



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

**ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

**La Cadena de Suministro y el Transporte Marítimo
Internacional del Perú hacia China, 2018-2021**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciado en Negocios Internacionales

AUTORES:

Bazalar Contreras, Manuel Enrique (orcid.org/0000-0002-2973-4820)

Fernandez Ocampo, Kyara Dajanna (orcid.org/0000-0003-4215-7068)

ASESORA:

Dra. Cavero Egúsqiza, Lauralinda Leonor (orcid.org/0000-0001-5222-8865)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

LIMA – PERÚ

2022

Dedicatoria

Dedicamos de manera especial este trabajo a nuestros padres, hermanos y fieles amigos, quienes son las personas que nos han ofrecido el amor y la calidez de la familia a la cual amamos; fueron ellos el principal cimiento para la construcción de nuestra vida profesional, sentaron en nosotros las bases de responsabilidad y deseos de superación, en ellos tenemos el espejo en el cual nos queremos reflejar pues sus virtudes infinitas y su gran corazón nos llevan a admirarlos cada día más.

Agradecimiento

Agradecemos de corazón en primer lugar a Dios, a nuestros padres, hermanos y maestros por su paciencia, dedicación y motivación ya que han hecho fácil lo difícil. Ha sido un privilegio contar con su guía y ayuda.

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL ASESOR



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, CAVERO EGUSQUIZA VARGAS LAURALINDA LEONOR, docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de NEGOCIOS INTERNACIONALES de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "La Cadena de Suministro y el Transporte Marítimo Internacional del Perú hacia China, 2018-2021", cuyos autores son BAZALAR CONTRERAS MANUEL ENRIQUE, FERNANDEZ OCAMPO KYARA DAJANNA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 16.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

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

LIMA, 17 de Noviembre del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
CAVERO EGUSQUIZA VARGAS LAURALINDA LEONOR DNI: 08879583 ORCID: 0000-0001-5222-8865	Firmado electrónicamente por: LCAVEROE el 06-12- 2022 17:12:53

Código documento Trilce: TRI - 0444151

DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DEL AUTOR/ AUTORES



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

Declaratoria de Originalidad de los Autores

Nosotros, BAZALAR CONTRERAS MANUEL ENRIQUE, FERNANDEZ OCAMPO KYARA DAJANNA estudiantes de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de NEGOCIOS INTERNACIONALES de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, declaramos bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "La Cadena de Suministro y el Transporte Marítimo Internacional del Perú hacia China, 2018-2021", es de nuestra autoría, por lo tanto, declaramos que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. Hemos mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

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

Nombres y Apellidos	Firma
BAZALAR CONTRERAS MANUEL ENRIQUE DNI: 74838826 ORCID: 0000-0002-2973-4820	Firmado electrónicamente por: MbazalarC el 15-12-2022 17:13:00
FERNANDEZ OCAMPO KYARA DAJANNA DNI: 72152175 ORCID: 0000-0003-4215-7068	Firmado electrónicamente por: Kfernandezoc8 el 15-12-2022 17:15:17

Código documento Trilce: INV - 1223822

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÁTULA	i
DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL ASESOR.....	iv
DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DEL AUTOR/AUTORES	v
Índice de contenidos	vi
Índice de tablas	vii
RESUMEN.....	viii
ABSTRACT.....	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	15
3.1 Tipo y diseño de investigación	15
3.2 Variables y operacionalización	15
3.3 Población, muestra y muestreo	16
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	16
3.5 Procedimientos	17
3.6 Método de análisis de datos.....	17
3.7 Aspectos éticos.....	17
IV. RESULTADOS.....	17
V. DISCUSIÓN	26
VI. CONCLUSIONES	31
VII. RECOMENDACIONES	32
Referencias	33
Anexos	38

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Proveedores	18
Tabla 2: Fabricantes.....	18
Tabla 3: Distribuidores.....	19
Tabla 4: Minoristas	19
Tabla 5: Intercambios Comerciales	20
Tabla 6: Transporte en contenedor	20
Tabla 7: Seguridad en las entregas.....	21
Tabla 8: Expansión internacional de las empresas	21
Tabla 9: Correlación entre la Cadena de Suministro y en Transporte Marítimo Internacional.....	22
Tabla 10: Correlación entre los proveedores y los intercambios comerciales del Perú hacia China 2018-2021.....	23
Tabla 11: Correlación entre los fabricantes y el transporte en contenedor del Perú hacia China 2018-2021.....	23
Tabla 12: Correlación entre los distribuidores y seguridad en las entregas del Perú hacia China 2018-2021	24
Tabla 13: Correlación entre minoristas y expansión internacional de las empresas del Perú hacia China 2018-2021	25

RESUMEN

La elaboración de esta investigación es determinar de qué manera se relaciona la cadena de suministro y el transporte marítimo internacional del Perú hacia China 2018-2021, con un análisis cuantitativo de nivel correlacional, en secuencia se examinaron datos estadísticos de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), Global Fishing Watch, Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEX PERÚ), SIICEX, Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), Cámara de Comercio Exterior (CAMEX), El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur), entre otras, que servirán para determinar si existe una correlación positiva entre la cadena de suministro y el transporte marítimo internacional del Perú hacia China. Por consiguiente, los resultados obtenidos manifiestan que, a través de los indicadores mostrados, si existe una correlación positiva entre la cadena de suministro y el transporte marítimo internacional del Perú hacia China, por lo que ambas variables intervienen en la logística y transporte de mercancías.

Palabras clave: Cadena de Suministro, transporte marítimo internacional, logística, expansión internacional

ABSTRACT

The elaboration of this investigation is to determine how the supply chain and international maritime transport from Peru to China 2018-2021, with a quantitative analysis of correlational level, in sequence statistical data from the National Superintendency of Customs and Tax Administration (SUNAT), Global Fishing Watch, Peruvian Foreign Trade Society (COMEX PERU), SIICEX, National Institute of Statistics and Informatics (INEI), Chamber of Foreign Trade (CAMEX), The Ministry of Foreign Trade and Tourism (Mincetur), among others, which will serve to determine if there is a positive connection between the supply chain and international maritime transport from Peru to China. Therefore, the results obtained show that, through the indicators shown, there is a positive confirmation between the supply chain and international maritime transport from Peru to China, so both variables are involved in logistics and freight transport.

Keywords: Supply Chain, international maritime transport, logistics, international expansion.

I. INTRODUCCIÓN:

A nivel mundial, la pandemia ocasionada por el covid-19, ocasionó diversos cambios drásticos en la vida diaria de las personas y las empresas, uno de ellos fue todas las restricciones sociales y empresariales que gobiernos de diversos países llevaron a cabo para proteger la vida de sus habitantes. Otro cambio fue que todo lo que era con anterioridad presencial (trabajo, clases, citas, etc.) pasó de realizarse de una manera frente a frente, a efectuarse de manera online, es decir, usar diversas plataformas tecnológicas para cumplir las diferentes labores del trabajo y/o de la escuela, etc. Además, la interrupción generada por este virus en el proceso de las cadenas de suministro y transporte marítimo internacional estuvo marcada por la oferta y demanda; por el lado de la oferta se presentó un cierre de unidades productivas y por el lado de la demanda se vio una caída del consumo. Por lo tanto, este virus no solo causó daños en las personas, sino que trajo consigo consecuencias económicas y sociales en todo el mundo, donde uno de los sectores más afectados fue el comercio, ya que diversos países del mundo fueron muy estrictos en cuanto a lo que ingresaba a su país, en un inicio ninguno permitía el descargue del buque, lo que ocasionó retrasos en la operación y un incremento en los costos del transporte marítimo en todo el mundo, de igual manera ocurrió con los sobre costos de los contenedores o de contenedores llenos generando una crisis en pérdidas económicas y de bienes de las empresas tanto exportadoras como importadoras. Por esta razón, hubo un aumento en los precios de los productos de la cadena de suministros, generando una inflación global, y que otras monedas, en este caso el sol peruano pierda valor frente al dólar, cuya moneda es usada para realizar transacciones internacionales. Asimismo, el 2020 no fue un buen año para el comercio internacional ya que solo en el primer trimestre tuvo un crecimiento del 4% a diferencia del primer trimestre del 2021 que obtuvo un crecimiento del 10% (UNCTAD,2021). Como se observó, el año 2019 y 2020 fueron los más afectados por la pandemia, y recién a inicios del 2021 el comercio se pudo ir recuperando y alcanzar niveles anteriores de crecimiento como en el 2018. No obstante, esta cadena de suministro y transporte ya se había visto afectada por las tensiones comerciales que hubo entre Estados Unidos y China, que fue el aumento del flete y de los aranceles en diversos productos, afectando de manera indirecta las

relaciones comerciales internacionales debido al conflicto de estas dos potencias.

A nivel nacional, el COVID-19 presionó a la cadena de suministro a impulsar más la digitalización de sus procesos, para que las empresas continuaran operando de manera remota. Sin embargo, debido a situaciones políticas de nuestros gobernantes y deficientes infraestructuras en el sector salud, hubo un incremento tanto de contagios como de fallecidos, que conllevó a muchas empresas a cerrar y liquidar a todos sus empleados, lo que aumentó la tasa de desempleo en el país, de esta manera, en el 2020 y 2019 las empresas que dejaron de producir y comercializar fueron de 45,467 y 127,552 respectivamente (INEI, 2021). Por otra parte, el transporte marítimo internacional se vio afectado en los puertos de los departamentos de La Libertad, Piura, Ica, etc., ya que los embarques que llegaban a tierras peruanas tuvieron que esperar en bahías cerca para primero ser inspeccionadas, saber cuál es la nacionalidad de procedencia de la tripulación, saber cuáles fueron los diez últimos puertos donde se realizó la escala, entre otros procesos y todo ello fue realizado por parte de la Sanidad Marítima Internacional (SMI) con la finalidad de prevenir la expansión del covid-19 a distintas partes del país.

De modo que, a nivel local, la pandemia afectó principalmente a los supermercados situados en la ciudad de Lima, ya que se presentó una cuarentena la cual llevó consigo una desesperación por parte del pueblo peruano, quienes comenzaron a realizar largas colas en los centros de venta, donde productos de higiene y enlatados se volvieron de los más solicitados por los consumidores. Por otro lado, este panorama afectó a Mypes quienes se dedican a la comercialización de productos con la modalidad de entrega de despacho a domicilio, debido a la inmovilización social obligatoria tuvieron que retrasar los envíos de pedidos ocasionando así el malestar en los consumidores y que ellos cancelaran estas compras, generando pérdidas a las pequeñas empresas. Asimismo, el transporte marítimo local se vio afectado, ya que con las medidas de prevención se visualizó retrasos en la operación, debido a que los embarques antes de iniciar su salida desde los puertos del Callao deben de ejecutar ciertas indicaciones como es el distanciamiento social de un metro con las demás personas, desinfectar el timón de la embarcación, motor fuera de

borda, entre otros objetos que tocan usualmente, además a ello la autoridad marítima nacional supervisa la capacidad máxima de aforo del embarque, de manera que, todo esto genera retrasos y malestar entre los empleadores y empleados.

Por consiguiente, se plantea el siguiente problema general ¿De qué manera se relaciona la cadena de suministro y el transporte marítimo internacional del Perú hacia China 2018-2021? Y como problemas específicos: ¿De qué manera se relacionan los proveedores y los intercambios comerciales del Perú hacia China 2018-2021?, ¿De qué manera se relacionan los fabricantes y el transporte en contenedor del Perú hacia China 2018-2021?, ¿De qué manera se relacionan los distribuidores y la seguridad en las entregas del Perú hacia China 2018-2021?, ¿De qué manera se relacionan los minoristas y la expansión internacional de las empresas del Perú hacia China 2018-2021?

Por ello, la investigación presenta una justificación teórica, metodológica y práctica. De forma que, en la parte teórica se propone investigar la evolución de esta pandemia mediante los indicadores que nos presentan las diferentes fuentes de información para con ello poder analizar la situación constantemente y no quedarse varado ante las consecuencias que está ocasionando este evento mundial que hasta la fecha perdura, así como para que Perú pueda tomar este evento como una manera de siempre estar preparado ante cualquier evento catastrófico. De manera metodológica, presenta un enfoque cuantitativo, cuyas variables son cadena de suministro y transporte marítimo internacional, las cuales tienen sus dimensiones respectivamente y fueron tomadas de fuentes confiables. Para finalizar, en la parte práctica, se puede utilizar esta investigación para futuras estrategias y/o acciones a tomar que contribuyan a la mejora del tema.

La investigación tiene como objetivo general: Determinar de qué manera se relaciona la cadena de suministro y el transporte marítimo internacional del Perú hacia China 2018-2021. Objetivos específicos: Determinar de qué manera se relacionan los proveedores y los intercambios comerciales del Perú hacia China 2018-2021. Determinar de qué manera se relacionan los fabricantes y el transporte en contenedor del Perú hacia China 2018-2021. Determinar de qué manera se relacionan los distribuidores y la seguridad en las entregas del Perú

hacia China 2018-2021. Determinar de qué manera se relacionan los minoristas y la expansión internacional de las empresas Perú hacia China 2018-2021.

Hipótesis general. La cadena de suministro tiene relación positiva con el transporte marítimo internacional del Perú hacia China 2018-2021. Hipótesis específicas: Los proveedores tienen relación positiva con los intercambios comerciales del Perú hacia China 2018-2021. Los fabricantes tienen relación positiva con el transporte en contenedor del Perú hacia China 2018-2021. Los distribuidores tienen relación positiva con la seguridad en las entregas del Perú hacia China 2018-2021. Los minoristas tienen relación positiva con la expansión internacional de las empresas del Perú hacia China 2018-2021.

II. MARCO TEÓRICO

Se tomaron en cuenta los siguientes antecedentes nacionales que nos contribuirá con la realización de nuestro proyecto de investigación.

Flores et al. (2019) en su artículo científico titulado *Gestión de cadena de suministro: una mirada desde la perspectiva teórica*, tuvo como objetivo explicar las fases más importantes de la cadena de suministro, con un método del tipo descriptivo, contando como muestra distintas definiciones de 20 autores que están de acuerdo en que una buena y eficaz gestión de la cadena de suministro favorecerá a la empresa y calidad de la mercancía, superando las necesidades y expectativas del consumidor final, se concluyó que la cadena de suministro de cualquier empresa tiene tres fases importantes: aprovisionamiento, producción y distribución.

Pejovés (2021) en su investigación titulada *Ventas marítimas y confluencia contractual*, tuvo como fin analizar el contrato de compraventa internacional a través de normativas internacionales, teniendo un método descriptivo, con una muestra de distintas definiciones de 18 autores, en donde como resultado se observó que, alrededor del 80% del traslado de mercancías entre países se realiza por transporte marítimo, a través de la compraventa internacional, se concluyó que para las ventas marítimas influyen los 4 contratos importantes como: compraventa internacional, transporte marítimo, seguro de la carga y crédito documentario.

Calsina y Torres (2019) en su artículo científico titulado *Modelo de gestión de la cadena de suministro y la rentabilidad de los principales laboratorios farmacéuticos del Perú*, tuvo como propósito investigar el impacto de la cadena de suministro del abastecimiento en laboratorios, con una metodología aplicada y del tipo descriptivo, tuvo una muestra de 20 empresas farmacéuticas peruanas, en donde se tuvo un resultado que hay poco conocimiento en cuanto a operaciones de la cadena de suministro, por lo que la tercerización es baja así como recién están adoptando nuevas tecnologías para sus procesos logísticos, se concluyó que, si no existe en las empresas una buena gestión, planificación y control de la entrada y salida de productos, se termina retrasando esta cadena de suministro.

Se tomaron en cuenta los siguientes antecedentes internacionales que nos contribuirá con la realización de nuestro proyecto de investigación.

Becerril et al. (2017) en su artículo científico titulado *La competitividad logística del transporte marítimo en la Alianza del Pacífico: 1990-2015*, tuvo como objetivo explicar la competitividad logística del transporte marítimo entre los países pertenecientes a la Alianza del Pacífico, con una metodología aplicada y del tipo descriptivo, se obtuvo como resultados que, la infraestructura, distancias y costos del buque y la conectividad entre países que realizan un intercambio de bienes, son los principales factores que influyen en la competitividad del transporte de cargas vía marítima, se concluyó que a diferencia de Perú, México es más competitivo en cuanto servicios portuarios como lo es la revisión de trámites, supervisión de mercancías y tiempos de entrega, por ello este país moviliza el 30% de su mercancía vía marítima.

Pedraza y Zamora (2013) en su artículo científico titulado *El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior*, tuvo como objetivo analizar la estructura del transporte internacional, con un método correlacional de análisis de datos, se obtuvo como resultados que, las variables que influyen en la competitividad del transporte internacional son la distancia y los costos, con 31,15 y 18,2 por ciento respectivamente, por último, la investigación concluyó que, el país con mayor competitividad en este medio de relación comercial internacional es China, mientras que en América Latina ese puesto es ocupado por Chile.

Bonilla et al. (2019) en su trabajo de investigación titulado *El valor agregado de la planificación estratégica en la cadena de suministro*, tuvo como objetivo evidenciar la importancia del proceso de la cadena de suministro y toda la planificación que conlleva, con un método del tipo descriptivo, se obtuvo como resultados que si se desea tener una eficientemente gestión de la cadena de suministro, las compañías deben evolucionar y acoplarse rápidamente a los cambios constantes de la tecnología, globalización y cualquier otro factor que exija el mercado, se concluyó que, las áreas y procesos de las empresas deben tener una interrelación entre ellos mismos con el fin de lograr objetivos, y la satisfacción y fidelidad de los clientes.

Kiers et al. (2022) en su investigación titulada *Qué estrategias y competencias correspondientes se necesitan para mejorar la resiliencia de la cadena de suministro: una revisión basada en COVID-19*, tuvo como objetivo mejorar la cadena de suministro con planificación etapa post pandemia, con un método del tipo descriptivo, la investigación dio como resultados que debido a la pandemia la cadena de suministro no pudo satisfacer la demanda y oferta necesaria de las compañías, lo que ocasiono un desabastecimiento en esta cadena de aprovisionamiento, se concluyó que, las empresas deben planificarse y tener estrategias para superar cualquier inconveniente a corto y largo plazo, de manera que no afecte la eficiencia de su producción.

Bongale et al. (2021) en su artículo científico titulado *Evaluación de los beneficios de la adopción de tecnologías de la información y la comunicación (TIC) en el desempeño de la cadena de suministro aguas abajo de la industria minorista*, tuvo como objetivo estimar el uso de las TIC para beneficio en las cadenas de suministro, y a la vez determinar los componentes importantes para el funcionamiento de esta, con un método del tipo descriptivo, la investigación mostró como resultados que, el 94% de los encuestados piensa que las TIC influye en el buen desempeño de la cadena de suministro, mientras que el 6% cree que estas herramientas influyeron de manera negativa, se concluyó que, las TIC si aporta un desempeño a las cadena de suministro pero que es no es el único factor, ya que más allá de invertir en tecnología, es necesario que haya una correcta gestión y comunicación entre todos los involucrados de esta cadena para una buena eficiencia del servicio.

Acevedo et al. (2017) en su artículo científico titulado *Matriz de selección de estrategias de integración en las cadenas de suministro*, tuvo como objetivo plantear estrategias entre los participantes de la cadena de suministro, con un método descriptivo, mostró como resultados que, la cadena de suministro está conformada por 25 participantes entre los que más destacan son: proveedores, fabricación, almacén, compra, venta y consumidor final, asimismo, la investigación obtuvo un Alfa de Cronbach de 0,79, se concluyó que, es inexistente la planificación integradora entre los participantes de la cadena de suministro.

Calderón (2017) en su investigación titulada *Metodología para la clasificación y diagnóstico de cadenas de suministro*, tuvo como objetivo plantear una estrategia para clasificar las cadenas de suministros eficientes, con una metodología del tipo descriptivo, diseño no experimental-transaccional, la investigación mostró como resultados que, el 52% de las empresas solo se encargan de producir, el otro 43% se encarga de producir y abastecer, y solo el 5% restante se encarga de tercerizar, se concluyó que, la mayoría de las pymes tienen una cadena de abastecimiento básica, es decir, que tienen bajo stock de productos y pocos competidores, asimismo, esta cadena básica solo está formada por lo que la empresa produce.

Van (2021) en su investigación titulada *Explorando el progreso con la gestión de riesgos de la cadena de suministro durante el primer año de la pandemia de COVID-19*, tuvo como objetivo estudiar las técnicas de riesgo conocidas a la cadena de suministro, con una metodología aplicada, ya que se utilizó como método de recolección de datos la encuesta, la investigación mostró como resultados que, debido a la pandemia hay nuevos riesgos y otros que se han agravado por esta situación mundial, como los riesgos presentados de la oferta y la demanda, que un inicio los gerentes de las compañías no supieron cómo enfrentar y que desencadenó una demanda alta del transporte y poca oferta, se concluyó que, los riesgos que aumentaron por la pandemia fue principalmente el transporte, ya que no se permitió la circulación de bienes, ocasionando pérdidas económicas, y los riesgos ambientales disminuyeron.

Campos (2018) en su artículo científico titulado *Desempeño de las cadenas de suministro en un contexto de red*, tuvo como objetivo determinar el trabajo en red

de las cadenas de suministro, con una metodología del tipo descriptivo, la investigación mostro como resultados que, si las empresas desean tener un mejor desempeño, deben ser más adaptables al conectarse con más socios comerciales, ya que de esta forma aumentaría la eficiencia de estas cadenas de suministro, se concluyó que, si todos los socios estratégicos se integran de manera eficiente aumentará la competitividad de las empresas, así como es importante integrar modelos de red de forma que le dé buenos resultados a las empresas.

Gomes et al. (2022) en su artículo científico titulado *Desarrollo de conocimientos sobre la resiliencia de la cadena de suministro en los países menos desarrollados en la era de la pandemia*, tuvo como objetivo estimar la resiliencia de las cadenas de suministro en países menos desarrollados, con una metodología cuantitativa, experimental-no transversal, la investigación mostró como resultados que, los países en desarrollo dependen mucho de las importaciones y exportaciones en cuanto al crecimiento de su economía, se concluyó que, se realizó ese estudio con el fin de que los países menos desarrollados se encarguen de mejorar su cadena de suministro, de forma que, puedan dejar de depender de empresas del exterior y se vuelvan dependientes por ellos mismos diversificando la oferta de productos y servicios.

An Tsai (2021) en su artículo científico titulado *Modelo de Evaluación de Empresas Logísticas de Tercerización en la Pandemia del COVID-19*, tuvo como objetivo estimar a las empresas encargadas de suministrar a fabricas manufactureras en Taiwán durante el confinamiento, con una metodología mixta del tipo descriptiva, se obtuvo como resultados que, a través del método Delphi se eligió una empresa de logística adecuada, para la cual se realizó un consenso con los gerentes del sector de la tecnología más alta, se concluyó que, Taiwán es uno de los principales países que logro dominar las tecnologías 5G, es decir, chips de alta tecnología, velocidad de megas, etc., además con ayuda de esta investigación se pudo conseguir a una empresa logística encargada de entregar todos los productos a tiempo tanto en transporte marítimo y aéreo como en el terrestre.

Van (2020) en su investigación titulada *Respondiendo a los riesgos de la cadena de suministro de COVID-19: conocimientos de la gestión de cambios de la*

cadena de suministro, el costo total de propiedad y la teoría de la segmentación de proveedores, tuvo como objetivo darle repuestas a los gerentes de las cadenas de suministro sobre cómo afrontar los riesgos debido a la pandemia del covid-19, con una metodología cualitativa del tipo descriptiva, se obtuvo como resultados que, la pandemia logró que los socios se vuelvan más estratégicos, así como el costo de la cadena de suministro aumento y se volvió más complejo, ya que no solo se trata de entregar el producto en buenas condiciones y a tiempo, y la pandemia ha obligado a los profesionales a estar actualizándose y seguir aprendiendo, se concluyó que la investigación proporciona datos sobre cómo afrontar los riesgos causados por la pandemia.

Gamboa (2021) en su investigación titulada *La cadena de suministro sostenible: conceptos, modelos de optimización y de simulación y tendencias*, tuvo como objetivo explicar la gestión de la cadena de suministro verde, con un método del tipo descriptivo, la investigación mostró como resultados que, la investigación ayuda a los futuros profesionales de esta área con ideas que ayuden a implementar una cadena de suministro verde, se concluyó que, en los últimos años la sustentabilidad ha logrado mayor interés, en especial en el 2019, que gran cantidades de estudiantes y profesionales se interesaron por una gestión de suministro que ayude al medio ambiente.

Alcocer y Knudsen (2019) en su investigación titulada *Desempeño integral de los procesos logísticos en una cadena de suministro*, tuvo como objetivo implementar un proceso para estimar el rendimiento integral de las cadenas de suministro, con métodos multicriterio AHP (Proceso Analítico Jerárquico) y ANP (Proceso Analítico Sistémico), se obtuvo como resultados que, son 3 los procesos evaluados como no eficaz, los cuales son: proceso logístico de servicio, transporte interno y proceso de compras, esto debido a que solo alrededor del 70% los pedidos son entregados a tiempo, la circulación de mercancías es lenta y no hay un cumplimiento por parte de los proveedores lo que ocasiona que haya pedidos cancelados y/o dinero reembolsado, se concluyó que, debido al método multicriterio ANP se logra visualizar la dependencia de los procesos logísticos.

Bermúdez et al. (2019) en su artículo científico titulado *Análisis de redes complejas del transporte marítimo en el Océano Atlántico*, tuvo como objetivo mostrar las pruebas de los cambios que ha tenido el transporte marítimo

internacional desde el 2006 al 2011, con una metodología cuantitativa del tipo descriptivo, la investigación mostró como resultados que, se aumentó la capacidad de carga en los contenedores a comparación del 2004 - 2006, se concluyó que, es importante el analizar las redes del transporte marítimo ya que es una área imprescindible para cualquier empresa que comercializa su mercancía hacia el extranjero, además que, permite observar y estimar la tasa de crecimiento y competitividad de la empresa.

García (2020) en su artículo científico titulado *China: gran estrategia y poder marítimo en la era de Xi Jinping*, tuvo como objetivo estimar el poder marítimo que tuvo China con grandes estrategias en la era de Xi Jinping, con una metodología del tipo descriptivo, la investigación mostró como resultados que, en los últimos 30 años China ha revolucionado y surgió como una de las potencias más importantes del mundo, asimismo, logró favorecerse de los procesos de globalización y estabilidad política, se concluyó que, en los tratados internacionales China se está enfrentando con la resiliencia de EE.UU., es decir que, el país norteamericano obliga de manera indirecta al país asiático a que renuncie a la exclusividad de comercio internacional, por ende, China se ha expandido a nivel marítimo obteniendo mejores rutas de transporte marítimo de mercancías y a su vez conectándose de manera directa con el océano Índico, África, Europa y Medio Oriente, lo que le da ventajas al país en cuanto al rápido movimiento de sus mercancías.

Aguilera et al. (2016) en su artículo científico titulado *Las TIC navegando hacia la sostenibilidad económica y ambiental en el transporte marítimo*, tuvo como objetivo, implementar la plataforma web DUEPORT (Declaración Única de Escala Portuaria) que permite visualizar el tráfico de mercancías, buques, contenedores, etc. en tiempo real, con el fin de proteger la vida marina y con la utilización de las TIC, con una metodología del tipo descriptivo, la investigación mostró como resultados que, a nivel internacional se evidencio que la comunidad portuaria mostro consciencia respecto a prevenir la contaminación, seguridad y mejorar la comunicación entre buques para mejoras del transporte marítimo, se concluyó que, el uso de las TIC ha sido favorable para el transporte del comercio de bienes, ya que permite controlar el paso de mercancías peligrosas, es decir,

contaminantes, así como la posibilidad de programar los servicios de recojo de desechos.

Fuentes et al. (2020) en su artículo científico titulado *Efectos de la sostenibilidad y del valor logístico en las relaciones entre empresas de transporte marítimo*, tuvo como objetivo estimar la sostenibilidad económica, social y medio ambiental para observar cómo afecta la calidad del servicio logístico y satisfacción de empresas marítimas, con una metodología cuantitativa del tipo aplicada, la investigación mostró como resultados que, si hay una existencia entre sostenibilidad y calidad, así como hay una relación entre calidad y servicio logístico, y por último, hay una relación existente entre valor logístico y satisfacción de todas las empresas (proveedoras y clientes) que fueron encuestadas para realizar el estudio, se concluyó que, las empresas navieras presentan retos y oportunidades, por ende es importante que sus servicios represente calidad y eficiencia en todo momento.

De la cruz et al. (2019) en su artículo científico titulado *Efectos de la gestión del conocimiento en cadenas de suministro de alimentos perecederos*, tuvo como objetivo plantear un proceso de gestión de conocimiento que se enfoque en mejorar la calidad de la cadena de suministro, con una metodología mixta y correlacional del tipo aplicada, la investigación mostró como resultados que, hay una insuficiencia del conocimiento en los trabajadores de la empresa de estudio, lo que desfavorece la optimización y rendimiento de la cadena de suministro de alimentos perecederos, se concluyó que, se observó que la gestión del conocimiento era el motivo que más importaba en el deterioro de productos y afectando la calidad de la cadena de suministro, asimismo, la empresa en estudio evidenció una madurez incipiente respecto a tecnología, procesos, planificación y personal.

Cardona (2019) en su artículo científico titulado *China en América Latina: una invitada inconveniente*, tuvo como objetivo analizar las relaciones comerciales que tiene el país asiático con países latinoamericanos quitándole poder a Estados Unidos, con una metodología del tipo descriptivo, la investigación mostró como resultados que, China ha emergido como país tanto económica y socialmente con países de América Latina que logró ser uno de los socios comerciales más importantes de la región, sobrepasando a EE.UU. en compras

para la exportación, financiamiento público, internacional e inversión en países como Perú, Chile, Colombia y Ecuador, se concluyó que, China logró desplazar a Estados Unidos en las relaciones comerciales con países de Latinoamérica debido a su rápido manejo de la cadena de suministro que proporciona, materia prima, productos tecnológicos, etc. brindando así un crecimiento económico para estos países.

Bello et al. (2017) en su artículo científico titulado *Revisión bibliográfica sobre funciones objetivo para el apilamiento de contenedores*, tuvo como objetivo explicar las actividades que se realiza en las operaciones de los contenedores, con una metodología del tipo descriptivo, la investigación mostró como resultados que, en el muelle una de las funciones más importantes es la carga, apilamiento y descargue de los contenedores, ya que de esta manera se observa y analiza la efectividad de los procesos logísticos, verificando que todo se haya realizado de la manera más rápida y con eficiencia en la reducción de los costos del transporte, se concluyó que, en la investigación realizada se minimizó los movimientos improductivos de las grúas de patio, la cantidad total de remociones y los costos del transporte en contenedor durante el apilamiento, todo ello verificando que se cumpla en el orden y tiempo solicitado.

Acevedo et al. (2019) en su artículo científico titulado *La cadena de suministro de medicamentos en Cuba*, tuvo como objetivo analizar las bases del sistema de las cadenas de suministro, con una metodología del tipo descriptivo, la investigación mostró como resultados que, aplicando el modelo de la gestión integrada de las cadenas de suministro para un mejor proceso y distribución de los productos a entregar a otras cadenas de farmacias más pequeñas, se concluyó que, debido a la mala comunicación entre los participantes de la cadena de suministro solo son 31% los productos entregados a tiempo, lo que dificulta la correcta distribución en toda la ciudad.

De modo que, se emplearon las siguientes teorías para sustentar la investigación, para la variable cadena de suministro: Según Diez y Navarro (2016) nos dicen que, la Teoría de la distribución: La distribución de una empresa es el servicio más complejo, ya que no solo es trasladar el producto desde el término de su fabricación hasta el consumidor final, sino que, si el comprador está en un lugar diferente al de fabricación, es todo un proceso el que se lleva a

cabo para que esta mercancía llegue cumpliendo con las condiciones del lugar, tiempo y cantidad correspondiente. Según Díaz (2017) menciona que, la Teoría de la logística: Conjunto de actividades de una compañía que genera valor al producto, ya que permite una mejor planificación, entrega, calidad y reducción de costos de las mercancías.

Asimismo, se tomó en cuenta al siguiente autor para definir la variable Transporte Marítimo Internacional: Según Sánchez y Weikert (2020) menciona que, la Teoría de la logística marítima: Métodos de manejo de los puertos para la llegada, carga y descargue, almacenamiento, transporte y distribución de los productos, de forma que, este transporte maneja el 80% de mercancías en el mundo. Según Diez y Navarro (2017) argumentan que, la Teoría del transporte de carga fraccionada: Este servicio es especial para el tipo de carga que necesita un adecuado embalaje y unitarización para su transporte marítimo, de forma que el buque no puede estar completamente lleno ya que causaría daños a esta mercancía.

Además, se emplearon a los siguientes autores para definir la variable Cadena de suministro, sus dimensiones e indicadores: El autor Carreño (2017) define a la cadena de suministro como el proceso integral en donde actúan (proveedores, transportistas, fabricantes, consumidor final) con una correcta comunicación y coordinación para verificar el stock de productos, tiempos de entrega, precios y medios de transporte. Se utilizó a los siguientes autores para definir las dimensiones e indicadores de la primera variable. Sánchez (2018) define al proveedor como persona física que presta servicios a distintas compañías para suministrar productos a un menor costo y con ventas al por mayor. Westreicher (2021) define a la devolución como la acción realizada del comprador al vendedor de la mercancía a cambio del monto pagado en efectivo completo. Rae (2018) define a la entrega como la acción de poner a disposición de alguien algún objeto para que sea entregado al individuo correcto. Westreicher (2020) define a los fabricantes como las personas que son encargadas de terminar la realización de un producto desde 0 hasta que llegue al consumidor final. Maldonado (2020) define a la tasa de cumplimiento de entregas, a la acción que se mide a través de parámetros como tiempo, costo, etc.) desde un software para la compañía. Instituto Europeo de Postgrado (2019) define a los costos de fabricación como el

desembolso que una persona realiza para completar el pago del bien o mercancía que se quiere fabricar. Economía (2015) define a los distribuidores es el individuo o compañía que se responsabiliza de vender un producto o servicio, su papel es de intermediario entre el productor y el cliente. Del Medico (2021) define a los costos del transporte como el gasto que la compañía asume para la entrega de bienes, como la gasolina, reparaciones, mantenimiento, peajes, etc. Westreicher (2022) define a la venta como la acción que un individuo o empresa realiza para dar a conocer su producto y que este sea entregado por un determinado precio al consumidor. Coll (2022) define a los minoristas como la última persona encargada de vender a los clientes, es decir que, en la cadena de valor, estas personas se encuentran por debajo debido que son los más cercanos al consumidor final. Gestión (2019) define a la oferta como todas las mercancías en stock en el mercado, y a la demanda como la cantidad de productos disponibles en el mercado.

De igual manera, se utilizó a los siguientes autores para definir la variable Transporte Marítimo Internacional, sus dimensiones e indicadores: autor Cabrera (2013) define al Transporte Marítimo Internacional como el método de envío más usado para enviar y/o recibir productos en distintos países, siendo el contenedor el que más se usa en la actualidad debido a la eficiencia de este medio para optimizar costos y ofrecer una mayor seguridad. Coll (2022) define al intercambio comercial como la acción que la persona encargada de una organización realiza al entregar el producto hacia otra compañía, recibiendo un pago por esto, o donde ambas empresas realicen un trueque de productos o servicios. MEF (2021) define a los costos aduaneros como el valor monetario que una mercadería del extranjero debe pagar al país nacional para poder ingresar, es decir, el arancel que se abona ya sea en caso de exportación u importación. Payoner (2022) define a los costos de conversión de la moneda como la actividad que se realiza cuando la moneda es diferente a la divisa de la transacción, por lo que se hace un cambio en esta moneda y el monto a recibir varía dependiendo la divisa usada. Ruano (2016) define al transporte en contenedor como recipientes para trasladar la mercancía en diferentes medios de transporte, observando si la mercancía es pesada o no para que pueda ser paletizada y embalada asegurando el producto hasta que sea almacenada.

Galán (2022) define la cantidad de mercadería como el total de bienes y productos que se pueden ofrecer para ser comercializados. Llamas (2020) define el nivel de utilización de maquinarias como el conjunto de bienes utilizados para la fabricación de un producto o una actividad. Solística (2022) define la seguridad en las entregas como las actividades que la empresa emplea como el embalaje para garantizar la protección del producto desde que sale de tienda hasta que es entregado. Rae (2021) define la cantidad de personal de seguridad como los individuos encargados de proteger una institución de robos o cualquier otro daño, así como también se encargan de la protección de las personas que se encuentren en el mismo lugar. Rae (2021) define el nivel de monitoreo de las embarcaciones como el método que se usa para vigilar el lugar y seguridad de dicho traslado vía marítima. Quiroa (2019) define a la expansión internacional de las empresas como la capacidad que tiene una compañía para vender y distribuir sus productos hacia el exterior, así como poder tener una filial de esta en un país distinto a su origen. Gill (2022) define al nivel de ingreso como todo lo que llega a recibir un individuo o empresa por la venta de un producto o servicio y que se recibe en efectivo. Pedrosa (2022) define al nivel de gasto como la compra de un producto o servicio que realiza una persona para satisfacer sus necesidades.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

La investigación fue de tipo aplicada. (Concytec, 2018) menciona que, el estudio de una investigación se realiza por un conjunto de medios científicos, tecnológicos y protocolos a seguir para cubrir una necesidad.

Fue un diseño no experimental: transversal descriptivo (Dzul, 2018) indica que, se utiliza este tipo de diseño porque no se modifica las variables del estudio.

Con un nivel correlacional, para observar la relación de las variables en estudio. (Rus, 2020) dice que, esta investigación se trata de evaluar a dos variables en estudio para medir el grado de correlación que existe entre ellas.

3.2 Variables y operacionalización

Variable independiente-Cuantitativa: Cadena de suministros

Sus dimensiones son: proveedores, fabricantes, distribuidores, minoristas.

Se consideró como indicadores: porcentaje de devoluciones, porcentaje de entregas, tasa de cumplimiento de entregas, costo de fabricación por unidad, costos de transporte, porcentaje de ventas de la empresa, nivel de oferta, nivel de demanda.

Variable dependiente-Cuantitativa: Transporte Marítimo Internacional

Sus dimensiones son: intercambios comerciales, transporte en contenedor, seguridad en las entregas, expansión internacional de las empresas.

Se consideró como indicadores: costos aduaneros, costos de conversión de la moneda, cantidad de mercadería, nivel de utilización de las maquinarias, cantidad de personal de seguridad, nivel de monitoreo de las embarcaciones, nivel de ingresos, nivel de gastos.

Para ambas variables se utilizará una escala de medición de razón. Esta escala permite medir las variables desde 0 con un significado real (Moreno, 2018)

3.3 Población, muestra y muestreo

Como población se escogió a las agencias marítimas y logísticas que operan actualmente en el Perú. El país cuenta con 45 agencias marítimas (SUNAT, 2022) y con 54 empresas que brindan servicios logísticos (PROMPERU). La población es el conjunto de individuos, objetos, animales, etc. que se desea indagar a fondo (López, 2004).

Se obtuvo como muestra a las 20 principales agencias marítima y 20 agencias logística, se aplicó la fórmula de la población finita. (López y Fachelli, 2017) dicen que, este universo se trata de recolectar información necesaria y que sea medible dentro de la población elegida.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Se utilizó el análisis de datos estadísticos. En una investigación el análisis de datos estadísticos se utiliza para buscar, indagar y averiguar gran volumen de datos de un proyecto de investigación y/o en cualquier momento que sea necesario resolver problemas científicos (Smith, 2022).

Se empleó la ficha técnica de recolección de datos. Las fichas son las herramientas que contienen la información más importante que se encontró en el transcurso de la investigación (Castro, 2015).

3.5 Procedimientos

Se utilizó como argumento un principio, el principio teórico.

El principio teórico, ya que se extrajo la data solicitada de Entidades Autorizadas (Sunat, Camex, Mincetur, INEI, Siicex, etc.) todo de manera virtual.

3.6 Método de análisis de datos

Se empleó el Microsoft Excel con el fin de elaborar el análisis descriptivo de la ficha de datos del análisis documental, así como para demostrar la correlación entre las dos variables en estudio y la contratación de las hipótesis mediante el coeficiente de Pearson.

3.7 Aspectos éticos

El Colegio de Psicólogos del Perú, menciona que, al realizar una investigación, los profesionales deben asumir la responsabilidad de la elaboración de un proyecto, siempre protegiendo la ética de uno mismo y protegiendo la ética de los demás participantes del trabajado realizado. Asimismo, es importante recalcar la veracidad de la data obtenida durante la realización del informe, de manera que, se evite posibles errores en un futuro.

En esta tesis, se informa a los posibles leyentes que este trabajo se realizó con el fin de mostrar más información sobre la cadena de suministro y el transporte marítimo internacional entre los años de la pandemia mundial, y como esto afecto a una potencia mundial y un país en desarrollo, ya que, se busca que haya más estudios sobre el tema y poder dar posibles soluciones para problemas similares que se presenten en el futuro.

Por otro lado, para la elaboración de la investigación se realizó bajo los estándares de las Normas APA (séptima edición, 2020).

IV. RESULTADOS

Para adquirir los siguientes resultados de nuestra investigación, se mostraron los indicadores de cada dimensión con el fin de medirlos, por ende, estos resultados

determinan la cadena de suministro y transporte marítimo internacional del Perú hacia China, 2018-2021.

Variable 1 Cadena de suministro

Dimensión 1 Proveedores

La siguiente tabla representa el porcentaje de devoluciones y porcentaje de entregas durante el periodo 2018-2021.

Tabla 1.

Proveedores

AÑOS	Porcentaje de devoluciones	Porcentaje de entregas
2018	40	100
2019	60	97
2020	80	97
2021	60	90

Fuente: Balli, B (2015). Elaboración propia

En la tabla 1, se muestra que el porcentaje de devoluciones se incrementó en los años 2019 y 2020 debido a la pandemia del covid-19, mostrando un desaceleramiento en el 2021. Mientras que el porcentaje de entregas bajo un 10% respecto al 2018.

Dimensión 2 Fabricantes

La siguiente tabla representa la tasa de cumplimiento de entregas y costo de fabricación por unidad durante el periodo 2018-2021.

Tabla 2

Fabricantes

AÑOS	Tasa de cumplimiento de entregas	Costo de fabricación por unidad (%)
2018	80	119
2019	69	249
2020	49	358
2021	45	142

Fuente: Huaman, J. (2019). Elaboración propia

En la tabla 2, se muestra la tasa de cumplimiento de entregas como este tiene un decrecimiento en los periodos 2019, con más repunte en el 2020 y 2021.

Mientras que, el costo de fabricación por unidad sufrió un gran aumento en el 2020, regresando a niveles casi normales en el 2021.

Dimensión 3 Distribuidores

La siguiente tabla representa el costo de transporte y porcentaje de ventas de la empresa durante el periodo 2018-2021.

Tabla 3

Distribuidores

AÑOS	Costos de Transporte (\$)	Porcentaje de ventas de la empresa
2018	11739.8	93
2019	35219.4	99
2020	35219.4	88
2021	39132.6	95

Fuente: ICONTAINERS. (2022). Elaboración propia

En la tabla 3, se muestra los costos de transporte marítimo como tuvo un gran aumento en los años de pandemia con un repunte en el 2021 y una diferencia de más del 40% respecto al año anterior. Mientras que, el porcentaje de ventas de la empresa si se mantuvo en estos años, a excepción del 2020, que tuvo una baja de casi el 10% respecto al 2019.

Dimensión 4 Minoristas

La siguiente tabla representa el nivel de oferta y nivel de demanda durante el periodo 2018-2021.

Tabla 4

Minoristas

AÑOS	Nivel de Oferta	Nivel de demanda
2018	2	5
2019	6	9
2020	17	9
2021	18	9

Fuente: COMEX. (2019). Elaboración propia

En la tabla 4, se muestra que el nivel de oferta es menor al nivel de demanda en el periodo 2018, mientras que, en el periodo 2020 y 2021 existe una sobre oferta, mientras que la demanda es la mitad o menor de lo ofertado.

Variable 2 Transporte Marítimo Internacional

Dimensión 1 Intercambios Comerciales

La siguiente tabla representa los costos aduaneros y costos de conversión de la moneda durante el periodo 2018-2021.

Tabla 5

Intercambios comerciales

AÑOS	Costos aduaneros	Costos de conversión de la moneda
2018	4813.32	3.36
2019	5087.25	3.35
2020	5439.44	3.60
2021	5478.57	4.03

Fuente: Chokshi, N. (2021). Elaboración propia

En la tabla 5, se muestra un aumento de poco más del 40% en el 2020 y 2021. De igual forma, el costo de la conversión de la moneda ha ido en aumento desde el 2019.

Dimensión 2 Transporte en contenedor

La siguiente tabla representa la cantidad de mercadería y nivel de utilización de las maquinarias durante el periodo 2018-2021.

Tabla 6

Transporte en contenedor

AÑOS	Cantidad de mercadería	Nivel de utilización de las maquinarias (%)
2018	18000	100
2019	22500	100
2020	23500	100
2021	24000	100

Fuente: Wilmo,J. (2007). Elaboración propia

En la tabla 6, se muestra que la cantidad de mercadería ha ido en crecimiento, así como, el nivel de utilización ha utilizado al máximo su capacidad de producción.

Dimensión 3 Seguridad en las entregas

La siguiente tabla representa la cantidad de personal de seguridad y nivel de monitoreo de las embarcaciones durante el periodo 2018-2021.

Tabla 7

Seguridad en las entregas

AÑOS	Cantidad de personal de seguridad	Nivel de monitoreo de las embarcaciones (%)
2018	60	10
2019	80	12
2020	80	20
2021	90	30

Fuente: Global Fishing Watch (2022). Elaboración propia

En la tabla 7, se muestra que la cantidad de personal utilizado para la seguridad de las embarcaciones ha aumentado en los últimos años, de igual forma el nivel de monitoreo de las embarcaciones.

Dimensión 4 Expansión Internacional de las empresas

La siguiente tabla representa el nivel de ingresos y nivel de gastos durante el periodo 2018-2021.

Tabla 8

Expansión internacional de las empresas

AÑOS	Nivel de ingresos	Nivel de gastos
2018	4	3
2019	6	-10
2020	6	0
2021	6	13

Fuente: ESTATISTA. (2022). Elaboración propia

En la tabla 8, se muestra el nivel de ingresos es mayor en el 2019 en comparación del 2018, y se mantuvo en los siguientes años. Mientras que, el

nivel de gastos salió en negativo en el 2019 por la pandemia y recién se recuperó en el 2021.

Contrastación de hipótesis

Para efectuar la contrastación de hipótesis de la investigación, se analizó las variables en un Excel, en donde se pudo observar los resultados de la correlación óptima, que determina si son positivas o negativas.

Hipótesis General

H0: La cadena de suministro no tiene relación positiva con el transporte marítimo internacional del Perú hacia China 2018-2021.

H1: La cadena de suministro tiene relación positiva con el transporte marítimo internacional del Perú hacia China 2018-2021.

Tabla 9

Correlación entre la Cadena de Suministro y el Transporte Marítimo Internacional

AÑOS	Cadena de Suministro	Transporte Marítimo Internacional	Correlación (r)
2018	11934	22980	0.98
2019	35556	27769	
2020	35680	29126	
2021	39365	29682	

Elaboración propia

En la tabla 9, se observa que el coeficiente de correlación es de 0.98, demostrando así que existe relación positiva y significativa entre la cadena de suministro y transporte marítimo internacional, es decir, que el 98% de los datos que se comparan tienen correlación. Por consiguiente, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

Hipótesis Específica 1

H0: Los proveedores no tienen relación positiva con los intercambios comerciales del Perú hacia China 2018-2021.

H1: Los proveedores tienen relación positiva con los intercambios comerciales del Perú hacia China 2018-2021.

Tabla 10

Correlación entre los proveedores y los intercambios comerciales del Perú hacia China 2018-2021.

AÑOS	PROVEEDORES	INTERCAMBIOS COMERCIALES	Correlación r
2018	70	4817	0.64
2019	79	5091	
2020	89	5443	
2021	75	5483	

Elaboración propia

En la tabla 10, se observa que el coeficiente de correlación es de 0.64, demostrando así que existe relación positiva y significativa entre los proveedores y los intercambios comerciales, es decir, que el 64% de los datos que se comparan tiene correlación. Por consiguiente, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

Hipótesis Específica 2

H0: Los fabricantes no tienen relación positiva con el transporte en contenedor del Perú hacia China 2018-2021.

H1: Los fabricantes tienen relación positiva con el transporte en contenedor del Perú hacia China 2018-2021.

Tabla 11

Correlación entre los fabricantes y el transporte en contenedor del Perú hacia China 2018-2021.

AÑOS	FABRICANTES	TRANSPORTE EN CONTENEDOR	Correlación (r)
2018	120	18100	0.52
2019	249	22600	
2020	358	23600	
2021	143	24100	

Elaboración propia

En la tabla 11, se observa que el coeficiente de correlación es de 0.52, demostrando así que existe relación positiva y significativa entre los fabricantes y el transporte en contenedor, es decir, que el 52% de los datos que se comparan tiene correlación. Por consiguiente, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

Hipótesis Específica 3

H0: Los distribuidores no tienen relación positiva con la seguridad en las entregas del Perú hacia China 2018-2021.

H1: Los distribuidores tienen relación positiva con la seguridad en las entregas del Perú hacia China 2018-2021.

Tabla 12

Correlación entre los distribuidores y seguridad en las entregas del Perú hacia China 2018-2021.

AÑOS	DISTRIBUIDORES	SEGURIDAD EN LAS ENTREGAS	Correlación (r)
2018	11741	60	0.97
2019	35220	80	
2020	35220	80	
2021	39134	90	

Elaboración propia

En la tabla 12, se observa que el coeficiente de correlación es de 0.97, demostrando así que existe relación positiva y significativa entre los distribuidores y seguridad en las entregas, es decir, que el 97% de los datos que se comparan tienen correlación. Por consiguiente, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

Hipótesis Específica 4

H0: Los minoristas no tienen relación positiva con la expansión internacional de las empresas del Perú hacia China 2018-2021.

H1: Los minoristas tienen relación positiva con la expansión internacional de las empresas del Perú hacia China 2018-2021.

Tabla 13

Correlación entre minoristas y expansión internacional de las empresas del Perú hacia China 2018-2021.

AÑOS	EXPANSION INTERNACIONAL DE LAS		Correlación (r)
	MINORISTAS	EMPRESAS	
2018	4	4	0.49
2019	8	-2	
2020	13	3	
2021	14	10	

Elaboración propia

En la tabla 13, se observa que el coeficiente de correlación es de 0.49, demostrando así que existe relación positiva entre los minoristas y la expansión internacional de las empresas, es decir, que el 49% de los datos que se comparan tiene correlación. Por consiguiente, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

V. DISCUSIÓN

Ahora se presentará y se detallará los resultados obtenidos de las hipótesis generales y específicas haciendo una comparación con los artículos más resaltantes y semejantes del marco teórico.

De acuerdo a la hipótesis general planteada en esta investigación la cadena de suministro tiene relación positiva con el transporte marítimo internacional del Perú hacia China 2018-2021, puesto que, se utilizó la metodología de correlación de variables, encontrando los siguientes resultados que establecen que la cadena de suministro tiene relación positiva y significativa con el transporte marítimo internacional dentro del periodo de estudio con un 0.98%, este resultado se visualizó con el soporte de indicadores que ayudaron a la medición de relación de variables, ya que bien se sabe que en todo proceso logístico, ya sea terrestre, marítimo o aéreo, existe un proceso, es decir, una cadena de suministro, que comienza desde proveedores hasta llegar al cliente final, por ende, estos datos son similares con la investigación de Pedraza y Zamora (2013) titulada: *El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior*, donde se obtuvo como resultado que, para que el transporte marítimo internacional sea eficiente se debe estudiar los tiempos y distancia que hay entre los puertos, así como el costo del transporte, entre otros; al estudiar estas variables tuvieron como resultado una correlación positiva con 0.3115, es decir, un 31.15% de correlación entre los tiempos y distancia de los puertos y los costos del transporte, donde se concluye que, para que la cadena de suministro sea eficiente con el transporte marítimo internacional deben implementar mejoras eficientes en el proceso de carga para reducir tiempos y costos.

Según se aprecia en la primera hipótesis específica, que hace mención en la presente investigación en determinar si se presenta una relación entre los proveedores y los intercambios comerciales del Perú hacia China en el periodo 2018-2021, por consiguiente, se obtuvo que los proveedores y los intercambios comerciales existe una relación positiva de 0.64 debido a que en el año 2019 a causa de la pandemia muchas empresas comenzaron a recibir devoluciones de mercadería al igual que en los intercambios comerciales, hubo rechazos de pedidos y además a ello se suma el cambio del dólar a causa de problemas políticos dentro del país, al margen de esta situación que se atravesó por largo

tiempo, en el año 2021 se regularizó los niveles de compra y envíos de ambos países, con ayuda de empresas proveedoras a nivel mundial sacaron a flote el porcentaje de devoluciones y entregas, es por ello que se muestra una relación positiva mas no, una relación significativa, por ello, estos datos son similares con la investigación de Bonilla et al. (2019) titulado *El valor agregado de la planificación estratégica en la cadena de suministro*, donde se obtuvo como resultado que, la gestión de proveedores es de suma importancia debido a que son estos los que logran un buen desempeño de los procesos y calidad de los productos y/o servicios de cualquier empresa, ya que, no solo se trata del precio, sino también del tiempo de entrega y requerimientos que solicite las empresas entre otros factores, además, que se busca que haya relaciones comerciales entre los proveedores y las empresas para facilitar la comunicación y de esta manera hallan relaciones más sólidas donde se priorice el buen manejo de los productos y/o servicios.

Según se aprecia en la segunda hipótesis específica, que hace mención en la presente investigación en determinar si se presenta una relación entre los fabricantes y el transporte en contenedor del Perú hacia China en el periodo 2018-2021, en consecuencia, los resultados que se encuentran dan la certeza de que existe una relación positiva de 0.52 entre los fabricantes y el transporte en contenedor debido a que en el periodo en estudio se llevó a cabo una alta tasa de cumplimiento de entregas entre ambas naciones, usando costos de fabricación por unidad relativamente bajos, por otro lado las embarcaciones en buque siendo las más usadas para el comercio internacional tuvieron un gran protagonismo en el año 2019, uno porque la pandemia estanco muchas gestiones comerciales, grandes costes de transporte que también afectaron a empresas marítimas, sumado a ello el uso las maquinarias para los procesos de carga en puertos de diferentes puntos de destino se usó con mayor constancia y también con grandes restricciones. Por lo tanto, este escenario nos muestra un lado realmente grave que con el pasar del tiempo se estuvo mejorando y alzando los niveles de importaciones y exportaciones entre Perú y China, de esta manera, estos datos son similares con la investigación de An Tsai (2021) titulado *Modelo de Evaluación de Empresas Logísticas de Tercerización en la Pandemia del COVID-19*, donde se obtuvo como resultados que, a inicios y durante la

pandemia del Covid-19, las industrias más afectadas fueron las manufactureras y el comercio de bienes, por ello, integraron métodos cualitativos y cuantitativos para determinar la eficacia de la logística en una empresa, en otras palabras, se evidencio que las siguientes variables: costos, tiempo, calidad, tecnología y equipo, es lo realmente importante con un 0,4137 de correlación entre sí, debido a que si se utiliza una mejor tecnología para armar las rutas del contenedor entre países se pueden reducir costos y tiempos, lo que genera que hayan más envíos. De forma que, habría más producción y el flujo del comercio de bienes puede regresar a sus valores normales y/o alcanzar mejores niveles de producción-envíos. Por lo tanto, se concluyó que, al utilizar de manera eficiente la tecnología se puede minimizar costos y ganar más clientes.

Según se aprecia en la tercera hipótesis específica, que hace mención en la presente investigación en determinar si se presenta una relación entre los distribuidores y la seguridad en las entregas del Perú hacia China en el periodo 2018-2021, de forma que, los resultados mostraron un 0.97 de relación positiva y significativa. Sin embargo los indicadores presentaron diferentes factores, por un lado, los costos de transporte han variado los últimos cuatro años, ya que a comienzos del 2018 se mantenía un precio acorde al mercado, al siguiente año los costos se elevaron considerablemente debido al brote de una pandemia a nivel mundial que trajo consigo devastadores efectos en el ámbito comercial internacional; las ventas en las empresas también comenzaron a disminuir y poco a poco incrementaron, tuvieron un evolutivo considerablemente radical, cabe mencionar que los datos que se muestran en los resultados son porcentuales; con respecto a la seguridad que se usa en las entregas marítimas internacionales las empresas implementan grandes procesos debido a los asaltos constantes en plena ruta de la naviera, este hecho es algo que sucede constantemente, por ello se implementa un gran personal de seguridad que cubre diferentes funciones, además a ello hoy por hoy se implementan medidas de seguridad como un monitoreo satelital, esto nos determina una ubicación en tiempo real del buque y de esta manera poder hacerle un seguimiento constante para poder prevenir cualquier incidencia que suceda en plena ruta, con la finalidad de salvaguardar mercancía valiosa que se pueda transportar entre Perú y China, de forma que, estos datos son similares con la investigación de Flores

et al. (2019) titulado *Gestión de cadena de suministro: una mirada desde la perspectiva teórica*, donde se obtuvo como resultados que, las empresas buscan afrontar nuevos retos con tecnología debido a que se encuentran en un mercado altamente competitivo, por ello, hace mención en que, la cadena de suministro no solo es que el producto llegue al cliente final, sino que, es un conjunto de procesos que se encuentran conectados y relacionados entre sí, de manera que, incrementa el nivel de competitividad y rentabilidad de la empresa. Por ende, los distribuidores y el sistema de distribución que se utiliza en las empresas, son una parte crucial de la cadena de suministro, ya que, es este agente el que permite que un producto fabricado en un país de origen diferente se comercialice en otro. Cabe mencionar que, cada buque cuenta con un seguro que respalde cualquier problema que se pueda presentar, más allá de esto, en los últimos años se presenta un aumento de personal de seguridad para realizar los envíos y las entregas debido a diferentes circunstancias que puede ocurrir en los países de descarga como robos, etc. Por lo tanto, se concluyó que, si hay una relación entre los agentes de la cadena de suministro, en este caso, los distribuidores y la seguridad en las entregas, ya que, lo que se busca es que los productos se encuentren en diferentes mercados, pero con la calidad y seguridad del país en donde se fabrica.

Según se aprecia en la cuarta hipótesis específica, que hace mención en la presente investigación en determinar si se presenta una relación entre los minoristas y la expansión internacional de las empresas del Perú hacia China en el periodo 2018-2021, en consecuencia, los resultados que se observan dan la validez de que existe una relación positiva de 0.49. No obstante, los datos en ambos indicadores varían considerablemente, ya que mientras los minoristas manejan un nivel de oferta y demanda evolutivo, a causa de que con el transcurso de los años los consumidores tienden por consumir a gran volumen sin importar el nivel de oferta que se maneje en el mercado, con el fin de abastecerse de mercadería; ese fue el caso de empresas que comenzaron a adquirir productos básicos de higiene y protección a causa de la pandemia, esa mercadería la comercializaban en diferentes puntos de venta físico y virtual con la finalidad de aumentar sus niveles de ingreso, lo compraban a un precio bajo y lo ofrecían a un precio elevado. Por otro lado, la expansión internacional de las

empresas se vio dividido por el nivel de ingresos y gastos, muchas empresas nacionales comenzaron a generar ventas a gran cantidad a fines del año 2020 debido a la venta al por mayor de artículos de protección contra el brote del virus; así como percibieron ingresos también se presentaron gastos que iba variado en cada año debido a las disposiciones del gobierno y problemas políticos que atravesaba el país con los cambios de presidentes y diferentes normativas que se presentaban, todo ello fue motivo para que los niveles de ingreso y gasto varíen en las empresas, de forma que, estos datos son similares con la investigación de Van (2021) titulada *Explorando el progreso con la gestión de riesgos de la cadena de suministro durante el primer año de la pandemia de COVID-19*, se obtuvo como resultados que, cuando estallo la pandemia del Covid-19, ni las grandes empresas estaban preparadas para este gran problema social-económico, por ello, el que muchas empresas quebraran, por lo que, las empresas minoristas fueron las más afectadas debido a que tuvieron una gran demanda por parte de los consumidores pero no contaban con la oferta suficiente, de forma que, pusieron en marcha el comercio electrónico, una manera de mantenerse en el mercado y abastecer a sus clientes mediante estas plataformas tecnológicas y a la vez, salvaguardando la salud de todos. En un entorno global, en China, la pandemia consiguió que muchas fábricas cierran lo que trajo consigo un sinfín de repercusiones para otros países, ya que se sabe que es China el principal proveedor de países de América Latina (Perú), así como también para el mismo país asiático, ya que existió un riesgo de suministro. En lo que refiere, a la expansión internacional de empresas, esto también se vio afectado, ya que no fue posible realizar con regularidad operaciones de comercio exterior, y si empresas minoristas querían realizar este proceso, fue más difícil debido a los altos costos de operación, transporte, seguro, entre otros. Por lo que, se concluye que, son las tecnologías de información análisis y mejorar los procesos tradicionales de la cadena de suministro lo que permitirá que empresas minoristas se mantengan en el mercado y puedan expandirse al corto y largo plazo.

VI. CONCLUSIONES

Se concluye que la relación de la cadena de suministro y el transporte marítimo internacional del Perú hacia China 2018-2021 es positivo. Ya que, se observa un coeficiente de correlación de 98%, lo que quiere decir que los datos que se comparan tienen correlación, considerando así que los aumentos de nuevos procedimientos en la cadena de suministro favorecen la buena gestión del transporte marítimo internacional ya que ayudan a optimizar procesos.

Se concluye que la relación de los proveedores y los intercambios comerciales del Perú hacia China 2018-2021 es positivo. Ya que, se observa un coeficiente de correlación de 64%, lo que quiere decir que los datos que se comparan tienen correlación, podemos analizar que en el año 2019 hubo un alto nivel de devolución de pedidos por causa de la pandemia y a su vez el aumento de intercambios comerciales con respecto a productos de protección personal.

Se concluye que la relación de los fabricantes y el transporte en contenedor del Perú hacia China 2018-2021 es positivo. Ya que, se observa un coeficiente de correlación de 52%, lo que quiere decir que los datos que se comparan tienen correlación, por lo tanto, el servicio de transporte marítimo en buques es el más habitual para realizar un intercambio internacional.

Se concluye que la relación de los distribuidores y la seguridad en las entregas del Perú hacia China 2018-2021 es positivo. Ya que, se observa un coeficiente de correlación de 97%, lo que quiere decir que los datos que se comparan tienen correlación, podemos verificar que a mayor seguridad mejor son los resultados obtenidos y que un seguimiento a los costos de cada año ayudan a planificarse debidamente.

Se concluye que la relación de los minoristas y la expansión internacional de las empresas del Perú hacia China 2018-2021 es positivo. Ya que, se observa un coeficiente de correlación de 49%, lo que quiere decir que los datos que se comparan tienen correlación, por lo que hay que hacer seguimiento a una empresa minorista si quiere comenzar su expansión a nivel internacional teniendo en cuenta factores esenciales como un buen posicionamiento.

VII. RECOMENDACIONES

Se recomienda, una buena relación entre empleados y empleadores a todo nivel, conocer el mercado internacional al pie de la letra, estar al tanto de las novedades que se presentan en el comercio global, tener en cuenta factores como impuestos aplicables a cada país, legislaciones y otras normativas específicas, todo esto con la finalidad de que empresas nacionales tengan la visión clara y certera de poder incursionar en el mercado extranjero.

Se recomienda, implementar proyectos de infraestructura para reducir costos y tiempos de entrega con valor agregado a las empresas marítimas, además a ello deben considerar que la imagen de un puerto influye demasiado en la competitividad, ya que es una combinación óptima y eficaz. Cabe mencionar que esto va dirigido a los principales puertos del país ya que es ahí donde se gestiona el envío y recepción de mercadería nacional e internacional.

Se recomienda, mantener una buena relación comercial con el país asiático debido a que son uno de los principales países de donde se importa y también exporta mercadería. Esto va dirigido a las empresas de diferentes sectores, en especial a empresas que se dedican a la importación de equipos eléctricos y electrónicos quienes son los que más consumen de China, adicional a ello son los principales en usar el transporte marítimo como medio primordial de intercambio.

Se recomienda, un buen mantenimiento y optimización para evitar que se produzcan daños que hagan que se detenga el proceso y también implementar nuevas embarcaciones ayudarían a incrementar ingresos, reducir espacio y tener un impacto positivo que ayude al comercio internacional del país.

Se recomienda, contar con encargados que puedan estar al resguardo en todo momento y realicen monitoreo constante para no correr el riesgo de que los envíos sean manipulados incorrectamente y sean perjudicados por actos terroristas o para otros fines ilícito, estos métodos van dirigidos a las empresas navieras quienes son los responsables de transportar mercadería por largas rutas y a las empresas de seguridad quienes son encargados de la vigilancia y seguimiento de los productos dentro del buque.

Referencias

- Acevedo, J. et al. (2017). Matriz de selección de estrategias de integración en las cadenas de suministro. *Ingeniería Industrial*, XXXVIII (3), 333-344. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=360453131010>
- Alcocer, P. y Knudsen, J. (2019). Desempeño integral de los procesos logísticos en una cadena de suministro. *Ingeniería Industrial*, 40 (1). http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-59362019000100078&lang=es
- Aguilera, D. et al. (2016). Las TIC navegando hacia la sostenibilidad económica y ambiental en el transporte marítimo. *Dyna*, 83 (197), 188-194. <https://www.redalyc.org/journal/496/49645986025/>
- An Tsai, C. (2021). Model for Evaluating Outsourcing Logistics Companies in the COVID-19 Pandemic. *Logistics*, 5 (3), 64. <https://doaj.org/article/2edadf5400b74ff082e6f8b24c8aaf57>
- Asociación Peruana De Agentes Marítimos. (2019). *RANKING ACTUALIZADO DE LAS NAVIERAS TOP 20*. <https://apam-peru.com/web/ranking-actualizado-de-las-navieras-top-20/>
- Becerril, O. et al. (2017). La competitividad logística del transporte marítimo en la Alianza del Pacífico: 1990-2015. *México y la Cuenca del Pacífico*, (20), 65-88. <https://www.redalyc.org/journal/4337/433757506003/>
- Bello, R. et al. (2017). Revisión bibliográfica sobre funciones objetivo para el apilamiento de contenedores. *Inteligencia Artificial*, 20 (60), 28–50. <https://doaj.org/article/0c486e96bbe847738c554b4ccc84ae28>
- Bermudez, B. et al. (2019). Análisis de redes complejas del transporte marítimo en el Océano Atlántico. *Revista de Ciencias Sociales*, 25 (42). <https://www.redalyc.org/journal/280/28065583003/>
- Bonilla, V. et al. (2019). El valor agregado de la planificación estratégica en la cadena de suministro. *Journal of business and entrepreneurial studies*, 4 (3), 1-20. <https://www.redalyc.org/journal/5736/573667939001/>

- Bongale, A. et al. (2021). Evaluación de los beneficios de la adopción de tecnologías de la información y la comunicación (TIC) en el desempeño de la cadena de suministro aguas abajo de la industria minorista. *Logística*, 5 (4). <https://doaj.org/article/e70c44102b2f492fbe4cfa506bada137>
- Calsina, W y Torres, N. (2021). Modelo de gestión de la cadena de suministro y la rentabilidad de los principales laboratorios farmacéuticos del Perú. *Industria Data*, 23 (1). <https://www.redalyc.org/journal/816/81664593004/>
- Calderón, M. et al. (2017). Metodología para la clasificación y diagnóstico de cadenas de suministro. *Revista Ciencias Estratégicas*, 25 (38), 279-298. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=151354939002>
- Campos, J. (2018). Desempeño de las cadenas de suministro en un contexto de red. *Entramado*, 15(1),330-344. <https://www.redalyc.org/journal/2654/265460762021/>
- Cardona, T. et al. (2019). China in Latin America: an inconvenient guest. *OASIS*, (30),77-96. <https://www.redalyc.org/journal/531/53163845005/>
- Carreño, A. (2017). *Cadena de suministro y logística*. Fondo Editorial PUCP. <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=SaLNDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT12&dq=que+es+la+cadena+de+suministro&ots=1MaQNwjR2g&sig=J6YPNIXNv4ccDPf7yVYPFUz-#v=onepage&q=que%20es%20la%20cadena%20de%20suministro&f=false>
- Cabrera, A. (2013). *Transporte internacional marítimo en contenedor*. ICEX. https://books.google.com.pe/books?id=mwwiAgAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=transporte+maritimo+internacional&hl=es&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
- Corral, A. (2015). *¿Qué es el análisis documental?* <https://archivisticafacil.com/2015/03/02/que-es-el-analisis-documental/>
- De la cruz, O. et al. (2019). Efectos de la gestión del conocimiento en cadenas de suministro de alimentos perecederos. *Ingeniería Industrial* 40 (3). http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-59362019000300285&lang=es

- Díez, E. y Navarro, A. (2018). *Naturaleza de la distribución*. https://www.mhe.es/universidad/administracion_empresas/diezdecastro/home/paginasdecastro.pdf
- Díaz, A. (2017). *Gestión de la Cadena de Abastecimiento*. Fundación Universitaria del Área Andina. <https://core.ac.uk/download/pdf/326426087.pdf>
- Fachelli, S. y López, P. (2015). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN SOCIAL CUANTITATIVA*. https://ddd.uab.cat/pub/caplli/2017/185163/metinvsocua_cap2-4a2017.pdf
- Flores, et al. (2019). Gestión de cadena de suministro: una mirada desde la perspectiva teórica. *Revista Venezolana de Gerencia*, 24(88). <https://www.redalyc.org/journal/290/29062051009/>
- Fuentes, M. et al. (2019). Efectos de la sostenibilidad y del valor logístico en las relaciones entre empresas de transporte marítimo. *Estudios Gerenciales*, 36(157), 377-390. <https://www.redalyc.org/journal/212/21265891002/>
- Gamboa, J. et al. (2020). The Sustainable Supply Chain: Concepts, Optimization and Simulation Models, and Trends. *Ingeniería*, 25 (3). http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-750X2020000300355&lang=es
- García, D. (2020). China: gran estrategia y poder marítimo en la era de Xi Jinping. *URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (27),57-72. <https://www.redalyc.org/journal/5526/552663274004/>
- Gomes, S. (2022). Developing Knowledge of Supply Chain Resilience in Less-Developed Countries in the Pandemic Age. *Logistics*, 6 (1), 3. <https://doaj.org/article/1cafe10f468c4ae5877d97056a14e33f>
- Kiers, J. (2022). Which Strategies and Corresponding Competences Are Needed to Improve Supply Chain Resilience: A COVID-19 Based Review. *Logistics*, 6(1), 12. <https://doaj.org/article/ea942a51ff464d4190b9b6a2e6380382>
- López, P. (2004). POBLACIÓN MUESTRA Y MUESTREO. *Punto Cero*, 09 (08). http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-

- Sunat. (2022). *Operatividad Aduanera*.
<https://www.sunat.gob.pe/operatividadaduanera/novedades/aduanas/comunicados/2015/mayo/transportistas118.xls>
- Van, R. (2021). Exploring Progress with Supply Chain Risk Management during the First Year of the COVID-19 Pandemic. *Logistics*, 5 (4), 70.
<https://doaj.org/article/e4e605c655ac4168b24ef289e79ebd68>
- Van, R. (2020). Responding to COVID-19 Supply Chain Risks—Insights from Supply Chain Change Management, Total Cost of Ownership and Supplier Segmentation Theory. *Logistics*, 4 (4), 23.
<https://doaj.org/article/fe2a963fbf164051b122315eb9d6ce88>
- Wilmer, J. (2021). ¿Existe una crisis logística internacional por la pandemia del COVID-19? *Universidad del Valle*, 37 (71).
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-46452021000300001&lang=es

Anexos

Anexo 1. Tabla de operacionalización de variables

Variables de estudio	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
1ra. Variable Cadena de Suministro	Según Carreño (2017) menciona que una cadena de suministro está formada por empresas que coordinan y colaboran con el objetivo de explotar una oportunidad de mercado, satisfaciendo las necesidades de los clientes. Dichas empresas, que conforman la cadena de suministro, son proveedores, fabricantes, distribuidores, minoristas y el mismo cliente final.	Proveedores	Porcentaje de devoluciones Porcentaje de entregas	Razón
		Fabricantes	Tasa de cumplimiento de entregas Costo de fabricación por unidad	
		Distribuidores	Costos de transporte Porcentaje de ventas de la empresa	
		Minoristas	Nivel de Oferta Nivel de Demanda	
2da. Variable Transporte Marítimo Internacional	Según Cánovas (2013) define el transporte marítimo como el principal medio por el cual se efectúan los intercambios comerciales en el ámbito internacional y, dentro del mismo, el transporte en contenedor se configura como el más utilizado por las empresas. Su gestión y contratación eficiente permite optimizar sus costes, incrementar la seguridad en las entregas de los envíos y consolidar la expansión internacional de las empresas	Intercambios Comerciales	Costos aduaneros Costos de conversión de la moneda	
		Transporte en contenedor	Cantidad de mercadería Nivel de utilización de las maquinarias	
		Seguridad en las entregas	Cantidad de personal de seguridad Nivel de monitoreo de las embarcaciones	
		Expansión internacional de las empresas	Nivel de ingresos Nivel de gastos	

Anexo 2. Matriz de consistencia

Problema General	Objetivo general	Hipótesis general	Dimensiones	Indicadores
¿De qué manera se relaciona la cadena de suministro y el transporte marítimo internacional del Perú hacia China 2018-2021?	Determinar de qué manera se relaciona la cadena de suministro y el transporte marítimo internacional del Perú hacia China 2018-2021.	La cadena de suministro tiene relación positiva con el transporte marítimo internacional del Perú hacia China 2018-2021.	Proveedores Fabricantes Distribuidores Minoristas	Porcentaje de devoluciones/ Porcentaje de entregas Tasa de cumplimiento de entregas /Costo de fabricación por unidad Costos de transporte/ Porcentaje de ventas de la empresa Nivel de Oferta/Nivel de Demanda
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicas		
¿De qué manera se relacionan los proveedores y los intercambios comerciales del Perú hacia China 2018-2021?	Determinar de qué manera se relacionan los proveedores y los intercambios comerciales del Perú hacia China 2018-2021.	Los proveedores tienen relación positiva con los intercambios comerciales del Perú hacia China 2018-2021.	Intercambios comerciales Transporte en contenedor Seguridad en las entregas Expansión internacional de las empresas	Costos aduaneros/Costos de conversión de la moneda Cantidad de mercadería/Nivel de utilización de las maquinarias Cantidad de personal de seguridad/Nivel de monitoreo de las embarcaciones Nivel de ingresos Nivel de gastos

<p>¿De qué manera se relacionan los fabricantes y el transporte en contenedor del Perú hacia China 2018-2021?</p>	<p>Determinar de qué manera se relacionan los fabricantes y el transporte en contenedor del Perú hacia China 2018-2021.</p>	<p>Los fabricantes tienen relación positiva con el transporte en contenedor del Perú hacia China 2018-2021.</p>		
<p>¿De qué manera se relacionan los distribuidores y la seguridad en las entregas del Perú hacia China 2018-2021?</p>	<p>Determinar de qué manera se relacionan los distribuidores y la seguridad en las entregas del Perú hacia China 2018-2021.</p>	<p>Los distribuidores tienen relación positiva con la seguridad en las entregas del Perú hacia China 2018-2021.</p>		
<p>¿De qué manera se relacionan los minoristas y la expansión internacional de las empresas del Perú hacia China 2018-2021?</p>	<p>Determinar de qué manera se relacionan los minoristas y la expansión internacional de las empresas del Perú hacia China 2018-2021.</p>	<p>Los minoristas tienen relación positiva con la expansión internacional de las empresas del Perú hacia China 2018-2021.</p>		

Anexo 3. Ficha de proceso de recolección de datos cuantitativos – Ficha de Análisis Documental

Nombre	Manuel Enrique Bazalar Contreras Kyara Dajanna Fernández Ocampo	
Título	“La Cadena de Suministro y el Transporte Marítimo Internacional del Perú hacia China, 2018-2021”	
Tesis	Pregrado	
Recopilar la información	Los datos se adquirirán de la base de datos de Entidades Autorizadas (Sunat, Camex, Mincetur, INEI, Siicex, etc)	
Operaciones de análisis de datos estadísticos.	Se empleará el método estadístico del coeficiente de Pearson para verificar la relación entre las variables en estudio.	
Proceso de análisis de la información: interpretarla y sintetizar para dar paso a una nueva información.	Se utilizará el Microsoft Excel que logrará determinar el grado de relación entre las variables independiente y dependiente.	
Descripción general	Objetivo General	Determinar de qué manera se relaciona la cadena de suministro y el transporte marítimo internacional del Perú hacia China 2018-2021.
Variables	Cadena de suministro	
	Transporte marítimo	
	Enfoque	Cuantitativo
Cadena de suministro (Variable)		
Dimensiones	Indicadores	
Proveedores	<ul style="list-style-type: none"> - Porcentaje de devoluciones - Porcentaje de entregas 	
Fabricantes	<ul style="list-style-type: none"> - Tasa de cumplimiento de entregas - Costo de fabricación por unidad 	

Distribuidores	<ul style="list-style-type: none"> - Costos de transporte - Porcentaje de ventas de la empresa 	
Minoristas	<ul style="list-style-type: none"> - Nivel de la oferta - Nivel de la demanda 	
Transporte marítimo (Variable)		
Intercambios comerciales	<ul style="list-style-type: none"> - Costos aduaneros - Costos de conversión de la moneda 	
Transporte en contenedor	<ul style="list-style-type: none"> - Cantidad de mercadería - Nivel de utilización de las maquinarias 	
Seguridad en las entregas	<ul style="list-style-type: none"> - Cantidad de personal de seguridad - Nivel de monitoreo de las embarcaciones 	
Expansión internacional de las empresas	<ul style="list-style-type: none"> - Nivel de ingresos - Nivel de gastos 	