

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

ESCUELA DE POSGRADO

UNIDAD DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE
CIENCIAS ADMINISTRATIVAS



**“TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL Y LOS
INDICADORES DE GESTIÓN DE LA EMPRESA SOLUCIONES
LOGÍSTICAS ADUANERAS BENCOR, LIMA - 2022”**

TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE DOCTOR EN
ADMINISTRACIÓN

AUTOR:

MARGOT CECILIA CORILLA CONDOR

ASESOR:

VÍCTOR HUGO DURÁN HERRERA

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: NEGOCIOS INTERNACIONALES

Callao, 2023

PERÚ

INFORMACIÓN BÁSICA

Facultad:	Ciencias Administrativas
Unidad de Investigación:	Posgrado de la Facultad de Ciencias Administrativas
Título:	Transporte Marítimo Internacional y los indicadores de gestión de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR, Lima-2022
Autor:	Mg. Margot Cecilia Corilla Córdor
Código ORCID:	0000-0002-1578-6558 DNI: 07880150
Asesor:	Dr. Víctor Hugo Durán Herrera
Código ORCID:	0000-0002-5720-8844 DNI: 15580451
Lugar de ejecución:	Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor, Lima-2022
Unidad de Análisis:	Trabajadores la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR, Lima-2022
Tipo de Investigación:	Básica
Enfoque:	Cuantitativo
Diseño de investigación:	No experimental, correlacional
Tema OCDE:	5.02.04 - Negocios, Administración

HOJA DE REFERENCIA DEL JURADO Y APROBACIÓN

Dr. De la Torre Collao Luis Alberto (presidente)

Dr. Nieves Barreto Constantino Miguel (secretario)

Dr. Aguilar Loyaga Santiago Rodolfo (vocal)

Dr. Huarcaya Godoy Madison (vocal)

Asesor: Dr. Victor Hugo Duran Herrera

Nº de acta: ACTA N.º 007-2023- UPG-FCA-UNAC

Nº de libro 001

Fecha de sustentación: 22 de marzo del 2023.

DEDICATORIA

Esta tesis está dedicada a Dios, por iluminarme y bendecirme, a mi madre por su apoyo incondicional y a mi hija por ser el motor de mi vida, a mis hermanos por su pleno apoyo.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por iluminarme y bendecirme para asumir los retos y concretar mis sueños.

A mi Madre por confiar y creer en mí.

A mi hija por su gran paciencia y confiar en nuestro proyecto de vida madre e hija. A mis hermanos por su gran apoyo incondicional en lograr una meta familiar.

A mi asesor, a los colegas de la UAP, UNAC, a mis estudiantes y amigos que comparten sus enseñanzas día a día.

A mi alma mater por acogerme en su casa brindándome sabiduría y transformación personal en cada uno de mis grados académicos.

INDICE

INDICE	1
TABLAS DE CONTENIDO	4
TABLAS DE FIGURAS	7
RESUMEN.....	8
RESUMO.....	10
INTRODUCCIÓN.....	11
I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	12
1.1. Descripción de la realidad problemática.....	12
1.2. Formulación del problema.....	14
1.3. Objetivos	15
1.4. Justificación	15
1.5. Delimitantes de la investigación	16
II. MARCO TEÓRICO.....	18
2.1. Antecedentes	18
2.2. Bases teóricas.....	30
2.4. Definición de términos básicos.....	76
2.5. Bases Legales.....	78
III. HIPÓTESIS Y VARIABLES	80
3.1. Hipótesis	80
3.2. Hipótesis general	80

3.3.	Hipótesis específicas.....	80
3.3.1.	Operacionalización de variable	80
VARIABLES	DIMENSIO	80
INDICADORES	N° ESCALA	80
IV.	METODOLOGÍA DEL PROYECTO.....	83
4.1.	Diseño metodológico.....	83
4.2.	Método de investigación.....	83
4.3.	Población y muestra.....	84
4.4.	Lugar de estudio	84
4.5.	Técnicas e instrumentos para la recolección de la información	85
4.6.	Análisis y procesamiento de datos.....	85
4.7.	Aspectos Éticos en Investigación	86
V.	RESULTADOS.....	87
5.1.	Resultados descriptivos	87
VI.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS	118
6.1.	Contrastación y demostración de la hipótesis con los resultados.....	118
6.2.	Contrastación de los resultados con otros estudios	119
6.3.	Responsabilidad ética	121
VII.	CONCLUSIONES.....	122
VIII.	RECOMENDACIONES	125
IX.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	127

ANEXOS.....	135
Anexo 2:	140
Anexo 3:	144
OPINION DE EXPERTOS	144
Anexo 4:	151
CONSENTIMIENTO INFORMADO	151

TABLAS DE CONTENIDO

	Pág.
Tabla 1. Significado de los INCOTERMS	69
Tabla 2. Terminología	72
Tabla 3. Validez de los instrumentos por opinión de expertos	88
Tabla 4. Prueba Alfa de Cronbach de las variables	88
Tabla 5. Rango de valores e Alfa de Cronbach	89
Tabla 6. Planificación de las compras en BENCOR	90
Tabla 7. Intervención en la negociación del manejo del transporte.....	91
Tabla 8. Planificación de tipos de productos y campañas.....	92
Tabla 9. Tipo de carga, documentación, rutas, tiempos del transporte marítimo	93
Tabla 10. Conoce la precisión del peso y volumen.....	93
Tabla 11. Precisión en los precios de operación.....	94
Tabla 12. Se identifica las formas de pago en operaciones internacionales ...	94
Tabla 13. Se identifica la estructura del flete	95
Tabla 14. Modalidades de transporte marítimo.....	96
Tabla 15. Recargo de fletes en el transporte marítimo	97
Tabla 16. Tamaño del buque en el transporte marítimo.....	98
Tabla 17. Tipos y formas de contratos por servicios.....	98
Tabla 18. Regulaciones, retribuciones, prestaciones, plazos, periodicidad	99
Tabla 19. Contar con guías y manuales para la carga y descarga	99

Tabla 20. Buenas prácticas en el atraque, practicaaje, amarre, fondeo, estiba, desestiba.....	100
Tabla 21. Sistema de Información para los procesos de maniobrabilidad	100
Tabla 22. Control integral de la actividad física e información	101
Tabla 23. Protocolos de seguridad marítima	101
Tabla 24. Buenas prácticas de códigos OMI	102
Tabla 25. Normas de protección medioambientales	102
Tabla 26. Cumplimiento del plan de operaciones	103
Tabla 27. La ejecución se encuentra entre los rangos de negociación.....	104
Tabla 28. Servicios para las transacciones marítimas	104
Tabla 29. Reconocimiento de servicios personalizados, seguros, confiables y oportunos	105
Tabla 30. Evaluación y previsión de riesgos.....	105
Tabla 31. Probabilidad de eventos asociados a riesgos condicionales.....	106
Tabla 32. Metas operacionales anuales	106
Tabla 33. Utilidades y rentabilidad.....	107
Tabla 34. Cuota de mercado	107
Tabla 35. Incremento de la calidad y cantidad.....	108
Tabla 36. Operaciones sensibles en beneficio de clientes.....	109
Tabla 37. Metas financieras anuales	109
Tabla 38. Resultados anuales obtenidos	110
Tabla 39. Pruebas de normalidad de las variables	111
Tabla 40. Correlación entre transporte marítimo internacional e indicadores de	

gestión	112
Tabla 41. Tabla de resultados de r de correlación de Pearson.....	112
Tabla 42. Niveles del Transporte Marítimo Internacional.....	113
Tabla 43. Niveles de los Indicadores de Gestión	113
Tabla 44. Tabla cruzada de Transporte Marítimo Internacional e Indicadores de Gestión.....	114
Tabla 45. Correlación entre la planificación e indicadores de gestión.....	115
Tabla 46. Correlación entre seguridad marítima e indicadores de gestión ...	116
Tabla 47. Correlación entre normativa e indicadores de gestión	117
Tabla 48. Correlación entre transacciones e indicadores de gestión.....	118

TABLAS DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Logo Soluciones Bencor.....	33
Figura 2. Arquitectura Funcional de DP WORLD CALLAO	67
Figura 3. Tarifario de Importación de DP WORLD CALLAO - I	68
Figura 4. Tarifario de Importación de DP WORLD CALLAO - II	69
Figura 5. Circuito de estructura de un Costo de Flete	74
Figura 6. Variaciones del Comercio de Contenedores en TEUS.....	75
Figura 7. Evolución del precio de fletes en US\$	76
Figura 8. Evolución del volumen de fletes en TEUS.....	77
Figura 9. Género de colaboradores de la Empresa BENCOR.....	91
Figura 10. Edad de los colaboradores.....	91
Figura 11. Tipo de trabajador	92

RESUMEN

El interés por los mercados internacionales, hace que las organizaciones visualicen nuevos horizontes, esto nos condujo a realizar un estudio con el propósito de determinar si el transporte marítimo internacional afecta a los indicadores de gestión de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor, Lima, durante sus operaciones del año 2022; se empleó un diseño correlacional, transversal y no experimental para convocar a 42 colaboradores de la empresa Bencor, aplicándoseles dos cuestionarios, 20 ítems que corresponde a las operaciones del transporte marítimo internacional y 13 ítems sobre los indicadores de gestión; para ambas mediciones, se validaron los instrumentos por juicio de expertos y para la validez de datos se utilizó la prueba de alfa de Cronbach con un valor = 0,927 considerado dentro del rango de excelente confiabilidad; los resultados fueron halagüeños, dado que se ha comprobado que existe una correlación alta entre las variables transporte marítimo internacional y los indicadores de gestión (según el cálculo del coeficiente de correlación de Pearson $r = 0,869$), el grado de significación del p-valor = 0,000 que es menor al valor de alfa (0,05 = 5%); en consecuencia, se concluye a través del baremado que, lógicamente el manejo del transporte marítimo internacional en la Empresa Soluciones Aduaneras Bencor en el 2022, se encuentra entre el rango de nivel medio y bajo; mientras que la gestión de indicadores, refleja encontrarse entre los niveles alto y medio; la planificación, la seguridad marítima, la normativa aplicada y las transacciones que proceden del manejo del transporte marítimo internacional, se encuentran en los rangos de correlación alta respecto a la producción, gestión de riesgos, la efectividad y los niveles de rentabilidad.

Palabras clave: Transporte marítimo internacional e indicadores de gestión.

RIASSUME

L'interesse per i mercati internazionali fa intravedere alle organizzazioni nuovi orizzonti, il che ci ha portato a realizzare uno studio per determinare se il trasporto marittimo internazionale influisce sugli indicatori di gestione dell'azienda Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor, di Lima, durante le sue operazioni nell'anno 2022; È stato utilizzato un disegno correlazionale, trasversale e non sperimentale per convocare 42 collaboratori dell'azienda Bencor, applicando loro due questionari, 20 item corrispondenti alle operazioni di trasporto marittimo internazionale e 13 item sugli indicatori di gestione; per entrambe le misurazioni, gli strumenti sono stati convalidati dal giudizio di un esperto e per la validità dei dati è stato utilizzato il test alfa di Cronbach con un valore = 0,927 considerato nell'intervallo di affidabilità eccellente; i risultati sono stati lusinghieri, in quanto è stata riscontrata un'elevata correlazione tra le variabili trasporto internazionale e indicatori di gestione (secondo il calcolo del coefficiente di correlazione di Pearson $r = 0,869$), il grado di significatività del valore $p = 0,000$ che è inferiore al valore alfa ($0,05 = 5\%$); Di conseguenza, dall'analisi si può concludere che, logicamente, la gestione del trasporto marittimo internazionale nella Bencor Customs Solutions Company nel 2022 si colloca tra il livello medio e quello basso; mentre la gestione degli indicatori riflette il fatto di essere tra i livelli alti e medi; la pianificazione, la sicurezza marittima, i regolamenti applicati e le transazioni che derivano dalla gestione del trasporto marittimo internazionale, sono negli intervalli di alta correlazione rispetto ai livelli di produzione, gestione del rischio, efficacia e redditività.

Parole chiave: navigazione internazionale e indicatori di gestione.

RESUMO

O interesse pelos mercados internacionais faz com que as organizações visualizem novos horizontes, o que nos levou a realizar um estudo com o objetivo de determinar se o transporte marítimo internacional afeta os indicadores de gestão da Bencor Customs Logistics Solutions Company, Lima, durante suas operações. 2022; Foi utilizado um desenho correlacional, transversal e não experimental para convocar 42 colaboradores da empresa Bencor, aplicando-se dois questionários, 20 itens correspondentes a operações de transporte marítimo internacional e 13 itens sobre indicadores de gestão; para ambas as medidas, os instrumentos foram validados por julgamento de especialistas e o teste alfa de Cronbach foi usado para validade dos dados com valor = 0,927 considerado dentro da faixa de excelente confiabilidade; Os resultados foram animadores, pois verificou-se alta correlação entre as variáveis do transporte marítimo internacional e os indicadores de gestão (segundo o cálculo do coeficiente de correlação de Pearson $r = 0,869$), o grau de significância do p-valor = 0,000 que é menor que o valor de alfa ($0,05 = 5\%$); Conseqüentemente, conclui-se pela avaliação que, logicamente, a gestão do transporte marítimo internacional na Bencor Customs Solutions Company em 2022, situa-se na gama média e baixa; enquanto a gestão dos indicadores reflete estar nos níveis alto e médio; planejamento, segurança marítima, regulamentos aplicados e transações que vêm da gestão do transporte marítimo internacional, estão nas faixas de alta correlação no que diz respeito aos níveis de produção, gestão de risco, eficácia e rentabilidade.

Palavras-chave: Transporte marítimo, internacional e indicadores de gestão

INTRODUCCIÓN

En el contexto internacional según la OMC (ente regulador de normas comerciales), más del 80% del volumen del comercio mundial, se realiza a través del transporte marítimo y durante las últimas décadas se ha incrementado ostensiblemente, el proyecto de investigación que se propone, lleva como título "TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL Y LOS INDICADORES DE GESTION DE LA EMPRESA SOLUCIONES LOGISTICAS ADUANERAS BENCOR, LIMA-2022"; sin alejarnos de los acontecimientos de la nueva normalidad desde el 2020, los agentes que intervienen en el ciclo del comercio exterior encuentran una economía turbulenta, sufren cambios sustantivos para una correcta gestión, nos lleva a realizar un análisis del entorno y la realidad de las condiciones en que operan las empresas vinculados al proceso comercial de negocios internacionales, muchos sucumbieron ante drásticas medidas gubernamentales de distanciamiento comercial y social, otros nacieron como producto de la apertura de nuevas oportunidades. La empresa Bencor, tiene operaciones de importación y exportación en nuestro medio, nos permitirá investigar los factores que maneja para lograr niveles de participación en un mercado de alta competencia, lidiar con todas las limitaciones, de por sí, es un verdadero reto. Se ha diseñado el proceso investigativo, en función de las normas vigentes para la elaboración y redacción de la misma, presentando a través de la estructura que grafica el planteamiento de la problemática.

La autora

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

El Transporte Marítimo “es la actividad de mover mercancías de un destino a otros a través del mar” (Ortiz, 2021), sin embargo, al echar un vistazo a la realidad actual “Tratamos de encontrar la mejor explicación de la caótica situación del transporte marítimo” dicho por Binyam Reja director interino global de transporte del Banco Mundial (Tolentino, 2022), dado que podemos referirnos a dos realidades, antes de la pandemia declarada mundialmente y después de ella, todos los sectores de la economía y los agentes sociales se vieron afectados de una u otra manera, los dos últimos años, fueron la excepción más relevante del siglo XXI, como ocurrió cien años atrás con la pandemia de la gripe española, pandemia que fue la más mortífera que afectó a 500 millones de personas y mató al menos a 50 millones, incluidas 675.000 en los Estados Unidos (Waxman, 2020); las repercusiones económicas y sociales de ese acontecimiento, nos muestran cifras del incremento del costo de vida, tanto del consumo o la actividad laboral, los incrementos de precios de los productos básicos y el incremento de las huelgas hizo que se ajustaran a nuevos precios del comercio en general, registrado en el anuario de estadísticas de España (AEE, 2020).

En tal razón, la actual realidad de la pandemia del Covid19, fue notificado por la OMS sobre el brote de la enfermedad por coronavirus, el 31 de diciembre de 2019, cuando se detectó por primera vez en Wuhan, China (OMS, 2019); luego, como efecto dominó todos los sectores fueron afectados, particularmente la salud de las personas en 563 millones de casos registrados y 6,37 millones de muertes confirmadas (Orús, 2022); en segunda instancia, la economía mundial retumbó en un deterioro acelerado, las restricciones que se dispusieron para controlar la propagación del virus, ha impactado de manera trascendental y sin precedentes; si antes de la pandemia los países de bajos ingresos ya estaban endeudados, con el estado de emergencia sanitaria se elevó la vulnerabilidad y estabilidad de dichos países, el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional se vieron obligados a suspender los pagos por servicio de deuda

para evitar el colapso y permitirles aliviar sus escasos recursos para combatir la pandemia (Blake & Wadhwa, 2020); en el mismo sentido, creció la tasa de desempleo en forma alarmante, a nivel mundial entre 2020 al 2022 se situó en más del 30% (Jones et al., 2021), en el Perú en el mismo período se incrementó el desempleo en 11.4% (BCRP, 2022); los mercados bursátiles estuvieron a la baja, la recesión económica superó PBI (-15%); el sector turismo fue afectado, las llegadas del turismo cayeron hasta 73%; mientras que, las compras por internet se incrementaron hasta un 85% a nivel global, en contraste al movimiento económico descrito (Jones et al., 2021).

El análisis de interés, permite señalar que el transporte vía marítima para el comercio global, representa el 80% del volumen internacional de las mercancías que se comercian (Ortiz, 2021), el funcionamiento corresponde al acuerdo de venta en condiciones de un Incoterm, los servicios utilizan arreglos FCL o LCL según volumen y tipo de mercancía, pasa por el proceso aduanero, la mercancía se transporta a puerto destino, se realiza el despacho con pago de aranceles y se determina el transporte a destino final, para luego, revisar las consideraciones de tipos de buques que permite efectuar el costeo de las transacciones; para el caso, la problemática generalizada como efectos de la pandemia, acarrea el cuello de botella en la producción en muchos sectores, el cierre temporal de puertos y aeropuertos, las restricciones comerciales, el aislamiento social, el asumir medidas de bioseguridad en una nueva normalidad, con oportunidades no convencionales, encarecimiento de fletes para importación y exportaciones, nos hace creer la importancia que tiene la necesidad de investigar estos elementos respecto a las operaciones que efectúan las empresas vinculadas al sector, la empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR, será un termómetro de los avatares que enfrentan los empresarios, en la medida en que se dispersen las afectaciones a la recesión económica y se promueva la reactivación; sin embargo, nos toca preguntarnos; ¿qué resultados se han obtenido a nivel de empresa, aun cuando el transporte marítimo se ha planificado y nos encontramos frente a una emergencia sanitaria imprevista?, ¿las transacciones se lograron sostener estos últimos años?, ¿cuáles fueron las connotaciones de la seguridad marítima en las transacciones comerciales

realizadas?, ¿fueron suficiente las normas actuales para sostener los contratos suscritos?, ¿cómo afronta la empresa el manejo de sus indicadores económicos, operativos, de riesgos o las inversiones financieras?, creemos que en el transcurso de la investigación se conseguirá esclarecer y responder a estas interrogantes.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿En qué medida el transporte marítimo internacional afecta la competitividad mediante los indicadores de gestión de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR, Lima - 2022?

1.2.2. Problemas específicos

¿Cuál es la medida en que la planificación del transporte marítimo internacional afecta a los indicadores de producción en la empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR?

¿En qué medida la seguridad marítima del transporte marítimo internacional afecta a los indicadores de riesgo en la empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR?

¿En qué medida la normativa del transporte marítimo internacional afecta a los indicadores de efectividad en la empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR?

¿Cuál es la medida en que las transacciones del transporte marítimo internacional afectan a los niveles de rentabilidad en la empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo general

Determinar la medida en que el transporte marítimo internacional afecta la competitividad mediante los indicadores de gestión de la empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR

1.3.2. Objetivos específicos

Establecer la medida en que la planificación del transporte marítimo internacional afecta a los indicadores de producción en la empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR.

Establecer la medida en que la seguridad marítima del transporte marítimo internacional afecta a los indicadores de riesgo en la empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR.

Establecer la medida en que la normativa del transporte marítimo internacional afecta a los indicadores de efectividad en la empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR.

Establecer la medida en que las transacciones del transporte marítimo internacional afectan a los niveles de rentabilidad en la empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR.

1.4. Justificación

1.4.1. Justificación teórica

El proyecto de investigación se justifica en el aspecto teórico, al abordar temas vigentes por la emergencia sanitaria global como el transporte marítimo internacional y su trascendencia en la economía nacional y de la empresa que

es materia de investigación, para el cual se acrecentará los conceptos y contenidos de cómo se vienen comportando los indicadores macroeconómicos respecto a la pandemia y la evaluación corporativa de la empresa BENCOR.

1.4.2. Justificación metodológica

En el aspecto metodológico, será necesario evaluar el diseño de los instrumentos de medición, utilizando métodos que la ciencia dispone para la investigación, validando los instrumentos y validando el comportamiento estadístico de los datos que se proyectan recopilar para demostrar la propuesta de hipótesis del planteamiento del problema en busca de respuestas a la realidad planteada en la empresa BENCOR.

1.4.3. Justificación práctica

En el aspecto práctico, existe una concreción evidente al indagar observaciones en una empresa que ha tenido que enfrentar, todos los acontecimientos que los agentes socio-económicos fueron afectados por el estado de emergencia sanitaria, se plantea solucionar la problemática de conocer cómo se ha mostrado los indicadores de gestión de la empresa BENCOR como parte de una realidad específica, a pesar de los indicadores macroeconómicos, es menester documentarla porque creemos que es una realidad única que nos ha tocado vivir.

1.5. Delimitantes de la investigación

1.5.1. Delimitación teórica

El tema de investigación permitirá analizar, explicar y describir la forma en que se viene realizando el transporte marítimo internacional, considerando la

coyuntura de salud que interfiere el normal desenvolvimiento de los mercados, estos hechos, generan nuevas formas de negocio en el transporte y transferencia de mercancías, nos dará nuevos conocimientos y por ende, las concepciones que el comercio exterior fija como nuevos aprendizajes, es una experiencia distinta que obliga a tomar conciencia en el uso de herramientas acordes con la nueva realidad.

1.5.2. Delimitación temporal

La investigación, se desarrollará durante el año 2022, considera las operaciones y transacciones que la empresa en estudio se encuentra efectuando, las mediciones corresponden al ciclo anual.

1.5.3. Delimitación espacial

La observación está relacionado a las actividades comerciales de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR S.A.C., LIMA-2022, con RUC: 20600619196 S.A.C. Tipo Empresa: Sociedad Anónima Cerrada que tiene la condición de activo.

II. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes

2.1.1. Antecedentes Internacionales

Salama Benazar (2016) desarrolla la tesis doctoral “Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la Globalización y el desarrollo económico. Casos de Estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil”, en ella, El resultado fue que los principales indicadores de la globalización del transporte marítimo, según los expertos y fuentes documentales, están inmersos en el desarrollo portuario y éste a su vez, en la región de América del Sur, está ligado a los gestión de portuaria que se adopten, presentando algunos de los puertos estudiados, diferencias en cuanto a la gestión portuaria y desequilibrios en cuanto a equipos, estructuras, y eficiencia portuaria, por lo que aquellos países que presenten desequilibrios en sus puertos con respecto a otros puertos de la misma región, deben ajustar sus políticas públicas con el fin de reducir o eliminar tal desequilibrio. El objetivo de este estudio es analizar la globalización del transporte marítimo y el desarrollo portuario en los puertos de América del Sur, específicamente en los puertos de Puerto Cabello y la Guaira (Venezuela), Cartagena (Colombia), el Callao (Perú) y Santos (Brasil), desde el punto de vista de ciertos indicadores según su importancia, para la generación de aportes que garanticen mejorar las operaciones portuarias en la región (Salama Benazar, 2016a).

Barrios, Creamer y Triguero (2017) en la tesis “Implementación del cabotaje para mejorar el transporte de mercancías dentro del territorio nacional” presentado ante la Universidad Peruana de Ciencias, para ello, el equipo de trabajo se profundizó en la aplicación de tres factores principales: Tiempo, el cual brindó oportunidades a las empresas peruanas para movilizar sus mercancías en un tiempo menor al recurrente; Costos, el cual es una fuente esencial que le permitirá al empresario peruano obtener una mayor utilidad en su negocio debido

a que los costos son muchos más económicos en comparación al transporte terrestre, siempre y cuando tengan una cantidad significativa para ser transportada; Seguridad, el cual proporciona mayor protección a la tripulación, pasajeros, mercancías y el medio ambiente respaldado con los temas de protección de los buques nacionales, una mejora en la infraestructura portuaria y una mayor gestión del tráfico marítimo (Barrios Luna et al., 2017).

Montero (2016) en su tesis doctoral “Diseño de indicadores para la gestión de proyectos” presentado ante la Universidad de Valladolid, España, analiza los indicadores clave de rendimiento, denominado por sus siglas en inglés KPI5: Indicador seleccionado como clave para supervisar el rendimiento de un objetivo estratégico, resultado o área clave importante para el éxito de una actividad o el crecimiento de la organización en general. • Indicadores: factor o variable cuantitativa o cualitativa que establece un medio simple y fiable para medir logros, refleja cambios relacionados con una intervención o para ayudar a evaluar el rendimiento de un actor del desarrollo (OECD 2002). (Montero Fernández, 2016).

Parra Serrano (2012) plantea en su Tesis Doctoral “ Mejora de la Competitividad del Sistema Portuario Español mediante la optimización del servicio de Manipulación de Mercancías” , plantea la enorme importancia de evaluar adecuadamente el impacto del sistema de Transporte Marítimo que concentra el 90% de las actividades portuarias a nivel mundial, y por el mismo peso que representa para las transacciones internacionales y para la economía de todos los países del mundo involucrados, es que se requieren fórmulas de trabajo que permitan que todos los jugadores involucrados, tengan réditos y beneficios a largo del tiempo, precisamente porque de ello dependería mucho que una actividad pueda tener éxito o no (Parra Serrano, 2012).

También evalúa la gran alternativa de trabajar fuertemente en la reducción de costos, tanto de los servicios portuarios, como del propio transporte marítimo que a raíz de la pandemia del Covid-19 incluso se han visto envueltos en

problemas de incrementos súbitos de precios, los cuales en la práctica perjudican significativamente el precio final de los productos importados de consumo final, y de los propios insumos de la economía. En la práctica es importante destacar también que todos los trabajos para que puedan tener éxito en el mercado actual, debe de plantearse sobre la base estructural de tener una presencia que garantice la permanencia en el tiempo de un negocio. Y el gran problema que se enfrentan actualmente las empresas es precisamente de poder competir en un mercado con crecientes costos, devaluación e inflación local.

Fontestad Portalés (2004) en su Tesis Doctoral denominada “El Transporte Marítimo de Mercancías y sus incidencias procesales”, precisa claramente los criterios que hay que tomar en consideración cuando existen problemas propios del transporte, como daños, incidencias en la transportación, que generan cambios bruscos en la calidad de las mercancías que puede arribar al país de destino, y en donde usualmente, dependiendo de la cobertura del seguro (si se hubiera negociado de esta forma) o no, y ello en la práctica se traduce en sobrecostos propios de la gestión del Transporte Marítimo Internacional, y principalmente del sistema naviero. Se hace un énfasis importante y significativo a la diferencia que existe entre Contrato de Fletamiento (capacidad de un buque de poder navegar en alta mar) y un Contrato de Transporte Marítimo Internacional (el propio traslado de bienes de un país de origen a un país de destino). El propio desplazamiento de mercancías al ser genérico no necesariamente contempla condiciones especiales que si exige un Contrato de Transporte Marítimo como tal y precisamente allí es donde se presentan los mayores problemas, por el grado de responsabilidad que existe para tal fin.

Usualmente el contrato de fletamiento está más vinculado directamente a los buques trampa (esporádicos y sin acogerse a líneas conferenciadas) y el contrato de transporte marítimo está directamente vinculado al sistema de líneas conferenciadas, que brindan servicios totalmente articulados para tal fin, con

rutas, tiempos, garantías y todo un soporte integral para que la actividad se pueda desarrollar con la debida tranquilidad del caso.

García Álvarez (2021) en su Tesis Doctoral denominada “Modelos para el Análisis y Categorización del Tráfico Marítimo”, menciona el modelo de tráfico marítimo bajo redes complejas, tomando como punto de referencias el concepto de “nodo” o, ciudades corazón, que precisamente son parte activa de un centro de concentración que precisamente aglutina lugares donde hay alta concentración de personas, ciudades, áreas de influencia, al igual que el tráfico propiamente marítimo (García Álvarez, 2021). El enfoque pretende sostener que desde la lógica de un soporte integral de las redes complejas tan útiles e importantes para que las empresas puedan tener las grandes posibilidades de estudiar todas las redes complejas desde un punto de origen hasta un punto de destino, y del cual se van a desprender todos los estudios de rutas, e itinerarios, para garantizar que la gestión de costos, tiempos y procesos que se realicen en una operación internacional puedan estar totalmente garantizados y que sean competitivos que es lo más importante a tomar en consideración. Actualmente, por los cambios constantes que existen a nivel de operaciones internacionales, las empresas dedicadas al transporte marítimo de carga están buscando que tener mejor capacidad de transporte mediante la incorporación de naves con mayor capacidad, y que puedan a su vez trabajar con mejor nivel de energía limpia, vale decir, que utilicen biocarburantes, ya es una apuesta concreta para cambiar todo el sistema integral. También dentro de la lógica del entendimiento se encuentra en uso de la tecnología mediante sistemas informáticos que precisamente evitan el papeleo como el blockchain, que precisamente busca dentro de otros aspectos: Reducción de riesgos innecesarios en la gestión documentaria, disminución de costos de gestión, para hacer un trabajo con mejor trazabilidad, equilibrada y uniforme en procesos ágiles.

Sánchez (2019) en su Tesis Doctoral “La formación de Precios en el Transporte Marítimo de Contenedores de Exportación y el rol de las Expectativas”, plantea un enfoque muy interesante, sobre el porcentaje de mercancía que es trasladada por contenedores, dentro del concepto del

transporte marítimo que es mayoritario y significativo en el actual comercio mundial. La importancia del transporte marítimo de contenedores, ya está ascendiendo al 17% y con ello se está garantizando, su mayor peso dentro del comercio mundial, y de allí la importancia de plantear retos importantes de mejorar las condiciones de los contenedores, incluyendo su propia tecnología, y particularmente su propia gestión operativa, que a su vez garantiza una mejor competitividad en una operación internacional para una empresa exportadora e importadora (R. J. Sánchez, 2019).

Es importante destacar este criterio, para tener una idea concreta de las formas más comunes de transportar mercancías por vía marítima y en donde como hemos reiterado, la importancia del transporte de mercancías por contenedores es creciente y ello debe ser relevante a ser tomado muy en cuenta para desarrollar toda una agenda de trabajo, para estudiar precisamente las mejores prácticas comerciales que garantizarían plantear nuevos retos de mejora permanente al tema concreto. Otro aspecto importante a tomar en consideración es el vinculado directamente con la estructura actual de la oferta y demanda, que también es otro elemento que repercute significativamente a estimar todo un soporte integral para tal fin, ya que va a depender mucho de este factor de relevancia para también determinar de la mejor forma posible una mejor posibilidad de reducir costos fijos, y tener mejores condiciones de producción y venta de espacios, para beneficios de todos los actores.

Quintero, Almanza-Vides, y Pimienta (2021) en su publicación denominada “Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados”, plantean de una manera relevante las alternativas que se pueden tomar para tener una lectura exacta de las condiciones por las cuales, por puertos tienen capacidad de gestión importante para beneficio directo de las transacciones internacionales, tanto de importación como de exportación, que se realizan a nivel internacional, y en donde se manejan directamente mercados amplios y totalmente organizados en los 5 continentes. Una de las principales consideraciones que se toman como reglas de oro directamente, es que, sin una infraestructura de avanzada, para

recibir buques de calado hondo, vale decir, que tengan una gran capacidad de carga y contenedores, es complejo poder realizar una óptima gestión portuaria. La calidad, como paso previo de satisfacción integral de todos los actores vinculados directamente a la gestión portuaria, también son relevantes de ser tomados en cuenta, ya que cuando se trabajan directamente todos los elementos cualitativos, se debe de buscar el quid del asunto vinculado directamente a la estructura integral, de satisfacción mediante estándares vinculados a costos, tempos y procesos óptimos. La eficiencia y el uso de la tecnología, así como la utilidad de la misma, son criterios relevantes que se deben tener muy en cuenta para articular una gestión integral portuaria, que pueda estar en capacidad de competir a nivel global. De allí que para que exista una gestión portuaria globalmente competitiva, deben existir principalmente, infraestructura, capacidad de convergencia, radio de acción en el puerto, para estar vinculado directamente a mercados altamente dinámicos y competitivos para tal fin, pero por sobre todas las cosas, a una óptima gestión de costos, tiempos y procesos altamente eficientes y eficaces. Sin estas condiciones, es bien complejo competir en este instante en el mercado actual (Quintero Ramos et al., 2021).

Sanchez, y Weikert (2020), en su investigación denominada “Logística Internacional, Postpandemia”, analiza de una manera vivencial, la relación que existe entre la logística internacional, y el fenómeno de la pandemia del covid-19, donde se aborda de una manera importante, el movimiento de contenedores que se está logrando para tal fin (R. J. Sánchez & Weikert, 2020). La pandemia es con sabido que, dejó cuatro (4) impactos relevantes a tomar en cuenta para el presente estudio, los cuales fueron: la pre existencia de condiciones adversas, el alcance de los efectos, la velocidad del impacto, y la intensidad del mismo. Como consecuencia de ello, el mundo tuvo que adecuarse a nivel insospechados para tal fin, para efectos de articular el mejor escenario y poder competir en las mejores condiciones posibles dadas las coyunturas actuales, que son complejas a nivel estructural. También se tuvieron que tomar medidas de restricciones severas ya que la pandemia del covid-19, paralizó todas las actividades, y existieron contracciones importantes en la demanda en la generación de productos y servicios integrales, y posteriormente, se fueron reacomodando las

actividades conforme, se iban desarrollando las actividades vinculadas directamente, y se dio el famoso efecto rebote en la economía, y es allí en donde nuevamente todo el comercio mundial renace de las cenizas, y comienza a plantearse nuevos retos, precisamente para reducir los costos altísimos que tenían durante el año 2020-2021. Toda esta estructura, así como la crisis de contenedores que dominó todo el 2021, generó una incertidumbre significativa de tal forma, que incluso se pensó en no tomar en consideración el flete directamente en la base imponible US\$ CIF, Hay que tomar en consideración que el comercio mundial por vía marítima mueve casi el 90% en volumen y casi el 70% en valor, lo que hace relevante su manejo a nivel integral, de los cuales un 20% específicamente es carga por contenedor y el resto a granel y suelta, siendo los principales productos que se comercializan por vía marítima, la carne, los commodities de origen mineral, vegetal y animal. Los 12 millones de Toneladas Métricas, representan una cantidad importante a tomar en consideración y es por dicha razón que precisamente revista enorme importancia cualquier gestión vinculada directamente al transporte marítimo.

Osejos Vásquez, A., Lucas Flores, Y., Villegas Castro, A. (2022) en su investigación denominada “La Concesión del Puerto Marítimo de Manta y su Incidencia en el Comercio Exterior (TPM-Terminal Portuario de Manta)”, presenta los resultados producto de la gestión de privatización, y principalmente hace un recuento de las actividades de los 4 puertos con que cuenta el país hermano del Ecuador. Precisamente el puerto de Manta, es el Puerto que tiene el mayor calado a nivel ecuatoriano, y, por ende, está mejor preparado para desarrollar todas y cada una de las actividades vinculadas directamente a gestiones de comercio exterior con buen soporte. La concesión que en la práctica se traduce en una privatización, es importante como factor de internacionalización del puerto en el mundo, habida cuenta que Ecuador es un país que tiene una presencia importante de productos hidrobiológicos y agroindustriales que están siendo desarrollados en forma creciente. El aprovechamiento de la posición geopolítica, y principalmente, el enfoque basado en analizar la competitividad del puerto frente a las opciones de la región, donde precisamente se encuentra el Puerto de Paita y Callao, brinda una óptica de la

interpretación del Ecuador en materia de internacionalización, y se traduce en aprovechar las ventajas comparativas, competitivas y principalmente concurrenciales, donde encuentran su mayor fortaleza debido a la envergadura de las empresas exportadoras ecuatorianas y su presencia en el mundo (Osejos Vásquez et al., 2022).

2.1.2. Antecedentes nacionales

La tesis de Nizama (2020) con el nombre de “El Transporte Marítimo Internacional en el Ámbito del Desarrollo Comercial Peruano 2018” en la Universidad Nacional del Callao, ha empleado la técnica de muestreo que ha sido el no probabilístico y seleccionado de manera intencional u ocasional, en el cual el investigador selecciona las muestras basadas en un juicio subjetivo, por lo que esta muestra se selecciona ampliada en el conocimiento y credibilidad del investigador, y de acuerdo a las características de la investigación, es decir se ha seleccionado información de utilidad, de los organismos competentes en transporte marítimo internacional y desarrollo comercial peruano del año 2018, así como a 54 expertos en los temas de investigación. El presente trabajo de investigación sobre el transporte marítimo internacional, en el ámbito del desarrollo comercial peruano en el año 2018, tiene como objetivo general el determinar de qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con el desarrollo comercial peruano en el año 2018, teniendo en cuenta la infraestructura portuaria peruana y las políticas de comercio internacional del Estado peruano (Nizama Zevallos, 2020).

Lecca Vergara (2018) plantea en su Tesis denominada “El Transporte Marítimo Internacional en el Desarrollo Comercial de la Economía Peruana 2018”, una importante reflexión y enfoque basado fundamentalmente en la relación que pueda existir vinculado el movimiento comercial y carguero del transporte marítimo internacional, en la dinámica comercial de Perú, enfoca muy acertadamente que el 95% de todo el movimiento marítimo, representan el 95% de la actividad comercial del país. En el caso peruano el 48.50% de toda la carga

que se transporte por vía marítima se traslada a través de contenedores, y en donde el resto corresponde a mercancías por lo general sin valor agregado, como granel sólido, granel líquido, o carga rodante. Con estos indicadores es fácil plantear alternativas vinculadas directamente al aporte significativo del movimiento, ya que gran parte de las exportaciones precisamente se transportan por vía marítima, independiente de los puertos que se pueden evacuar las mercancías. Por el lado de las importaciones, también, se puede analizar objetivamente que también existe un movimiento significativo y relevante de mercancías que se importan por vía marítima y de igual forma, todo el soporte de carga por contenedores es para transportar productos con valor agregado, mientras que la carga suelta es la planteada para la carga en los sistemas de mercancía suelta y a granel. Sobre esta base, entonces se puede confirmar que efectivamente la importancia si es significativa y relevante, y por ende, se puede comprobar que hay una incidencia positiva, para plantearlo como un sustento válido. (Lecca Vergara, 2021).

Cusman Barriga (2016) plantea un enfoque interesante en su Tesis denominada “La responsabilidad en el contrato de transporte marítimo de mercancías”, en que en la medida que las transacciones internacionales por vía marítima, estén totalmente refrendadas y amparadas en un documento que muy al margen de garantizar la transparencia en un acto comercial, brinden las grandes alternativas para que los actores comerciales, puedan calcular el costo exacto de las mercancías que están transportando y principalmente que ante un problema que se pueda suscitar exista la garantía del caso que se pueda estimar para tal efecto. Precisamente uno de los mayores problemas y retos en la práctica es el relacionado directamente al soporte integral de las distintas normas que rigen actualmente a los contratos, y que precisamente al no tener un conocimiento cabal, se puedan convertir en un verdadero problema, más que en una solución de flexibilidad al respecto. Otro enfoque que plantea precisamente es el vinculado a las normas internacionales, en donde se hace muchísimo énfasis a los Contratos de Transporte Internacional de Carga, y no necesariamente a los Contratos de Fletamiento, precisamente, porque se busca que se tenga el amparo técnico y comercial, a la hora de cotizar un servicio de

flete internacional de un país de origen a un país de destino (Cusman Barriga, 2016).

Farfán (2019) en su tesis “Diseño de un sistema de indicadores de gestión basado en el Balanced Scorecard para una empresa de mensajería caso: LSF Service S.A.C.” presentado ante la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, particularmente, se define que es el Balanced Scorecard, que va a permitir el medio a la dificultad que existe en la “gestión estratégica estructurada”, al responder la siguiente interrogante ¿Hay necesidad de implementar un sistema de control de la gestión empresarial, para mejorar la rentabilidad del negocio, así como la satisfacción de sus clientes? A continuación, a partir de la implementación del sistema de gestión estratégica en la empresa de mensajería LSF SERVICE SAC, se explicarán los aspectos teóricos y se concluirá la interacción del procedimiento de las secuencias administrativas existentes en LSF.(Farfán Muñoz, 2019).

OSITRAN (2019), en su excelente investigación denominada “REVISIÓN DEL FACTOR DE PRODUCTIVIDAD EN EL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI: 2019-2024”, plantea un enfoque organizado a nivel secuencial entre todos los aspectos que vinculan directamente la gestión portuaria en la estructura de evaluación, como es directamente: La productividad vinculada directamente a:

- Servicios a la nave (precisando tanto el mercado relevante como las condiciones de competencia específicas para tal fin).
- Servicios a la carga (tanto para el mercado relevante como para las condiciones de competencia específicos).
- Servicios de almacenamiento (tanto para el mercado relevante, como para condiciones de competencia respectivos).
- Servicios de pasajeros (tanto para el mercado relevante como para las condiciones de competencia específicos).

También ha realizado un importante enfoque de evaluación sobre la base vinculada a los factores de productividad planteados para tal fin, principalmente a nivel cuantitativo, como la cantidad productos, insumos, mano de obra, materiales, capital de trabajo incorporado en la gestión, y los precios que se van manejando a lo largo del periodo de evaluación, para concretar toda la estructura de factores que formarán parte de dicha unidad de costos. Otro criterio que se toma en cuenta para el presente trabajo de investigación es el relacionado a la variación de la productividad, que se mide por la variación tanto del producto, insumos, mano de obra, materiales, capital, el índice agregado de productos. La base que se muestra en la investigación es la relacionada directamente con toda la estructura de gestión de inventarios, tanto de la estructura portuaria, como aduanera propiamente dicha, ya que en la práctica, una gestión integral de un negocio de importación, en donde esté directamente involucrada la gestión de carga internacional, depende directamente de la estructura de la gestión portuaria y la gestión aduanera, ya que en una primera instancia, se recibe la carga a nivel portuario, y en donde se garantiza que las labores son positivas al 100% (OSITRAN, 2019).

Ramírez Ramos, B., Barragán Uribe, L. (2017), en su investigación denominada "EQUIPAMIENTO PORTUARIO Y NIVELES DE PRODUCTIVIDAD DE CARGA SÓLIDA A GRANEL EN EL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL PUERTO DEL CALLAO EN EL PRIMER TRIMESTRE DEL 2017", plantea una interesante propuesta basada directamente en indicadores de rendimiento, con énfasis a los tiempos de operación directamente vinculadas a las gestiones de tiempos efectivos de trabajo de las naves en su proceso de carga y descarga de mercancía sólida, y las posibles paralizaciones debido a los factores de retrasos y tiempos de demora en los expedientes de mercancía mediante la gestión aduanera de los mismos. El equipamiento portuario en todos los países del mundo, siempre ha tenido directamente relación con los resultados de toda gestión portuaria y aduanera, ya que aparte que se puede tener una mejor calidad de infraestructura y tecnología, también se cuenta directamente con todo un equipamiento disponible para acelerar tiempos importantes, y una vez que se realiza la gestión portuaria, se activa la gestión aduanera, ya que una depende

de la otra en operaciones directamente vinculadas a importación, y en sentido inverso, una gestión portuaria, puede tener cierta influencia de la gestión aduanera en una operación de exportación, por algunos problemas que se puedan suscitar con la diligencia aduanera respectiva (Ramírez Ramos & Barragán Uribe, 2017).

Ojeda Vera Alfredo (2020) en su investigación denominada “LA ATRACCIÓN Y RETENCIÓN DEL TALENTO HUMANO GENERA COMPETITIVIDAD EN LAS AGENCIAS MARÍTIMAS”, plantea un interesante enfoque basado en la gestión del talento humano en las empresas, como un factor determinante para generar competitividad, lo que realmente en la práctica tiene mucho asidero, puesto que no solamente es la tecnología y los elementos favorables que se pueden tener a disposición. También es importante, la cohesión de los equipos, para generar empresas importantes y sólidas desde el punto de la vista de la gestión, o sea materializar los actos, de todos los factores positivos que se puedan tomar en consideración para tal efecto. Se parte de la premisa que, en un entorno donde se desarrolla la estructura integral de análisis, es relevante tomar en consideración que la correcta dirección y coordinación de actividades, sumada a los factores que se puedan tomar como positivos para tal efecto, jugarán un rol vital para desarrollar gestiones positivas y muy enfocadas a cumplir con las metas, resultados y objetivos trazados, independientemente que sean de corto, mediano y largo plazo. La preparación es aspectos técnicos es importante, mientras los resultados puedan ser traducidos en gestiones positivas, mediante la cohesión de equipos, o la suma de talentos multidisciplinarios, que traduzcan su gestión en resultados ampliamente positivos para tal efecto. Es un motivo de permanente debate y preocupación, analizar de qué forma las empresas pueden alcanzar el éxito, y tener respuestas más ágiles y acordes con la realidad actual de los negocios que están haciendo denodados esfuerzos para materializar sus resultados positivos, en bienestar para toda la cadena de valor que se puedan tomar en consideración para tal fin.

En esta investigación se tomaron en cuenta criterios importantes desde la evaluación a la alta dirección, que tienen valoración por la eficiencia y eficacia de sus labores. Sin embargo, cuando se evalúa al personal operativo, se llega a la conclusión, que requieren un liderazgo para que puedan sentirse identificados en la organización, ya que, sin dicha sintonía con la empresa, será imposible cohesionar a los equipos que se formen en las empresas del sector marítimo. Otro elemento importante a tomar en cuenta, es que existen muy pocos centros especializados en formar competencias y habilidades duras y blandas en este sector, y la gran mayoría de colaboradores aprenden de la propia evidencia empírica, vale decir, de los hechos y del día a día de la gestión, pero no necesariamente están formados técnicamente para sus tareas encomendadas. El aspecto remunerativo y el plan de vida que ofrece una empresa también juega un rol significativo en la formación del talento humano del sector. (Ojeda Vera, 2020).

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR SAC

En el presente estudio de investigación, la empresa tiene como razón social y comercial la denominación: Soluciones logísticas aduaneras BENCOR S.A.C., con RUC 20600619196. Inicia sus operaciones en el 2015 en el comercio exterior, ante las diferentes dificultades que se les presenta a los emprendedores en la gestión logística y comercial. Por ello se ha venido desarrollando soluciones personalizadas llave en mano, buscando en convertirse en un socio estratégico para la internacionalización de las diferentes empresas. Se presenta el logo de la presente empresa.

La delimitación de la empresa se basa en los siguientes valores:

- **Aspiración:** Ser líder en la logística digital como socio estratégico de las empresas.

- **Propósito:** Brinda soluciones Logísticas integrales que generen ventajas competitivas a nuestros clientes.
- **Ventaja competitiva:** Trazabilidad de Procesos, Servicio Personalizado y Estándares de calidad A1.
- **Valores:** Confiabilidad, Honestidad, Respeto y Sostenibilidad.
- **Políticas:** Garantía, Responsabilidad Social e Innovación.

Propone a sus clientes su servicio a través de su plataforma de manera ágil y didáctica donde se puede apreciar los servicios en la dirección electrónica:

<https://solucionesbencor.com/>

Figura 1

Logo Soluciones Bencor



Los servicios que ofrece en su página web son los siguientes:

ASESORÍA LEGAL

Proporciona servicio personalizado a través de un equipo de profesionales en Técnica Aduanera y Staff de Abogados externos que incluye:

- Consultas legales de cualquier índole.
- Seguimientos y respuestas de notificaciones.
- Asesoría legal en el comercio exterior.
- Servicio legal en Derecho Aduanero.
- Asesoramiento en constitución de empresas.

ASESORIA TECNICA Y COMERCIAL

Propone soporte en negociaciones internacionales que incluyen los siguientes aspectos.

- Estándar de calidad y auditoria de producción.
- Requisitos de acceso al mercado.
- Certificaciones internacionales.
- Condiciones comerciales.
- Oportunidades de negocio.
- Estrategia de Marketing offline/online.

AGENCIAMIENTO DE CARGA

Cuentan con una red de agentes a nivel internacional. Brindamos los siguientes servicios:

- Embalaje y condiciones de rotulado en origen.
- Agenciamiento de aduanas en origen.
- Transporte marítimo FCL y LCL.
- Transporte aéreo, terrestre y multimodal.
- Seguro de transporte Internacional.
- Asesoría y seguimiento de pre/post – embarque.
- Distribución y monitoreo de la carga.

AGENCIAMIENTO DE ADUANAS

Proporciona servicio aduanero siendo ejecutado de manera personalizada por expertos profesionales que incluye:

- Desde la recepción, revisión y verificación de la documentación hasta la entrega de la carga.
- Supervisión de trámites en el sistema de SEIDA(SUNAT).
- Supervisión de trámites en el sistema VUCE.
- Monitoreo de diligencia aduanera.

TRANSPORTE

Transportan todo tipo de carga a nivel local y nacional con altos estándares de seguridad y calidad de servicio que incluye:

- Coordinación de ruta
- Controles de seguridad
- Trazabilidad de las actividades
- Estados de las operaciones

2.2.2. Acuerdo de Marrakech por el que se Establece la Organización Mundial del Comercio-OMC.

Las partes del acuerdo, reconocen las relaciones en la esfera de la actividad comercial y económica, donde deben tender a elevar los niveles de vida, a lograr el pleno empleo y un volumen considerable y en constante aumento

de ingresos reales y demanda efectiva ya acrecentar la producción y el comercio de bienes y servicios, permitiendo al mismo tiempo la utilización óptima de los recursos mundiales de conformidad con el objetivo de un desarrollo sostenible y procurando proteger y preservar el medio ambiente e incrementar los medios para hacerlo, de manera compatible con sus respectivas necesidades e intereses según los diferentes niveles de desarrollo económico. Reconociendo además que es necesario realizar esfuerzos positivos para que los países en desarrollo, y especialmente los menos adelantados, obtuviera una parte del incremento del comercio internacional que corresponde a las necesidades de su economía. Deseosas de contribuir al desarrollo de estos objetivos mediante la celebración de acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio, así como la eliminación del trato discriminatorio en las relaciones comerciales internacionales, así como la eliminación del trato discriminatorio en las relaciones comerciales internacionales, así como la eliminación del trato discriminatorio en las relaciones comerciales internacionales (OMC, 2017). Los acuerdos consideran:

ANEXO 1 ACUERDOS MULTILATERALES SOBRE EL COMERCIO DE MERCANCÍAS

- Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994
- Acuerdo sobre la Agricultura
- Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias
- Acuerdo sobre los Textiles y el Vestido¹
- Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio
- Acuerdo sobre las Medidas en materia de Inversiones relacionadas con el Comercio
- Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994

- Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994
- Acuerdo sobre Inspección Previa a la Expedición
- Acuerdo sobre Normas de Origen
- Acuerdo sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación
- Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias
- Acuerdo sobre Salvaguardias
- Acuerdo sobre Facilitación del Comercio

ANEXO 1B ACUERDO GENERAL SOBRE EL COMERCIO DE SERVICIOS Y ANEXOS

ANEXO 1C ACUERDO SOBRE LOS ASPECTOS DE LOS DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL RELACIONADOS CON EL COMERCIO

ANEXO 3 MECANISMO DE EXAMEN DE LAS POLÍTICAS COMERCIALES

ANEXO 4 ACUERDOS COMERCIALES PLURILATERALES

- Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles
- Acuerdo sobre Contratación Pública
- Acuerdo Internacional de los Productos Lácteos
- Acuerdo Internacional de la Carne de Bovino (OMC, 2017)

2.2.3. Acuerdos regionales de comercio en América Convenios sobre aspectos económicos del transporte (UNCTAD-UNCITRAL).

El repunte de las corrientes comerciales también se debió a las amplias medidas de estímulo adoptadas y al aumento del gasto en bienes de consumo que supuso el incremento del comercio electrónico, especialmente en los Estados Unidos; en una fase posterior, hubo un optimismo más generalizado en las regiones avanzadas como consecuencia del uso de la vacunación, pero dicho fenómeno también vino dado en parte por el desbloqueo de la demanda acumulada de automóviles, por ejemplo, así como por la reconstitución de existencias y por el incremento de inventarios. El impacto en el primer semestre de 2020 ocurrió una contracción del comercio marítimo del 3,8 % en el año 2020; en cambio, en el segundo semestre se constató una recuperación incipiente, aunque asimétrica, y para el tercer trimestre, los volúmenes del comercio contenedorizado y de las mercancías transportadas a granel se habían renivelado, si bien todavía no se ha producido una recuperación total del transporte en barcos tanque. (UNCTAD/RMT, 2021)

Desempeño de los sectores portuario y marítimo y la facilitación del comercio y del transporte:

- Geopolítica
- Resiliencia
- Tecnología
- Dinámicas del mercado del transporte marítimo
- Descarbonización y transición energética
- Adaptación y resiliencia climática

Prioridades de acción:

1. Vacunar al mundo
2. Revitalizar el sistema multilateral de comercio
3. Poner fin a la crisis de los cambios de tripulación
4. Vacunar a la gente de mar
5. Facilitar los cambios de tripulación
6. Garantizar un transporte marítimo fiable y eficiente
7. Transversalizar la resiliencia de las cadenas de suministro, la evaluación de riesgos y la preparación
8. Controlar los costos
9. Descarbonizar
10. Transporte marítimo resistente al cambio climático

2.2.4. Convenios sobre aspectos técnicos de la navegación (OMI)

Los convenios más importantes (OMI, 2020).

- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS, 2015) suscrito desde 1974, y enmendado
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 Convenio MARPOL (Convenio Internacional Para Prevenir La Contaminación Por Los Buques, de 2 de Noviembre de 1973 Convenio MARPOL (Con El Protocolo de Londres de 17 de Febrero de 1978 y Enmiendas, 2010)
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), en su forma

enmendada, incluidas las enmiendas de 1995 y las enmiendas de Manila de 2010

2.2.5. Otros convenios relativos a la seguridad y protección marítimas y a la interfaz buque-puerto (OMI, 2020)

- Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de abordajes)
- Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional 1965 (Convenio de facilitación)
- Convenio internacional sobre líneas de carga 1966 (Convenio de líneas de carga)
- Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR)
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA") y Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988 (y protocolos de 2005)
- Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (Convenio CSC)
- Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, 1976 (INMARSAT)
- Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, sustituido por el Protocolo de Torremolinos de 1993; Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros

- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (Convenio de formación para pescadores)
- Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971, y Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973

2.2.6. Convenios sobre aspectos sociales del transporte y los puertos (OIT).

Así pues, los convenios con la OIT, examina riesgos para la seguridad y la salud surgidas en el último decenio, así como cuestiones relacionadas con la automatización de los puertos y, dada la creciente participación de la mujer en la mano de obra portuaria, cuestiones como el acoso sexual y la facilitación de instalaciones en el lugar de trabajo para hombres y mujeres. Sin duda será una herramienta valiosa para quienes deseen mejorar la seguridad y salud en el sector portuario, para reducir los costos relacionados con las lesiones y enfermedades profesionales y para garantizar el trabajo decente a todos los trabajadores portuarios. El presente repertorio de recomendaciones es una edición revisada del repertorio de recomendaciones Seguridad y salud en los puertos publicado en 2005, y brinda asesoramiento y asistencia a todas las personas responsables de la gestión, funcionamiento, mantenimiento y desarrollo de los puertos, y su seguridad.

- Empleadores portuarios
- Contratistas y proveedores de mano de obra o de servicios
- Personal directivo
- Supervisores
- Trabajadores por cuenta propia

- Asesores de seguridad y salud
- Pasajeros y otras personas distintas de los trabajadores
- Seguridad y salud en los puertos

2.2.7. Teoría de indicadores de gestión y su aplicación práctica (Silva Matiz: 2010)

Uno de los factores determinantes para que todo proceso, llámese logístico o de producción, se lleve a cabo con éxito, es implementar un sistema adecuado de indicadores para medir la gestión de los mismos, con el fin de que se puedan implementar indicadores en posiciones estratégicas que reflejen un resultado óptimo en el mediano y largo plazo, mediante un buen sistema de información que permita medir las diferentes etapas del proceso logístico.

Características de los indicadores

Los indicadores de gestión deben cumplir con unos requisitos y elementos para poder apoyar la gestión para conseguir el objetivo, las cuales pueden ser:

Simplicidad: Se puede entender como la capacidad para definir el evento que se pretende medir de manera poco costosa en tiempo y recurso.

Validez en el tiempo: Puede definirse como la propiedad de ser permanente en un periodo deseado.

Adecuación: Corresponde a la facilidad de la medida para describir por completo el fenómeno o efecto. Debe reflejar la magnitud del hecho analizado y mostrar la desviación real del nivel deseado.

Utilidad: Es la posibilidad del indicador para estar siempre orientado a buscar las causas que han llevado a que alcance un valor particular y mejorarlas.

Participación de los usuarios: Es la habilidad para estar involucrados desde el diseño, y debe proporcionarse los recursos y formación necesarios para su ejecución.

Oportunidad: Es la capacidad para que los datos sean recolectados a tiempo, igualmente se requiere que la información sea analizada oportunamente para poder actuar. (Silva Matiz, 2019)

2.2.8. Neoinstitucionalismo y Teoría de Gestión

A partir de la teoría de gestión el autor intenta el sentido del artículo, realizando una contribución, teniendo en cuenta la interacción de ésta con la estructura, el comportamiento humano, la empresa y las instituciones. estructura formal e informal frente a la dinámica del entorno organizacional e institucional.

En general se acepta como origen del planteamiento neoinstitucional el artículo de (Martínez Fajardo, 2002) titulado “La naturaleza de la empresa” referido de Ronald Coase (1937) y en el cual desarrolla su concepto costos de transacción, perspectiva analítica que vino a profundizar, ya genera una gran discusión académica con su trabajo. Asimismo, el problema del costo social (1960). Mitchell de acuerdo con Kenneth Arrow (en Williamson y Winter: 1996, 128), fracasó desastrosamente porque carecía de una estrategia metodológica para la investigación y porque se limitó a analizar únicamente la cuestión de la pérdida de recursos y el grado de su utilización. El neoinstitucionalismo constituye un nuevo enfoque y una metodología interdisciplinaria que integra no sólo la economía sino la teoría de gestión, el derecho, la sociología, la psicología, la historia. (Martínez Fajardo, 2002)

2.2.9. Productividad y Competitividad Internacional:

Sobre la base estructural en la que hoy por hoy descansa el mundo de los negocios internacionales, la Fundación de Investigación Económicas

Latinoamericanas-FIEL (2002) presenta un libro muy interesante denominado “ Productividad, Competitividad, Empresas-Los engranajes del crecimiento”, plantea un importante nivel de precisión en lo que se debe de plantear como retos permanentes en las empresas para desarrollar cualquier actividad comercial, y son los vinculados directamente a desarrollar toda una estrategia de costos competitivos (productividad) que permitirán ser muy flexible tanto en la propia estructura del negocio, así como en la generación de márgenes de utilidad para tener una presencia importante y significativa en el mercado de destino, habida cuenta que se busca plantear alternativas de solución a los retos actuales de tener un espacio y sobre dicho espacio plantear un conjunto de estrategias para que se pueda crecer, desarrollar y principalmente tener vigencia en el tiempo, que hoy es la mayor tarea pendiente de las empresas. Los autores plantean un enfoque importante, para que mediante una adecuada productividad, se puedan plantear inversiones significativas las cuales en forma permanente debe de estar acompañadas con una importancia flexibilidad de costos para que la empresa se pueda adecuar al mercado según la dinámica y según el mapa de dolor de los consumidores que buscan soluciones a sus problemas desde la óptica del costo. En la parte de la competitividad se plantean estrategias que busquen permanente mediante los indicadores de gestión, la gran posibilidad de brindar tanto Utilidades (retorno de la inversión), así como rentabilidad (porcentaje de dicho retorno sobre las ventas, costos u otros indicadores de alto impacto).

2.2.10. Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (MTC):

El ente encargado del otorgamiento de los permisos y todo el soporte integral para desarrollar la actividad de transporte marítimo internacional y nacional de carga, brinda mediante un conjunto de actividades dentro de las que destacan las siguientes:

- Es la entidad que brinda los permisos para la operatividad y renovación de todas las actividades que conciernen al transporte marítimo, bajo el principio de la reciprocidad, vale decir, ingresos y salidas de naves.
- También se encarga de otorgan los permisos de las actividades de Cruceros y demás actividades turísticas.
- También brinda la autorización de las actividades que empresas de otros países, conocidas como de bandera extranjera, puedan desarrollar sus actividades en territorio peruano.
- Brindar autoriza a que las naves puedan realizar servicios de mantenimiento a nivel internacional.
- Brinda y renueva las licencias a las agencias marítimas de las empresas de navegación acreditadas en el territorio peruano.
- También brinda la autorización y las renovaciones de los agentes de carga internacional, así como también a los operadores de transporte multimodal.
- Brinda la autorización para el registro y la prestación del servicio de apoyo a las naves que calan en territorio peruano, y en apoyo a los demás servicios conexos.
- Actividades colaterales.

Según las coordenadas institucionales el Plan Estratégico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) (2019), claramente manifiesta propósitos de cambios y mejoras significativas, con lo cual se puede considerar un criterio relevante para ser tomado en consideración en la presente investigación.

2.2.11. Utilidad y Rentabilidad:

En toda actividad empresarial, se requieren evaluar varios factores para considerar positiva o negativa una iniciativa o emprendimiento. Hay que tomar en consideración que para efectos de realizar una gestión exitosa de negocios se deben de tomar en consideración varios criterios de referencia, dentro de los cuales destacan las compras, las ventas y las cobranzas, tomando en cuenta a nivel transversal, la gestión de costos, tiempos, procesos y procedimientos específicos, que van a coadyuvar con la estructura integral de una gestión empresarial exitosa. Como consecuencia de ellos es que se van determinando en las compras, las actividades que permita adquirir mercancías en las mejores condiciones posibles, ahorrando al máximo sin perder la calidad respectiva de un producto en el mercado, y que permite realizar la gestión de la venta de manera exitosa.

Una vez que nos encontramos en la gestión de venta, debes cuantificar todos los factores para efectos de evaluar como reducimos los costos fijos y ampliamos los costos variables, para hacerlos amplios y flexibles, ya que como consecuencia de ello se van a tomar en consideración los criterios de marcar, costos, gastos, determinar un margen de utilidad y marcar los impuestos a las ventas, para sobre ello determinar posibles criterios de utilidad, descontando los impuestos de ley, y apostamos por la utilidad neta.

La gestión de cobranzas precisamente comienza una vez realizada la gestión de las ventas, y es allí donde se deben de plantear las alternativas de cobrar el íntegro de la operación en el menor tiempo posible. Cuando se tenga el íntegro de la operación se debe de plantear también la posibilidad de cumplir con todas las obligaciones tanto comerciales como tributarias, donde precisamente se encuentran las obligaciones a los proveedores y demás operadores que acompañan a la empresa en la aventura empresarial.

Y también se deben de cumplir con las obligaciones tributarias para efectos de cumplir con el estado en la recaudación de los impuestos. Una vez que se cumple con todas las obligaciones tributarias, nos encontramos con la utilidad, que el resultado de la operación realizada para tal fin. Se considera el retorno de la inversión expresado en montos. Finalmente se plantea la rentabilidad como un porcentaje de las ventas, inversión, o cualquier otro indicador que se tome como referencia según Parada Daza (1988).

2.2.12. Operatividad, Táctica y Estrategia:

Un criterio relevante no menos importante que se debe considerar a nivel internacional y nacional, son los vinculados a las famosas etapas pre operativas y operativas de todo negocio cuando recién inicia actividades y cuando ya se encuentra en marcha, para validar si sus procesos son viables. En la operatividad se destaca el trabajo cotidiano de toda organización que precisamente busca como referencia a resaltar, la atención en el punto de venta, la atención tanto a clientes como a prospectos de clientes, reclamos, sugerencias y todo tipo de inquietudes para que se pueda tomar en consideración todo un soporte integral para tal fin.

Otro aspecto a tomar en cuenta es que las actividades operativas usualmente son de periodos cortos, que no deben de exceder de 1 año en este instante. Una vez que se ejecutan los trabajos de corto plazo, nos encontramos en las actividades de mediano plazo, que tienen por finalidad supervisar y evaluar el rendimiento obtenido en lo operativo, precisamente para ir viendo el avance y encontrar respuestas importantes de determinados resultados que se toman como referencia importante, para ir consolidando datos relevantes, que permitan evaluar rendimientos que vayan del año 2 al año 4 como promedio general.

Finalmente, la actividad esperada para la correcta Toma de Decisiones es la vinculada a la estratégica, puesto que se consolidan los resultados tanto de la

actividad operativa, como de la actividad táctica, buscando que se pueda tomar curso a las decisiones estructurales que se tienen a bien tomar para que la empresa pueda tener vigencia a lo largo de su proyección estimada.

Actualmente existe incluso una discrepancia sobre qué tiempos son los que se deben asignar para cada etapa, habida cuenta que actualmente los indicadores son significativamente sensibles por toda la coyuntura internacional que se está viviendo a nivel mundial (Mincetur, 2019).

2.2.12. Eficiencia y Eficacia:

En toda gestión empresarial, y principalmente, ahora que se evalúan criterios importantes de tiempos, se pone en el tapete la gran alternativa de presentar acciones que estén bien elaboradas, con altos niveles de calidad de gestión, vale decir, acciones que trasciendan, precisamente para garantizar que hay una cadena de valor integrada. Uno de los más graves problemas de las empresas actuales, es precisamente garantizar que exista una diferenciación en las acciones, que se pueda distinguir, pero que a su vez marque una gran diferencia en la posición comercial en el mercado actual, altamente dinámico y competitivo.

Pero también aparece otro factor relevante que permitiría marcar una enorme diferencia aún más importante, vinculada directamente a la gestión de tiempos, y es lo relacionado en hacer una gestión aparte de bien realizada, en el menor tiempo posible.

Entonces para resumir, cuando se hace una gestión bien elaborada con calidad superlativa y con una ventaja importante dentro de lo netamente diferenciado, hablamos directamente de Eficiencia. Pero cuando a dicha gestión le agregamos rapidez, para hacerla en el menor tiempo posible, la vinculamos directamente a Eficacia. Estos 2 términos en la actualidad sin altamente significativos, puesto que, en todo proceso administrativo desde el punto de vista científico, se busca precisamente plantear retos permanentes vinculados a la

excelencia, que, con una propuesta de valor integrada y bien articulada, permitirá tener grandes beneficios económicos y comerciales a lo largo del tiempo como lo sostiene (Ruffier, 1998)

2.2.13. Trazabilidad:

La estructura de la evaluación de estándares para garantizar que existan un equilibrio y un respaldo a la hora que se tenga que evaluar formas de trabajar, para que los procesos tengan estándares que cumplan con todo lo que se debe de tomar en consideración es lo referido a la trazabilidad.

Para toda gestión internacional y nacional, trabajar con estándares que garanticen gestiones y procesos uniformes debe convertirse en la razón de ser de los nuevos modelos de negocios a nivel mundial, precisamente porque con estos estándares organizados, se puede trabajar en múltiples sectores las aplicaciones que se debe de tomar como referencia.

Dentro de los criterios que son los más significativos para garantizar estándares que permitan mantener el equilibrio, se encuentran los relacionados a los que están codificados mediante códigos EAN, conocidos también como GS1, que precisamente en una gestión internacional, valida toda la estructura integral, condensada mediante etiquetas, que conllevan información vinculado a las operaciones internacionales, que comienza precisamente por la fábrica, para luego pasar por la agencia de carga en origen, agencia de aduana en origen, diligencia aduanera frente a la autoridad aduanera en origen.

Luego se da la travesía internacional, la gestión de la carga y ante la autoridad aduanera en destino, incluyendo en posible transporte final al local de importador. En todos estos procesos, se deben de garantizar que existen controles de costos, tiempos y procesos muy bien organizados para la naturaleza del producto a tomar en consideración. Estos estándares permiten garantizar la estructura para tal fin, y conociendo al detalle dichos estándares de acuerdo a la naturaleza del producto evaluado, puede desarrollarse todo un soporte de

personalización del mismo, para llegar a obtener gestiones de productos, servicios y de innovación acordes con la lógica del modelo de negocio y del producto a desarrollar comercialmente en el mercado internacional, según lo manifestado por GS1 (2003), en su libro denominado “Trazabilidad “.

2.2.14. Autoridad Portuaria Nacional (APN):

La Autoridad Portuaria Nacional (APN) es un organismo del estado peruano directamente vinculado y adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), que tiene como rol principal fomentar de una forma dinámica y transparente el crecimiento y desarrollo de toda la infraestructura portuaria en el territorio peruano.

Desde su creación en el año 2003, ha sido considerada ya una política de estado y consecuentemente ha sido parte de la agenda de todos los gobiernos de turno, plantear, mediante el desarrollo de puertos por parte de ENAPU (Empresa Nacional de Puertos) que aún conserva la administración de algunos puertos en Perú (Ilo, Iquitos, MASP Arica, Yurimaguas, Huacho y Supe), y los puertos que se encuentran en concesión actual (Callao, Pisco, Paita Salaverry, entre otros).

Dentro de las preocupaciones permanentes de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) se encuentran las vinculadas directamente también en la gestión propia de cada puerto que busca aparte de desarrollar infraestructura, plantear mejorar significativas en las columnas vertebrales en las cuales gira toda gestión portuaria, las cuales son las siguientes:

- Servicios a la Nave:
 - o Remolcaje y Practicaje.
 - o Amarre y Desamarre.

- o El propio uso múltiples de amarradero del puerto asignado para tal efecto.
- Uso del Muelle:
 - o Uso de movimientos de Cargas Break Bulk (Cargas Fraccionadas), más conocida como LCL (Less Container Load), llamadas también consolidadas.
 - o Carga sólida a granel tanto de granos, como pellets, como también de minerales,
 - o Carga Líquida y en gas.
 - o Carga propia de los Contenedores.
 - o Carga de servicios de Cruceros o viajes de pasajeros itinerantes.
 - o Transferencia, Manipulación y Almacenaje de Carga.
- Servicios Complementarios,
 - o Tanto a las naves como seguridad, alquiler de unidades, suministro de agua, y eliminación de depósitos, notas de tarja, lavado y manipuleo de contenedores vacíos, consolidación y desconsolidación de contenedores, entre otras gestiones.

2.2.15. Cámara de Comercio Internacional. (CCI):

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) es una organización que tiene su sede principal en Francia, y fue fundada en el año 1919, precisamente a raíz de haber culminado la primera conflagración internacional, vale decir, la Primera Guerra Mundial.

Precisamente el mayor propósito de la Cámara de Comercio Internacional es buscar los mecanismos que garanticen que las prácticas comerciales a nivel mundial sean seguras, al desarrollar criterios de política comercial que se utilizan tanto a nivel nacional como internacional, lo cual coadyuva en forma significativa en todo un soporte integral que se requiere actualmente.

Quizás su rol más conocido a nivel mundial son la elaboración de reglas de uso uniforme para desarrollar las prácticas comerciales a nivel internacional, más conocidos como los INCOTERMS. Precisamente en este contexto, lo que está directamente vinculada con la presente investigación, tienen relación directa con los siguientes temas:

- Reglas de Usos Uniformes relativos a Créditos Documentarios 600 que se la publicación por excelencia, la cual es aplicada mundialmente, precisamente para manejar operaciones mediante la intervención de los bancos que confirman la participación en las transacciones internacionales que realice un exportador e importador.
- Las reglas vinculadas directamente a los Términos de Comercio Internacional (INCOTERMS), que precisamente se modifican cada diez (10) años y tiene como finalidad precisar los grados de responsabilidad en las transacciones dependiendo el lugar de entrega asignado para tal efecto, según lo establece el Contrato de Compra Venta Internacional (CCVI) para tal fin.
- Modelos de Contratos de transacciones internacionales de CCI (Cámara de Comercio Internacional).
- Guías de prácticas comerciales, especialmente las vinculadas a parte de los contratos internacionales, INCOTERMS y la utilización de la UCP 600, la solución de controversias que se regular usualmente mediante arbitraje y ADR (Alternative Dispute Resolution) o Resolución de Disputas Alternativas.

- Reglas anticorrupción mediante el documento RESIST, precisamente diseñado para tener cláusulas específicas anti corrupción en las prácticas comerciales que se deban de plantear para tal fin.

2.2.16. SOLAS (Safety of Life at Sea o Seguridad de Vida en el Mar):

Es un Convenio conocido también como el mecanismo por el cual se brinda Seguridad de vida en altamar, son estándares más importantes alineado en la OMI (Organización Marítima Internacional) que tienen el objetivo fundamental de crear condiciones de seguridad de los tripulantes en las travesías internacionales entre los distintos puertos del mundo. Fue creado desde el año 1914, y dentro de los criterios que monitorean para garantizar la seguridad integral en una nave se tienen los siguientes:

- Estabilidad de la nave.
- Ingeniería de la nave incluyendo todo el sistema de maquinarias.
- Sistema eléctrico, electrónico, mecánico e informático de la nave.
- Sistema de seguridad contra incendios y problemas de tempestades, para brindar soporte mediante el uso de equipos de salvataje diseñados para tal fin.

Desde su creación en 1914, se han desarrollado versiones de actualización en 1929, 1948, 1960 y 1974, teniendo protocolos de actualización en el año 1988, 2009 y 2017. Este mecanismo de enmiendas en la práctica busca modernizar y activar mecanismos de vanguardia garantizando las prácticas de seguridad al más alto nivel internacional.

Consta de doce (12) capítulos los cuales se precisan a continuación:

- Capítulo I: Disposiciones generales.
- Capítulo II: Construcción y estabilidad y detección de incendios.
- Capítulo III: Dispositivos y medios de salvamiento.
- Capítulo IV: Radiocomunicaciones.
- Capítulo V: Seguridad en la comunicación.
- Capítulo VI: Transporte de cargas.
- Capítulo VII: Transporte de mercancías peligrosas.
- Capítulo VIII: Buques nucleares.
- Capítulo IX: Gestión de seguridad en operaciones de buques.
- Capítulo X: Seguridad a las naves de gran velocidad.
- Capítulo XI: Medidas especiales para incrementar seguridad y protección marítima.
- Capítulo XII: Medidas de seguridad para buques graneleros.
- Capítulo XIII: Verificación del cumplimiento.
- Capítulo XIV: Medidas de seguridad para buques que operen en aguas polares.

2.2.17. Organización Mundial de Comercio. (OMC):

La Organización Mundial de Comercio (OMC) se constituye como el principal ente que regula las prácticas comerciales a nivel mundial, y se creó en el año 1995, tomándole la posta a su antecesora, el Acuerdo General Sobre Aduaneros y de Comercio (General Agreement of Tariff on Trade-GATT), que

tuvo sus inicios en el año 1947, mediante la Convención de la Habana con la participación de los 23 miembros fundadores.

Una de las principales razones por las cuales se creó la OMC, fue precisamente para darle un enfoque más ejecutivo y que pueda estar en capacidad de resolver múltiples problemas comerciales que se hacían cada vez más complejos a raíz precisamente de la expansión de los mercados internacionales por parte de los principales países (por añadidura sus grandes corporaciones), y en donde la densa estructura de plantear Rondas (acuerdos amplios con frecuencia de cada 4 años) muchas veces no se cristalizaban en resultados concretos.

Precisamente estos yerros fueron capitalizados por la OMC que redujo dichos tiempos a 2 años y con un agregado adicional, permitió establecer al margen de reuniones entre todos los miembros (multilateral) , agenda a nivel bilateral, precisamente lo que dio motivo a los actuales Tratados de Libre Comercio y mecanismos de integración económica a nivel global importantes, que si bien se cierto, tienen muchas tareas pendientes basadas principalmente en una mejor distribución de la riqueza, y oportunidades entre todos los países miembros, generó agilidad y fluidez en las transacciones internacionales, y demás instrumentos de política comercial a nivel mundial.

2.2.18. Organización Mundial de Aduanas. (OMA)

Desde su creación el 26 de enero de 1963, en Bruselas, Bélgica, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) o WCO (World Customs Organization), ha realizado denodados esfuerzos por estrechar la colaboración a todos los países miembros, sobre todas las prácticas aduaneras a nivel mundial. Dentro de las principales actividades que forman parte de su actual radio de acción se tienen:

- Cooperación en materia de asistencia técnica, la cual se centra directamente en plantear permanentes cambios y mejoras a los

procedimientos de aduana, los cuales se buscan que se puedan aplicar en una trazabilidad integral entre todos los países miembros, para unificar criterios de gestión operativa de un país de origen a un país de destino.

- Lista de concesiones sobre mercancías, que se ejerce sobre la implantación del código de Sistema Armonización de Designación y Codificación de mercancías, más conocido como el Sistema Armonizado, que es la codificación precisamente creada por la OMA, para que sea unificada y fácil sobre la correcta clasificación de productos para precisar los requisitos de acceso al mercado, y la tributación aduanera respectiva. Se busca que sea de fácil reconocimiento a nivel de los estados miembros (182 países que representan el 95% del comercio mundial actual).
- Armonización de Normas de Origen, que rige los criterios para declarar a un producto como originario, vale decir que cumplir con los requisitos y criterios de origen, y de esta forma pueda quedar habilitado para calificar en el caso que se pueda realizar una negociación de un acuerdo comercial de integral entre dos países o más.
- Valoración Aduanera, donde precisamente es ampliamente conocido ya que coordina todas y cada una de las actividades con la Organización Mundial de Comercio (OMC) para implementar en todos los países miembro en Acuerdo de Valor de la OMC.
- Acuerdo de Tecnología de Información (ATI), que marca la pauta de una correcta clasificación sobre los productos que se comprenden directamente en este aspecto fundamental, y de esta forma, se pueda mantener la uniformidad respectiva, sobre la base de todo un soporte integral para tal fin.
- Facilitación del Comercio, brindando consejos de todo tipo a las autoridades aduaneras de todo el mundo, para efectos de elaborar

procedimientos y ejecución de las mismas, bajo las condiciones de la fluidez, precisión y uniformidad de normas, que puedan ser aplicadas a nivel mundial, y de esta forma todas las prácticas comerciales como el famoso semáforo para la verificación del valor de las mercancías (canal verde, naranja y rojo), el status que plantea como los Operadores Económicos Autorizados (OEA), la determinado de la base imponible US\$ CIF, como parámetro internacional, son parte de la actual estructura por la que se maneja la OMA para beneficio de todos los países miembros. Actualmente, el Perú como miembro pleno de la OMA, goza de todos estos beneficios como país parte, ya que puede estar totalmente actualizado en las prácticas aduaneras a nivel mundial.

2.2.19. UNCTAD

La Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (United Nations Conference on Trade of Development) es ente creado en Ginebra, Suiza, en el año 1964, y cuyo propósito es plantear soluciones integrales de las barreras al Comercio Internacional, las cuales son 3 marcadas y son las siguientes:

- Barreras Arancelarias, en donde se analizar específicamente temas vinculados a los distintos derechos e impuestos, con los que usualmente los países armonizar políticas tributarias a nivel mundial.
- Barreras Para Arancelarias, donde destacan las famosas sobretasas y aranceles de carácter temporal, que siempre son materia de implementación por cada país miembro, precisamente para poder cubrir de alguna manera en forma adicional, las prácticas comerciales en los distintos países del mundo, para que no existan problemas derivados de ciertas distorsiones que tratan de cubrirse con estas barreras.

- Barreras No Arancelarias, donde precisamente se precisan los famosos Requisitos de Acceso al Mercado (RAM), incluyendo certificaciones, autorizaciones y todo tipo de restricción que se hace efectiva mediante los organismos competentes, que colaborar de una manera muy profesional con la autoridad aduanera. Precisamente, este es uno de las tareas pendientes a resolver
- Competencia a las Exportaciones, donde se aborda en especial la estructura de los subsidios a la exportación, llamados también programas de fomento a las exportaciones, que en el Perú adquiere el nombre de Restitución Simplificada de Derechos Arancelarios de Importación, más conocido como el Drawback. Es vital entender la sintonía con el mercado actual, puesto que lo que se busca principalmente es desarrollar un soporte integral para tal fin.
- Prácticas desleales al Comercio, donde se hace mucho énfasis al tema concreto de Dumping o práctica desleal de vender a precios muy por debajo de sus países de origen, con el propósito de destruir una Rama de Producción Nacional (RPN), para luego apoderarse del mercado, una vez desaparecido todo el parque industrial del sector del país al cual se están planteando dichas medidas. También en este contexto, ingresan las subvenciones, que son obras de carácter público que un país desarrolla precisamente para apoyar a todo un sector en especial, como es construir toda una infraestructura especial para tal fin, desarrollar por ejemplo compras de apoyo de determinados insumos para un sector específico, dentro de otro conjunto de medidas vinculadas que se puedan plantear para tal efecto.
- Normas de Origen, que sirve para precisar específicamente bajo que condiciones un producto adquiere el status de originario, y pueda acogerse también a los Tratados de Libre Comercio o a los distintos acuerdos de integración, entre dos países donde existe una relación de carácter comercial.

2.2.20. UNIDROIT

El Instituto Internacional, para la Unificación del Derecho Privado (International Instituto for the Unification for Private Law (UNIDROIT), fue creado en Roma, Italia en el año 1,926 y su objetivo fundamental, es precisamente armonizar las políticas internacionales, que debe ser aplicada en todos los estados miembros (cuenta con 63 estados miembros), los cuales se comprometen sólidamente a desarrollar una agenda común, para que los Contratos del Derecho Mercantil, puedan tener equilibrio en la aplicación, y por ende, se puedan plantear como grandes alternativas de solución de conflictos precisamente, por la sencilla razón que en este instante se buscan esquemas que internacionalmente, puedan tener repercusión y una amplia cobertura de aplicaciones diversas.

Dentro de las políticas con las que se rigen, se establecen el cumplimiento de las 211 reglas con las que se rigen esta organización, y precisamente de ella se rescatan amplios aportes, para que toda ejecución del Derecho Mercantil, pueda tener una gran posibilidad tanto de la aplicación, como de las garantías que se pueden tomar como referencia.

Lo que finalmente, busca esta organización, es que todos sus estados miembros, puedan aplicar dicha normativa, precisamente para que en la medida que se vaya planteando retos y alternativas diversas de solución, todos puedan tener ese mismo marco legal de referencia. Los contratos privados de toda índole, siempre y cuando sean vinculados al sector netamente comercial. La complejidad de las prácticas comerciales que cada día son más significativas, lo cual, conlleva a plantear más retos para más soluciones complejas, donde ya la participación del sector servicios y del comercio electrónico genera precisamente grandes retos, que aún no hay podido ser solucionados por ningún país en un porcentaje significativo.

2.2.21. Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE):

La Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) es una plataforma que se encuentra dentro de un sistema integrado, interconectar un conjunto de operaciones por vía electrónica, y que permite una adecuada gestión en tiempo real, de documentos, permisos y trámites virtuales, que brindan la viabilidad de los distintos requerimientos de las entidades competentes tanto nacionales como internacionales.

El alcance que tiene el VUCE es de carácter nacional e internacional, y es una plataforma que tiene equivalentes a nivel internacional, de donde se desarrolló, para adaptarla a la realidad peruana. El radio de acción tiene relación directa con el ingreso, la salida y el tránsito internacional de mercancías, y participa indirectamente en las operaciones de importación y exportación. También participa en todas las operaciones de transporte integral.

El sistema VUCE también participa y articula distintos servicios integrados que desarrollan todo un soporte integral para las empresas, como son los siguientes:

- Business Intelligence.
- Perú Marketplace.
- E-Pymex.
- Gestión de costos de servicios logísticos de exportación (MISLO).
- Sistema de ZEE (Zonas Económicas Especiales).

También existen planes de articular todo el sistema de comunidad portuaria, gestión de riesgos, requisitos de acceso y regulación del mercado, observatorio logístico, portal de e-learning y otros añadidos más.

Simplificar, facilitar, coordinar y brindar la seguridad internacional y nacional, es la razón de ser de esta plataforma que goza de mucha popularidad y familiaridad por el entorno amigable. Un criterio de interacción a tomar en cuenta, es la estructura algorítmica por la cual, se desarrolla directamente la plataforma, y que tiene 3 componentes a tomar en cuenta: Portuario (soluciona procedimientos de recepción, estadía y despacho de las naves en los puertos del país y con toda la infraestructura de la gestión portuaria propiamente dicha, para luego desarrollar la gestión aduanera).

Por otro lado, también se articula el sistema Origen (realiza la emisión, y analiza la gestión propia de la calificación para la obtención de los Certificados de origen, para liberar productos en los distintos acuerdos comerciales, donde el Perú tiene suscritos acuerdos comerciales de integración). Y finalmente se cuenta con el módulo de Mercancías Restringidas (para filtrar los Requisitos de Acceso al Mercado-RAM de manera objetiva e imparcial, tanto para las operaciones de importación como de exportación, de acuerdo a los distintos productos que se requieren para garantizar las condiciones mínimas para realizar negocios internacionales exitosos) (VUCE, 2022).

2.2.22. Operadores del transporte Marítimo.

MINCETUR (2015) En la presente investigación se informará quienes son los operadores marítimos.

- El transportista

Aquel que celebra el contrato de transporte internacional con el usuario de la mercancía.

- Agencias Generales de Carga o Agencias de Fletamento “Chartering Broker”.

Es el intermediario entre el transportista por línea regular y actuando por su propia cuenta del transportista principal.

- Agencias Marítima.

Conocidos como agente portuario, son personas jurídicas que proporcionan las siguientes actividades como:

- Operación de recepción, operación de despacho y avituallamiento de naves mercantes y de pasajeros.

Emiten firma y cancelan los conocimientos de embarque y demás documentos pertinentes, atendiendo a las naves en todos sus requerimientos.

- Empresas de Estiba, desestiba.

Brindan operaciones portuarias de embarque, desembarque, transbordo y movilización de carga en buques, del muelle al buque o viceversa y en la bahía, autorizado por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- Usuario y Shipper.

Es el exportador o el importador de la mercancía que suscribe el contrato de transporte marítimo con el porteador, es aquel que cargara su mercancía.

2.2.23. Autoridad Aduanera:

La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) es la entidad que representa a la autoridad aduanera en el Perú. Y tiene como función principal plantear velar por la correcta recaudación tributaria, tanto de las operaciones de importación, como de la tributación local, que precisamente al estar vinculadas, pueden generar un mejor nivel de control integral de toda la gestión tributaria para las empresas dedicadas tanto a operaciones internacionales, como a operaciones nacionales.

Hay que tomar en consideración, que, para el caso específico de exportaciones, SUNAT se alinea en la estructura de evitar la doble tributación de un mismo concepto a nivel mundial. Como punto de partida, en la exportación no se pueden añadir impuestos locales, los cuales deben estar totalmente liberados, para que el impuesto final se cobre en las operaciones directas de importación, vale decir en el mercado de destino, donde se va a consumir el producto, para lo cual tiene que haber una operación previa de nacionalización, vale decir, realizar la operación del pago de todos los derechos e impuestos que exige precisamente la autoridad aduanera para un producto que se piensa importar legalmente.

Otro criterio, debe ser que los impuestos internos gozan de la devolución al no tener el status de crédito fiscal, mecanismo por el cual se compran productos con el pago respectivo del impuesto a las ventas, y con la venta del producto se cubre la parte de la compra pagada con dicho impuesto de referencia. En el caso de la exportación, el impuesto a la renta no está liberado, y al final del año, conforme se desarrolle el negocio a nivel integral, es que se requiere plantear dicho cálculo con las ventas, descontando los costos, gastos, y cualquier otro concepto que se deba regular para tal.

Otro aspecto importante, es que la Autoridad Aduanera regula el marco legal de todas las operaciones de importación y exportación, creando la Ley General de Aduanas y su respectivo procedimiento operativo. También participa en la configuración de todo el marco legal, para todas las operaciones mediante instructivos, procedimiento de regímenes específicos a plantearse en toda la operatividad aduanera respectiva.

Precisamente en una operación de importación, tanto se deben de configurar todos los escenarios para articular de la mejor forma tanto la gestión portuaria, como la gestión aduanera propiamente dicha. De esta manera, se pueden articular escenarios que busquen en la práctica, desarrollar un conjunto de actividades que puede ser articuladoras para gestionar de la mejor manera posible una operación de importación, dada la envergadura de dicha actividad en el éxito de las empresas que se desarrollan en este ámbito (SUNAT,2022).

2.2.24. Concesión de Puertos:

En el Perú, la concesión de los puertos se inicia en el año 1992, es que se da inicio a lo que en la práctica ha permitido concesionar un total de siete (07) puertos y en los cuales la gestión pasó de tener cierto nivel de convencionalismo, a una gestión más robusta, y articulada para que pueda tener éxito, basado en los indicadores de productividad y competitividad frente a sus pares de otros países.

La relación de los puertos asignados, mediante concesión portuaria son: Matarani, Muelle Sur, Terminal Norte, Paita, San Martín, Yurimaguas, así como el Terminal de Embarque de Minerales ubicado en el Puerto del Callao, que en la práctica se convierte en la primera gestión privada en desarrollar infraestructura de transportación para uso público a nivel integral.

Dentro de los cuales el que tiene mayor relevancia es sin lugar a dudas el Puerto del Callao y Paita, por el movimiento que representa dentro de todo el sistema integral de carga internacional, tanto de operaciones de importación como de operaciones de exportación, y en donde la autoridad aduanera cuenta con un trabajo bien articulado para garantizar la total transparencia de las operaciones en mención.

La inversión extranjera es una constante en el desarrollo de la actividad portuaria en la gestión de las concesiones, y la lógica implica directamente, desarrollar una oportunidad de negocios donde hay ventajas importantes a tomar en consideración. Aparte de la inversión, también existen mejoras importantes en la infraestructura, pero el principal aporte que se realiza por parte de dicho modelo de negocios, es la transferencia de conocimientos avanzados en realidades que precisamente buscaron dicha oportunidad de concesionar el negocio.

El manejo de rutas, convenios internacionales, y gestiones con todos los operadores que participan directamente en una operación de negocios internacionales de importación y exportación, hace importante dicha actividad, y en allí donde las concesiones brindan ese famoso antes y después.

Naturalmente que la gran mayoría de empresas y usuarios de dichas concesiones, realizar la comparación de la gestión, quizás con atrasos, a una nueva concepción moderna y futurista, con altos niveles de garantía.

2.2.25. OSITRAN:

OSITRAN (Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público), es una entidad descentralizada adscrita a la Presidencia del Consejo de ministros (PCM) del gobierno peruano, el cual, desde su creación del año 1998, la cual cuenta con autonomía que la hace funcional en toda la estructura que representa actualmente, dentro de los ámbitos funcionarios, técnicos comerciales y económico-financieros principalmente.

Las principales funciones que tiene esta entidad está relacionadas directamente con la supervisión, regulación, normatividad, fiscalización, sanción, gestor de soluciones, y principalmente la atención de reclamos de las actividades o servicios que están inmersos directamente con la infraestructura vinculada directamente a las vías de comunicación terrestre, marítimo, aeroportuario, férreo, que también tiene el alcance relacionado directamente con el transporte de pasajeros y también a nivel fluvial en la amazonia.

También fomenta directamente las actividades vinculadas a las Asociaciones Público Privadas (APP); especialmente el Decreto Legislativo N° 1362. Precisamente, este criterio ha permitido crear excelentes plataformas para desarrollar todo un soporte integral, en proyectos de ejecución integrales. En el caso específicamente de los puertos, se encuentran ampliamente desarrollados los siguientes proyectos integrales de concesiones portuarias:

- Terminal Portuario de Matarani (TISUR).
- Terminal de Contenedores Muelle Sur (Callao).
- Terminal Multipropósito Muelle Norte (Callao).
- Terminal de Embarque Concentrador de Minerales (Callao).
- Terminal Portuario de Paita.
- Terminal Portuario de Yurimaguas.
- Terminal Portuario de San Martín-Paracas-Pisco.
- Terminal Portuario de Iquitos-ENAPU.
- Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry.
- Empresa Nacional de Puertos-ENAPU.

Aparte de la supervisión de los puertos, cuenta con una importante supervisión de carreteras, las cuales totalizan 16 totalmente concesionadas a lo largo y ancho de todo el país, que complementan un trabajo en conjunto para garantizar toda la estructura que se requiere para tal fin. También, tiene la supervisión de 18 aeropuertos concesionados en todo el país, los cuales están divididos de manera estructural, en primer y segundo grupo de aeropuertos de provincias, así como el Aeropuerto principal Jorge Chávez del Callao.

En conclusión, este organismo garantiza que todas las gestiones que se realicen en toda la infraestructura concesionada, se desarrollen de acuerdo a las condiciones estipuladas en un contrato que por lo general son de largo plazo, y que abonará en que la gestión portuaria pueda realizarse bajo estándares internacionales de auditoría y supervisión de actividades.

Cabe resaltar que, de estas concesiones, destacan de manera relevante el Muelle Sur, concesionada a la empresa DP WORLD, que también administra

el Puerto de Paita, y que presenta de manera importante una arquitectura de funcionalidad relevante que se presenta a continuación.

Figura 2

Arquitectura Funcional de DP WORLD CALLAO




Fuente: DP WORLD (2022).

También es importante tomar en consideración, que dicha empresa que tiene capitales de la multinacional Dubai Ports, que pertenece a los Emiratos Árabes Unidos (AEU), y que mantiene en todas sus concesiones portuarias altos estándares de calidad internacional, los cuales precisamente son supervisados por OSITRAN.

También presentamos las tarifas tanto de importación como de exportación para que se pueda tener una idea clara de dicha gestión portuaria.

Figura 3
Tarifario de Importación de DP WORLD CALLAO - I



TARIFARIO IMPORTACIÓN

SERVICIO ESTÁNDAR

DESCARGA CONTENEDOR 20' STD

20'

\$ 108.20 + IGV

POR CONTENEDOR


DESCARGA CONTENEDOR 40' STD

40'


\$ 184.50 + IGV

POR CONTENEDOR


RECARGOS ADICIONALES SEGÚN EL TIPO DE CARGA




RECEPCIÓN DE CONTENEDOR ALTO CUBICAJE (HIGH-CUBE / HC)



RECEPCIÓN DE CONTENEDOR REFRIGERADO (REEFER)




SEGREGACIÓN CARGA SOBREDIMENSIONADA (OOG)



SEGREGACIÓN CARGA PELIGROSA (IMO-DG)

SERVICIO ESPECIAL DEPÓSITO TEMPORAL



\$ / 460.00 + IGV

POR CONTENEDOR


INCLUYE

- El despacho directo de carga de importación
- Periodo libre de 07 días de almacenaje a partir del término de descarga
- Revisión documentaria, emisión de Volante, transmisiones a Aduanas
- Verificación adicional de datos del contenedor y demás trámites relativos a la gestión de Depósito Temporal.

ALMACENAJE**

CONTENEDOR ESTÁNDAR / HIGH CUBE	DÍAS 8 - 10	S/ 89.90 + IGV	POR TEU / DÍA
CONTENEDOR ESTÁNDAR / HIGH CUBE	DÍAS 11 - 14	S/ 89.90 + IGV	POR TEU / DÍA
CONTENEDOR SOBREDIMENSIONADO (OOG)	DÍAS 8 - 21	S/ 132.00 + IGV	POR TEU / DÍA


SERVICIOS ADICIONALES



\$ 69.90 + IGV

POR CONTENEDOR


MOVILIZACIÓN PARA INSPECCIÓN CICLO COMPLETO



\$ 59.00 + IGV

POR CONTENEDOR

INSPECCIÓN DEL CONTENEDOR CUADRILLA




\$ 59.00 + IGV

POR CONTENEDOR

INSPECCIÓN DEL CONTENEDOR MONTACARGAS

INSPECCIÓN DE CARGA


SERVICIOS ADICIONALES



\$ 58.00 + IGV

POR DÍA O PARTE DE UN DÍA

ENERGÍA



\$ 15.00 + IGV

POR DÍA O PARTE DE UN DÍA

MONITOREO

CARGA REEFER

- La energía y monitoreo son contabilizados por día o parte de un día.
- Las tarifas por servicios especiales a contenedores con carga Peligrosa (IMO) o Sobredimensionada (OOG) estarán afectas a un recargo del 40% sujeto a IGV.
- Tener en consideración que los contenedores con carga IMO cuentan con tarifas especiales según nuestro tarifario público.
- **Días adicionales (no retroactivos, según se utilicen).

Nota:

- El cobro del Servicio Especial de Depósito Temporal solo aplica cuando DP World Callao sea nominado como Depósito Temporal (4004). No aplica en los siguientes casos:
- (a) Carga bajo régimen de Despacho Anticipado - SADA; (b) Carga nominada a otro Depósito Temporal.
- El tarifario está sujeto a modificación. Cualquier cambio será publicado en nuestra página web con anterioridad a su vigencia. Reglamento General de Tarifas OSITRAN Art. 33.


www.dpworldcallao.com.pe
 Dirección: Av. Manco Cápac 113, Callao, Perú / Tel: 51 1 206 6500 /
 callao.comercial@dpworldcallao.com.pe

Vigencia: Desde el 01 de setiembre 2022

Fuente: DP WORLD (2022).



Figura 4

Tarifario de Importación de DP WORLD CALLAO - II







TARIFARIO EXPORTACIÓN

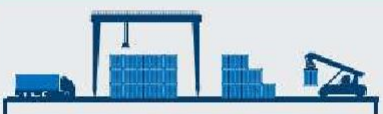
SERVICIO ESTÁNDAR

 <p>20'</p> <p>\$ 108.20 + IGV POR CONTENEDOR</p>	 <p>40'</p> <p>\$ 184.50 + IGV POR CONTENEDOR</p>
--	--

RECARGOS ADICIONALES SEGÚN EL TIPO DE CARGA




 <p>\$ 23.90 + IGV POR CONTENEDOR</p> <p>RECEPCIÓN DE CONTENEDOR ALTO CUBICALE (HIGH CUBE / HC)</p>	 <p>\$ 150.00 + IGV POR CONTENEDOR</p> <p>RECEPCIÓN DE CONTENEDOR REFRIGERADO (REEFER)</p>	 <p>\$ 185.00 + IGV POR TEU</p> <p>SEGREGACIÓN - CARGA SOBREDIMENSIONADA (OOG)</p>	 <p>SEGÚN TIPO*</p> <p>SEGREGACIÓN - CARGA PELIGROSA (IMD - DG)</p>
---	--	--	--

SERVICIO ESPECIAL DEPÓSITO TEMPORAL



	<p>CONTENEDOR 20' STD Y 40' STD</p> <p>S/ 330.00 + IGV POR CONTENEDOR</p>
---	--

<p>INCLUYE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recepción directa de carga de exportación • Período libre (incluido): 6 días antes del cutoff (07 días antes de la llegada de la nave) • Revisión documentaria, refrendo de DUA exportación • Transmisiones a Aduana y demás trámites relativos a la gestión de Depósito Temporal. 	<p>ALMACENAJE**</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">CONTENEDOR ESTÁNDAR / HIGH CUBE</td> <td style="text-align: center;">DÍAS 8 - 14</td> <td style="text-align: center;">S/ 185.00 + IGV</td> <td style="text-align: center;">POR TEU / DÍA</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">CONTENEDOR SOBREDIMENSIONADO (OOG)</td> <td style="text-align: center;">DÍAS 8 - 21</td> <td style="text-align: center;">S/ 132.00 + IGV</td> <td style="text-align: center;">POR TEU / DÍA</td> </tr> </table>	CONTENEDOR ESTÁNDAR / HIGH CUBE	DÍAS 8 - 14	S/ 185.00 + IGV	POR TEU / DÍA	CONTENEDOR SOBREDIMENSIONADO (OOG)	DÍAS 8 - 21	S/ 132.00 + IGV	POR TEU / DÍA
CONTENEDOR ESTÁNDAR / HIGH CUBE	DÍAS 8 - 14	S/ 185.00 + IGV	POR TEU / DÍA						
CONTENEDOR SOBREDIMENSIONADO (OOG)	DÍAS 8 - 21	S/ 132.00 + IGV	POR TEU / DÍA						

SERVICIOS ADICIONALES

 <p>\$ 69.90 + IGV POR CONTENEDOR</p> <p>MOVILIZACIÓN PARA INSPECCIÓN CICLO COMPLETO</p>	 <p>\$ 59.00 + IGV POR CONTENEDOR</p> <p>INSPECCIÓN DEL CONTENEDOR CUADRILLA</p>	 <p>\$ 59.00 + IGV POR CONTENEDOR</p> <p>INSPECCIÓN DEL CONTENEDOR MONTACARGAS</p>
--	--	--

SERVICIOS ADICIONALES

 <p>\$ 58.00 + IGV POR DÍA O PARTE DE UN DÍA</p> <p>ENERGÍA</p>	 <p>\$ 15.00 + IGV POR DÍA O PARTE DE UN DÍA</p> <p>MONITOREO</p>
---	---

* La energía y monitoreo son contabilizados por día o parte de un día.
 Las tarifas por servicios especiales a contenedores con carga Peligrosa (IMD) o Sobredimensionada (OOG) estarán afectas a un recargo del **40% sujeto a IGV.
 * Tener en consideración que los contenedores con carga IMD cuentan con tarifas especiales según nuestro tarifario público.
 **Días adicionales (no retroactivos, según se utilicen).
Nota:
 - El cobro del Servicio Especial de Depósito Temporal sólo aplica cuando DP World Callao sea nominado como Depósito Temporal (4004). No aplica en los siguientes casos:
 (a) Carga bajo régimen de Despacho Anticipado - SADA, (b) Carga nominada a otro Depósito Temporal.
 - El tarifario está sujeto a modificación. Cualquier cambio será publicado en nuestra página web con anterioridad a su vigencia. Reglamento General de Tarifas OSITRAN Art 33.

www.dpworldcallao.com.pe
 Dirección: Av. Manco Cápac 113 Callao, Perú / Tel: 51 1 206 6500 / callao.comercial@dpworldcallao.com.pe

Vigencia: Desde el 01 de setiembre del 2022

Fuente: DP WORLD (2022).

2.2.26. INCOTERMS 2020:

Los Términos Comerciales Internacionales (International Commercial Terms-INCOTERMS) son el conjunto de términos que enmarcan reglas elaboradas por la Cámara de Comercio Internacional, y por el cual se regulan las distintas operaciones internacionales de importación y exportación.

Está vinculada directamente a todas las interfases de un producto, y es importante tomar en cuenta que se requiere tener consensos y permanentes actualizaciones de los mismo. Data del año 1936, cuando se inicia la primera versión, para luego tener versiones en el año 1945,1953 1967,1976, 1980, 1990, 2000, 2010 y la última versión del 2022. Una de las principales razones por las cuales se actualizan permanentemente los INCOTERMS, es precisamente para estar a la vanguardia de los cambios de la economía mundial, con sus tendencias de transacciones que ahora se agregan ahora al ámbito virtual, mediante la estructura del comercio electrónico y todas sus alternativas que se deben de tomar en consideración.

Los INCOTERMS, también sirven para aclarar los costos de cada operación, sumando factores adicionales al costo de la mercancía, lo cual conlleva también el grado de responsabilidad en dicha transferencia del bien. Cada 10 años existen cambios significativos que redundan en la estructura integral del manejo del grado de responsabilidad tanto del exportador como del importador en las transacciones internacionales. También se facilita la estructura de análisis mediante las estadísticas que se consignan precisamente mediante estos términos. A nivel de exportaciones, las estadísticas internacionales se desarrollan en el INCOTERMS US\$ FOB, mientras que por el lado de las importaciones se utiliza el INCOTERMS US\$ CIF. La estructura de distinción se realiza precisamente, para determinar con el mayor grado de exactitud la posibilidad de análisis de las exportaciones, con el precio más específico en donde la autoridad aduanera y principalmente tributaria determina la base imponible, vale decir, precisar la base de cálculo para liquidar los derechos e impuestos de ley (CCI 2022).

Tabla 1
Significado de los INCOTERMS

INCOTERMS	SIGNIFICADO
EXW (EX WORK)	<i>En Fábrica</i>
FCA (FRE CARRIER)	<i>Franco a Bordo</i>
FAS (FREE ALONGSIDE SHIP)	<i>Libre al Costado del Buque</i>
FOB (FREE ON BOARD)	<i>Libre a Bordo</i>
CFR (COST AND FREIGHT)	<i>Costo y Flete</i>
CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT)	<i>Costo Seguro y Flete</i>
CPT (CARRIAGE PAID TO)	<i>Transporte Pagado Hasta</i>
CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO)	<i>Transporte y Seguro Pagados Hasta</i>
DAP (DELIVERED AT PLACE)	<i>Entregado en Terminal</i>
DPU (DELIVERED AND PLACE UNLOADED)	<i>Entrega en Lugar Descargada</i>
DDP (DELIVERED DUTY PAID)	<i>Entrega con Derechos Pagados</i>

Fuente: Elaboración propia

2.2.27. Flete Internacional Marítimo:

Un flete marítimo se define como la estructura de costos y gastos, a los cuales se le suma un margen de utilidad que justifica el vínculo directo entre una empresa naviera y el importador o exportador según sea el caso. Existen múltiples factores por los cuales se determina el precio de un flete internacional de carga marítima.

Dentro de los principales factores por los cuales se determina la estructura de un flete internacional marítimo son:

- Peso de la mercancía.
- Volumen de la mercancía.
- Distancia de la mercancía.

- Naturaleza de la carga.
- Época del año donde se desarrolla la transacción y el traslado de la carga.
- Tipo de nave que lo traslada (Buque conferenciado o no conferenciado).
- Nivel de complejidad de la carga frente al traslado del puerto de origen al puerto de destino.

Dentro de los conceptos específicos importantes a tomar en cuenta, para la determinación del flete se encuentra el Precio del flete básico (O/F o Ocean Freight). Es determinado directamente como el famoso precio base de las navieras, y que será la tarifa de referencia para que se adhieran algunos costos adicionales, de los cuales destacan:

- BAF (Bunker Adjustment Factor).
- CAF (Currency Adjustment Factor).
- GRI (General Rate Increase).
- Otros conceptos a tomar en cuenta.

También es un dato importante si el flete es pre pagado en origen (Prepaid) o pagadero en destino (Collect). Contar con la precisión del tiempo estimado de salida o ETD (Estimated Time of Departure) y del tiempo estimado de arribo o ETA (Estimated Time o Arrival). Los conceptos que serán cobrados por el Agente de Carga, Empresa Transportista, entre otros operadores que participen, deben ser precisos también. Con todos estos indicadores, se toman como puntos de precisión, para desarrollar una estrategia vinculada directamente a desarrollar precios altamente competitivos en el mercado. Dentro de los conceptos adicionales a tomar en cuenta se tienen:

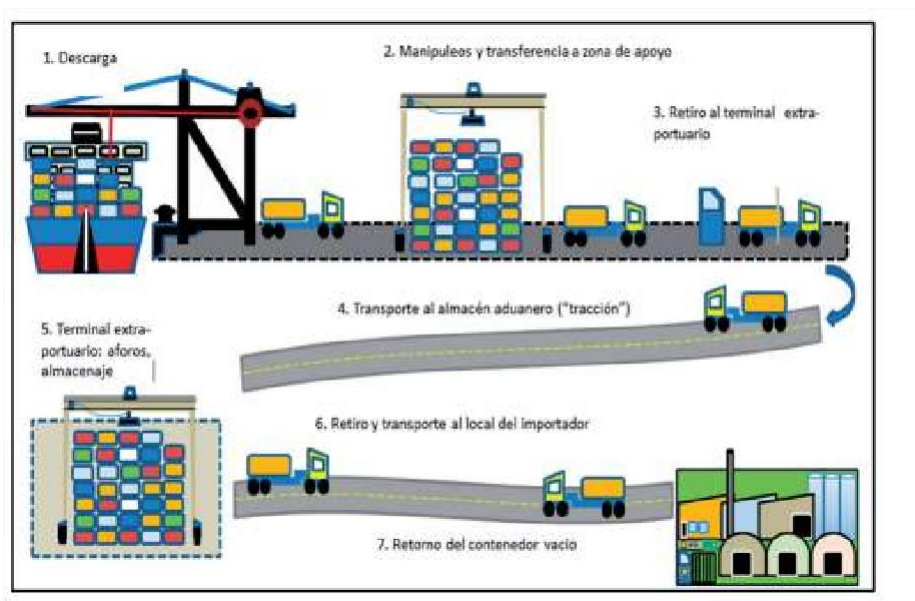
Tabla 2
Terminología

TERMINOLOGÍA	SIGNIFICADO
FIOS LSD (FREE IN OUT STOWAGE LASHED SECURED DUNNAGED)	<i>Carga, Descarga, Estiba, Aseguramiento de la Carga que no está incluido en el flete.</i>
FIOST (FREE IN OUT STOWED TRIMMED)	<i>Igual al anterior pero no incluye trimado (aplana superficie)</i>
FILO (FREE IN LINER OUT)	<i>Incluye la descarga</i>
LIFO (LINER IT FREE OUT)	<i>Incluye la carga</i>
LINER TERMS (HOOK / HOOK)	<i>Carga y Descarga a donde llegar los ganchos para cargar y descargar</i>
FULL LINER TERMS	<i>Incluye carga y descarga hasta traslado de carga al costado del buque</i>
ROLL (ROLEO DE CARGA)	<i>Cuando la carga no hay sido colocada donde debería salir y se reprograma.</i>

Fuente: Elaboración propia.

Hay que tomar en consideración, que, a nivel de carga general bajo el concepto típico de fletamento para cargas esporádicas, se deben de plantear todo parámetro, tomando en cuenta que la naturaleza de carga no es general, sino específica, razón por la cual, el producto a cotizar no tiene una frecuencia establecida para tal fin. Las cargas conferenciadas (agrupadas en líneas regulares y permanentes) permiten desarrollar todo un conjunto de factores que permiten mantener tarifas relativamente permanentes por ciertos tramos, pero particularmente también es importante tomar en consideración, que las frecuencias son en la práctica una constante de este formato de cotización de fletes. Dentro del circuito que sigue en un Puerto para realizar la estructura de cotización de fletes se presentan en el siguiente cuadro:

Figura 5
Circuito de estructura de un Costo de Flete



Fuente: MINCETUR (2015)

2.2.28. Competitividad Marítima:

En este punto, se puede apreciar, que en el época de la pandemia del Covid-19, hubo un periodo de paralización de todas las actividades y por ende, hubo una contracción de la economía, sumado al incremento significativo de los fletes, por dicho motivo, y por la total desconfiguración de la logística de contenedores, que para aquel entonces se encontraba diseminada por todos los puertos del mundo, lo cual hizo imposible realizar el trabajo de retorno a los principales lugares de origen de la logística mundial, lo que también coadyuvó de manera significativa en dicha problemática.

Adicional a ello, la economía mundial, ha venido enfrentando un sinnúmero de problemas de diversa índole, dentro de la que destaca:

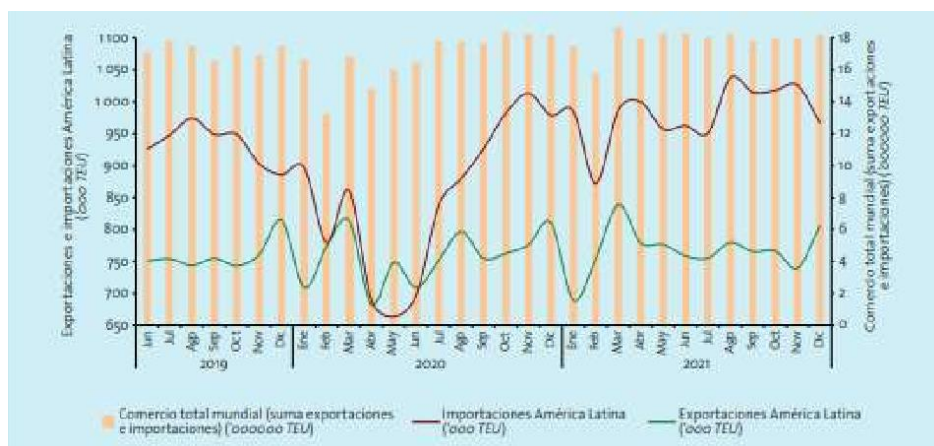
- Una tendencia marcada por la inflación mundial tanto por oferta como por demanda.
- Precios al alza de los commodities a nivel mundial, y que se dan en las principales bolsas de productos del mundo, lo cual también genera un

efecto de incremento de precios de bienes de transformación en todos los sectores productivos.

- Una marcada tendencia por la indexación de precios en el mundo, vale decir, que al margen que un producto o servicio tenga componente importado, las empresas buscan que protejerse, colocando dichos márgenes que preservarán el producto de posibles alzas indiscriminadas para tal fin. De esta forma, tienen el poder de compra ideal para desarrollar todo un soporte integral.
- Sobre endeudamiento tanto de los países, como de las empresas y las personas, que genera una gran tendencia al encarecimiento del costo de los intereses, que se ven obligados a elevarse para frenar precisamente las compras y el costo de vida.
- Emisión de masa monetaria a nivel mundial, especialmente la registrada directamente por el US\$, que está impulsando fuertemente a la inflación global.
- La actual guerra Rusia-Ucrania, que precisamente genera una tendencia permanente a la escasez de combustibles y commodities alimenticios. En el siguiente cuadro se observa el movimiento de contenedores en el mundo.

Figura 6

Variaciones del Comercio de Contenedores en TEUS



Fuente: CTS Container Trade Statistics (2021)

Precisamente por el efecto rebote, es que existió súbitamente un incremento significativo de los fletes internacionales, lo cual también devino por los factores anteriormente descritos. A continuación, presentamos el cuadro comparativo

Figura 7
Evolución del precio de fletes en US\$

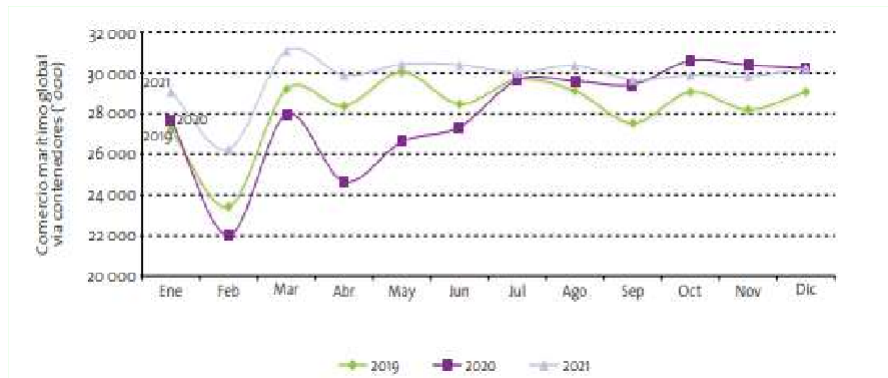


Fuente: CTS Container Trade Statistics (2021)

Y también se puede apreciar que dicha estructura de movimientos y costos internacionales, repercutió significativamente en la estructura del comercio mundial, a nivel de volumen, ya que, en un contexto internacional, donde la estructura va de la mano con los factores de productividad y competitividad, se requieren elementos importantes de apoyo, para mejorar la actividad del sector.

Figura 8

Evolución del volumen de fletes en TEUS



Fuente: CTS Container Trade Statistics (2021)

2.3. Marco conceptual

2.3.1. Transporte Marítimo Internacional

El transporte marítimo Internacional, es la actividad de mover mercancías de un país origen a un país destino a través del mar. Las características de este tipo de transporte son ideales para mover grandes volúmenes de productos a través de contenedores y a lo largo de una amplia variedad de rutas marítimas (Ortiz, 2022)

2.3.2. Indicadores de Gestión

Son una categoría de indicadores clave de rendimiento empresarial. Existen otros indicadores denominados KPI financieros, de marketing, de recursos humanos o de gestión de proyectos. Un indicador evalúa el cumplimiento de un objetivo que permite controlar y medir la eficacia de las medidas adoptadas durante las actividades empresariales (AWS, 2022)

2.4. Definición de términos básicos

2.4.1. Efectividad

La efectividad es la capacidad de conseguir el efecto deseado en lo que se realiza. En economía, este concepto también se relaciona con lo realmente causado en el caso de variables (Páez, 2020).

2.4.2. Gestión

La gestión es un conjunto de procedimientos y acciones que se llevan a cabo para lograr un determinado objetivo. (Westreicher, 2020a).

2.4.3. Indicadores

Un indicador es una característica específica, observable y medible que puede ser usada para mostrar los cambios y progresos que está haciendo un programa hacia el logro de un resultado específico. (ONU, 2010).

2.4.4. Niveles de rentabilidad

La rentabilidad es el beneficio obtenido de una inversión. En concreto, se mide como la ratio de ganancias o pérdidas obtenidas sobre la cantidad invertida. Normalmente se expresa en porcentaje. El término 'niveles' es el plural del sustantivo 'nivel'. El mismo hace referencia a la presencia de etapas y estados que se dan en una situación particular y que por lo general está compuesta por dos o más de ellos. La palabra niveles es aplicable a una importante cantidad de fenómenos y situaciones, siempre y cuando se dé la condición de diferenciación entre las partes que componen a ese fenómeno o situación. (Bembibre, 2009)

2.4.5. Normativa

La normativa es el conjunto de leyes que regula un tema o ámbito determinado. Es una recopilación de las normas que se encuentran vigentes. (Trujillo, 2021)

2.4.6. Planificación

La planificación es la estructuración de una serie de acciones que se llevan a cabo para cumplir determinados objetivos. (Westreicher, 2020b)

2.4.7. Producción

La producción es la actividad económica que se encarga de transformar los insumos para convertirlos en productos. (Quiroa, 2020a).

2.4.8. Riesgo

El riesgo se define como la combinación de la probabilidad de que se produzca un evento y sus consecuencias negativas. Los factores que lo componen son la amenaza y la vulnerabilidad. (CIIFEN, 2021)

2.4.9. Seguridad marítima

El termino seguridad marítima hace referencia a la seguridad del buque, y a la seguridad del medio en el que se desplaza, el medio marino. En lo que respecta a la seguridad del buque, hace referencia a todos aquellos factores que influyan en la correcta navegabilidad del mismo, y en la seguridad de la vida humana a bordo; por lo que atiende a aspectos internos y externos del buque que van afectar al correcto devenir de sus travesías. (Fabio, 2021).

2.4.10. Transacciones

Una transacción es un acuerdo comercial que se lleva a cabo entre dos partes, económicamente hablando es un convenio de compra y venta. (Quiroa, 2020b).

2.4.11. Transporte marítimo

El transporte marítimo es la actividad de mover mercancías de un destino a otros a través del mar. Por sus costos y características, este tipo de transporte es ideal para mover grandes volúmenes de productos a través de contenedores y a lo largo de una amplia variedad de rutas marítimas. (Ortiz, 2021)

2.4.12. Productividad:

Se denomina así a la actividad por la cual se busca reducir de forma significativa todos los elementos vinculados en la elaboración de bienes, servicios, por los cuales se realizan inversiones importantes, para poder brindar permanentemente dicho bien. (FIEL, 2002).

2.4.13. Competitividad:

Se denomina así a la posibilidad que tiene una empresa de tener un espacio en el mercado por el cual pueda competir de forma significativa y por consiguiente por tener un espacio garantizado para tener éxito, y pueda medir sus resultados mediante indicadores que puedan ser significativos y relevantes para seguir consolidando el modelo de negocios. (FIEL, 2002)

2.4.14. Indicadores de Gestión:

Se denomina así, al conjunto de términos por los cuales se realiza una medición de resultados mediante una actividad que un producto desarrolla en el mercado en un momento determinado. Lo que se busca en la práctica, es que la gestión mientras más organizada esté en el conjunto de actividades que se van a tomar como referencia para la respectiva evaluación, pueda plantearse como parámetros por los cuales un producto pueda tener correctivos de ser el caso, o actividades que puedan afianzar lo exitosa de dicha actividad. (Beltrán Jaramillo, 2013)

2.5. Bases Legales

En el presente estudio de investigación, se aplica el soporte de las normas legales que regulan el comercio exterior:

- Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 1053, publicado el 27.6.2008, y modificatorias; en adelante, la Ley.

<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03.htm>

- Reglamento del Decreto Legislativo N° 1053, Ley General de Aduanas, aprobado por Decreto Supremo N° 010-2009-EF, publicado el 16.1.2009, y modificatorias; en adelante, el Reglamento. <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/normasociada/gja-00.04.htm>
- Tabla de sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Supremo N° 418-2019-EF, publicado el 31.12.2019. <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/normasociada/gja-00.05.htm>
- Ley de los delitos aduaneros, Ley N° 28008, publicada el 19.6.2003, y modificatorias.
- Reglamento de la Ley de los delitos aduaneros, aprobado por Decreto Supremo N° 121-2003-EF, publicado el 27.8.2003, y modificatorias.
- Ley que establece la determinación del valor aduanero a cargo de la SUNAT, Ley N° 27973, publicada el 27.5.2003, y modificatoria.

III. HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1. Hipótesis

3.2. Hipótesis general

El transporte marítimo internacional afecta significativamente a los indicadores de gestión de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR, Lima – 2022.

3.3. Hipótesis específicas

La planificación del transporte marítimo internacional afecta directamente a los indicadores de producción en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR.

La seguridad marítima del transporte marítimo internacional afecta directamente a los indicadores de riesgo en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR.

La normativa del transporte marítimo internacional afecta directamente a los indicadores de efectividad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR.

Las transacciones del transporte marítimo internacional afectan directamente a los niveles de rentabilidad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR.

3.3.1. Operacionalización de variable

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	N°	ESCALA
X: Transporte Marítimo Internacional El transporte marítimo es la actividad de mover	X1: Planificación	X11 Tipos de carga	P1	Escala de
			P2	Likert:
		X12 Destinos	P3	ORDINAL
			P4	5 =
		X13 Peso y volumen	P5	Siempre, 4
			P6	= Casi

mercancías de un destino a otros a través del mar. Por sus costos y características, este tipo de transporte es ideal para mover grandes volúmenes de productos a través de contenedores y a lo largo de una amplia variedad de rutas marítimas. (Ortiz, 2021)		X14 Unidad monetaria	P7	siempre, 3 = Intermedio, 2= Casi nunca, 1 = Nunca		
			P8			
		X15 Formas de Pago de flete	P9			
			P10			
		X16 Tipos de flete	P11			
			P12			
		X17 Modalidades de transporte marítimo	P13			
			P14			
		X18 Recargos de flete	P15			
			P16			
		X19 Tamaño de buques	P17			
			P18			
	X2: Transacciones		X21 Contrato de servicios		P19	
					P20	
			X22 Maniobras		P21	
					P22	
			X23 Sistema de monitoreo		P23	
			P24			
	X3: Seguridad marítima		X31 Seguridad Marítima		P25	
					P26	
		X32 Seguridad Medioambiental	P27			
			P28			
	X33 Protección marítima	P29				
		P30				
X4: Normativa		X41 Controles	P31			
			P32			
		X42 Documentación	P33			
			P34			
	X43 Prevención de riesgos	P35				
		P36				
Y: Indicadores de Gestión Se denomina así, al conjunto de términos por los cuales se realiza una medición de resultados mediante una actividad que un	Y1: Producción	Y11 Operaciones	P37	Escala de Likert: ORDINAL 5 = Totalmente		
			P38			
	Y2: Riesgo	Y12 Servicios	P39			
			P40			
		Y31 Magnitud	P41			
			P42			
	Y3: Efectividad	Y32 Probabilidad	P43			
			P44			
		Y41 Metas logradas	P45			
			P46			
	Y42 Consumidores	P47				

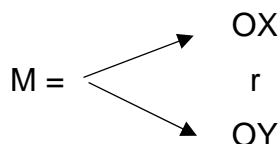
<p>producto desarrolla en el mercado en un momento determinado. Lo que se busca en la práctica, es que la gestión mientras más organizada esté en el conjunto de actividades que se van a tomar como referencia para la respectiva evaluación, pueda plantearse como parámetros por los cuales un producto pueda tener correctivos de ser el caso, o actividades que puedan afianzar lo exitosa de dicha actividad. (Beltrán Jaramillo, 2013)</p>		P48 de acuerdo,
	Y43 Niveles de satisfacción	P49 4 = De
		P50 acuerdo, 3
	Y21 Financiera	P51 = Indeciso,
		P52 2= En
		P53 desacuerdo
		, 1 =
		Totalmente
		en
		desacuerdo
	Y4: Niveles de rentabilidad	
	Y22 Apalancamiento	P54

IV. METODOLOGÍA DEL PROYECTO

La investigación se encuentra dentro de los lineamientos de tipo investigación básica porque se pretende medir las variables para conocer y luego describir las conclusiones a las que se llega.

4.1. Diseño metodológico

La investigación tiene el diseño como una investigación no experimental, descriptiva correlacional, transversal dado que no se intervendrá las variables, proyectamos una relación de variables y se medirá en un solo momento, el esquema planteado es:



Donde:

M = Muestra

O = Observación

r = Relación

X = Variable Transporte Marítimo Internacional

Y = Variable Indicadores de gestión

4.2. Método de investigación

Algunos autores refieren que el diccionario, señala que el método “es el procedimiento seguido en las ciencias para encontrar la verdad y enseñarla” (Ñaupas Paitán et al., 2014), el método enfatiza la importancia de la teoría sobre los procedimientos, para investigaciones de modelo cuantitativo se plantea el uso del método hipotético deductivo, se atribuye a Karl Popper quien señala que

consiste en ir de la hipótesis a la deducción para demostrar la verdad o falsedad de los hechos, procesos o conocimientos.

4.3. Población y muestra

Para evitar resultados errados al sacar conclusiones de la población, es muy importante también destacar la naturaleza si dicho marco muestral, también llamado muestra censal, obedece a la naturaleza del resultado esperado en dicha investigación, que usualmente ocurre cuando existe una probabilidad favorable del éxito del mismo, vale decir, si realmente dicho evento fue anteriormente realizado con un relativo éxito, para que se pueda tomar como referencia (Tapia T. & Jijón G., 2018) señalan que se debe basar en el número adecuado de unidades de análisis, una muestra representativa es cuando la proporción de la muestra supera el 70%, si tomamos el total de la población tendrá menores márgenes de error, en ese sentido, también por evidencia empírica, se puede tomar en consideración que poblaciones menores a 50 personas, pueden tomarse como referencia, pero siempre y cuando se cumplan con las condiciones del marco muestral comprobado (población real a abordar para el evento) y la probabilidad de obtención del éxito del mismo. para la presente investigación, el tamaño de la población comprende a todos los colaboradores que se encuentran vinculados a la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR S.A.C., 42 trabajadores entre ellos se encuentran colaboradores permanentes (69%) y colaboradores temporales (31%), por lo que la población-muestra corresponde a la enumeración completa, no probabilística, por ser un número corto de unidades de investigación, se tomó a la totalidad es decir 42 personas que certifican los datos obtenidos de la empresa en estudio (Maya, 2014).

4.4. Lugar de estudio

El estudio de la investigación, se realizará en el local de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR S.A.C. con domicilio fiscal:

CAL.CONOCOCHA NRO. 450 DPTO. 501 URB. COVIDA ET. UNO LIMA - LIMA
- LOS OLIVOS.

4.5. Técnicas e instrumentos para la recolección de la información

La recolección de datos e información, se extrajo analizando la documentación de la empresa, y se usó la técnica de la encuesta cuya unidad de análisis corresponde a 42 colaboradores de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR S.A.C., el instrumento fue el cuestionario de encuestas, las mismas que fueron validadas por opinión de expertos, para el cual se tuvo el instrumento del cuestionario de encuesta de Transporte Marítimo Internacional con 20 interrogantes en la escala de Likert, los valores están en el rango de 1 al 5: 1 es nunca, 2 casi nunca, 3 intermedio, 4 casi siempre y 5 es siempre; en el mismo sentido, se presentó una encuesta sobre indicadores de gestión, para el cual se diseñó 13 preguntas en escala de Likert del 1 al 5, donde: 1 es totalmente en desacuerdo, 2 en desacuerdo, 3 Indeciso, 4 de acuerdo y 5 totalmente de acuerdo.

4.6. Análisis y procesamiento de datos.

El procesamiento y el análisis, se inició con la recolección de datos que se tabularon en tablas y matrices, el procesamiento se realizó con el programa Ms. Excel y luego, la estadística se calculó en el SPSS v25, se validó los datos con la prueba de confiabilidad Alfa de Cronbach para finalmente, analizar e interpretar los resultados presentando en la estadística descriptiva (tablas y figuras), para la estadística inferencial se realizó la prueba de normalidad de Shapiro Wilks recomendado por contener 42 unidades de análisis (Hernández Sampieri, Roberto. Fernández Collado, Carlos. Baptista Lucio, 2014); y, la contrastación de la hipótesis se recurrió al estadístico de prueba de correlación, dado que el diseño de la investigación corresponde a la relación de dos variables dependientes.

4.7. Aspectos Éticos en Investigación

Desde el aspecto ético, el consentimiento informado corresponde a la participación de los encuestados, que mostraron buena voluntad por brindarnos la información, en cuyo caso guardamos la confidencialidad que se requiere por que corresponde a la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR S.A.C., se ratificó la confidencialidad para guardar la seguridad y protección de la identidad del encuestado, la investigación mantiene la sensatez para el proceso de recolección de datos, el procesamiento, las deducciones, y la redacción del informe.

V. RESULTADOS

5.1. Resultados descriptivos

Hernández y otros (2014) refieren que, para asegurar la validez y confiabilidad de los resultados de la investigación, se debe plantear el método científico en busca de relacionar las variables consideradas, la validez se orienta al instrumento utilizado, permite revisar el grado en que produce resultados consistentes y coherentes (Hernández Sampieri et al., 2014), mientras que la confiabilidad deriva del buen funcionamiento, en ese sentido se ha validado los instrumentos por medio de la opinión de expertos:

Tabla 3

Validez de los instrumentos por opinión de expertos

APELLIDOS Y NOMBRES					%	OPINION DE EXPERTO
Dr. Farfán	Flores	Moisés	O.			APLICABLE
100%						
Dr. Garcia	Rodríguez	Julio	G.			APLICABLE
97%						
Dr. Condor	Capcha	Edgar		97%		APLICABLE

Fuente: elaboración propia (véase anexo:)

En opinión de los expertos, la investigación fue calificado como “aplicable”, por lo que corresponde ahora, dar validez a los datos, ésta será medido a través de la prueba de Alfa de Cronbach:

Tabla 4

Prueba Alfa de Cronbach de las variables

VARIABLE	ALFA DE CRONBACH	ELEMENTOS
Transporte Marítimo Internacional	0,891	20
Indicadores de Gestión	0,883	13
TOTAL	0,927	33

Fuente: elaboración propia

Interpretando la magnitud de los valores de la prueba del coeficiente de confiabilidad de Alfa de Cronbach, los valores se encuentran en el rango de cero (0) a uno (1) como se muestra:

Tabla 5
Rango de valores e Alfa de Cronbach

Rangos	Magnitud
0,81 a 1,00	Muy Alta
0,61 a 0,80	Alta
0,41 a 0,60	Moderada
0,21 a 0,40	Baja
0,01 a 0,20	Muy Baja

Fuente: Tomado de Ruíz Bolívar (2002) citado en Santos Sánchez (2017)

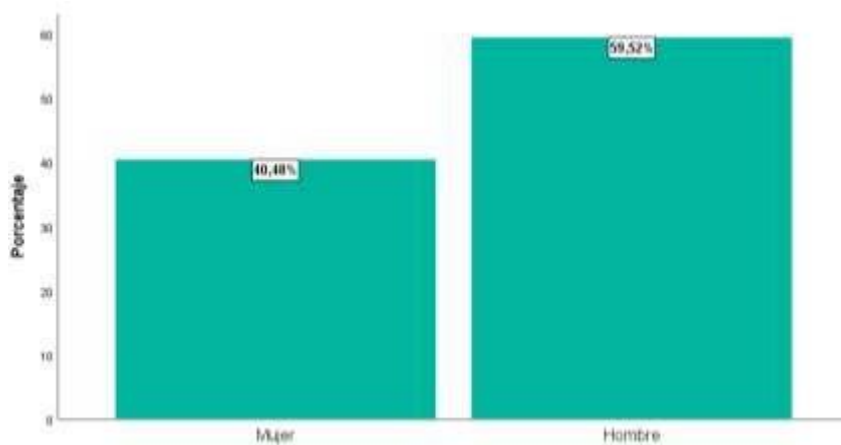
Por tanto, los valores de Alfa de Cronbach de la variable Transporte Marítimo Internacional es = 0,891 considerándose de muy alta confiabilidad; sobre los valores de la variable Indicadores de Gestión el valor es = 0,883 considerándose también de muy alta confiabilidad; en el mismo sentido, el valor de Alfa de Cronbach para la investigación en general llegó = 0,927 y de hecho es de muy alta confiabilidad (Santos Sánchez, 2017).

Datos generales

Se aplicó el instrumento del cuestionario de encuesta incluyendo la información básica de los 42 colaboradores de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR S.A.C. y presentamos así:

Figura 9

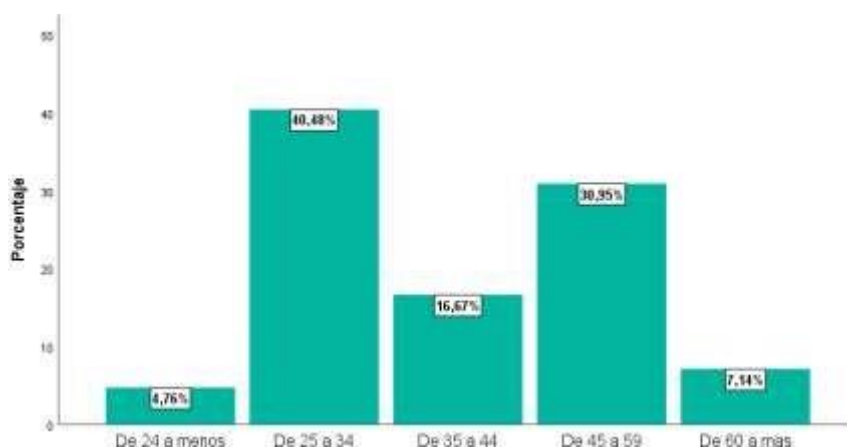
Género de colaboradores de la Empresa BENCOR



De los 42 encuestados, colaboradores de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR S.A.C, el 40,5% son mujeres y el 59,5% son hombres, lo que nos lleva a observar que ligeramente son más varones que mujeres (ver figura 9).

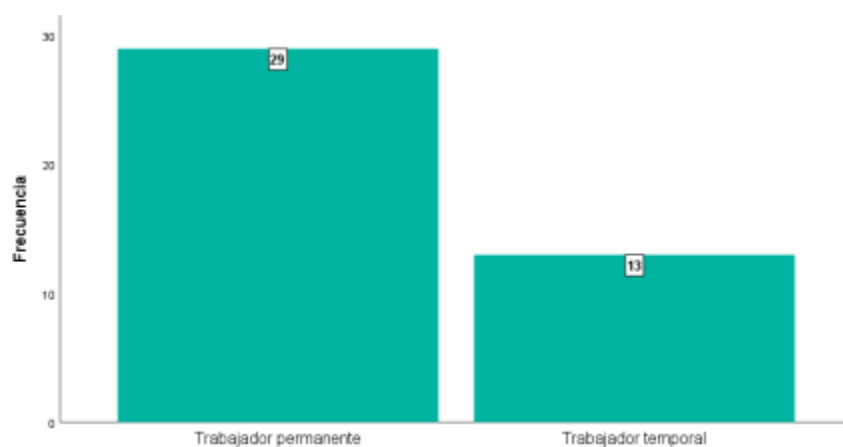
Figura 10

Edad de los colaboradores



En esta ocasión la edad de los 42 encuestados reflejan, el 4,8% son de 24 años a menos, el 40,5% tienen de 25 a 34 años, el 16,7% tienen de 35 a 44 años, el 31% tienen de 45 a 59 años y el 7,1% tienen de 60 a más años de edad, lo que nos lleva a observar que el menor grupo de personas tienen edades hasta 24 años, mientras que el grupo de 25 a 34 años es el más grande con una diferencia de 9,5% frente al segundo grupo de 45 a 59 años.

Figura 11
Tipo de trabajador



La condición de los 42 colaboradores de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR S.A.C, 29 trabajadores tienen la condición de permanente haciendo un 69%, 13 tienen la condición de trabajadores temporales haciendo un total de 31%.

Preguntas

DTMI 1. ¿La empresa planifica las compras según la negociación realizada?

Tabla 6
Planificación de las compras en BENCOR

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje
		a	e	válido	acumulado
Válido	Nunca	2	4,8	4,8	4,8
	Casi nunca	1	2,4	2,4	7,1
	A veces	3	7,1	7,1	14,3
	Casi siempre	15	35,7	35,7	50,0
	Siempre	21	50,0	50,0	100,0
	Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 4,8% respondió nunca, el 2,4% respondió casi nunca, el 7,1% respondió a veces, el 35,7% respondió casi siempre y el 50% respondió siempre; dándonos a observar que la respuesta más concurrida fue “siempre” y la menos concurrida fue “casi nunca”.

DTMI 2. ¿Interviene en dicha negociación el manejo del Transporte Internacional?

Tabla 7
Intervención en la negociación del manejo del transporte

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje
		a	e	válido	acumulado
Válido	Nunca	2	4,8	4,8	4,8
	Casi nunca	1	2,4	2,4	7,1
	A veces	6	14,3	14,3	21,4
	Casi siempre	14	33,3	33,3	54,8
	Siempre	19	45,2	45,2	100,0
	Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 4,8% respondió nunca, el 2,4% respondió casi nunca, el 14,3% respondió a veces, el 33,3% respondió casi siempre y el 45,2% respondió siempre; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “siempre” y que la respuesta menos repetida fue “casi nunca”.

DTMI 3. ¿Se planifican los tipos de productos por meses y campañas específicas?

Tabla 8
Planificación de tipos de productos y campañas

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje
		a	e	válido	acumulado
Válido	Casi nunca	3	7,1	7,1	7,1
	A veces	8	19,0	19,0	26,2
	Casi siempre	19	45,2	45,2	71,4
	Siempre	12	28,6	28,6	100,0

Total	42	100,0	100,0
-------	----	-------	-------

De los 42 encuestados, el 7,1% respondió casi nunca, el 19% respondió a veces, el 45,2% respondió casi siempre y el 28,6% respondió siempre; dándonos a observar que la respuesta menos repetida fue “casi nunca”, mientras que la más repetida fue “casi siempre”, superando a la segunda respuesta más repetida por 16,6%.

DTMI 4. ¿Se toma en cuenta el tipo de carga, documentación específica, rutas y tiempos en la elección del Transporte Marítimo por operación realizada?

Tabla 9

Tipo de carga, documentación, rutas, tiempos del transporte marítimo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	a	e	válido	acumulado
Válido A veces	2	4,8	4,8	4,8
Casi siempre	11	26,2	26,2	31,0
Siempre	29	69,0	69,0	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 4,8% respondió a veces, el 26,2% respondió casi siempre y el 69% respondió siempre, dándonos a conocer que la respuesta más repetida fue “siempre” por una gran diferencia a la siguiente respuesta más repetida, del 40,8%.

DTMI 5. ¿Se tiene precisión del peso y volumen que se registra en el transporte marítimo internacional en cada operación realizada?

Tabla 10

Conoce la precisión del peso y volumen

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	a	e	válido	acumulado
Válido A veces	1	2,4	2,4	2,4
Casi siempre	10	23,8	23,8	26,2
Siempre	31	73,8	73,8	100,0

Total	42	100,0	100,0
-------	----	-------	-------

De los 42 encuestados, el 2,4% respondió a veces, el 23,8% respondió casi siempre y el 73,8% respondió siempre, dándonos a conocer que la respuesta menos repetida fue “a veces”, mientras que la más repetida fue “siempre”, por una gran diferencia a la segunda respuesta más repetida, del 50%.

DTMI 6. ¿Se tiene precisión del importe en US\$ a asumir en cada operación realizada mediante el Transporte Marítimo Internacional?

Tabla 11
Precisión en los precios de operación

	Frecuenci a	Porcentaj e	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido A veces	5	11,9	11,9	11,9
Casi siempre	10	23,8	23,8	35,7
Siempre	27	64,3	64,3	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 11,9% respondió a veces, el 23,8% respondió casi siempre y el 64,3% respondió siempre, dándonos a observar que la respuesta menos repetida fue “a veces”, mientras que la más repetida fue “siempre”, con una gran diferencia de la segunda respuesta más repetida, del 40,5%.

DTMI 7. ¿Se tiene identificado las formas de pago que actualmente predominan en el mercado por cada operación internacional y por cada ruta asignada?

Tabla 12
Se identifica las formas de pago en operaciones internacionales

	Frecuenci a	Porcentaj e	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<u>Válido</u> A veces	1	2,4	2,4	2,4

Casi siempre	9	21,4	21,4	23,8
Siempre	32	76,2	76,2	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 2,4% respondió a veces, el 21,4% respondió casi siempre y el 76,2% respondió siempre, dándonos a conocer que la respuesta menos repetida fue “a veces”, mientras que la más repetida fue “siempre”, con una diferencia frente a la segunda respuesta más repetida, del 54,8%.

DTMI 8. ¿Se tiene identificado la estructura del flete detallada por cada operación realizada utilizando el Transporte Marítimo Internacional?

Tabla 13
Se identifica la estructura del flete

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	a	e	válido	acumulado
Válido Casi nunca	1	2,4	2,4	2,4
A veces	1	2,4	2,4	4,8
Casi siempre	13	31,0	31,0	35,7
Siempre	27	64,3	64,3	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 2,4% respondió casi nunca, el 2,4% respondió a veces, el 31% respondió casi siempre y el 64,3% respondió siempre, dándonos a observar que la respuesta menos repetida fue un empate entre “casi nunca” y “a veces”, mientras que la más repetida fue “siempre”, con una diferencia frente a la segunda respuesta más repetida de 33,3%.

DTMI 9. ¿Se tiene identificado las modalidades de transporte marítimo internacional por cada operación realizada?

Tabla 14
Modalidades de transporte marítimo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje
	a	e	válido	acumulado
Válido A veces	2	4,8	4,8	4,8
Casi siempre	11	26,2	26,2	31,0
Siempre	29	69,0	69,0	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 4,8% respondió a veces, el 26,2% respondió casi siempre y el 69% respondió siempre; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “siempre” y que la respuesta menos repetida fue “a veces”

DTMI 10. ¿Conoce los recargos de fletes en el Transporte Marítimo Internacional por cada operación realizada?

Tabla 15
Recargo de fletes en el transporte marítimo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje
	a	e	válido	acumulado
Válido Casi nunca	1	2,4	2,4	2,4
A veces	6	14,3	14,3	16,7
Casi siempre	16	38,1	38,1	54,8
Siempre	19	45,2	45,2	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 2,4% respondió casi nunca, el 14,3% respondió a veces, el 38,1% respondió casi siempre y el 45,2% respondió siempre; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “siempre” y que la respuesta menos repetida fue “casi nunca”.

DTMI 11. ¿Se tiene identificado el tamaño de los buques que se registra en el transporte marítimo internacional por cada operación realizada?

Tabla 16*Tamaño del buque en el transporte marítimo*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje
	a	e	válido	acumulado
Válido Nunca	3	7,1	7,1	7,1
Casi nunca	3	7,1	7,1	14,3
A veces	10	23,8	23,8	38,1
Casi siempre	11	26,2	26,2	64,3
Siempre	15	35,7	35,7	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 7,1% respondió nunca, el 7,1% respondió casi nunca, el 23,8% respondió a veces, el 26,2% respondió casi siempre y el 35,7% respondió siempre; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “siempre” y que la respuesta menos repetida fue un empate entre “nunca” y “casi nunca”.

DTMI 12. ¿Se conoce los tipos y formas de contratos por servicios en el transporte marítimo internacional por cada operación realizada?

Tabla 17*Tipos y formas de contratos por servicios*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje
	a	e	válido	acumulado
Válido Casi nunca	3	7,1	7,1	7,1
A veces	6	14,3	14,3	21,4
Casi siempre	8	19,0	19,0	40,5
Siempre	25	59,5	59,5	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 7,1% respondió casi nunca, el 14,3% respondió a veces, el 19% respondió casi siempre y el 59,5% respondió siempre; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “siempre” y que la respuesta menos repetida fue “casi nunca”.

DTMI 13. ¿Los contratos de servicios por cada operación consideran: regulaciones, retribuciones, prestaciones, plazos, periodicidad y beneficios específicos?

Tabla 18

Regulaciones, retribuciones, prestaciones, plazos, periodicidad

	Frecuenci a	Porcentaj e	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	1	2,4	2,4	2,4
Casi nunca	1	2,4	2,4	4,8
A veces	8	19,0	19,0	23,8
Casi siempre	14	33,3	33,3	57,1
Siempre	18	42,9	42,9	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 2,4% respondió nunca, el 2,4% respondió casi nunca, el 19% respondió a veces, el 33,3% respondió casi siempre y el 42,9% respondió siempre; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “siempre” y que la respuesta menos repetida fue un empate entre “nunca” y “casi nunca”.

DTMI 14. ¿La empresa cuenta con guías y manuales para la maniobrabilidad de carga y descarga marítima en cada operación realizada?

Tabla 19

Contar con guías y manuales para la carga y descarga

	Frecuenci a	Porcentaj e	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	4	9,5	9,5	9,5
A veces	6	14,3	14,3	23,8
Casi siempre	10	23,8	23,8	47,6
Siempre	22	52,4	52,4	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 9,5% respondió nunca, el 14,3% respondió a veces, el 23,8% respondió casi siempre y el 52,4% respondió siempre;

llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “siempre” y que la respuesta menos repetida fue “nunca”.

DTMI 15. ¿Se considera las buenas prácticas de la maniobrabilidad en el atraque, practicaaje, amarre, fondeo, estiba, desestiba, transporte y mercancía?

Tabla 20

Buenas prácticas en el atraque, practicaaje, amarre, fondeo, estiba, desestiba

		Frecuenci a	Porcentaj e	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	2	4,8	4,8	4,8
	A veces	3	7,1	7,1	11,9
	Casi siempre	7	16,7	16,7	28,6
	Siempre	30	71,4	71,4	100,0
	Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 4,8% respondió nunca, el 7,1% respondió a veces, el 16,7% respondió casi siempre y el 71,4% respondió siempre; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “siempre” y que la respuesta menos repetida fue “nunca”.

DTMI 16. ¿Se cuenta con un sistema de información para el monitoreo de los procesos de maniobrabilidad del transporte marítimo internacional por operación?

Tabla 21

Sistema de Información para los procesos de maniobrabilidad

		Frecuenci a	Porcentaj e	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	2	4,8	4,8	4,8
	Casi nunca	1	2,4	2,4	7,1
	A veces	4	9,5	9,5	16,7
	Casi siempre	15	35,7	35,7	52,4
	Siempre	20	47,6	47,6	100,0
	Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 4,8% respondió nunca, el 2,4% respondió casi nunca, el 9,5% respondió a veces, el 35,7% respondió casi siempre y el 47,6% respondió siempre; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “siempre” y que la respuesta menos repetida fue “casi nunca”.

DTMI 17. ¿El sistema permite controlar integralmente la actividad física y de la información en cada operación realizada?

Tabla 22
Control integral de la actividad física e información

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje
		a	e	válido	acumulado
Válido	Nunca	2	4,8	4,8	4,8
	Casi nunca	2	4,8	4,8	9,5
	A veces	4	9,5	9,5	19,0
	Casi siempre	12	28,6	28,6	47,6
	Siempre	22	52,4	52,4	100,0
	Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 4,8% respondió nunca, el 4,8% respondió casi nunca, el 9,5% respondió a veces, el 28,6% respondió casi siempre y el 52,4% respondió siempre; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “siempre” y que la respuesta menos repetida fue un empate entre “nunca” y “casi nunca”.

DTMI 18. ¿Se conoce los protocolos de protección y seguridad marítima de la cadena logística internacional en cada operación internacional realizada?

Tabla 23
Protocolos de seguridad marítima

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje
		a	e	válido	acumulado
Válido	Nunca	1	2,4	2,4	2,4
	Casi nunca	2	4,8	4,8	7,1
	A veces	5	11,9	11,9	19,0

Casi siempre	9	21,4	21,4	40,5
Siempre	25	59,5	59,5	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 2,4% respondió nunca, el 4,8% respondió casi nunca, el 11,9% respondió a veces, el 21,4% respondió casi siempre y el 59,5% respondió siempre; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “siempre” y que la respuesta menos repetida fue “nunca”.

DTMI 19. ¿Se considera las buenas prácticas de códigos OMI sobre mercancías peligrosas, seguridad relativa de cargas sólidas, líquidas o gases por tipo de producto en una operación internacional?

Tabla 24
Buenas prácticas de códigos OMI

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Nunca	1	2,4	2,4	2,4
Casi nunca	1	2,4	2,4	4,8
A veces	1	2,4	2,4	7,1
Casi siempre	11	26,2	26,2	33,3
Siempre	28	66,7	66,7	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 2,4% respondió nunca, el 2,4% respondió casi nunca, el 2,4% respondió a veces, el 26,2% respondió casi siempre y el 66,7% respondió siempre; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “siempre” y que la respuesta menos repetida fue un empate triple entre “nunca”, “casi nunca” y “a veces”.

DTMI 20. ¿Se conoce las normas de protección medioambientales en la cadena logística internacional en cada operación realizada?

Tabla 25
Normas de protección medioambientales

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
--	------------	------------	-------------------	----------------------

Válido Nunca	1	2,4	2,4	2,4
Casi nunca	1	2,4	2,4	4,8
A veces	4	9,5	9,5	14,3
Casi siempre	12	28,6	28,6	42,9
Siempre	24	57,1	57,1	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el % respondió nunca, el % respondió casi nunca, el % respondió a veces, el % respondió casi siempre y el % respondió siempre; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “siempre” y que la respuesta menos repetida fue “casi nunca”.

DIGE 1. ¿Se cumple con el plan de operaciones programadas para cada operación específica?

Tabla 26
Cumplimiento del plan de operaciones

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	1	2,4	2,4	2,4
En desacuerdo	2	4,8	4,8	7,1
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3	7,1	7,1	14,3
De acuerdo	16	38,1	38,1	52,4
Totalmente de acuerdo	20	47,6	47,6	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 2,4% respondió total, ente en desacuerdo, el 4,8% respondió en desacuerdo, el 7,1% respondió ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 38,1% respondió de acuerdo y el 47,6% respondió totalmente de acuerdo; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “totalmente de acuerdo” y que la respuesta menos repetida fue “totalmente en desacuerdo”.

DIGE 2. ¿Las operaciones marítimas ejecutadas están dentro de los rangos y metas estimadas según la negociación origen-destino coordinada?

Tabla 27*La ejecución se encuentra entre los rangos de negociación*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	11,9	11,9	11,9
De acuerdo	15	35,7	35,7	47,6
Totalmente de acuerdo	22	52,4	52,4	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 11,9% respondió ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 35,7% respondió de acuerdo y el 52,4% respondió totalmente de acuerdo; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “totalmente de acuerdo” y que la respuesta menos repetida fue “ni de acuerdo ni en desacuerdo”.

DIGE 3. ¿Los servicios son adecuados para las diversas transacciones marítimas y comerciales realizadas?

Tabla 28*Servicios para las transacciones marítimas*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
En desacuerdo	3	7,1	7,1	7,1
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	11,9	11,9	19,0
De acuerdo	15	35,7	35,7	54,8
Totalmente de acuerdo	19	45,2	45,2	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 7,1% respondió en desacuerdo, el 11,9% respondió ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 35,7% respondió de acuerdo y el 45,2% respondió totalmente de acuerdo; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “totalmente de acuerdo” y que la respuesta menos repetida fue “en desacuerdo”.

DIGE 4. ¿Los clientes reconocen los servicios ofrecidos: personalizados, seguros, confiables y oportunos?

Tabla 29

Reconocimiento de servicios personalizados, seguros, confiables y oportunos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
En desacuerdo	2	4,8	4,8	4,8
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3	7,1	7,1	11,9
De acuerdo	20	47,6	47,6	59,5
Totalmente de acuerdo	17	40,5	40,5	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 4,8% respondió en desacuerdo, el 7,1% respondió ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 47,6% respondió de acuerdo y el 40,5% respondió totalmente de acuerdo; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “de acuerdo” y que la respuesta menos repetida fue “en desacuerdo”.

DIGE 5. ¿La empresa evalúa y previene la magnitud de riesgos en las ocurrencias del transporte marítimo internacional por cada operación realizada?

Tabla 30

Evaluación y previsión de riesgos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	6	14,3	14,3	14,3
De acuerdo	17	40,5	40,5	54,8
Totalmente de acuerdo	19	45,2	45,2	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 14,3% respondió ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 40,5% respondió de acuerdo y el 45,2% respondió totalmente de acuerdo; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “totalmente

de acuerdo” y que la respuesta menos repetida fue “ni de acuerdo ni en desacuerdo”.

DIGE 6. ¿Considera la empresa la probabilidad de ocurrencia de eventos como factor asociado al riesgo condicional?

Tabla 31
Probabilidad de eventos asociados a riesgos condicionales

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
En desacuerdo	3	7,1	7,1	7,1
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	10	23,8	23,8	31,0
De acuerdo	16	38,1	38,1	69,0
Totalmente de acuerdo	13	31,0	31,0	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 7,1% respondió en desacuerdo, el 23,8% respondió ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 38,1% respondió de acuerdo y el 31% respondió totalmente de acuerdo; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “de acuerdo” y que la respuesta menos repetida fue “en desacuerdo”.

DIGE 7. ¿Se alcanzaron las metas operacionales anuales total de servicios, volumen transportado y transacciones efectivas cobradas totalmente?

Tabla 32
Metas operacionales anuales

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	1	2,4	2,4	2,4
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	10	23,8	23,8	26,2
De acuerdo	16	38,1	38,1	64,3
Totalmente de acuerdo	15	35,7	35,7	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 2,4% respondió totalmente en desacuerdo, el 23,8% respondió ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 38,1% respondió de acuerdo y el 35,7% respondió totalmente de acuerdo; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “de acuerdo” y que la respuesta menos repetida fue “totalmente en desacuerdo”.

DIGE 8. ¿Se alcanzaron utilidades y rentabilidad esperada según proyecciones y metas diseñadas anualmente?

Tabla 33
Utilidades y rentabilidad

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
En desacuerdo	1	2,4	2,4	2,4
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	10	23,8	23,8	26,2
De acuerdo	17	40,5	40,5	66,7
Totalmente de acuerdo	14	33,3	33,3	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 2,4% respondió en desacuerdo, el 23,8% respondió ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 40,5% respondió de acuerdo y el 33,3% respondió totalmente de acuerdo; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “de acuerdo” y que la respuesta menos repetida fue “en desacuerdo”.

DIGE 9. ¿Se ha cubierto la cuota de mercado en las operaciones marítimas internacionales de la empresa?

Tabla 34
Cuota de mercado

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	1	2,4	2,4	2,4
En desacuerdo	2	4,8	4,8	7,1
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	12	28,6	28,6	35,7

De acuerdo	20	47,6	47,6	83,3
Totalmente de acuerdo	7	16,7	16,7	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 2,4% respondió total, ente en desacuerdo, el 4,8% respondió en desacuerdo, el 28,6% respondió ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 47,6% respondió de acuerdo y el 16,7% respondió totalmente de acuerdo; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “de acuerdo” y que la respuesta menos repetida fue “totalmente en desacuerdo”.

DIGE 10. ¿Se ha incrementado las transacciones y mejorado en incorporar calidad/cantidad de clientes respecto al período anual anterior?

Tabla 35
Incremento de la calidad y cantidad

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje e válido	Porcentaje acumulado
En desacuerdo	1	2,4	2,4	2,4
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	11	26,2	26,2	28,6
De acuerdo	16	38,1	38,1	66,7
Totalmente de acuerdo	14	33,3	33,3	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 2,4% respondió en desacuerdo, el 26,2% respondió ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 38,1% respondió de acuerdo y el 33,3% respondió totalmente de acuerdo; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “de acuerdo” y que la respuesta menos repetida fue “en desacuerdo”.

DIGE 11. ¿Las operaciones sensibles fueron resueltas para beneficio de los clientes?

Tabla 36*Operaciones sensibles en beneficio de clientes*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	3	7,1	7,1	7,1
En desacuerdo	1	2,4	2,4	9,5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	6	14,3	14,3	23,8
De acuerdo	14	33,3	33,3	57,1
Totalmente de acuerdo	18	42,9	42,9	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 7,1% respondió total, ente en desacuerdo, el 2,4% respondió en desacuerdo, el 14,3% respondió ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 33,3% respondió de acuerdo y el 42,9% respondió totalmente de acuerdo; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “totalmente de acuerdo” y que la respuesta menos repetida fue “en desacuerdo”.

DIGE 12. ¿Se alcanzaron las metas financieras programadas para el período anual?

Tabla 37*Metas financieras anuales*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
En desacuerdo	1	2,4	2,4	2,4
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	13	31,0	31,0	33,3
De acuerdo	16	38,1	38,1	71,4
Totalmente de acuerdo	12	28,6	28,6	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 2,4% respondió en desacuerdo, el 31% respondió ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 38,1% respondió de acuerdo y el 28,6% respondió totalmente de acuerdo; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “de acuerdo” y que la respuesta menos repetida fue “en desacuerdo”.

DIGE 13. ¿De acuerdo a los resultados obtenidos, se puede mejorar aún más la posición tanto financieramente como a nivel de nuevas inversiones para la empresa el próximo año?

Tabla 38
Resultados anuales obtenidos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3	7,1	7,1	7,1
De acuerdo	17	40,5	40,5	47,6
Totalmente de acuerdo	22	52,4	52,4	100,0
Total	42	100,0	100,0	

De los 42 encuestados, el 7,1% respondió ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 40,5% respondió de acuerdo y el 52,4% respondió totalmente de acuerdo; llevándonos a observar que la respuesta más repetida fue “totalmente de acuerdo” y que la respuesta menos repetida fue “ni de acuerdo ni en desacuerdo”.

5.2. Resultados inferenciales

Para comprobar la hipótesis planteada en la investigación, el proceso de análisis estadístico es inferencial, el objetivo es comparar o evaluar relaciones entre las variables transporte marítimo internacional y los indicadores de gestión en la Empresa Soluciones Aduaneras Bencor; también se ha estimado los errores de muestreo para que la inferencia tenga mayor validez; para determinar si la prueba estadística adecuada será paramétrica o no paramétrica se ha procedido a ejecutar la prueba de normalidad cuya estrategia se basó en contraste de hipótesis, planteamos si los valores de las variables siguen o no una distribución normal:

H_0 : Los datos se aproximan a la distribución normal ($p \geq \alpha$)

H_1 : Los datos no se aproximan a la distribución normal ($p < \alpha$)

Nivel de significancia = 5% = 0.05

Prueba de normalidad

Estimación del p-valor

Tabla 39

Pruebas de normalidad de las variables

Variables	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Transporte Marítimo Internacional	,147	42	,023	,906	42	,002
Indicadores de Gestión	,113	42	,200*	,963	42	,191

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

a. Corrección de significación de Lilliefors

Observamos que el p-valor de la variable transporte marítimo internacional tiene una significación de = 0.002 (< 0.05) corresponde aceptar la H_1 es decir no tiene una distribución normal, mientras que el p-valor de la variable indicadores de gestión tiene una significación de = 0.191 (> 0.05) en este caso aceptamos la H_0 que los datos se aproximan a una distribución normal, en consecuencia adoptamos el uso de la prueba estadística paramétrica, dado que permite analizar los elementos con mayor precisión determinado por la variable dependiente. Las pruebas paramétricas pueden funcionar bien con distribuciones asimétricas y no normales, esto puede ser una sorpresa, pero las pruebas paramétricas pueden funcionar bien con datos continuos que no son normales si se cumplen las pautas relativas al tamaño de la población-muestra como es el caso de la totalidad de colaboradores de la Empresa Soluciones Aduaneras Bencor.

5.2.1. Hipótesis general

H_0 : El transporte marítimo internacional no afecta significativamente a los indicadores de gestión de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor, BENCOR - 2022

H₁: El transporte marítimo internacional afecta significativamente a los indicadores de gestión de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor, BENCOR - 2022

Nivel de significancia = 5% = 0.05

Prueba paramétrica del coeficiente de correlación r^2 de Pearson

Estimación del p-valor

Tabla 40

Correlación entre transporte marítimo internacional e indicadores de gestión

		Transporte Marítimo Internacional	Indicadores de Gestión
Transporte Marítimo Internacional	Correlación de Pearson	1	,869**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	42	42
Indicadores de Gestión	Correlación de Pearson	,869**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	42	42

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

Para interpretar el resultado, el valor de r se encuentra entre -1 y +1, cuando r se aproxima a 0 se concluye que no hay correlación lineal significativa entre X y Y (A. Sánchez, 2015) según la tabla:

Tabla 41

Tabla de resultados de r de correlación de Pearson

Valor	Criterio
$R = 1,00$	Correlación grande, perfecta y positiva
$0,90 \leq r < 1,00$	Correlación muy alta
$0,70 \leq r < 0,90$	Correlación alta
$0,40 \leq r < 0,70$	Correlación moderada
$0,20 \leq r < 0,40$	Correlación muy baja
$r = 0,00$	Correlación nula
$r = -1,00$	Correlación grande, perfecta y negativa

Fuente:

<https://sites.google.com/site/sociologiyestadisticas/repaso-de-los-conceptos-de-estadistica/correlacion-r-de-pearson>

La tabla 39 refleja la correlación entre el transporte marítimo internacional y los indicadores de gestión, el coeficiente correlación de $r = 0,869$ y el p-valor = 0,000 (menor a 0.05), por lo que se rechaza la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis planteada es decir el transporte marítimo internacional afecta significativamente a los indicadores de gestión de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor, BENCOR – 2022, la correlación es alta.

Para continuar con el análisis, usamos la tabla de contingencia que, es una técnica de análisis bivariado que permite relacionar dos variables (nominales u ordinales), en tanto las variables escalares requieren de recodificación por rangos que es recurrente para el presente caso (Cárdenas, 2015); se distingue la variable independiente transporte marítimo internacional que explique la correlación con la variable dependiente indicadores de gestión en la empresa Bencor que irá en filas, y la variable explicativa (o independiente) irá en columnas:

Tabla 42
Niveles del Transporte Marítimo Internacional

		Frecuenc ia	Porcenta je	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válid o	Nivel bajo	14	33,3	33,3	33,3
	Nivel medio	18	42,9	42,9	76,2
	Nivel alto	10	23,8	23,8	100,0
	Total	42	100,0	100,0	

Tabla 43
Niveles de los Indicadores de Gestión

		Frecuenc ia	Porcenta je	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válid o	Nivel bajo	23	54,8	54,8	54,8
	Nivel alto	19	45,2	45,2	100,0
	Total	42	100,0	100,0	

Tabla 44*Tabla cruzada de Transporte Marítimo Internacional e Indicadores de Gestión*

Variable	Nivel	Recuento	Variable Indicadores de Gestión		Total
			Nivel bajo	Nivel alto	
Transporte Marítimo Internacional	Nivel bajo	Recuento	11	3	14
		% dentro de Variable Indicadores de Gestión	47,8%	15,8%	33,3%
	Nivel medio	Recuento	10	8	18
		% dentro de Variable Indicadores de Gestión	43,5%	42,1%	42,9%
	Nivel alto	Recuento	2	8	10
		% dentro de Variable Indicadores de Gestión	8,7%	42,1%	23,8%
Total		Recuento	23	19	42
		% dentro de Variable Indicadores de Gestión	100,0%	100,0%	100,0%

La tabla de contingencia nos muestra el resultado de las consultas a los 42 encuestados, el 33,3% considera que de la gestión de indicadores el 47,8% es de nivel bajo y el 15,8% de nivel alto. Del 42,9% se aprecia que señalaron en un 43,5% que el nivel es bajo y el 42,1% es de nivel alto. Del 23,8% de los encuestados, el 8,7% se inclina a creer que el nivel es bajo mientras que el 42,1% que el nivel de gestión de indicadores es de nivel alto, la misma que determina lógicamente que el manejo del transporte marítimo internacional en la Empresa Soluciones Aduaneras Bencor en el 2022, se encuentra en el rango de nivel medio y bajo; mientras que la gestión de indicadores, refleja encontrarse en los niveles alto y medio.

5.2.2. Hipótesis específica 1

H₀: La planificación del transporte marítimo internacional no afecta directamente a los indicadores de producción en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR

H₁: La planificación del transporte marítimo internacional afecta directamente a los indicadores de producción en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR

Nivel de significancia = 5% = 0.05

Prueba paramétrica del coeficiente de correlación r² de Pearson

Estimación del p-valor

Tabla 45

Correlación entre la planificación e indicadores de gestión

		Planificación	Indicadores de Gestión
Planificación	Correlación de Pearson	1	,797**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	42	42
Indicadores de Gestión	Correlación de Pearson	,797**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	42	42

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

El resultado que se puede observar es que el p-valor = 0,000 que es un valor menor a alfa = 0,05; mientras que el coeficiente de correlación llegó = 0,797 al 95% de confiabilidad, de acuerdo a la escala (tabla 40), es una correlación alta, de tal manera que rechazamos la hipótesis nula y se acepta la hipótesis del investigador; por tanto, la planificación del transporte marítimo internacional afecta directamente a los indicadores de producción en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR.

5.2.3. Hipótesis específica 2

H₀: La seguridad marítima del transporte marítimo internacional no afecta directamente a los indicadores de riesgo en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR

H₁: La seguridad marítima del transporte marítimo internacional afecta directamente a los indicadores de riesgo en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR

Nivel de significancia = 5% = 0.05

Prueba paramétrica del coeficiente de correlación r² de Pearson

Estimación del p-valor

Tabla 46

Correlación entre seguridad marítima e indicadores de gestión

		Seguridad Marítima	Indicadores de Gestión
Seguridad Marítima	Correlación de Pearson	1	,714**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	42	42
Indicadores de Gestión	Correlación de Pearson	,714**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	42	42

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

El coeficiente *r* de correlación de Pearson fue = 0,714 correspondiendo a una correlación alta según la escala (tabla 40), el p-valor obtenido fue = 0,000 que es un valor inferior a 0,05 con lo que se determina que rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alterna, vale decir la seguridad marítima del transporte marítimo internacional afecta directamente a los indicadores de riesgo en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR.

5.2.4. Hipótesis específica 3

H₀: La normativa del transporte marítimo internacional no afecta directamente a los indicadores de efectividad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR

H₁: La normativa del transporte marítimo internacional afecta directamente a los indicadores de efectividad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR

Nivel de significancia = 5% = 0.05

Prueba paramétrica del coeficiente de correlación r² de Pearson

Estimación del p-valor

Tabla 47

Correlación entre normativa e indicadores de gestión

		Normativa	Indicadores de Gestión
Normativa	Correlación de Pearson	1	,742*
	Sig. (bilateral)		,026
	N	42	42
Indicadores de Gestión	Correlación de Pearson	,742*	1
	Sig. (bilateral)	,026	
	N	42	42

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

Según el cálculo de la *r* de correlación de Pearson, se deriva la cuantía = 0,742 fijando que la correlación es alta (tabla 40); mientras tanto, el p-valor = 0,026 que es menor al valor de Alfa = 0,05; en tal sentido, al encontrarse dentro del nivel de confianza del 95%, el p-valor inferior a Alfa, se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula, lo que significa que la normativa del transporte marítimo internacional afecta directamente a los indicadores de efectividad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR.

5.2.5. Hipótesis específica 4

H₀: Las transacciones del transporte marítimo internacional no afectan directamente a los niveles de rentabilidad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR

H₁: Las transacciones del transporte marítimo internacional afectan directamente a los niveles de rentabilidad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR

Nivel de significancia = 5% = 0.05

Prueba paramétrica del coeficiente de correlación r² de Pearson

Estimación del p-valor

Tabla 48

Correlación entre transacciones e indicadores de gestión

		Transacciones	Indicadores de Gestión
Transacciones	Correlación de Pearson	1	,730**
	Sig. (bilateral)		,004
	N	42	42
Indicadores de Gestión	Correlación de Pearson	,703**	1
	Sig. (bilateral)	,004	
	N	42	42

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

Del cálculo del proceso de datos de la encuesta para la hipótesis específica 4, se ha obtenido un coeficiente *r* de correlación de Pearson = 0,730 y el nivel de significancia del p-valor = 0,004 que es < 0,05 (Alfa), eso nos permite deducir que aceptaremos la hipótesis alterna o del investigador y rechazaremos la hipótesis nula, con ello se colige que es una correlación alta, es así que se explica que las transacciones del transporte marítimo internacional afectan directamente a los niveles de rentabilidad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR.

VI. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

6.1. Contrastación y demostración de la hipótesis con los resultados

El estudio nos ha permitido comprobar que entre la variable transporte marítimo internacional y los indicadores de gestión en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor durante el año 2022, se haya encontrado una correlación alta entre ellas, de hecho, se puede inferir que la empresa planifica las transacciones internacionales en forma adecuada, la seguridad marítima del transporte marítimo internacional es un tema de relevancia para los directivos, se toma en consideración la normativa, guías y manuales del transporte marítimo internacional para realizar las operaciones, garantizando resultados óptimos para los clientes y por ende para la empresa. Las transacciones del transporte marítimo internacional reconocen los protocolos de protección y seguridad marítima respecto a la cadena logística internacional en las operaciones que se efectúan; se implementa las buenas prácticas de códigos OMI sobre mercancías peligrosas, ya sea de maniobrabilidad, atraque, practicaje, amarre, fondeo, estiba, desestiba, y seguridad de cargas sólidas, líquidas o gases por tipo de producto. También se ha percibido que con un sistema de información para el monitoreo de los procesos de maniobrabilidad del transporte marítimo internacional se puede administrar y controlar integralmente la actividad física de manera efectiva. Se puede conjeturar que la empresa conoce los tipos y formas de contratos por servicios, los recargos de fletes, identificar el tamaño de los buques que se registra para el transporte marítimo, las modalidades de transporte, las formas de pago que actualmente predominan en el mercado con el uso de operaciones en línea, procesos virtuales de las transacciones venta por internet por cada operación internacional, determina con precisión el peso, volumen, importes y tipo de carga por cada ruta asignada.

6.2. Contrastación de los resultados con otros estudios

Si concertamos el trabajo de (Salama Benazar, 2016b) cuando estudió el modelo analítico entre el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico de un caso de estudio de Venezuela, Colombia, Perú y Brasil, resultó que, los principales indicadores de la globalización del transporte marítimo, están inmersos en el desarrollo portuario en la región de América del Sur, en contrapartida, el presente estudio, se dedujo que el transporte marítimo internacional se encuentran relacionados a los indicadores de gestión, entendiéndose los resultados operacionales de indicadores, provienen de un buen manejo de agentes que intervienen en el transporte marítimo, conociendo que es el medio más utilizado para el comercio internacional 80% (OMC, 2017); en el mismo sentido (Barrios Luna et al., 2017) concuerda con sus tres factores principales para una buena transacción, se basa en manejar el tiempo, los costos y la seguridad, el autor planteó la implementación del cabotaje para mejorar el transporte de mercancías dentro del territorio nacional, permite aprovechar oportunidades menores tiempos de operación y cotejar costos óptimos, ofrece mayores utilidades; con certeza podemos señalar que, a la luz de los resultados del presente trabajo, no hay nada mejor que el manejo de los indicadores de gestión, controlar la producción de operaciones, manejar los riesgos en magnitud y probabilidad, lograr metas que benefician a los usuarios que nos llevan a mantener niveles altos de rentabilidad, es una objetivo de toda empresa que quiere sobresalir en el mercado.

En el caso de (Montero Fernández, 2016), planteó un diseño de indicadores para la gestión de proyectos que analiza las claves del rendimiento, sea la supervisión y objetivos estratégicos; en referencia a los indicadores, encontramos coincidencias importantes, conseguir metas programadas, tomar en cuenta a los consumidores y sus opiniones, lograr equilibrio financiero o recurrir al apalancamiento cuando sea necesario o simplemente ofertar servicios proporcionados, son prácticas empresariales acordes con los nuevos tiempos; mientras (Parra Serrano, 2012) se dedicó a preparar mejorar en la competitividad del sistema portuario español a través de la optimización del servicio de

manipulación de mercancías, nos hace ver cuán importante resulta evaluar adecuadamente el impacto del transporte marítimo que concentra el 90% de las actividades portuarias a nivel mundial, evalúa la reducción de costos y mejorar los servicios portuarios, algo que en la empresa Bencor, se tiene como una premisa notable para lograr alta competitividad. También Fontestad Portalés (2004) estudia el transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales, precisa los criterios para reducir los daños y las incidencias en la transportación de mercancías sobre todo manteniendo la calidad de los servicios, en la investigación actual, se considera importante la calidad de los servicios, de otro lado García Álvarez (2021) presenta modelos para el análisis y categorización del tráfico marítimo, incide que se encuentra bajo redes complejas, tener mejor capacidad de transporte a través de naves de mayor magnitud, pueden mejorar los niveles de todo el sistema integral, el uso de la tecnología es imprescindible; no tan lejos, Sánchez (2019) estudió la formación de precios en el transporte marítimo de contenedores de exportación y el rol de las expectativas, dicho enfoque es significativo en que el comercio mundial está mejorando las condiciones del transporte de contenedores, con su propia tecnología y su propia gestión operativa, que garantiza una mejor competitividad operación internacional; asimismo, Quintero, Almanza-Vides, y Pimienta (2021) trató sobre las estrategias que potencian la competitividad internacional de puertos marítimos en contextos globalizados, la relevancia lo tiene la capacidad de gestión importante en beneficio de las transacciones internacionales y de los beneficiarios clientes satisfechos; los procesos de importaciones o exportaciones se desarrollan a través de la logística internacional tratado por (R. J. Sánchez & Weikert, 2020), en su investigación analiza de una manera vivencial, la relación que existe entre la logística internacional, y el fenómeno de la pandemia del covid-19, y a decir del autor dejó cuatro impactos relevantes: la pre existencia de condiciones adversas, el alcance de los efectos, la velocidad del impacto, y la intensidad del mismo, tomar medidas de restricciones severas que la pandemia covid-19 paralizó las actividades, y existieron contracciones importantes en la demanda en la generación de productos y servicios integrales, y posteriormente, se fueron reacomodando las actividades conforme, reviste importancia la gestión

vinculada al transporte marítimo. Dentro de esa misma orientación (Nizama Zevallos, 2020) estudió al transporte marítimo internacional en el ámbito del desarrollo comercial peruano para el año 2018, en ella determinó la relación existente, enfatizando la infraestructura portuaria y las políticas de comercio internacional, con lo cual podemos aseverar que los resultados de esta investigación se encuentran alineado a los hallazgos de Nizama; igualmente, (Lecca Vergara, 2021) concuerda que el movimiento comercial y carguero del transporte marítimo internacional genera una dinámica comercial en el Perú, aun cuando existen detractores que la carga por lo general son productos sin valor agregado, como granel sólido, granel líquido, o carga rodante, la alternativa que plantea es buscar que el desarrollo económico se centre no en recursos naturales sino en producción nacional con valor agregado.

6.3. Responsabilidad ética

He tomado conocimiento de las normas éticas que la Universidad Nacional del Callao ha recomendado, asumiendo el proceso investigativo con veracidad y coherencia, se ha diligenciado la redacción recogiendo ideas y planteamientos de diferentes autores que fueron referenciados de manera apropiada, utilizando el formato APA versión 7ma. en español, así como el gestor Mendeley Reference Manager para las citas legalmente aceptadas; y, particularmente en consideración a la Directiva 004-2022-CU que diera todas las pautas para elaboración de informes finales de tesis.

VII. CONCLUSIONES

PRIMERA

El transporte marítimo afecta significativamente a los indicadores de gestión de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor en el 2022, a un nivel de confianza del 95%, un coeficiente de correlación de Pearson $r = 0,869$ y un p-valor = 0,000 (menor a 0,05 = 5%) se determina una correlación alta; la baremación nos permitió deducir

Los indicadores antes citados nos permiten concluir existe un vínculo intermedio y alto que dependerá mucho de las condiciones del flete y demás factores que forman parte del transporte marítimo internacional, como los gastos conexos, gestión de costos tiempos y procesos específicos, para consolidar los indicadores de gestión positivos, ya que actualmente por la coyuntura internacional, es sensible predecir con exactitud al 100% que existen garantías de no afectación del mismo.

SEGUNDA

La planificación del transporte marítimo internacional es afectada directamente a los indicadores de producción en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor el 2022, al nivel de confianza del 95%, $r = 0,797$ y un p-valor = 0,000 (inferior a 0,05 = 5%) existe una correlación alta, ya que al establecerse criterios de negociación de campañas anuales de abastecimiento, semestrales o trimestrales, los elementos del tiempo, y del propio modelo de negocios pueden verse afectados en la gestión de adquisiciones, almacenamiento, producción y logística principalmente, ya que no solamente es el tipo de carga y el posible nivel de descoordinación, sino que también se debe a la disponibilidad de las unidades adecuadas, la negociación del pago del flete internacional, que incorpora una serie de factores vinculados a recargos, líneas navieras, naturaleza si es carga seca, consolidada o no consolidada, carga peligrosa, dentro de un sinnúmero de indicadores adicionales.

TERCERA

Con respecto a la seguridad marítima del transporte sea esta medioambiental o protección marítima, el cálculo estadístico evidencia que afecta directamente a los indicadores de riesgo sea en magnitud o probabilidad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor el 2022, teniendo un nivel de confianza del 95%, el coeficiente de Pearson $r = 7,14$ y el p-valor = 0,000 (menor a 0,05 = 5%) nos lleva a deducir que hay una correlación alta.

Este nivel de problemáticas, se da principalmente porque si la carga no se garantiza tanto en la seguridad como en la cobertura del mismo, pueden existir dificultades de productos que no lleguen en buen estado, o que simplemente no lleguen a su destino final, lo que originará el consecuente problema inherente de un problema estructura en la cadena origen-destino.

CUARTA

En base al análisis inferencial se puede señalar que la normativa en controles, documentación o prevención de riesgos del transporte marítimo internacional, afecta directamente a los indicadores de efectividad particularmente en el logro de metas, incremento de consumidores o los niveles de satisfacción en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor el 2022, tomando en cuenta el nivel de confianza del 95%, se obtuvo un coeficiente $r = 0,742$ y el p-valor calculado = 0,026 (inferior a 0,05 = 5%), con lo que se ubica como una correlación alta.

En la práctica comercial de un negocio de importación, el transporte marítimo que involucra sus normativas, y principalmente la gestión integral de la travesía, que involucra por añadidura la gestión aduanera, debe tomarse muy en cuenta ya que es la única manera de minimizar el riesgo que precisamente es una circunstancia que puede mitigarse en su impacto, siempre y cuando se tomen los recaudos del caso. La efectividad tiene mucho que ver con una adecuada gestión de tiempos y procesos específicos, que son vitales para garantizar la gestión exitosa en el transporte marítimo.

QUINTA

Sobre el cálculo estadístico sobre las transacciones respecto a los contratos de servicios, maniobras y sistemas de monitoreo del transporte marítimo internacional afectan directamente a los niveles de rentabilidad financiera o las medidas de apalancamiento en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor el 2022, basado en un nivel de 95% de confianza, el coeficiente de correlación de Pearson obtenido fue $r = 0,730$ y el p-valor = 0,004 (menor a 0,05 = 5%), entonces, se deduce como una correlación alta.

Esta condición se desarrolla precisamente porque existe una relación directamente proporcional entre el monitoreo y la supervisión de una importación, con los niveles de rentabilidad, ya que se ha comprobado que a más control existe más posibilidades de obtener mayores niveles de rentabilidad, que es el rendimiento sobre la inversión realizada que en la práctica implica un riesgo de ocurrencia o no de un evento.

VIII. RECOMENDACIONES

PRIMERA

Se recomienda a los directivos de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor que se puedan crear mejores condiciones para el tratamiento de todos los procesos operacionales, tanto en la planificación, transacción, seguridad y normatividad en los niveles de calidad respecto al transporte marítimo internacional, para que se disminuya el impacto negativo en los resultados de gestión de producción, riesgos, efectividad y la rentabilidad.

SEGUNDA

La planificación es una herramienta importante para toda actividad empresarial, por lo que se recomienda a la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor, implementar controles y un monitoreo permanente en el proceso de planeación para verificar el cumplimiento de metas, objetivos y ante desviaciones tomar medidas correctivas en forma oportuna que permitan la eficiencia en los indicadores de riesgo dado que aún existen brechas para comparar con los resultados.

TERCERA

Se sugiere al personal de ventas implementar filtros de evaluación en cuanto a la ampliación de las coberturas de las pólizas de seguro internacional, para que la seguridad marítima del transporte marítimo siga cumpliendo los parámetros internos y externos, que garanticen el buen funcionamiento de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor, con estas medidas se minimiza los riesgos para los importadores-exportadores.

CUARTA

Se recomienda a los directivos de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor que, implementen sistemas verificación documentaria, que garanticen que, los contratos internacionales contengan los detalles relacionados directamente con los incoterms con los cuales se va a trabajar, para determinar responsabilidades entre los importadores – exportadores. Asimismo, validar que las cláusulas estén correctamente definidas con la finalidad de que

los indicadores de efectividad cumplan al 100% su rol. La Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor debe actualizar permanentemente la normativa del transporte marítimo internacional, ya que la realidad trae muchas veces contingencias como el caso del Covid-19 donde se incorporan regulaciones y protocolos de operación especiales para tal fin.

QUINTA

Proponer a la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor que establezca un sistema de transacciones marítimas internacionales, las cuales contengan lineamientos en las políticas corporativas, a fin de garantizar que se suscriban los contratos de servicios integrales, para agilizar las maniobras y de esta manera, poder optimizar los sistemas de monitoreo, que avalen directamente a los niveles de rentabilidad, que es rendimiento a la inversión que todo empresario espera recuperar a lo largo de su gestión empresarial.

IX. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AEE, A. E. de E. (2020). *1918: Una pandemia vista desde los Anuarios Estadísticos*. Testigo Denuestra Historia. https://www.ine.es/expo_anuarios/1918.html
- AWS. (2022, February 16). *Indicadores comerciales: Qué son, tipos y cómo monitorearlos*. TuDashboard. <https://tudashboard.com/indicadores-comerciales/>
- Barrios Luna, Renzo., Creamer Pinedo, Brenda., & Triguero Quispe, J. (2017). *Implementación del cabotaje para mejorar el transporte de mercancías dentro del territorio nacional* [Universidad Peruana de Ciencias]. <http://hdl.handle.net/10757/621551>
- BCRP, B. C. de R. del P. (2022). *Tasa de Desempleo (%)*. Gerencia Central de Estudios Económicos. <https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/mensuales/resultados/PN38063GM/html>
- Beltrán Jaramillo, J. M. (2013). *Indicadores de gestión*. Panamericana. <https://www.crisol.com.pe/libro-indicadores-gestion-9789583031076>
- Bembibre, C. (2009, July 1). *Concepto en Definición ABC*. Definición ABC Su Diccionarios Hecho Fácil. <https://www.definicionabc.com/general/niveles.php>
- Blake, Paul., & Wadhwa, D. (2020, December 14). *Resumen anual 2020: El impacto de la COVID-19 (coronavirus) en 12 gráficos*. Banco Mundial. <https://blogs.worldbank.org/es/voices/resumen-anual-2020-el-impacto-de-la-covid-19-coronavirus-en-12-graficos>
- Cárdenas, J. (2015, October 29). *Tablas de contingencia: Cómo analizarlas fácilmente*. Networkianos Blog de Sociología. <https://networkianos.com/tablas-de-contingencia/>

Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 convenio MARPOL (con el protocolo de Londres de 17 de febrero de 1978 y enmiendas, Documento MARPOL (2010).

CIIFEN. (2021). *Definición de Riesgo*. CIIFEN. Centro Regional Del Clima Para El Oeste de Sudamérica. <https://ciifen.org/definicion-de-riesgo/>

Convenio SOLAS, Pub. L. No. IF110S, Suplemento Diciembre 2015 Comité de Seguridad Marítima 1 (2015). <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1269091/CONVENIO%20SOLAS.pdf>

Cusman Barriga, G. (2016). *La responsabilidad en el contrato de transporte marítimo de mercancías* [Universidad de Piura]. https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/2444/DER-L_001.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Fabio, S. (2021, December 31). *Concepto de Seguridad Maritima*. Scribd. <https://es.scribd.com/document/421526513/CONCEPTO-DE-SEGURIDAD-MARITIMA>

Farfán Muñoz, I. R. (2019). *Diseño de un sistema de indicadores de gestión basado en el Balanced Scorecard para una empresa de mensajería caso: LSF Service S.A.C.* [Dirección General de Estudios de Posgrado]. http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/10389/Farfán_mr.pdf?sequence=3

FIEL, F. de I. E. L. (2002). Productividad, Competitividad, empresas. Los engranajes de crecimiento. *Fiel.Org*, 12. <http://www.fiel.org/publicaciones/Libros/productividad.pdf>

García Álvarez, N. (2021). *Modelos para análisis y categorización del tráfico marítimo* [Universidad de Oviedo]. https://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/handle/10651/62034/Tesis-NGA_20220314.pdf?sequence=5&isAllowed=y

- Hernández Sampieri, Roberto., Fernández Collado, Carlos., & Baptista Lucio, M. del Pilar. (2014). *Metodología de la investigación* (E. Mc Graw Hilla, Ed.; Sexta edic). <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Hernández Sampieri, Roberto. Fernández Collado, Carlos. Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la Investigación* (Mc Graw Hill, Ed.; 6 ta.). JEC. www.elosopanda.com%7Cjamespoetrodriguez.com
- Jones, Lora., Palumbo, Daniele., & Brown, David. (2021, January 25). *Coronavirus: 8 gráficos para entender cómo la pandemia ha afectado a las mayores economías del mundo*. BBC News Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-55802814>
- Lecca Vergara, R. L. (2021). *El transporte marítimo internacional en el desarrollo comercial de la economía peruana 2018* [Universidad Marítima del Perú]. <http://repositorio.ump.edu.pe/bitstream/handle/UMP/99/TESIS%20ROBERTO%20LECCA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Martínez Fajardo, C. E. (2002). Neoinstitucionalismo y Teoría de Gestión. *Innovar, Revista de Ciencias Administrativas*, Nro. 19.
- Maya, E. (2014). Métodos y Técnicas de investigación. In D. Coyoacán (Ed.), *Fac. Arq. Univ. Autónoma de México* (Primera, Issue 9). CU. <https://doi.org/10.36576/summa.28138>
- Mincetur. (2019, July 4). *Mincetur: Perú es el país con mejor reputación en Latinoamérica*. Plataforma Digital Del Estado Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/mincetur/noticias/45330-mincetur-peru-es-el-pais-con-mejor-reputacion-en-latinoamerica>
- Montero Fernández, G. (2016). *Diseño de indicadores para la gestión de proyectos* [Universidad de Valladolid]. <https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/22086/Tesis1183->

170112.pdf;jsessionid=896FA4D060487FB8A8BF20303BE21E0D?sequence=1

Ñaupas Paitán, Humberto., Mejía Mejía, E., Novoa Ramírez, E., & Villagómez Paucar, A. (2014). *Metodología de la investigación. Cuantitativa - Cualitativa y redacción de tesis* (Ediciones de la U, Ed.; 4ta. Ed.). Ediciones de la U. <http://librodigital.sangregorio.edu.ec/librosusgp/B0028.pdf>

Nizama Zevallos, J. C. L. (2020). *El Transporte Marítimo Internacional en el ámbito del desarrollo comercial Peruano 2018* [Universidad Nacional del Callao].

<http://repositorio.unac.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12952/5735/TESIS-MAESTRO-%20NIZAMA-FCA-2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Ojeda Vera, A. M. (2020). *La atracción y retención del talento humano genera competitividad en las agencias marítimas*. <http://hdl.handle.net/10757/653739>

OMC, O. M. del C. (2017). *Los Acuerdos de la OMC El Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio y sus Anexos*. https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/wtoagreement_s.pdf

OMI, O. M. I. (2020). *Convenios de la OMI*. Listado de Convenios de La OMI. <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/ListOfConventions.aspx>

OMS. (2019). *Nuevo coronavirus 2019*. Publicaciones de La WHO. <https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019>

ONU, M. (2010, October 31). *Indicadores*. Centro Virtual de Conocimiento ONU Mujeres. <https://www.endvawnow.org/es/articles/336-indicadores.html>

Ortiz, A. (2021). *Transporte marítimo*. DRIP/c. <https://www.dripcapital.com/es-mx/recursos/blog/transporte-mar%C3%ADtimo>

- Ortiz, A. (2022, September 20). *Transporte Marítimo. definición, ventajas, características y costos*. DRIP/c. <https://www.dripcapital.com/es-mx/recursos/blog/transporte-maritimo>
- Orús, A. (2022). *Casos confirmados de coronavirus en el mundo por continente 2022*. Statista: Salud e Industria Farmacéutica. <https://es.statista.com/estadisticas/1107712/covid19-casos-confirmados-a-nivel-mundial-por-region/>
- Osejos Vásquez, A. Eduardo., Lucas Flores, Y. Monserrate., & Villegas Castro, A. L. (2022). La Concesión del Puerto Marítimo de Manta y su incidencia en el Comercio Exterior. *Revista Científica: Dominio de Las Ciencias*, 8(1). https://www.google.com/search?q=Osejos+V%C3%A1squez%2C+Lucas+Flores%2C+Villegas+Castro%2C+A.+2022+La+Concesi%C3%B3n+del+Puerto+Mar%C3%ADtimo+de+Manta+y+su+Incidencia+en+el+Comercio+Exterior+TPM-Terminal+Portuario+de+Manta&rlz=1C1UEAD_esPE982PE982&oq=Osejos+V%C3%A1squez%2C+Lucas+Flores%2C+Villegas+Castro%2C+A.+2022+La+Concesi%C3%B3n+del+Puerto+Mar%C3%ADtimo+de+Manta+y+su+Incidencia+en+el+Comercio+Exterior+TPM-Terminal+Portuario+de+Manta&aqs=chrome..69i57.35759j0j9&sourceid=chrome&ie=UTF-8
- OSITRAN. (2019). *Revisión del factor de productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024*. https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2019/06/Informe_comen.pdf
- Páez, G. (2020, March 7). *Efectividad*. Economipedia. <https://economipedia.com/definiciones/efectividad.html>
- Parra Serrano, M. del P. (2012). *Mejora de la competitividad del sistema portuario español mediante la optimización del servicio de manipulación de mercancías* [Universidad de Politécnica de Madrid]. https://node1.123dok.com/dt02pdf/123dok_es/002/343/2343197.pdf_file.pd

f?X-Amz-Content-Sha256=UNSIGNED-PAYLOAD&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=7PKKQ3DUV8RG19BL%2F20221228%2F%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20221228T002818Z&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Expires=600&X-Amz-Signature=418b4b8f7474a0dfbe42cc4d3a7765205181a111bb47af9e049f96d9365e1742

Quintero Ramos, Meudis., Almanza-Vides, Karen., & Pimienta Gómez, Suraya. (2021, March 26). *Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados*. Revista de Ciencias Sociales.

<https://produccioncientificaluz.org/index.php/rcs/article/view/36768/39604>

Quiroa, M. (2020a, January 12). *Definición de Producción*. Economipedia.

<https://economipedia.com/definiciones/produccion.html>

Quiroa, M. (2020b, January 22). *Qué es Transacción*. Economipedia.

<https://economipedia.com/definiciones/transaccion.html>

Ramírez Ramos, B. A., & Barragán Uribe, L. R. J. (2017). Equipamiento portuario y niveles de productividad de carga sólida a granel en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao en el primer trimestre de 2017. *Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau.”*

<https://renati.sunedu.gob.pe/handle/sunedu/3298656>

Ruffier, J. (1998). La eficiencia productiva. *OIT Cinterfor*, 4.

Salama Benazar, R. (2016a). *Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la Globalización y el desarrollo económico. Casos de Estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil* [Universitat Politècnica de Catalunya UPC].

<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/392608/TRSB1de1.pdf?sequence=1>

- Salama Benazar, R. (2016b). *Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico. casos de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil* [Universitat Politècnica de Catalunya].
<https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/392608/TRSB1de1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Sánchez, A. (2015). *Correlación R de Pearson - Sociología y Estadísticas*. Sociología y Estadísticas.
<https://sites.google.com/site/sociologiayestadisticas/repaso-de-los-conceptos-de-estadistica/correlacion-r-de-pearson>
- Sánchez, R. J. (2019). *Tesis doctoral La formación de precios en el transporte marítimo de contenedores de exportación y el rol de las expectativas*.
<https://repositorio.uca.edu.ar/bitstream/123456789/11019/1/formacion-precios-transporte-maritimo.pdf>
- Sánchez, R. J., & Weikert, F. (2020). Logística internacional pospandemia. Análisis de las industrias aérea y de transporte marítimo de contenedores. *Publicaciones de Las Naciones Unidas, S-20*. www.cepal.org/apps
- Santos Sánchez, G. (2017, January). Validez y confiabilidad del cuestionario de calidad de vida SF-36 en mujeres con LUPUS, Puebla. *FCFM*, 1–85.
<https://www.fcfm.buap.mx/assets/docs/docencia/tesis/ma/GuadalupeSantosSanchez.pdf>
- Silva Matiz, A. D. (2019). Teoría de indicadores de gestión y su aplicación práctica. *Universidad Militar Nueva Granada*, 1–11.
- Tapia T., M. C., & Jijón G., E. R. (2018). *Estadística aplicada a la administración y la economía* (Primera Edición). CIDE Editorial.
<http://repositorio.cidecuador.org/bitstream/123456789/72/1/Estadistica%20Aplicada%20a%20la%20Administracion%20y%20la%20Economia.pdf>

- Tolentino, J. (2022, May 23). *Los problemas en el transporte marítimo llegaron para quedarse durante 2022*. Revista Expansión. <https://expansion.mx/empresas/2022/05/23/los-problemas-en-el-transporte-maritimo-llegaron-para-quequedarse-durante-2022>
- Trujillo, E. (2021, March 8). *Normativa*. Economipedia. <https://economipedia.com/definiciones/normativa.html>
- UNCTAD/RMT. (2021). *Informe sobre el transporte marítimo: panorama general*.
- Waxman, O. B. (2020, October 7). ¿Cómo terminó la pandemia de gripe de 1918? *Time*. <https://time.com/5894403/how-the-1918-flu-pandemic-ended/>
- Westreicher, G. (2020a, August 7). *Qué es Gestión*. Economipedia. <https://economipedia.com/definiciones/gestion.html>
- Westreicher, G. (2020b, August 25). *Planificación*. Economipedia. <https://economipedia.com/definiciones/planificacion.html>

ANEXOS

Anexo 1:*Matriz de consistencia*

TÍTULO: TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL Y LOS INDICADORES DE GESTION DE LA EMPRESA SOLUCIONES LOGISTIC

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPOTESIS GENERAL	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
¿En qué medida el transporte marítimo internacional afecta la competitividad mediante los indicadores de gestión de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR, Lima - 2022?	Determinar la medida en que el transporte marítimo internacional afecta la competitividad mediante los indicadores de gestión de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR, Lima - 2022	El transporte marítimo internacional afecta significativamente a la competitividad mediante los indicadores de gestión de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor, BENCOR - 2022	X: Transporte Marítimo Internacional	X1: Planificación	X11 Tipos de carga
					X12 Destinos
					X13 peso y volumen
					X14 Unidad monetaria
					X15 Formas de Pago de flete
					X16 Tipos de flete
					X17 Modalidades de transporte
					X18 Recargos de flete

Específicos	Específicos	Específicos	X2: Transacciones	X19 Tamaño de buques
¿Cuál es la medida en que la planificación del transporte marítimo internacional afecta a los indicadores de producción en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR?	Establecer la medida en que la planificación del transporte marítimo internacional afecta a los indicadores de producción en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR	La planificación del transporte marítimo internacional afecta directamente a los indicadores de producción en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR	X22 Maniobras	X21 Contrato de servicios
¿En qué medida la seguridad marítima del transporte marítimo internacional afecta a los indicadores de riesgo en la Empresa	Establecer la medida en que la seguridad marítima del transporte marítimo internacional afecta a los indicadores de riesgo en la Empresa	La seguridad marítima del transporte marítimo internacional afecta directamente a los indicadores de riesgo en la Empresa	X3: Seguridad marítima	X23 Sistema de monitoreo
			X4: Normativa	X31 Seguridad Marítima
				X32 Seguridad Medioambiental
				X33 Protección marítima
				X41 Controles
				X42 Documentación

Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR?	Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR	Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR			
¿En qué medida la normativa del transporte marítimo internacional afecta a los indicadores de efectividad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR?	Establecer la medida en que la normativa del transporte marítimo internacional afecta a los indicadores de efectividad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR	La normativa del transporte marítimo internacional afecta directamente a los indicadores de efectividad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR			X43 Prevención de riesgos Y11 Operaciones Y12 Servicios
¿Cuál es la medida en que las transacciones del transporte marítimo internacional afectan a los niveles de rentabilidad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR?	Establecer la medida en que las transacciones del transporte marítimo internacional afectan a los niveles de rentabilidad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR	Las transacciones del transporte marítimo internacional afectan directamente a los niveles de rentabilidad en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR	Y: Indicadores de Gestión	Y1: Producción Y2: Riesgo Y3: Efectividad	Y31 Magnitud Y32 Probabilidad Y41 Metas logradas Y42 Consumidores Y43 Niveles de satisfacción

Y4: Niveles de
rentabilidad

Y21 Financiera

Y22 Apalancamiento

Elaborado por: Margot Cecilia Corilla Cóndor

Anexo 2:*Instrumentos validados de las variables*

**CUESTIONARIO DE LA VARIABLE
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

Objetivo:

Recabar información sobre las actividades relacionadas con el Transporte Marítimo Internacional.

Datos generales:

Edad : _____ años

Género : Masculino ____ Femenino ____

Cargo : Directivo ____ Empleado ____ Operario ____

Condición laboral : Permanente _____ Temporal _____

Instrucciones:

El presente cuestionario es de tipo voluntario. Te pido que leas las preguntas y marca con una (X) la opción que consideres que sea tu respuesta.

5 = Siempre, 4 = Casi siempre, 3 = Intermedio, 2= Casi nunca, 1 = Nunca

Ítem	Preguntas	5	4	3	2	1
1	¿La empresa planifica las compras según la negociación realizada?					
2	¿Interviene en dicha negociación el manejo del Transporte Internacional?					
3	¿Se planifican los tipos de productos por meses y campañas específicas?					
4	¿Se toma en cuenta el tipo de carga, documentación específica, rutas y tiempos en la elección del Transporte Marítimo por operación realizada?					
5	¿Se tiene precisión del peso y volumen que se registra en el transporte marítimo internacional en cada operación realizada?					
6	¿Se tiene precisión del importe en US\$ a asumir en cada operación realizada mediante el Transporte Marítimo Internacional?					

7	¿Se tiene identificado las formas de pago que actualmente predominan en el mercado por cada operación internacional y por cada ruta asignada?					
8	¿Se tiene identificado la estructura del flete detallada por cada operación realizada utilizando el Transporte Marítimo Internacional?					
9	¿Se tiene identificado las modalidades de transporte marítimo internacional por cada operación realizada?					
10	¿Conoce los recargos de fletes en el Transporte Marítimo Internacional por cada operación realizada?					
11	¿Se tiene identificado el tamaño de los buques que se registra en el transporte marítimo internacional por cada operación realizada?					
12	¿Se conoce los tipos y formas de contratos por servicios en el transporte marítimo internacional por cada operación realizada?					
13	¿Los contratos de servicios por cada operación consideran: regulaciones, retribuciones, prestaciones, plazos, periodicidad y beneficios específicos?					
14	¿La empresa cuenta con guías y manuales para la maniobrabilidad de carga y descarga marítima en cada operación realizada?					
15	¿Se considera las buenas prácticas de la maniobrabilidad en el atraque, practicaje, amarre, fondeo, estiba, desestiba, transporte y mercancía?					
16	¿Se cuenta con un sistema de información para el monitoreo de los procesos de maniobrabilidad del transporte marítimo internacional por operación?					
17	¿El sistema permite controlar integralmente la actividad física y de la información en cada operación realizada?					
18	¿Se conoce los protocolos de protección y seguridad marítima de la cadena logística internacional en cada operación internacional realizada?					
19	¿Se considera las buenas prácticas de códigos OMI sobre mercancías peligrosas, seguridad relativa de cargas sólidas, líquidas o gases por tipo de producto en una operación internacional?					
20	¿Se conoce las normas de protección medioambientales en la cadena logística internacional en cada operación realizada?					

Gracias por participar

CUESTIONARIO DE LA VARIABLE INDICADORES DE GESTION

Objetivo:

Recabar información sobre las actividades relacionadas con Indicadores de Gestión.

Instrucciones:

El presente cuestionario es de tipo voluntario. Te pido que leas las preguntas y marca con una (X) la opción que consideres que sea tu respuesta.

5 = Totalmente de acuerdo, 4 = De acuerdo, 3 = Indeciso, 2= En desacuerdo, 1 = Totalmente en desacuerdo

Ítem	Preguntas	5	4	3	2	1
1	¿Se cumple con el plan de operaciones programadas para cada operación específica?					
2	¿Las operaciones marítimas ejecutadas están dentro de los rangos y metas estimadas según la negociación origen-destino coordinada?					
3	¿Los servicios son adecuados para las diversas transacciones marítimas y comerciales realizadas?					
4	¿Los clientes reconocen los servicios ofrecidos: personalizados, seguros, confiables y oportunos?					
5	¿La empresa evalúa y previene la magnitud de riesgos en las ocurrencias del transporte marítimo internacional por cada operación realizada?					
6	¿Considera la empresa la probabilidad de ocurrencia de eventos como factor asociado al riesgo condicional?					
7	¿Se alcanzaron las metas operacionales anuales Total de servicios, volumen transportado y transacciones efectivas cobradas totalmente?					
8	¿Se alcanzaron utilidades y rentabilidad esperada según proyecciones y metas diseñadas anualmente?					
9	¿Se ha cubierto la cuota de mercado en las operaciones marítimas internacionales de la empresa?					
10	¿Se ha incrementado las transacciones y mejorado en incorporar calidad/cantidad de clientes respecto al período anual anterior?					
11	¿Las operaciones sensibles fueron resueltas para beneficio de los clientes?					

12	¿Se alcanzaron las metas financieras programadas para el período anual?					
13	¿De acuerdo a los resultados obtenidos, se puede mejorar aún más la posición tanto financieramente como a nivel de nuevas inversiones para la empresa el próximo año?					

Gracias por participar

Anexo 3:

Instrumento de validación de juicio de expertos

OPINION DE EXPERTOS

FARFÁN FLORES MOISES OSWALDO.

INSTRUMENTO DE OPINIÓN DE EXPERTOS

DATOS GENERALES


Apellidos y Nombres del Informante	Cargo e Institución donde labora	Nombre del Instrumento	Autor (es) del Instrumento
Farfán Flores Moisés Oswaldo	Universidad Alas Peruanas S.A. Docente a tiempo completo	Opinión de expertos	Corilla Cóndor, Margot Cecilia
Título del Estudio: "TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL Y LOS INDICADORES DE GESTIÓN DE LA EMPRESA. SOLUCIONES LOGÍSTICAS ADUANERAS BENICOR, LIMA-2022"			

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Coloque X el porcentaje, según intervalo

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 00-20%		REGULAR 21-40%			BUENA 41-60%			MUY BUENA 61-80%			EXCELENTE 81-100%			S U B T O T A L		
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14		15	
1. CLARIDAD	Está formulada con lenguaje apropiado																X	100 %
2. OBJETIVIDAD	Está expresada en conductas o actividades observables en una organización																X	100 %
3. ACTUALIDAD	Adaptada al estado de la ciencia y la tecnología																X	100 %
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica coherente																X	100 %
5. SURTIENCIA	Cumple con los aspectos (indicadores, sub-escalas, dimensiones en cantidad y calidad)																X	100 %
6. INTENCIONALIDAD	Adaptada para valorar la influencia de la VI en la VO o la relación entre ambas, con determinados objetos y contextos																X	100 %
7. CONSISTENCIA	Basada en aspectos técnicos – científicos																X	100 %
8. COHERENCIA	Entre los ítems, indicadores y las dimensiones																X	100 %
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico																X	100 %
PROMEDIO																100 %		

OPINIÓN DE APLICABILIDAD:	Procede su Aplicación	X
	Procede su aplicación previo levantamiento de las observaciones que se adjuntan	
	No procede su aplicación	

Lima, 05/01/2023	07956182		985062096
Lugar y Fecha	DNI Nº	Firma del experto	Teléfono

OBSERVACIONES

1. Ninguna, el instrumento es aplicable y pertinente

2. _____

3. _____

4. _____

5. _____

FECHA: 05/01/2023



Nombre y apellidos: Moisés Farfán Flores
Firma del experto

INSTRUMENTO DE OPINIÓN DE EXPERTOS

DATOS GENERALES

Apellidos y Nombres del Informante	Cargo e Institución donde labora	Nombre del Instrumento	Autor (es) del Instrumento
García Rodríguez Julio Gustavo	Universidad Privada Peruana Alemana	Opinión de expertos	Corilla Condar, Margot Cecilia
Título del Estudio: "TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL Y LOS INDICADORES DE GESTIÓN DE LA EMPRESA SOLUCIONES LOGÍSTICAS ADUANERAS BENECOR, LIMA-2022"			

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Coloque X el porcentaje, según intervalo

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 00-20%		REGULAR 21-40%			BUENA 41-60%			MUY BUENA 61-80%			EXCELENTE 81-100%			S U B T O T A L	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado																X
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas o actividades observables en esta organización																X
3. ACTUALIDAD	Adaptado al avance de la ciencia y la tecnología																X
4. COHERENCIA	Existe una estructura lógica coherente																X
5. SUFFICIENTIA	Cubre los aspectos (indicadores, cualitativos, cuantitativos) en cantidad y calidad																X
6. INTERNACIONALIDAD	Adaptado para valorar la influencia de la VI en la VI o la relación entre ambos, con determinaciones claras y consistentes																X
7. CONSISTENCIA	Existe en aspectos teóricos – metodológicos																X
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones																X
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de diagnóstico																X
PROMEDIO																97 %	

OPINIÓN DE APLICABILIDAD:	Procede su Aplicación	X
	Procede su aplicación previo levantamiento de las observaciones que se adjuntan	
	No procede su aplicación	

20/12/2022	07754690		971410180
Lugar y Fecha	DNI Nº	Firma del experto	Teléfono

OBSERVACIONES

1. Ninguna Observación
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

FECHA: 20/12/2022



Julio Guillermo GARCIA RODRIGUEZ
Dr. Docente

INSTRUMENTO DE OPINIÓN DE EXPERTOS

DATOS GENERALES


Apellidos y Nombres del Informante	Cargo e Institución donde labora	Nombre del Instrumento	Autor (es) del Instrumento
Cóndor Capcha, Edgar	Docente a tiempo completo Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión	Opinión de expertos	Corilla Córdor, Margot Cecilia
Título del Estudio: "TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL Y LOS INDICADORES DE GESTIÓN DE LA EMPRESA. SOLUCIONES LOGÍSTICAS ADUANERAS BENECOR, LIMA-2022"			

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Coloque X el porcentaje, según intervalo

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 00-20%				REGULAR 21-40%				BUENA 41-60%				MUY BUENA 61-80%				EXCELENTE 81-100%				S U B T O T A L	
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		
1. CLARIDAD	está formulada con lenguaje apropiado																				X	95%	
2. OBJETIVIDAD	está expresada en conductas o actividades observables en una organización																					X	97%
3. ACTUALIDAD	Adecuada al estado de la ciencia y la tecnología																					X	95%
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica coherente																					X	94%
5. SURGENCIA	Comprende los aspectos (indicadores, sub-escalas, dimensiones en cantidad y calidad)																					X	98%
6. INTENCIONALIDAD	Adecuada para valorar la influencia de la VI en la VO o la relación entre ambos, con determinados criterios y contrastes																					X	97%
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos técnicos – científicos																					X	99%
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones																					X	97%
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de diagnóstico																					X	98%
PROMEDIO:																					97%		

OPINIÓN DE APLICABILIDAD:	Procede su Aplicación	SI
	Procede su aplicación previo levantamiento de las observaciones que se adjuntan	
	No procede su aplicación	

05/01/2022	30906214		999101810
Lugar y Fecha	DNI Nº	Firma del experto	Teléfono

OBSERVACIONES

1. NINGUNA

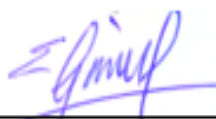
2. _____

3. _____

4. _____

5. _____

FECHA: 05/01/2022



Nombre y apellidos: EDGAR CONDOR CAPCHA

Firma del experto

Anexo 4:
Consentimiento informado

CONSENTIMIENTO INFORMADO



CONSENTIMIENTO INFORMADO

PARA USO EXCLUSIVAMENTE ACADÉMICO

Ariana Juliette Palacin Corilla

74717966

Yo, identificado con DNI N° por medio del presente documento, brindo mi consentimiento para que la Mg. Margot Cecilia Corilla Córdor realice un estudio con la finalidad de elaborar la investigación "TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL Y LOS INDICADORES DE GESTION DE LA EMPRESA SOLUCIONES LOGISTICAS ADUANERAS BENCOR, LIMA-2022" en la Universidad Nacional del Callao, Facultad de Ciencias Administrativas, para que se le otorgue el grado académico de doctor en administración; autorizándole que los datos operacionales de la compañía y de los colaboradores de la misma, formen parte de su análisis; y a la vez, se compromete a guardar la reserva y la confidencialidad que la empresa requiere en el ejercicio de la buena fe.

Asimismo, he sido debidamente informado previo a este consentimiento del uso y tratamiento que se dará en la empresa y los colaboradores, por lo que emito mi consentimiento:

ACEPTO

NO ACEPTO

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Palacin'.



Firma y huella del titular de los datos personales

Anexo 5:

Base de datos ESABencor

N°	Fecha	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	P	P		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	1	2	
1	9/27/2022 10:15:36	2	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5			
2	9/29/2022 22:59:25	1	3	4	4	3	4	5	3	3	4	3	3	4	5	5	3	3	2	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4			
3	9/30/2022 6:33:35	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	4	4	5	4	5	4	3	5	4	4	4	5	5	4	4	3	3	3	
4	9/30/2022 7:58:17	2	3	3	5	2	5	5	4	5	5	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	2	4	4	
5	9/30/2022 14:56:48	1	3	5	4	3	5	5	5	5	5	5	4	1	3	3	1	1	1	1	1	1	1	4	4	2	2	4	3	3	3	3	3	4	3	4	
6	10/4/2022 11:00:09	1	2	5	5	3	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	3	5	5	5	5	5	5	4	4	3	5
7	10/4/2022 11:13:05	2	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	4	3	3	3	4	5	4	3	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
8	10/4/2022 11:16:34	1	2	4	4	3	5	4	5	5	4	4	5	4	4	5	4	4	5	4	5	5	5	5	4	4	4	5	2	4	4	3	4	5	4	5	
9	10/4/2022 11:41:12	2	4	2	2	4	4	3	3	4	2	4	3	3	5	5	1	5	4	4	2	5	5	1	5	2	5	4	3	1	5	2	5	1	3	4	
10	10/4/2022 12:31:06	2	5	5	3	3	3	5	5	5	5	4	3	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	2	5	5	3	4	5	5	4	4	3	4	3	4	
11	10/4/2022 12:38:14	2	4	4	3	4	5	5	3	4	4	5	4	1	2	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	5	4	3	3	2	3	3	3	5	

1 10/4/2022 1 4 5 4 4 4 5 4 5 5 5 4 4 4 4 5 5 5 5 5 5 5 4 4 5 4 3 2 5 4 4 4 5 4 5
 2 12:59:34
 1 10/4/2022 1 2 4 4 5 5 4 5 5 5 5 4 3 5 4 5 5 4 3 3 4 4 5 4 4 4 4 4 3 4 3 3 4 4 4
 3 14:17:30
 1 10/4/2022 2 4 4 5 4 5 4 5 5 5 4 4 1 5 5 5 5 5 5 5 5 4 4 5 4 4 4 3 4 4 3 5 5 4 4
 4 15:42:51
 1 10/4/2022 1 3 4 5 3 5 5 4 5 4 4 5 3 3 3 3 4 4 2 4 5 4 3 3 4 4 4 4 3 3 4 3 4 4 4
 5 15:52:35
 1 10/4/2022 1 2 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 4 5 4 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 3 5 5 5 5 5 5
 6 16:20:44
 1 10/4/2022 2 2 5
 7 16:32:41
 1 10/4/2022 1 2 5 4 4 4 4 4 4 5 4 4 5 5 4 4 5 5 5 5 5 5 5 5 5 4 4 4 4 3 3 3 4 3 3 4
 8 21:02:48
 1 10/4/2022 2 4 5 4 5 5 4 4 5 5 4 4 4 5 5 5 5 5 5 4 4 5 4 4 4 5 5 4 4 4 4 3 4 4 4
 9 21:21:38
 2 10/4/2022 2 4 3 4 4 5 5 5 4 5 4 5 4 4 4 4 5 4 5 5 5 4 4 4 5 5 4 4 5 5 4 5 5 5 4
 0 22:20:57
 2 10/4/2022 1 2 4 5 5 5 5 4 3 4 5 5 5
 1 22:35:14
 2 10/4/2022 2 2 5 3 3 5 5 5 5 4 5 5 3 3 3 5 5 5 4 4 5 3 5 5 5 4 5 2 5 5 4 4 5 4 5
 2 22:54:33
 2 10/4/2022 2 4 5 4 4 5 5 4 5 4 5 4 5 5 4 5 5 4 4 5 5 4 4 5 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4
 3 23:02:29
 2 10/4/2022 2 4 5 5 5 5 5 5 4 5 5 5 5 4 5 5 4 5 5 5 5 5 4 4 4 5 4 4 4 3 4 4 3 4
 4 23:30:32
 2 10/4/2022 2 4 5 1 4 5 5 5 5 5 5 4 4 4 5 4 5 5 4 5 5 5 5 4 4 4 4 5 4 4 4 5 5 4 5
 5 23:43:54
 2 10/5/2022 2 4 5 5 2 5 5 4 5 5 5 5 4 5 4 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 4 5 4 4 5 4 4 1 5 5
 6 0:01:38

27	10/5/2022	1 2 4 5 4 4 5 5 5 5 5 3 2 3 2 1 4 3 3 2 4 5 3 5 4 4 4 3 3 2 4 2 1 3 5	8:25:31
28	10/5/2022	1 2 5 5 4 5 5 5 4 5 5 5 5 5 4 5 5 5 5 5 4 4 5 5 4 5 4 4 4 4 5 5 4 5	8:38:59
29	10/5/2022	2 2 4 4 4 4 5 4 4 4 5 2 2 2 3 3 3 4 5 4 5 4 2 3 2 3 3 3 3 3 3 3 3 2 3	8:56:35
30	10/5/2022	1 3 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 4 4 4 5 4 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5	9:05:43
31	10/5/2022	1 1 4 3 3 4 5 3 4 4 3 4 3 4 3 3 4 3 4 4 5 4 4 5 4 5 4 3 4 3 4 4 4 4 5	9:10:01
32	10/5/2022	2 2 5 5 5 4 4 3 5 5 5 5 3 5 5 5 5 5 5 5 3 5 4 5 5 4 3 3 3 3 3 3 4 3 5	9:49:26
33	10/5/2022	2 5 4 3 4 5 5 5 5 5 5 5 4 5 4 5 5 5 5 5 5 5 5 5 3 5 5 4 5 4 4 5 5 5 5	10:20:04
34	10/5/2022	1 2 4 3 5 5 5 5 5 4 5 5 5 5 5 5 5 4 4 5 5 5 5 5 5 5 5 5 3 3 3 5 5 5 5	11:00:53
35	10/5/2022	1 2 5 5 4 5 5 5 5 5 4 4 2 3 3 3 3 3 3 3 4 4 5 4 5 5 5 4 4 4 4 4 5 4 4	11:04:47
36	10/5/2022	2 2 4 4 4 4 5 5 5 4 5 4 5 5 4 4 5 4 5 5 4 4 4 4 5 4 4 5 4 5 4 5 5 5 4	11:24:55
37	10/5/2022	2 3 3 4 4 5 4 4 4 3 4 3 3 4 3 4 5 4 4 4 4 3 4 4 3 2 3 4 4 5 4 4 3 3 4	11:28:05
38	10/5/2022	2 1 5	12:58:48
39	10/5/2022	1 2 1 1 5 5 5 5 5 5 5 3 3 2 1 1 1 1 1 3 2 2 5 5 5 5 3 5 5 4 1 3 3 4 5	13:15:58
40	10/5/2022	2 2 4 5 4 5 5 5 5 5 5 5 3 5 5 3 4 3 4 3 4 3 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 5	13:41:18
41	10/5/2022	2 4 5	13:43:29

4 10/5/2022 2 3 1 5 2 3 5 5 5 5 5 4 5 5 5 4 5 5 4 4 5 4 4 3 3 4 4 3 4 3 3 3 4 3 3
2 15:30:25