



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO Y EXPORTACIÓN DE LOS  
PAÍSES MIEMBROS DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO, DURANTE  
EL PERIODO 2010 -2016**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE  
LICENCIADO EN NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**AUTOR:**

**JOHANN TEÓFILO SEMINARIO MEJIA**

**ASESOR:**

**MGTR. CARLOS ANDRÉS GUERRA BENDEZÚ**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

**MARKETING Y COMERCIO INTERNACIONAL**

**LIMA-PERÚ**

**2018**

ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES  
DICTAMEN DE SUSTENTACIÓN DE DESARROLLO DE PROYECTO DE INVESTIGACIÓN  
N° 96- 2018/EP-NI-DPI

El presidente y los miembros del Jurado Evaluador designado con Resolución Directoral N° 209-2018-UCV- LN/EP-NI-DPI de la Escuela Profesional de Negocios Internacionales acuerdan:

**PRIMERO:**

Aprobar por unanimidad ( )  
Aprobar por mayoría ( )  
Desaprobar ( )

El Desarrollo de Proyecto de Tesis presentado por el (la) estudiante: SEMINARIO MEJIA JOHANN TEOFILO, denominado:

**"NO PRESENTO TITULO EN EL SISTEMA"**

**SEGUNDO:** Al culminar la sustentación, el (la) estudiante obtuvo el siguiente calificativo:

NÚMERO	LETRAS	CONDICION
16	DIECISEIS	APROBAR POR UNANIMIDAD

Presidente MAESTRO: GUERRA BENDEZU, CARLOS ANDRES

  
Firma

Secretario MAESTRO: BERTA HINOSTROZA, MIKE PAUL

  
Firma

Vocal MAESTRO: MALDONADO CUEVA, PERCY DAVID

  
Firma

Los Olivos, miércoles, 11 de Julio de 2018

### **Dedicatoria**

A mis padres, César Seminario y Giovanna Mejia, quienes han sido mi principal motivación en la vida. A mis hermanas, Jahaira Seminario y Greassy Collado, a quienes amo con todo mi corazón. A mi familia por el apoyo incondicional, sobre todo en los malos momentos.

### **Agradecimiento**

A Dios, por las bendiciones derramadas sobre mí y mi familia. A mis profesores, por las enseñanzas y orientación brindadas en los 5 años de mi carrera. A mis amigos por el apoyo incondicional y cariño, en especial a mi mejor amiga Michelle Mústiga, por estar a mi lado en las buenas pero sobre todo en las malas.

### **Declaración de autenticidad**

Yo Johann Teófilo Seminario Mejia con DNI N° 70322751 a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de Negocios Internacionales, Escuela de Ciencias Empresariales, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica.

Así mismo, declaro también bajo juramento que todos los datos e información que se presenta en la presente tesis son auténticos y veraces.

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 de la Universidad César Vallejo.

Lima, julio de 2018

Johann Teófilo Seminario Mejia

## **Presentación**

Señores miembros del jurado:

En cumplimiento del Reglamento de Grados y Título de la Universidad César Vallejo presento ante ustedes la Tesis titulada “Índice de desempeño logístico y exportación de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 - 2016”, la misma que someto a vuestra consideración y espero que cumpla con los requisitos de aprobación para obtener el título Profesional de Licenciado en Negocios Internacionales.

El objetivo de la presente investigación es determinar la relación entre el Índice de desempeño logístico y la exportación de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016. Esta investigación está estructurada de la siguiente manera: Capítulo I, contiene la introducción, la cual engloba la realidad problemática, trabajos previos, marco teórico, formulación del problema, justificación, objetivos e hipótesis.

Capítulo II, contiene el marco metodológico, en el cual se detalla el tipo; enfoque, nivel y diseño de investigación; la operacionalización de variables; población y muestra, técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad, método de análisis de datos y aspectos éticos.

Capítulo III, contiene los resultados de la investigación mostrados por medio de tablas y figuras, con sus respectivas interpretaciones y datos de explicación.

Capítulo IV, el cual contiene las discusiones, en donde se contrastan los resultados con las teorías y trabajos previos utilizados en la investigación.

Capítulo V, contiene las conclusiones.

Capítulo VI, en la cual están las recomendaciones.

Capítulo VII, donde se detallan las referencias bibliográficas, de acuerdo a las normas de la Asociación Americana de Psicología (APA, según sus siglas en inglés).

Por último, el capítulo VIII, en el que se plasman los anexos.

Johann Teófilo Seminario Mejia

## Índice

	Pág.
Página del Jurado	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaración de autenticidad	v
Presentación	vi
Índice	vii
RESUMEN	xi
ABSTRACT	xii
I. INTRODUCCIÓN	13
1.1. Realidad Problemática	13
1.2. Trabajos previos	15
1.3. Teorías relacionadas al tema	19
1.4. Formulación del problema	24
1.5. Justificación del estudio	24
1.6. Hipótesis	25
1.7. Objetivos	26
II. MÉTODO	27
2.1. Diseño de investigación	27
2.2. Variables, operacionalización	28
2.3. Población y muestra	29
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	29
2.5. Métodos de análisis de datos	30
2.6. Aspectos éticos	30

III. RESULTADOS	31
3.1. Resultados sobre el Índice de desempeño logístico de Chile, 2010 – 2016.	31
3.2. Resultados sobre el Índice de desempeño logístico de México, 2010 – 2016.	32
3.3. Resultados sobre el Índice de desempeño logístico de Perú, 2010 – 2016.	34
3.4. Resultados sobre el Índice de desempeño logístico de Colombia, 2010 – 2016.	35
3.5. Resultados sobre el Valor de exportación de Chile, periodo 2010 – 2017.	36
3.6. Resultados sobre el Valor de exportación de México, periodo 2010 – 2017.	38
3.7. Resultados sobre el Valor de exportación de Perú, periodo 2010 – 2017.	39
3.8. Resultados sobre el Valor de exportación de Colombia, periodo 2010 – 2017.	40
3.9. Resultados sobre el Tiempo para exportar de Chile, periodo 2010 – 2017.	42
3.10. Resultados sobre el Tiempo para exportar de México, periodo 2010 – 2017.	43
3.11. Resultados sobre el Tiempo para exportar de Perú, periodo 2010 – 2017.	44
3.12. Resultados sobre el Tiempo para exportar de Colombia, periodo 2010 – 2017.	45
3.13. Prueba de hipótesis	46
IV. DISCUSIÓN	50
V. CONCLUSIÓN	53
VI. RECOMENDACIONES	54
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	55
VIII. ANEXOS	60
Anexo N° 01: Matriz de consistencia	61
Anexo N° 02: Juicio de expertos	62
Anexo N° 03: Base de datos	68
Anexo N° 04: Acta de aprobación de originalidad de tesis	74



## Índice de tablas

	Pág.
Tabla 1. Operacionalización de variables	28
Tabla 2. Índice de desempeño logístico de Chile, periodo 2010 - 2016	31
Tabla 3. Índice de desempeño logístico de México, periodo 2010 - 2016	32
Tabla 4. Índice de desempeño logístico de Perú, periodo 2010 - 2016	34
Tabla 5. Índice de desempeño logístico de Colombia, periodo 2010 - 2016	35
Tabla 6. Valor de exportación de Chile, periodo 2010 - 2017 (miles de USD)	36
Tabla 7. Valor de exportación de México, periodo 2010 - 2017 (miles de USD)	38
Tabla 8. Valor de exportación de Perú, periodo 2010 - 2017 (miles de USD)	39
Tabla 9. Valor de exportación de Colombia, periodo 2010 - 2017 (miles de USD)	41
Tabla 10. Tiempo para exportar de Chile, periodo 2010 - 2017 (días)	42
Tabla 11. Tiempo para exportar de México, periodo 2010 - 2017 (días)	43
Tabla 12. Tiempo para exportar de Perú, periodo 2010 - 2017 (días)	44
Tabla 13. Tiempo para exportar de Colombia, periodo 2010 - 2017 (días)	45
Tabla 14. Correlación entre el Índice de desempeño logístico y el valor de exportación de Perú, periodo 2010-2016	46
Tabla 15. Correlación entre el Índice de desempeño logístico y el valor de exportación de Colombia, periodo 2010-2016	47
Tabla 16. Correlación entre el Índice de desempeño logístico y el tiempo para exportar de Perú, periodo 2010-2016	48
Tabla 17. Correlación entre el Índice de desempeño logístico y el tiempo para exportar de Colombia, periodo 2010-2016	48

## Índice de figuras

	Pág.
Figura 1. Índice de desempeño logístico de Chile, periodo 2010 - 2016	32
Figura 2. Índice de desempeño logístico de México, periodo 2010 - 2016	33
Figura 3. Índice de desempeño logístico de Perú, periodo 2010 - 2016	34
Figura 4. Índice de desempeño logístico de Colombia, periodo 2010 - 2016	36
Figura 5. Valor de exportación de Chile, periodo 2010 - 2017 (miles de USD)	37
Figura 6. Valor de exportación de México, periodo 2010 - 2017 (miles USD)	38
Figura 7. Valor de exportación de Perú, periodo 2010 - 2017 (miles de USD)	40
Figura 8. Valor de exportación de Colombia, periodo 2010 - 2017 (miles de USD)	41

## RESUMEN

Esta investigación fue realizada con el objetivo de determinar la relación entre el Índice de desempeño logístico y la exportación de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016. Se realizó con un enfoque cuantitativo, ya que la comprobación de la hipótesis planteada se realiza gracias a los resultados obtenidos en la recopilación de datos numéricos. El nivel de la investigación es descriptiva y correlacional, puesto que busca describir datos importantes del fenómeno propuesto, buscando divisar el grado de asociación existente entre las dos variables; además, se trabajó bajo un diseño no experimental, ya que no hay manipulación de las variables. La población y muestra no fueron necesarias, ya que es una investigación ex post facto, la cual se caracteriza por tener datos existentes, que se ven reflejados a través de fuentes electrónicas. La validez se realizó mediante la opinión de tres expertos del área, pertenecientes a la Escuela de Negocios Internacionales, de la Universidad César Vallejo. Todos los datos recolectados, fueron estructurados a través de variables, dimensiones e indicadores, para posteriormente, organizarlos por medio de tablas y gráficos con su respectivo coeficiente de correlación. De acuerdo a los resultados de la investigación, se demostró que la relación entre el Índice de desempeño logístico y la exportación de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016, es positiva; ya que los mayores valores obtenidos en el coeficiente de correlación de Pearson entre el Índice de desempeño logístico y el valor de exportación y tiempo promedio para exportar fueron de 0.755 y -0.78, respectivamente.

Palabras claves: Índice de desempeño logístico, exportación, Alianza del Pacífico

## **ABSTRACT**

This research was carried out with the objective of determining the relation between the logistic performance index and the export of the member countries of the Pacific Alliance, during the period 2010 - 2016. It was carried out with a quantitative approach, since the verification of the hypothesis was done thanks to the results obtained in the collection of numerical data. The level of the research is descriptive and correlational, since it seeks to describe important data of the proposed phenomenon, seeking to discern the degree of association between the two variables; in addition, the research used non-experimental design, since there is no manipulation of the variables. The population and sample were not necessary, since it is an ex post facto investigation, which is characterized by having existing data recollected from electronic sources. The validity was made through the opinion of three experts from the area, belonging to the International Business School of the César Vallejo University. All the data collected were structured through variables, dimensions and indicators, and then organized by means of tables and graphs with their respective correlation coefficient. According to the results of the research, it was shown that the relationship between the Logistics Performance Index and the export of the member countries of the Pacific Alliance, during the 2010-2016 period, is positive; since the highest values obtained in the Pearson correlation coefficient between the Logistic Performance Index and the export value and average time to export were 0.755 and -0.78, respectively.

**Keywords:** Logistics performance index, export, Pacific Alliance

## I. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Realidad Problemática

El proceso de globalización vivido en las últimas décadas ha tenido un fuerte impacto en la economía global y los negocios internacionales, la eliminación de barreras y la facilitación del comercio han sido objetivos fundamentales de este fenómeno, obligando a los países y empresas a elaborar estrategias que les permitan mejorar su posición competitiva para poder elevar su producción, en el caso de las naciones, y satisfacer a clientes más exigentes y luchar con organizaciones más competitivas, en el caso de las empresas. Debido a estos cambios en las reglas del comercio internacional, las naciones y las empresas se han visto en la necesidad de adaptarse y atender las necesidades de sus socios comerciales y clientes de una forma más eficiente, buscando continuamente el incremento de su competitividad mediante la reestructuración de sus procesos, por ejemplo, la introducción de nuevas formas de administración de los procesos logísticos, y en algunos casos, la eliminación de aquellos procesos, prácticas, políticas y convicciones que ya se encuentran desfasadas.

Actualmente, la gestión eficiente de la logística y las cadenas de abastecimiento son un tema vital en el mundo de los negocios y está tomando un lugar primordial en nuestro país. Con mercados cada vez más competitivos, debemos tener un uso de recursos muy eficiente. Las empresas y naciones con mayor nivel competitivo han mejorado o implementado la gestión en sus cadenas de suministro y mejorado también su desempeño logístico, logrando así reducir costos y optimizar procesos para tener una ventaja competitiva a nivel mundial (Linares, 2014, p. 22).

Siendo el Perú una economía de exportación, en donde el sector extractivo es el principal motor de crecimiento, ya que constituye más del 60 por ciento de las exportaciones totales (Banco Mundial, 2016); es determinante para el progreso de la nación que el desempeño logístico de sus procesos, políticas e inversiones sea lo suficientemente eficiente. Según datos del Informe Anual de Exportaciones 2017 del Sistema Integrado de Información de Comercio Exterior (SIICEX), las exportaciones peruanas sumaron US\$44,027 millones de enero a diciembre del 2017, lo que representa un incremento del 21% con respecto al 2016. Los principales productos de exportación tradicional en el 2017 fueron el oro, cobre, harina de pescado, y el gas natural, teniendo como principales mercados a China (35%), Estados Unidos (11%), Suiza (7%), India (6%) y Corea del Sur (6%). Por otro lado, los principales productos de exportación no tradicional en el 2017 fueron las uvas frescas, las paltas frescas,

los espárragos refrigerados, los arándanos rojos frescos, el cinc sin alear y alimentos para animales, y los principales mercados fueron Estados Unidos (29%), Holanda, China, Rusia, Chile y Turquía. (2018)

Para incrementar las exportaciones y favorecer la balanza comercial, durante el paso de los años, el país ha venido firmando diversos acuerdos comerciales, los cuales permiten la facilitación del proceso de exportación y contribuyen con la penetración hacia nuevos mercados. Estos acuerdos comerciales brindan beneficios, tanto arancelarios; como no arancelarios; los cuales cumplen con la finalidad de potenciar el intercambio de bienes y servicios entre dos o más naciones. A la actualidad el Perú cuenta con 21 acuerdos comerciales en vigencia, 5 por entrar en vigencia y 5 en negociaciones (MINCETUR, 2018).

Bajo esta premisa, uno de los principales acuerdos firmados por el Perú es la iniciativa de integración regional y comercial de la Alianza del Pacífico, suscrita el 6 de junio de 2012, la cual promueve la libre circulación de bienes, servicios, personas y capitales entre las economías de Chile, Colombia, Perú y México. En el mes de diciembre del año 2010 empezaron las reuniones entre los presidentes de los ministerios correspondientes a las relaciones internacionales, con la finalidad de fijar una ruta en la que se agregarían todos los temas de materia comercial e integración. En base a esta primera reunión, el 28 de abril del 2011 en Lima, se suscribió la Declaración de Lima, la cual consistía en el primer documento formal que contenía la visión del tratado y los diferentes campos adheridos a éste, como los mecanismos de solución de diferencias, el tránsito migratorio, la facilitación del comercio y la cooperación aduanera. Progresivamente la última reunión celebrada por el conjunto de países se llevó a cabo en el mes de junio del 2017 en la ciudad de Cali, en las cuales se buscó empezar negociaciones con posibles países socios comerciales como Australia, Canadá, Singapur y Nueva Zelanda, como estados asociados. (MINCETUR, 2018)

Este acuerdo presenta como objetivo, construir progresivamente una plataforma de libre circulación de factores de producción, asimismo, busca incrementar la competitividad y el desarrollo de las economías que lo integran, a través de la reducción de la desigualdad socioeconómica y la inclusión de los habitantes. Por último, pretende convertirse en una integración económica y comercial enfocada en establecer lazos comerciales estrechos con los países de Asia Pacífico. La Alianza del Pacífico representa un mercado de 225 millones de habitantes, equivalente al 36% de la población de América Latina y el Caribe y se ha convertido en la actualidad en la octava economía mundial y la octava potencia exportadora.

Sin embargo, y a pesar de que este acuerdo facilita el intercambio entre las naciones parte y el gran potencial de la misma, aún existe una serie de deficiencias que perjudican el desenvolvimiento de las exportaciones y su crecimiento. (Ocharán, 2017), una de las grandes problemáticas encontradas en el bloque radica en el desempeño logístico de los miembros, que presenta falencias en su infraestructura comercial y portuaria, las trabas burocráticas que enfrentan los participantes del comercio internacional, los altos costos logísticos internos y otros más relacionados a las diferentes etapas de la cadena de abastecimiento de exportación, lo que genera que cada país miembro, en diferente medida, vea afectada su competitividad, crecimiento económico y desarrollo comercial.

Frente esta problemática, se efectúa el presente trabajo de investigación, con la finalidad de brindar información relevante que contribuya en la generación de acciones de solución a los vastos problemas que aquejan al desempeño logístico, para lograr así potenciar la exportación, dentro del marco de uno de los más importantes acuerdos, como lo es la Alianza del Pacífico.

## **1.2. Trabajos previos**

Piedrahita (2016), en su tesis de grado titulada “La influencia de la cultura nacional en el desempeño logístico de los 123 primeros países en el Logistics Performance Index (LPI)”, publicada por la Universidad del Rosario de Colombia, con el objetivo de identificar si existe relación entre la cultura Nacional y el desempeño logístico de Colombia y los 123 primeros países en el Logistics Performance Index LPI. Desarrollada bajo un enfoque cualitativo correlacional de carácter documental, utilizando fuentes de información secundarias. Se concluye que en el mundo globalizado en el que vivimos hoy, el desempeño logístico de una nación resulta ser uno de los puntos principales para definir su nivel de desarrollo económico y comercial. Del mismo modo, es necesario que se tenga en cuenta a todas las variables evaluadas en el Índice de Desempeño Logístico propuesto por el Banco Mundial, ya que para obtener un alto puntaje en este indicador; tanto la infraestructura, la calidad, el rastreo y tiempos deben estar interrelacionados y equilibrados para que puedan ser impulso de las exportaciones y economía de cada país.

Campos (2015), en su artículo académico titulado “Desempeño logístico, factor clave para la competitividad de Latinoamérica” publicado por la Editorial Universitaria de la Universidad Tecnológica Nacional de Argentina, tiene como objetivo analizar el impacto de la infraestructura logística en la competitividad y desarrollo de las naciones

latinoamericanas. Se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo, con diseño longitudinal, de nivel descriptivo y correlacional. Una de las conclusiones a las que llega Campos en su artículo es que son muchos los factores que logran impactar en los indicadores de competitividad de un país; algunos de estos son la calidad, la infraestructura, el sistema tributario y financiero, la educación, la corrupción e innovación, y muchos otros, pero estos varían su impacto en la competitividad de acuerdo a cada nación. El desempeño de la gestión logística (costos y calidad de servicios logísticos principalmente) tiene un fuerte impacto sobre el crecimiento económico de Latinoamérica y la productividad de los países; es por esto que resulta importante la realización de estudios que logren identificar las áreas en donde se deban realizar inversiones que permitan un impacto positivo en el crecimiento comercial, especialmente de las exportaciones no tradicionales, y el desarrollo económico de la región latinoamericana.

Buestán (2015), en su tesis “Análisis comparativo del desempeño logístico del Ecuador frente a los miembros de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) en base al Índice de Desempeño Logístico”, publicada por la Universidad del Azuay, tiene como objetivo el realizar un análisis comparativo del desempeño logístico entre el Ecuador y los miembros de la Comunidad Andina de Naciones y se desarrolló con un enfoque cuantitativo correlacional con carácter documental. El autor llegó a la conclusión de que una eficiente gestión y evaluación de la cadena de suministros de una nación a través de indicadores, tales como los que se obtienen del Banco Mundial, el Índice de Desempeño Logístico y sus subíndices, permiten a los países conocer sus fortalezas y debilidades en cada una de sus etapas y en la infraestructura logística, para que los responsables de cada área puedan tomar mejores decisiones y promover acciones de mejoramiento en las áreas débiles y continuar con las políticas que están funcionando en sus áreas fuertes y buscar de esta manera la competitividad de sus actividades de comercio interno y externo.

Marchena (2014), en su tesis “Logística externa de exportación de banano hacia Holanda: Estudio comparativo entre Perú y Ecuador”, publicada por la Universidad de Buenos Aires-Argentina, tiene como objetivo principal comparar el desempeño del sistema de logística externa de banano desde Perú y Ecuador hacia el mercado holandés, con la finalidad de conocer la posición competitiva del banano peruano para su sistema logístico externo. Esta investigación de desarrollo bajo un enfoque cuantitativo, de carácter epistemológico fenomenológico, de nivel descriptivo y comparativo. El autor concluye que la cadena de



valor de exportación de bananos de Perú presenta menores costos logísticos y su ingreso a mercados internacionales se realiza con precios menores, lo que pone a Perú en una mejor posición competitiva frente a Ecuador. Algunas de los factores claves de esta ventaja son las innovaciones en materia logística en la cadena de suministro de bananos. Al mismo tiempo, Perú presenta puntajes más altos que Ecuador en los subíndices de Desempeño Logístico del Banco Mundial tales como el transporte, precios, calidad, rastreo, frecuencia de embarques en destino, permitiéndole reducir sus costos y tiempos para poder competir en mercados tan competitivos como el de Holanda.

Gonzalez y Salinas (2015), en su tesis de grado titulada “Competitividad de Colombia frente a los países miembros de la Alianza del Pacífico en los años 2010 – 2015”, que publicó la Universidad de San Buenaventura, tiene como objetivo general comparar la competitividad de Colombia, respecto a los demás miembros de la Alianza del Pacífico, durante los años 2010-2015. Se realizó bajo un enfoque cualitativo, con nivel descriptivo y nivel descriptivo. Los autores concluyen que a pesar de que Colombia ha venido aprovechando las oportunidades que le ha brindado ser parte de la Alianza del Pacífico, se ha visto rezagado en muchas áreas frente a Chile, México y Perú; siendo una de las áreas con mayores falencias el de la logística, que se demuestra mediante los puntajes obtenidos en el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial. Es aquí donde Colombia no ha desarrollado políticas o estrategias a mediano y largo plazo que le permita mejorar su infraestructura logística, y las pocas acciones tomadas en este campo no han sido del todo eficientes. El actual estado de la infraestructura vial y portuaria, sumado a los engorrosos trámites burocráticos y las barreras que éstas imponen no permiten una respuesta rápida, eficiente y competitiva a las exigencias de los mercados internacionales, desacelerando así el crecimiento y competitividad del país.

Del Valle (2013), en su tesis de maestría titulada “Perspectivas de la Alianza del Pacífico para la generación de encadenamientos productivos regionales”, publicada por el Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile, cuyo objetivo es analizar las oportunidades que la Alianza del Pacífico brinda en beneficio del establecimiento y consolidación de encadenamientos productivos entre los países miembros. Este trabajo de campo tiene un enfoque cualitativo documental y de nivel exploratorio. La autora llega a la conclusión de que los países de la Alianza han desatendido la relación entre la infraestructura y el desarrollo económico, medido por los índices de Desempeño Logístico del Banco

Mundial, lo que limita su potencial de crecimiento a mediano y largo plazo. En los cuatro países se observan falencias infraestructurales que tienen que ser abordadas para poder expandir el comercio interno y las exportaciones.

Molina, Heuser y Mesquita (2016), en el estudio titulado “Infrastructure and Export Performance in the Pacific Alliance” publicado por el Banco Interamericano de Desarrollo, tiene como objetivo ofrecer datos que permitan analizar el estado de la infraestructura de los países miembros del bloque y ofrecer alternativas para la toma de decisiones sobre la inversión en obras de mejoramiento de la infraestructura. Se utiliza la teoría económica y la recopilación de datos georreferenciados para hallar el impacto de los costos en las exportaciones. El estudio concluye que no basta con la eliminación o reducción de aranceles a las importaciones para poder alcanzar el potencial del bloque, las trabas al comercio más difíciles de superar son los altos costos de transportes, la infraestructura ineficiente y los trámites aduaneros engorrosos que se requieren para poder exportar y/o importar. Estos altos costos obstaculizan el flujo de bienes y no permiten que los beneficios se descentralicen y lleguen a regiones más alejadas y solo se ven beneficiadas las principales ciudades de los países miembros del bloque.

Puertas, Martí y García (2013), en su artículo científico titulado “Logistics performance and export competitiveness: European experience” publicado por la Revista Empírica, cuyo objetivo es analizar los determinantes de las exportaciones de la Unión Europea (UE), donde la logística resulta factor clave para su desarrollo internacional. Se desarrolló bajo un enfoque metodológico econométrico de los modelos de gravedad aplicando el procedimiento de Heckman en dos etapas. Los autores concluyen que para que un país logre posicionarse a nivel mundial debe tener en cuenta como factor determinante, la mejora de su competitividad; además debe tener claro que es la eficiencia de sus exportaciones y relaciones con el exterior las que le permitirán su desarrollo como nación y crecimiento económico. Se concluye también que los costos y eficiencia de las cadenas de valor de un país son factores condicionantes del incremento de sus exportaciones, que dependen en su mayoría de la gestión logística aplicada en las operaciones; mientras más eficientes sean estas cadenas de suministro, el nivel de las exportaciones será mayor frente a aquellas naciones que no han mejorado aun los eslabones de sus cadenas en donde presentan falencias; para poder detectar estos puntos débiles se recomienda, además de otros

indicadores, el uso del Índice de Desarrollo Logístico y sus subíndices, que engloban todas las áreas de la cadena de suministro de un país.

### **1.3. Teorías relacionadas al tema**

#### **1.3.1. Índice de desempeño logístico (IDL)**

##### **A. Definición**

El Índice de desempeño logístico, es un valor que se asigna a los países para medir la competitividad de sus cadenas de suministros en un contexto internacional. Este índice fue creado por el Banco Mundial, se lanzó por primera vez en el 2007 y su última edición fue la del 2016. Se publica cada 2 años dentro del informe *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy* con la finalidad de reflejar la eficiencia de todos los componentes de la cadena de abastecimiento de una nación, para que las autoridades, el empresariado, y los interesados puedan tomar decisiones asertivas respecto a cada componente. Según el Consejo Nacional de Competitividad (2016), el Índice de desempeño logístico, es una medición que efectúa el Banco Mundial, con el fin de resaltar las tendencias globales correspondientes a la logística. Este se encarga de realizar la medición de la eficiencia de las cadenas de suministros de todos los países y su desenvolvimiento frente a sus socios comerciales. (párr. 1)

Asimismo, el Banco Mundial (2018), detalla que, este índice busca reflejar la apreciación de la logística de una nación en base a la eficiencia de 6 procesos que engloban toda la cadena, que se reflejan en indicadores que también son medidos, estos son: el despacho aduanero; la calidad del transporte y estructura del comercio; la facilitación de embarques; los servicios logísticos, la capacidad de rastreo de los envíos y la frecuencia de tiempo que se demoran en terminar el proceso. Todos estos eslabones se agrupan y ponderan sobre una escala ascendente del 1 al 5, siendo 1 el puntaje más bajo y 5 el más alto. La obtención de los valores del Índice de Desempeño Logístico se da a través de la aplicación de encuestas al empresariado y usuarios de los servicios logísticos, utilizando cuestionarios sobre logística interna e internacional. Los países son clasificados en 5 categorías de acuerdo a sus ingresos y ubicación geográfica. En el 2016 fueron 160 los países evaluados y se realizaron más 7,000 encuestas a nivel mundial.

## **Logística**

Long (2006), nos dice que la logística es la parte del proceso de la Cadena de Suministros que se encarga de planear, implementar y controlar de manera eficiente y efectiva el flujo y almacenamiento de bienes, servicios e información desde el punto de origen hasta el punto de consumo, para satisfacer las necesidades del cliente. (p. 143)

La logística es fundamental dentro de la gestión de la cadena de suministros, ya que es la que permite las actividades de suministro, producción y distribución se realicen de manera satisfactoria.

## **Cadena de Suministros**

Al respecto, Chopra y Meindl (2006) nos manifiestan que se entiende por cadena de suministro al conjunto de actividades y procesos que involucran a clientes y proveedores para que la mercancía se produzca y distribuya en la cantidad, lugar y tiempo correcto para poder satisfacer los niveles de servicios. (p. 122)

Según Lambert y Stock (2001) dentro de la cadena de suministro se pueden encontrar a dos tipos de miembros. Los primarios, que son aquellos que realizan actividades para satisfacer al cliente y los de soporte, que son las que proveen los recursos a los miembros primarios para que puedan cumplir con la satisfacción de sus clientes. Los dos tipos de miembros generan sinergia para el trabajo. (p. 152)

Podemos decir que una cadena de suministros es el conjunto de actividades y procesos dentro de la empresa que va desde el aprovisionamiento hasta la distribución. Estas actividades están orientadas a la creación de valor en cada eslabón de la cadena para que al final de esta, se pueda satisfacer a los clientes finales con productos de calidad y con tiempos de entrega eficientes de acuerdo a los requerimientos de la demanda. La sincronización de estas actividades resulta fundamental para el logro de los objetivos.

## **Gestión de la Cadena de Suministros**

El Consejo de Profesionales de Gestión de Cadena de Suministros (2013), manifiesta que la gestión de la cadena de suministro abarca la planificación y gestión de todas las actividades relacionadas con el aprovisionamiento y adquisición, la producción y todas las actividades de gestión logística. También incluye la coordinación y la colaboración con los proveedores, intermediarios, proveedores de servicios externos y clientes. En esencia, la gestión de la

cadena de suministro integra la gestión de la oferta y la demanda dentro y entre las empresas. (párr. 2-4)

Para Daniels, Radebaugh y Sullivan (2010), la gestión de la cadena de suministros es la administración del proceso de valor agregado desde el proveedor de los proveedores hasta el cliente de los clientes y abarca también la gestión de relaciones con proveedores y clientes. (p. 653)

La gerencia de la Cadena de Suministros gira alrededor de la integración eficiente de proveedores, fabricantes, distribuidores, y minoristas, consiguiendo la reducción de los costos y la mejora de los niveles de servicio al cliente. (Pulido, 2014, p. 25)

Es así que el propósito fundamental de la gestión de las cadenas de suministros es la de sincronizar las funciones de una empresa o país con las de sus proveedores y otros actores a fin de acoplar el flujo de materiales, dinero e información con la demanda de los clientes.

## **B. Teorías**

Con respecto a la primera variable de la presente investigación, Índice de desempeño logístico, se tomará en cuenta la teoría de las restricciones o limitaciones (TOC, según sus siglas en inglés), introducida por Eliyahu Goldratt en su best seller “The Goal” (“La meta” en español) publicado en 1984.

Goldratt (1984) nos dice que la teoría de las restricciones es una filosofía de gestión empresarial en donde es importante dejar de ver a un sistema, ya sea una empresa, una organización, un país, etc., como un conjunto de áreas o partes que trabajan de forma independiente; y que por el contrario se debe ver al sistema como un todo, en donde cada una de estas áreas representa un eslabón de una cadena que debe trabajar de manera conjunta y fuertemente dependientes entre ellas.

Este concepto puede parecer muy evidente en la actualidad, que se habla de gestión de cadenas de suministros y el trabajo en conjunto para el logro de una meta, pero es muy frecuente que se pierda esta visión y que se gestione cada área de manera independiente y que cada una de ellas se administre para el logro de un objetivo local, obstaculizando el logro de la meta general del sistema. Y según las experiencias empresariales de gestión, ver al sistema como un conjunto de eslabones trabajando de forma independiente, no da buenos resultados. Los sistemas necesitan tener una visión global, y buscar la mejora continua para

que los eslabones trabajen con fluidez y la comunicación interna y externa y la creación de valor en cada eslabón estén asegurados.

Lo que se busca con esta filosofía es que las empresas y sistemas tengan una meta; la obtención de beneficios mayores en el presente que aseguren la sostenibilidad de éstos en el futuro. Para lograr esto, los sistemas tienen que dejar de direccionar sus recursos en los eslabones más eficientes, ya que el impacto de este tipo de gestión es muy bajo para el logro de la meta. Lo que la teoría de las restricciones formula es que, por el contrario, los sistemas deben enfocarse en los eslabones más débiles de su cadena, ya que éstos representan las restricciones o limitaciones en la gestión del logro del objetivo, así se podrá tener un impacto global más fuerte. Es así que muchas veces se afirma que lo que se busca con esta teoría de las restricciones no sólo es hacer lo que hay que hacer, sino resulta más importante, dejar de hacer aquello que no se tiene que hacer.

### **1.3.2. Exportación**

#### **A. Definición**

Castro (2008) define a la exportación como el proceso de salida de los bienes desde el territorio aduanero con destino a un país extranjero, para permanecer ahí de modo definitivo (p.109).

Así mismo, la Superintendencia de Administración Tributaria nos dice que la exportación es un régimen aduanero, que valida la salida de mercancías nacionales e internacionales a través del territorio aduanero, para que estas sean usadas o consumidas en el mercado exterior. Este régimen solo presenta validez cuando el destino de los bienes se sitúa en el extranjero (2016, párr. 1).

Para Samuelson y Nordhaus la exportación es un proceso mediante el cual los bienes y servicios son producidos en el mercado nacional y adquiridos por personas en el extranjero (2010, p. 294).

#### **B. Indicadores**

Para cuantificar la exportación se utilizan los indicadores, valor de exportación y tiempo para exportar.

El valor de exportación se puede definir como la cantidad total de exportación de un país determinado, expresado en un tipo de moneda; principalmente dólares americanos; este

monto es obtenido al juntar todas la exportaciones durante un periodo de tiempo, el cual usualmente es de un año.

Aleksink (2012) detalla que el valor de exportación es “[el] Valor en divisas que se le asigna a un bien para ser exportado, en función de un Incoterm asignado.” (p. 191).

El tiempo para exportar puede ser definido como, la cantidad promedio de días que un país se demora para finalizar todo el proceso de exportación. Este indicador permite complementar el análisis de la eficiencia en la cadena logística de una nación frente a otra; para así medir la efectividad que se obtendría frente a la competencia en un contexto internacional.

Como lo detalla el Banco Mundial (2018), el tiempo para exportar se detalla en días calendario y su cálculo se obtiene desde que se inicia el proceso, hasta que se cumple en su totalidad. Para esta deducción se toma en cuenta el procedimiento más rápido dentro del marco legal, suponiendo que no hay tiempos muertos en el proceso y que diversos procedimientos se efectúan en forma paralela, asimismo, aspectos como la descarga del bien y los tiempos de espera también se encuentran incluidos.

### **C. Teorías**

Para tener un mayor respaldo teórico de la segunda variable de la investigación, la exportación, se tomará en cuenta la teoría de la ventaja competitiva de Michael Porter, presentada en su libro “La ventaja competitiva de las naciones” en 1990.

Porter (1990) manifiesta que el crecimiento económico de un país depende de su nivel de competitividad, basada en que tan productivo es para la producción de bienes y servicios. Las condiciones económicas, legales y políticas son necesarias pero no suficientes para la prosperidad económica. La competitividad de una nación debe basarse en la sofisticación de sus operaciones, sus estrategias y el ambiente microeconómico en el que las empresas se desenvuelven. Porter declara que la ventaja competitiva es ese valor diferencial que se crea para los clientes y los socios estratégicos, ya sea a través de menores precios, mayor calidad de los bienes y productos, procesos más eficientes, esto quiere decir, cualquier característica que permita distinguirse del resto y obtener una mejor posición frente a la competencia.

Entonces, para que las naciones y empresas sean competitivas, deben fortalecer ciertos sectores a través inversiones dirigidas y focalizadas hacia algunos de ellos. Es así que lo que se debe buscar es la mejora en el uso de los equipos y máquinas; mejorar la infraestructura

para que el proceso de abastecimiento sea más fluido y estable; elevar la eficiencia en temas ecológicos y el desarrollo las áreas tecnológicas y de innovación.

#### **1.4. Formulación del problema**

##### **1.4.1. Problema general**

¿Cuál es la relación entre el índice de desempeño logístico y las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 - 2016?

##### **1.4.2. Problemas específicos**

1. ¿Cuál es la relación entre el índice de desempeño logístico y el valor de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 - 2016?
2. ¿Cuál es la relación entre el índice de desempeño logístico y el tiempo promedio de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 - 2016?

#### **1.5. Justificación del estudio**

El presente trabajo de investigación presenta una justificación práctica, teórica y metodológica.

Justificación práctica:

La Alianza del Pacífico se ha ido convirtiendo a lo largo de los años, desde su creación, en un bloque y mecanismo de integración económica muy importante en Latinoamérica, los beneficios para los países miembros han ido en aumento en materia económica, apertura comercial, flujo de bienes, servicios, capital, información y personas. Muchos países han empezado a mirar a este bloque con las intenciones de formar parte de ella, ya que ha logrado en pocos años lo que muchas iniciativas de integración latinoamericanas no pudieron, crear un mercado que incentive a la inversión extranjera y permitir que los miembros logren apuntar sus esfuerzos a la penetración de grandes mercados, en especial los del continente asiático. Sin embargo, este bloque también presenta falencias que los países miembros comparten, como el estado actual de la infraestructura y el nivel de la gestión logística de sus operaciones. Dado esto, el presente trabajo de investigación tiene como finalidad verificar la relación existente entre el Índice de desempeño logístico y la exportación de los países miembros de la Alianza del Pacífico, para saber si este índice afecta, positiva o negativamente, en el nivel de las exportaciones de este bloque económico.



Justificación teórica:

La presente investigación, busca determinar la relación existente entre el Índice de desarrollo logístico y la exportación de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 al 2016, mediante los conceptos básicos descritos según las variables, las dimensiones y los indicadores planteados; y demostrar mediante estos, las diversas problemáticas existentes y sus posibles soluciones. Esto permitirá, a los interesados, contrastar diversos conceptos sobre la exportación y el Índice de desempeño logístico del Banco Mundial aplicados en una realidad concreta.

Justificación metodológica:

Con el fin de lograr los objetivos de la investigación, se utilizará una metodología de tipo documental y práctica, puesto que servirá como fuente de recopilación de información, así como para fines prácticos. Presenta un alcance correlacional y descriptivo, ya que busca determinar la relación existente entre ambas variables y a su vez describir las características del determinado fenómeno. Esta investigación se realiza bajo un diseño no experimental - longitudinal, en donde se recolectan los datos dentro de un intervalo de tiempo planteado, sin manipular los acontecimientos. Por último, la recolección de datos se dará a través de fuentes secundarias, lo cual significa que se hará uso de data existente, según lo determina una investigación ex post facto.

## **1.6. Hipótesis**

### **1.6.1. Hipótesis general**

La relación entre el Índice de desempeño logístico y las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016, es positiva.

### **1.6.2. Hipótesis específicas**

1. La relación entre el Índice de desempeño logístico y el valor de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico durante el periodo 2010 – 2016, es positiva.
2. La relación entre el Índice de desempeño logístico y el tiempo promedio de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico durante el periodo 2010 – 2016, es positiva.

## **1.7. Objetivos**

### **1.7.1. Objetivo general**

Determinar la relación entre el Índice de desempeño logístico y las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016.

### **1.7.2. Objetivos específicos**

1. Establecer la relación entre el Índice de desempeño logístico y el valor de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016.
2. Establecer la relación entre el Índice de desempeño logístico y el tiempo promedio de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016.

## II. MÉTODO

### 2.1. Diseño de investigación

El presente trabajo de investigación se realiza con un diseño no experimental, ya que se observan los acontecimientos de manera natural, sin involucrarse en el desenvolvimiento de los mismos. Hernández, Fernández y Baptista (2010), nos dicen que un estudio de investigación no experimental no promueve ninguna situación; sino que por el contrario permite que las ya existentes se desenvuelvan solas. En este proceso el investigador no tiene control sobre las variables del estudio y no puede tener influencia alguna sobre ellas (p. 149). Del mismo modo, este estudio de investigación presenta un diseño longitudinal, debido a que la recopilación de los datos está establecido bajo un periodo de tiempo determinado en el problema de investigación. Las investigaciones con diseño longitudinal corresponden a cuándo el investigador analiza los cambios que se han producido a través de un periodo de tiempo, ya sea en las variables, dimensiones o indicadores. Este diseño es empleado para estudiar la evolución, causas y efectos que han tenido las variables en ese intervalo de tiempo (Hernández et al., 2010, p. 158).

La presente investigación se desarrolla también bajo un enfoque cuantitativo, debido a que se busca probar la hipótesis mediante la recolección de datos, con base en la medición numérica y análisis estadístico. Para esto, Hernández et al. (2010, pp.5-6), explican que los estudios cuantitativos tienen la finalidad de explicar los fenómenos que se investigan, intentado encontrar las causas para que éstos se presenten. Estos estudios tienen un patrón de desarrollo ya establecido a comparación de los diseños cualitativos y la recolección de datos se representa a través de cantidades numéricas que se analizan mediante programas estadísticos.

La presente investigación es de tipo documental, ya que tal como lo afirma Arias (2006, p.27), la investigación de tipo documental, estipula que el proceso de búsqueda de información se lleva a cabo mediante fuentes secundarias; lo que significa que la información recopilada ha sido registrada por otros investigadores, sin perder la finalidad de aportar nueva información y conocimientos. El nivel de este estudio es descriptivo y correlacional, ya que busca determinar la relación entre Índice de desempeño logístico y las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico. Al respecto, Hernández, Fernández y Baptista (2010) mencionan que las investigaciones descriptivas buscan conocer las propiedades, características y perfiles de personas, grupos, procesos, objetos u otros

fenómenos sometidos a un análisis. También describen a los estudios correlacionales como aquellos que buscan conocer el grado de relación o asociación entre dos o más variables dentro de un contexto, midiendo cada una de las variables y, luego, las cuantifican y analizan la relación (pp.80-81).

## 2.2. Variables, operacionalización

Para la operacionalización de las variables del presente trabajo de investigación, se ha procedido a desagregar las mismas en dimensiones; y a su vez éstas se desagregan en indicadores que permiten su medición, las cuales se muestran detalladamente en la siguiente tabla.

Tabla 1. Operacionalización de variables

<b>VARIABLES</b>	<b>DEFINICIÓN CONCEPTUAL</b>	<b>DEFINICIÓN OPERACIONAL Y CATEGORIZACIÓN</b>	<b>INDICADORES</b>
<b>ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO</b>	Consejo Nacional de Competitividad (2016), es una medición que efectúa el Banco Mundial, para resaltar las tendencias globales correspondientes a la logística y sus componentes.	El Índice de desempeño logístico se medirá tomando en cuenta el valor de este índice obtenido por los países miembros de la Alianza del Pacífico según datos del Banco Mundial.	Índice de desempeño logístico de México
			Índice de desempeño logístico de Colombia
<b>EXPORTACIÓN</b>	Samuelson y Nordhaus “[...] bienes y servicios producidos en el mercado interno y comprados por personas en el extranjero.” (2010, p. 294).	La exportación se medirá tomando en cuenta el valor de exportación y el tiempo promedio de exportación de los países miembros de la Alianza del Pacífico.	Índice de desempeño logístico de Chile
			Índice de desempeño logístico de Perú
			Valor de exportación
			Tiempo promedio de exportación

### **2.3. Población y muestra**

Carrasco (2008) determina a la población como “[Un] conjunto de todos los elementos que forman parte del espacio territorial al que pertenece el problema de investigación y poseen características mucho más concretas que el universo” (p.238).

Hernández et al., describe que, la muestra se puede considerar como un grupo determinado, extraído de la población, la cual presenta elementos y características definidas en común, que sirven como referente para la elaboración de una estadística general, utilizada para especificar el comportamiento general de una población (2010, p. 175).

En este estudio de investigación no se realiza distinción entre la población y la muestra, debido a que todos los datos utilizados son de tipo ex post facto, los cuales van a ser recolectados de diversas fuentes como el Banco Mundial, Trade Map, SUNAT, SIICEX, etc., teniendo como periodo de tiempo los años 2010 - 2016.

En cuanto a las investigaciones ex post facto, Kerlinger, como se citó en Cancela, Cea, Galindo y Valilla (2010), especifica que un estudio ex post facto puede ser entendido como aquella investigación en la que se realiza la búsqueda de información mediante páginas establecidas que presentan información elaborada anteriormente a la realización de la presente tesis. Del mismo modo, el investigador no tiene control directo sobre los fenómenos acontecidos en las variables.

### **2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad**

La confiabilidad en una investigación se refiere al grado en el cual el estudio tiene o no los mismos resultados que otros investigadores. La validez es un término que se refiere al porcentaje en el cual el instrumento de medición de las variables realmente cumple con su objetivo (Hernández et al., 2010, pp. 200-201).

Esta investigación no utiliza una técnica de recolección de datos y por consiguiente, tampoco se hace uso de un instrumento en particular, puesto que la recolección de la información se realiza mediante datos ex post facto, encontrados en páginas establecidas anteriormente.

La validez del contenido del estudio ha sido autenticada por tres expertos en el área, pertenecientes a la plana de docentes de la Escuela Académico Profesional de Negocios Internacionales de la Universidad César Vallejo, sede Lima Norte (ver anexo 2). Por consiguiente, tampoco se recurre a realizar la confiabilidad de la información ya que los datos ya existen.

## **2.5. Métodos de análisis de datos**

Al obtener los datos en relación a las variables Índice de desempeño logístico y exportación de los países miembros de la Alianza del Pacífico, se procederá a organizarlos mediante tablas y figuras que presentan contenidos numéricos y estadísticos, los cuales permiten el análisis del mismo. Posteriormente se realizará la prueba de hipótesis utilizando el coeficiente de correlación de Pearson para medir la asociación de estas variables.

## **2.6. Aspectos éticos**

El presente estudio de investigación se realizó respetando la propiedad intelectual de otros autores, habiendo registrado adecuadamente las citas y referencias bibliográficas según las especificaciones del Manual APA 2017, el cual se utiliza según indicaciones de la Escuela Académico Profesional de Negocios Internacionales de la Universidad César Vallejo, Sede Lima Norte.

### III.RESULTADOS

#### 3.1. Resultados sobre el Índice de desempeño logístico de Chile, periodo 2010 – 2016.

En la tabla 2 se muestran los valores correspondientes al Índice de desempeño logístico de Chile, en conjunto con la variación que ha presentado año tras año, durante el periodo de tiempo 2010 – 2016.

Tabla 2  
*Índice de desempeño logístico de Chile, periodo 2010 - 2016*

Años	Índice de desempeño logístico	Variación
2010	3.90	
2012	3.17	-18.72%
2014	3.26	2.71%
2016	3.25	-0.25%

Fuente: Banco Mundial

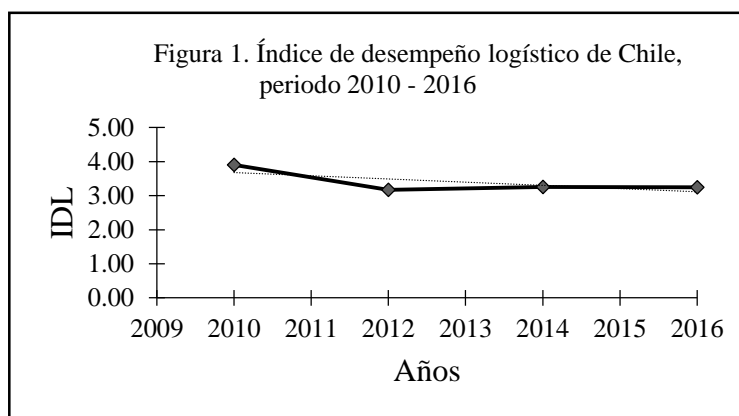
Como se puede observar en la tabla 2, Chile presenta los puntajes más altos dentro de los países miembros de la Alianza del Pacífico, lo que indica una mejor posición competitiva frente a los países de la región. Sin embargo, si comparamos a Chile con países más desarrollados como Estados Unidos o Singapur, salen a relucir sus falencias en materia de infraestructura y calidad de los servicios logísticos; son estas descuidadas áreas en donde se debe poner atención e implementar planes de acción y de inversión para poder mejorar la competitividad de la gestión logística del país vecino. El puntaje más alto entre los últimos cuatro reportes del Banco Mundial lo presenta en el año 2010, con 3.90, siendo sus áreas más débiles en ese periodo, el seguimiento a los envíos, la infraestructura para el comercio y aduanas.

Según el estudio del Banco Mundial del 2014, Chile es el líder en América Latina en desempeño logístico, el 42 de 160 países con 3,26 puntos. A pesar de que hubo una mejora en el puntaje, Chile retrocedió 3 puestos respecto al 2012. Los puntajes más bajos de esta nación se presentan en los indicadores de oportunidad, seguimiento, competencia logística, aduanas e infraestructura (DeLogística, 2014, párr. 1-2).

Para Jean-François Arvis, economista del Banco Mundial, indica que el crecimiento de Chile se debe principalmente a la buena percepción de la calidad de la infraestructura para logística

y transporte y el funcionamiento de Aduanas, siendo éstos sus puntos fuertes en el ranking (Mar de Chile, 2012, párr. 1).

En la figura 1 se muestra la tendencia de la evolución del Índice de desempeño logístico de Chile en el periodo 2010 – 2016.



Elaboración propia

Según se muestra en la figura 1 la tendencia de los puntajes de desempeño logístico de Chile es negativa; sin embargo, sigue teniendo los puntajes más altos dentro de la Alianza del Pacífico. En el 2016 deja de ser el primero en Latinoamérica y queda en segundo lugar detrás de Panamá. Chile ha implementado acciones y políticas públicas en las últimas dos décadas que buscan la mejora de su competitividad, realizando grandes inversiones en infraestructura portuaria, aérea, ferroviaria; sin embargo, aún falta por mejorar (Logistec, 2018, párr. 8).

### 3.2. Resultados sobre el Índice de desempeño logístico de México, periodo 2010 – 2016.

En la tabla 3 se muestran los valores correspondientes al índice de desempeño logístico de México, en conjunto con la variación que ha presentado el índice durante el periodo de tiempo 2010 – 2016.

Tabla 3  
Índice de desempeño logístico de México, periodo 2010 - 2016

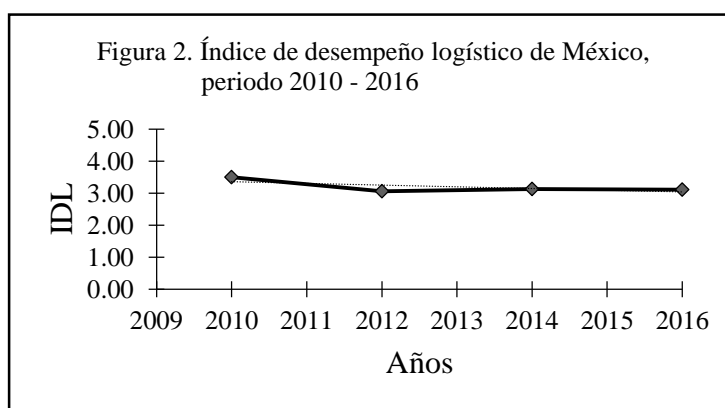
Años	Índice de desempeño logístico	Variación
2010	3.50	
2012	3.06	-12.57%
2014	3.13	2.22%
2016	3.11	-0.45%

Fuente: Banco Mundial



Como se puede observar en la tabla 3, los puntajes obtenidos por México sobre su desempeño logístico en los últimos cuatro reportes del Banco Mundial se han mantenido por encima de los 3 puntos, posicionándose en el segundo lugar dentro de los miembros de la Alianza del Pacífico. La descentralización de sus puertos han sido un factor fundamental para la obtención de estos resultados, ya que cuenta con puertos aduaneros en sus principales ciudades a lo largo de su territorio. Morales (2016) comenta que México ocupó el puesto 54 en el Índice de Desempeño Logístico del 2016 del Banco Mundial, descendiendo cuatro posiciones respecto a la evaluación del 2014 (párr. 1).

En la figura 2, se muestra la tendencia de la evolución del índice de desempeño logístico de México en el periodo 2010 – 2016.



Elaboración propia

Según se muestra en la figura 2, el desempeño logístico de México, según el Banco Mundial, ha tenido una mejora en los reportes del 2014 y 2016, luego de tener una considerable disminución en el puntaje obtenido en el reporte del 2012 (3.06) con respecto al obtenido en el del 2010 (3.50). En los últimos años se han realizado inversiones en materia logística y aduanera en México al darse cuenta que son estas áreas los que generan un mayor flujo de bienes y el aumento de la competitividad de su mercado interno y sus operaciones internacionales.

Según Morales (2016), en el último reporte sobre desempeño logístico, México disminuyó sus puntajes en algunos de los subindicadores del IDL, estos fueron; la de infraestructura (descendiendo del puesto 50 al 57); embarques internacionales (descendiendo del puesto 46 al 61); en la competencia y calidad logística (descendiendo del puesto 47 al 48) y en los tiempos de entrega (descendiendo del puesto 46 al 68). Por otro lado, México mejoró en los

subindicadores que evalúan la eficiencia de sus aduanas y en el seguimiento y rastreo de sus envíos (párr. 5-6).

### 3.3. Resultados sobre el Índice de desempeño logístico de Perú, periodo 2010 – 2016.

En la tabla 4 se muestran los valores correspondientes al índice de desempeño logístico de Perú, en conjunto con la variación que ha presentado durante el periodo de tiempo 2010 – 2016.

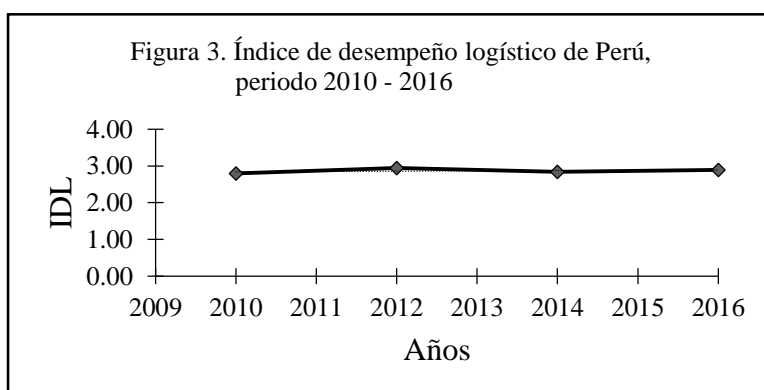
Tabla 4  
*Índice de desempeño logístico de Perú, periodo 2010 - 2016*

Años	Índice de desempeño logístico	Variación
2010	2.80	
2012	2.94	5.00%
2014	2.84	-3.37%
2016	2.89	1.83%

Fuente: Banco Mundial

Como se puede observar en la tabla 4, Perú ha mejorado su desempeño logístico en los últimos dos reportes del banco Mundial, a diferencia de México, Chile y Colombia que han disminuido sus puntajes en sus últimas evaluaciones. En el 2016, se registró un aumento de 1.83% con respecto al 2014; a pesar de este aumento en el puntaje de este indicador, el país se enfrenta a grandes retos y dificultades en su cadena logística nacional e internacional que disminuyen su productividad, incluso contando con insumos y productos de una alta calidad. Los altos costos logísticos, los trámites aduaneros engorrosos, la centralización de los envíos internacionales y la deficiente infraestructura nacional son factores que limitan el aumento de la competitividad de las exportaciones, el crecimiento y desarrollo del país.

En la figura 3, se muestra la tendencia de la evolución del índice de desempeño logístico de Perú en el periodo 2010 – 2016.



Elaboración propia

Según se muestra en la figura 3, la tendencia del Índice de desempeño logístico de Perú es positiva y se espera que siga así en los siguientes reportes, ya que se están tomando acciones por parte del sector público y privado para mejorar en esta área. Sin embargo, a pesar de esta tendencia positiva, el país se encuentra relegado frente a otras economías de la región. El Perú ocupó el puesto 60 de 155 naciones en el IDL del 2012 con un puntaje de 2.94, avanzando siete posiciones respecto al 2010.

Según La República (2012) la mejora de Perú en el IDL del banco Mundial en el 2012 se debió principalmente a las políticas de inversión en infraestructura que se llevaron a cabo en el país, tanto a nivel portuario, terrestre y aéreo; del mismo modo, la inversión que realizó el empresariado en software para la mejora de los procesos logísticos y sus cadenas de suministro. Si estas políticas públicas y privadas continúan, el desempeño logístico del Perú seguirá creciendo en los siguientes años, ya que una gestión logística eficiente y competitiva es el factor clave para un mejor desempeño del comercio nacional y las exportaciones (párr. 1)

### **3.4. Resultados sobre el Índice de desempeño logístico de Colombia, periodo 2010 – 2016.**

En la tabla 5 se muestran los valores correspondientes al índice de desempeño logístico de Colombia, y la variación que ha presentado durante el periodo de tiempo 2010 – 2016.

Tabla 5  
*Índice de desempeño logístico de Colombia, periodo 2010 - 2016*

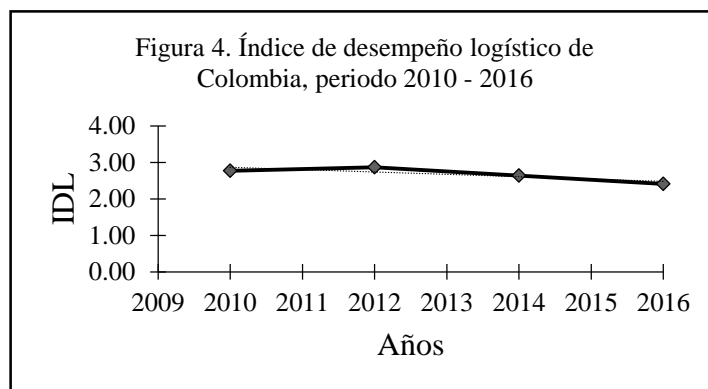
Años	Índice de desempeño logístico	Variación
2010	2.77	
2012	2.87	3.61%
2014	2.64	-8.01%
2016	2.41	-8.64%

Fuente: Banco Mundial

Como se puede observar en la tabla 5 el desempeño logístico de Colombia ha sido el más deficiente de los cuatro miembros de la Alianza del Pacífico, presentó una disminución en sus puntajes del 2014 y 2016 de 8.01% y 8.64%, respectivamente. La logística en Colombia

sigue siendo uno de sus puntos débiles y lo seguirá siendo si no se establecen políticas públicas y privadas para revertir esta situación. En el 2012 ocupó el puesto 64 de 155 naciones con un puntaje de 2.87/5, avanzando 8 posiciones con respecto al 2010.

En la figura 4, se muestra la tendencia de la evolución del índice de desempeño logístico de Colombia en el periodo 2010 – 2016.



Elaboración propia

Según se muestra en la figura 4, la tendencia del desempeño logístico de Colombia ha sido negativa desde el 2012, registrando su puntaje más bajo de los últimos cuatro reportes del Banco Mundial en el 2016 con 2.41; esto lo ha posicionado como el país con el menor desempeño logístico dentro de la Alianza del Pacífico y América Latina (puesto 14<sup>a</sup> nivel regional y 94 a nivel mundial). Este bajo desempeño se debe a la infraestructura deficiente, las aduanas poco eficientes, la baja calidad de los servicios logísticos y la baja capacidad para negociar contratos de envíos a precios competitivos (Banco Mundial, 2016).

### 3.5. Resultados sobre el Valor de exportación de Chile, periodo 2010 – 2017.

En la tabla 6 se muestran los valores correspondientes al valor de exportación de Chile, en conjunto con la variación que ha presentado durante el periodo de tiempo 2010 – 2017.

Tabla 6  
*Valor de exportación de Chile, periodo 2010 - 2017 (miles de USD)*

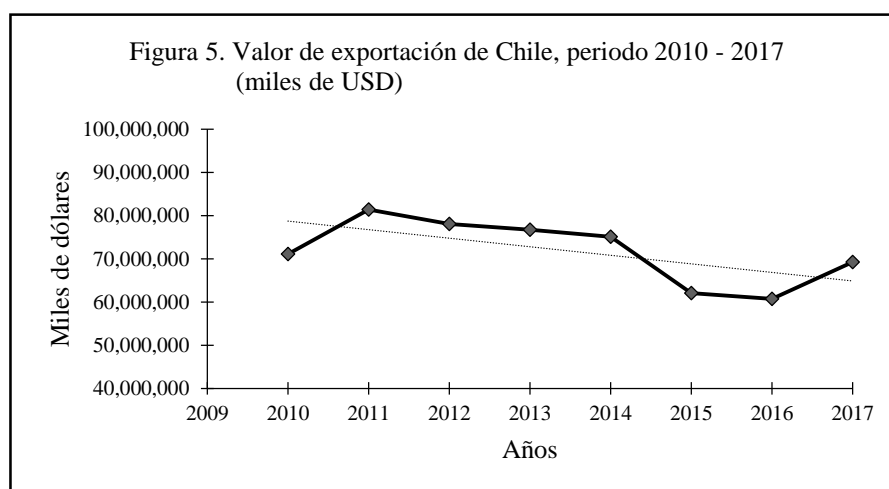
Años	Valor de exportación (miles de USD)	Variación
2010	71,106,106	
2011	81,437,589	14.53%
2012	78,062,995	-4.14%
2013	76,769,729	-1.66%
2014	75,083,497	-2.20%

2015	62,033,060	-17.38%
2016	60,732,633	-2.10%
2017	69,229,257	13.99%

Fuente: Trade Map

Como se puede observar en la tabla 6, el valor de las exportaciones chilenas en el 2015 fueron aproximadamente de USD 62,500 millones, experimentando una caída del 17% con respecto al año anterior. Según información de IberoChile (2017), los productos mineros fueron los principales exportados ese año, representando cerca del 55% del total de exportaciones. Uno de sus principales productos, el cobre, también sufrió una caída de 18% aproximadamente. En ese mismo periodo, el 38% de sus exportaciones fueron representadas por los productos industriales, que también sufrió una caída en sus envíos internacionales de aproximadamente 15%. En el otro lado de la moneda, en el 2015, el vino embotellado y los productos de celulosa se vieron en una escena favorable ya que a pesar de que hubo una caída, estas fueron mínimas con respecto al año anterior (párr. 2-3)

En la figura 5, se muestra la tendencia de la evolución de valor de exportación de Chile en el periodo 2010 – 2017.



Elaboración propia

Según se muestra en la figura 5 las exportaciones chilenas han presentado una tendencia negativa desde el 2012, con 78 mil millones de USD, tendencia que se ha mantenido hasta el 2016 con un valor total de exportaciones de 61 mil millones de USD. Por otro lado se observa también el crecimiento que Chile experimentó en el 2017 de 14% con respecto al 2016; el cobre, que es el principal producto de Chile, creció un 21% y representó el 49% del total de exportaciones, este incremento se debió al aumento del precio de los metales en los mercados internacionales. Otros productos que aumentaron sus exportaciones en el 2017

fueron las nueces, la palta, los limones, las mandarinas, las naranjas y las frutillas congeladas (EFE, 2018, párr. 1-4). Este remonte de las exportaciones chilenas ha sido impulsado por el esfuerzo del gobierno por mejorar su desempeño logístico.

### 3.6. Resultados sobre el Valor de exportación de México, periodo 2010 – 2017.

En la tabla 7 se muestran los valores correspondientes al valor de exportación de México, en conjunto con la variación que ha presentado durante el periodo de tiempo 2010 – 2017.

Tabla 7  
*Valor de exportación de México, periodo 2010 - 2017 (miles de USD)*

Años	Valor de exportación (miles de USD)	Variación
2010	298,305,075	
2011	349,326,582	17.10%
2012	370,706,658	6.12%
2013	379,949,273	2.49%
2014	396,881,846	4.46%
2015	380,637,539	-4.09%
2016	373,892,537	-1.77%
2017	409,451,378	9.51%

Fuente: Trade Map

Como se puede observar en la tabla 7, México es el país dentro de la Alianza del Pacífico con los valores de exportaciones más altos, debido a la extensión de su territorio y su gran oferta exportable. Sus exportaciones crecieron desde el 2010 con casi 300 mil millones de dólares hasta el 2014 con casi 400 mil millones de dólares. Sin embargo, en el 2015 sus exportaciones presentaron una caída de 4 % debido principalmente a la caída de los envíos internacionales del petróleo, uno de sus principales productos de exportación.

En la figura 6, se muestra la tendencia de la evolución de valor de exportación de México en el periodo 2010 – 2017.



Elaboración propia

Según se muestra en la figura 6, las exportaciones mexicanas han tenido una tendencia positiva a lo largo del periodo desde el 2010 al 2017, teniendo algunos puntos bajos como los del 2015 y 2016.

En el 2014 se alcanzó el monto más alto en el valor de exportaciones de México con casi 400 mil millones de dólares, en donde el 42% correspondieron a productos y bienes manufacturados. En este mismo año, los principales países destinos de las exportaciones mexicanas fueron Estados Unidos, con más del 80% del total, seguido de Canadá, China, España, Brasil, Colombia, Alemania, India, Japón y Holanda, entre otros (El Financiero, 2015, párr. 1-3)

### 3.7. Resultados sobre el Valor de exportación de Perú, periodo 2010 – 2017.

En la tabla 8 se muestran los valores correspondientes al valor de exportación de Perú, en conjunto con la variación que ha presentado durante el periodo de tiempo 2010 – 2017.

Tabla 8  
*Valor de exportación de Perú, periodo 2010 - 2017 (miles de USD)*

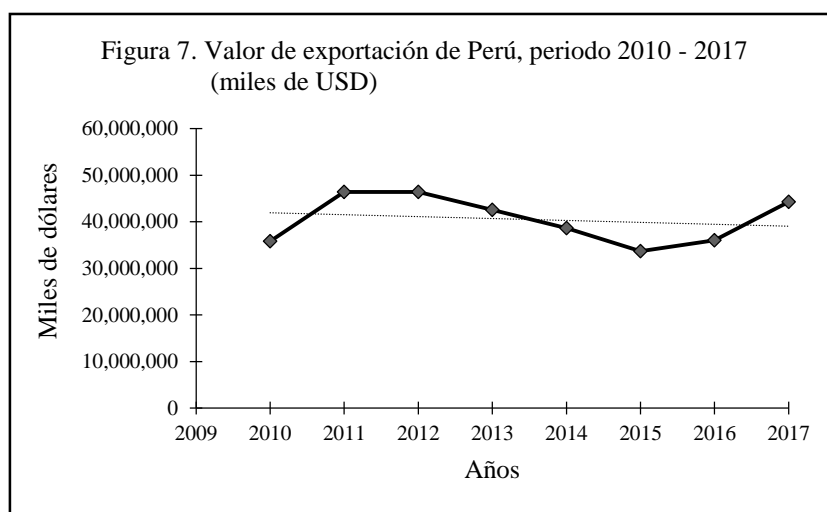
Años	Valor de exportación (miles de USD)	Variación
2010	35,807,438	
2011	46,386,022	29.54%
2012	46,366,536	-0.04%
2013	42,568,899	-8.19%
2014	38,645,855	-9.22%
2015	33,667,007	-12.88%
2016	36,039,959	7.05%
2017	44,237,949	22.75%

Fuente: Trade Map

Como se puede observar en la tabla 8, las exportaciones han sufrido diversas fluctuaciones, que retrasan el crecimiento de la misma. Se puede apreciar en el 2016 se produjo una mejora del 8.41%, sin embargo, este valor aún se encuentra lejos de alcanzar los valores presentados en los años 2011 o 2012. Una de las grandes problemática por la que el país presenta este comportamiento de debe a los altos costos de logística que afectan el valor de las

exportaciones. Como lo especifica Acha, citado en el Diario Gestión (2015), el costo logístico de exportación, principalmente en el sector alimentos, representa un 50% de la valorización total del producto. Una de las principales causas por la que se da este problema es la falta de calidad en la infraestructura y en movilización de las exportaciones. Esto disminuye la competitividad de los productos peruanos en el mercado exterior, lo cual se traduce en la volatilidad del valor de las exportaciones (párr. 1 - 5).

En la figura 7, se muestra la tendencia de la evolución de valor de exportación de Perú en el periodo 2010 – 2017.



Elaboración propia

Según se muestra en la figura 7, se puede apreciar que la tendencia del valor de exportación de Perú ha ido decreciendo en los últimos años, sin embargo, presenta una leve mejora para finales del 2016, lo cual marca una mejora en los procesos. Este leve repunte se puede validar gracias al aumento de las exportaciones de productos no tradicionales; los cuales son los que usualmente presentan mayor valor unitario de exportación; según lo informa el Banco Central de Reserva (2018, párr. 1 - 7), como se citó en el Diario El Comercio; el Perú se presenta como el país con más exportaciones dentro de los países que conforman a la Alianza del Pacífico, registrando un crecimiento de 12,2%, seguido por Chile con 10% de aumento. Los principales productos responsables de este aumento en el valor de exportación son, las frutas congeladas, el banano orgánico, la papa en conserva y los productos derivados del zinc. Estos tienen a principales destinos países pertenecientes a la Unión Europea y Asia.

### 3.8. Resultados sobre el Valor de exportación de Colombia, periodo 2010 – 2017.



En la tabla 9 se muestran los valores correspondientes al valor de exportación de Colombia, así como la variación que ha presentado durante el periodo de tiempo 2010 – 2017.

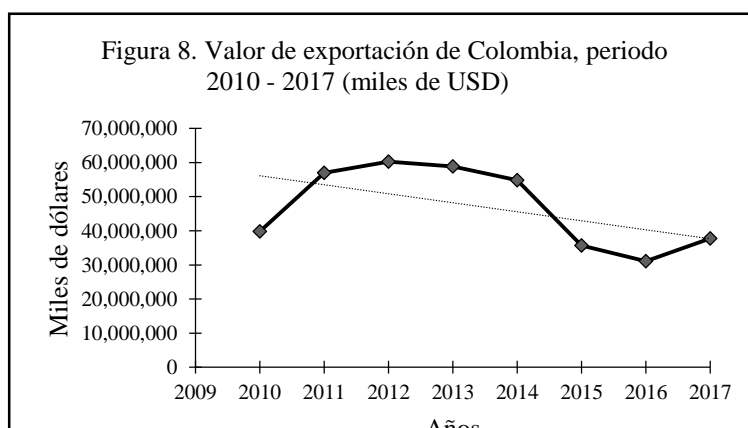
Tabla 9  
*Valor de exportación de Colombia, periodo 2010 - 2017 (miles de USD)*

Años	Valor de exportación (miles de USD)	Variación
2010	39,819,529	
2011	56,953,516	43.03%
2012	60,273,618	5.83%
2013	58,821,870	-2.41%
2014	54,794,812	-6.85%
2015	35,690,767	-34.86%
2016	31,044,991	-13.02%
2017	37,770,123	21.66%

Fuente: Trade Map

Como se puede observar en la tabla 9, Colombia ha presentado una evolución desalentadora en lo que se refiere al valor de exportación de los últimos años, registrando solo 3,044,991 miles de dólares americanos para el 2016, valor más bajo de los últimos 6 años. Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, las exportaciones de Colombia se han ido en picada debido a varios factores. Las exportaciones de carbón, café, textiles, flores y banano se han desplomado, principalmente por la reducción de demanda de sus principales socios comerciales y la ineficiencia en la entrega a tiempo de los pedidos de países geográficamente alejados como los del continente europeo. Así mismo, esta reducción en la demanda, no solo de Europa; sino también de Estados Unidos, ha generado un déficit comercial más alto con este último, el cual aumentó en un 2.9%.

En la figura 8, se muestra la tendencia de la evolución de valor de exportación de Colombia en el periodo 2010 – 2017.



Elaboración propia

Según se muestra en la figura 8, el gran decrecimiento que ha sufrido el valor de exportación de Colombia desde el 2011. El Banco Interamericano de Desarrollo, especifica que una gran problemática presentada en la volatilidad del valor de exportación son los costos logísticos altos, por lo cual señala que el aumento de la competitividad y un esfuerzo en tratar de reducir los costos internos de transporte en un 1%, como parte de un plan integral para mejorar toda la cadena de suministros internacionales, ayudaría a potenciar hasta en un 7.9% las exportaciones de Colombia (2013, párr. 4).

### **3.9. Resultados sobre el Tiempo para exportar de Chile, periodo 2010 – 2017.**

En la tabla 10 se muestran los valores correspondientes al tiempo para exportar de Chile, durante el periodo de tiempo 2010 – 2017.

Tabla 10  
*Tiempo para exportar de Chile, periodo 2010 - 2017 (días)*

Años	Tiempo para exportar (días)	Variación
2010	21	
2011	21	0.00%
2012	21	0.00%
2013	15	-28.57%
2014	15	0.00%
2015	15	0.00%
2016	4	-73.33%
2017	3.5	-12.50%

Fuente: Doing Business Report - Banco Mundial

Como se puede observar en la tabla 10, en los últimos años Chile ha presentado una reducción en su tiempo promedio para exportar de 21 días a 3 días y medio, lo que pone en evidencia la mejora de su competitividad en los procesos.

Con respecto al 2017 se puede observar una variación de 12.5%, en relación al año anterior, para esto, Musquiz (2018) indica que las exportaciones mediante el tipo de transporte aéreo han aumentado en un 33% en los últimos dos años tras un periodo de inactividad, lo cual ha ocasionado que su eficiencia mejore en un 33.1%. Esta mejora se debe principalmente a una serie de inversiones en tecnología, infraestructura y otros diversos factores, que generan como consecuencia la eficiencia en sus procesos, los cuales a su vez se ven reflejados en el tiempo promedio de exportación (párr. 1-2).

La tendencia en el tiempo de exportación que presenta este país es descendiente lo cual permite visualizar su mejora con el transcurso de los años. Chile presenta una de las economías más dinámicas de América Latina, con mayor número de socios comerciales, una de las principales ventajas en el proceso logístico de exportación de Chile es la gran distribución que han efectuado de sus diversos puertos, debido a su ventaja natural, al encontrarse localizados en la costa del océano pacífico. Esto les ha permitido agilizar los procesos de intercambio comercial y ser más eficientes.

### **3.10. Resultados sobre el Tiempo para exportar de México, periodo 2010 – 2017.**

En la tabla 11 se muestran los valores correspondientes al tiempo para exportar de México, durante el periodo de tiempo 2010 – 2017.

Tabla 11  
*Tiempo para exportar de México, periodo 2010 - 2017 (días)*

Años	Tiempo para exportar (días)	Variación
2010	14	
2011	12	-14.29%
2012	12	0.00%
2013	12	0.00%
2014	11	-8.33%
2015	12	9.09%
2016	2	-83.33%
2017	1	-50.00%

Fuente: Doing Business Report - Banco Mundial

Como se puede observar en la tabla 11, México presenta actualmente un promedio de un día para realizar sus exportaciones. Esto es posible gracias a que presenta como principal socio comercial a Estados Unidos, país que se encuentra con una proximidad inmediata.

México se encuentra posicionado como la tercera economía más importante de todo el continente americano, superada solo por Estados Unidos y Brasil. Este país presenta 10 puertos comerciales que generan movimiento de las de 380 mil millones de dólares americanos al año, siendo su puerto más importante el Puerto de Veracruz.

### 3.11. Resultados sobre el Tiempo para exportar de Perú, periodo 2010 – 2017.

En la tabla 12 se muestran los valores correspondientes al tiempo para exportar de Perú, durante el periodo de tiempo 2010 – 2017.

Tabla 12  
*Tiempo para exportar de Perú, periodo 2010 - 2017 (días)*

Años	Tiempo para exportar (días)	Variación
2010	23	
2011	12	-47.83%
2012	12	0.00%
2013	12	0.00%
2014	12	0.00%
2015	12	0.00%
2016	4	-66.67%
2017	4	0.00%

Fuente: Doing Business Report - Banco Mundial

Como se puede observar en la tabla 12, Perú presenta un tiempo promedio de 4 días desde el 2016, con una variación del 66.67% con respecto al año anterior, lo que se traduce al aumento de eficiencia del proceso de exportación. Sin embargo, es de suma importancia que se sigan implementado estrategias que reduzcan este tiempo aún más.

Según Adex, como se citó en ANDINA, (2018, párr, 2 - 7), la reciente aprobación del Carnet ATA, permite que los países adheridos a este cuenten con beneficios que les permita reducir el tiempo y los costos de exportación a los agro empresarios. Esos beneficio; entre otros

aspectos; implica la eliminación de aranceles bajo la modalidad de importación temporal, con la finalidad de estandarizar y regular la documentación y los procesos aduaneros. Entre los principales países que han aceptado esta iniciativa se encuentran Canadá, Estados Unidos, México, Brasil, Chile, Alemania, Francia, China, Singapur, Nueva Zelanda, etc.

### 3.12. Resultados sobre el Tiempo para exportar de Colombia, periodo 2010 – 2017.

En la tabla 13 se muestran los valores correspondientes al tiempo para exportar de Colombia, durante el periodo de tiempo 2010 – 2017.

Tabla 13  
*Tiempo para exportar de Colombia, periodo 2010 - 2017 (días)*

Años	Tiempo para exportar (días)	Variación
2010	14	
2011	13	-7.14%
2012	14	7.69%
2013	14	0.00%
2014	14	0.00%
2015	14	0.00%
2016	9	-35.71%
2017	7	-22.22%

Fuente: Doing Business Report - Banco Mundial

Como se puede observar en la tabla 13, Colombia no presenta una variación significativa en el promedio de días para exportar durante el periodo del 2010 y el 2015. Es en los últimos años en donde Colombia reduce en gran medida este tiempo, siendo 9 días el promedio para el 2016 y 7 días en el 2017.

Para esto, la Federación Colombiana de Agentes Logísticos, citados en el Diario Dinero (2017) describen que la vasta cantidad de documentos requeridos para realizar exportación genera que el proceso dure más cantidad de tiempo, así mismo existe una gran diferencia en la eficacia del puerto de Cartagena, comparado con el puerto de Buenaventura. Indican también, que el incumplimiento impreciso de los procesos traen como consecuencia la falta de competitividad de la cadena (párr. 21 - 23).

### 3.13. Prueba de hipótesis

Para realizar la prueba de hipótesis se recurrirá al coeficiente de correlación de Pearson ya que nos permite medir en qué medida dos variables cuantitativas se asocian o relacionan linealmente. Hernández, Fernández y Baptista (2010, p. 304) nos dicen que este coeficiente puede tomar valores entre -1 hasta 1, en donde los valores extremos son los que indican una mayor asociación entre las variables y el valor 0 indica que no existe correlación o que se debe utilizar otro método para esas variables. Los valores con signo positivo (+) obtenidos en este coeficiente indican una relación positiva directa; es decir, cuando una variable aumenta, la otra lo hace también. Por otro lado, los valores con signo negativo (-) muestran una relación positiva indirecta, lo que significa que cuando una variable aumenta, la otra disminuye. Cabe indicar que la correlación no implica causalidad o dependencia entre las variables.

Interpretación:

Para la interpretación del valor obtenido en el coeficiente de correlación de Pearson se debe considerar lo siguiente:

- 0 - 0,2= La correlación entre las variables es positiva mínima.
- 0,2 - 0,4= La correlación entre las variables es positiva baja.
- 0,4 - 0,6= La correlación entre las variables es positiva moderada.
- 0,6 - 0,8= La correlación entre las variables es positiva buena.
- 0,8 – 1.0= La correlación entre las variables es positiva muy buena.

Cabe resaltar que esta misma interpretación se aplica para los valores negativos.

#### 3.13.1. Hipótesis específica 1:

La relación entre el Índice de desempeño logístico y el valor de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016, es positiva.

##### 3.13.1.1. Resultado de la correlación entre el Índice de desempeño logístico y el valor de exportación de Perú, durante el periodo 2010 – 2016.

Tabla 14

*Correlación entre el Índice de desempeño logístico y el valor de exportación de Perú, periodo 2010-2016*

Años	Índice de desempeño logístico	valor de exportación	Correlación de Pearson
2010	2.80	35,807,438	0.755415147
2012	2.94	46,366,536	
2014	2.84	38,645,855	
2016	2.89	36,039,959	

Elaboración propia

En los resultados obtenidos en la tabla 14 podemos ver la existencia de una relación entre el Índice de desempeño logístico y el valor de las exportaciones de Perú, durante el periodo 2010 – 2016. Al aplicar el coeficiente de correlación de Pearson a las dos variables, se obtiene un valor de 0.755415147, lo que indica la existencia de una relación positiva directa buena entre estas dos variables.

### 3.13.1.2. Resultado de la correlación entre el Índice de desempeño logístico y el valor de exportación de Colombia, durante el periodo 2010 – 2016.

Tabla 15

*Correlación entre el Índice de desempeño logístico y el valor de exportación de Colombia, periodo 2010-2016*

Años	Índice de desempeño logístico	valor de exportación	Correlación de Pearson
2010	2.77	39,819,529	0.730199704
2012	2.87	60,273,618	
2014	2.64	54,794,812	
2016	2.41	31,044,991	

Elaboración propia

En los resultados obtenidos en la tabla 15 podemos ver la existencia de una relación entre el Índice de desempeño logístico y el valor de las exportaciones de Colombia, durante el periodo 2010 – 2016. Al aplicar el coeficiente de correlación de Pearson a las dos variables,

se obtiene un valor de 0.730199704, lo que indica la existencia de una relación positiva directa buena entre estas dos variables.

Estos dos resultados, obtenidos mediante el coeficiente de correlación de Pearson aplicados a las variables del Índice de desempeño logístico y el valor de las exportaciones de Perú y Colombia, permiten claramente aceptar la hipótesis específica 1 que se planteó anteriormente en el presente trabajo de investigación, el cual indica que “La relación entre el Índice de desempeño logístico y el valor de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016, es positiva”.

### 3.13.2. Hipótesis específica 2:

La relación entre el Índice de desempeño logístico y el tiempo promedio de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016, es positiva.

#### 3.13.2.1. Resultado de la correlación entre el Índice de desempeño logístico y tiempo de exportación de Perú, durante el periodo 2010 – 2016.

Tabla 16  
Correlación entre el Índice de desempeño logístico y el tiempo para exportar de Perú, periodo 2010-2016

Años	Índice de desempeño logístico	Tiempo de exportación	Correlación de Pearson
2010	2.80	23	-0.664836297
2012	2.94	12	
2014	2.84	12	
2016	2.89	4	

Elaboración propia

En los resultados obtenidos en la tabla 16 podemos ver la existencia de una relación entre el Índice de desempeño logístico y el tiempo promedio de las exportaciones de Perú, durante el periodo 2010 – 2016. Al aplicar el coeficiente de correlación de Pearson a las dos variables, se obtiene un valor de -0.664836297, lo que indica la existencia de una relación positiva indirecta buena entre estas dos variables.

#### 3.13.2.2. Resultado de la correlación entre el Índice de desempeño logístico y tiempo de exportación de Colombia, durante el periodo 2010 – 2016.



Tabla 17

*Correlación entre el Índice de desempeño logístico y el tiempo para exportar de Colombia, periodo 2010-2016*

Años	Índice de desempeño logístico	Tiempo de exportación	Correlación de Pearson
2010	2.77	14	-0.779476103
2012	2.87	14	
2014	2.64	14	
2016	2.41	9	

Elaboración propia

En los resultados obtenidos en la tabla 17 podemos ver la existencia de una relación entre el Índice de desempeño logístico y el tiempo promedio de las exportaciones de Colombia, durante el periodo 2010 – 2016. Al aplicar el coeficiente de correlación de Pearson a las dos variables, se obtiene un valor de -0.779476103, lo que indica la existencia de una relación positiva indirecta buena entre estas dos variables.

Estos dos resultados, obtenidos mediante el coeficiente de correlación de Pearson aplicados a las variables del Índice de desempeño logístico y tiempo promedio de las exportaciones de Perú y Colombia, permiten claramente aceptar la hipótesis específica 2 que se planteó anteriormente en el presente trabajo de investigación, el cual indica que “La relación entre el Índice de desempeño logístico y el tiempo promedio de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016, es positiva”.

### **3.13.3. Hipótesis general**

Habiendo comprobado estadísticamente las hipótesis específicas 1 y 2, mediante la aplicación del coeficiente de correlación de Pearson a las variables y sus indicadores, podemos afirmar y aceptar la hipótesis general del presente estudio de investigación, la cual indica que la relación entre el Índice de desempeño logístico y las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico durante el periodo 2008 - 2016 es positiva.

#### IV. DISCUSIÓN

Piedrahita (2016) concluye que en el mundo globalizado en el que vivimos hoy, el desempeño logístico de una nación resulta ser uno de los puntos principales para definir su nivel de desarrollo económico y comercial. Del mismo modo, es necesario que se tenga en cuenta a todas las variables evaluadas en el Índice de desempeño logístico propuesto por el Banco Mundial, ya que para obtener un alto puntaje en este indicador; tanto la infraestructura, la calidad, el rastreo y tiempos deben estar interrelacionados y equilibrados para que puedan ser impulso de las exportaciones y economía de cada país. Los resultados de esta investigación concuerdan con el autor en que los países deben mirar este índice y sus indicadores como puntos de referencia para que puedan tomar decisiones en cuanto a las políticas públicas y privadas que se deben implementar para mejorar el desempeño en aquellas áreas en donde hayan obtenido puntajes bajos, para reforzar su competitividad logística, sin desatender las áreas más fuertes; de este modo, su desempeño logístico mejorará, el comercio interno y sus exportaciones se verán beneficiadas.

Los resultados de este estudio nos indican la necesidad de la inversión en logística por parte de las naciones, ya que el impacto que los costos de producción y transporte tienen sobre la competitividad de las exportaciones de un país es muy fuerte. Una gestión eficiente de la cadena abastecimiento reduce tiempos y costos, permitiendo el ingreso a mercados internacionales con precios más competitivos y productos de alta calidad. Con respecto a esto, Campos (2015) opina que el desempeño de la gestión logística (costos y calidad de servicios logísticos principalmente) tiene un fuerte impacto sobre el crecimiento económico de Latinoamérica y la productividad de los países; es por esto que resulta importante la realización de estudios que logren identificar las áreas en donde se deban realizar inversiones que permitan un impacto positivo en el crecimiento comercial, especialmente de las exportaciones no tradicionales, y el desarrollo económico de la región latinoamericana.

Buestán (2015) manifiesta que una eficiente gestión y evaluación de la cadena de suministros de una nación a través de indicadores, tales como los que se obtienen del Banco Mundial, el Índice de Desempeño Logístico y sus subíndices, permiten a los países conocer sus fortalezas y debilidades en cada una de sus etapas y en la infraestructura logística, para que los responsables de cada área puedan tomar mejores decisiones y promover acciones de mejoramiento en las áreas débiles y continuar con las políticas que están funcionando en sus áreas fuertes y buscar de esta manera la competitividad de sus actividades de comercio

interno y externo. Tal como lo muestran los resultados de esta investigación, las autoridades de los países miembros de la Alianza del Pacífico han implementado políticas y acciones para mejorar su desempeño logístico mediante la mejora de la infraestructura portuaria, la reducción de los trámites aduaneros y la creación de softwares de seguimiento de los envíos; sin embargo, no han abarcado todas las aristas del área logística. Se han dejado de lado temas como la verificación de estándares de calidad de los servicios de los operadores logísticos, que encarecen los procesos internos que provoca un alza en los costos de las exportaciones debido al tiempo que permanecen en aduanas, los altos precios de los fletes y muchos otros factores que todavía no han sido totalmente cubiertos por las autoridades ni empresarios.

Este estudio afirma que una eficiente gestión de las cadenas de abastecimiento tiene influencia en los tiempos y costos de exportación, ya que aquellos procesos que resultan innecesarios son eliminados de la cadena gracias a la inversión en materia logística que realizan los exportadores. Esto concuerda con lo manifestado por Marchena (2014), que concluye que algunas de los factores claves de la ventaja competitiva de Perú son las innovaciones en materia logística en la cadena de suministro de bananos. Al mismo tiempo, Perú presenta puntajes más altos en los subíndices de desempeño logístico del Banco Mundial tales como el transporte, precios, calidad, rastreo, frecuencia de embarques en destino, permitiéndole reducir sus costos y tiempos para poder competir en mercados tan competitivos.

Gonzalez y Salinas (2015), concluye que Colombia no ha desarrollado políticas o estrategias a mediano y largo plazo que le permita mejorar su infraestructura logística, y las pocas acciones tomadas en este campo no han sido del todo eficientes. El actual estado de la infraestructura vial y portuaria, sumado a los engorrosos trámites burocráticos y las barreras que éstas imponen no permiten una respuesta rápida, eficiente y competitiva a las exigencias de los mercados internacionales, desacelerando así el crecimiento y competitividad del país. Lo dicho por los autores, es confirmado por los resultados de la investigación en cuanto al desempeño de Colombia que muestra los puntajes más bajos en estos campos dentro de los países de la Alianza del Pacífico; no se han implementado acciones concretas por parte del estado colombiano ni el empresariado para mejorar sus procesos logísticos y trabajar en la mejora de sus cadenas de valor para generar una mayor productividad nacional y un incremento de la competitividad de sus exportaciones, para que puedan competir con mercados mucho más desarrollados.

Puertas, Martí y García (2013) concluyen que para que un país logre posicionarse a nivel mundial debe tener en cuenta como factor determinante, la mejora de su competitividad; además debe tener claro que es la eficiencia de sus exportaciones y relaciones con el exterior las que le permitirán su desarrollo como nación y crecimiento económico. Se concluye también que los costos y eficiencia de las cadenas de valor de un país son factores condicionantes del incremento de sus exportaciones, que dependen en su mayoría de la gestión logística aplicada en las operaciones; mientras más eficientes sean estas cadenas de suministro, el nivel de las exportaciones será mayor frente a aquellas naciones que no han mejorado los eslabones de sus cadenas en donde presentan falencias. Para poder detectar estos puntos débiles se recomienda, además de otros indicadores, el uso del Índice de desarrollo logístico y sus subíndices, que engloban todas las áreas de la cadena de suministro de un país. Estas conclusiones concuerdan con los resultados de esta investigación, que nos dicen que el desempeño logístico de una nación tiene una relación directa con las exportaciones y el crecimiento económico; tanto la calidad de los productos a exportar, la calidad de los servicios logísticos y la eficiencia de los procesos inmersos en las cadenas productivas deben apuntar siempre a la mejora, la reducción de costos y tiempos para que la penetración a nuevos mercados se realice con una mejor posición competitiva.

## V. CONCLUSIÓN

1. La relación entre el Índice de desempeño logístico y el valor de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016, es positiva directa, ya que dentro de los valores obtenidos en las pruebas de correlación de Pearson realizadas a las variables se obtuvo como mejor puntaje el de 0.755, lo que indica una correlación positiva directa entre las variables; esto quiere decir que a mayor sea el puntaje obtenido por un país en su desempeño logístico, sus exportaciones son mayores también.
2. La relación entre el Índice de desempeño logístico y el tiempo promedio de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016, es positiva indirecta, ya que dentro de los valores obtenidos en las pruebas de correlación de Pearson realizadas a las variables, se obtuvo como mejor puntaje el de -0.78, lo que indica una correlación positiva indirecta entre las variables; esto significa que a mayor sea el puntaje obtenido por un país en su desempeño logístico, su tiempo de exportación será menor.
3. Se concluye que la relación entre el Índice de desempeño logístico y las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016 es positiva, ya que gracias a las pruebas de correlación de Pearson realizadas a las variables se aceptaron las hipótesis específicas.

## VI. RECOMENDACIONES

1. Se recomienda que las autoridades, empresarios y exportadores tengan en sus agendas la tarea de facilitar el comercio exterior por medio de las mejoras en infraestructura, la implementación de sistemas de información y softwares que permitan la mejora de los procesos productivos de la cadena de suministros, tanto nacional como internacional. En el mundo actual de los negocios se requieren de reformas en temas relativos a la logística. Estas reformas deben estar seguidas de la implementación de sistemas de integración en donde interactúen la infraestructura, los servicios del sector público y privado, que ayuden a disminuir las falencias en cuanto a la coordinación, para así mejorar la situación y seguimiento de envíos, del mismo modo para reducir los costos y los retrasos.
2. Es recomendable y necesario analizar las políticas de gestión logística en la Alianza del Pacífico y Latinoamérica para promover la efectividad y eficiencia y reducir las brechas logísticas entre los países. Es importante mejorar el diseño de estas políticas públicas para que favorezcan el desarrollo de infraestructura, y de los diferentes servicios asociados a la gestión logística, como servicios aduaneros, tiempos de entrega, trazabilidad, infraestructura terrestre, puertos marítimos y aéreos entre otros; además, se deberán mejorar los estándares internacionales, necesarios para lograr una mejor competitividad. La economía latinoamericana requiere del desarrollo de sistemas logísticos que le permitan mejorar en materia de competitividad, lo que implica una reducción de los costos asociados al flujo de bienes y servicios.
3. Los gobiernos de la Alianza del Pacífico deben poner al bloque como una plataforma para desarrollar y potenciar los sectores que motiven las innovaciones y la creación de valor agregado en las cadenas de abastecimientos. Las políticas y acciones que los líderes han planteado sobre la creación de cadenas de valor a nivel regional, y la creación de fondos para el financiamiento de proyectos en temas de infraestructura son muy importantes pero no son suficientes para el incremento de la competitividad de la región. Resultan necesarias las inversiones para proyectos de ciencia y tecnología, y el trabajo conjunto del sector público y privado para el desarrollo de una oferta exportable de productos con mayor valor agregado; en donde se vean involucradas también las pequeñas y las grandes empresas como generadoras de productividad e incremento de la competitividad.

## VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aleksink, N. (2012). *Determinación de Costos y Precios de Exportación*. Buenos Aires: Osmar D. Buyatti.
- Agencia EFE (enero, 2018). Las exportaciones chilenas crecieron un 13,0 % en valor en el 2017. *EFE*. Recuperado de <https://www.efe.com/efe/america/economia/las-exportaciones-chilenas-crecieron-un-13-0-en-valor-el-2017/20000011-3508688>
- Altos costos logísticos afectan exportaciones peruanas. (04 de marzo de 2015). *Gestión*. Recuperado de <https://gestion.pe/economia/altos-costos-logisticos-afectan-exportaciones-peruanas-152242>
- Arias, F. (2006). *El Proyecto de Investigación. Introducción a la metodología científica*. (6.a ed.). Caracas: EPISTEME.
- Banco Mundial (2016). *Práctica Global de Transporte y Tecnologías de la Información Región de América Latina y el Caribe - Análisis Integral de Logística en Perú, Resultados por productos: Uva*. Recuperado de [https://www.mincetur.gob.pe/wpcontent/uploads/documentos/comercio\\_exterior/facilitacion\\_comercio\\_exterior/Anexo5\\_Producto\\_Uva\\_final.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wpcontent/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Anexo5_Producto_Uva_final.pdf)
- Banco Mundial (2018). Índice de desarrollo logístico. *World Bank Group*. Recuperado de <https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ?view=chart>
- Banco Mundial (2018). Tiempo promedio de exportación. *World Bank Group*. Recuperado de <https://datos.bancomundial.org/indicador/IC.EXP.DURS>
- Buestán, F. (2015). *Análisis comparativo del desempeño logístico del Ecuador frente a los miembros de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) en base al Índice de Desempeño Logístico (Tesis de licenciatura)*. Recuperada de [http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/5494/1/11834\\_esp.pdf](http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/5494/1/11834_esp.pdf)
- Cancela, R., Cea, N., Galindo, G. y Valilla, S. (2010). *Metodología de la investigación educativa: Investigación ex post facto*. Universidad Autónoma de Madrid. Recuperado de [https://www.uam.es/personal\\_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso\\_10/EX-POST-FACTO\\_Trabajo.pdf](https://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso_10/EX-POST-FACTO_Trabajo.pdf)
- Campos, J. (2015). Desempeño logístico, factor clave para la competitividad de Latinoamérica. *Editorial Universitaria de la Universidad Tecnológica Nacional de*

Argentina. Recuperado de [http://www.edutecne.utn.edu.ar/coini\\_2015/trabajos/C025\\_COINI2015.pdf](http://www.edutecne.utn.edu.ar/coini_2015/trabajos/C025_COINI2015.pdf)

Carrasco, S. (2008). *Metodología de la Investigación Científica*. (2.a ed.). Perú: San Marcos.

Castro, a. (2008). *Manual de exportaciones; la exportación en Colombia*. Bogotá: Universidad del Rosario.

Chopra, S. y Meindl P. (2006). *Supply Chain Management*. (3ª ed.). Pearson/Prentice Hall

Con inversión en infraestructura y software, Perú avanzará en desempeño logístico (10 de septiembre de 2012). La República. Recuperado de <https://larepublica.pe/economia/658778-con-inversion-en-infraestructura-y-software-peru-avanzara-en-desempeno-logistico>

Consejo de Profesionales de Gestión de Cadena de Suministros (2013). Definiciones y glosario sobre Cadenas de suministro. Recuperado de [www.cscmp.org](http://www.cscmp.org)

Consejo Nacional de la Competitividad (2016). Índice de desempeño logístico 2016. *División de Información Estratégica*. Recuperado de <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2016/08/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2016.pdf>

Daniels, J., Radebaugh y L., Sullivan, D. (2010). *Negocios internacionales: ambientes y operaciones*. (12.ª ed.). México: Pearson.

DeLogística. (abril, 2014). Desempeño logístico de Chile, ¿nos mantenemos primeros o descendimos?. Recuperado de <http://www.delogistica.com/desempeno-logistico-de-chile-nos-mantenemos-primeros-o-descendimos/>

Del Valle, J. (2013). *Perspectivas de la Alianza del Pacífico para la generación de encadenamientos productivos regionales* (Tesis de maestría). Recuperada de [http://www.iei.uchile.cl/documentos/estudio-de-caso-completo\\_95587\\_0\\_0603.pdf](http://www.iei.uchile.cl/documentos/estudio-de-caso-completo_95587_0_0603.pdf)

El Financiero (marzo, 2015). México logra histórico volumen de comercio exterior en 2014. Recuperado de <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/mexico-logra-historico-volumen-de-comercio-exterior-en-2014>

Exportaciones chilenas: evolución, actores principales y previsiones (9 de septiembre de 2017). IberoChile. Recuperado de <http://www.iberochile.com/exportaciones-chilenas-evolucion-actores-principales-previsiones/>



- Goldratt, E. y Cox, J. (1984). *The Goal: A Process of Ongoing Improvement*. Great Barrington, United States: North River Press.
- Gonzalez, D. y Salinas, A. (2015). Competitividad de Colombia frente a los países miembros de la Alianza del Pacífico en los años 2010 – 2015 (Tesis de grado). Recuperada de [http://bibliotecadigital.usb.edu.co:8080/bitstream/10819/4347/1/Competitividad%20de%20Colombia\\_Diana%20Gonzalez%20M\\_2016.pdf](http://bibliotecadigital.usb.edu.co:8080/bitstream/10819/4347/1/Competitividad%20de%20Colombia_Diana%20Gonzalez%20M_2016.pdf)
- Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2010). *Metodología de la Investigación*. (5.a ed.). Mexico: McGraw Hill.
- Lambert, D y Stock, J. (2001) *Strategic Logistics Management*, Irwin- Mc Graw Hill, Boston.
- Linares, E. (2014). Ensamblando el Concepto de Supply Chain Management (SCM). *Semana Económica*. (pp. 22-23)
- Logistec (diciembre, 2014). Indicadores logísticos 2014-2015: Evaluación de desempeño logístico de Chile y los desafíos futuros. *Revista Logistec*. Recuperado de <http://www.revistalogistec.com/index.php/logistica/global/item/451-indicadores-logisticos-2014-2015-evaluacion-de-desempeno-logistico-de-chile-y-los-desafios-futuros>
- Long, D. (2006). *Logística internacional: administración de la cadena de abastecimiento global*. Recuperado de [https://books.google.com.pe/books?id=tstHOikVr4MC&source=gbs\\_navlinks](https://books.google.com.pe/books?id=tstHOikVr4MC&source=gbs_navlinks)
- Marchena, R. (2014). Logística externa de exportación de banano hacia Holanda: Estudio comparativo entre Perú y Ecuador (Tesis de especialización). Recuperado de <http://ri.agro.uba.ar/files/download/tesis/especializacion/2014marchenachanduviruben.pdf>
- Mar de Chile. (julio, 2012). Chile lidera ranking de eficiencia logística a nivel. *Economía mercantil*. Recuperado de [http://www.mardechile.cl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2887:chile-lidera-ranking-de-eficiencia-logistica-a-nivel&catid=27:econommercantil&Itemid=36](http://www.mardechile.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=2887:chile-lidera-ranking-de-eficiencia-logistica-a-nivel&catid=27:econommercantil&Itemid=36)

- MINCETUR. (2018). Acuerdos comerciales del Perú. Recuperado de [http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/index.php?option=com\\_content&view=category&layout=blog&id=36&Itemid=27](http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=36&Itemid=27)
- MINCETUR. (2018). Acuerdos comerciales del Perú – Alianza del Pacífico. Recuperado de [http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/index.php?option=com\\_content&view=category&layout=blog&id=166&Itemid=185](http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=166&Itemid=185)
- Molina, D., Heuser, C. y Mesquita M. (2016). Infrastructure and Export Performance in the Pacific Alliance. *Inter-American Development Bank* (424). Recuperado de <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7568/Infrastructure-and-Export-Performance-in-the-Pacific-Alliance.pdf>
- Morales, R. (30 de junio de 2016). México cae en desempeño logístico: BM. *El Economista*. Recuperado de <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Mexico-cae-en-desempeno-logistico-BM-20160630-0047.html>
- Musquiz, L. (2018). (julio, 2018). Transporte aéreo de carga entre Chile y el extranjero crece 33% en los últimos dos años. *Economía y negocios*. Recuperado de <http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=487784>
- Ocharán, M. (septiembre, 2017). El Perú y la Alianza del Pacífico 2017. *PROMPERU*. Recuperado de <http://ucsp.edu.pe/archivos/comercioexterior/2017/Peru-Alianza-del-Pacifico-2017.pdf>
- Peru lidera exportaciones tradicionales en la Alianza del Pacífico. (10 de julio de 2018). *El Comercio*. Recuperado de <https://elcomercio.pe/economia/peru/peru-lidera-exportaciones-tradicionales-alianza-pacifico-noticia-534550>
- Piedrahita, P. (2016). La influencia de la cultura nacional en el desempeño logístico de los 123 primeros países en el Logistics Performance Index (LPI) (Tesis de grado). Recuperada de <https://core.ac.uk/download/pdf/86440903.pdf>
- Porter, M. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. The Free Press.
- Puertas, R., Martí, M. y García, L. (august, 2013). Logistics performance and export competitiveness: European experience. *Empirica* (41). Recuperado de <https://www.researchgate.net/publication/259634487>

- Pulido, J. (2014). *Gestión de la Cadena de Suministros, el último secreto*. Caracas: Torino.
- Puri, L. (octubre, 2013). Reducción de costos de transporte interno, clave para incrementar exportaciones: BID. T21MX. Recuperado de <http://t21.com.mx/logistica/2013/10/31/reduccion-costos-transporte-interno-clave-incrementar-exportaciones-bid>
- Samuelson, P. y Nordhaus, W. (2010). *Macroeconomía con aplicaciones a Latino América*. (19.a ed.). México: McGraw Hill.
- SIICEX. (2018). Informe Anual de Exportaciones 2017. Recuperado de <http://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/118671205rad0FED5.pdf>
- Sunat (2016). Exportación e importación. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/exportacion/index.html>

## **VIII. ANEXOS**

Anexo N° 01: Matriz de consistencia

Índice de desempeño logístico y exportación de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2008-2017							
OBJETO DE ESTUDIO	PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	MÉTODO
Índice de desempeño logístico y exportación de los países miembros de la Alianza del Pacífico	<p><b>GENERAL:</b> ¿Cuál es la relación entre el índice de desempeño logístico y las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016?</p> <p><b>ESPECÍFICOS:</b></p> <p>1. ¿Cuál es la relación entre el índice de desempeño logístico y el valor de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016?</p> <p>2. ¿Cuál es la relación entre el índice de desempeño logístico y el tiempo promedio de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016?</p>	<p><b>GENERAL:</b> Determinar la relación entre el índice de desempeño logístico y las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016.</p> <p><b>ESPECÍFICOS:</b></p> <p>1. Establecer la relación entre el índice de desempeño logístico y el valor de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016.</p> <p>2. Establecer la relación entre el índice de desempeño logístico y el tiempo promedio de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016.</p>	<p><b>GENERAL:</b> La relación entre el índice de desempeño logístico y las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016, es positiva.</p> <p><b>ESPECÍFICAS:</b></p> <p>1. La relación entre el índice de desempeño logístico y el valor de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016, es positiva.</p> <p>2. La relación entre el índice de desempeño logístico y el tiempo promedio de las exportaciones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, durante el periodo 2010 – 2016, es positiva.</p>	ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO		Índice de desempeño logístico de México	En el presente trabajo de investigación se utilizará el método de recolección, organización, análisis e interpretación de datos respecto al índice de desempeño logístico y exportación de los países miembros de la Alianza del Pacífico, obtenidas de fuentes electrónicas (TRADEMAP, Banco Muncial, SUNAT).
						Índice de desempeño logístico de Colombia	
						Índice de desempeño logístico de Chile	
						Índice de desempeño logístico de Perú	
				EXPORTACIÓN		Valor de exportación de los países miembros de la Alianza del Pacífico	
						Tiempo promedio de exportación de los países miembros de la Alianza del Pacífico	

Anexo N° 02: Juicio de expertos

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO  
 FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
 ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE EL ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO

N°	INDICADORES	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO							
1	Índice de desempeño logístico de México	/		/		/		
2	Índice de desempeño logístico de Colombia	/		/		/		
3	Índice de desempeño logístico de Chile	/		/		/		
4	Índice de desempeño logístico de Perú	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): SI HAY SUFICIENCIA

Op. Aplicable  Aplicable después de corregir  No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mgtr./ Lic.: CASIO BARRA RICARDO FERNANDEZ DNI: 70586255

Especialidad del validador: NEGOCIOS INTERNACIONALES

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

  
 Firma del Experto Informante

Lima, 10 de Junio del 2018

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO  
 FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
 ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA EXPORTACIÓN

N°	INDICADORES EXPORTACIÓN	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	Valor de exportación de México	/		/		/		
	Tiempo promedio de las exportaciones de México	/		/		/		
	Valor de exportación de Colombia	/		/		/		
	Tiempo promedio de las exportaciones de Colombia	/		/		/		
	Valor de exportación de Chile	/		/		/		
	Tiempo promedio de las exportaciones de Chile	/		/		/		
	Valor de exportación de Perú	/		/		/		
	Tiempo promedio de las exportaciones de Perú	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): SI HAY SUFICIENCIA

Op. Aplicable  Aplicable después de corregir [ ] No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mgtr./Lic.: COSIO BORDA, RICARDO FERNANDO DNI: 70586255

Especialidad del validador: NEGOCIOS INTERNACIONALES

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.  
<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto Informante

Lima, 10 de Junio del 2018



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO  
 FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
 ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE EL ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO

N°	INDICADORES	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	<b>ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO</b>							
1	Índice de desempeño logístico de México	✓		✓		✓		
2	Índice de desempeño logístico de Colombia	✓		✓		✓		
3	Índice de desempeño logístico de Chile	✓		✓		✓		
4	Índice de desempeño logístico de Perú	✓		✓		✓		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Hay suficiencia

Op. Aplicable     Aplicable después de corregir [ ]    No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mgtr./ Lic.: Carlos A. Guerra B.    DNI: 09726163

Especialidad del validador: Lic. en Administración

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.  
<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Lima, 27 de Junio del 2018

  
 Firma del Experto Informante



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO  
 FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
 ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA EXPORTACIÓN

Nº	INDICADORES EXPORTACIÓN	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	Valor de exportación de México							
	Tiempo promedio de las exportaciones de México							
	Valor de exportación de Colombia							
	Tiempo promedio de las exportaciones de Colombia							
	Valor de exportación de Chile							
	Tiempo promedio de las exportaciones de Chile							
	Valor de exportación de Perú							
	Tiempo promedio de las exportaciones de Perú							

Observaciones (precisar si hay suficiencia): May suficiencia

Op. Aplicable [ ]      Aplicable después de corregir [ ]      No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./Mgtr./Lic.: Carlos A. Guerra B. DNI: 09726163

Especialidad del validador: Lic en Administración

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Lima, 27 de Junio del 2018

  
 Firma del Experto Informante

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO  
 FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
 ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE EL ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO

N°	INDICADORES	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	<b>ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO</b>							
1	Índice de desempeño logístico de México	✓		✓		✓		
2	Índice de desempeño logístico de Colombia	✓		✓		✓		
3	Índice de desempeño logístico de Chile	✓		✓		✓		
4	Índice de desempeño logístico de Perú	✓		✓		✓		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

HAY SUFICIENCIA

Op. Aplicable [✓]      Aplicable después de corregir [ ]      No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mgtr./Lic.: Acosta Lima, Rosio Elizabeth      DNI: 07168866

Especialidad del validador: De Administración

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Lima, 27 de Junio del 2018

  
 Firma del Experto Informante

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO  
 FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
 ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA EXPORTACIÓN

N°	INDICADORES EXPORTACIÓN	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	Valor de exportación de México	✓		✓		✓		
	Tiempo promedio de las exportaciones de México	✓		✓		✓		
	Valor de exportación de Colombia	✓		✓		✓		
	Tiempo promedio de las exportaciones de Colombia	✓		✓		✓		
	Valor de exportación de Chile	✓		✓		✓		
	Tiempo promedio de las exportaciones de Chile	✓		✓		✓		
	Valor de exportación de Perú	✓		✓		✓		
	Tiempo promedio de las exportaciones de Perú	✓		✓		✓		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Hay Suficiencia

Op. Aplicable []    Aplicable después de corregir []    No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mgtr./Lic.: Acosta Limay, Pardo Elizabeth..... DNI: 07168866.....

Especialidad del validador: De Administración.....

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Lima, 27 de Junio del 2018

  
 Firma del Experto Informante



## Anexo N° 03: Base de datos





# TRADE MAP

Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional de las empresas  
Datos comerciales mensuales, trimestrales y anuales. Valores de importación y exportación, volúmenes, tasas de crecimiento, cuotas de mercado, etc.



Inicio & Búsqueda Disponibilidad de Datos Documentos de referencia Otras Herramientas del ITC Más Mr. Johann Seminario Español

Producto: TOTAL - Todos los productos Grupo de productos: Ninguno

Mundo País Colombia Grupo de países: Ninguno

Socio: Todos Grupo de socios: Ninguno

otros criterios: Exportaciones Series de tiempo anuales: por país Datos directos Valores: Dólar Americano

## Lista de los mercados importadores para un producto exportado por Colombia *i* Producto: TOTAL Todos los productos

Unidad : miles Dólar Americano

Tabla Gráfico Mapa Empresas Licitaciones públicas Datos IED Normas voluntarias

Descargar : Período (número de columnas) : 8 por página líneas por página : Por defecto (25 por página)

Importadores	Valor exportada en 2010	Valor exportada en 2011	Valor exportada en 2012	Valor exportada en 2013	Valor exportada en 2014	Valor exportada en 2015	Valor exportada en 2016	Valor exportada en 2017 <i>v</i>
Mundo	39.819.529	56.953.516	60.273.618	58.821.870	54.794.812	35.690.767	31.044.991	37.770.123
<a href="#">Estados Unidos de América</a>	17.143.277	21.948.535	22.216.238	18.692.895	14.470.697	10.052.617	10.206.882	10.975.962
<a href="#">Panamá</a>	936.345	1.956.816	2.916.011	3.219.265	3.615.462	2.394.166	1.912.105	2.699.759
<a href="#">China</a>	1.966.624	1.989.061	3.343.081	5.102.171	5.755.135	2.263.725	1.127.140	2.004.460
<a href="#">Países Bajos</a>	1.617.219	2.524.104	2.503.054	2.272.605	2.117.118	1.489.798	1.206.370	1.542.294
<a href="#">México</a>	638.215	704.938	835.104	863.806	914.416	914.260	936.878	1.536.662



[Inicio & Búsqueda](#)
[Disponibilidad de Datos](#)
[Documentos de referencia](#)
[Otras Herramientas del ITC](#)
[Más](#)
[Iniciar sesión](#)
Idioma: **Español**

Producto: **TOTAL - Todos los productos**

Mundo
  País: **Chile**
 Grupo de países: **Ninguno**

Socio: **Todos**
 Grupo de socios: **Ninguno**

otros criterios: **Exportaciones**
 Series de tiempo anuales: **Series de tiempo anuales**
 por país: **por país**
 Datos directos: **Datos directos**
 Valores: **Valores**
 Dólar Americano: **Dólar Americano**

## Lista de los mercados importadores para un producto exportado por Chile i

Producto: **TOTAL Todos los productos**

Unidad : miles Dólar Americano

[Tabla](#)
[Gráfico](#)
[Mapa](#)
[Empresas](#)

Descargar :    
 Período (número de columnas) :  8 por página  líneas por página : Por defecto (25 por página)

Importadores	Valor exportada en 2010	Valor exportada en 2011	Valor exportada en 2012	Valor exportada en 2013	Valor exportada en 2014	Valor exportada en 2015	Valor exportada en 2016	Valor exportada en 2017 <span style="color: red;">v</span>
Mundo	71.106.106	81.437.589	78.062.995	76.769.729	75.083.497	62.033.060	60.732.633	69.229.257
<a href="#">China</a>	17.324.562	18.628.867	18.083.559	19.067.264	18.192.759	16.219.359	17.393.952	19.090.878
<a href="#">Estados Unidos de América</a>	6.920.904	9.030.713	9.596.375	9.786.031	9.261.360	8.181.201	8.481.740	9.996.544
<a href="#">Japón</a>	7.718.839	9.113.203	8.326.037	7.487.021	7.353.235	5.278.452	5.187.621	6.445.213
<a href="#">Corea, República de</a>	4.211.129	4.444.563	4.525.646	4.165.542	4.646.915	3.995.368	4.205.527	4.285.821
<a href="#">Brasil</a>	4.230.225	4.502.335	4.294.337	4.393.376	4.021.702	3.047.340	2.968.378	3.440.422



Producto: TOTAL - Todos los productos  
 Mundo  País: México  
 Grupo de países: Ninguno  
 Socio: Todos  
 Grupo de socios: Ninguno

## Lista de los mercados importadores para un producto exportado por México

Producto: TOTAL Todos los productos

Unidad : miles Dólar Americano

Descargar : 
 Período (número de columnas) : 
 líneas por página :

Importadores	Valor exportada en 2010	Valor exportada en 2011	Valor exportada en 2012	Valor exportada en 2013	Valor exportada en 2014	Valor exportada en 2015	Valor exportada en 2016	Valor exportada en 2017 
Mundo	298.305.075	349.326.582	370.706.658	379.949.273	396.881.846	380.637.539	373.892.537	409.451.378
<a href="#">Estados Unidos de América</a>	238.858.912	274.720.113	288.176.389	299.486.781	318.681.114	309.194.660	302.862.761	327.357.936
<a href="#">Canadá</a>	10.663.920	10.694.123	10.927.229	10.414.226	10.714.114	10.544.104	10.432.270	11.376.494
<a href="#">Alemania</a>	3.556.249	4.314.505	4.484.348	3.711.559	3.551.878	3.507.895	3.949.449	6.949.907
<a href="#">China</a>	4.195.900	5.964.233	5.720.739	6.468.491	5.964.133	4.877.464	5.411.313	6.713.028
<a href="#">España</a>	3.830.918	4.904.703	7.075.125	6.961.804	5.787.491	3.366.206	3.267.583	4.244.586



# TRADE MAP

Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional de las empresas  
Datos comerciales mensuales, trimestrales y anuales. Valores de importación y exportación, volúmenes, tasas de crecimiento, cuotas de mercado, etc.



Inicio & Búsqueda Disponibilidad de Datos Documentos de referencia Otras Herramientas del ITC Más Iniciar sesión Español

Producto: TOTAL - Todos los productos

Mundo  País: Perú Grupo de países: Ninguno

Socio: Todos Grupo de socios: Ninguno

otros criterios: Exportaciones Series de tiempo anuales por país Datos directos Valores Dólar Americano

## Lista de los mercados importadores para un producto exportado por Perú Producto: TOTAL Todos los productos

Unidad : miles Dólar Americano

Tabla

Gráfico

Mapa

Empresas

Descargar:

Período (número de columnas): 8 por página líneas por página: Por defecto (25 por página)

Importadores	Valor exportada en 2010	Valor exportada en 2011	Valor exportada en 2012	Valor exportada en 2013	Valor exportada en 2014	Valor exportada en 2015	Valor exportada en 2016	Valor exportada en 2017
Mundo	35.807.438	46.386.022	46.366.536	42.568.899	38.645.855	33.667.007	36.309.959	44.237.949
<a href="#">China</a>	5.436.667	6.972.639	7.843.946	7.354.028	7.042.587	7.391.350	8.492.300	11.626.233
<a href="#">Estados Unidos de América</a>	6.134.377	6.272.046	6.671.977	7.819.227	6.253.910	5.078.843	6.325.659	6.940.067
<a href="#">Suiza</a>	3.845.278	5.937.613	5.074.453	3.024.891	2.662.119	2.677.080	2.571.285	2.349.379
<a href="#">Corea, República de</a>	895.993	1.696.091	1.545.855	1.560.904	1.210.009	1.087.215	1.394.415	2.136.856
<a href="#">India</a>	218.988	248.183	386.544	592.835	321.253	676.794	931.392	1.964.212



# Doing Business 2016

## Measuring Regulatory Quality and Efficiency



Anexo N° 04: Acta de aprobación de originalidad de tesis

 <b>UCV</b> UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	<b>ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD          DE TESIS</b>	Código : F06-PP-PR-02.02
		Versión : 09
		Fecha : 23-03-2018
		Página : 2 de 3

Yo, CARLOS ALBERTO ALVAREZ SÁNCHEZ docente de la Facultad CIENCIAS ADMINISTRATIVAS y Escuela Profesional NEGOCIOS INTERNACIONALES de la Universidad César Vallejo SEDE NORTE (precisar filial o sede), revisor (a) de la tesis titulada "ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO Y EXPORTACIÓN DE LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO, DURANTE EL PERIODO 2010 -2016", del (de la) estudiante **JOHANN TEÓFILO SEMINARIO MEJIA**, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 21% verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El/la suscrito (a) analizó dicho reporte y concluyó 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.

Lugar y fecha..... LIMA, 15 DE MARZO DE 2019




Firma

CARLOS ALBERTO ALVAREZ SÁNCHEZ

DNI: 45690855

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable del SGC	Aprobó	Vicerrectorado de investigación
---------	----------------------------	--------	---------------------	--------	---------------------------------



**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO Y EXPORTACIÓN DE LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO, DURANTE EL PERIODO 2010 -2016

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

AUTOR:

JOHANN TEÓFILO SEMINARIO MEJIA

ASESOR:

MGR. CARLOS ANDRÉS GUERRA BENEZED

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:



Resumen de coincidencias X

21 %

Se están viendo fuentes estándar  
Ver fuentes en inglés (Beta)

Coincidencias		
1	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante	8 % >
2	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	2 % >
3	www.javerianacali.edu... Fuente de Internet	1 % >
4	tesis.pucp.edu.pe Fuente de Internet	1 % >
5	coor.ac.uk Fuente de Internet	1 % >
6	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante	1 % >
7	Entregado a Fundación... Trabajo del estudiante	1 % >
8	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante	<1 % >





Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación (CRAI)
"César Acuña Peralta"

FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

Apellidos y Nombres: (solo los datos del que autoriza)

SEMINARIO MEJIA, JOHANN TEÓFILO
D.N.I. : 70322751
Domicilio : AV. 1º DE MAYO #1459 CARMEN DE LA LEGUA
Teléfono : Fijo : Móvil : 992092322
E-mail : sjohan928@gmail.com

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

[X] Tesis de Pregrado

Facultad : CIENCIAS EMPRESARIALES
Escuela : NEGOCIOS INTERNACIONALES
Carrera : NEGOCIOS INTERNACIONALES
Título : LICENCIADO EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

[ ] Tesis de Post Grado

[ ] Maestría

[ ] Doctorado

Grado :
Mención :

3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es):

JOHANN TEÓFILO SEMINARIO MEJIA

Título de la tesis:

ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO Y EXPORTACIÓN DE LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO, DURANTE EL PERIODO 2010-2016

Año de publicación : 2018

4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN VERSIÓN ELECTRÓNICA:

A través del presente documento, autorizo a la Biblioteca UCV-Lima Norte, a publicar en texto completo mi tesis.

Firma : [Signature]

Fecha : 16 de Enero de 2019



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

## AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE

NEGOCIOS INTERNACIONALES

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

JOHANN TEÓFILO SEMINARIO MEJIA

INFORME TÍTULADO:

ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO Y EXPORTACIÓN DE LOS  
PAÍSES MIEMBROS DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO, DURANTE EL PERIODO  
2010 - 2016.

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

LICENCIADO EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

SUSTENTADO EN FECHA: 11 DE JULIO DE 2018

NOTA O MENCIÓN: 16



FIRMA DEL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN