedores como operador logístico. Según la ley N°. 28015, ley de promoción y formalización de la micro y pequeña empresa en su art. 2º dice: La micro y pequeña empresa es la unidad económica constituida por una persona natural o jurídica, bajo cualquier forma de organización o gestión empresarial contemplado en la legislación vigente, que tiene como objeto desarrollar actividades de extracción, transformación, producción, comercialización de bienes o prestación de servicios (Congreso de la república 2003). En esta misma ley cuando se hace referencia a la sigla Mype nos estamos refiriendo a micro y pequeña empresa.

En el marco de la implementación del APC Perú – Estados Unidos de Norte América el poder ejecutivo al amparo de facultades delegadas promulgo el Dec. Leg. N°1086 denominado ley de promoción de la competitividad, formalización y desarrollo de la micro y pequeña empresa y del acceso al empleo decente y complementado mediante el D.S. N°007-2008-TR texto único ordenado de la ley de promoción de la competitividad, formalización y desarrollo de la micro y pequeña empresa y del acceso al empleo decente, reglamentado por D.S. N°008-2008 TR Sandoval, K., Posso, K., Quispe C. (2012). Tesis post grado Régimen legal peruano de las Mype y su impacto en el desarrollo nacional UPC.

Esta ley fue una de las más importantes que ha promulgado el gobierno, debido a que es integral y no solo regula el aspecto laboral, sino también problemas administrativos, tributarios y de seguridad social que por más de 30 años se habían convertido en barreras burocráticas que impedían la formalización de este importante segmento de la economía nacional. Esta ley recoge la realidad de cada modalidad empresarial desde las empresas familiares, las microempresas hasta las pequeñas empresas a las que concede un régimen especial de aplicación permanente, mientras cumplen los requisitos establecidos. Este régimen no tendrá fecha de expiración que imponía la ley anterior. De otra parte, los instrumentos de promoción del desarrollo y la competitividad destacables en la ley mype son el mecanismo de acceso a los

servicios de desarrollo empresarial y los que promueven el afianzamiento de los mercados de servicios, como los de acceso a los servicios financieros, acceso a los mercados y los mecanismos que facilitan la inversión en investigación, desarrollo e innovación tecnológica. De otro lado se cuenta con el “Plan nacional de competitividad Mype “que tiene por objetivo coordinar y armonizar las políticas nacionales y los instrumentos para las mype, dirigidas a mejorar su competitividad a través de su formalización y otra vías. Esto incide también en que las acciones de los ministerios de sus programas y presupuestos en lo que concierne a mypes, deben responder a una acción articulada y territorial con la participación activa de los gobiernos regionales y locales, Yomikawa, P, Del Calstillo C., Baldeon J., Espinza L., Granda J., y Vega L., (2010) en su investigación : Modelo tecnológico de integración de servicios para las Mype peruana, Universidad Esan.

2.2.1.7 Mype competitiva

Crecimiento individual o colectivo, según Mathews J., (2009), un factor primordial que las mypes están demostrando que funciona en el Perú es la apuesta por las alianzas estratégicas. Las empresas siempre tendrán la posibilidad de desarrollarse solo, individual o de apostar por modelos de asociatividad que consisten en juntarse con otras para crecer más rápido, para reducir la curva de aprendizaje y reducir los riesgos. A continuación, detallamos las diversas modalidades de alianzas, así:

- a). El consorcio. Es una alianza estratégica horizontal entre pares. Es decir, entre empresas del mismo tamaño y características con un objetivo de acción conjunta orientado a mejorar la competitividad de las empresas participantes.
- b). Sub contratación. Es un modelo de alianza estratégica que se llama subcontratación o subcontrata que articula a grandes con pequeñas empresas. En el Perú se dio mucho en los años ochenta en los sectores metalmecánica, calzado y textil. Es decir, empresas grandes redefinieron su negocio principal y el resto lo tercerizaron, como, por ejemplo: Bata producía calzado, pasadores y otros accesorios la empresa decidió tercerizar y concentrarse en la fabricación de calzado.

c). Franquicias. Es otro de los sistemas de alianzas estratégicas que ha sido súper revolucionario en los últimos años. Consiste en que una empresa que tuvo éxito, plasma su modelo de negocio y transmite todo su conocimiento (knowhow) a un tercero llamado franquiciado quien paga un monto de entrada y un porcentaje de regalías.

d). Licencia de marca. La licencia de marca es un contrato mediante el cual el titular de una marca o (licenciante) otorga la autorización a un tercero (Licenciario) para usar dicha marca a cambio de una contra prestación pactada, sin que esto signifique que el titular se desprenda o transfiera definitivamente la titularidad sobre la marca. Es decir que el fabricante en lugar de vender sus productos con su propia marca, fabrica para la marca de su cliente. Se da con mayor frecuencia en el sector textil confecciones.

e). Join Venture. Es un acuerdo contractual entre dos o más partes para dividir sobre la base pactada los riesgos o beneficios y las posibles pérdidas de una actividad económica específica y determinada en el tiempo y el objeto. Según investigación de Vargas B., y Del Castillo C., (2008), competitividad sostenible de la pequeña empresa. Sostienen que “excluyendo el tamaño, las empresas de éxito son aquellas que siguen el principio de competir y cooperar en simultáneo en alianzas, redes, asociaciones y Join Ventures, las ayudan a emprender retos y disminuir los riesgos de aventurarse solos o confiar únicamente en sus capacidades y competencias individuales. Estas empresas demuestran que es posible desprenderse del celo sobre sus procesos, tecnología, estrategia y ponerlo al servicio de potenciales aliados, quienes harán también lo mismo. Así, por ejemplo: Es común encontrar empresas fuertemente competidoras como IBM y Hewlett Packard que durante años compitieron en productos como: computadora de escritorio, servidores y soluciones corporativas. Sin embargo al mismo tiempo han colaborado en forma activa para desarrollar nuevos productos computacionales” (p:73). En Perú este mismo sistema de cooperación en pequeñas empresas como “Acrimetal” quien compite en el sector de productos de metal y fibra de vidrio de costo medio con una gran cantidad de microempresas con precios menores, inclusive algunos dirigidos por ex empleados que aprendieron a trabajar el arte

del metal y fibra de vidrio. A pesar de enfrentar esta nueva competencia por precios a decidido trabajar con algunos de sus pequeños competidores que ofrecen una mejor calidad. El acuerdo comprende la transferencia de métodos de manufactura a cambio de producir para Acrimetal con igual calidad a la que brindan a sus clientes. Este acuerdo de sub contratación y alianza ha demostrado ser una estrategia de tipo simbiótico que ha aumentado las ganancias de Acrimetal y de las empresas satélite y ha mejorado su posicionamiento en el mercado. Según García T., y Sancho S., (2013) en su estudio, *modelo de mejora de la competitividad, basado en indicadores críticos de gestión en las pequeñas empresas de mantenimiento de equipo pesado, revista de producción y gestión de la facultad de ingeniería industrial de UNMSM*. Sostuvo“ que las pequeñas y micro empresas para no permanecer rezagados por empresas de mayor tamaño, deberán invertir recursos en aplicar herramientas de gestión, esto generara competitividad independientemente de la actividad económica a la que se dediquen”.(p: 38)

2.2.1.8 Elementos de la competitividad interna de las pequeñas empresas

Las fuerzas endógenas de emprendimiento necesitan de un conjunto complementario de factores internos donde el foco de atención sean las buenas prácticas empresariales que aporten a la competitividad, la eficiencia interna y la innovación para obtener ganancias en productividad. Este esquema complementario se ha denominado modelo de competitividad interna. Los estudios exploratorios sugieren que la dimensión interna que contribuye a aumentar el grado de competitividad de una pequeña empresa está determinado por una combinación eficiente de gestión empresarial, visión y espíritu de emprendimiento. En la intersección de estas dimensiones se han identificado la innovación, la responsabilidad social y la noción de distribución de los resultados del negocio, cada uno de estos elementos han demostrado su participación en el crecimiento, la imagen y la rentabilidad de los negocios en grandes y medianas empresas, así como también las pequeñas empresas de éxito. Sostuvo Vargas B., y Del Castillo C., (2008), *competitividad sostenible de la pequeña empresa*, universidad, ESAN.

De otro lado Cajavilca W., (2013) en su artículo *La competitividad* de la revista ciencia empresarial de enero de 2013. Sostuvo que la competitividad se mide por resultados y estos se explican por la rentabilidad (ganancia/inversión), la productividad (producir más con los mismos factores utilizados) y la calidad (mejora en la satisfacción del cliente y en la disminución de los costos). Asimismo, Cestamo, Eva (2012) *Cepal-Tic y desarrollo productivo en América latina*, planteo que “el reto tecnológico para las mype es un medio no un fin en sí mismo, para que: mejore la gestión, ahorro de tiempo y costos, mayor eficacia, información siempre disponible, mejora de las comunicaciones y relaciones con clientes, proveedores y acceso a mercados. Por lo tanto, mejora la competitividad de la empresa. Lo importante no es disponer de la tecnología, sino saber utilizarlo. Los procesos de negocios se están transformando por la aparición de diverso aparato tecnológico que agilizan la gestión empresarial. Así estamos ante un escenario de transformación permanente y en las formas de relacionarse. Incorporar las tic en las empresas implica muchas veces adaptar nuevas formas de trabajar y a veces también nuevos modelos de negocio. Por lo tanto la brecha digital ya es una realidad, tenemos que acelerar el proceso de maduración tecnológica de nuestras empresas”.(p: 6 y 7)

2.3 Conceptual

Furio S. (2015) sostiene que “el origen del contenedor marítimo como unitarizador de carga tiene sus inicios en los siglos XIX y XX, cuando el ingeniero civil Graham Brush durante los años 1930 ideó utilizar las dimensiones de los vagones de ferrocarril Americano para el transporte de mercancías y puso en funcionamiento un servicio de transporte de vagones de ferrocarril entre New Orleans y la Habana, para ello se adaptó un buque para la carga de vagones de ferrocarril y se construyeron dos grúas en los puertos de New Orleans y la Habana para la carga y descarga de los vagones por elevación. El servicio fue todo un éxito al permitir descargar mercancía en solo 10 horas, mientras que en un barco ordinario llevaría 6 días. En tal sentido Brush no introdujo el contenedor tal como lo conocemos ahora, sino que se valió de los avances previos que ya tenía la industria ferrocarrilera para el

movimiento de todo tipo de carga como: (vagones refrigerados, plataforma, tanques y góndolas). Finalmente fue hasta 1956 cuando Malcom Mc Lean introdujo el uso del contenedor de 35' (longitud máxima permitida en las pistas americanas) transportando contenedores en un buque cisterna llamado Ideal X, navegando desde el puerto de Newark, New York hasta Houston. Después del éxito del Ideal X, se construyeron 6 buques más a Trailershops como empezó a llamarse en aquel momento para el transporte de contenedores. Estos buques fueron dotados con sus propias grúas que podían coger el contenedor desde el muelle y depositarlo en los compartimentos del buque (p: 17 y 18). Según Maratuech J. (2015) un puerto es una zona de tierra y agua acondicionada de unas obras y equipamiento que permiten la recepción de buques, así como su carga, descarga, almacenamiento, recepción, entrega de mercancía y embarque y desembarque de pasajeros. Además, incluye la infraestructura necesaria como: obras de abrigo, muelles, almacenes, silos y el equipamiento necesario para la operativa como: grúas, plumas, tuberías, etc. Además de canales de entrada y ayuda a la navegación. Así como infraestructura terrestre y vías ferreas (p: 53). Gutiérrez J. (2013), sostiene que " las relaciones económicas entre los diferentes participantes de la cadena de transporte terrestre como remitentes (generadores de carga), empresas de transporte y propietarios de vehículos, cuentan con 3 elementos que conforman una relación económica como : los costos por la prestación del servicio, los fletes y tarifas entre empresas de transporte y propietarios del vehículo y la utilidad económica que cada uno aspira tener producto de la actividad económica que está desempeñando" (p: 130). El sector privado tiene un rol relevante en cada fase del desempeño logístico. La tendencia mundial es que los demandantes del servicio logístico tercerizan los servicios de transporte y las actividades logísticas. Las firmas se concentran en su negocio central y contratan los transportes y almacenamiento de sus cargas con operadores 3PL que al mismo tiempo ofrecen servicios adicionales de valor agregado como etiquetado, empaque, control de stock, unitarizado, etc. El modo de transporte por carretera alcanza en muchos países entre 70% y 100% que coberturan con distintas organizaciones empresariales como: empresas formales a las

unipersonales asociadas a la informalidad. También son privados los ferrocarriles regionales o bajo concesiones. Y son privados las líneas marítimas que movilizan los productos de importación – exportación. Según Martínez, F. (2009) La innovación tecnológica en el transporte y telecomunicaciones se hicieron presentes como una necesidad generados por la apertura del comercio internacional y con ello el desarrollo de los grandes corredores y rutas de transporte, además de la desregulación y privatización mediante concesiones las operaciones e infraestructura de transporte (p: 163). Un claro ejemplo tenemos a el contenedor como elemento innovador para unitarizar carga con volúmenes considerables y hasta que en un futuro cercano podríamos hablar de contenedores de 45' y el desarrollo de buques capaces de albergar 22000 teus de grandes dimensiones que algunos armadores globales podrían llevar adelante muy por encima de la realidad portuaria de muchos países del mundo. Las actividades logísticas en sus diversas fases de la cadena se nutren y relaciona con potencial humano altamente calificado y especializado capaces de interactuar con un mismo lenguaje del comercio internacional con distintos operadores, localizados en diferentes partes del mundo. Cada fase logística mar-puerto-tierra es operado mediante moderna tecnología que hace más especializado aun su operatividad.

A nivel institucional/empresarial se define la competitividad como la capacidad que tiene una organización pública o privada con o sin fines de lucro de lograr y mantener ventajas que le permitan consolidar y mejorar su posición en el entorno socioeconómico en el que se desenvuelve. Estas ventajas están definidas por sus recursos y su habilidad para obtener rendimientos mayores a los de sus competidores. Como señalo Porter el concepto de competitividad conlleva al concepto de excelencia, que implica eficiencia y eficacia por parte de la organización. Por consiguiente, se considera una empresa competitiva a la que es capaz de ofrecer continuamente productos y servicios con alto contenido de innovación que son valorados por sus clientes. Los mercados y las exigencias de los clientes cambian, por eso es clave que la empresa se adapte permanentemente a estos cambios con el fin de mantener y mejorar la competitividad. Mathews, J. (p :13 .2009) Perú Mype competitiva.

Teórico Conceptual

Una red de empresas de acuerdo a sus características es un armazón que soporta el funcionamiento adecuado, coordinado, equilibrado e integrado de una organización y entre ellas existe diversas interrelaciones. Esta forma empresarial de actuar en el mercado es amparado por los art. N°. 58, 59 y 60 del título III del régimen económico de nuestra vigente constitución. Sin embargo, en el siguiente art. N°61 precisa que el estado facilita y vigila la libre competencia y combate todo abuso de posiciones dominantes o monopólicas. Así en la práctica bajo la figura de alianzas estratégicas, fusiones y adquisiciones la mayoría de operadores logísticos marítimo portuarios que en esencia parecen empresas diferentes , en la practica la mayoría pertenecen a unos pocos operadores regionales o globales, incluyendo a los almacenes temporales influyendo negativamente en la transferencia del flujo de carga a las mypes transportadoras de contenedores mediante la imposición de cuotas, tarifas , citas , etc. que la hacen menos competitivas en este complejo mercado de la carga contenedorizada.

2.4 Definición de términos básicos

A continuación definimos conceptos básicos para un mejor entendimiento del presente trabajo de investigación el cual desarrollaremos en adelante y nos pueda contextualizar la situación problemática visto desde un punto de vista de sistema integrado de cadena logística portuaria cuyo mayor tiempo es desarrollado en el Hinterland de la ciudad donde se ubican los centros de manufactura, producción y distribución de bienes terminados y se necesitan materias primas y se ofrecen productos terminados para el mercado local o del exterior. En esta actividad logística el transportista forma parte del sistema de cadena logística portuaria.

El transporte

Se denomina transporte a un sistema formado por múltiples elementos, siendo tres los fundamentales, la infraestructura, el vehículo y la empresa de servicios que viene a constituir la actividad propiamente dicha. Estos elementos están

siempre interrelacionados entre sí, pues ninguno de ellos podría ser útil sin que las otras existiesen.

Transporte Terrestre

Se encarga del traslado de mercancía a nivel regional, nacional o internacional desde los centros de producción hasta los centros de consumo realizado por carretera o ferrovías. Así mismo, constituye el primer eslabón de la cadena de distribución física internacional.

La operación de transporte por carretera se influencia por muchos elementos como: la organización empresarial, la capacidad del parque automotor, los costos de operación, las políticas, las normas, usos y costumbres que influyen sobre el costo del flete y que no deben ser ajenos a toda empresa que genera carga.

Transportista

El reglamento nacional de administración de transporte aprobado por D.S. N° 009-2004 MTC que deroga el D.S. nro. 040-2001- MTC., define al transportista como: Persona natural o jurídica que presta servicio de transporte terrestre de mercancías para la cual cuenta con autorización o concesión, según corresponda, otorgado por autoridad competente.

Comunidad Portuaria

Conjunto de entidades públicas y privadas representativas de la zona de influencia de un puerto que tengan relación directa respecto al desarrollo de las actividades y servicios portuarios.

Zona de Almacenamiento

Área en el interior de un recinto portuario, organizada y equipada para proveer servicio de almacenamiento a las cargas.

Almacenes Generales de Depósito

Empresas que actúan como agencia de aduana, respecto de la mercancía consignada o endosada a su nombre con el debido aval de la SUNAT (superintendencia nacional de administración tributaria y aduanera).

Carga

Aquellos materiales, materias primas, productos elaborados o semi elaborados que pueden ser objetos de las operaciones de envase, embalaje, unitarización, manipulación, almacenamiento y distribución por medio del transporte.

Contenedor

Recipiente metálico de transporte que tiene una calidad duradera y suficientemente resistente para permitir su uso repetitivo. El contenedor está especialmente dotado de dispositivo que hacen fácil su manipulación y concebida para facilitar el transporte de mercancía sin rotura por uno o varios medios de transporte.

Exportador

Empresas productoras o distribuidoras cuyos clientes se encuentran tanto fuera del país como en localidades apartadas dentro de esta. Por lo que su negocio precisa utilizar como eje de transferencia las instalaciones portuarias. El proceso culmina con la recepción de los productos en las propias instalaciones del cliente.

Importador

Empresas distribuidoras o productoras cuyos proveedores se encuentran en el extranjero, eventualmente en el mismo país que tienen la necesidad de movilizar sus productos a través de los puertos.

Red Económica

Es en su definición más simple un conjunto de nodos interconectados por vínculos (links) con el propósito de transmitir flujos de productos, personas e información. Este tipo de organización económica es necesario cuando para

dicho propósito se requiere de varios componentes sistemáticamente articulados.

Red Marítima Portuaria

Una red marítimo portuaria es definido como global cuando su empresa insignia es o una de las top 10 líneas navieras del mundo, según el ranking de alphaliner o uno de los top 10 operadores portuarios del mundo según el ranking de Drewry en razón de que tal ubicación implica una basta cobertura geográfica a través del planeta y una muy diversificada regional en cuanto a orígenes y destinos de la carga manejada.

Servicio de tracción

Se denomina así al transporte del contenedor lleno del terminal de almacenamiento extraportuario al terminal portuario, en el caso de carga de exportación y viceversa en el caso de carga de importación. Salvo por la distancia involucrada equivale al servicio de transferencia, ya que el contenedor, se traslada desde áreas de almacenamiento del terminal de almacenamiento extraportuario hasta el costado del buque o la zona de “prestacking”, en el caso de carga de exportación y viceversa en el caso de carga de importación. Usualmente el cobro se realiza por tonelada métrica de carga bruta (incluida la tara del contenedor).

Tarifa

Retribución económica exigida por la prestación de actividades o servicios portuarios sujetos a regulación.

Camión

Vehículo automotor de cuatro o más ruedas, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina está separada de la plataforma o caja de carga. Los camiones pueden ser de estructura rígida o articulados con el agregado al tractocamión de remolques o semirremolques.

CAPITULO III HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1. Hipótesis general e Hipótesis Especifica

.HG : Hipótesis General

Los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de las redes de empresas marítimo portuarias influyen significativamente en la competitividad de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017

HE :Hipótesis Especificas

H1.Los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de las redes de empresas marítima portuarias influyen significativamente en la fijación de fletes para subcontratación de camiones portacontenedores de las mypes transportadoras de contenedores del Callao 2017.

H2. Los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de las redes de empresas marítimo portuarias influyen significativamente en la cuotas de carga de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017?

H3. Los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de las redes de empresas marítimo portuarias influyen significativamente en lacuotas de citas programadas de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017

H4. Los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de las redes de empresas marítimo portuarias propietarios de camiones portacontenedores influyen significativamente en la congestión de las principales vías de acceso al puerto, limitando el acceso de las unidades pertenecientes a las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017

3.1.1.Capitulo fuera de las variables-Cualitativo:

a)Practicas Comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimas portuarias transnacionales

Una estructura organizacional en red es el almacón que sirve de base para el funcionamiento simultáneo, coordinado, equilibrado, cohesionado e integrado de más de una organización, pues presenta las más diversas relaciones inter organizacionales existentes entre los diferentes elementos que la forman. Estas interrelaciones comprenden aspectos técnicos, de recursos, dirección, legales y de comportamiento basado en los componentes y condiciones que influyen en su propio diseño.

b). Competitividad de Mypes transportadoras de contenedores del Callao.

Se define la competitividad como la capacidad que tiene una organización pública o privada con o sin fines de lucro de alcanzar, mantener y sostener ventajas que le permitan consolidar y mejorar su posición en el entorno socioeconómico en el que se desenvuelve. Estas ventajas están dadas por sus recursos y su habilidad para obtener mayores rendimientos a los de sus competidores.

3.1.2 Capítulo dentro de variables – Cuantitativo

En el capítulo V resultados se obtuvo mediante el uso de herramientas estadísticas una significancia baja-media que valida nuestra hipótesis así la correlación de la variable independiente y las dimensiones en el rango de coeficiente de correlación R cuadrado se obtuvo los siguientes porcentajes que se ubican entre 5- 23% de influencia en los resultados obtenidos.

Prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias (X1)

Dimensiones o sub variables:

- ✓ Alianzas Estratégicas
- ✓ Redes de cooperación
- ✓ Dominio de mercado
- ✓ Fusiones y Adquisiciones

Competitividad de mypes transportadoras de contenedores del Callao.

Dimensiones o sub variables (Y1)

- ✓ Fijación de fletes
- ✓ Cuotas de carga
- ✓ Citas programadas

✓ Congestión

El nivel de significación es un concepto estadístico asociado a la verificación de una hipótesis. La definimos como la probabilidad de tomar la decisión de rechazar la hipótesis nula (H_0) que se toma a menudo utilizando el valor P (o p-valor): si el valor P es inferior al nivel de significación, entonces la hipótesis nula es rechazada. Cuanto menor sea el valor P, más significativo será el resultado.

La H_0 (hipótesis nula) representa la afirmación de que no hay asociación entre las dos variables estudiadas y la H_1 (hipótesis alternativa) afirma que hay algún grado de relación o asociación entre las dos variables.

En nuestro estudio utilizando la prueba de correlación de Pearson como veremos más adelante, rechazamos la hipótesis nula, en la cual hallaremos que nuestras variables tienen una relación significativa.

Estadístico de prueba.

Coefficiente de correlación de Pearson

Es un índice estadístico que mide la relación lineal entre dos variables cuantitativas. A diferencia de la covarianza, la correlación de Pearson es independiente de la escala de medida de las variables.

El coeficiente de correlación de Pearson, es definido como la covarianza que se da entre dos variables tipificadas y se calcula con la siguiente expresión:

$$r_{xy} = \frac{\sum Z_X Z_Y}{N}$$

El cálculo del coeficiente de correlación lineal se realiza dividiendo la covarianza por el producto de las desviaciones estándar de ambas variables:

Cuadro N°. 3.1 El coeficiente de Pearson de correlación.

Valor del Coeficiente de Pearson	Grado de Correlación entre las Variables
$r = 0$	Ninguna correlación
$r = 1$	Correlación positiva perfecta
$0 < r < 1$	Correlación positiva
$r = -1$	Correlación negativa perfecta
$-1 < r < 0$	Correlación negativa

Decisión estadística.

El coeficiente de confiabilidad de alfa de Cronbach calculado para el instrumento de medición a los dueños de las empresas de transporte y empresas de transporte unipersonal formales de la muestra arrojó un valor de 0.807. Por tanto, la observación de los valores de los coeficientes de confiabilidad, a través del análisis estadístico de confiabilidad del instrumento de recolección de datos, empleado para el trabajo de campo nos permite arribar a la conclusión que el instrumento es confiable.

La correlación de Pearson obtenida entre la variable 1(Prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias) y la variable 2 (competitividad de mypes transportadoras de contenedores de Callao), nos arroja un valor de 0.411. Con un p-valor menor que 0.05 que quiere decir que es estadísticamente significativa, dando la relación entre las dos variables como relación positiva media.

3.2.1Operacionalizacion de variables:

(ver cuadro Nro. 3.1 en siguiente página Nro62 y 63)

Cuadro 3. 1

OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

3.2.1 Definición operacional de las variables: Prácticas Comerciales anticompetitivas de redes de Empresas Marítimo Portuarios y Competitividad de Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017

Variable	Definición	Dimensión	Indicadores	Items	Instrumentos
Variable Independiente					
Prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias transnacionales	Una estructura organizacional en red es el armazón que sirve de base para el funcionamiento simultáneo, coordinado, equilibrado e integrado de más de una organización, pues presenta las diversas relaciones inter organizacionales existentes entre los diferentes elementos que la forman. Estas interrelaciones comprenden aspectos técnicos y de comportamiento basado en los componentes y condiciones que influyen en su propio diseño.	Alianza Estratégica Redes de Cooperación Dominio del Mercado Fusiones y Adquisiciones	- Consorcios - Asociaciones -Red Horizontal - Red Vertical -Conductas anticompetitivas -Libre competencia - Absorción de sociedades - Adquisición de acciones	1). ¿Conoce de alianzas estratégicas mediante consorcios entre REMP con terminales extraportuarios del Callao? 2). ¿Conoce de asociaciones entre almacenes temporales? 3). ¿Existen redes horizontales de empresas de transporte de contenedores? 4). ¿Existen redes verticales de empresas de transporte con almacenes temporales y agencias de carga? 5). ¿Existen conductas anticompetitivas de las empresas de transporte pertenecientes a REMP? 6) Existe libre competencia en el mercado de transporte terrestre de contenedores? 7).¿Existe empresas de transporte que han sido absorbidas por empresas regionales o globales? 8).¿Existen empresas que operan por separado, pero que controlan empresas del mismo negocio y mercado?	Encuesta a los propietarios o gerentes de las Mypes camioneras Instrumento: Cuestionario Escala: Likert

Variable	Definición	Dimensión	Indicadores	Items	Instrumentos
<p>Variable dependiente</p> <p>Competitividad de las mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017</p>	<p>A nivel institucional /empresarial se define la competitividad como la capacidad que tiene una organización pública o privada con o sin fines de lucro de lograr y mantener ventajas que le permitan consolidar y mejorar su posición en el entorno socioeconómico en el que se desenvuelve. Estas ventajas están definidas por sus recursos y su habilidad para obtener rendimientos mayores a los de sus competidores.</p>	<p>Fijación de fletes</p> <p>Cuotas de carga</p> <p>Cuotas de citas</p> <p>Congestión</p>	<p>-Rentabilidad -Ingreso</p> <p>-Productividad - Numero de viajes</p> <p>-Tecnología información - Sensores electrónicos</p> <p>-Tiempo - Colas</p>	<p>9). ¿Existe libre mercado para determinar el precio del flete pagado o por pagar por el servicio que presta su empresa?</p> <p>10). ¿El transporte de contenedores es una actividad rentable?</p> <p>11). ¿Con los ingresos actuales se cubren los costos fijos y variables de un camión portacontenedores?</p> <p>12). ¿Afecta la asignación de cuotas de carga en su empresa?</p> <p>13). ¿Existe relación directa entre número de viaje y cuota de carga?</p> <p>14). ¿Existe tecnología incorporada en sus unidades para llevar a cabo el servicio de transporte de contenedores?</p> <p>15). ¿Existe dispositivo o sensor electrónico en sus unidades?</p> <p>16). Le parece una pérdida de hora/hombre y hora/máquina al hacer colas en las vías de acceso al puerto</p> <p>17). ¿Le parece largo el tiempo de espera o sobrestadía del camión en zona de cola?</p> <p>18). Cree Ud. ¿Que a causa de la congestión se debe hacer una renovación de flota de transporte?</p>	<p>Encuesta a los propietarios o gerentes de las Mypes camioneras</p> <p>Instrumento: Cuestionario</p> <p>Escala: Likert</p>

Fuente: Propia (2018)

CAPITULO IV METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 Tipo y diseño de Investigación

La presente investigación tiene como tipo de diseño a la investigación no experimental, descriptiva correlacional y transversal.

Hernández, Fernández y Baptista (2014) señalan que las investigaciones de diseño no experimental se definen como las investigaciones que se realizan sin manipular deliberadamente a las variables de estudio. De manera que se trata de estudios donde no se hace variar de forma intencional a las variables independientes para ver su influencia sobre otras variables. Es transversal, debido a que se recolectaran en un solo momento y en un tiempo único. La investigación busca relacionar los efectos de las redes de empresas marítimo portuarias sobre el nivel de competitividad de las Mypes de transporte de contenedores del Callao, El grupo de estudios son propietarios y pequeñas empresas afiliadas en unión nacional de transportistas UNT-Callao, quienes desarrollan sus actividades transportando hacia y desde el terminal portuario del Callao y los almacenes extraportuarios.

4.2 Población y Muestra

4.2.1 Población Universo

Está compuesto por 192 empresas Mypes que agrupadas bajo el gremio “Unión Nacional de Transportistas – filial Callao”, cada Mype cuenta de 1 a 10 camiones portacontenedores. Todas operan entre los almacenes temporales y el terminal portuario del Callao o viceversa. Además de los transportes desde los puntos logísticos del hinterland del puerto.

4.2.2. Muestra representativa

El universo de Mypes transportadoras de contenedores es de 192 empresas afiliados a la Unión Nacional de Transportistas del Callao, UNT-filial Callao. El estudio se realizó en Jr. Supe N° 162, Urb. Santa Marina, Callao centro de capacitaciones y asesoría a los dueños de las Mypes transportadoras de contenedores afiliados a la Unión Nacional de Transportistas, dueños de camiones del Perú, Filial Callao.

$$n = \frac{N \times P \times Q \times (Z^2)}{(E)^2 \times (N - 1) + P \times Q \times (Z^2)}$$

Donde :

n : Tamaño de la muestra	P: 0.5% (probabilidad de 50%)
N : Tamaño de la población	Q: 0.5% (probabilidad de 50%)
E : 0.05 (nivel de error)	Z : 1.96 (95% de nivel de confianza)

Reemplazando se ha obtenido una muestra de:

$$n = \frac{192 \times 0.5 \times 0.5 \times (1.96^2)}{(0.05)^2 \times (192 - 1) + 0.5 \times 0.5 \times (1.96^2)}$$

n = 129

La muestra es de: 129, Mypes transportadoras de contenedores.

4.3 Técnicas e Instrumentos para la recolección de la información documental

La técnica que se utilizara tiene que ver con fuentes primarias la encuesta, entrevistas, la observación y las fuentes secundarias como: la consulta de libros, tesis, revistas, artículos científicos, documentos de investigación y páginas web de instituciones vinculadas al tema de investigación. En lo que se refiere a nuestra principal fuente de recolección de datos que es la encuesta con su instrumento que es el

cuestionario que nos permitió recolectar datos de ambas variables de estudio. Se ha desarrollado un cuestionario que consta de 18 preguntas y están dirigidos a los dueños de empresas de transporte y empresas de transporte unipersonal formales que forman parte de la UNT- filial Callao

4.4 Técnicas e Instrumentos para la recolección de la información de campo

Las encuestas con su instrumento formado por las preguntas cerradas tipo Liker sobre las 2 variables fueron aplicadas a los dueños o gerente general de empresas jurídicas o empresas unipersonales formalmente constituidas y afiliados a UNT- filial Callao. El tipo de muestreo es probabilístico, donde se aplicó la técnica del muestreo sistemático teniendo en consideración el (marco muestral) de la UNT- filial Callao.

Hernández, Fernández y Baptista (2014), menciona este procedimiento de selección es muy útil e implica elegir dentro de una población N un número n de elementos a partir de un intervalo K . Este último (K) es un intervalo que se va a determinar por el tamaño de la población y el tamaño de la muestra. De manera que tenemos que $K = N/n$, en donde K = un intervalo de selección sistemática, N = la población y n = la muestra. El modelo de ficha de campo se adjunta en anexos. El plan de trabajo está dividido por semanas, tal como se muestra en la Tabla 4.1., (véase la página Nro. 67):

Cuadro 4. 1
PLAN DE TRABAJO DE CAMPO

Semana \ Activ.	Agosto , Setiembre y octubre 2018											
	1sem	2sem	3sem	4sem	5sem	6sem	7sem	8sem	9sem	10sem	11sem	12sem
Visita a UNT- Callao	X	X	X									
Reunión c/directivos			X									
Exposición del tema de investigación				X								
Sondeo de problemática en Campo camioneros				X	X							
Encuesta telefónica A principales directiv						X						
Programación de toma de encuesta en 3 sesiones.							X					
Movilización de materiales y camara								X				
Toma de encuesta en instalaciones de UNT-filial Callao								X	X	X		
Procesamiento de datos											X	
Adecuación de datos Estadísticos a Tesis											X	X
Entrega de copia de datos a UNT- Callao												X

Fuente: Elaboración propia (2018)

4.5 Análisis y procesamiento de datos

Para llevar a cabo la técnica de procesamiento de información en el trabajo de investigación se han procesado los datos conseguidos a través de los instrumentos de recolección; luego se ordenará y clasificará mediante el proceso computarizado de Excel y el programa SPSS en su versión 25. En el programa Excel se realizó la consistencia de los datos y la estadística descriptiva, después se procesó al Programa SPSS donde se realizó el análisis de prueba de normalidad, gráficos y correlación para su desarrollo y conclusiones.

CAPITULO V RESULTADOS

5.1. Resultados descriptivos

Se realizó un análisis exploratorio de datos para examinar previamente antes de la aplicación de cualquier técnica estadística, de esta forma se consiguió un entendimiento básico de los datos y las variables que serán analizadas en forma descriptiva.

Tabla 5.1
DIMENSIÓN ALIANZA ESTRATÉGICA

Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	34	18.7%
Casi nunca	27	14.8%
A veces	42	23.1%
Casi siempre	38	20.9%
Siempre	41	22.5%
	182	100.0%

Fuente: Datos Redes de empresas marítimo portuarias

Gráfico 5. 1
DIMENSIÓN ALIANZA ESTRATÉGICA



Fuente: Datos Redes de empresas marítimo portuarias

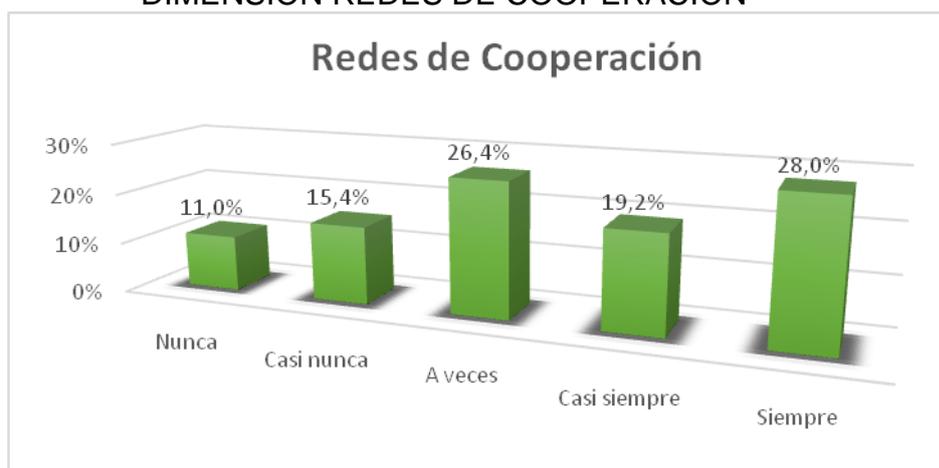
De acuerdo a la tabla 5.1, el 23.1% de los encuestados indicaron que conocen de alianzas estratégicas en una escala de a veces dichos aspectos de las redes de empresas marítimo portuarias, el 22.5% indican en una escala que siempre tienden a conocerlo, el 20.9% señalan en una escala que casi siempre lo conocen, el 18.7% indican en una escala que nunca lo han conocido y el 14.8% señalaron en una escala que casi nunca lo conocen.

Tabla 5.2
DIMENSIÓN REDES DE COOPERACIÓN

Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	20	11.0%
Casi nunca	28	15.4%
A veces	48	26.4%
Casi siempre	35	19.2%
Siempre	51	28.0%
	182	100.0%

Fuente: Datos Redes de empresas marítimo portuarias

Gráfico 5. 2
DIMENSIÓN REDES DE COOPERACIÓN



Fuente: Datos Redes de empresas marítimo portuarias

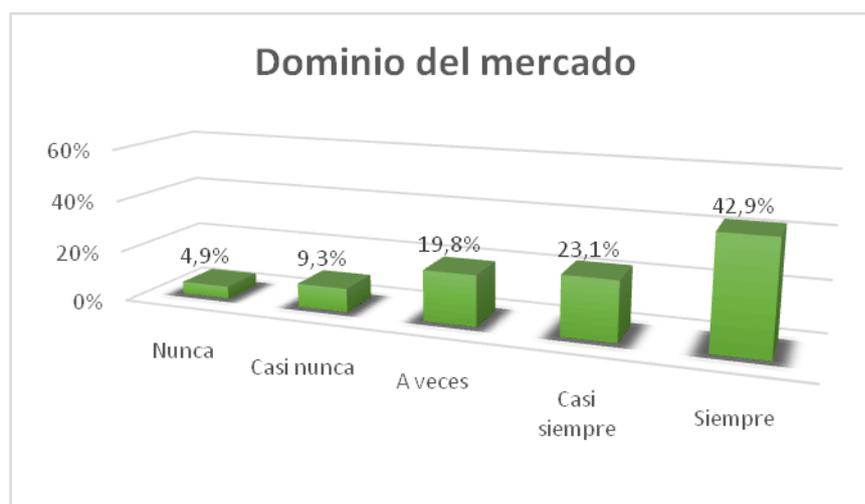
De acuerdo a la tabla 5.2, el 28% de los encuestados indicaron que conocen de la existencia de redes de cooperación en una escala de siempre dichos aspectos de las redes de empresas marítimo portuarias, el 26.4% indican en una escala que a veces tienden a conocerlo, el 19.2% señalan en una escala que casi siempre lo conocen, el 15.4% indican en una escala que casi nunca lo han conocido y el 11% señalaron en una escala que no saben de su existencia.

Tabla 5.3
DIMENSIÓN DOMINIO DEL MERCADO

Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	9	4.9%
Casi nunca	17	9.3%
A veces	36	19.8%
Casi siempre	42	23.1%
Siempre	78	42.9%
	182	100.0%

Fuente: Datos Redes de empresas marítimo portuarias

Gráfico 5.3
DIMENSIÓN DOMINIO DEL MERCADO



Fuente: Datos Redes de empresas marítimo portuarias

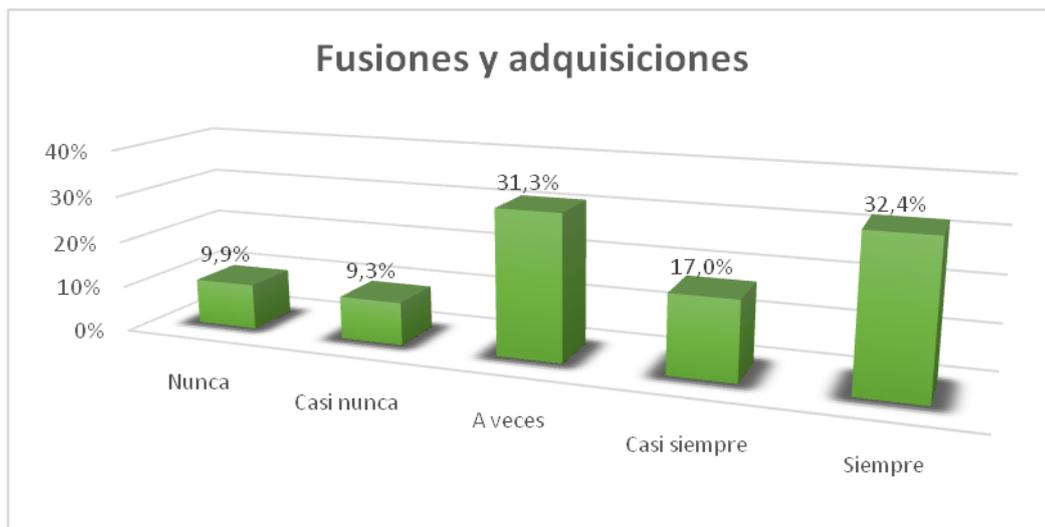
De acuerdo a la tabla 5.3, el 42.9% de los encuestados indicaron que conocen que existen el dominio del mercado en una escala de siempre dichos aspectos de las redes de empresas marítimo portuarias, el 23.1% indican en una escala que casi siempre tienden a conocerlo, el 19.8% señalan en una escala que a veces lo conocen, el 9.3% indican en una escala que casi nunca lo han conocido y el 4.9% señalaron en una escala que nunca han sabido de su existencia.

Tabla 5.4
DIMENSIÓN FUSIONES Y ADQUISICIONES

Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	18	9.9%
Casi nunca	17	9.3%
A veces	57	31.3%
Casi siempre	31	17.0%
Siempre	59	32.4%
	182	100.0%

Fuente: Datos Redes de empresas marítimo portuarias

Gráfico 5.4
DIMENSIÓN FUSIONES Y ADQUISICIONES



Fuente: Datos Redes de empresas marítimo portuarias

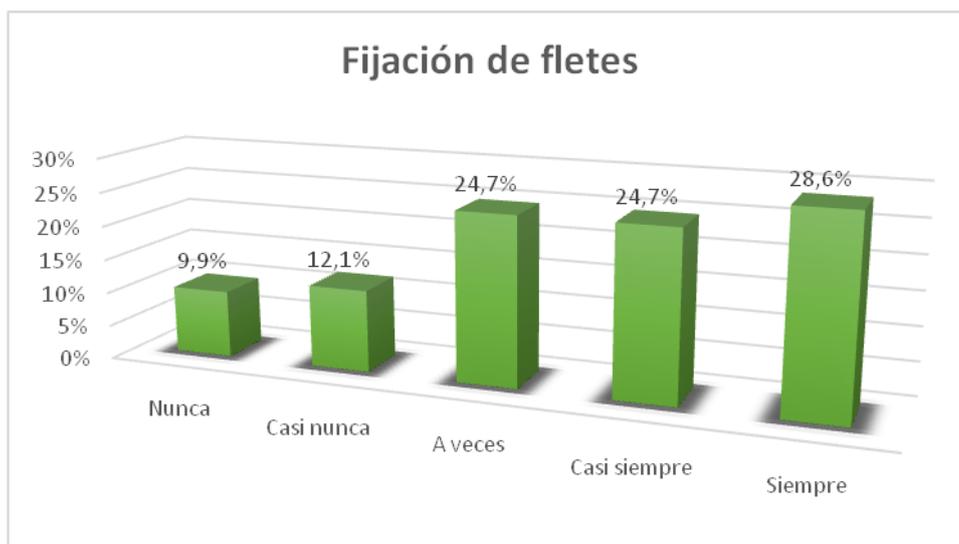
De acuerdo a la tabla 5.4, el 32.4% de los encuestados indicaron que conocen que existen las fusiones y adquisiciones en una escala de siempre dichos aspectos de las redes de empresas marítimo portuarias, el 31.3% indican en una escala que a veces tienden a conocerlo, el 17% señalan en una escala que casi siempre lo conocen, el 9.3% indican en una escala que casi nunca lo han conocido y el 9.9% señalaron en una escala que nunca han sabido de su existencia.

Tabla 5.5
DIMENSIÓN FIJACIÓN DE FLETES

Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	18	9.9%
Casi nunca	22	12.1%
A veces	45	24.7%
Casi siempre	45	24.7%
Siempre	52	28.6%
	182	100.0%

Fuente: Datos Competitividad de Mypes transportadoras de contenedores

Gráfico 5.5
DIMENSIÓN FIJACIÓN DE FLETES



Fuente: Datos Competitividad de Mypes transportadoras de contenedores

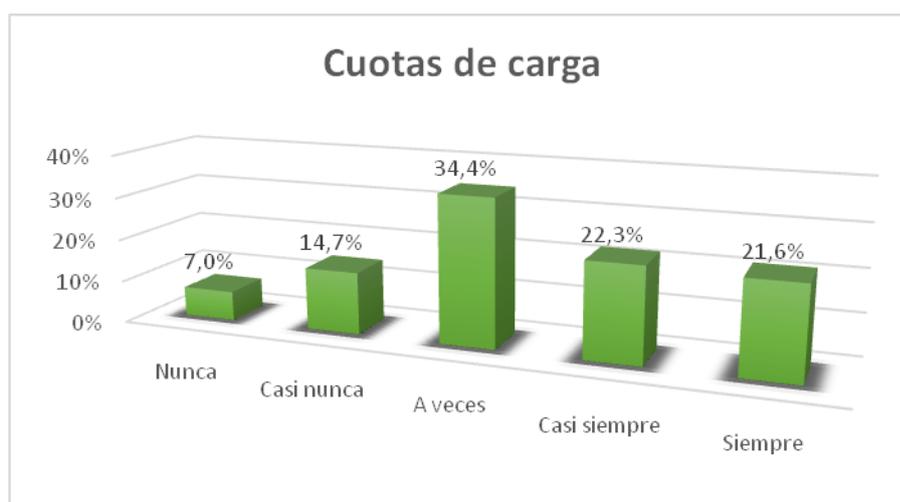
De acuerdo a la tabla 5.5, el 28.6% de los encuestados indicaron que conocen que existen la fijación de fletes en una escala de siempre dichos aspectos de la competitividad de Mypes transportadoras de contenedores, el 24.7% indican en una escala que casi siempre o a veces tienden a conocerlo, el 12.1% indican en una escala que casi nunca han conocido y el 9.9% señalaron en una escala que nunca han sabido de su existencia.

Tabla 5.6
DIMENSIÓN CUOTAS DE CARGA

Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	19	7.0%
Casi nunca	40	14.7%
A veces	94	34.4%
Casi siempre	61	22.3%
Siempre	59	21.6%
	273	100.0%

Fuente: Datos Competitividad de Mypes transportadoras de contenedores

Gráfico 5. 6
DIMENSIÓN CUOTAS DE CARGA



Fuente: Datos Competitividad de Mypes transportadoras de contenedores

De acuerdo a la tabla 5.6, el 34.4% de los encuestados indicaron que conocen que existen las cuotas de carga en una escala de a veces dichos aspectos de la competitividad de Mypes transportadoras de contenedores, el 21.6% indican en una escala que siempre y 22.3% casi siempre tienden a conocerlo, el 14.7% indican en una escala que casi nunca lo han conocido y el 7% señalaron en una escala que nunca han sabido de su existencia.

Tabla 5.7

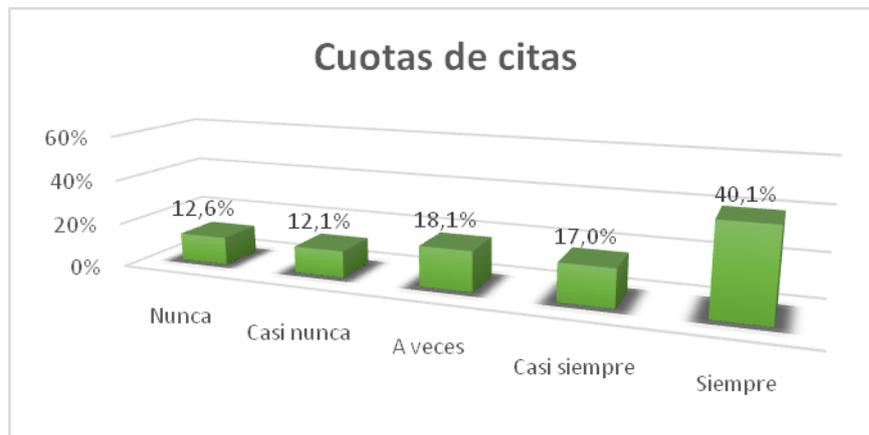
DIMENSIÓN CUOTAS DE CITAS

Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	23	12.6%
Casi nunca	22	12.1%
A veces	33	18.1%
Casi siempre	31	17.0%
Siempre	73	40.1%
	182	100.0%

Fuente: Datos Competitividad de Mypes transportadoras de contenedores

Gráfico 5.7

DIMENSIÓN CUOTAS DE CITAS



Fuente: Datos Competitividad de Mypes transportadoras de contenedores

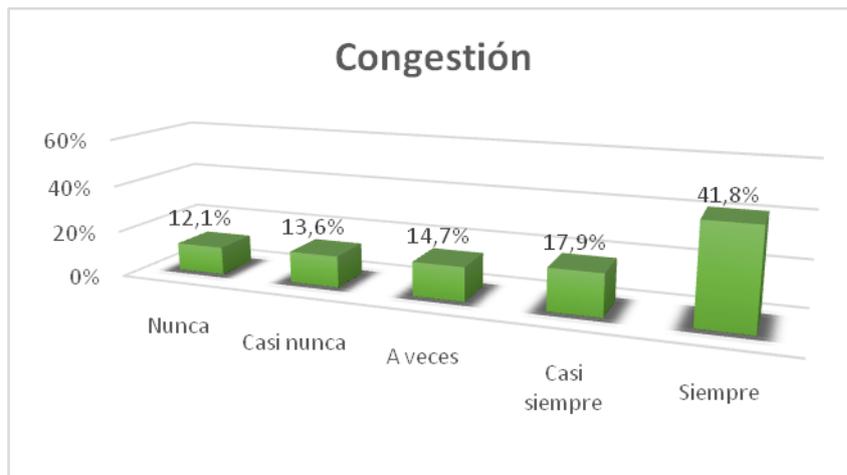
De acuerdo a la tabla 5.7, el 40.1% de los encuestados indicaron que conocen que existen las cuotas de citas en una escala de siempre dichos aspectos de la competitividad de Mypes transportadoras de contenedores, el 17% indican en una escala que casi siempre tienden a conocerlo, el 18.1% señalaron en una escala que a veces lo conocen, el 12.1% indican en una escala que casi nunca lo han conocido y el 12.6% señalaron en una escala que nunca han sabido de su existencia.

Tabla 5.8
DIMENSIÓN CONGESTIÓN

Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	33	12.1%
Casi nunca	37	13.6%
A veces	40	14.7%
Casi siempre	49	17.9%
Siempre	114	41.8%
	273	100.0%

Fuente: Datos Competitividad de Mypes transportadoras de contenedores

Gráfico 5. 8
DIMENSIÓN CONGESTIÓN



Fuente: Datos Competitividad de Mypes transportadoras de contenedores

De acuerdo con la tabla 5.8, el 41.8% de los encuestados indicaron que conocen que existen la congestión en una escala de siempre dichos aspectos de la competitividad de Mypes transportadoras de contenedores, el 17.9% indican en una escala que casi siempre tienden a conocerlo, el 14.7% señalaron en una escala que a veces lo conocen, el 13.6% indican en una escala que casi nunca lo han conocido y el 12.1% señalaron en una escala que nunca han sabido de su existencia.

5.1.1. Prueba de normalidad

- Prueba de hipótesis

Ho = Las variables redes de empresas marítimo portuarias y competitividad de Mypes transportadoras de contenedores del Callao,2017 tienen una distribución normal

Ha = Las variables de redes de empresas marítimo portuarias y competitividad de Mypes transportadoras de contenedores del Callao,2017 no tienen una distribución normal.

- Nivel de significancia a un nivel de confianza de 95%: 0.05
- Criterios de decisión
 - Si $p\text{-valor} > 0.05$ No se rechaza la hipótesis nula
 - Si $p\text{-valor} < 0.05$ Se rechaza la hipótesis nula
- Estadístico de Prueba

Tabla 5.9

PRUEBA DE NORMALIDAD DE KOLMOGOROV-SMIRNOV DE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y COMPETITIVIDAD DE MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS	,082	91	,177	,972	91	,051
COMPETITIVIDAD DE MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO	,071	91	,200*	,982	91	,233

*. Esto es un límite inferior de la significación verdadera.

a. Corrección de significación de Lilliefors

Realizando la prueba de normalidad de Kolmorov Smirnov con un alfa mayor a 0.05 vemos que nuestras variables *redes de empresas marítimo portuarias y competitividad de Mypes transportadoras de contenedores del Callao* tienen una distribución normal.

5.2. Resultados inferenciales

5.2.1. Análisis de correlación de la hipótesis general

(las variables redes de empresas marítimo portuarias y competitividad de Mypes transportadoras de contenedores del Callao).

Tabla 5.10

CORRELACIÓN DE PEARSON ENTRE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y COMPETITIVIDAD DE MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO

	REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS	COMPETITIVIDAD DE MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO
REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS	Correlación de Pearson	1
	Sig. (bilateral)	,411**
	N	91
COMPETITIVIDAD DE MYPES TRANSPORTADORAS DEL CALLAO	Correlación de Pearson	,411**
	Sig. (bilateral)	,000
	N	91

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

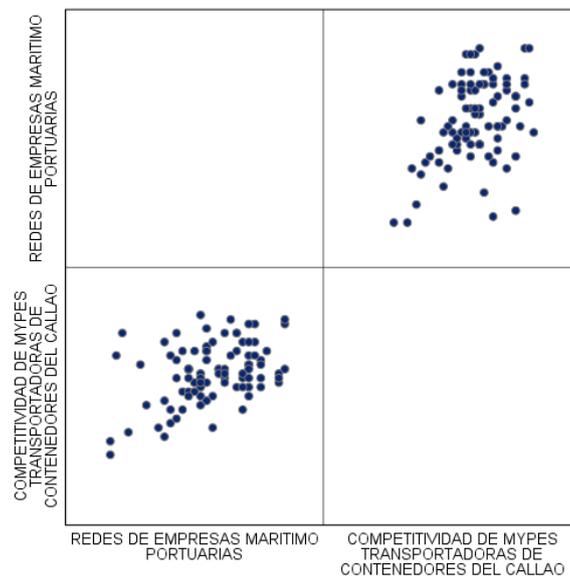
El coeficiente de correlación de Pearson, presentado en la tabla 5.10, evidencio que existe una correlación positiva media ($r = 0.411$) entre las variables efecto de redes de empresas marítimo portuarias y competitividad de Mypes transportadoras de contenedores del Callao; asimismo, [el coeficiente de determinación ($R^2=0.234$) nos indica que el 23.4% de la variable competitividad de Mypes transportadoras de contenedores del callao es explicada por la variable redes de empresas marítimo portuarias]. Además, debido a que el p-valor < 0.05 se rechaza

la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa por lo que se verifica la hipótesis general con lo que se concluye que:

El efecto de redes de empresas marítimo portuarias se relaciona significativamente con la competitividad de Mypes transportadoras de contenedores del Callao.

Gráfico 5. 9

GRÁFICOS DE DISPERSIÓN MATRICIAL DE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y COMPETITIVIDAD DE MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO



En la figura 5.9 se muestra un gráfico de dispersión matricial, que evidencia una relación significativa entre las variables redes de empresas marítimo portuarias y competitividad de Mypes transportadoras de contenedores del Callao, donde se observa una relación lineal, es decir a medida que el efecto de redes de empresas marítimo portuarias aumenta influyen en forma positiva a la competitividad de Mypes transportadoras de contenedores del Callao

5.2.2. Análisis de correlación de la hipótesis específica 1

Tabla 5.11
CORRELACIÓN DE PEARSON ENTRE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y FIJACIÓN DE FLETES DE LAS MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO

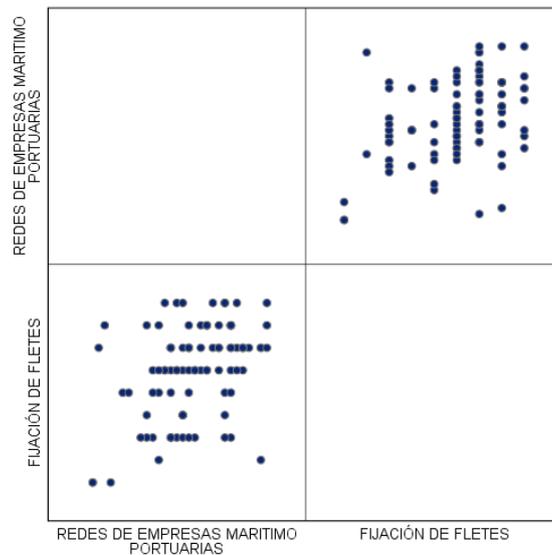
		REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS	FIJACIÓN DE FLETES
REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS	Correlación de Pearson	1	,406**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	91	91
FIJACIÓN DE FLETES	Correlación de Pearson	,406**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	91	91

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

El coeficiente de correlación de Pearson, presentado en la tabla 5.11, evidencia que existe una correlación positiva media ($r = 0.406$) entre las variables efecto de redes de empresas marítimo portuarias y fijación de fletes del Callao; asimismo, [el coeficiente de determinación ($R^2=0.165$) nos indica que el 16.5% de la variable fijación de fletes es explicada por la variable redes de empresas marítimo portuarias]. Además, debido a que el p-valor < 0.05 se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa (hipótesis del investigador) por lo que se verifica la hipótesis específica 1 con lo que se concluye que: El efecto de redes de empresas marítimo portuarias se relaciona significativamente con la fijación de fletes de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao.

Gráfico 5. 10

GRÁFICOS DE DISPERSIÓN MATRICIAL DE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y FIJACIÓN DE FLETES DE LAS MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO



En el gráfico 5.10 se muestra un gráfico de dispersión matricial, que evidencia una relación significativa entre las variables redes de empresas marítimo portuarias y fijación de fletes del Callao, donde se observa una relación lineal, es decir a medida que el efecto de redes de empresas marítimo portuarias aumenta influyen en forma positiva a la fijación de fletes de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao.

5.2.3. Análisis de correlación de la hipótesis específica 2

Tabla 5.12

CORRELACIÓN DE PEARSON ENTRE LAS VARIABLES REDES DE
EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y CUOTA DE
CARGA FIJACIÓN DE LAS MYPES TRANSPORTADORAS DE
CONTENEDORES DEL CALLAO

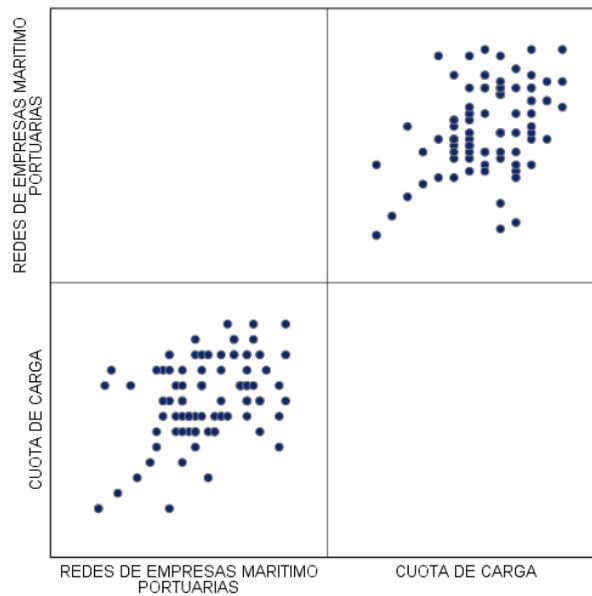
		REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS	CUOTA DE CARGA
REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS	Correlación de Pearson	1	,451**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	91	91
CUOTA DE CARGA	Correlación de Pearson	,451**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	91	91

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

El coeficiente de correlación de Pearson, presentado en la tabla 5.12, evidencia que existe una correlación positiva media ($r = 0.451$) entre las variables efecto de redes de empresas marítimo portuarias y cuota de carga del Callao; asimismo, [el coeficiente de determinación ($R^2=0.203$) nos indica que el 20.3% de la variable cuota de carga es explicada por la variable redes de empresas marítimo portuarias]. Además, debido a que el p-valor < 0.05 se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa (hipótesis del investigador) por lo que se verifica la hipótesis específica 2 con lo que se concluye que: El efecto de redes de empresas marítimo portuarias se relaciona significativamente con la cuota de carga de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao.

Gráfico 5. 11

GRÁFICOS DE DISPERSIÓN MATRICIAL DE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y LA CUOTA DE CARGA DE LAS MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO



En el gráfico 5.11 se muestra un gráfico de dispersión matricial, que evidencia una relación significativa entre las variables redes de empresas marítimo portuarias y cuota de carga del Callao, donde se observa una relación lineal, es decir a medida que el efecto de redes de empresas marítimo portuarias aumenta influyen en forma positiva a la cuota de carga de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao.

5.2.4. Análisis de correlación de la hipótesis específica 3

Tabla 5.13

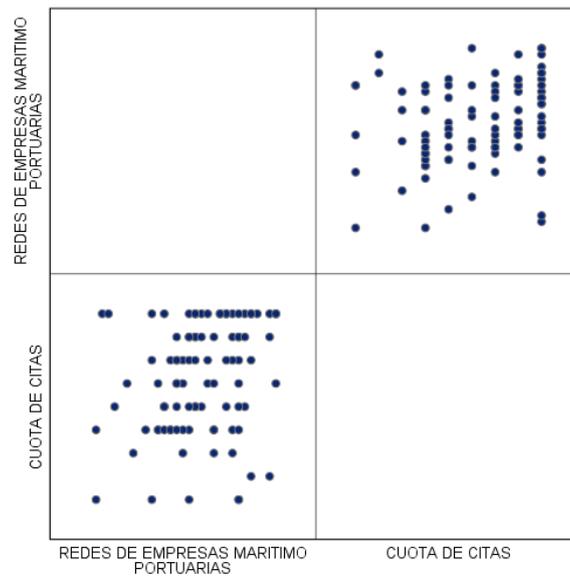
CORRELACIÓN DE PEARSON ENTRE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y CUOTA DE CITAS DE LAS MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO

		REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS	CUOTA DE CITAS
REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS	Correlación de Pearson	1	,220*
	Sig. (bilateral)		,036
	N	91	91
CUOTA DE CITAS	Correlación de Pearson	,220*	1
	Sig. (bilateral)	,036	
	N	91	91

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

El coeficiente de correlación de Pearson, presentado en la tabla 5.13, evidencia que existe una correlación positiva baja ($r = 0.22$) entre las variables efecto de redes de empresas marítimo portuarias y cuota de citas del Callao; asimismo, [el coeficiente de determinación ($R^2=0.048$) nos indica que el 4.8% de la variable cuota de citas es explicada por la variable redes de empresas marítimo portuarias]. Además, debido a que el p -valor < 0.05 se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa (hipótesis del investigador) por lo que se verifica la hipótesis específica 3 con lo que se concluye que: El efecto de redes de empresas marítimo portuarias se relaciona significativamente con la cuota de citas programadas de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao.

Gráfico 5. 12
 GRÁFICOS DE DISPERSIÓN MATRICIAL DE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y LA CUOTA DE CITAS DE LAS MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO



En el gráfico 5.12 se muestra un gráfico de dispersión matricial, que evidencia una relación significativa entre las variables redes de empresas marítimo portuarias y cuota de citas del Callao, donde se observa una relación lineal, es decir a medida que el efecto de redes de empresas marítimo portuarias aumenta influyen en forma positiva a la cuota de citas programadas de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao.

5.2.5. Análisis de correlación de la hipótesis específica 4

Tabla 5.14
CORRELACIÓN DE PEARSON ENTRE LAS VARIABLES REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y CONGESTIÓN DE LOS CAMIONES DE LAS MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO

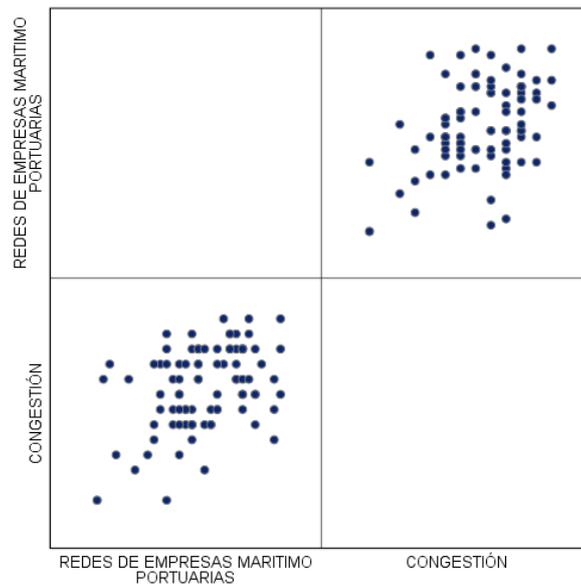
		REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS	CONGESTIÓN
REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS	Correlación de Pearson	1	,436**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	91	91
CONGESTIÓN	Correlación de Pearson	,436**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	91	91

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

El coeficiente de correlación de Pearson, presentado en la tabla 5.14, evidencia que existe una correlación positiva ($r = 0.436$) entre las variables efecto de redes de empresas marítimo portuarias y congestión del Callao; asimismo, [el coeficiente de determinación ($R^2=0.190$) nos indica que el 19.0% de la variable congestión es explicada por la variable redes de empresas marítimo portuarias]. Además, debido a que el p-valor < 0.05 se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa (hipótesis del investigador) por lo que se verifica la hipótesis específica 4 con lo que se concluye que: El efecto de redes de empresas marítimo portuarias se relaciona significativamente con la congestión de las principales vías de acceso al puerto del Callao.

Gráfico 5. 13

GRÁFICOS DE DISPERSIÓN MATRICIAL DE LAS VARIABLES
REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS Y
LA CONGESTIÓN DE LOS CAMIONES DE LAS MYPES
TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO



En el gráfico 5.13 se muestra un gráfico de dispersión matricial, que evidencia una relación significativa entre las variables redes de empresas marítimo portuarias y congestión del Callao, donde se observa una relación lineal, es decir a medida que el efecto de redes de empresas marítimo portuarias aumenta influyen en forma significativa positiva a la congestión de las principales vías de acceso al puerto del Callao.

5.3 Otro tipo de resultado de acuerdo a naturaleza del problema e

Hipótesis:

Según estudios de Alarco G (2011), sobre concentración y practicas no competitivas en las cadenas logísticas del comercio exterior: El caso del Perú, revista de Análisis Económico, vol. XXVI, número 62, p: 112 y 113 de la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, México encontró los siguientes resultados:

a). “Se cuestiona el trabajo prolijo de Indecopi, salvo comisión de competencia la salida fácil fue la de desechar las denuncias más por razones de forma que de fondo. Al presentar denuncias por cobros arbitrarios y debido a que son realizados por diferentes empresas logísticas la autoridad concluye que no constituye abuso de posición de dominio conjunto”

b). “Otra importante herramienta debe constituir en garantizar información para que todo actor del proceso logístico tenga mejor capacidad de negociación, respecto de los otros componentes de la cadena logística. De esta forma el departamento de agricultura de los Estados Unidos de Norteamérica entrega información continua sobre fletes marítimos para el comercio exterior de productos agrícolas lo que se considera como una buena experiencia a considerar. Para el caso peruano es pertinente considerar que se proporcione información sobre fletes aéreos, así como los otros componentes de costos de las cadenas logísticas, debidamente estandarizados y homologados”

c).” La importancia de contar con una visión sistémica desde el enfoque de las cadenas logísticas es una herramienta interesante a tomar en cuenta. La promoción de la competencia y la existencia o no de abusos de posición de dominio debe ser parte de la agenda de toda autoridad en detalle la de competencia. El comercio exterior en América Latina no debe

ser una materia donde el estado debe estar ausente, sino por el contrario una actividad donde debe estar bien informado, realizar evaluaciones continuas y contar con capacidad de actuación inmediata. Mas globalización, exige un estado más vigilante”.

CAPITULO VI DISCUSIÓN DE RESULTADOS

6.1 Contratación de la Hipótesis

En el presente estudio se recogió la información mediante la aplicación de un instrumento, un cuestionario consistente de 18 preguntas cerradas sobre las variables redes de empresas marítimo-portuarias y competitividad de mypes transportadoras de contenedores del Callao, donde se obtuvieron datos, los cuales se pudieron analizar para dar resultado a las hipótesis.

Del análisis descriptivo poder decir que la dimensión Alianza estratégica según los porcentajes obtenidos se desprende que un 43.4% de los encuestados a escala siempre y casi siempre conocen en la práctica diaria que muchos almacenes temporales tienen vinculación con otras empresas del sector a través de estas prácticas empresariales que aumentan los beneficios de sus integrantes. De la dimensión redes de cooperación, según los porcentajes obtenidos se desprende que a escala de siempre y casi siempre un 47.2% conocen de acciones similares o iguales que infieren una actuación en grupo en política de acceso y seguridad, horario de atención (cut off) información y comunicación, despacho y recepción de contenedores, facturación, etc. La dimensión Dominio de Mercado tiene un 66% a escala de siempre y casi siempre, demuestra que en la práctica estas redes de empresas marítimo portuarias que actúan bajo diferentes nombres. Sin embargo, todas pertenecen a un solo grupo empresarial cuya posición de dominio se da desde la recepción y despacho de contenedores hasta el avituallamiento de la nave exclusivas del grupo de empresas conformantes. En la dimensión Fusiones y Adquisiciones se tiene un 49.4% a escala siempre y casi siempre de los encuestados conocen de la existencia de estas prácticas empresariales con el fin de ampliar sus actividades y cobertura

absorbiendo empresas del mismo ramo y de esta manera monopolizar los servicios marítimo portuarios. En cuanto a la dimensión Fijación de fletes en la escala de siempre y casi siempre se desprende que un 53.3% de encuestados nos dio a conocer que existe una acción sistemática que quienes imponen una tarifa por fletes son las REMP y no el libre mercado, afectando los ingresos económicos de las mypes transportadoras de contenedores. En la dimensión Cuotas de carga un 43.9% a escala de siempre y casi siempre aceptaron ser afectados por estas restricciones a la carga en puerto o almacenes temporales. En la dimensión Cuotas de citas da un 57.1% a escala de siempre y casi siempre respondieron que existe una marcada decisión de las REMP de adoptar preferencias en las citas a camiones portacontenedores a empresas vinculadas a su propia organización y un pequeño porcentaje a las mypes transportadoras de contenedores acompañado de citas diferidas para el caso de DP World. En la dimensión congestión entre la escala de siempre y casi siempre un 59.7% respondieron que la congestión camionera produce altos tiempos de retrasos al formar colas tanto en zona de acceso al puerto como en el interior de las instalaciones portuarias para el despacho y recepción de contenedores para el caso específico de Apm Terminals cuyas colas empiezan desde la madrugada para el retiro de un contenedor influyendo negativamente en los mypes transportadoras de contenedores debido a que muchas veces solo realizan un viaje día.

Según el coeficiente de correlación de Pearson en la hipótesis general existe una relación media entre las redes de empresas marítimo y competitividad de mypes transportadoras de contenedores del Callao. Por tanto, se rechaza la hipótesis nula.

En la hipótesis específica 1, podemos decir según la correlación de Pearson que si existe una relación entre las variables efectos de redes de empresas marítimo portuarias y fijación de fletes de mypes

transportadoras de contenedores del Callao. Por tanto, se rechaza la hipótesis nula.

En la hipótesis específica 2, podemos decir según la correlación de Pearson que si existe una influencia entre las variables efectos de redes de empresas marítimo portuarias y cuotas de cargas de mypes transportadoras de contenedores del Callao. Por tanto, se rechaza la hipótesis nula.

En la hipótesis específica 3, podemos decir según la correlación de Pearson que si existe una influencia entre las variables efectos de redes de empresas marítimo portuarias y cuotas de citas programadas de mypes transportadoras de contenedores del Callao. Por tanto, se rechaza la hipótesis nula.

En la hipótesis específica 4, podemos decir según la correlación de Pearson que si existe una influencia entre las variables efectos de redes de empresas marítimo portuarias y congestión de mypes transportadoras de contenedores del Callao. Por tanto, se rechaza la hipótesis nula.

6.2 Contrastación de los resultados con estudios similares

De los estudios relacionados al presente trabajo son contrastados en este capítulo con la finalidad de ratificar las hipótesis establecidas inicialmente por la presente investigación:

“La teoría del comercio internacional en la práctica se manifiesta de diferente manera debido a que no solo se trata más agentes que se relacionan. Sino que estas mantienen estrechas vinculaciones patrimoniales, históricas y estratégicas que influyen positivamente o negativamente los equilibrios competitivos.”(Alarco G 2011)

1. Quienes imponen la tarifa por flete de tracción o movimiento de contenedores desde y hacia el puerto previa aceptación de los términos y condiciones impuestas por el almacén extraportuario, debido a la saturación del parque automotor disponible.

“Existe una sobrepoblación de transportistas hombres-camión que viene afectando el servicio de transporte de carga en el país, resultando una guerra de precios, lo que repercute negativamente en el nivel de servicio hacia los clientes.”Hernandez J , Ton Chong L (2015)

2. Debido a que se comprueba que la carga contenedorizada del TPC viene direccionada hacia los almacenes temporales que pertenecen estratégicamente a estas redes e inclusive sin autorización del consignatario aun sabiendo que los costos aumentarían para el dueño de la carga. Así estas cuotas se dan primero a los camiones pertenecientes a las REMP y solo cuando ellos no cubren la demanda dejan menor carga para las mype transportadoras de contenedores del Callao.

“Existen marcadas diferencias entre los conglomerados empresariales globales y regionales en cuanto a cobertura de espacio marítimo- portuario conformado por el COAS y sus costas colindantes. Agregando información que al 2013 cada conglomerado para disputar el manejo de la carga contenedorizada. Así se permite corroborar las estrategias que cada cual podría aplicar en favor de los terminales de contenedores a su cargo.” Gonzales F. y Aby Fadel Y. (2015),

3. Debido a que estas citas otorgadas por los operadores portuarios del TPC son en realidad preferencias que obtienen los almacenes temporales mediante sus propias unidades de transporte equipadas tecnológicamente las que tienen un acceso preferente por medio de sensores electrónicos.

“La inversión en tecnología es una decisión que coadyuva a las mejoras operativas, propuestas que resulta en disminución de tiempo y ahorro en costos. Existen también sobre costos por ausencia de carreteras camioneras, vía exclusiva que deberían entrar y salir de los terminales portuarios. Es por ello que se requieren analizar y afinar los procesos internos para disminuir costos y mantenerse competitivos en el mercado.” (Canales J y Candela C 2014).

4 La congestión en la zona adyacente al puerto y en el interior del puerto se da permanentemente por una escasa relación entre los operadores portuarios y la conectividad ciudad- puerto, evidenciando una nula coordinación de la comunidad portuaria y falta de un ordenamiento urbano- territorial de las vías que conectan con el puerto del Callao a fin de facilitar la fluidez de la transferencia de contenedores ante un constante aumento del comercio internacional peruano.

“La planificación del espacio territorial del puerto del Callao (infraestructura) con el área de influencia en la ciudad, repercute directamente en la conectividad, debido que va a permitir prever más y mejores vías de comunicación y acceso al puerto con el fin de conseguir un óptimo funcionamiento de la cadena logística (cadena logística - Infraestructura).”Maratuech P. (2015),

6.3 Responsabilidad Ética

Las variables y dimensiones estudiadas en el presente trabajo de investigación tiene vinculación económica, social, productivo y competitivo por su impacto en cadena que generan el servicio logístico de las mypes transportadoras de contenedores del Callao que se han desarrollado conforme a una secuencia lógica científica apoyado en estudios previos nacionales e internacionales que tienen directa relación que coadyuvaron a clarificar y dilucidar nuestro problema de investigación con abundante

información respecto por ejemplo a: Medición de los niveles de satisfacción respecto de la infraestructura portuaria de los concesionarios del puerto del Callao por Lima Consulting (2018), Propuesta para la creación de Mype logística a través de integración de los transportistas hombre-camión zona Lima de Hernandez J , Ton Chong L (2015), propuesta de mejora en la productividad de los servicios de manejo de importación y exportación de contenedores en un depósito temporal de Canales J y Candela C. (2014), redes de empresas marítimo portuarias en pacífico sudamericano de Gonzales F. y Aby Fadel Y. (2015), modelos de gestión para la integración ciudad puerto en función a la cadena logística en el puerto del Callao de Maratuech P. (2015), los desafíos del modelo logístico, puerto de Valparaíso en la macro zona central de Crichton R. (2016) y estrategias comerciales para el sector transporte de carga pesada de Farfan H. (2016), todas las hipótesis en dichas investigaciones fueron probadas así como las conclusiones al que arribaron que nos sirve de base científica y por qué guardan directa relación con nuestras conclusiones. Así mismo he realizado la respectiva referencia de estos autores, respetando lo estipulado por el APA y derechos del autor. Así como las tesis y documentos de investigación arriba citados y el presente estudio pretenden dar soluciones a verdaderos problemas del lado privado vinculado a lo público donde la afectación siempre recae sobre la sociedad civil y sus organizaciones. En este sentido mi investigación propone conclusiones que mejoraría la competitividad de mypes transportadoras de contenedores y los estibadores (cuadrilla) de tierra adentro para que se respeten sus derechos laborales e ingresos económicos. Así la UNT- filial Callao que agrupa a las mype logísticas con vasta experiencia en el transporte de contenedores son parte de la mesa de dialogo de la comunidad portuaria del Callao conformada por la APN, concesionarios, diversos gremios marítimo logísticos que se reúnen para buscar soluciones a la problemática del puerto del Callao y cuyos integrantes han dejado

analizar los planteamientos problemáticos propuestos por la UNT- filial Callao. En el marco de la contaminación ambiental que afecta al Callao por ejemplo en el plan "Constitución" referido al impacto ambiental de polvo mineral que contiene la atmosfera, generados por Impala almacén de concentrados de minerales que llega hasta el terminal de concentrados del Callao para embarque, mediante una faja transportadora que sobrepasa los espacios aéreos de la escuela naval con cadetes en formación y sobre puerto nuevo (asentamiento humano) traídos por los vientos de sur a norte y además sobre el colegio María Reiche, esto se ve incrementado por los altos índices de contaminación en Ventanilla y Mi Perú. El otro plan presentado fue "Plan Democracia" que está referido a reducir la contaminación de monóxido de carbono emanados de las unidades con más de 30 años de antigüedad a través del plan de chatarreo, ambos planes fueron presentados a Produce, APN, Comisión de medio ambiente del Congreso de la República, Ministerio del ambiente, Región Callao y Municipalidad provincial en aras de una sostenibilidad ecológica del Callao, sus puertos y las zonas urbanas.

CONCLUSIONES

1. De resultados a la investigación realizada en cuanto a la relación significativa sobre los efectos de redes de empresas marítimo portuarias y la competitividad de mypes transportadoras de contenedores del Callao se desprende que si existe una relación significativa entre ellas. Debido que se comprueba que las REMP relacionados estratégicamente entre si y aprovechando una red de información, conocimiento privilegiado de los procesos logísticos y al amparo de sus propias políticas y preferencias de transferencia de la carga contenedorizada restringen libre competencia en el servicio del transporte terrestre de contenedores. Por tanto, es menester de las autoridades competentes procurar la máxima competencia entre todos los operadores logísticos tierra adentro.

2. Según análisis y resultados obtenidos se comprueba que si existe una influencia entre las variables efectos de redes de empresas marítimo portuarias y **fijación de fletes** de mypes transportadoras de contenedores del Callao. Debido a que una política de tarifas por fletes impositiva constituye prácticas de abuso de posición de dominio, donde se precisa que son las REMP quienes imponen la tarifa por fletes de tracción o movimiento de contenedores desde y hacia el puerto previa aceptación de los términos y condiciones impuestas por el almacén extraportuario, debido a la sobrepoblación de camiones. Por consiguiente, se debe realizar estudios de medición por autoridad competente de tarifas por fletes óptima que debe ser aceptable por el mercado sin afectar a ningún proveedor logístico.

3. Según análisis y resultados obtenidos se determina que si existe una influencia entre las variables efectos de redes de empresas marítimo portuarias y **cuotas de cargas** de mypes transportadoras de contenedores del Callao. Debido a que se comprueba que la carga contenedorizada del TPC viene direccionada hacia los almacenes temporales que pertenecen estratégicamente a estas redes e inclusive sin

autorización del consignatario aun sabiendo que los costos aumentarían significativamente para el dueño de la carga. Así estas cuotas se dan primero a los almacenes temporales y estos a su vez a su red de camiones pertenecientes a las REMP y solo cuando ellos no cubren la demanda dejan la menor carga para las mype transportadoras de contenedores del Callao. Por tanto, esta afectación se nota en los menores viajes /día de estas mypes.

4. Según análisis y resultado obtenido se desprende que si existe una influencia entre las variables efectos de redes de empresas marítimo portuarias y **cuotas de citas** programadas sobre mypes transportadoras de contenedores del Callao. Debido a que estas citas otorgadas por los operadores portuarios del TPC son en realidad preferencias que obtienen los almacenes temporales mediante sus propias unidades de transporte equipadas tecnológicamente las que tienen un acceso preferente por medio de sensores electrónicos. Por tanto, se concluye que un mayor porcentaje de citas son obtenidos por los almacenes temporales afectando a las mypes transportadoras de contenedores del Callao con menores cantidad de citas y citas diferidas en el despacho, recepción y tracción de contenedores.

5. Según resultados obtenidos se comprueba que si existe una influencia entre las variables efectos de redes de empresas marítimo portuarias y **congestión** de mypes transportadoras de contenedores del Callao. Debido a esto, existen notorias preferencias a camiones de sus propias redes que de las mypes transportadoras de contenedores que origina largas colas externamente e internamente. Así de esta manera las vías de acceso al puerto se congestionan impactando en las zonas urbanas del puerto resultando una falta de conectividad ciudad- puerto, evidenciando una nula coordinación de la comunidad portuaria y falta de un plan de ordenamiento urbano- territorial de las vías que conectan con el puerto del Callao a fin de facilitar la fluidez de la transferencia de contenedores ante un constante aumento del comercio internacional

peruano. Por tanto, se concluye que la autoridad competente y la comunidad portuaria deben coordinar acciones que solucionen la alta congestión camionera en el Callao sin afectar a la ciudad del Callao que tiene la más alta tasa demográfica del Perú por km².

RECOMENDACIONES

1. Comprobada la existencia de REMP conectadas entre sí mediante alianzas estratégicas, fusiones y adquisiciones, o absorción para el manejo de carga contenedorizada. El estado peruano no debe apartarse de su rol de protección del usuario portuario y final en el fomento de la máxima competencia entre todos los PL encargando a Ositran que no solo regule a los concesionarios del puerto del Callao, sino también a todos los operadores logísticos que actúan tierra adentro a fin evitar concentraciones u oligopolios en la actividad de los servicios logísticos al contenedor.

2. Las tarifas por fletes de tracción, así como desde y hacia el puerto y los costos logísticos extraportuarios deben ser estudiadas por entidad competente sobre la base de recibir una contraprestación de calidad y transparente para evitar distorsiones o abuso de posición de dominio en el mercado, teniendo en cuenta que los fletes deben cubrir costos fijos y variables más un plus para la mype transportadora de contenedores mediante una nomenclatura estándar de costo logísticos.

3. El control logístico de la carga lo debe tener el usuario final quien es el verdadero consignatario y el que asume todos los gastos y costos ante la autoridad aduanera y proveedores logísticos y es quien debe instruir donde direccionar su contenedor y quien lo debe transportar hasta sus almacenes. Incluyendo la línea naviera y almacén temporal dentro o fuera del puerto. Por tanto, se propone que cada importador o exportador tenga acceso en línea conectado al puerto de su elección de su carga durante el tránsito y arribo y este elija que empresa hará la tracción o el transporte interno mediante la visualización de un portal web que muestre la trazabilidad de su contenedor.

4. Las mypes transportadoras de contenedores deben profesionalizar sus servicios de transporte, mediante el uso de modernas herramientas de gestión y aparatos tecnológicos en todas sus unidades

con el fin de dar un servicio de calidad en el tránsito de toda carga contenedorizada e inclusive de los reffer. Así mismo consorciarse, entre ellos mismos a fin de obtener mayores cuotas en la citas de los concesionarios del puerto del callao

5. A la luz del mayor flujo de contenedores en los siguientes años se recomienda que los OP y PL se reúnan con la comunidad portuaria y. con los representantes de la nueva Autoridad Única del Transporte para Lima y Callao. Así como el MTC para viabilizar el desarrollo y/o ampliación de las vías que conectan directamente con el puerto como las avenidas Venezuela, Colonial, Argentina y/o la creación de una exclusiva autopista camionera/tren unido a un puerto seco semidistante en zona centro (Huachipa o alrededores) mayor a 360 hectáreas tecnológicamente equipada e infraestructura que permita la administración y almacenaje de contenedores de importación y exportación con vías de conexión camionera hacia los 4 puntos de vías nacionales del país y así evitar congestionamiento en los accesos del primer puerto del Perú evitando impacto negativo en la zona urbana del Callao como contaminación sonora, ambiental, tráfico y congestionamiento camionero.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Águila, C. y Gallardo, M. (2017). El ABC del derecho de competencia. Editorial San Marcos. ECRC N° 2017, I. 4853, BN. Lima-Perú.
- Alarco, G.(2011). *Concentración y prácticas no competitivas en las cadenas logísticas del comercio exterior: El caso del Perú*. VolumenXXVI, Nro. 62 revista análisis económico.
<http://www.analisiseconomico.azc.uam.mx/index.php/rae/article/view/232/222>
- Alarco, G. (2011). *Fallas del mercado y sobre costos en la cadena logística del comercio exterior del Perú*. Documento de investigación del autor, profesor investigador de Centrum Universidad católica del Perú.<http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2012/11139a01.pdf>
- Aspilcueta, R. y Bazán, J. (2016). *Sistema de despacho aduanero y su importancia en la cadena logística del comercio internacional*. Gestión del tercer milenio. Revista de investigación de la facultad de ciencias administrativas de UNMSM, Vol. 19 II, N°38, Lima julio-diciembre de 2016.<http://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/administrativas/article/view/13787>
- Beltrán, A. Torres, E., Camargo, R., Bello, C. (2004). *Un reto a la competitividad*. Artículo ISBN 958-616-850-C. Universidad Externado de Colombia. <https://ideas.repec.org/b/ext/admone/34.html>
- Benitez, G. (2016). *La logística en los recintos portuarios: Revisión de la literatura* Revista de ingeniería industrial, vol.10, N° 1, 2016 1-7.México.
<http://www.itsna.edu.mx/descargas/posgradoeinv/difusion/01BENITEZ2016INGINDUSTRIAL.pdf>

- Cajavilca, W. (2013). *La competitividad*. Revista Ciencia Empresarial. Enero 2013.
<http://revistas.uigv.edu.pe/index.php/ciencia/article/view/353/344>
- Canales, J., Candela C, Gallegos M., Mardini F.(2014). *Propuesta de mejora en la productividad de los servicios de manejo de Importaciones y Exportaciones de contenedores*. Tesis posgrado Universidad UPC.
<https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/622162>
- Castaño, E. (2012). TICS y desarrollo productivo A.L. Experiencias e instrumentos para facilitar su uso e incorporación.
https://www.cepal.org/socinfo/noticias/noticias/7/47467/Eva_Castano.pdf
- Crichton, R. (2016). *Los Desafíos del Modelo Logístico, Puerto de Valparaíso en la Macro zona central*. Tesis de maestría, ICADE Business School- Fundación Valencia Port, 25 Ed.
<https://repositorio.comillas.edu/jspui/bitstream/11531/25015/1/TFM000843.pdf>
- Farfán H. (2016). *Estrategias Comerciales para el sector de Transporte de carga pesada: Manta*. Tesis de Maestría. Universidad de Guayaquil.
<http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/15730>
- Furio S. (2015). *Modelos y métodos avanzados para la logística del contenedor, aplicación al puerto de Valencia*. Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Valencia.
<https://riunet.upv.es/handle/10251/63248>
- García, T. y Sancho, S. (2013). *Modelo de mejora de la competitividad basado en indicadores críticos de gestión en las pequeñas empresas de servicios de mantenimiento de equipo pesado*. Revista de

producción y gestión de la Facultad de Ingeniería Industrial de UNMSM, volumen 16, Nro.1, Lima-Perú.

<http://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/idata/article/view/2947>

Gasiba, M. y Yep H., (2008). *Propuesta de mejora en el proceso de subcontratación de transporte en las soluciones logísticas de Ransa Comercial S.A.* Tesis Maestría en operaciones y Logística. Escuela de Posgrado la UPC.

<https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/273805>

Guía de orientación al usuario del transporte acuático (2009), Mincetur.

Gutiérrez, J.(2013).*El ciclo económico del transporte de carga terrestre carretero en Colombia*, Vol. II, nro. 18, Revista criterio libre, Universidad Libre de Colombia.

<http://revistas.unilibre.edu.co/index.php/criteriolibre/article/view/>

Gonzales, F., Aby-Fadel Y., Yong A, (2015).*Redes de empresas marítimo portuarias en el pacifico sudamericano*. Documento de investigación de la Universidad del Pacífico.<http://repositorio.up.edu.pe/handle8>

Hernández, J., Tong Chong F., Ubarnes L, Saravia G., (2015). *Propuesta para la Creación de MYPE Logística a través de la Integración de los Transportistas Hombre -Camión – zona Lima*. Trabajo de investigación para optar el grado de Magister en SupplyChain Management. Universidad del Pacifico.<http://repositorio.up.edu.pe/discover>

Lara, M. y Sánchez R. (2016).*Reflexiones sobre el futuro de los puertos*. Documento de investigación Cepal.

https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/boletin_maritimo_64.pdf

Louffat, E. (2004) *Estructura organizacional en red y sus negociaciones en el contexto de alianzas estratégicas*-Lima, Libro, ESAN.

Mathews, J. (2009). *Perú Mype competitiva*, USAID Perú, Ministerio de la Producción.

http://www.uss.edu.pe/uss/eventos/JovEmp/pdf/LIBRO_COMPETITIVIDAD.pdf

Maratuech, J. (2015). *Modelos de Gestión para la Integración ciudad-puerto en función a la cadena logística en el puerto del Callao* Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Catalunya- Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.

<https://upcommons.upc.edu/handle/2117/98095>

Martinez, F., (2009). *El sistema de transporte de carga en la ciudad de Mexico, factores a considerar en el análisis del transporte de carga*, Revista territorios 20-21, Bogotá, Colombia.

<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35714248008>

Mascariñas, J. (2005). *Fusiones y adquisiciones de empresas*. Libro 4ta Ed. McGraw-Hill Interamericana de España S.A.U.

OSITRAN (2017). Documento de trabajo N° 1. *Análisis de infraestructura portuaria en el Perú*. Gerencia y regulación de estudios económicos, Jefatura de estudios económicos, Lima, Perú.

https://www.ositran.gob.pe/images/OTRAS_PUBLICAC/ANALISIS_PUERTOS_MAR2017.pdf

Pérez, D. (2009). *El derecho de la competencia y del derecho de la regulación como institutos jurídicos integrados a una economía social*

de mercado. Revista VOX Juris XVII de la Facultad de Derecho USNP, Lima-Perú.

<http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/simple-search?query=david+perez+velasco&submit=lr>

Porter, M. (2008). *Ventaja competitiva, creación sostenimiento de un desempeño superior*, Decimo quinta impresión, compañía editorial continental S. A. de CV, México.

Salgado, O. y Cea, P. (2012). *Análisis de la conectividad externa de los puertos de Chile como un factor de competitividad*. Revista Chilena de Ingeniería. Vol. 20, Nº 1, pp 25-39 de Universidad de Tarapacá.
<http://repositoriodigital.ucsc.cl/bitstream/handle/25022009/497/Omar%20Salgado%20Oportus%2C%20%20Patricio%20Cea%20Echeverría.pdf?sequence=1>

Suñol Sandra, (2006) Aspectos Teóricos de la Competitividad. Revista ciencia y sociedad, volumen XXXI , Nro.2, abril – junio 2006 del Instituto Tecnológico de Santo Domingo, República Dominicana.
<https://www.redalyc.org/pdf/870/87031202.pdf>

Vargas, B. y Del Castillo, C. (2008). *Competitividad sostenible de la pequeña empresa*. Universidad ESAN.
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=360733604004>

Recursos electrónicos y diarios:

Adex a pesar de concesiones continúan sobrecostos logísticos aéreos y portuarios, Revista electrónica de fecha 07 marzo de 2014.
<https://www.vozperu.pe/segun-adex-a-pesar-de-concesiones-continuan-sobrecostos-logisticos-aereos-y-portuarios/>

CCL : Mover un contenedor en Perú es cuatro veces mas caro que en América Latina y Europa , publicado 03 agosto 2017. <https://gestion.pe/economia/ccl-mover-contenedor-peru-cuatro-veces-caro-america-latina-europa-140881>

Diario Gestión por Guido Secco, 5 acciones de políticas públicas para mejorar el transito en zonas de alta congestión, (31 enero de 2018). <https://gestion.pe/peru/cinco-acciones-politica-publica-mejorar-transito-carga-zonas-alta-congestion-226102>

El comercio, Entrevista a Alberto Egoaguirre, presidente de asuntos marítimos y aduaneros de la cámara de comercio de Lima. Antes de concesionar mas puertos hay que impulsar el cabotaje y la conectividad, publicado 20 de junio 2017. <https://elcomercio.pe/economia/peru/ccl-prioriza-conectividad-puertos-concesion-nuevos-cabotaje-436099>

Restricción horaria de camiones afectaría comercio exterior, publicado el 05 de febrero de 2018. <https://elcomercio.pe/economia/peru/restriccion-horaria-camiones-afectaria-comercio-externo-noticia-494889>

El peruano, normas legales , Decreto legislativo Nro.1385, publicado el 04 de setiembre de 2018. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-legislativo-que-sanciona-la-corrupcion-en-el-ambito-decreto-legislativo-n-1385-1687393-3/>

Los terminales extraportuarios cambiaran de giro, publicado el 30 de junio de 2010. <http://avm.pe/noticias/noticia-20100630-los-terminales-extraportuarios-cambiaran-de-giro/>

Mincetur: Sobrecostos logísticos bordean hasta el 50% del costo de producción. Publicado el 13 de junio de 2017

<https://gestion.pe/economia/mincetur-sobrecostos-logisticos-bordean-50-costo-produccion-137199>

Paginas Web:

[www.gob.pe/mtc :http://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/transportes.html](http://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/transportes.html) y

<http://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/estudios.html>.

[www.gob.pe/produce,](http://ogeiee.produce.gob.pe/index.php/shortcode/estadistica-oee/estadisticas-mipyme#url) estadísticas Mypime en <http://ogeiee.produce.gob.pe/index.php/shortcode/estadistica-oee/estadisticas-mipyme#url>

[www.unimar.com.pe,](https://www.unimar.com.pe/portal/es/recobro-por-re-emision-de-citas-dpw/) Comunicado Nro.10-2018 recobro por re-emision de citas DPW. <https://www.unimar.com.pe/portal/es/recobro-por-re-emision-de-citas-dpw/>

Comunicado Unimar 07 de julio de 2017 por congestión portuaria puerto del Callao, <https://www.unimar.com.pe/portal/es/servicio-de-deposito-temporal/>

Comunicado Unimar 28 de diciembre de 2016 por congestión vehicular APM y DPWoldr.

<https://www.unimar.com.pe/portal/es/congestion-vehicular-apm-dpw-callao/>

[www.sunat.gob.pe.](http://www.sunat.gob.pe/estad-comExt/modelo_web/web_estadistica.htm) Estadísticas de comercio exterior y anuario de 2012 a 2016. http://www.sunat.gob.pe/estad-comExt/modelo_web/web_estadistica.htm

[www.ositran.gob.pe,](http://www.ositran.gob.pe) funciones, análisis de infraestructura portuaria en el Peru, marzo 2017, avances y retos en la regulación de la infraestructura del transporte. Estudio nivel de satisfacción de los usuarios intermedios y finales , respecto de servicios ofrecidos por

parte de las entidades prestadoras a cargo de la infraestructura portuaria(Lima consulting enero 2018)

<https://www.ositran.gob.pe/nosotros/funciones.html>

<https://www.ositran.gob.pe/publicaciones1/documento-de-trabajo.htm>

<https://www.ositran.gob.pe/publicaciones1/otras-publicaciones.html>

www.apn.gob.pe, Ley del sistema portuario nacional 27943, PNDP,
Estadísticas de carga y movimiento de contenedores

<https://www.apn.gob.pe/site/normativa-portuaria/ley-del-sistema-portuario-nacional.aspx><https://www.apn.gob.pe/site/estadisticas.aspx>

www.sice.oas.org - http://www.sice.oas.org/dictionary/CP_e.asp#58
Practicas Anticompetitivas.

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de Consistencia

TITULO: PRACTICAS COMERCIALES ANTICOMPETITIVAS DE REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS TRANSNACIONALES Y COMPETITIVIDAD DE LAS MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO, 2017

Título	Problemas	Justificación	Objetivos	Hipótesis	Variables	Dimensiones e indicadores	Metodología
	Problema General		Objetivo general	Hipótesis general	Variable independiente		Tipo de estudio
Prácticas Comerciales Anticompetitivas de Redes de Empresas Marítimo Portuarias Transnacionales y Competitividad de las Mypes Transportadoras de Contenedores del Callao, 2017	De qué manera los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias influyen en la competitividad de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017?	Es importante realizar esta investigación para estudiar, analizar y develar parte de la problemática de las mypes de transporte de contenedores que prestan servicio de tracción de contenedores desde la zona primaria portuaria hasta los almacenes temporales y hasta almacenes del consignatario finales de Lima Y Callao. El transporte terrestre de contenedores es el eslabón principal de la cadena logística del comercio exterior de bienes. Sin embargo, muchas veces son considerados el ultimo eslabón sin darle la importancia que su actividad amerita, dañando su economía y su desarrollo como empresas logísticas que cumplen una labor vital dentro de la cadena logística portuaria. Por el puerto del Callao anualmente se mueven más de 2.25 millones de TEUs y se tiene planeado incrementar el tráfico de contenedores a través del aumento del comercio exterior de bienes vía exportaciones e importaciones.	Analizar si los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias influyen en la competitividad de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017.	Los efectos de las prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias influyen significativamente en la competitividad de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017.	Prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias.	Dimensión: Alianzas estratégicas Indicadores: -Consorcios -Asociaciones Dimensión: Redes de cooperación Indicadores: -Red horizontal -Red vertical Dimensión: Dominio de mercado Indicadores: -Conductas anticompetitivas -Libre competencia Dimensión: Fusiones y adquisiciones Indicadores: -Absorción de sociedades -Adquisición de acciones	Descriptiva Correlacional
	Problemas Específicos		Objetivos específicos	Sub-hipótesis	Variable dependiente	Dimensiones e indicadores	Diseño de estudio:
	a) De qué manera los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítima portuarias influyen en la fijación de fletes para subcontratación de camiones portacontenedores de las MYPES transportadoras de contenedores del Callao, 2017?		a) Analizar los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítima portuarias en la fijación de fletes para subcontratación de camiones portacontenedores de las mypes transportadoras de contenedores del Callao 2017.	a). Los efectos de las prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítima portuarias influyen significativamente en la fijación de fletes para subcontratación de camiones portacontenedores de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao 2017.		Dimensión: Fijación de fletes Indicadores: -Rentabilidad -Ingresos	No, experimental, descriptiva, correlacional y Transversal. Población: Mypes transportadoras de contenedores del Callao
	b) De qué manera los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias influyen en la cuotas de carga de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017?		b). Analizar si los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de las redes de empresas marítimo portuarias influyen en la cuotas de carga de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017.	b). Los efectos de las prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias influyen significativamente en la cuotas de carga de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017?	Competitividad de Mypes transportadoras de contenedores	Dimensión: Cuotas de carga Indicadores: -Productividad -Número de viajes	Muestra: probabilístico
	c) De qué manera los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias influyen en la cuotas de citas programadas de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017?		c) Analizar si los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias influyen en la cuotas de citas programadas de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017	c). Los efectos de las prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias influyen significativamente en la cuotas de citas programadas de las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017		Dimensión: Cuotas de citas Indicadores: -Tecnología e información -Sensores electrónicos	Método deductivo Análisis- Síntesis
d) De qué manera los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias propietarios de camiones portacontenedores congestionan las principales vías de acceso al puerto, limitando el acceso de las unidades pertenecientes a las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017?		d) Analizar si los efectos de prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias propietarios de camiones portacontenedores congestionan las principales vías de acceso al puerto, limitando el acceso de las unidades pertenecientes a las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017	d) Los efectos de las prácticas comerciales anticompetitivas de redes de empresas marítimo portuarias propietarios de camiones portacontenedores congestionan las principales vías de acceso al puerto, limitando el acceso de las unidades pertenecientes a las Mypes transportadoras de contenedores del Callao, 2017		Dimensión: Congestión Indicadores: -Tiempo -Colas	Técnica de recolección de datos: Encuesta, preguntas cerradas T/Liker	

Anexo 2. Instrumentos validados

VALIDACION CON JUICIO DE EXPERTO: ENCUESTA GENERAL

TEMA:

« PRACTICAS COMERCIALES ANTICOMPETITIVAS DE EMPRESAS MARITIMO PORTUARIAS TRANSNACIONALES Y COMPETITIVIDAD DE LAS MYPES TRANS PORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO »

JUICIO DE EXPERTO:

1. La opinión que usted brinde es personal y sincera.
2. Marque con un aspa "X" dentro del Cuadro de Valoración, solo una vez por cada criterio, el que usted considere su opinión sobre el cuestionario.

1 = Muy Malo 2 = Malo 3 = Regular 4 = Bueno 5 = Muy Bueno

N°	CRITERIOS	VALORACION				
		1	2	3	4	5
1	Claridad: Esta formulado con el lenguaje apropiado y comprensible					X
2	Objetividad: Permite medir hechos observables					✓
3	Actualidad: Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología					✓
4	Organización: Presentación ordenada					X
5	Suficiencia: Comprende los aspectos en cantidad y calidad					X
6	Pertinencia: Permite conseguir datos de acuerdo a objetivos					X
7	Consistencia: Permite conseguir datos basados en modelos teóricos					X
8	Coherencia: Hay coherencia entre las variables, indicadores e ítems.					X
9	Metodología: La estrategia responde al propósito de la investigación					X
10	Aplicación: Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente					X

Muchas gracias por su respuesta

MAYO de 2019

Apellidos y Nombres del Juez Experto: MAMANI SACCCO BERTHA LUZ

Firma: Bertha Mamani Saccco

DNI: 67152414
980518791

Especialidad del Juez Experto: MEIO AMBIENTE, DESARROLLO SOSTENIBLE - GRADO DOCTOR



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
UNIDAD DE POSGRADO

VALIDACIÓN

*LA PRACTICAS COMERCIALES ANTICOMPETITIVAS DE
 EMPRESAS MARITIMO PORTUARIAS TRANSNACIONALES Y COMPETITIVAS
 DE LAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO*

JUICIO DE EXPERTO:

1. La opinión que usted brinde es personal y sincera.
2. Marque con un aspa "X" dentro del Cuadro de Valoración, solo una vez por cada criterio, el que usted considere su opinión sobre el cuestionario.

1 = Muy Malo 2 = Malo 3 = Regular 4 = Bueno 5 = Muy Bueno

N°	CRITERIOS	VALORACION				
		1	2	3	4	5
1	Claridad: Esta formulado con el lenguaje apropiado y comprensible					X
2	Objetividad: Permite medir hechos observables					X
3	Actualidad: Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología					X
4	Organización: Presentación ordenada					X
5	Suficiencia: Comprende los aspectos en cantidad y calidad					X
6	Pertinencia: Permite conseguir datos de acuerdo a objetivos					X
7	Consistencia: Permite conseguir datos basados en modelos teóricos					X
8	Coherencia: Hay coherencia entre las variables, indicadores e ítems.					X
9	Metodología: La estrategia responde al propósito de la investigación					X
10	Aplicación: Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente					X

Muchas gracias por su respuesta

Mayo 2019

Apellidos y Nombres del Juez Experto: Neri Ayala Abraham Cesar

Firma: *[Firma]*

DNI: 15739625

M. A. CESAR NERI AYALA
 CPP: 079203

No Celular 979576700

Especialidad del Juez Experto: Matemático y Estadístico



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
UNIDAD DE POSGRADO

VALIDACIÓN

"PRÁCTICAS COMERCIALES ANTICOMPETITIVAS DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS TRANSNACIONALES Y COMPETITIVIDAD DE LAS MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES DEL CALLAO"

JUICIO DE EXPERTO:

1. La opinión que usted brinde es personal y sincera.
2. Marque con un aspa "X" dentro del Cuadro de Valoración, solo una vez por cada criterio, el que usted considere su opinión sobre el cuestionario.

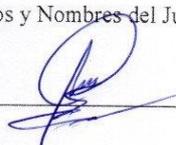
1 = Muy Malo 2 = Malo 3 = Regular 4 = Bueno 5 = Muy Bueno

N°	CRITERIOS	VALORACION				
		1	2	3	4	5
1	Claridad: Esta formulado con el lenguaje apropiado y comprensible					X
2	Objetividad: Permite medir hechos observables					X
3	Actualidad: Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología					X
4	Organización: Presentación ordenada					X
5	Suficiencia: Comprende los aspectos en cantidad y calidad					X
6	Pertinencia: Permite conseguir datos de acuerdo a objetivos					X
7	Consistencia: Permite conseguir datos basados en modelos teóricos					X
8	Coherencia: Hay coherencia entre las variables, indicadores e items.					X
9	Metodología: La estrategia responde al propósito de la investigación					X
10	Aplicación: Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente					X

Muchas gracias por su respuesta

Mayo 2019

Apellidos y Nombres del Juez Experto: CARREÑO RAMIREZ DANCO HUGO

Firma: 

DNI: 15589843

No Celular 998688684

Especialidad del Juez Experto: MAESTRO EN ADMINISTRACION ESTRATEGICA

Anexo 3. Modelo de encuesta

<p>UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO UNIDAD DE POSGRADO , FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS</p> 				
OBJETIVO : Encuestar a los gerentes o dueños de camiones MYPE de la UNT-filial Callao en relación a su desempeño logístico y su interrelación con las REMP del Callao				
Razón social de la empresa				
Dirección empresa				
V. I. :REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS				
Alianzas Estratégicas				
1. Conoce de alianzas estratégicas entre REMP con terminales extraportuarios del Callao ?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
2. Conoce de asociaciones entre almacenes temporales , agentes marítimos y portuarios?.				
Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
Redes de cooperación				
3. Existen redes de empresas de transporte de contenedores y almacenes temporales?,				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
4. Existen redes verticales de empresas de transporte con almacenes temporales, agencias de carga y agencia de aduana?,				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
Dominio de mercado:				
5. Existen conductas anticompetitivas de las empresas de transporte pertenecientes a REMP o almacenes temporales?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
6. Existe libre competencia en el mercado de transporte terrestre de contenedores?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
Fusiones Y Adquisiciones				
7. Existe empresas de transporte que han sido absorbidas por empresas regionales o globales?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca

8. Existen empresas que operan como unidades de negocios separado, pero que son controlados por empresas del mismo negocio y mercado?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
V.D. COMPETITIVIDAD DE MYPES TRANSPORTADORAS DE CONTENEDORES				
Fijación de fletes :				
9. Existe libre mercado para determinar el precio del flete pagado o por pagar por el servicio que ofrece su empresa ?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
10. El transporte de contenedores es una actividad rentable?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
11. Con los ingresos actuales se cubren los costos fijos y variables de un camión portacontenedores?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
Cuotas de Carga :				
12. Afecta la asignación de cuotas de carga en su empresa ?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
13. Existe relación directa entre numero de viaje y cuota de carga?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
Cuotas de Citas :				
14. Existe tecnología incorporada en sus unidades para llevar a cabo el servicio de transporte de contenedores?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
15. Existe dispositivo o sensor electrónico en sus unidades?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
Congestión :				
16. Le parece una pérdida de hora/hombre y hora/maquina al hacer colas en las vías de acceso al puerto?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
17. Le parece largo el tiempo de espera o sobrestadía del camión en zona de cola?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca
18. Cree Ud. ¿Que a causa de la congestión se debe hacer una renovación de flota de transporte?				
siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	nunca

Anexo 4. Confiabilidad Del instrumento

Validación del instrumento Coeficiente Alfa de Cronbach

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left(1 - \frac{\sum S_i^2}{S_T^2} \right)$$

Donde

K: Número de ítems

S_i^2 : Varianza muestral de cada ítem

S_T^2 : Varianza del total de puntaje de los ítems

Se analizó la confiabilidad del cuestionario utilizando el software estadístico SPSS haciendo uso del indicador Alfa de Cronbach. Sometido al análisis ésta nos brindó un resultado mayor a 0,5 garantizando la confiabilidad del instrumento de medición.

ESTADÍSTICO DE CONFIABILIDAD

Alfa de Cronbach 0,807

El coeficiente alfa de Cronbach mide la confiabilidad a partir de la consistencia interna de los ítems de las dimensiones evaluadas, entendiéndose el grado en que los ítems de una escala se correlacionan entre sí. El alfa de Cronbach varía entre 0 y 1 (0 es ausencia total de consistencia y 1 es consistencia perfecta). Esto quiere decir que al 0.807 tiene un alto grado de confiabilidad.

Anexo 5. Carta aval de la UNT- filial Callao



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
UNIDAD DE POSGRADO
VINCULAMIENTO INSTITUCIONAL
CARTA AVAL

Yo, Miguel Dulanto
Identificado con DNI No. 09501221

REPRESENTANTE DE LA INSTITUCION		
UNT-CALLAO	Teléfono fijo: <u>429-6050</u>	Teléfono celular: <u>946064288</u>

Ofrezco mi apoyo en condición de:

Apoyo General <input checked="" type="checkbox"/>	Benefactor material ()	Benefactor inmaterial ()
---	-------------------------	---------------------------

Al desarrollo de la Investigación Titulada:
las empresas marítimas portuarias y la competitividad de MYTES transportadoras de contenedores del Callao 2017

Que tiene como responsable al Investigador: FREDY ARROYO DUEÑAS

Por lo que consta el día: 07, del mes de SEPTIEMBRE, año 2018


Miguel E. DULANTO BAGERRIS
Firma y sello del Aval

Anexo 6 Base de datos

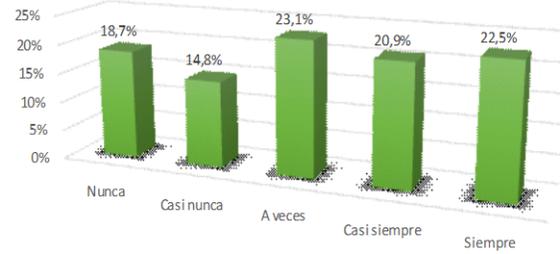
				Frecuencia	Porcentaje													
Nunca	1		19	15	34	18,7%	1		9	11	20	10,99%	1		6	3	9	4,9%
Casi nunca	2		13	14	27	14,8%	2		14	14	28	15,38%	2		10	7	17	9,3%
A veces	3		16	26	42	23,1%	3		22	26	48	26,37%	3		23	13	36	19,8%
Casi siempre	4		22	16	38	20,9%	4		17	18	35	19,23%	4		23	19	42	23,1%
Siempre	5		21	20	41	22,5%	5		29	22	51	28,02%	5		29	49	78	42,9%
			91	91	182	100,0%			91	91	182	100,00%			91	91	182	100,0%

Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	34	18,7%
Casi nunca	27	14,8%
A veces	42	23,1%
Casi siempre	38	20,9%
Siempre	41	22,5%
	182	100,0%

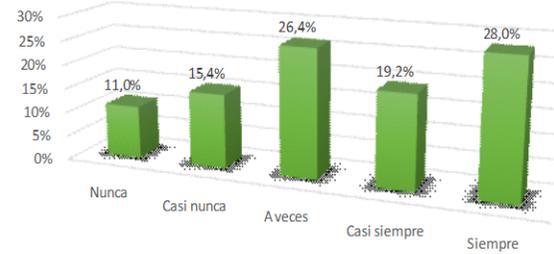
Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	20	11,0%
Casi nunca	28	15,4%
A veces	48	26,4%
Casi siempre	35	19,2%
Siempre	51	28,0%
	182	100,0%

Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	9	4,9%
Casi nunca	17	9,3%
A veces	36	19,8%
Casi siempre	42	23,1%
Siempre	78	42,9%
	182	100,0%

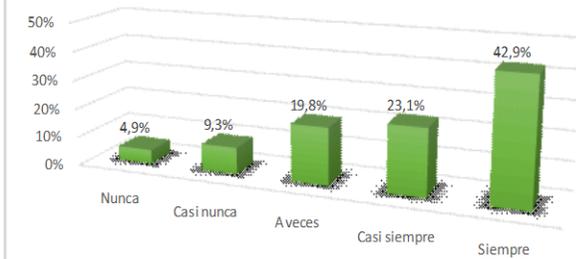
Alianza estragica



Redes de Cooperación



Dominio del mercado



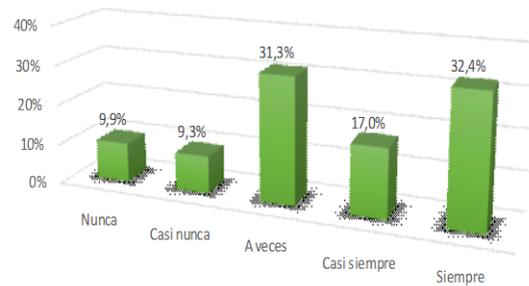
1	11	7	18	9,9%	1	13	5	18	9,9%	4	6	9	19	7,0%
2	10	7	17	9,3%	2	13	9	22	12,1%	17	9	14	40	14,7%
3	31	26	57	31,3%	3	11	34	45	24,7%	37	30	27	94	34,4%
4	13	18	31	17,0%	4	25	20	45	24,7%	23	25	13	61	22,3%
5	26	33	59	32,4%	5	29	23	52	28,6%	10	21	28	59	21,6%
	91	91	182	100,0%		91	91	182	100,0%		91	91	273	100,0%

Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	18	9,9%
Casi nunca	17	9,3%
A veces	57	31,3%
Casi siempre	31	17,0%
Siempre	59	32,4%
	182	100,0%

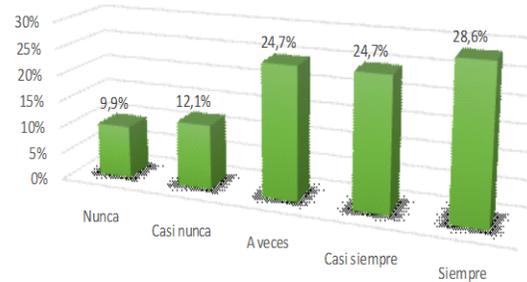
Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	18	9,9%
Casi nunca	22	12,1%
A veces	45	24,7%
Casi siempre	45	24,7%
Siempre	52	28,6%
	182	100,0%

Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	19	7,0%
Casi nunca	40	14,7%
A veces	94	34,4%
Casi siempre	61	22,3%
Siempre	59	21,6%
	273	100,0%

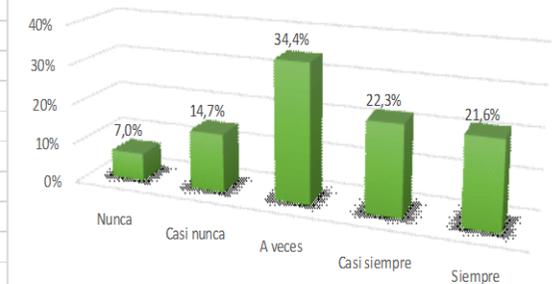
Funciones y adquisiciones



Fijación de fletes



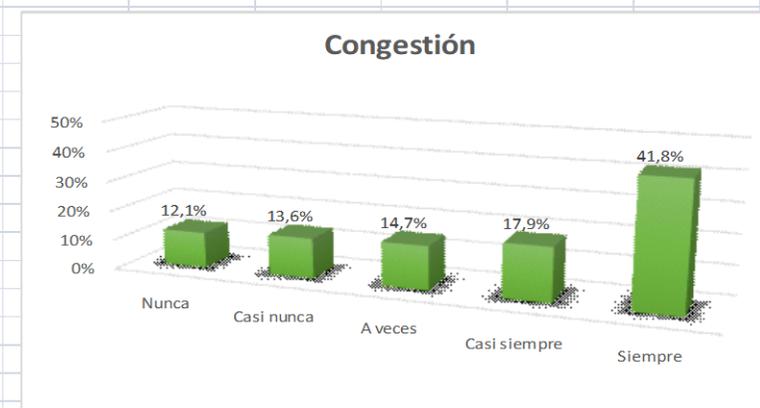
Cuotas de carga



1	13	10	23	12,6%	1	5	12	16	33	12,1%
2	13	9	22	12,1%	2	6	3	28	37	13,6%
3	20	13	33	18,1%	3	9	8	23	40	14,7%
4	16	15	31	17,0%	4	14	18	17	49	17,9%
5	29	44	73	40,1%	5	57	50	7	114	41,8%
	91	91	182	100,0%		91	91	91	273	100,0%

Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	23	12,6%
Casi nunca	22	12,1%
A veces	33	18,1%
Casi siempre	31	17,0%
Siempre	73	40,1%
	182	100,0%

Escala	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	33	12,1%
Casi nunca	37	13,6%
A veces	40	14,7%
Casi siempre	49	17,9%
Siempre	114	41,8%
	273	100,0%



Anexo 7. Fotos de aplicación encuestas a miembros de UNT- Callao



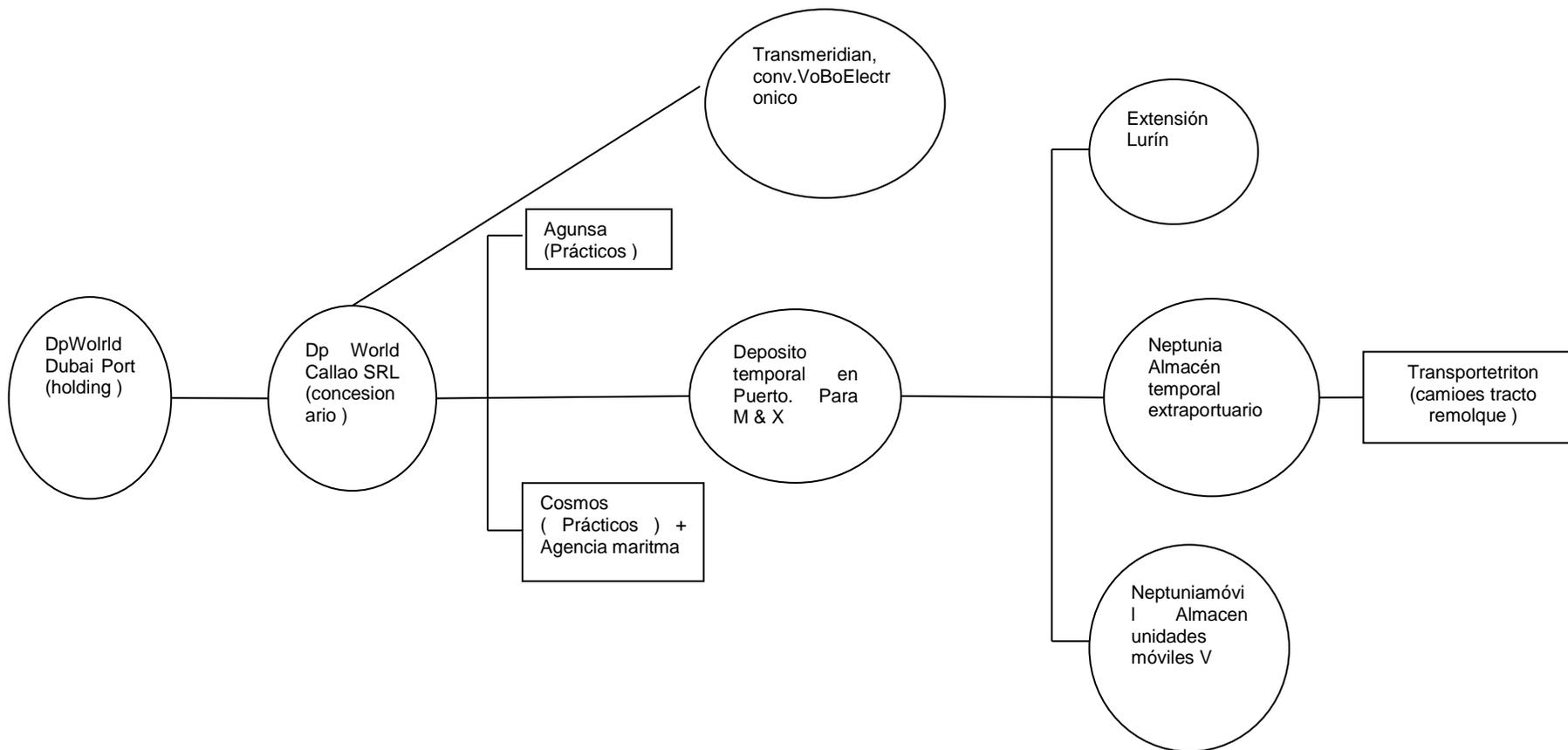


Anexo 8 Abreviaturas

- TPC : Terminal portuario del Callao
- UNT : Unión Nacional de Transportistas filial Callao
- TEU :Twenty Equity Units
- LSPN : Ley del sistema portuario nacional
- PNDP : Plan Nacional de desarrollo portuario
- SNP : Sistema nacional portuario
- TC : Terminal de concentrados
- ZAL : Zona de actividades logísticas
- GATE IN / GATE OUT :Recepción /Despacho de contenedores vacíos
- OMC : Organización Mundial del Comercio
- PENX : Plan estratégico nacional de exportación 2013-2025
- COAS : Costa oeste sudamericana
- REMP : Red de empresas marítimo portuarias
- LN : Líneas navieras
- OP : Operadores Portuarios
- PL : Proveedores Logísticos
- APN : Autoridad Portuaria Nacional
- DFI : Distribución física internacional
- MTC : Ministerio de transportes y comunicaciones
- CUT OFF: Fecha y hora que puerto estipula para un buque en la cual toda su carga para embarque debe estar físicamente dentro del puerto.

Anexo 9. Ejemplo de relaciones, societarias y patrimoniales entre REMP

REDES DE EMPRESAS MARÍTIMO PORTUARIAS PARA CONCESIONARIO DP WORLD CALLAO



REDES DE EMPRESAS MARITIMO PORTUARIAS PARA CONCESIONARIO APM TERMINALS

