



**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y RECURSOS HUMANOS  
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**EL IMPACTO DE LA PANDEMIA COVID – 19 SOBRE EL  
PRECIO DE LOS FLETES MARÍTIMOS EN LIMA  
METROPOLITANA EN EL 2021**

**PRESENTADO POR  
SOLANGE YESSENIA BERROCAL CORTEZ  
PAULA ALEXANDRA CALIXTO CAMPOS**

**ASESOR  
CÉSAR AUGUSTO OSORES MIRANDA**

**TESIS  
PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN ADMINISTRACIÓN  
DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**LIMA – PERÚ  
2023**



**CC BY-NC-ND**

**Reconocimiento – No comercial – Sin obra derivada**

El autor sólo permite que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede cambiar de ninguna manera ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y RECURSOS HUMANOS  
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS  
INTERNACIONALES**

**TESIS**

**EL IMPACTO DE LA PANDEMIA COVID – 19 SOBRE EL PRECIO  
DE LOS FLETES MARÍTIMOS EN LIMA METROPOLITANA EN EL  
2021**

**PARA OPTAR**

**EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN ADMINISTRACIÓN DE  
NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**PRESENTADO POR**

**SOLANGE YESSENIA BERROCAL CORTEZ  
PAULA ALEXANDRA CALIXTO CAMPOS**

**ASESOR**

**MG. CÉSAR AUGUSTO OSORES MIRANDA**

**LIMA – PERÚ**

**2023**

## **DEDICATORIA**

Dedicamos este trabajo a nuestros padres por habernos dado el apoyo contante durante la trayectoria de nuestra carrera, brindando su amor y comprensión para poder alcanzar nuestras metas.

## **AGRADECIMIENTOS**

Agradecer, en primer lugar, a Dios por permitirnos realizar nuestra tesis. Agradecer a nuestra familia por habernos apoyado en nuestra etapa universitaria. Finalmente, a la vida por permitirnos coincidir en este camino y tener una linda amistad.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

DEDICATORIA .....	i
AGRADECIMIENTOS .....	ii
ÍNDICE DE FIGURAS .....	x
RESUMEN .....	xii
ABSTRACT .....	xiii
INTRODUCCIÓN .....	xv
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO .....	1
1.1 Precedentes de la investigación .....	1
1.1.1 Precedentes Internacionales .....	1
1.1.2 Antecedentes Nacionales .....	6
1.2 Bases Teóricas .....	10
1.2.1 COVID - 19 .....	10
1.2.2 Flete marítimo .....	17
1.3 Definición de Términos Básicos .....	31
CAPÍTULO II: HIPÓTESIS Y VARIABLES .....	35
2.1 Formulación de Hipótesis Principal y Derivadas .....	35
2.2 Variables y Definición Operacional .....	35
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA .....	38

3.1. Diseño Metodológico .....	38
3.2 Procedimiento de Muestreo.....	40
3.2.1 Población.....	40
3.2.2 Muestra.....	40
Figura Regla de muestreo .....	41
3.3 Técnica de recopilación de data .....	41
3.4 Técnicas Estadísticas para el desarrollo de información .....	42
Estadísticas de fiabilidad .....	44
Estadísticas de fiabilidad .....	44
Alfa de Cronbach.....	44
N de elementos .....	44
0,916 .....	44
27 .....	44
Tabla 1. Confiabilidad de la Primera variable.....	45
Estadísticas de fiabilidad .....	45
Alfa de Cronbach.....	45
N de elementos .....	45
0,925 .....	45
18 .....	45
Tabla 2. Confiabilidad de la Segunda variable.....	45

Estadísticas de fiabilidad .....	45
Alfa de Cronbach.....	45
N de elementos .....	45
0,738.....	45
9 .....	45
3.5 Características Éticas.....	46
<b>CAPÍTULO IV: RESULTADOS</b> .....	<b>47</b>
4.1. Resultados de la investigación .....	47
4.1.1 Variable independiente: COVID - 19.....	47
Tabla 3. Porcentaje y frecuencia de la variable COVID-19.....	47
Tabla 4. Porcentajes y frecuencia V1D1.....	48
Tabla 5. Porcentaje y frecuencia de V1D2.....	50
Tabla 6. Porcentaje y frecuencia de la V1D3.....	51
4.1.1.2 Variable dependiente .....	52
Tabla 7. Porcentaje y frecuencia de V2.....	52
Tabla 8. Porcentaje y frecuencia de la V2D1 .....	54
Tabla 9. Porcentaje y frecuencia del V2D2.....	55
Tabla 10. Porcentaje y Frecuencia del V2D3 .....	57
4.1.1.3 Cruce de tablas.....	58
Tabla 11. Tabla cruzada porcentaje y frecuencia de V1D1 Y V2.....	58

Tabla 12.	Tabla cruzada de porcentaje y frecuencia de V1D2 Y V2 .....	60
Tabla 13.	1 Tabla cruzada de porcentaje y frecuencia de V1 Y V2 .....	61
4.1.2	Análisis Exploratorio .....	63
Tabla 14.	Normalidad de variables principales .....	63
4.1.3.	Correlación de variables y dimensiones de las hipótesis.....	64
4.1.3.1.	Contrastación de hipótesis 1 .....	64
Tabla 15.	Relación de V1D1/V2 .....	65
4.1.3.2.	Contrastación de hipótesis y objetivos específicas 2 .....	66
Tabla 16.	Correlaciones ante la V1D2/V2.....	67
4.1.3.3.	Contrastación de hipótesis y objetivos específicas 3 .....	68
Tabla 17.	Correlaciones del V1D3/V2 .....	69
4.1.3.4.	Contrastación de hipótesis y objetivos generales.....	70
Tabla 18.	Correlaciones del V1/V2. ....	71
CAPÍTULO V: DISCUSIÓN DE RESULTADOS .....		73
5.1.	Discusión de resultados.....	73
CONCLUSIONES .....		81
RECOMENDACIONES .....		85
REFERENCIAS.....		89
ANEXOS .....		94
Anexo I: Matriz de Consistencia .....		1

Anexo II: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES .....	3
<b>FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS .....</b>	<b>1</b>
<b>RÚBRICA PARA LA VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS .....</b>	<b>1</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Regla de muestreo.....	41
Tabla 2.	Estadísticas de fiabilidad.....	44
Tabla 3.	Confiabilidad de la Primera variable .....	45
Tabla 4.	Confiabilidad de la Segunda variable.....	45
Tabla 5.	Porcentaje y frecuencia de la variable COVID-19.....	47
Tabla 6.	Porcentajes y frecuencia V1D1.....	48
Tabla 7.	Porcentaje y frecuencia de V1D2.....	50
Tabla 8.	Porcentaje y frecuencia de la V1D3.....	51
Tabla 9.	Porcentaje y frecuencia de V2 .....	52
Tabla 10.	Porcentaje y frecuencia de la V2D1.....	54
Tabla 11.	Porcentaje y frecuencia del V2D2.....	55
Tabla 12.	Porcentaje y Frecuencia del V2D3 .....	57
Tabla 13.	Tabla cruzada porcentaje y frecuencia de V1D1 Y V2 .....	58
Tabla 14.	Tabla cruzada de porcentaje y frecuencia de V1D2 Y V2 .....	60
Tabla 15.	Tabla cruzada de porcentaje y frecuencia de V1 Y V2.....	61
Tabla 16.	Normalidad de variables principales .....	63
Tabla 17.	Relación de V1D1/V2 .....	65
Tabla 18.	Correlaciones ante la V1D2/V2.....	67
Tabla 19.	Correlaciones del V1D3/V2 .....	69

Tabla 20. Correlaciones del V1/V2.....	71
--	----

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Fluctuación de volumen de contenedores referentes a la exportación por región expresado en miles de TEU .....	28
Figura 2. Fluctuación de volúmenes de contenedores referentes a las importaciones por región expresados en miles de TEUs .....	29
Figura 3. Fluctuación del volumen de exportaciones e importaciones entre regiones de los primeros semestres de los años 2020/2019 .....	30
Figura 4. Fluctuación de importaciones y exportaciones en Callao, Perú desde enero a septiembre del 2020 expresado en porcentajes.....	31
Figura 5. Figura de barras en base al porcentaje y frecuencia de la variable COVID-19.....	47
Figura 6. Figura de barras de V1D1 .....	49
Figura 7. Figura de barra de V1D2.....	50
Figura 8. Figura de barra de V1D3.....	51
Figura 9 . Figura de barra de V2 .....	53
Figura 10. Figura de barra del V2D1 .....	54
Figura 11. Figura de barras del V2D2 .....	56
Figura 12. Figura de barra de V2D3.....	57
Figura 13. Figura de barras de V1D1 Y V2 .....	59
Figura 14. Figura de barras de V1D2 Y V2 .....	60

Figura 15. Figura de barras del V1 Y V2 .....	62
Figura 16. Figura de Dispersión V1D1 y V2 .....	66
Figura 17. Figura de la dispersión del V1D2 y V2 .....	68
Figura 18. Gráfico de Dispersión V1D3 y V2 .....	70
Figura 19. Figura de la dispersión de V1 y V2.....	72

## RESUMEN

EL objetivo de este estudio es informar cómo la pandemia del COVID-19 afectó a las tarifas de flete vía marítima durante el 2021. Esto beneficiará a agentes consolidadores, agente de carga y agencias de aduana, así como a los proveedores de servicios logísticos en general, al proporcionarles información oportuna para tomar decisiones con conocimiento de la causa. Asimismo, el estudio optó por una metodología descriptiva utilizando un enfoque cuantitativo con un alcance explicativo no experimental, empleando una muestra a 301 consignatarios de cargas generales a los que se le brindaron cuestionarios que contenían veintisiete preguntas, con la intención de identificar una relación entre las dos variables presentadas. Como resultado, el valor alfa de Cronbach del procedimiento resultó ser de 0,916, lo que indica un nivel de confianza del 91,60 %, y una prueba de correlación de Spearman con un valor de coeficiente de 0,288 reveló una significativa relación positiva entre variables. Finalmente, pero no por ello menos importante, el incremento de precios de insumos que se ha reflejado en consecuencias financieras de la pandemia sobre los fletes marítimos. Para evitar que el COVID-19 se propague entre su mano de obra y por contar con los puertos más importantes del mundo, China es el principal proveedor de mercancías; sin embargo, estas precauciones no han impedido que los diversos agentes de la cadena logística presenten síntomas. Se han reforzado los controles sanitarios en los puertos como consecuencia del aumento de casos en todo el país. Esto ha retrasado el envío de cargas FCL y LCL y ha aumentado los costes locales que se han añadido para proteger a los trabajadores de los almacenes aduaneros que entran en contacto diario con las mercancías importadas.

Además, al reanudarse gradualmente las actividades en otras naciones, los efectos del paro en China se dejaron sentir también allí. Por ejemplo, la congestión de los puertos, que comenzó en China, la escasez de contenedores, la falta de espacio, el exceso de carga rodada, los retrasos en la navegación y los cambios de ruta contribuyeron a un aumento de las tarifas.

Palabras claves. Contenedores, flete marítimo, COVID-19, aduanas, operador logístico y redes logísticas son algunas de las palabras clave.

## ABSTRACT

The study has the objective of determine the COVID-19 pandemic impact in the costs of ocean freights during the 2021 period, thereby benefiting importers, cargo and customs agencies, as well as logistics operators by giving them with timely information. In order that, they can decide to improve this knowledge into their logistics process in the face of another large-scale pandemic. In this sense, the study opted for a descriptive method applying a quantitative approach, with a non-experimental explanatory scope, whose study showed 301 importers to whom a questionnaire comprised of 27 questions was applied, with the aim of finding an influence between the variables presented. Because of this, a Cronbach's alpha with 0.916 value, which represents a 91.60% confidence with the procedure, the Spearman coincidence test obtain a positive relationship since the value was 0.288. To conclude, the effects caused with the pandemic in the cost of international sea freight have caused monetary increases in supplies or products. China has been the country that includes the main ports all over the world also know as main supplier of products, which has had to take protocols against COVID - 19 to avoid contagion among its workers, but these measures have not prevented the different actors in the supply chain from presenting symptoms, due to the increase of cases around the country, in port they have increased sanitary controls resulting in shipments of FCL and LCL cargoes having a delay in departures, and also the increase in local costs that have had to be added to safeguard the workers in customs warehouses who work with this resources.

In addition to this, the consequences of the stoppage in China had repercussions in other countries as activities were progressively reactivated, they began to suffer the ravages of change such as: port congestion starting in China, container shortages, space shortages, excessive rolling overs, delays in departure, changes of route which caused the rise in the prices of maritime freight.

Keywords: Containers, supply chain, maritime freight, customs, COVID-19, cargo agency.

NOMBRE DEL TRABAJO

**139. TESIS PAULA- SOLANGE - ASESOR  
CESAR OSORES.docx**

RECuento DE PALABRAS

**23385 Words**

RECuento DE CARACTERES

**130251 Characters**

RECuento DE PÁGINAS

**135 Pages**

TAMAÑO DEL ARCHIVO

**1.2MB**

FECHA DE ENTREGA

**Jun 26, 2023 3:02 PM GMT-5**

FECHA DEL INFORME

**Jun 26, 2023 3:04 PM GMT-5**

● **11% de similitud general**

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base c

- 3% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 11% Base de datos de trabajos entregados
- 1% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossr

● **Excluir del Reporte de Similitud**

- Material bibliográfico
- Material citado
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 10 palabras)

## INTRODUCCIÓN

A lo largo del año del 2020 en los medios de transporte que se emplean para las importaciones o exportaciones se ha venido demostrando un creciente ascendente, hasta que la amenaza de un nuevo virus emergió, diferentes organizaciones mundiales se pronunciaron dando comentarios oportunos para la situación que se venía atravesando, uno de ellos fue el de Organización mundial de la salud (Organización Mundial de la Salud, 2020) donde se pronunció al desconocimiento de esta nueva enfermedad que se venía atravesando pese al nombre que hoy conocemos como CO que significa “corona”, VI derivada de la palabra ‘virus’, D de que viene siendo la palabra *disease*, que en inglés se le otorga a enfermedad, y por último 19 dado que ese año inició. También, fue mencionada nacionalmente por el ministerio de salud (MINSA, 2020) catalogándola como un virus altamente infeccioso de la familia del coronavirus en la rama del SARS-CoV-2, cuya propagación ha venido siendo a través de individuos infectados mediante el habla, el estornudo, toses, el mundo del comercio internacional se vio afectado mayor a lo esperado resultando así, que se implementen restricciones para disminuir contagios y evitar su rápida propagación llevando así a cerrar puertos de manera temporal o definitiva, y reduciendo el volumen de operaciones con los que se venía trabajando en puertos.

Pero, de manera en que se fueron levantando las cuarentenas, los diversos países fueron restableciendo sus economías de maneras diferentes. A su vez, el alcance del transporte vía marítima no resultó suficiente para abastecer la alta demanda de productos, lo cual conlleva a una escasez de contenedores y retrasos de envíos de

carga y demoras en el arribo al lugar de destino. Además, el aumento de casos del virus en puertos chinos con los rebrotes de la variante Delta, afectaron el comercio global teniendo como consecuencia un alza exorbitante de fletes.

EL alza de fletes marítimos de manera exorbitante fue reflejada en cada una de las rutas, el transporte marítimo es el elemento primordial para la logística internacional, debido a que se pueden trasladar altos volúmenes de carga como: maquinarias, medicamentos, repuestos, textiles y productos de temporada.

En nuestro país, el alza en los precios se proyectará en productos importados y será el consumidor, quien culminará pagando dichos gastos. A su vez, la congestión portuaria que ha ocasionado la pandemia mantiene en espera a los empresarios que aguardan una fecha de zarpe pronta para que puedan entregar los productos a sus clientes teniendo en cuenta que se presentan muchos roleos de naves.

Según lo informado, la pandemia no solo ha venido a cambiar nuestro día a día y nuestra relación con las demás personas, también ha perjudicado a los sectores económicos, como el comercio exterior, que atraviesa actualmente la etapa más difícil de su historia. Es por ello que, se vienen aplicando estrategias para adaptarse a la nueva coyuntura y garantizar que la cadena mundial de la logística pueda realizarse.

Por lo cual esta investigación que se está realizando tiene como principal problema: ¿De qué manera esta nueva pandemia del COVID – 19 impacta en el flujo de los precios en los fletes marítimos en el 2021?; colocamos como problemas específicos como: ¿De qué forma impacta los protocolos empleados durante la pandemia del

COVID – 19 en la influencia del precio en los fletes marítimos en el 2021?; ¿De qué manera impacta la paralización del comercio internacional en el precio de los fletes marítimos en el 2021?; ¿De qué manera impacta la digitalización en la gestión de comercio exterior en los precios de los fletes marítimos en el 2021?.

El objetivo general de la investigación es investigar como la pandemia COVID – 19 influyó en los fletes marítimos en el 2021, y determinamos objetivos específicos como establecer el impacto de los protocolos tomados durante la pandemia del COVID – 19 con influencia en los fletes marítimos en el 2021; así como también analizar como la paralización del comercio internacional impactó los precios de los fletes marítimos en ese mismo año, por último evaluar, el impacto de la digitalización en la gestión de comercio exterior en los precios de los fletes marítimos en el 2021.

Se desea cumplir con los objetivos del trabajo, se realizarán sondeos a los consignatarios que gestionen importaciones marítimas de carga como *less than container load* (LCL), carga refrigerada, carga IMO, y full container load (FCL), carga contenedorizada, ello permitirá conocer que gestiones han realizado para superar la nueva coyuntura. Se utilizó el cuestionario y su procesamiento será en *Statistical Package for Social Sciences* (SPSS) para poder dar con los resultados.

Los resultados obtenidos ayudarán a alcanzar los objetivos expuestos, brindando conocimientos y alternativas de solución al nuevo escenario con los que cuentan los consignatarios peruanos, también, dará a conocer la causa del alza desmedida de tarifas marítimas. Adicionalmente, contribuiremos con data a investigadores que aborden el mismo tema.

Es importante, analizar la pandemia del COVID – 19 y sus consecuencias en los diferentes sectores, como en el comercio exterior llegando a repercutir globalmente en toda la cadena logística. A su vez, ha conllevado a que se emplee una nueva estructura dejando de lado el manejo tradicional de carga ya conocido, como los protocolos sanitarios aplicados para el personal de nave y el envío de carga. Adicionalmente, es importante observar el increíble cambio de las tarifas de fletes internacionales con el paso de los meses.

Teniendo como resultado precios exorbitantes sin precedentes en todos los países, lo cual ha ocasionado cambios en el manejo de gestión y nuevos procedimientos para los involucrados en la cadena, que han tenido que atravesar varias dificultades para poder trabajar de manera usual, de ello se puede resaltar lo difícil de obtener un espacio o adaptarse a contar con menos días libres en origen y en destino.

La investigación es conveniente, ya que otorgará conocimiento de la nueva coyuntura del comercio exterior y mencionará las nuevas medidas tomadas que se han estado implementando en cada fase de la cadena logística para manejar las dificultades ocasionadas, a su vez, informará los diversos sucesos que conllevaron al alza de las tarifas de fletes internacionales y la tendencia de precios.

Conforme a lo mencionado, la información que estaremos presentando mediante esta presente investigación logrará beneficiar a consignatarios y a nuevos importadores, informando de las tarifas recientes con los que se manejan en el mercado, también la fluctuación en los tiempos de tránsito, alternativas que se emplean para el rutas donde se cuenten con congestión portuaria o cierres de puertos, nuevos protocolos, congestiones de puertos, niveles permitidos, y lo más

importante contar con la información precisa sobre las tarifas para estimar a tarifas a los que podrían ver expuestos.

Por otro lado, la tesis será importante dado que, permitirá a entender la nueva coyuntura en la logística internacional. Además, según como ha ido dándose se determina como un gran obstáculo al cual navieras, aerolíneas, operadores logísticos, consignatarios, exportadores, entre otros, se han ido acoplado a los cambios mes a mes con los diversos sucesos acontecidos generando un gran cambio en lo ya conocido.

Por consiguiente, la presente investigación será importante porque otorgará información relacionada a este nuevo virus llamado COVID – 19 y el precio de los fletes marítimos, dado que se trata de un suceso inédito por el momento no se han desarrollado muchas investigaciones del tema. Es por ello que, se puede considerar como una gran fuente de información para los estudiantes que deseen estudiar sobre la coyuntura del comercio exterior en años de pandemia, a su vez, este hecho se reflejará en los años siguientes.

De ello, se concluye que el estudio aportará conocimiento sobre la relación de la pandemia y la logística internacional, específicamente en la fluctuación de tarifas marítimas. Se brindará información de los acontecimientos, nueva coyuntura del mercado internacional. Esto permitirá comprender a mayor detalle que hechos conllevaron al alza de tarifas de manera mundial y las implementaciones generadas para mantener la operación de la logística internacional.

Adicionalmente, se concluye que el trabajo permanecerá como guía para emprendedores y futuros consignatarios, proporcionándoles conocimiento sobre

los nuevos precios de los diversos puertos y la fluctuación que han venido presentando con el paso de los meses a fin de que puedan investigar qué mercados serían más atractivos para incursionar en las importaciones o realizar el estudio de futuras importaciones a realizar sin presentar riesgos que los lleve a generar pérdidas.

El presente trabajo resulta viable teóricamente debido a que, cuenta fuentes de información recolectadas por internet, accediendo a informes, artículos, libros y reporte relacionados al tema seleccionado, contando así con información detallada de fácil acceso al ser un tema reciente que sigue ocurriendo mundialmente. Con ello, se recolectará fuentes que presenten mayores detalles y datos que logren aportar con el desarrollo del tema. A su vez, se emplea buscadores académicos para lograr contar con información confiable.

Por consiguiente, tecnológicamente es viable, ya que cuenta con acceso a red y recursos necesarios para lograr obtener con cualquier tipo de información de fuentes confiables en donde podamos apoyarnos en dar nuestras conclusiones. Por lo tanto, es económicamente viable, pues se recolecta información desde internet y se utilizan sondeos virtuales, facilitando su desarrollo sin incurrir en mayores gastos.

Adicionalmente, el siguiente trabajo contará con una amplia muestra de 301 consignatarios encuestados, se está presentando un nivel de confianza del 95% junto a ellos un margen de error del 5%. El patrón será aleatorio de manera probabilístico simple, para tenerlos resultados de las muestras, se desarrolla una

encuesta virtual con veintisiete preguntas relacionadas con el alza de fletes marítimos y el COVID – 19.

A su vez, la siguiente investigación contempla capítulos importantes de desarrollo mencionados a continuación: Capítulo I Marco Teórico, en donde se estará proporcionando información de antecedentes internacionales y nacionales, como también de definiciones y ases teóricas oportunas para la investigación.

Por lo que la determinación de la formulación de la hipótesis y la definición de la misma se verán reflejados en el Capítulo II: Hipótesis y Variables.

También se tendrá el marco metodológico, los métodos de recolección de datos, el diseño de la muestra, las consideraciones éticas y los métodos que se empleara serán estadísticos para que el tratamiento de la data obtenida de las encuestas realizadas se reflejara en el Capítulo III: Metodología de la investigación.

Tenemos el Capítulo IV: Donde daremos los resultados, los análisis estadísticos realizados, como la estadística en inferencial, y un breve análisis.

Se contrastará y comparará con resultados de diferentes autores que han informado sobre el mismo tema en el Capítulo V: Discusión de resultados.

Finalmente, se presentan las conclusiones obtenidas que se llevó en base a la data obtenida en las encuestas realizadas y las recomendaciones pertinentes para que los consignatarios tomen las medidas cautelares para que, cuenten con oportunidades de mejora y propuestas, y también, establecer medidas que aporten a su rentabilidad empresarial.

## CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

### 1.1 Precedentes de la investigación

#### 1.1.1 Precedentes Internacionales

Como uno precedente de esta investigación en vías desarrollo tenemos a (Sánchez, 2019), en donde su plan de investigación tuvo como denominación “La formación de los precios en el transporte marítimo para contenedores de exportación así mismo el rol con las expectativas”, emitido por la Pontificia Universidad Católica Argentina para pretender el grado de doctorado, en el cual se pudo establecer en la investigación el problema: ¿De qué manera se determinan los precios que involucran los fletes internacionales marítimos que se manipulan en el mercado mundial?

Según lo expresado por el autor, el objetivo que planteó fue enseñar la estrategia para fijar precios en el traslado de carga vía marítima específicamente en la crisis del 2009, con el fin de determinar los hechos y los diferentes acciones que suscitaron a que se trabajen precios definidos en el mercado internacional establecidos por periodos. Aplicó el diseño metodológico cuantitativo, empleando instrumentos como recopilación de datos y estadísticas, para evaluar la interacción de exportadores argentinos en el comercio. Adicionalmente, empleó como instrumento, sondeos a exportadores para obtener los resultados. Por otro lado, obtuvo la información de la investigación mediante fórmula estadística.

Expresando como resultados, que la inserción de precios estando sujeto al manejo del *pricing*, detallado por las navieras de diversas maneras, teniendo en cuenta la temporada del año donde realice la operación, y la demanda y oferta con la que

cuenta en el momento determinado; por lo cual, logró contrastar y validar su hipótesis.

En referencia a la problemática manifestada, se informa que el mercado argentino ha proseguido con la tendencia general de la industria, resaltando que la coyuntura fue cambiando a lo largo de los años. Adicionalmente, revalidó la importancia del *pricing*, que establece los precios por parte de los ofertantes en las tarifas internacionales, debido a que, resalta que no se tenía demasiada información sobre su correlación. Finalmente, contribuyó a contar con un mejor panorama de cómo se manejan el establecimiento de los fletes marítimos.

Tomando en cuenta lo investigado por (Escobar & Saraguro, 2020), en donde su plan de investigación tuvo como denominación “Logística internacional adherida durante la pandemia COVID - 19, hacia Ecuador y las perspectivas en base la cadena de suministros en la zona 8”, emitido por la Universidad de Guayaquil para pretender la titulación de ingeniería en comercio exterior, en el cual se pudo establecer en la investigación el problema: ¿Qué determinantes logísticos impactaron en el suministro en base a las empresas que radican la zona residencial zona 8 de Ecuador entre el periodo de sanidad?

Su investigación buscó enseñar cómo el comercio global impacto a la cadena logística de Zona 8 en medio de la pandemia del COVID-19. Empleando sondeos a empresas agroindustriales, a transportistas y comerciantes del lugar, en la realización del estudio se empleó el método descriptivo con un enfoque cuantitativo. la recolección de datos fue parte crucial para implementar un plan de respaldo para crisis sanitarias.

Por consiguiente, en los resultados obtenidos se visualizó que al carecer de protocolos de bioseguridad y de recursos fundamentales para sostener el funcionamiento de la cadena logística en un momento crucial, muchas empresas no tenían idea de cómo afrontar una situación sin precedentes.

De ello se concluye que, el virus COVID-19 fue el causante de la crisis sanitaria que ocasionó una crisis global, reflejando varias deficiencias de empresas ecuatorianas en sus cadenas de suministro, así como también la repercusión que tuvo a nivel global. Ninguna empresa estaba preparada ni prevista a enfrentar problemas, repercusiones sociales y económicas o efectos secundarios de esta epidemia. Era esencial enfocarse en la fabricación, distribución y comercialización para superar problemas en su operación y alistarse para sobrellevar la pandemia.

De acuerdo con (Lozano, 2021) en su tesis denominada Impacto sobre el transporte marítimo de China y Estados Unidos, situación de Colombia sobre el comercio internacional, publicada por la Universidad Antonio Nariño, presentada en la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, expuesta en la ciudad de Bogotá; el cual tuvo como problemática ¿Cuál ha sido la incidencia de Colombia en el comercio mundial entre 2015 y 2020 como consecuencia del transporte marítimo chino y estadounidense? Analizar las consecuencias en el transporte de Colombia vía marítima conjuntamente con Estados Unidos y China en el comercio exterior entre el 2015 y 2020.

El autor empleó un método descriptivo con enfoque cuantitativo con el fin de fundamentar el impacto del comercio global en el transporte marítimo, se recopilaron información de la DIAN, Cámara de Comercio y del Ministerio de Defensa Nacional, que aborda información del aumento de exportaciones,

importaciones y tributos de puertos colombianos, chino y estadounidenses; del estudio se pudo obtener como resultado la demostración del importante papel que ejerce el comercio marítimo en su economía.

La pandemia, inició el 2019, y produjo la paralización política, social y económica, y los puertos padecieron un global descenso del -7,2% del 2019 al 2020. Por lo cual, para Colombia conllevaría un importante desafío confrontar la nueva coyuntura en el traslado marítimo considerando la congestión en los patios de contenedores, principalmente en Buenaventura, el puerto más importante. También, se expuso que los puertos del Pacífico y del Caribe cooperan con la economía del su país por sus importantes operaciones de comercio, comprendiendo a Buenaventura y Cartagena como los tradicionales, por lo cual es de suma importancia desarrollar infraestructuras y tecnologías para perfeccionar las operaciones y el manejo.

Por otra parte, (Atencia Hernández, 2019) dio a conocer en su tesis investigación que tiene como título Desempeño de la logística de transporte marítimo Internacional en Colombia entre medio de la pandemia por COVID – 19 , publicada por la Universidad de Córdoba para obtener por el Título de Administradora en Finanzas y Negociadora Internacional, se pudo determinar el problema de investigación ¿EL COVID – 19 afecto de forma significativa el desempeño logístico en el costo y tiempo de movilización de las cargas en el transporte marítimo internacional en Colombia?

Se propuso como objetivo indagar en el desenvolvimiento del comercio en territorio colombiano en el tiempo donde se desarrolló la pandemia del COVID – 19, por lo cual, para realizar la tesis se empleó el método descriptivo con enfoque cualitativo,

utilizando métodos teóricos permitiendo que la investigación se ejecute de manera unánime. Se recopiló información de fuentes oficiales y artículos científicos dedicadas a la logística internacional.

Por consiguiente, como resultado reflejo la coyuntura reciente ocasionada por el COVID – 19, originó un cambio en el manejo de las diversas actividades en el comercio marítimo colombiano, suscitada por los cambios en las actividades, generadas por las limitaciones en sistemas comercialización y producción, establecidas para lograr reducir los efectos del virus en el sector salud, y mantener la estabilidad del comercio y la economía.

A su vez, obtuvo como conclusión que el rendimiento logístico del comercio marítimo colombiano en tiempos de pandemia, se vio disminuido comparándolo con el desempeño previo, lo cual perjudicaría la competitividad del país internacionalmente y el crecimiento de su economía. Además, esta circunstancia presupone una recuperación lenta de la economía en un escenario post pandemia, por las restricciones en las aperturas hacia otros mercados. Es por ello que, se sugiere la implementación de medidas integradas e integrales que beneficien la mejora en tiempo y costos del transporte marítimo para posibilitar los envíos internacionales de productos.

(San José & Gento, 2021) en su investigación Impacto del COVID-19 en los costos y volumen del transporte que comprende mercancías publicada por la Universidad de Valladolid, para optar por el título de maestría en ingeniería industrial, se pudo determinar el problema de investigación ¿Cómo afectó el impacto de COVID - 19 a los precios y volúmenes del transporte de mercancías?

Tuvo como objetivo identificar específicamente los cambios de precio y volumen en el transporte de mercancías a causa del impacto de COVID - 19, la cual fue realizada aplicando la técnica descriptiva con enfoque cualitativo.

Consecuentemente, se infiere de los resultados de la investigación que las tarifas de fletes marítimos son establecidas por precios alternos como el del combustible y este al haber incrementado, generó que los precios del transporte también aumentaran. A su vez, al estar en cuarentena deteniendo las operaciones indefinidamente de algunos puertos causó que al momento de volver a aperturar puertos o reestablecer rutas se eleve la demanda produciendo así el alza de tarifas siendo en algunos casos 8 veces más que su valor habitual, sucesos nunca antes vistos en la historia.

### **1.1.2 Antecedentes Nacionales**

Según (Loo & Mariátegui, 2020) en su trabajo de investigación denominado Digitalización del proceso aduanero y su relación con la operatividad aduanera del puerto del Callao durante el periodo 2016 - 2020, publicada por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, a partir de la lectura se pudo obtener el problema ¿Cómo se relaciona la digitalización del proceso aduanero y las operaciones aduaneras del puerto del Callao con el período 2016-2020?

El propósito de este estudio fue examinar la conexión entre las operaciones aduaneras llevadas a cabo en el puerto del Callao y la implementación de la digitalización en el proceso aduanero en el 2016. Adicionalmente, da a conocer la relación entre las operaciones aduaneras portuarias y la innovación del proceso aduanero.

Para la investigación empleo un diseño cuantitativo no experimental de tipo transversal descriptivo y correlacional, e indagó a agentes aduaneros que tengan jurisdicción marítima en el Callao. Recopilaron información mediante las DUAS del 2018 observadas desde la página web de SUNAT.

Por consiguiente, se concluye que el Perú debe invertir digitalizar de sus procesos y operatividad aduanera para preservarse como un país competitivo en referencia al comercio internacional.

Se puede concluir que la digitalización de sus procedimientos tuvo consecuencias favorables para las operaciones dadas en el comercio global ante un hecho inusual generado por el COVID-19 y las limitaciones establecidas haciendo que las actividades se continúen realizando sin inconvenientes con normalidad, inclusive agilizando actividades. Dado que, muchos procedimientos y trámites para importación se gestionaban solo de manera presencial y lograron cambiarse de manera virtual.

Por otro lado, (Valdez, 2021) en su trabajo de investigación en el año 2020 denominado, Impacto de COVID - 19 en el proceso de nacionalización de la agencia de aduanas CLI Gestiones Aduaneras S.A., publicada por la Universidad Privada del Norte, en la Facultad de Negocios, en la ciudad de Lima, la cuestión era, ¿qué efecto tendrá el COVID - 19 en el proceso de nacionalización de la agencia de aduanas CLI Gestiones Aduaneras SA en 2020? Tuvo como finalidad establecer la influencia del COVID – 19 en la nacionalización de mercancías de CLI Gestiones Aduaneras SA, agencia de aduana, en 2020.

Empleó un estudio no experimental basándose en investigaciones descriptivas con enfoque cuantitativo. Para la recopilación observó a la agencia de aduanas y

empleó entrevistas a profundidad; obteniendo como resultado que el COVID - 19 tuvo un significativo impacto en los procesos para la nacionalización de carga en el 2020, debido a que la empresa digitalizó varios de sus procesos obligados por los cambios producidos en el año mencionado.

Según (Chavez & Paredes, 2022) en su trabajo de investigación denominado el IMO 2020 y su efecto en el comercio de *fuel oil* en el Perú durante el periodo 2018 -20. Influencia de la pandemia del COVID – 19, en las exportaciones de jengibre en los años 2019 y 2020, publicada por la Universidad Tecnológica del Perú, Facultad de Administración y Negocios Administración de Negocios Internacionales para optar el Título Profesional de Licenciada en Administración de Negocios Internacionales, de manera que a partir de la lectura se pudo obtener el problema ¿Cómo influyó la pandemia del COVID-19 en la exportación peruana de jengibre en el periodo 2019- 2020?

Según la investigación del autor su objetivo fue establecer la influencia de la pandemia ocurrida por el COVID-19 en las exportaciones de jengibre en el Perú en los años 2019- 2020, en consecuencia, emplearon un enfoque cuantitativo usando un alcance descriptivo-correlacional, de instrumento utilizaron datos recolectados de *webs* por parte las operaciones aduaneras del estado, y de enlaces con análisis estadísticos relacionados con la cadena logística.

Así, el autor recopiló información mediante bases de datos, consiguiendo temas y data relacionada a las exportaciones. Adicionalmente, se obtuvo información de organizaciones nacionales como el (BCRP) Banco central de reserva y el Instituto Nacional de Estadística e informática (INEI). Para poder procesar la información se emplearon bases mediante Excel.

Se pudo obtener como resultado, que las exportaciones no resultaron completamente perjudicadas por la pandemia COVID – 19 aun cuando las tarifas de importación marítima se encarecieron. Se sugiere revisar nuevos mercados para obtener mejores precios y manejar su exportación sin detenimiento con el fin de ayudar a su pueblo y sobrepasar la difícil coyuntura como también ayudará a reducir las consecuencias negativas dadas en el comercio internacional.

A su vez, (Bejarano & Quispe de la Cruz , 2021) en su trabajo de investigación denominado Gestión logística y desempeño logístico en operadores logísticos de comercio exterior antes y durante la pandemia COVID-19 en Lima, 2020, publicada por la Universidad Tecnológica del Perú, a partir de la lectura se pudo obtener el problema ¿Cómo afectó el desempeño logístico en operadores logísticos de comercio exterior antes y durante la pandemia COVID-19 en Lima, 2020?

Tuvo como finalidad definir el vínculo entre el desempeño logístico y gestión logística de las agencias de carga internacional antecedente a la pandemia y durante su existencia en Lima en el año 2020. Con lo cual, emplearon un enfoque cuantitativo y como instrumentos el juicio de expertos y confiabilidad del alfa de Cronbach, a fin de conseguir sustento para validar su hipótesis.

Se concluye, que las agencias de carga internacional no se encontraban listas para sobrellevar una difícil coyuntura mundial sin precedentes en la historia del comercio exterior, lo cual produjo que se tengan que adaptar a un nuevo escenario cabe resaltar que en el tiempo que se produjo las agencias de carga tuvieron incorporaron medidas de seguridad, afrontando una nueva coyuntura con diferentes problemas como las clausuras de vías importantes como el Canal de

Suez, congestiones portuarias, alza de tarifas , y demás complicando la gestión y rutina con la cual se trabaja en el rubro previamente.

Por otro lado, (Diaz, 2022) en su trabajo de investigación titulado Política de estado en las exportaciones – importaciones del Perú, en tiempos de la pandemia del COVID-19, entre los años 2019-2022, publicada por la Universidad Autónoma San Francisco Facultad de ingeniería Escuela profesional de ingeniería comercial y Financiera en el cual identifica como problema, ¿Cómo fue Política de Estado en las exportaciones – importaciones del Perú, en tiempos de la pandemia del COVID-19, entre los años 2019-2020?.

La finalidad de su trabajo fue estudiar la coyuntura peruana comercialmente anterior y posterior al virus, es decir, las exportaciones e importaciones antes del virus. Se empleó el método de enfoque cualitativo utilizando estadísticas descriptivas.

Se puede concluir que muchas empresas se encuentran conformadas de forma tradicional y al generarse una nueva coyuntura con limitaciones para llevar a cabo sus procedimientos de manera presencial fueron obligados a adecuarse a la nueva normalidad, recurriendo a asesores para lograr de adaptarse a la nueva coyuntura suscitada por el virus considerándose un reto para los consignatarios.

## **1.2 Bases Teóricas**

### **1.2.1 COVID - 19**

#### **Definición**

Según (Ministerio de Salud, 2020) define que el coronavirus más reciente, el COVID-19, pertenece a una gran familia de virus que puede causar una amplia

gama de enfermedades, desde el resfriado común hasta graves infecciones respiratorias. Previamente al comienzo de la epidemia en Wuhan, China, en el último mes del 2019, este virus nunca antes conocido al igual que la enfermedad que producía eran totalmente inexistentes. Varios países se perjudicaron con dicha pandemia.

Según (UNICEF, 2020) describe COVID - 19 como una enfermedad provocada por una nueva cepa de coronavirus. Corona se compone por "CO", "VI" por el virus seguido por la letra "D" referente a *disease* ("enfermedad" en inglés). Fue reconocida como "2019-nCoV" y "el nuevo coronavirus 2019". EL virus nuevo fue conocido como el virus del COVID-19 perteneciente a la misma familia de virus que originan el SARS y otras cepas del resfriado comúnmente conocido por la humanidad.

Según (Public Health, 2021) establece que el COVID-19 es una enfermedad provocada por el virus SARS-CoV-2. Se propaga vía aérea entre humanos. No obstante, la mayoría presentaban leves síntomas, o ninguno, por lo el COVID-19 puede ocasionar una enfermedad mortal. A los que no tenían ningún síntoma se les denominaba como asintomáticos. Así la transmisión del virus no presenta pruebas instantáneas de contagio haciendo que las personas no tengan indicios y vayan contagiando sin saber que ya poseen la enfermedad.

Según (BMJ Best Practice, 2021) describe el COVID-19 como una enfermedad provocada por la familia de los virus coronavirus. Es un típico virus que enferma a humanos y a animales. Usualmente, el virus genera un malestar parecido a la gripe. Aunque, en algunos casos den pie a enfermedades más críticas. EL virus del COVID-19 es un tipo nuevo de coronavirus. Los primeros contagiados se

encontraban vinculados con los mercados de mariscos y animales en Wuhan. Esto permite evidenciar que el nuevo virus se puede considerar como híbrido, ya que infecta tanto a animales como humanos.

Según (Nazario, 2021) define el COVID-19 como un virus típico que puede infectar las vías respiratorias superiores, los senos paranasales o la nariz. EL COVID es conocido como un padecimiento que puede considerarse como los médicos profesionales han venido denominando una infección en las vías pulmonares. Logrando afectar las vías respiratorias superiores o inferiores, (nariz, senos paranasales, y garganta) (los pulmones y la tráquea). EL SARS-CoV-2 puede ser comprendido como uno de las siete clases de coronavirus, virus que puede ocasionar muchas enfermedades, mencionando así al síndrome respiratorio de Medio Oriente, conocido como MERS en sus siglas en el idioma inglés y el síndrome respiratorio agudo. Difundido de manera parecida como diversos tipos de coronavirus, específicamente de individuo a individuo, ocasionando malestar moderado y podía convertirse en letal.

## **Historia**

Según el (Gobierno de España, Ministerio de Sanidad, 2020), la Comisión Municipal de Saneamiento y Salud de Wuhan comunicó que había 27 personas con neumonía de etiología no muy claras y lo que tenían en común era que estuvieron expuestos a un lugar común el cual fue un importante mercado de animales vivos, pescado y mariscos en Wuhan en diciembre del 2019, teniendo así siete casos críticos. los síntomas que presentaba el primer paciente se manifestaron el día 8 de diciembre. las autoridades de China descubrieron el virus nuevo Coronaviridae el día 7 de

enero del 2020 y fue denominado SARS-CoV-2 dado que compartía secuencia genética. Este fue el causante de la pandemia, según manifestó el gobierno de China.

De acuerdo a lo informado por el (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2021) mencionó que para paralizar la difusión del virus y poder velar que los sistemas de salud puedan seguir funcionando normalmente, el Presidente de la República Martín Vizcarra informó a nivel nacional el 16 de marzo del 2020 que entramos en estado de emergencia, el cual contemplaba el cierre de las fronteras, suspensión de actividades escolares, y una cuarentena de 15 días, pero luego de ello se adicionaron 13 días hasta el 12 de abril. Se tomaron normas informadas por el gobierno, los cuales significaron una gran inversión hacia la pandemia en América Latina, centrándose en la protección de los más perjudicados, la salud pública y la reactivación económica. Estas normas tuvieron como objetivo disminuir y evitar lo máximo posible la difusión del COVID-19 y poder garantizar que los hospitales tengan la capacidad de atender el problema.

Según (Ortega, 2020) remarcó que el 31 de diciembre de 2019, las autoridades sanitarias de Wuhan, en la provincia china de Hubei, informaron de un grupo de 27 casos de neumonía sin causa conocida. Se detectó que los infectados mayormente habían laborado en el mercado Huanan en Wuhan, el cual es un mercado de ventas al por mayor donde venden diferentes clases animales inclusive exóticos que se encuentran vivos. La principal causa del brote fue reconocida por las autoridades chinas denominándola (SARSCoV-2) el cual no había sido detectado antes del 7 de enero en humanos. La enfermedad ocasionada por el virus del COVID-19 se ha llevado vidas alrededor del mundo de una forma masiva.

## **Características**

Según (Parisi et al., 2020) describe el espectro clínico del COVID-19 como amplio, desde las formas completamente asintomáticas hasta las que se caracterizan por unas dificultades respiratorias graves que necesitan cuidados intensivos. Presentando un tiempo de incubación de 1 a 15 días, el SARS-CoV-2 se comprende como una aguda infección viral respiratoria de las vías inferiores y superiores con un rango de 3 a 7 días en promedio. Los síntomas más comunes que presentan los afectados por el virus son tos, fiebre, dolor de garganta, astenia, cefalea, vómitos y diarrea.

Según (Salgado et al., 2020) los coronavirus son un tipo de virus frecuente que suele perjudicar a las aves y los mamíferos. Los tipos de coronavirus Betacoronavirus y Alphacoronavirus logran infectar a personas y forman parte de la familia coronaviridae. Estas 2 clases de familias logran también contagiar a murciélagos, y estos tipos de coronavirus han demostrado que tienen la habilidad de contagiar a personas de manera directa o con mayor frecuencia de manera indirecta por medio de mamíferos contagiados. EL SARS-CoV-2 es un beta-coronavirus con variantes genéticas que lo distinguen de otras variantes, pero también cuenta con estructuras iguales a otros tipos de coronavirus de su misma clase.

## **Transmisión**

Según (De Vito et al., 2020) la exposición de persona a persona es la principal forma de contagio del virus, aunque también puede producirse en superficies o cosas que tengan la infección. La transmisión de individuo hacia otro individuo se logra mediante gotas respiratorias esparcidas en un estornudo o por tos, logrando

infectar a quienes estén cerca. Se piensa que la transmisión se puede dar entre uno o dos días previos a presentar los primeros síntomas, lo cual dificulta aislar a la persona infectada mientras está en su fase asintomática. Cabe resaltar que, las personas contagiadas que ya cuentan con los síntomas tienden a ser más peligrosas para transmitir la enfermedad hacia las demás personas.

Según (Ministerio de Salud, 2020) señala que el virus se propaga por las gotitas de agua y saliva que expulsa la persona al hablar, toser, escupir o expirar de una persona infectada hacia otra persona, o a través del contacto con las superficies donde se esparcieron estas gotitas (manija de puertas, barandas de buses, mostradores de venta, sillas u otras superficies). El germen entra mediante los ojos, nariz o boca y hay una gran cantidad que pueden ser asintomáticos.

### **Efectos del COVID-19 en comercio exterior.**

De acuerdo con el informe de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2020) se destaca que las principales economías a nivel mundial experimentaron consecuencias negativas debido a la rápida propagación del virus del COVID-19 y las acciones tomadas por los gobiernos. Significantes paralizaciones de actividades productivas y también restricciones fronterizas ocurrieron empezando en el continente asiático y replicándose, posteriormente, en Norteamérica, el continente europeo y demás regiones. Por consiguiente, generaron un considerable incremento de desempleo, específicamente, en los estadounidenses, generando la disminución de demanda de servicios y bienes.

Según (Alami, 2020) comenta que la cadena logística global se ha visto muy afectada por el COVID-19 debido al papel de China como fabricante y exportador

de bienes. la pandemia significa un gran conflicto en el comercio exterior a nivel mundial, debido a que las empresas dedicadas a la manufactura por todo el mundo importan una considerable gama de bienes chinos. Mencionando así que el 20% del comercio internacional de bienes intermedios proviene del país asiático.

- **Los problemas en el transporte internacional afectan al comercio regional**

Según (CEPAL, 2020) explica que, desde el comienzo de la epidemia, el comercio marítimo en contenedores ha ido disminuyendo a nivel internacional. la mayoría de las regiones han experimentado una disminución desde el mes de marzo, aunque en algunas se presentaron desde febrero. Excluyendo el descenso estacional ocasionado por el año nuevo chino, las tarifas de carga FCL fueron abismalmente altas comparándolas con las tarifas trabajadas en 2019 comparándolos con el 2020 aun así con el descenso de volumen de carga. Sin embargo, 6 de las 10 navieras más importantes alrededor del mundo solicitaron a sus países. Estas navieras son *Cosco shipping lines, Yang Ming, CMA CGM, Evergreen Marine, Hyundai Merchant Marine, y Pacific International Lines (PIL)*.

También (CEPAL, 2020) informa de que el movimiento portuario ha disminuido en varios puertos de la región como consecuencia del brote. la preocupación por la probable influencia en la cadena logística centrándose en uno de sus principales pilares, el transporte marítimo y sus tarifas, fue alarmante debido a la creciente concentración de su industria en nuestros tiempos donde nos encontramos completamente globalizados. En 1992, 30 empresas lideraban la industria del transporte marítimo reflejándose en el 63% de la flota. En 1998 se formaron 6

coaliciones, que comprendieron el 50% de la flota a nivel global. la flota de los treinta principales transportistas incrementó a 10,81 millones de unidades semejantes a 20 pies entre los años 2000 y el 2010. Tres de las coaliciones contaban con una cuota cercana al 70% de la oferta mundial en el 2018; en el 2020, su cuota había incrementado llegando a equivaler el 84,2%.

Según (Alami, 2020) observa cómo una grave emergencia como el coronavirus ha afectado de manera considerable el suministro confiable de piezas y bienes. A su vez, las cadenas de suministro no surgen de manera fácil. Aprobar a un nuevo proveedor toma mucho tiempo para consolidar y mantener la capacidad, calidad, envío y la tarifa. Según lo expresado, las cadenas de suministro buscan abastecer la demanda con un objetivo prolongado.

### **1.2.2 Flete marítimo**

#### **Definición**

Según el Comercio de Comercio Exterior y Turismo, (MINCETUR, 2015) define el flete marítimo como el precio del transporte marítimo o del servicio de la utilizar una embarcación para transportar una o varias mercancías. También, menciona que para determinar el costo de la tarifa marítima abarca una amplia variedad de factores tales como el riesgo, como la rapidez del tránsito, gastos portuarios y factor de estiba.

Según la (UNCTAD, 2011) define el flete marítimo como la suma que un porteador recibe por transportar una carga, dependiendo de muchos factores y operaciones involucradas en el transporte marítimo. De los cuales, se resalta el combustible que

emplea el buque, sueldos del personal que trabajan en las navieras, el mantenimiento de las naves, costos para comprar el buque, seguros, costo operaciones en tierra y demás.

Según (Páez, 2020) define el flete marítimo como el costo que se tiene que pagar por el desplazamiento de una carga en un medio de transporte. La cancelación del servicio puede realizarlo la naviera teniendo contactando de manera directa con el consignatario o con la agencia de carga como nexo entre el consignatario. Por otro lado, informa que las tarifas que se contemplan en el flete marítimo se establecen tomando en cuenta su naturaleza y características, volumen y peso.

Según (IContainer, 2018) define el flete vía marítima como el costo de más importancia del transporte marítimo internacional, siendo el costo asociado por trasladar un contenedor de un puerto hacia otro, pudiendo ser un contenedor de 20 STD, 40 STD, 40 HQ, entre otros tipos de contenedores que se emplean en el transporte marítimo. Adicionalmente, informa que la tarifa del mismo puede variar a través de los años respecto a su demanda y oferta.

Según (Ortiz, 2021) define el flete marítimo como la actividad de mover mercancías de un destino a otro a través del mar. Se entiende que, se lleva a cabo el envío desde una nación a otra. A su vez, informa que, se debe tener en cuenta sus características para trasladar altos volúmenes de carga mediante rutas extensas que usualmente no se logran trasladar por avión. Finalmente, indica que la tarifa marítima es establecida de mutuo acuerdo por parte del exportador y consignatario según el incoterm que deciden aplicar.

## **Clasificación**

Los fletes marítimos se pueden clasificar de diferentes maneras, entre ellas las más resaltantes son:

### **Según su naturaleza**

Flete FCL (Full container load), según (MINCETUR, 2009) es un contenedor consolidado donde la carga le pertenece sólo a un dueño o consignatario o un solo comprador. El equipo a emplear va a depender mucho del peso y volumen con lo que se cuente para el envío, teniendo esa información se establecerá el tipo ideal para su envío. Usando la cantidad que se necesite para su envío en total. Recientemente, dadas las congestiones portuarias y escasez de contenedores, las cargas voluminosas de cinco a más contenedores se manejan en varias salidas. A su vez, se necesita conocer la naturaleza de la carga para usar el contenedor adecuado. Puesto que, para cargas perecibles se emplean contenedores refrigerados conocidos como reefer y para carga seca o general se utilizan equipos estándar.

Flete LCL (*Less than a container load*), según (MINCETUR, 2009) es el flete que pertenece a varias cargas consolidadas dentro de un contenedor, perteneciente a varios consignatarios. Para este tipo de servicio, el *coloader* o naviera ofertan tarifas por tonelada / metro cúbico a sus clientes y con la suma de varias cargas se logra llenar un contenedor de 20 o 40 standard según manejo de la naviera. Es por ello que es de suma importancia reconocer las características de la mercancía para prevenir el daño o alteración de la mercadería. De ello se infiere el manejo de mercancías peligrosas, puesto que, según su clasificación se evalúa si podrán ir juntas o separadas.

Flete de carga *Breakbulk* (Carga fraccionada), según (Mise, 2021) es aquella carga que por las características de su peso y volumen necesitan un especial manejo para las operaciones. Esta clase de mercancías pasan las dimensiones permitidas para ser transportadas en un equipo estándar y se transportan en otras clases que permitan su envío. Utilizando así contenedores como *Mafis* o *flat racks*. Se envían cargas muy pesadas como infraestructura o maquinarias que mayormente se necesitan para proyectos.

Flete de carga RORO, según (MINCETUR, 2009) es aquel flete que se aplica para carga rodante. De ello se infiere que abarca a todas las maquinarias y vehículos ya que contienen ruedas. Para su traslado, se utilizan diferentes naves y no suelen ir con carga general porque, las naves tienen especiales características para el traslado y acondicionamiento del envío. Su tarifa es mayor en comparación con la tarifa de contenedor estándar porque representa más dificultad y especificación para su operación y protocolos determinados en puerto.

### **Según tipo de mercancía**

Flete para carga general, según (MINCETUR, 2015) es aquella carga que comprende una serie de productos en cantidades pequeñas y sueltas. Esta carga es considerada también como carga seca, no perecible que no conlleva un manejo para específico. Este tipo de mercadería comprende a cargas como: repuestos, calzados, textiles, papelería, parte de automóviles, muebles, accesorios del hogar, menaje, y demás. Convirtiéndose en la carga con mayor traslado a nivel mundial. Se emplea usualmente para su envío contenedores estándar, o por transporte aéreo.

Flete para carga peligrosa, según (MINCETUR, 2015) es aquella carga compuesta de productos peligrosos, tóxicos o que presentan características explosivas. Se clasifican así, porque son riesgosas para la salud de las personas involucradas en su manejo y cualquier desperfecto puede causar daños. En cuanto a la tarifa se aplica un costo distinto, en el que mayormente se agrega el recargo IMO según su manejo ya sea en contenedor o en LCL. Generalmente, esta mercadería debe contar con la aprobación de la naviera a trabajar con el fin de que ellos confirmen que están en la posibilidad de trabajarla. A su vez, las cargas peligrosas se caracterizan por contar con un número UN y una clase de mercancía peligrosa para su reconocimiento.

Flete de carga perecible, según (MINCETUR, 2015) es aquella carga que según sus características físicas, químicas o microbiológicas no permiten su duración por mucho tiempo. Para estas mercaderías se envían normalmente en contenedores refrigerados los cuales tienen regulador de temperatura enviándolos de manera fresca o congelada según las características del producto. Esta tarifa para la gran mayoría de alimentos puesto que trata de perdurar el buen estado del producto y evitar su caducidad. Este tipo de carga es la más delicada a tratar, obtenido así un flete más caro en comparación con el manejo de carga seca.

### **Según sus características**

Apilable, según (NoegaSystems, 2016) hace referencia a la carga que se puede apilar, es decir, colocar un bulto encima de otro sin correr el riesgo de daño de la mercadería. Habitualmente, trabajadas en cargas sueltas puesto que pueda ser apilada según su composición a fin de no tener gastos extras, como el reempaque.

Generalmente, esta mercadería se envía con consolidadores presentan como característica común ser apilables, ya que son carga general.

No apilable, como mencionado por el tesista se infiere que es la carga que, según su naturaleza, no se puede apilar mercadería sobre ella, ya que, según su naturaleza, son carga frágil como, por ejemplo: adornos delicados, vidriería, y demás. Se debe notificar a la línea para que gestionen el manejo necesario y así evitar desperfectos. Usualmente, la línea cobrará al operador logístico o cliente por el espacio muerto, es decir, el lugar encima del bulto que no será usado, ya que no se coloca ningún otro bulto encima en este caso, la naviera considera la altura del contenedor como altura, considerando un volumen mayor para el cobro de la tarifa marítima.

### **Según el modo de pago**

*Prepaid*, (prepagado) según (Chacón, 2016) es aquel flete que debe ser pagado en origen, es decir, desde el puerto de embarque y cancelado antes del zarpe de la nave. Generalmente, se presenta cuando el proveedor para importación acuerda el flete en origen con la naviera o el operador logístico y ellos realizan el cobro. Este pago da usualmente, en situaciones donde son importadores nuevos en los que la línea se asegura de la cancelación del servicio con el ente que tiene mayor tiempo en el mercado. Recientemente, hay sucesos en algunos países donde los fletes son prepagados para asegurar el lugar, y la naviera aprueba si zarparán en el itinerario tentativo.

*Collect*, según (Chacón, 2016) es aquel flete que es cancelado por el cliente, este se realiza, posteriormente, al zarpe de la nave. Generalmente, se paga posteriormente al arribo de la carga a su destino. Esta clase de flete, es el más

usado debido a que los clientes manejan líneas de crédito entre 30 hasta 90 días según negociados con las navieras u operadores logísticos. De esta forma, brindan facilidades a sus clientes para ser considerados para el traslado de sus productos.

### **Características de la carga**

Según (Páez, 2020) los fletes se determinan según su peso, volumen, unidad y valor de carga. Referente al peso, calcula la tarifa por tonelada métrica. Normalmente aplicado en el traslado de mercancías pesadas como carga *Breakbulk*. Referente al volumen, calculado por el cálculo de metro cúbico. Empleado principalmente para pequeñas cargas que se trasladadas como carga suelta y particularmente son voluminosas, por lo cual se debe de informar el largo, ancho y alto de cada uno de los bultos para determinar cómo será ingresada la carga en el contenedor. A su vez, se puede clasificar por unidades el cual sería por contenedor en el caso de carga FCL. Por último, se puede determinar por el precio monetario de la carga, esto principalmente aplica en productos valiosos.

### **Elementos**

Flete internacional o también llamado *ocean freight* (OF), según (Páez, 2020) es el precio general que se oferta por el costo del traslado de la mercancía por un medio de transporte. la oscilación de tarifas suele darse según las características del producto como se mencionó previamente. las tarifas son ofrecidas por los consolidadores, las navieras y agentes marítimos. Actualmente, existe una variedad de opciones en el mercado para que el exportador e importador logren escoger la opción más conveniente. De ello se infiere que, decidirán gestionarlo de manera

directa con la naviera o contactar a un operador logístico con el fin de que realicen la operatividad necesaria para importar el producto según el incoterm a utilizar.

*Verified Gross Mass (VGM)*, masa bruta verificada, según (IContainer, 2018) es el costo que se emplea por la medición del peso del contenedor el cual se da normalmente desde el puerto de origen en las exportaciones. Se busca informar cuanto pesa cada contenedor que ingrese a la nave asignada constatando así que contenga el peso adecuado para el traslado en la nave, así se asegura que la nave lleve el peso que puede manejar y evitar hundimientos. Dicho costo se maneja para cargas en contenedor y para carga suelta.

*Overweight surcharge*, recargo por sobrepeso, según (Consigmar, s. f) es aquel recargo que se emplean para cargas que cuentan con un sobrepeso. Este recargo se aplica para carga consolidada y carga en contenedor. Para carga trasladada en contenedor exclusivo, la línea naviera verificará cuánto peso se puede adicionar según del peso máximo permitido y definir el costo del recargo. Para la carga suelta o consolidado, se presenta en cargas donde tiene el peso es mayor al volumen y dependiendo del detalle los consolidadores notificaran el costo del recargo.

*Oversize surcharge*, es aquel recargo aplicado sobredimensión, el cual se aplica cuando la mercancía supera las dimensiones establecidas para el envío en contenedor. Según (Consigmar, s.f.), es definido como carga sobredimensionada la que excede medidas indicadas por la línea. Considerándose con sobredimensión por el ancho, alto o largo. Con ello, se verifica con los consolidadores para que evalúe si puede manejarse el envío como carga suelta, en caso de ser afirmativo indicaran el costo a aplicar. Generalmente, la tarifa es medida por tonelada metro cúbico.

IMO 2020, es aquel recargo que aplica para ambas modalidades de envío FCL o LCL, pero, generalmente, se suele ver con mayor frecuencia en carga suelta. Según la Organización Marítima Internacional (OMI, 2019) desde el inicio del 2020 se creó el sobrecosto para reducir el nivel de azufre presente en el combustible de buques en un 0.50 %. En consecuencia, se notificó a las líneas navieras que adicionarán el sobreprecio en sus tarifas. A su vez, el IMO 2020, es confundido con el recargo IMO aplicado en mercancías peligrosas.

Recargo IMO, según (Martinez, 2016) es el recargo que se aplica por ser una mercancía peligrosa. Este recargo aplica tanto para carga contenerizada como carga consolidada. Para carga consolidada el recargo se aplica por tonelada metro cúbico principalmente cotizado en dólares americanos. Además, para FCL, el recargo mayormente es expresado en dólares americanos y solo en euros en embarques de los países europeos. *Bill of lading Fee, BL fee*, es aquel costo que cobra el transporte marítimo por documentación, generalmente, empleado en embarques de carga consolidada. Este recargo es aplicado en carga consolidada para algunos de los puertos en el cual se agrega el recargo por la gestión del *Bill of lading*, pero también aplica siempre para carga FCL con la diferencia que es considerado como recargo de la naviera sujeto a impuesto. Según (Martinez, 2016) es el costo por imprimir el B/L fee y sus copias. Dicho costo es mínimo, logrando no ser significativo. Se aplica para todos los envíos de carga y, generalmente, es asumido en destino por el consignatario.

*Out of gauge (OOG)*, fuera de medida, según (IContainer, 2018) es un recargo exclusivo de carga contenerizada. Además, aplica cuando la carga supera las dimensiones establecidas para el envío en contenedor. Según sus características se emplean contenedores *open top* y *flat rack*. las líneas navieras colocan estos

contenedores en la parte superior dado que es dificultoso colocar contenedores arriba el alguno de ellos. Según (IContainer, 2018), este cargo compensa el espacio que ocupa la carga.

*War risk*, que significa riesgo por guerra en español. Según (IContainer, 2018), es aquel recargo que aplican las navieras en el caso que la mercancía pase por áreas que se encuentren suscitando un conflicto bélico o que cuentan con un alto riesgo de caer en guerra. El costo, se deriva de costos adicionales en los que la línea pueda incurrir para resguardar el buque y las mercaderías que van en él, ya sea realizando cambios en la ruta o acondicionar de manera especial la mercadería para su protección.

Adicionalmente, según (IContainer, 2018) también hay recargos por zonas o tránsitos. Por ejemplo: el recargo del *Panama Canal Charge*, aplicado a todas las mercancías que se trasladen por la ruta del canal de Panamá. De la misma manera, en el Canal de Suez conocido como *Canal Suez Surcharge* cobrado de igual manera.

### **Importancia**

Según la (OMI, 2019), cerca del 90% del comercio exterior es manejado por vía marítima en sus diversas dimensiones. Si no se contará con esta vía para traslado, no sería posible el envío de mercancías de un país a otro a gran escala que abastece el mercado internacional. Adicionalmente, se cuenta con más de 50 000 buques actualmente dedicados exclusivamente al transporte internacional. Además, la flota mundial actualmente está conformada por más de 150 países y trabajan más de un millón de marineros.

Se resalta que, el transporte marítimo es el más empleado y es muy importante la tarifa de fletes para los consignatarios porque, con dicho costo estiman el costo unitario del producto. Siendo así el medio preferido, porque logra enviar un volumen alto en pocas salidas manejando distancias extensas comparándolo con el transporte terrestre o aéreo.

### **Situación portuaria de los precios de fletes marítimos a nivel internacional según las rutas de embarque**

Recientemente, a causa de la pandemia ha promovido una nueva coyuntura para el transporte de mercancías afectando al envío marítimo y al transporte aéreo. Según (Ziady, 2021), la crisis generada se debe al inicio de cuarentenas que generó la interrupción de cadenas de suministro que concluyó en escasez de productos lo cual ha encarecido los fletes. Por lo cual, se entiende que al comenzar con las cuarentenas especialmente en China, se paralizó la producción de diferentes productos. Siendo posteriormente producidos a gran escala ocasionando escasez de equipos dado que, incrementaron demasiado sus exportaciones usando más contenedores de lo usual. Esto repercutió en los demás países ocasionando falta de espacios y escasez para poder reservar, ya que no tenían la suficiente cantidad de contenedores en origen.

Según (CEPAL, 2020), los primeros efectos de la epidemia y de las medidas aplicadas empezaron a notarse en febrero de 2020, con un importante descenso interanual de los volúmenes exportados desde los puertos de Extremo Oriente (-17,9%). Adicionalmente, indica que las importaciones de otras regiones, como Europa (-10,3%), América del Norte (-14,8%), y el propio Extremo Oriente (-5,4%) padecieron una fuerte baja en el mes febrero del 2020. En varias partes del mundo,

el acatamiento mundial y la disminución primaria se generaron entre abril y mayo, contando con una baja relativamente menor en junio. No obstante, las bajas en Latinoamérica continuaron presentándose en dos dígitos en junio. EL volumen global de contenedores descendió en un 5,4%, representando 78,0 millones de TEU, entre los meses de enero y julio del 2020. Finalmente, informa que el comercio internacional cayó en un 4,1% hasta los 27,6 millones de TEU

**Figura 1. Fluctuación de volumen de contenedores referentes a la exportación por región expresado en miles de TEU**

Exportaciones desde	Ene-jun 2020	Ene-jun 2019	Porcentaje variación ene-jun 20/19	Ene-sep 2020	Ene-sep 2019	Porcentaje variación ene-sep 20/19
Lejano Oriente	22 686,60	25 405,40	-10.7	37 599,10	39 246,90	-4.2
Europa	10 105,70	10 814,30	-6.55	15 615,40	16 437,60	-5
América del Norte	7 314,50	8 001,90	-8.59	10 828,90	11 868,90	-8.8
Australasia	1 128,30	1 204,90	-6.36	1 674,10	1 780,30	-6
Oriente Medio - India	4 081,40	4 391,70	-7.07	6 538,4	6 606,80	-1
África Sub Sahara	1 490,50	1 529,40	-2.54	2 292,90	2 318,10	-1.1
América Latina	3 624,50	3 588,30	1.01	5 562,00	5 373,30	3.5
Total Exportaciones	50 431,50	54 935,90	-8.2	80 110,80	83 631,90	-4.2

Nota. EL gráfico representa la fluctuación de volumen de contenedores de exportación en los periodos del 2019 -2020. Tomado de *Logística Internacional Postpandemia* (p.37) por CEPAL, 2020. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/S2000789\\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/S2000789_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

(CEPAL, 2020) también incluye información sobre las importaciones. Respecto a la importación, se pronostica una disminución de dos dígitos para Europa (-10,8%) e India y Medio Oriente (-12,5%) en los primeros tres meses del 2020. Latinoamérica, cuenta con el comportamiento más bajo según regiones investigadas (-12,8% entre los meses de enero hasta junio del 2020). la disminución de las importaciones sigue contando con un mayor impacto en India y Oriente Medio y América Latina (-10,8% y -10,4%, respectivamente) desde el inicio del año hasta septiembre del 2020.

**Figura 2. Fluctuación de volúmenes de contenedores referentes a las importaciones por región expresados en miles de TEUs**

Importaciones desde	Ene-jun 2020	Ene-jun 2019	Porcentaje variación ene-jun 20/19	Ene-sep 2020	Ene-sep 2019	Porcentaje variación ene- sep 20/19
Lejano Oriente	11 263,3	11 496,2	-2,03	17 264,2	17 272,5	0,0
Europa	11 547,9	12 952,4	-10,84	17 959,0	19 439,4	-7,6
América del Norte	12 528,1	13 680,0	-8,42	21 181,5	21 213,8	-0,2
Australasia	1 822,1	1 881,9	-3,18	2 928,8	2 891,4	1,3
Oriente Medio - India	6 182,7	7 065,6	-12,50	9 449,2	10 592,9	-10,8
África Sub Sahara	3 291,3	3 506,7	-6,14	5 273,0	5 465,1	-3,5
América Latina	3 795,9	4 353,2	-12,80	.055,1	6 756,8	-10,4
Total Importaciones	50 431,3	54 936,0	-8,20	80.110,8	8 631,9	-4,2

Nota. La figura representa la fluctuación de volumen de contenedores de importación en los años del 2019 -2020. Tomado de *Logística Internacional Postpandemia* (p.38) por CEPAL, 2020. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/S2000789\\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/S2000789_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Por otra parte, según señala el informe de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2020) las exportaciones e importaciones entre regiones durante el período de enero a septiembre de 2020 sufrieron un impacto significativo debido al COVID – 19. Con data obtenida del CTS, el volumen de envío de mercadería fue excesivamente disminuida en 42 de 49 rutas realizadas en el mismo tiempo comparado al año anterior. También corrobora que sólo las importaciones y exportaciones de América Latina hacia Australia incrementaron ligeramente.

**Figura 3. Fluctuación del volumen de exportaciones e importaciones entre regiones de los primeros semestres de los años 2020/2019**

		Región exportadora						América Latina	Total importaciones
		Lejano Oriente	Europa	América del Norte	Australasia	Oriente Medio - India	África Sub Sahara		
Región importadora	Lejano Oriente	-1,9	-1,0	-3,5	-3,4	10,9	0,7	4,3	-1,3
	Europa	-8,3	-0,9	-11,7	-8,6	-8,8	-0,3	3,1	-6,0
	América del Norte	1,7	-6,1	-12,5	-10,3	-5,9	-2,0	2,5	-0,3
	Australasia	3,9	-4,5	-7,0	0,9	3,2	-12,7	10,4	1,3
	Oriente Medio - India	-12,5	-7,5	-17,7	-13,2	-0,3	-3,7	3,1	-8,5
	África Sub Sahara	-3,5	-5,9	-8,6	-11,5	-0,8	2,8	10,7	-3,3
	América Latina	-5,7	-13,0	-14,4	-13,9	-12,8	-29,3	-13,4	-10,9
Total exportaciones		-3,2	-3,9	-8,8	-4,9	-0,8	-0,7	0,1	-3,5

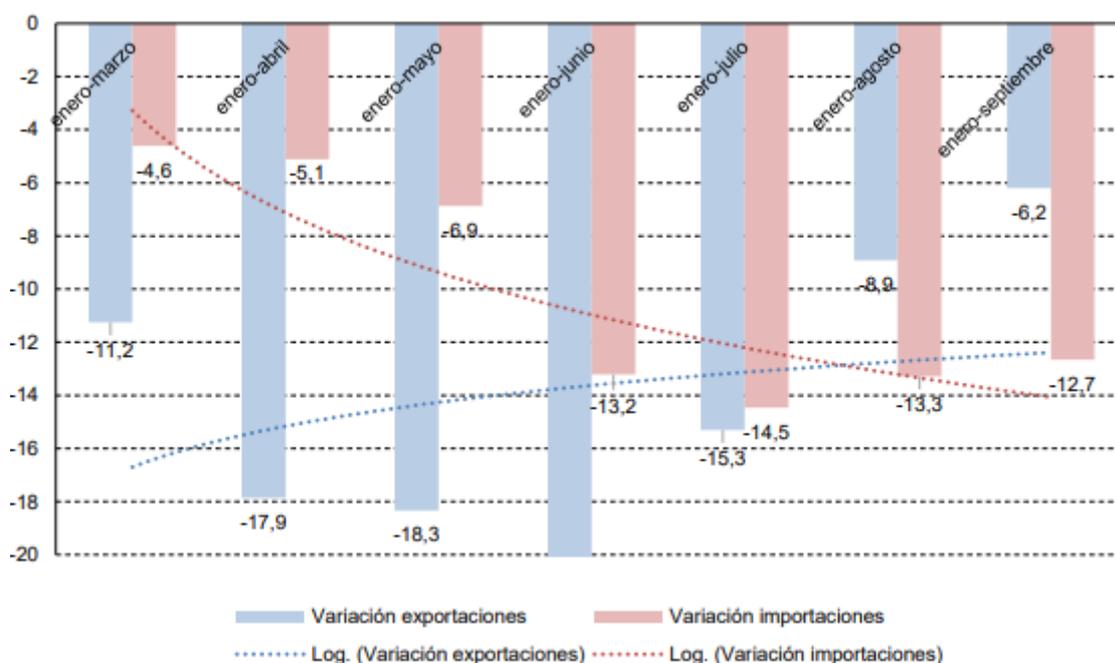
Nota. La figura representa la fluctuación de volumen de importaciones y exportaciones en los años del 2019 -2020. Tomado de *Logística Internacional Postpandemia* (p.38) por CEPAL, 2020. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/S2000789\\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/S2000789_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

### Estado actual del transporte marítimo en Perú.

Nuestro país también se perjudicó por la exorbitante alza de precios. la subida de precios se fue presentando de manera paulatina desde abril y mayo del año 2020 y recientemente, el costo del flete comparándolo con el 2019 empezó siendo el doble, triple, quintuplicándose e inclusive siendo 10 veces más en tarifas de Asia. Según (Asociación de exportadores, 2021), el flete desde China oscila desde USD 16000 a USD 20000. la coyuntura, perjudica en primer lugar a los consignatarios, porque a causa de ello se vieron obligados a incrementar sus precios siendo así menos atractivos para sus clientes si cuentan con competencia que se abastece localmente. Por otro lado, considerando que en Perú se realizaron cuarentenas estrictas los consignatarios, agencias de carga y navieras tuvieron que trabajar en

una menor capacidad como consecuencia de las restricciones provocando más demoras en las coordinaciones de envíos.

**Figura 4. Fluctuación de importaciones y exportaciones en Callao, Perú desde enero a septiembre del 2020 expresado en porcentajes**



Nota. La figura representa la fluctuación de importaciones y exportaciones en Callao en el 2020. Tomado de *Logística Internacional Postpandemia* (p.44) por CEPAL, 2020. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/S2000789\\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/S2000789_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

### 1.3 Definición de Términos Básicos

- Medidas de prevención, abarcan acciones que tienen como objetivo principal evitar la manifestación de la enfermedad, incluyendo la reducción de factores de riesgo, así como detener su progresión y mitigar las consecuencias una vez que se ha establecido. (Colimon, 2010, pág. 1)
- Cadena de Suministro: Se trata de un conjunto de acciones que involucra la planificación, adquisición, producción y logística, y que permite administrar

de manera integral todos los movimientos de materiales e información desde el proveedor inicial hasta el consumidor final. (De la Arada, 2019, pág. 3)

- Flete marítimo: Es aquel costo que se incurre al enviar un contenedor desde el puerto inicial hasta el puerto de llegada. EL costo del flete LCL es determinada por el volumen y peso, mientras que el precio de flete en contenedor FCL, se establece por clase de contenedor. (Fonseca, 2020)
- Importación: Consiste la entrada de mercadería legal a un país, esta operación es totalmente estructurada por los gobiernos de cada país con un proceso logístico y disposición legal que se debe considerar para realizar las operaciones y delimitarse a cumplir los establecidos parámetros según decretos, leyes y normas establecidas a finde garantizar la entrega en óptimas condiciones al dueño del producto. (Páramo, 2017)
- Contenedor: Caja amplia y grande que cuenta con medidas estandarizadas globalmente que facilitan procesos de descarga, cargado o transbordo, y logra disminuir el robo de su contenido. Pueden ser isotérmicos, caloríficos, refrigerados, de temperatura controlada, entre otros, y es considerado como el mejor embalaje empleado para trasladar bienes. (MINCETUR, 2009)
- Sobreestadía: Comprende a los días transcurridos desde que ingresa al contenedor a puerto sin realizar el procedimiento de descarga o carga de la mercancía, y empiezan a contarse los días conocidos como sobrestadía. Esto se pueden dar en el puerto de embarque como en el de llegada. De ello se entiende que, en ese lapso de tiempo, los actores de la cadena logística

harán uso temporal del puerto hasta que se envíe la carga a su destino final.  
(Molina, 2008)

- Operador logístico: Es aquella entidad encargada de varias etapas de la cadena logística, como son el envío, la compra, el almacenamiento, entre otros. Es el encargado de manejar dichas actividades y contando con las infraestructuras y herramientas requeridas, indiferentemente de que tercerice uno de sus servicios hacia el importador. (Soret, 2006)
- Puertos Marítimos: Son lugares especializados tradicionalmente para el transporte combinado y forman parte de los diferentes modos de transporte. A su vez, son comprendidas como zonas industriales y comerciales en los cuales se producen, manipulan y trasladan mercancías, adicionalmente de estar en tránsito. (UNCTAD, 1992)
- COMEX: Comprende un grupo de jurisprudencia a nivel mundial que se ven necesarias relaciones entre las organizaciones públicas de diversos territorios. (Martínez, 2004)
- Exportación: Es aquel movimiento de un bien hacia diversas fronteras junto a océanos que dividen varios países, de un lugar a otro. (Castro, 2008)
- Pandemia: El término proviene del vocablo griego "pandêmonnosêma", que se traduce al español como enfermedad que afecta a toda una población. (Henao-Kaffure, 2010)

- Cuarentena: Se trata de la acción de aislar y restringir los desplazamientos de las personas que han estado expuestas a una enfermedad contagiosa y no muestran síntomas, con el fin de determinar si también están afectadas por dicha enfermedad. (UDD-ICIM, 2020)
- Conocimiento de embarque: Archivo que es una prueba de la recepción del producto por un transportista marítimo y para el Código de Comercio, del embarque de tales productos. (Matilla, 1994)
- Mercancías: Se considera como cualquier artículo tangible. Es cada uno de los productos, manufacturas y otros objetos físicos que se pueden mover, sin ninguna exclusión. (ALADI, 2022).
- Líneas navieras: Las compañías navieras, también conocidas como las navieras, son las empresas de transporte de contenedores que operan de manera regular en todo el mundo. (CEPAL, 2020).

## **CAPÍTULO II: HIPÓTESIS Y VARIABLES**

### **2.1 Formulación de Hipótesis Principal y Derivadas**

#### Hipótesis General

- Se manifiesta una relación sobre el impacto de la pandemia del COVID – 19 en el precio de los fletes marítimos en el 2021.

#### Hipótesis específicas

- Se manifiesta un significativo impacto en los protocolos tomados durante la pandemia del COVID-19 sobre los precios de los fletes marítimos en el 2021.
- Se manifiesta un significativo impacto durante la paralización del comercio internacional sobre los precios de los fletes marítimos en el 2021.
- Se manifiesta un significativo impacto en la digitalización en la gestión de comercio exterior sobre los precios de fletes marítimos en el 2021.

### **2.2 Variables y Definición Operacional**

#### Variable independiente

##### **COVID - 19**

EL virus SARS-CoV-2 es muy contagioso y se transmite rápidamente de persona a persona a través de la tos o secreciones respiratorias, y por contactos cercanos; las gotas respiratorias de más de cinco micras, son capaces de transmitirse a una distancia de hasta dos metros, y las manos o los fómites contaminados con éstas secreciones seguido del contacto con la mucosa de la boca, nariz u ojos. (Maguiña et al., 2020, págs. 125-131)

## Dimensiones

- Protocolos ante el COVID-19
- Paralización del comercio internacional
- Digitalización en la gestión de comercio exterior

Elegimos la variable, porque es un hecho mundial completamente desconocido y sin precedentes que ha venido a reformar la vida como normalmente la conocíamos y a cambiar nuestro estilo de vida para evitar contagiarnos del virus mortal. EL COVID-19, como ya mencionado era desconocido por lo cual generó muchas dudas de cómo prevenir, cuidarnos cuando ya poseíamos la enfermedad, que medicamentos usar y esto también se reflejó en la cadena logística mundial de cómo mantener las operaciones evitando incrementos de contagios en el personal que interactúa en la cadena. Según lo mencionado, se derivan las dimensiones de control ante el COVID que se llevó a cabo de distintas formas por cada país; cierre de puertos, como los de Shanghái o Ningbo, reducción del movimiento portuario dado al comienzo con las cuarentenas generando mucha incertidumbre del futuro.

## Variable Dependiente

**Precio de fletes marítimos:** El costo del transporte marítimo se refiere al gasto involucrado en llevar ciertos productos desde un mercado relevante hasta un puerto de destino específico. (Freire, 2012, pag. 12)

## Dimensiones

- Situación portuaria
- Características de la carga

- Ruta de embarque

Seleccionamos esta variable debido a que la pandemia de COVID-19 generó un cambio significativo y sin precedentes en el comercio global, a lo largo de toda la historia. Con el paso del tiempo, los volúmenes de carga se incrementaban, pero con la aparición del virus en Wuhan, detuvo la logística con severas cuarentenas laborando con escaso personal y generó una nueva situación portuaria. Por lo cual, se desagrega dicha dimensión al considerarse un escenario nuevo no solo para los chinos, origen del virus, también para las demás naciones tanto en sus exportaciones como importaciones. Por otro lado, se consideró las características de la carga dado que se emplearon protocolos para prevenir el COVID en la manipulación de cargas, aplicando inspecciones, y diversos procesos logrando alcanzar las medidas que aparecieron al comienzo por el miedo a la pandemia.

Finalmente, consideramos a la ruta de embarque dado que la cuarentena en el país de China ocasionó que se suspendiera las exportaciones acumulando en sus puertos muchos contenedores por muchas semanas, inclusive meses aguardando zarpar lo que generó escasez de contenedores en otros puertos y al lograr retomar para desfogar el volumen las naves tuvieron que realizar variaciones para poder abastecer la demanda en óptimos tiempos adicionando transbordos, evitar recalar en los puertos de transbordo tradicionalmente usados para el cumplimiento tiempo de tránsito acordado, y demás. Un claro ejemplo, fue la clausura del Canal de Suez, el cual fue ocasionado por la línea naviera Evergreen, una de sus naves obstruyó el paso por el canal por varias semanas haciendo imposible usar esta vía haciendo que cargas provenientes de europea se vean obligadas a cambiar en su totalidad su ruta incrementando el tiempo de tránsito.

## **CAPÍTULO III: METODOLOGÍA**

### **3.1. Diseño Metodológico**

(Hernández, Fernández, & Baptista, 2014) señalan que el diseño se define como una estrategia o plan que permitirá no tan solo a recopilar data en base a encuestas para obtener respuestas de los problemas planteados y la aprobación del planteado en la hipótesis. Por lo que se infiere que el diseño que se está utilizando es el metodológico por lo cual es de vital importancia para realizar la tesis, dado que permitirá ayudar a explicar el problema y validará si la hipótesis establecida es correcta o no.

Esta investigación tiene un enfoque cuantitativo; pues se basará en explicar y dar soluciones a acontecimientos dados, para también buscar vínculos regulares y casuales entre varios factores, añadiendo a esto experiencia y opiniones.

La investigación que es aplicada debido que (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014) señala que, al dar una adecuada solución a un problema de investigación, se podrá resolver un problema establecido, pues se aplica y busca conocimiento para mejorar el desarrollo científico y cultural.

El desarrollo de esta investigación tiene un alcance explicativo, de acuerdo a lo que señala (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014) tal investigación busca responder a varios fenómenos y eventos físicos, añadiendo a estos los problemas sociales dando su enfoque en descifrar por qué el suceso de los fenómenos y porque las situaciones actuales se han desarrollado o como se relaciona con las variables plasmadas.

Este tipo de investigación tiene como finalidad indagar sobre las causas de los fenómenos o hechos que se estudian, porque se investiga un fenómeno o hecho a profundidad para ser conocido.

La presente investigación demuestra un estudio no experimental donde (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014) comenta que no se puede manipular deliberadamente las variaciones de la investigación y los comprueba en contexto natural para llegar a ser analizados.

Con ello se podría demostrar que no se encuentra una independiente variable en los estudios empleados no experimentales. Sin embargo, la persona investigadora verifica el contexto actual en donde el fenómeno se aplica y lo observa con el fin de adquirir información verídica.

La investigación se desarrolla como transversal, en donde (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014), planteo que el diseño transversal o transeccional cumplen su función de recolección de datos los momentos únicos y un tiempo determinado, por lo que se deduce que esta investigación transversal hace mención a la recolección de data en un único momento. Tiene como objetivo describir las presentes variables así mismo poder analizar cada comportamiento que viene sienta en un momento determinado.

En este análisis surge (Arias, 2012), que se pronuncia con que el conjunto infinito o finito cumple con características similares donde se podrán dar extensivas opiniones como las conclusiones finales de la investigación en desarrollo por lo que se delimitara entre el objetivo y problema del tema de investigación. Entonces la

presente unidad de análisis que se empleará se añadirá a la investigación presente a los consignatarios de carga general.

### **3.2 Procedimiento de Muestreo**

#### **3.2.1 Población**

(Hernández et al., 2014), que comenta lo siguiente: “Tanto el universo como la población pertenecen a un conjunto de todos los casos determinamos específicos” (p. 174). Tomando en cuenta a los expresado, se dice que la muestra de la investigación planteada tendrá una investigación que tendrá una formación de 28,929 consignatarios que se dediquen a las importaciones vía marítima de carga general en Lima, tenemos a (INFOESCOMAR, 2020) donde cada consignatario, ya sea grande o pequeña ha realizado una importación en los años estudiados.

#### **3.2.2 Muestra**

(Hernández et al., 2014), ilustra lo siguiente “toda muestra es una esencia o un subgrupo de una población específica” (p. 175).

En la presente tesis se aplica la fórmula para finita, logrando obtener un resultado la data obtenida mediante en cuestras de los 301 consignatarios ubicados en el área de Lima Metropolitana, colocando un error de margen del 5%, donde se tiene el nivel de confianza del 95%.

Este tipo de probabilístico es un muestreo aleatorio donde una simple respectiva mediante una fórmula:

**Figura Regla de muestreo**

$$n_0 = \frac{Z_{1-\alpha/2}^2 \cdot P \cdot Q \cdot N}{E^2 \cdot (N-1) + Z_{1-\alpha/2}^2 \cdot P \cdot Q}$$

Reemplazando valores en la fórmula:

$$n = \frac{1371.361}{4.5428} = 301$$

- Z: Confianza porcentual (95%)
- P: Probabilidad de tener resultados positivos
- Q: Probabilidad de tener resultados negativos
- N: Población
- E: Error estándar

### **3.3 Técnica de recopilación de data**

Se empleó encuestas como método de empleo la técnica de recolección a las muestras indicadas líneas arriba, con el fin de conocer si los consignatarios consideran que el COVID - 19 tuvo impacto en los precios de fletes marítimos logrando contrastar nuestra hipótesis. A su vez, permitirá conoceremos la opinión de los consignatarios en referencia a este gran suceso llamado pandemia del COVID – 1. La encuesta contiene 27 preguntas y seleccionamos las más resaltantes a fin de contrastarlo con las hipótesis planteadas.

Planteamos la encuesta próxima que es la técnica para obtener información recibida de una muestra o grupo de consignatarios acerca de su situación, así como también un particular tema, según lo expresado por (Arias, 2012). Por lo tanto, es

aquella técnica que sirve para recopilar de datos y obtener opiniones diferentes o sucesos en referencia a un tema en específico.

Se obtuvo un cuestionario como método de recopilación de datos para establecer comunicación con el objeto de estudio. La encuesta se aplicó de forma online por la pandemia, puesto que muchos de los consignatarios se mantienen laborando de forma remota y es difícil realizarse presencialmente. Para calcular las preguntas del cuestionario se utilizó la escala de Likert.

Se considera que el instrumento es más utilizado para juntar datos, en donde se reformulan diferentes preguntas de diferentes variables a eso se le denomina cuestionario según lo dicho por (Hernández et al., 2014, pág. 217).

Entonces se infiere que, los cuestionarios empleados se constatan de una secuencia de preguntas realizadas con el propósito de contar con dicha información pertinente buscando conseguir todos los objetivos presentados en el estudio.

La idea de esta herramienta es poder medir los valores obtenidos, de los cuales están formados específicamente en un orden o también de manera internada esto se le denomina Escala de Likert según (Hernández et al. 2014, pág. 238). Es aquella escala cuyo manejo establece rangos permitiendo calcular opiniones de individuos específicos para un sector único.

### **3.4 Técnicas Estadísticas para el desarrollo de información**

Con el propósito de analizar la información recolectada del cuestionario aplicado a la muestra mencionada se recopilará la información con el programa Excel a fin de brindar diversas figuras de barras y demás figuras estadísticas que permitirán

desarrollar la data y también se usara el famoso SPSS a fin de llegar a generar un análisis estadístico y contar con una amplia visión de los hechos.

Es un programa que proporciona hoja de cálculo en Microsoft y un componente de su grupo de productos Office para aplicaciones empresariales., define (Microsoft, 2021). Entiendo así que se puede ingresar datos en celdas de Excel para ingresar la información de forma ordenada aplicando diversas herramientas con las que cuenta el programa para una mayor comprensión. Por lo cual el estudio será útil para realizar la tabulación de datos obtenidos por la encuesta.

EL SPSS es un programa que lleva complejos procesos analíticos, donde cada usuario podrá utilizar las suposiciones y dar forma a unos resultados más sencillos y rápidos, donde una guía suele ser una funcionalidad adecuada para trabajos estadísticos en momentos oportunos así lo declara (IBM, 2012).  
<https://www.ibm.com/downloads/cas/A2WER97M>

Con ello se entiende que solo el programa SPSS es el software que permite examinar data obtenida de forma más rápida y analítica aplicando las diversas funciones y tener estadísticas requeridas, a su vez, permite el análisis estadístico, donde se brinda resultados diversos como correlaciones, tal como Cronbach y su alfa, figuras y tablas, y demás.

Teniendo en cuenta el Alfa Cronbach para llegar a determinar la investigación y su confiabilidad, tal como explica (Rodríguez, 2020) que se trata de un modelo que trata de una consistencia interna, tomando en cuenta la medida de las características o tributo, esto también funciona para conocer maneras diversas. Ahora se tiene al coeficiente de alfa donde es empleado frecuentemente para dar

referencias y aplicado en variables de escala. La investigación que se estará desarrollando permitirá que se acepten respuestas fiables para la consistencia interna, dando paso a la revelación de conexión entre elementos de un mismo grupo.

### **Medida de Confiabilidad**

De esta manera la fiabilidad que se trata de un instrumento de medición para examinar diferentes técnicas, para hallar las medidas empleadas para el mismo objetivo da los similares resultados. (Hernández et al., 1996)

### **Escala: Fiabilidad entre ambas variables**

#### **Estadísticas de fiabilidad**

<b>Estadísticas de fiabilidad</b>	
<b>Alfa de Cronbach</b>	<b>N de elementos</b>
<b>0,916</b>	<b>27</b>

EL valor que se obtuvo para la confiabilidad es del 0,916, por el cual equivale que el procedimiento estadístico de confianza era de 91.60%, utilizando el software SPSS, V28, se logra evidenciar que la data alcanzada tiene una estabilidad alta interna, dado que se determina lo que posteriormente deba medirse.

## Escala: Confiabilidad de la variable 1

Tabla 1. Confiabilidad de la Primera variable

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0,925	18

EL valor alcanzado para la confiabilidad es de 0.925, por el cual equivale que el procedimiento estadístico de confianza era de 92.50%, utilizando el software SPSS, V28, se logra evidenciar que la data alcanzada tiene una estabilidad alta interna, dado que se determina lo que posteriormente deba medirse.

## Escala: Confiabilidad de la variable 2

Tabla 2. Confiabilidad de la Segunda variable

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0,738	9

EL valor alcanzado para la confiabilidad es de 0.738, por el cual equivale que el procedimiento estadístico de confianza era de 73.80%, utilizando el software SPSS, V28, se logra evidenciar que la data alcanzada tiene una estabilidad alta interna, dado que se determina lo que posteriormente deba medirse.

### **3.5 Características Éticas**

Este desarrollo de investigación está planteado se tiene como finalidad demostrar originalidad y veracidad de la información plasmada por los autores que se mencionaran a lo largo de la investigación, para esto se estará empleando por la normatividad APA 7ma edición, con que se pueda presentar un respaldo y sustento de la investigación. Conforme a la (Universidad de San Martín de Porres, 2008) cada uno de los valores implementados en la elaboración de esta investigación son los siguientes:

Cada miembro parte de la universidad cumple una función que pueda generar una base de liderazgo enseñadas en las aulas, tanto como fuera y dentro del plantel universitario. Se cuenta con valores para brindar servicio excelente calidad a cada estudiante y maestro, así mismo las enseñanzas ofrecidas cada día busca forjar la ética y formar libres personalidades con responsabilidad de ética y moral, lo cual conlleva desarrollar una culta y tranquila convivencia, en donde cada parte se sienta libres de dar una opinión donde se propuesto la justicia social y cívica.

## CAPÍTULO IV: RESULTADOS

### 4.1. Resultados de la investigación

#### 4.1.1 Variable independiente: COVID - 19

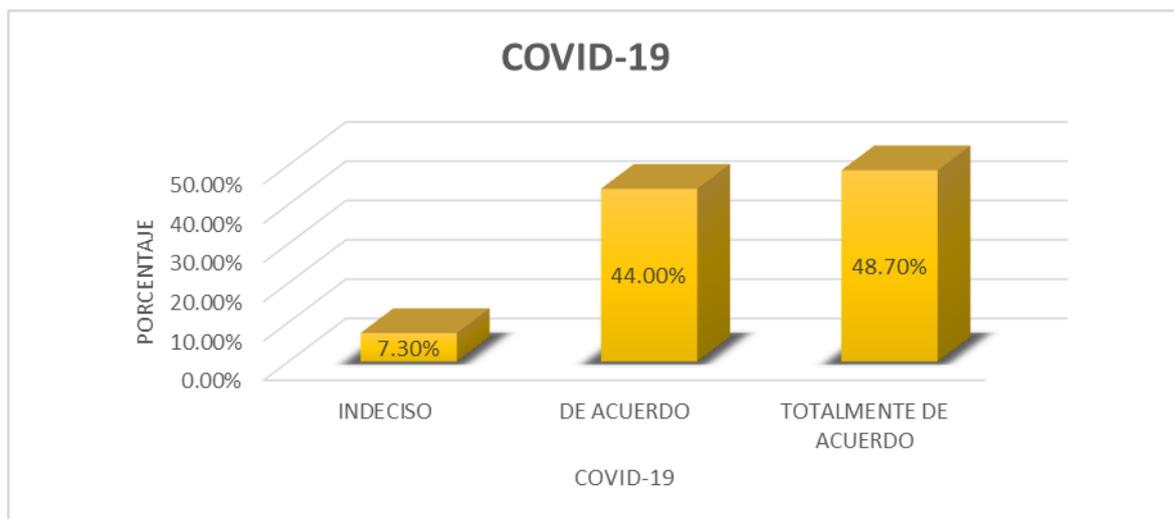
Se procede a realizar un análisis descriptivo de acuerdo a las variables de la estructura de la encuesta efectuada a 301 consignatarios.

Tabla 3. Porcentaje y frecuencia de la variable COVID-19.

		COVID-19			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Indeciso	23	7,3%	7,3	7,3
	De acuerdo	132	44,0%	44,0	51,3
	Totalmente de Acuerdo	146	48,7%	48,7	100,0
	Total	301	100,0%	100,0	

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios

Figura 5. Figura de barras en base al porcentaje y frecuencia de la variable COVID-19.



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Análisis:** Teniendo la data obtenida en la encuesta realizada, se puede determinar que el 7,3% de los consignatarios no están tan seguros, por otra parte, el 44.00% están de acuerdo que ha existido una consecuencia en los precios de los fletes en base al COVID-19, por lo tanto, han afectado directamente a su gestión logística; esta misma opinión comparte el 48.7% que está totalmente de acuerdo que ha existido una perjudicarían en los precios.

Esto quiere decir que la mayoría de los encuestados han podido percibir como el COVID-19 a influenciado en las tarifas marítimas, se establece por lo cual el precio de las tarifas empleadas en el transporte marítimo es elemental para tomar en cuenta los costos del Comex.

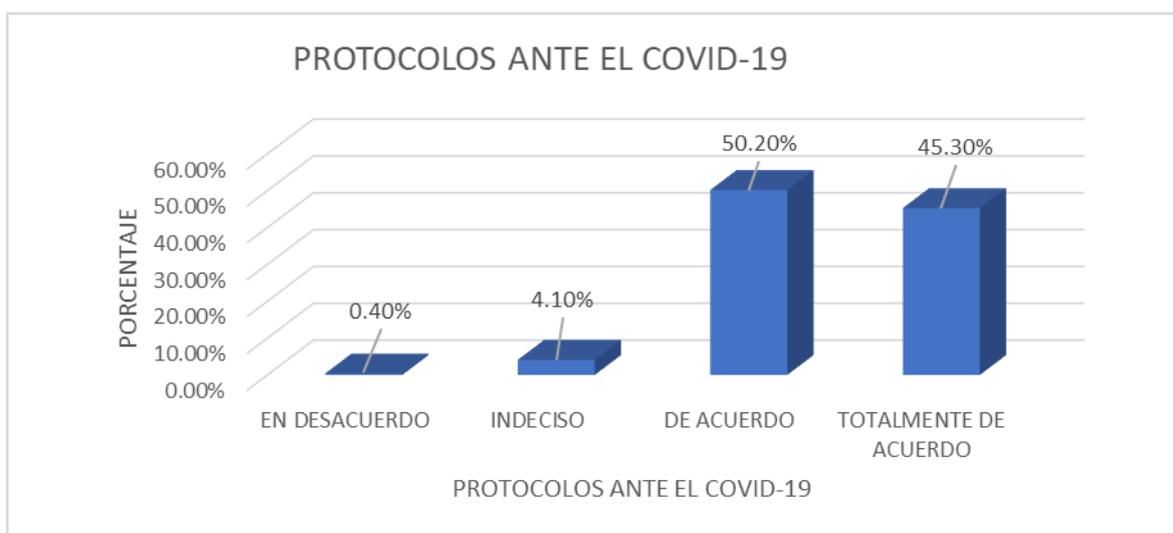
**Tabla 4. Porcentajes y frecuencia V1D1.**

**PROTOCOLOS ANTE EL COVID-19**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	2	0,4%	0,4	0,4
	Indeciso	12	4,1%	4,1	4,5
	De acuerdo	151	50,2%	50,2	54,7
	Totalmente de Acuerdo	136	45,3%	45,3	100,0
	Total	301	100,0%	100,0	

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

Figura 6. Figura de barras de V1D1



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Análisis:** Teniendo la data obtenida de la encuesta realizada se obtuvo un 0,4% lo que demuestra un desacuerdo sobre los protocolos establecidos durante el COVID-19 no tuvo una consecuencia en los precios de los fletes. Así como el 4,1 % de los consignatarios se mostraron indecisos sobre la influencia de los protocolos sobre los precios de fletes marítimos. También el 50,2% de los consignatarios se encuentra de acuerdo, esto quiere decir que los protocolos empleados si influenció en el precio de los fletes, adicionando a ello el 45,3% de los encuestados se encontraron totalmente de acuerdo como la implicancia de los protocolos sobre los fletes marítimos.

De ello se infiere que, gran parte de consignatarios afirman que los protocolos determinados en la pandemia del COVID-19 influyeron en los fletes marítimos, por las normas médicas impuestas por el gobierno que, a su vez, afecta de manera directa influenciaron en los precios finales, como también las medidas tomadas en los puertos bases para contrarrestar el efecto del virus.

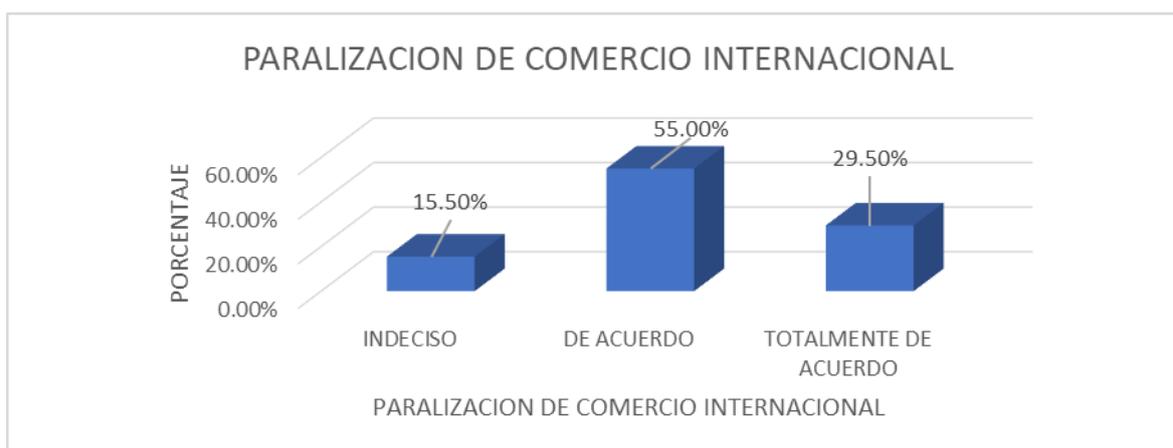
**Tabla 5. Porcentaje y frecuencia de V1D2.**

**PARALIZACIÓN DE COMERCIO INTERNACIONAL**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Indeciso	47	15,5%	15,5	15,5
	De acuerdo	165	55,0%	55,0	70,5
	Totalmente de Acuerdo	88	29,5%	29,5	100,0
	Total	301	100,0%	100,0	

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Figura 7. Figura de barra de V1D2**



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Análisis:** Conforme a la data obtenida de la encuesta realizada a los consignatarios, se aprecia que el 15,5% de los consignatarios se encuentra indeciso sobre la paralización del Comex haya influenciado en la fluctuación de los precios del flete marítimo, por otra parte, el 55,00% se encuentra de acuerdo a los cuestionado, a su vez, el 29,5% se encuentra totalmente de acuerdo a que la

paralización del Comex influencia exponencialmente el flujo del precio en los fletes marítimos.

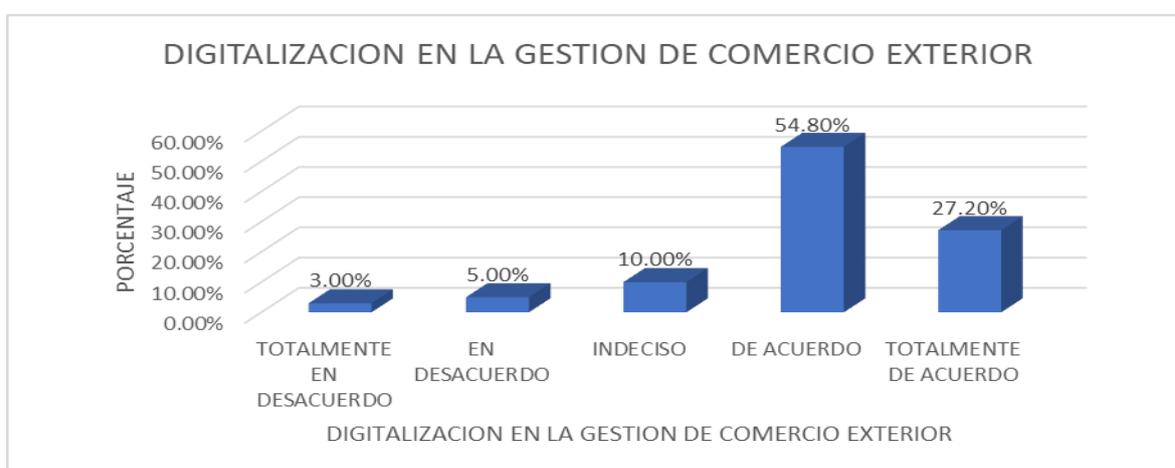
Conforme a este reporte nos encontramos en el panorama de que la paralización del Comex si ocasiono cambios en los fletes marítimos por causa de la demanda en las importaciones.

**Tabla 6. Porcentaje y frecuencia de la V1D3**

DIGITALIZACIÓN EN LA GESTIÓN DE COMERCIO EXTERIOR		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en Desacuerdo	9	3,0%	3,0	3,0
	En desacuerdo	15	5,0%	5,0	8,0
	Indeciso	30	10,0%	10,0	18,0
	De acuerdo	165	54,8%	54,8	72,8
	Totalmente de Acuerdo	82	27,20%	27,2	100,0
	Total	301	100,0%	100,0	

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Figura 8. Figura de barra de V1D3**



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Análisis:** Conforme a la data obtenida de la encuesta realizada a los consignatarios, se aprecia que el 3,0% de los consignatarios se encuentran totalmente en desacuerdo en que la digitalización del Comex impacto en el flujo de los precios de los fletes marítimos, adicionando a ello el 5,0% se encuentra en desacuerdo con respecto a la digitalización. Una sección de 10,00% se ve en la situación de indecisión con respecto en la influencia de la digitalización con el precio de los fletes marítimos. El 54,80% de consignatarios se encuentra de acuerdo en que la digitalización influencia de manera oportuna en los precios de los fletes marítimos, acompañando a esto un 27,20% se encuentra totalmente de acuerdo sobre lo expuesto, por lo consiguiente, la mayoría del personal encuestado están seguros que la digitalización en la gestión del Comex influencia en los precios de los fletes marítimos.

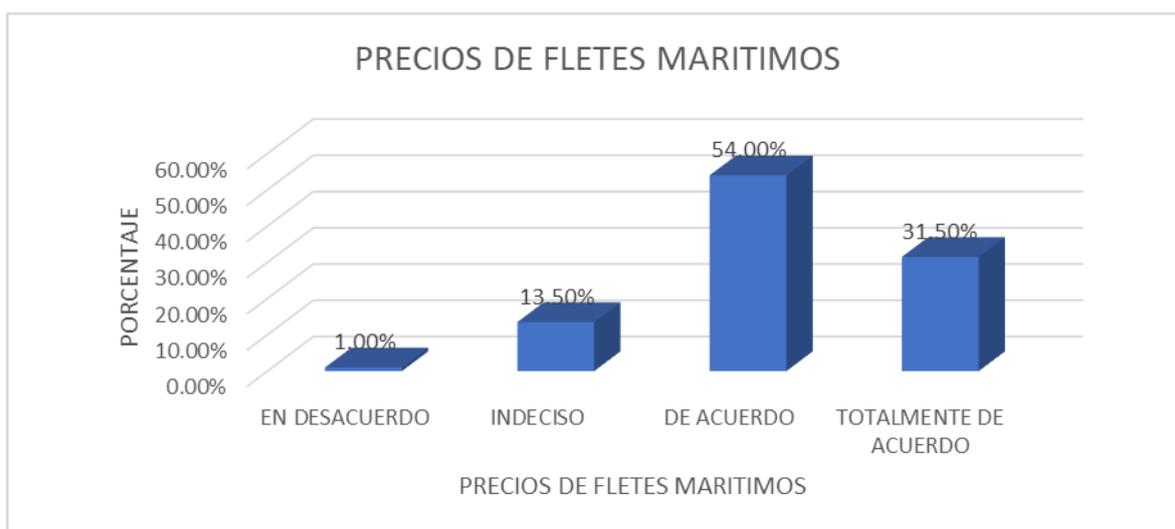
#### 4.1.1.2 Variable dependiente

Tabla 7. Porcentaje y frecuencia de V2

		PRECIOS DE FLETES MARITIMOS			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	3	1,0%	1,0	1,0
	Indeciso	41	13,5%	13,5	14,5
	De acuerdo	162	54,0%	54,0	68,5
	Totalmente de Acuerdo	95	31,5%	31,5	100,0
	Total	301	100,0%	100,0	

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Figura 9 . Figura de barra de V2**



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

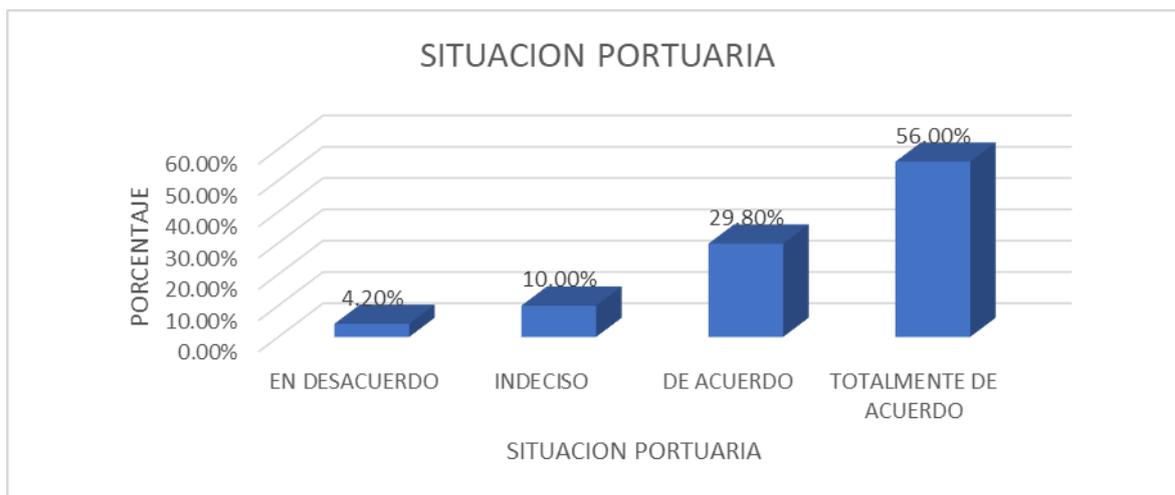
**Análisis:** Conforme a la data obtenida de la encuesta realizada a los consignatarios, se aprecia que el 1,0% se encuentra en desacuerdo con respecto los precios empleados en fletes y su influencia con la situación a presento el COVID-19, el 13,5% de consignatarios indecisos ante lo planteado. También el 54.00% se muestra de acuerdo ante la influencia que presentaba fletes marítimos durante la situación del presentaba el COVID-19, además, el 31,5% está totalmente de acuerdo sobre los precios de fletes y su influencia en la situación del COVID-19, esto conlleva que la mayoría del personal encuestado indiquen que existe una influencia de los fletes marítimos hacia la situación del COVID-19 en la cadena logística.

**Tabla 8. Porcentaje y frecuencia de la V2D1**

		<b>SITUACIÓN PORTUARIA</b>			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	13	4,2%	4,2	4,2
	Indeciso	30	10,0%	10,0	14,2
	De acuerdo	90	29,8%	29,8	44,0
	Totalmente de Acuerdo	168	56,00%	56,0	100,0
	<b>Total</b>	<b>301</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0</b>	

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Figura 10. Figura de barra del V2D1**



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Análisis:** Conforme a la data obtenida de la encuesta realizada a los consignatarios, se aprecia que el 4,2% se encuentra en desacuerdo en que la situación portuaria tenga correlación con el precio de los fletes marítimos.

También un 10,00% de consignatarios en donde demuestran su indecisión respecto a la relación de la situación portuaria hacia los precios de los fletes marítimos.

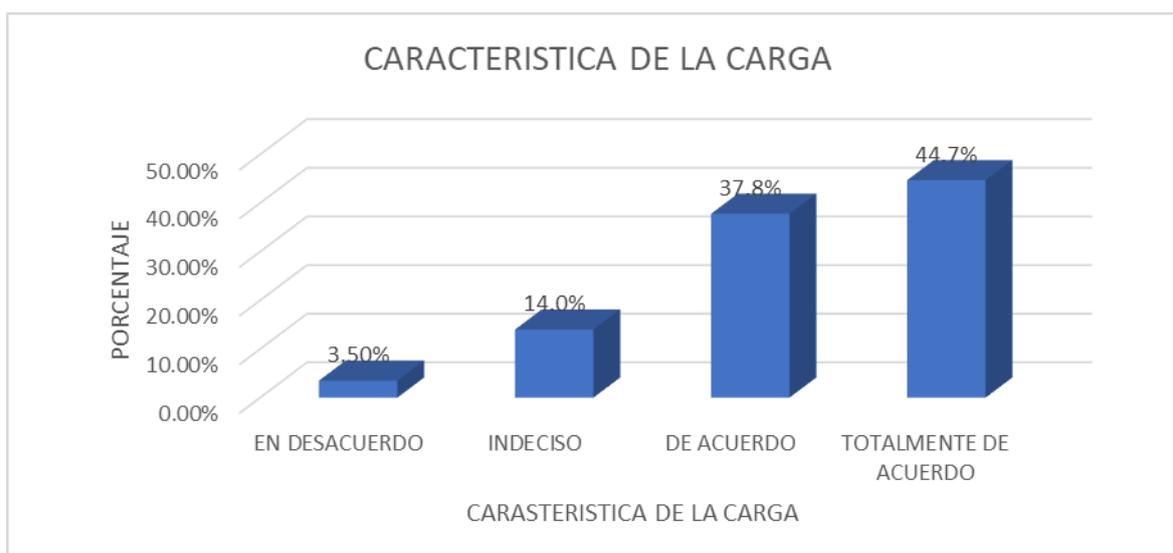
Por otro lado, el 29,80% que demuestra estar de acuerdo en la relación e influencia de la situación portuaria con respecto a los precios de los fletes marítimos, dicho resultado lo comparte el 56,00% que se encuentra totalmente de acuerdo la correlación de la situación portuaria y el precio de los fletes marítimos. Por lo que la mayoría de los consignatarios encuentran relación entre la situación portuaria con respecto a los precios de los fletes marítimos, esto ha afectado algunos gastos no contemplados y retrasos no previstos.

**Tabla 9. Porcentaje y frecuencia del V2D2**

		<b>CARACTERÍSTICA DE LA CARGA</b>			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	11	3,5%	3,5	3,5
	Indeciso	42	14,0%	14,0	17,5
	De acuerdo	114	37,8%	37,8	55,3
	Totalmente de Acuerdo	134	44,70%	44,7	100,0
	Total	301	100,0%	100,0	

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Figura 11. Figura de barras del V2D2**



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

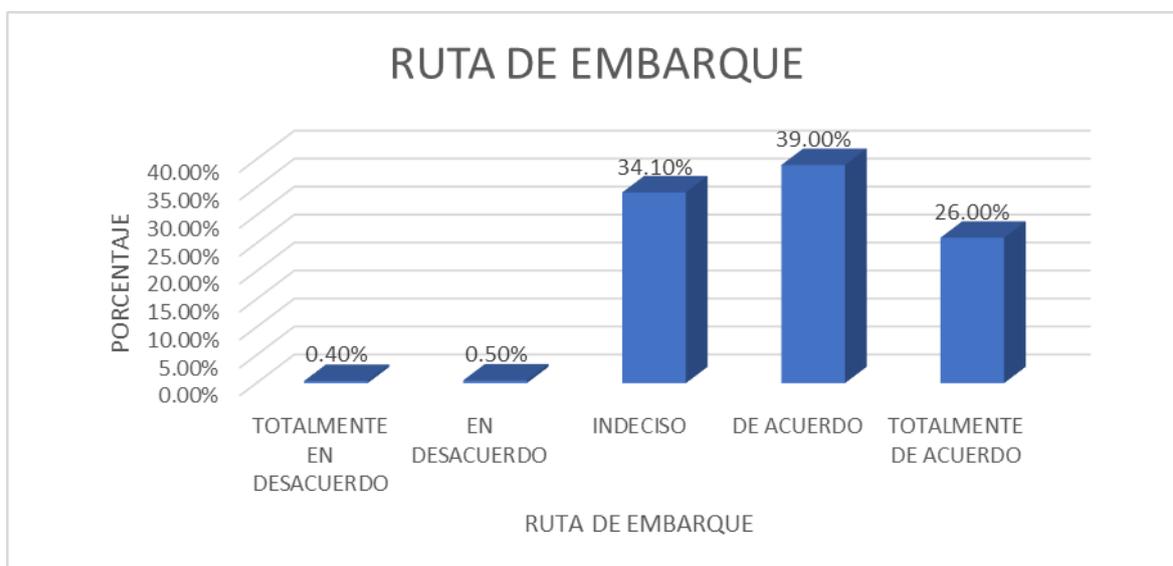
**Análisis:** Conforme a la data obtenida de la encuesta realizada a los consignatarios, se aprecia que el que el 3,5% de los consignatarios precisan un desacuerdo en las características de la carga influyen en la situación del COVID-19, otra parte del 14,00% se encuentra indeciso entre la relación de las características de la carga con influencia en la situación del COVID-19. En cuanto al 37,8% se encuentra de acuerdo en la correlación entre la variable y dimensión; conjunto a esto la cifra 44,70% está totalmente de acuerdo ante la relación de la variable en cuestión y su influencia en el COVID-19. Entonces al observar los resultados expuestos se confirma que las características de la carga influenciaron la situación frente al COVID-19.

**Tabla 10. Porcentaje y Frecuencia del V2D3**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en Desacuerdo	1	0,4%	0,4	0,5
	En desacuerdo	2	0,5%	0,5	0,9
	Indeciso	103	34,1%	34,1	35,0
	De acuerdo	117	39,0%	39,0	74,0
	Totalmente de Acuerdo	78	26,0%	26,0	100,0
	Total	301	100,0%	100,0	

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Figura 12. Figura de barra de V2D3**



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Análisis:** Conforme a la data obtenida de la encuesta realizada a los consignatarios, se aprecia que el que el 0,40% se presenta un total desacuerdo en

base a la relación planteada de las rutas de embarque con el precio de los fletes marítimos, acompañado a esto tenemos la cifra de 0,50% que también presenta un desacuerdo en lo planteado.

Ahora bien, el 34,10% presenta indecisión ante la relación que pueda presentar las rutas de embarque con el precio de los fletes marítimos, junto a esto un 39,00% que representa que los encuestados están de acuerdo con la relación e influencia que pueda existir entre las rutas de embarque con el precio de los fletes marítimos, esto lo comparte con el 26,00% que se encuentra totalmente de acuerdo.

En este caso una gran parte de los encuestados si encuentran una relación e influencia entre las rutas de embarque y los precios de los fletes marítimos.

#### 4.1.1.3 Cruce de tablas

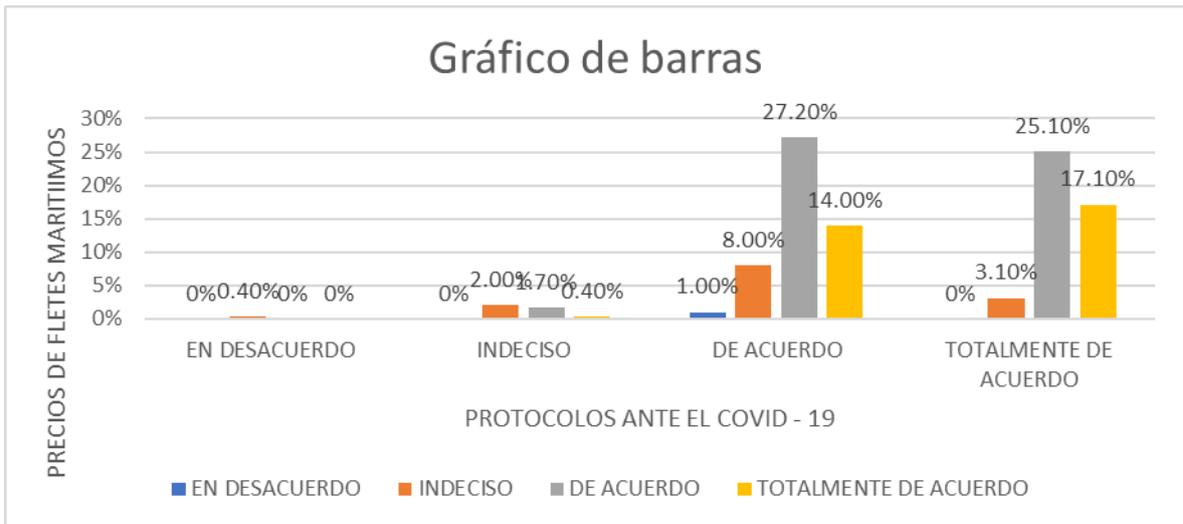
Tabla 11. Tabla cruzada porcentaje y frecuencia de V1D1 Y V2

### TABLA CRUZADA PROTOCOLOS ANTE EL COVID-19\*PRECIOS DE FLETES MARÍTIMOS

			PRECIOS DE FLETES MARÍTIMOS				
			En		De	Totalmente	
			desacuerdo	Indeciso	acuerdo	de Acuerdo	Total
PROTOCOLOS ANTE EL COVID-19	En desacuerdo	% del total	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,4%
	Indeciso	% del total	0,0%	2,0%	1,7%	0,4%	4,1%
	De acuerdo	% del total	1,0%	8,0%	27,2%	14,0%	50,2%
	Totalmente de Acuerdo	% del total	0,0%	3,1%	25,1%	17,1%	45,3%
<b>Total</b>		% del total	1,0%	13,5%	54,0%	31,5%	100,0 %

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Figura 13. Figura de barras de V1D1 Y V2**



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Análisis:** Conforme a la data obtenida de la encuesta realizada a los consignatarios, se aprecia que el 0,4% de los encuestados proyectan un desacuerdo hacia los protocolos tomados ante el COVID y su influencia hacia los precios de los fletes, a su vez, existe un 4,1% que presenta indecisión ante la relación que pueda presentar los protocolos que se empleó durante el COVID-19 y los precios plasmados en los fletes. Ahora bien, el 50.2% de encuestados presentan estar en acuerdo ante la correlación que existe ante la propuesta presentada, así mismo el 45,3% indican estar totalmente de acuerdo ante la influencia de los protocolos del COVID-19 ante los precios de los fletes marítimos.

Por otro lado, el 1,00% de los encuestados se encuentra en desacuerdo ante lo propuesto, existe el 13,5% que muestra indecisión sobre el precio de los fletes ante la relación con el COVID-19. Además, el 54,0% se encuentran de acuerdo ante la relación de los precios de flete y su influencia hacia el COVID-19, junto a esto tenemos el 31,5% que se encuentra totalmente de acuerdo ante lo planteado por parte de las variables expuestas.

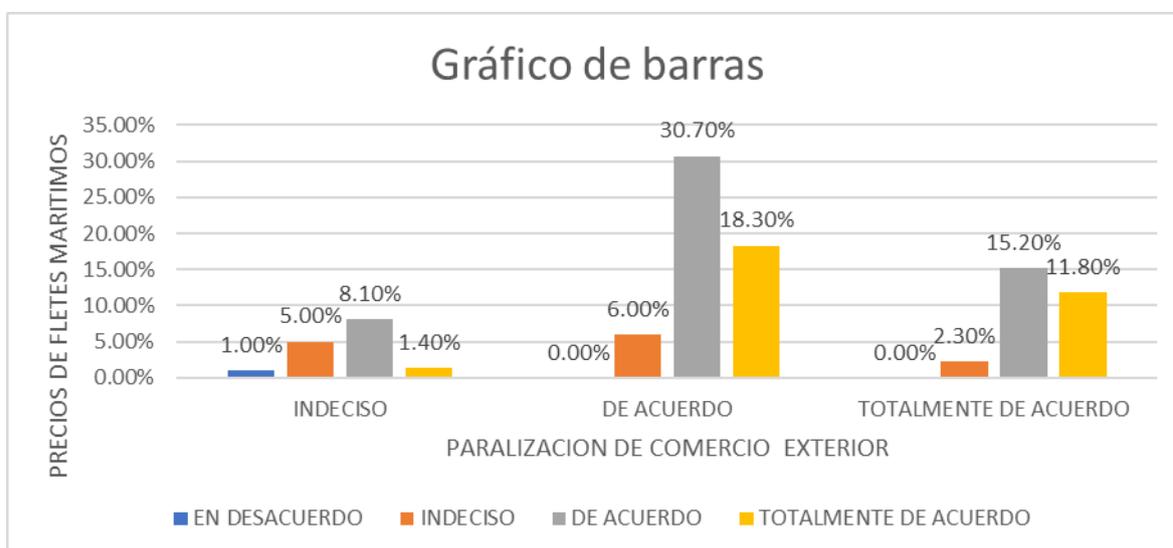
Tabla 12. Tabla cruzada de porcentaje y frecuencia de V1D2 Y V2

**TABLA CRUZADA PARALIZACIÓN DE COMERCIO EXTERIOR\*PRECIOS DE FLETES MARÍTIMOS**

			PRECIOS DE FLETES MARÍTIMOS				
			En desacuerdo	Indeciso	De acuerdo	Totalmente de Acuerdo	Total
PARALIZACIÓN DE COMERCIO EXTERIOR	Indeciso	% del total	1,0%	5,0%	8,1%	1,4%	15,5%
	De acuerdo	% del total	0,0%	6,0%	30,7%	18,3%	55,0%
	Totalmente de Acuerdo	% del total	0,0%	2,3%	15,2%	11,8%	29,5%
Total		% del total	1,0%	13,0%	54,0%	31,5%	100,0%

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

Figura 14. Figura de barras de V1D2 Y V2



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Análisis:** Conforme a la data obtenida de las encuesta realizada a los consignatarios, se aprecia que el 15,5% se encuentran indecisos respecto a la

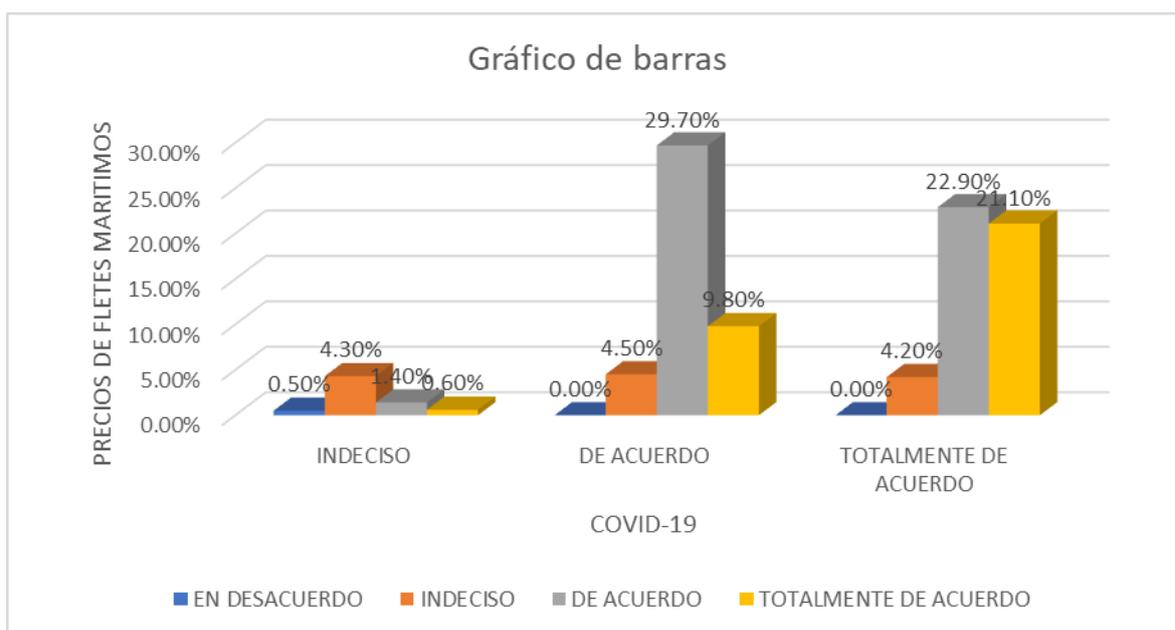
paralización del Comex y su influencia en los precios plasmados en los fletes marítimos, continuamente se obtiene el 55,0% que se encuentran de acuerdo ante la relación de las variables presentadas, asimismo, el 29,5% de los encuestados que dieron como resultado estar totalmente de acuerdo ante la posible influencia de la paralización del Comex ante los precios plasmados en los fletes marítimos. Se plasma que solo 13,0% de los encuestados se presentan indecisos ante las variables cuestionadas y su relación influyente en cada una de ellas, además, el 54,0% que se encuentra de acuerdo ante la influencia de los precios de los fletes marítimos hacia el COVID-19. Además, el 31,5% que se está representando como un totalmente de acuerdo ante la influencia de los precios de los fletes marítimos conjunto al COVID-19.

**Tabla 13. 1 Tabla cruzada de porcentaje y frecuencia de V1 Y V2**

			PRECIOS DE FLETES MARÍTIMOS				Total
			En desacuerdo	Indeciso	De acuerdo	Totalmente de Acuerdo	Total
COVID-19	Indeciso	% del total	0,5%	4,3%	1,4%	0,6%	7,3%
	De acuerdo	% del total	0,0%	4,5%	29,7%	9,8%	44,0%
	Totalmente de Acuerdo	% del total	0,5%	4,2%	22,9%	21,1%	48,7%
Total		% del total	1,0%	13,0%	54,0%	31,5%	100,0%

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

Figura 15. Figura de barras del V1 Y V2



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Análisis:** Conforme a la data obtenida de la encuesta realizada a los consignatarios, se aprecia que el 7,3% se encuentra indecisos ante la no influencia del COVID-19 hacia los precios de los fletes marítimos, asimismo, el 44,0% se encuentran de acuerdo sobre la no influencia del DVD-19 ante los precios de los fletes marítimos. Adicional, el 48,7% de los encuestados se representan como un totalmente de acuerdo respecto a que las variables representadas no influyen entre ellas.

Por otro lado, el 13,0% de encuestados se encuentra indecisos sobre la influencia de los precios de los fletes marítimos hacia el COVID-19, el 54,0% se encuentra de acuerdo sobre la influencia entre ambas variables expuestas, asimismo, un 31,5% se encuentra totalmente de acuerdo ante el precio de los fletes marítimos y su influencia hacia el COVID-19.

#### 4.1.2 Análisis Exploratorio

A continuación, se representa tablas, donde se consideran las variables principales, para comprobar la hipótesis establecida. Se empleo el programa estadístico SHOPS 28 para elaborar dichas pruebas, se espera un análisis y comprensión de las tablas expuestas.

**Tabla 14. Normalidad de variables principales**

DESCRIPCIÓN	Kolmogórov-Smirnov		
	Estadístico	gl	Sig.
COVID-19	0,297	301	0,000
PROTOCOLOS ANTE EL COVID-19	0,295	301	0,000
PARALIZACIÓN DE COMERCIO EXTERIOR	0,295	301	0,000
DIGITALIZACIÓN EN LA GESTIÓN DE COMERCIO EXTERIOR	0,324	301	0,000
PRECIOS DE FLETES MARÍTIMOS	0,261	301	0,000
SITUACIÓN PORTUARIA	0,334	301	0,000
CARACTERISTICA DE LA CARGA	0,269	301	0,000
RUTA DE EMBARQUE	0,223	301	0,000

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

Según las pruebas realizadas de Kolmogorov – Smirnov, las variables expuestas no tienen relación entre ellas, teniendo en cuenta que la distribución normal no se aproxima ( $p > 0.05$ ), por lo cual se llegó a emplear estadísticas no paramétricas para demostrar o hallar.

Por lo que la correlación Spearman es para validar si se encuentra alguna relación entre las variables presentadas.

#### **4.1.3. Correlación de variables y dimensiones de las hipótesis**

##### **4.1.3.1. Contrastación de hipótesis 1**

Contraste de hipótesis:

Ho: No existe alguna relación en los protocolos durante COVID – 19 y el precio plasmado en los fletes marítimos conforme a los consignatarios durante el 2021.

Ha: Existe alguna relación en los protocolos durante COVID – 19 y el precio plasmado en los fletes marítimos conforme a los consignatarios durante el 2021.

##### **Establecimiento de significancia:**

Durante el planeamiento, el nivel de Significancia que obraremos por realizar la verificación con el fin de comparar las hipótesis de  $\alpha=0,005$  que vendría ser el equivalente del 5 %, por consiguiente, la prueba de correlacional existiría una prevalida del  $P<0,005$ , a cabo que muestre significativo.

##### **Determinar el P-VALOR**

Formula de la aceptación de la hipótesis investigada.

- Si P-valor  $< 0.05$ , se procede a reconocer Ha y se procede a negar Ho
- Si P-valor  $> 0.05$ , se procede a reconocer Ho y se procede a negar Ha

Se presenta la estadística de prueba, según Rho Spearman.

**Tabla 15. Relación de V1D1/V2**

<b>Correlaciones</b>			PROTOCOLOS ANTE EL COVID-19	PRECIOS DE FLETES MARITIMOS
Rho de Spearman	PROTOCOLOS ANTE EL COVID-19	Coeficiente de correlación Sig. (bilateral) N	1,000  . 301	0,287**  0,000 301
	PRECIOS DE FLETES MARITIMOS	Coeficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,287**  0,000 301	1,000  . 301

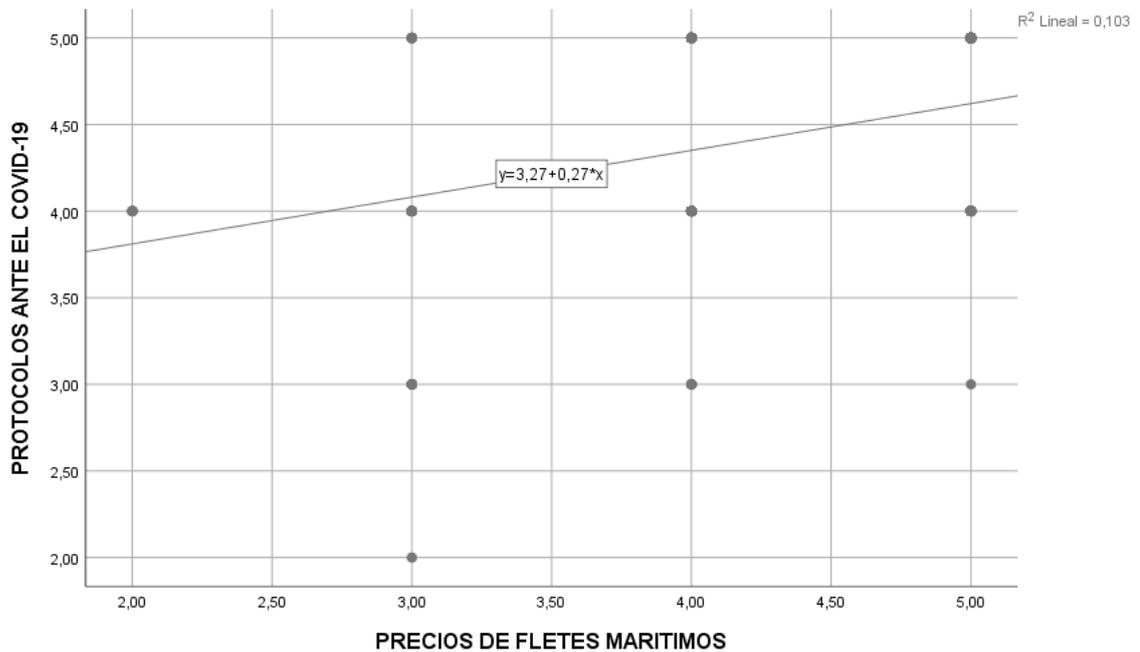
\*\* . Al nivel 0,01, la conexión es significativa. (bilateral).

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**Análisis:** Conforme a la data obtenida y procesada se llegó a determinar que los protocolos ante el COVID-19 demuestra una correlación moderada positiva, a su vez, lo significativa en cuanto la relación de los precios de los fletes es de  $P=0.00$  demuestra ser menor que lo planteado de 0,05, tanto que, en general, se aprueba la hipótesis opcional.

Por lo que se aprueba la correlación de los protocolos durante del COVID-19 y los precios plasmados en los fletes marítimos para su manejo y medidas planteadas para proteger la salud de los colaboradores.

Figura 16. Figura de Dispersión V1D1 y V2



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**ANÁLISIS:** Según la data obtenida y procesada presenta una relación lineal entre las variables cuestionadas.

#### 4.1.3.2. Contrastación de hipótesis y objetivos específicas 2

Ho: No existe alguna relación ante la paralización del Comex y los precios de los fletes marítimos, durante las importaciones el 2021.

Ha: Existe alguna relación ante la paralización del Comex y los precios de los fletes marítimos, durante las importaciones durante el 2021.

Tabla 16. Correlaciones ante la V1D2/V2

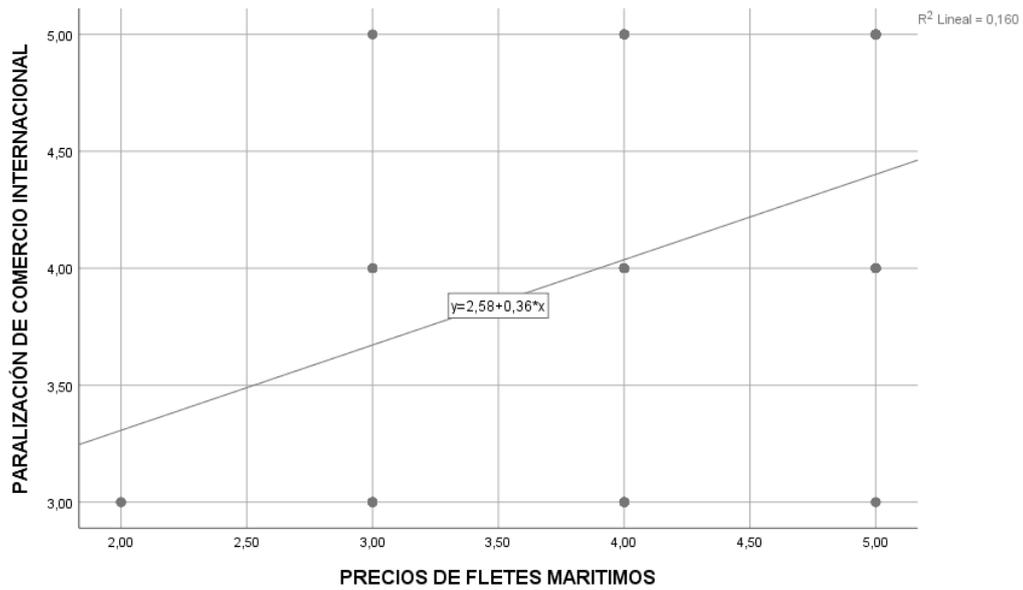
<b>Correlaciones</b>			PARALIZACIÓN DE COMERCIO INTERNACIONAL	PRECIOS DE FLETES MARÍTIMOS
Rho de Spearman	PARALIZACIÓN DE COMERCIO INTERNACIONAL	Coeficiente de correlación	1,000	0,363**
		Sig. (bilateral)	.	0,000
		N	301	301
	PRECIOS DE FLETES MARÍTIMOS	Coeficiente de correlación	0,363**	1,000
		Sig. (bilateral)	0,000	.
		N	301	301

\*\* . Al nivel 0,01, la conexión es significativa. (bilateral).

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**ANÁLISIS:** Conforme a la data obtenida y procesada, se demuestra la existencia de una correlación positiva entre variables expuestas de la paralización del Comex, junto a los precios de los fletes marítimos, ya que  $P=0.000$  sienta un resultado menor al 0,005. Por lo que la hipótesis expuesta nula es rechazada y la hipótesis alterna se acepta. Conforme esto se demuestra la existencia de la relación que presenta la paralización del Comex y los precios de los precios marítimos relacionado con los consignatarios.

**Figura 17. Figura de la dispersión del V1D2 y V2**



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**ANÁLISIS:** Según la data obtenida y procesada podemos presentar una relación lineal entre las variables cuestionadas de la paralización del Comex junto a los precios de los fletes marítimos.

#### **4.1.3.3. Contrastación de hipótesis y objetivos específicas 3**

Ho: No existe alguna relación ante la digitalización en la gestión del Comex y los precios de los fletes marítimos a favor de los consignatarios durante el 2021.

Ha: Existe alguna relación ante la digitalización en la gestión del Comex y los precios de los fletes marítimos a favor de los consignatarios durante el 2021.

Tabla 17. Correlaciones del V1D3/V2

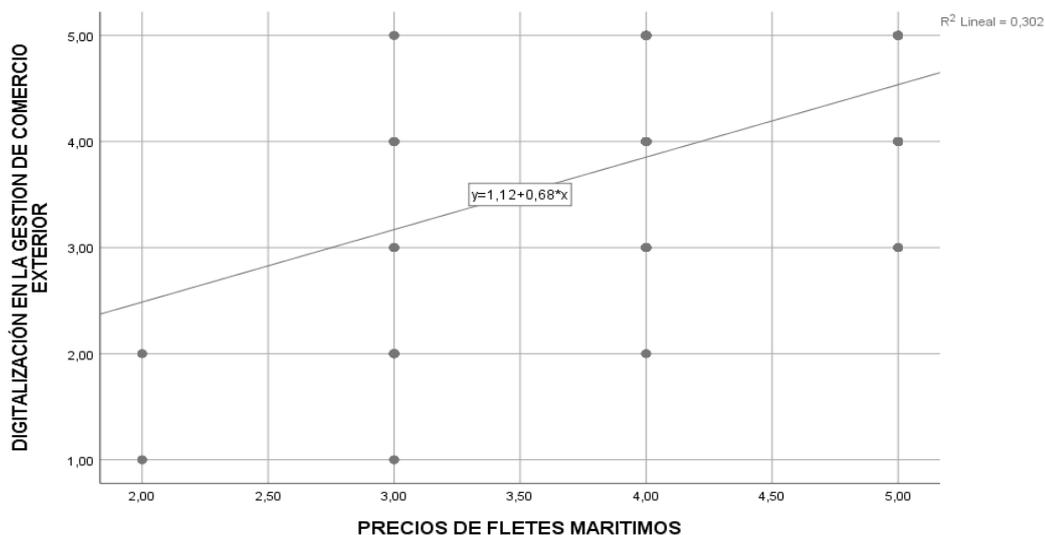
<b>Correlaciones</b>			DIGITALIZACIÓN EN LA GESTIÓN DE COMERCIO EXTERIOR	PRECIOS DE FLETES MARÍTIMOS
Rho de Spearman	DIGITALIZACIÓN EN LA GESTIÓN DE COMERCIO EXTERIOR	Coeficiente de correlación Sig. (bilateral) N	1,000    301	0,437**    301
	PRECIOS DE FLETES MARÍTIMOS	Coeficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,437**    301	1,000    301

\*\* . Al nivel 0,01, la conexión es significativa. (bilateral).

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**ANÁLISIS:** De la data obtenida y procesada, se demuestra la existencia de una correlación positiva entre variables expuestas de la digitalización durante la gestión del Comex, junto a los precios de los fletes marítimos ya que  $P=0.000$  siento un resultado menor al 0,05. Por lo que la hipótesis expuesta nula es rechazada y la hipótesis alterna se acepta. Conforme esto se demuestra la existencia de la relación que presenta la digitalización durante la gestión del Comex y los precios de los precios marítimos relacionado con los consignatarios.

**Figura 18. Gráfico de Dispersión V1D3 y V2**



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**ANÁLISIS:** Según la data obtenida y procesada presenta una relación lineal de manera positiva entre las variables cuestionadas de la digitalización durante la gestión del Comex junto a los precios de los fletes marítimos.

#### **4.1.3.4. Contrastación de hipótesis y objetivos generales**

Ho: No existe alguna relación ante el COVID-19 y los precios de los fletes marítimos a favor de los consignatarios durante el 2021.

Ha: No existe alguna relación ante el COVID-19 y los precios de los fletes marítimos a favor de los consignatarios durante el 2021.

Tabla 18. Correlaciones del V1/V2.

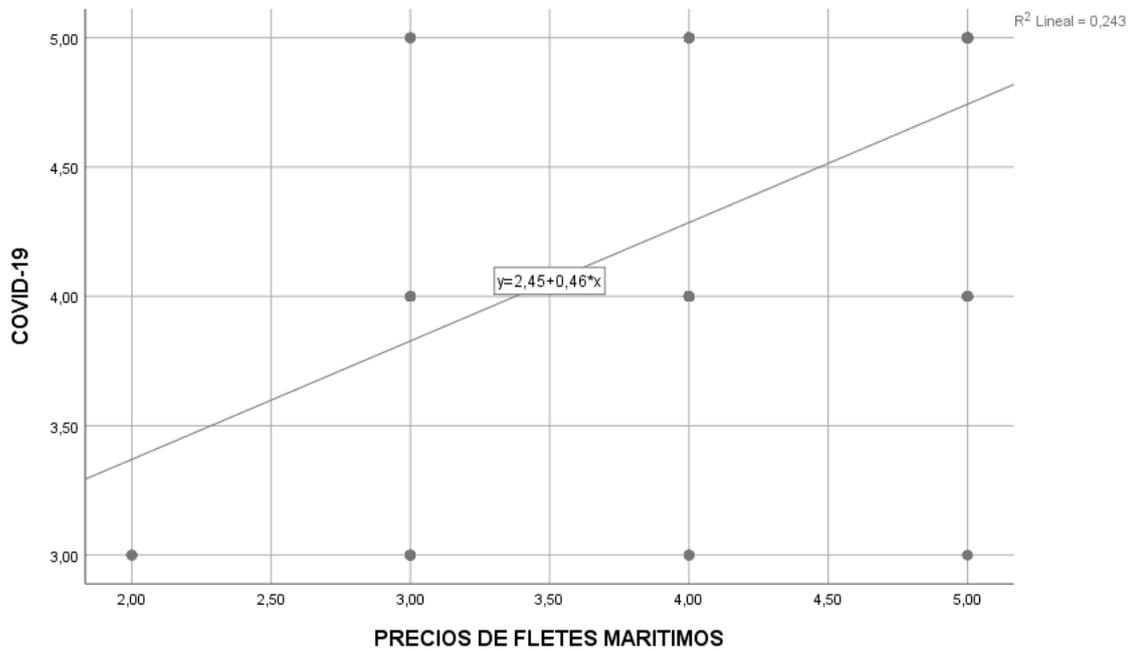
		<b>Correlaciones</b>		
			COVID-19	PRECIOS DE FLETES MARITIMOS
Rho de Spearman	COVID-19	Coeficiente de correlación	1,000	0,432**
		Sig. (bilateral)	.	0,000
		N	301	301
	PRECIOS DE FLETES MARITIMOS	Coeficiente de correlación	0,432**	1,000
		Sig. (bilateral)	0,000	.
		N	301	301

\*\* . Al nivel 0,01, la conexión es significativa. (bilateral).

Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**ANÁLISIS:** De la data obtenida y procesada, se demuestra la existencia de una correlación positiva entre variables expuestas del COVID-19, junto a los precios de los fletes marítimos, ya que  $P=0.000$  sienta un resultado menor al 0,05. Por lo que la hipótesis expuesta nula es rechazada y la hipótesis alterna se acepta. Conforme esto se demuestra la existencia de la relación que presenta el COVID-19 y los precios de los precios marítimos relacionado con los consignatarios.

Figura 19. Figura de la dispersión de V1 y V2



Origen: Elaboración propia tomando los resultados de la data obtenida de las encuestas empleadas a los consignatarios.

**ANÁLISIS:** Según la data obtenida y procesada podemos presentar una relación lineal de manera positiva entre las variables cuestionadas del COVID- 19 junto a los precios plasmados en los fletes marítimos.

## CAPÍTULO V: DISCUSIÓN DE RESULTADOS

### 5.1. Discusión de resultados

A continuación, se propuso el empleo de 301 encuestas a consignatarios para demostrar la conexión que exista entre las dos variables expuestas, de tal forma demostrar mediante una discusión el análisis de la resolución obtenida sobre “Impacto de la pandemia del COVID – 19 en los precios de los fletes marítimos en el 2021”.

**Hipótesis Principal:** Se manifiesta un significativo impacto en los protocolos tomados durante la pandemia del COVID-19 sobre los precios de los fletes marítimos en el 2021.

Conforme a los resultados obtenidos por la data empleada encontramos una relación y conexión positiva entre ambas variables expuestas que vendría siendo el COVID-19 y por otra load tenemos los precios de los fletes marítimos, dando, así como resultado que si existió un impacto por parte del COVID-19 ante los precios de los fletes marítimos. Adicionando a ello, estos resultados se asemejan al de (Sánchez, 2019), esto se debe a que la determinación de los precios en el rubro de importacion y exportación son basadas desde los puertos de origen unto a las líneas navieras por lo cual la oferta y demanda expuesta encuentra en el pico más alto y (San José & Gento, 2021), añadió existen muchos factores por el cual existe un fluctuación de precios en los fletes marítimos, uno de ellos vienen siendo el combustible que viene en las últimos años un significante variación de precios, adicionando lo dicho también de apertura puertos clausurados y se crearon nuevas rutas que emergieron a raíz de la necesidad de los consignatarios, la demanda

aumentó, lo que hizo que los precios se quintuplicaran, en algunos casos, un hecho sin precedentes en la historia del transporte marítimo.

A la vista de lo anterior, el resultado es que existe una relación altamente significativa entre una y otra variable, ya que el impacto notable del COVID-19 sobre el precio de los fletes marítimos se originó por causas diversas, entre las que se cuenta la continuidad de los patrones y desequilibrios del comercio, así como la disposición de los transportistas internacionales al principio de la crisis y los consiguientes retrasos en la salida del buque como efecto del COVID-19 en los lugares de conexión de los transportistas, tales como los puertos.

Los consumidores y las empresas han sentido más los cambios en las tarifas de flete, aunque el efecto en las tarifas de flete marítimo ha sido mayor, por lo tanto, más elevado en las rutas habituales hacia zonas que aún están en fase de expansión.

En comparación con otras zonas comerciales, América del Sur presenta actualmente unas tarifas de flete más elevadas. Sin embargo, para 2023 se prevé que las circunstancias de los cargadores mejoren y sea factible reducir las tarifas plasmadas en los fletes marítimos y realizar un negocio más rentable ante los consignatarios.

**Hipótesis Específica 1:** Se manifiesta un significativo impacto en los protocolos tomados durante la pandemia del COVID-19 sobre los precios de los fletes marítimos en el 2021.

Según la data ofrecida se dieron los resultados que con lleva a la existencia de un impacto con respecto a los diversos protocolos tomados durante la pandemia de COVID-19 sobre los precios plasmados en los fletes marítimos, dando una relación

positiva y posterior considerable en base a los precios plasmados en los fletes marítimos, dado que representa un margen de inferioridad al 0.05, entonces se acepta la hipótesis planteada.

Colocando esa información y contrastar con (Atencia Hernández, 2019), por lo que se obtiene que la situación actual del COVID-19, reformo la gestión que se venían trabajando por parte de las navieras internacionales, ya que inmutables actividades que se presentaban en el comercio dado que se presentaban restricciones por parte del comercio mismo, ocasionando esto la propagación de los síntomas del COVID-19 sobre la salud. Del mismo modo, se observó una disminución drástica en el rendimiento de la logística del transporte marítimo en Colombia debido a la pandemia conocida como COVID-19. Esta reducción en el rendimiento fue significativamente inferior a los niveles de años anteriores, por lo que se podría dificultar la alta competencia del país contra los diversos mercados mundiales y por consiguiente el auge de su economía.

Como puede observarse, existe una fuerte correlación entre una y otra variable del informe; las deficientes operaciones portuarias se debieron a las elevadas cifras de infección por COVID-19 de los empleados portuarios, que limitaron la cantidad de carga que podía transportarse desde y hacia los buques. En consonancia, los puertos descarriaron embotellamientos a medida que las demoras en el envío de contenedores frenaban la carga y desconsolidación de mercancías. Es posible que la actualización de las regulaciones sanitarias y de las normas laborales también haya reducido la productividad portuaria. A lo largo de la cadena logística que comprende el resto del mundo también se vieron perjudicadas por la escasez de mano de obra.

Lo cual esta pandemia del COVID-19 perturbó más aun el tránsito de los commodity al interrumpir las rutas de viajes internacionales de no tan solo los trabajadores marítimos y portuarios, sino que también se sumó el aumento de los costes del personal abordo. Muchos gobiernos establecieron restricciones de desplazamiento y protocolos específicos de cuarentena a raíz de los brotes de COVID-19, lo que redujo la movilización de mano de obra sobre el tránsito marítimo. Por lo que el ministerio de la Organización Internacional del Trabajo calculó que 900.000 navegantes no podrían embocar y/o descender de sus embarcaciones durante el periodo del 2020, año en el cual se batalló más. En mayo del 2020, menos países permitían a las empresas contratar vuelos de "tránsito seguro" autorizados previamente, lo que atenuaba el problema.

Estos y más factores incrementaron la alza de los costos incurridos por parte del laburo, en especial, los pagos por subsidios económicos que se le otorgaban a los trabajadores que se encontraban varados por semanas o incluso meses en los puertos o naves en pleno océano, se destinó una gran cantidad monetaria para la reubicación del personal marítimo, a su vez, tenían que pasar pruebas de salud pertinentes para salvaguardar su salud y del personal alrededor.

Los protocolos COVID-19, que contemplan la pronta desinfección de todos aquellos contenedores que se encontraban a puertas de salir del puerto de origen, han hecho que las compañías navieras cobren recargos adicionales durante toda la pandemia; actualmente, los costes finales los pagan los consignatarios una vez que llegan al puerto de destino.

**Hipótesis Específica 2:** Se manifiesta un significativo impacto durante la paralización del comercio internacional sobre los precios de los fletes marítimos en el 2021.

Según la data ofrecida se dieron los resultados que con lleva a la existencia de un impacto con respecto a la paralización del Comex sobre los precios plasmados en los fletes marítimos, dando una relación positiva y posterior considerable en base a los precios plasmados en los fletes marítimos, dado que representa un marguen de inferioridad al 0.05, entonces se acepta la hipótesis planteada.

Entonces lo comentado por (San José & Gento, 2021) donde nos comenta que al incremento de los productos primeros para la función de un buque, la mayoría de las líneas navieras se vieron en la necesidad de ajustar sus tarifas para cubrir los gastos que están emergiendo a raíz de esta nueva pandemia que hasta el momento nadie daba a ciencia cierta un fin por lo cual no había espacio para especulación respecto a los costos infringidos en el Comex, de esta manera los consignatarios se vieron en la necesidad que buscar nuevas formar de saciar sus necesidades logísticas, ya que al ser un panorama nuevo y no contar con salvaguardas los fletes sufrieron una fluctuación en su alza dando así su paso a precio que doblaron su tarifa nunca antes vista. Por lo se generó reocupación e incertidumbre, ya que se sentía que no era una competencia justa para los nuevos consignatarios que estaban posicionándose, junto a ellos se tuvo que aplicar nuevas estrategias para seguir en el mercado ir lo cual diversos consignatarios buscaron diversas opciones al largo de estos años, por ejemplo, el cambio de país de sus principales productos o aplicar nuevas rutas más largas, así como también optar por no importar y solo comprar de manera nacional.

A su vez, según lo comentado y expuesto por (Lozano, 2021) donde se expresa que la pandemia llamada COVID-19 que a lo largo de su periodo ha desarrollado diversas saturaciones en diferentes puertos del mundo entre ellos los puertos HUB de China y Estados Unidos y de su propio país Colombia, en donde cada puerto ha presentado diversas anomalías como la clausura de los puertos, embotellamiento en puertos de transbordo por lo que conllevaba a congestiones portuarias en donde se presentaban roleos y fechas de zarpe atrasadas, ya que existía incremento de buques que antes no contemplaban manejar en días.

Esto no se limitó a los puertos latinoamericanos; también ocurrió en los terminales de transbordo de Estados Unidos, como Los Ángeles, asimismo, este puerto fue uno de los más afectados, no sólo por la saturación portuaria, en general, sino también por la escasez de transporte local en el resto del país, lo que complicó aún la fluencia de logística.

Por otro lado, según lo investigado por (Bejarano & Quispe de la Cruz, 2021) donde después de una larga investigación se llegó a la conclusión que faltaba preparación entre los operadores logísticos, así como también en los mismos agentes consolidadores que estaban al frente en los servicios consolidados por lo que se tuvo que implementar procesos innovadores en cada etapa de la ruta logística, también se buscó alternativas nuevas para embarcar cargas y comunicar a los consignatarios nuevos procesos que se tomaron para la agitación de sus cargas. A medida que se iba implantando un nuevo panorama, todos los integrantes de la cadena aprendieron a operar con eficacia para evitar más retrasos. Uno de los ejemplos más conocidos son los cierres de diversos puertos en China a principios de la pandemia de 2020, que provocaron la redistribución de la carga y la navegación en puertos cercanos a los clausurados, lo que también causó atascos

y escasez, ya que, al retrasarse la navegación de la carga, se producía un menor regreso de los contenedores vacíos. Otro ejemplo, el bloqueo del Canal de Suez, que provocó que los buques se quedaran paralizados en el tráfico debido al cierre del Canal de Suez, lo que llevó que las cargas que transportaban a través de él tuvieran que tomar una vía alternativa con un periodo de tránsito más largo y, además, lidiar con el aumento de las tarifas, se produjo en 2021, complicando aún más el ya de por sí difícil el panorama conforme a la actual situación.

**Hipótesis Específica 3:** Se manifiesta un significativo impacto en la digitalización en la gestión de comercio exterior sobre los precios de fletes marítimos en el 2021.

Según la data ofrecida se dieron los resultados que con lleva a la existencia de un impacto con respecto a la digitalización en la gestión del Comex sobre los precios plasmados en los fletes marítimos, dando una relación positiva y posterior considerable en base a los precios plasmados en los fletes marítimos, dado que representa un margen de inferioridad al 0.05, entonces se acepta la hipótesis planteada.

Ahora tener los resultados de la investigación realizada por (Escobar & Saraguro, 2020) donde explica que la mayoría de las empresas por no decir todas debieron hacer caso a los nuevos protocolos implementados por el gobierno para seguir continuando con cada una de sus operaciones para no verse afectados ante esta nueva situación desfavorable, continuamente a esto se debió actualizar los nuevos procesos logísticos que se han venido implementando a lo largo de los meses confirma seguía avanzando la investigación del nuevo virus y su forma de combatirla, esta información estuvo también sostenida por (Valdez, 2021) en donde

explica que en la agencia de aduana donde se realizó el trabajo de investigación tuvo que otra por la digitalización de sus procesos aduaneros con el fin de tener todo en un solo lugar optimizado y ganar un poco de tiempo en los procesos engorrosos de la liberación de los embarques por parte de los almacenes aduaneros, por ejemplo, los Vistos Buenos Virtuales que se implementó en cada agente consolidadores, líneas navieras y agencias de carga, esto se aplica para evitar más la propagación del virus y salvaguardar al personal.

En la investigación de (Loo & Mariátegui, 2020) se comenta que la digitalización que se propuso en los procesos aduaneros tuvo como objetivo la conexión entre ambas partes involucradas y agilizar los procesos aduaneros. Por lo que este beneficio ha sido de gran ayuda para los consignatarios como a las autoridades aduaneras, porque la digitalización ha agilizado los procesos y reducido el tiempo necesario para los que antes se hacían en persona. Por lo cual, se sugiere que el estado siga invirtiendo en mejoras continuas en sus plataformas digitales y en cada proceso aduanero implementado con el fin de poder mejorar la rapidez y eficiencia de la atención, no solo por agentes consolidadores, sino también para gentes de carga y aduanas.

## CONCLUSIONES

Los resultados de la investigación se procesaron y analizaron minuciosamente, y se constata que:

- Se identificó que la dirección del sector del transporte marítimo de contenedores, así como los principales participantes en el mercado (principalmente puertos y compañías navieras), carecen de planes y estrategias de respuesta ante emergencias, según COVID-19, esto ha traído la atención de los problemas ya existentes. Debido a las preocupaciones por la seguridad de cada individuo y su seguridad, como los operadores (como estibas, *shippers*, consignatarios, terminales portuarios, transportistas terrestres, entre otros) que este sector han conllevado molestias operativas como pérdidas.

Además, del COVID-19, se realizó una medida puesta en marcha por puertos y navieras para controlar el contagio entre sus trabajadores, ha dado lugar a nuevas ideas, las medidas sanitarias implementadas en cada frontera de los países han tenido efectos desmedidos en diversos puertos. Estas restricciones y reglamentaciones han repercutido inevitablemente en las tarifas plasmadas en los fletes, cada ingreso y salida del puerto, así como el uso de la instalación del patio del puerto para contenedores retenidos por salidas canceladas.

- En conclusión, el nuevo virus puso de manifiesto ideas erróneas muy extendidas, pero también demostró la necesidad y el potencial de cambio. Dicho cambio es factible si comprendemos las causas subyacentes del problema y tenemos soluciones creativas para sus problemas. Para quienes trabajan en los sectores de la expedición de mercancías, las aduanas y los depósitos aduaneros, esto significa determinar cómo puede el sector marítimo abordar los

problemas actuales y futuras con el fin de generar mejorar continuas, dar soluciones a casos que emergen antes esta nueva normalidad, esto ayudara para conformar a nuevas amenazas naturales que podría presentarse y afectar directamente al negocio del comercio exterior.

- Las diversas industrias y partes interesadas tuvieron que adoptar medidas de protección contra la enfermedad. La Asociación Internacional de Puertos adoptó orientaciones sobre las respuestas de los puertos a la pandemia, estructuradas en tres niveles para presentar una metodología y una serie de buenas prácticas sobre medidas de mitigación inmediatas relativas a las operaciones portuarias, la gobernanza y la comunicación; medidas para proteger el negocio y los beneficios financieros; y medidas para apoyar a los clientes y cada parte asociada en la cadena logística global. Los regímenes de control del Estado rector del puerto elaboraron orientaciones temporales sobre cómo pretendían hacer frente al impacto de este nuevo virus que se viene propagando. Éstas incluían la aceptación de períodos ampliados de servicio a bordo para la gente de mar; períodos ampliados para los reconocimientos, inspecciones y auditorías reglamentarios; y la certificación de la gente de mar, utilizando un enfoque pragmático y armonizado.
- Cabe concluir que el impacto ha influenciado en la abrupta subida de los precios de los fletes marítimos lo cual no éxito algún precedente igual. Muchos consignatarios se vieron obligados a buscar métodos de envío alternativos. A modo de ejemplo, los consignatarios que gestionaban los envíos desde Brasil por vía marítima, tenían que pagar fletes muy elevados, decidieron cambiar de

vía y gestionar sus envíos por vía terrestre. Por otro lado, los clientes que trabajaban con envíos marítimos empezaron a utilizar el transporte aéreo para poder cumplir los plazos establecidos de entrega para sus clientes finales.

- Adicional, se pudo concluir que el tiempo establecido de tránsito de las importaciones de puertos principales se vieron completamente afectados por el nuevo virus en el 2021, los tránsitos que prestaban servicio directo no pudieron hacer frente al elevado volumen de demanda; en consecuencia, se vieron obligados a aplicar nuevas medidas como el transbordo o la omisión de escala tras el paro. No obstante, es importante tener en cuenta que muchos buques con tripulaciones que presentaban casos positivos de COVID-19 cancelaron el transporte, lo que obligó a transferir la carga a un buque sin el virus. En consecuencia, los contratos entre los consignatarios y sus clientes se vieron comprometidos al no poder cumplir los tiempos de entrega necesarios para la descarga en destino (Puerto Callao). Por parte de las líneas navieras, agentes consolidadores y las agencias de carga, también tuvieron que explicar las nuevas normativas implementadas que ocasionaron retrasos, así como también asesorar a los consignatarios de los nuevos tramites implementadas e información sobre lo sucedido para que pudieran dar una explicación a sus clientes finales.
- También se concluye que los agentes de la cadena logística utilizaron nuevas herramientas de trabajo virtual para agilizar y facilitar los procesos a raíz de la pandemia COVID-19. Sin embargo, para adaptarse a la "nueva normalidad" impuesta por la pandemia, algunos de los organismos también necesitaron

tiempo y formación. los consignatarios tuvieron que conocer los nuevos procesos de la mano de sus agentes internacionales o agentes de aduanas para ayudarles a adaptarse al cambio.

- Debido al importante aumento de los precios provocado por la subida de los fletes marítimos, muchos cargadores dejaron de importar porque ya no podían permitírselo, ya que, se vieron obligados a subir el precio unitario para compensar el aumento del flete marítimo de sus productos y mantener el beneficio de la empresa, muchos de los consignatarios decidieron, dejar de importar para el 2020, por consecuencia, de la incertidumbre y cuarentenas. Algunas empresas ponen ahora mayor énfasis en abastecerse de proveedores locales, mientras que otras recortan en más de un 50% la cantidad de importaciones que realizaban en comparación con antes de la pandemia. De ello, se deduce que la pandemia COVID 19 también tuvo un impacto negativo en el comercio internacional, especialmente, en el 2021.
- Por último, se concluye que, debido a la pandemia de COVID-19, muchas tareas se vieron reforzadas para ser completadas digitalmente como consecuencia de las cuarentenas que prohibían a los empleados acudir a sus lugares de trabajo porque al hacerlo podían propagar la enfermedad. Por ello, muchas empresas adoptaron la oficina en casa, pudieron hacerlo nada más empezar la pandemia y la mejoraron en los meses siguientes. Esto ha alterado la forma en que las empresas trabajan específicamente con los destinatarios, ya que muchas operan ahora virtualmente sin tener que desplazarse físicamente a un lugar de trabajo o, en otros casos, esporádicamente.

## RECOMENDACIONES

- Se aconseja a los consignatarios y a los nuevos consignatarios que se mantengan al corriente de las noticias del Comex y conferencias antes de organizar o cotizar una nueva próxima importación. Los tifones y huracanes, así como las catástrofes naturales, como también la guerra entre Rusia y Ucrania y el cierre del canal de Suiza, pueden influir, considerablemente, en la gestión de su envío y provocar retrasos.
- Se aconseja que los consignatarios y los nuevos consignatarios importen sus mercancías con antelación para poder cumplir los contratos con sus clientes finales. Ello debido a que numerosos embarques listos debieron esperar meses antes de anclar a su puerto de destino, no sólo se aplicó en los principales puertos de origen si no también se incluyeron los puertos de transbordo como los principales de Colombia, Panamá, Cartagena y Manzanillo. Esto podría fomentar preocupación, ya que el impacto de los tiempos tomados puede afectar la venta de la mercadería.
- Por lo que se aconseja que, antes de reanudar sus importaciones marítimas, los consignatarios y los nuevos consignatarios, sobre todo los que no hayan importado desde antes de la pandemia, consulten con transitarios o proveedores logísticos para determinar las mejores opciones para su envío y aumentar así la rentabilidad de su empresa. Los costes del flete marítimo siguen siendo una incógnita, a pesar de que los agentes consolidadores pueden asesorar a los clientes sobre cómo manejar la carga, ya sea por vía

aérea o marítima, de esta manera asesorar el manejo de la carga en FCL o LCL, incluso aconsejar un puerto que ofrezca mejores salidas teniendo en cuenta el tiempo y costo.

- Se aconseja que los efectos de COVID-19 sobre las compañías portuarias no sean del todo perjudiciales. Además, las navieras deberían preparar con antelación planes debidamente coordinadas para tal contingencia, así como también una estrategia en donde se considere cada participante de la cadena logística con el fin que cada una de ellas no salga perjudicada, así como también explorar nuevas rutas o crearlas para mejorar el tiempo de salida. Estas acciones pueden reforzar la relación con las compañías navieras e impulsar la competitividad portuaria, convirtiendo la crisis en una oportunidad.
- Mientras se siga determinando el inicio, la evolución y, si es posible, la finalización deseada de COVID-19, así como el alcance de su impacto, se aconseja que se trate como un evento impredecible estándar. Nuestro estudio se limita a revelar cómo respondieron los mercados del transporte marítimo a un impacto sobre la salud exterior, y creemos que esta información debería ser útil para cada involucrada en la cadena logística con ella tenemos a los NVOCC, agentes de carga y aduana. Esto indica que definitivamente los puertos principales y las líneas navieras dispondrán de mucho tiempo suficiente para elaborar, implementar y prepararse utilizando técnicas que abarque cada parte de su estructura para reducir innumerables pérdidas, mejorar el manejo de la gestión del área contable y evitar fluctuaciones bruscas que podrían exponer a

numerosos peligros la factibilidad a un plazo largo de las empresas que se dediquen al rubro logístico, aduanas y transporte de mercancías. Dado que el brote de COVID-19 sigue activo en el momento de nuestra investigación, se necesita aún más estudios para poder entender esta nueva situación plenamente teniendo en cuenta los efectos de un incidente tan notable en todo su alcance.

- Se pide a los consignatarios que pongan en práctica las nuevas herramientas para mejorar sus operaciones y procesos digitales. La pandemia enseña lo crucial que es integrarse globalmente en el mundo actual. Se aconseja ser capaces de poner en marcha programas que puedan asociarse en diferentes áreas, así como formación y consultoría para no desaprovechar diversas oportunidades referentes a negocios que puedan surgir mediante esta crisis sanitaria y entender las necesidades el mercado actual.
- Entonces se aconseja que los consignatarios que actualicen sus precios meses antes de la importación y pongan en marcha un plan de negocio para poder ajustar sus precios a los nuevos niveles. Según la investigación que realizamos en el 2021, las tarifas de los fletes marítimos variaban mes a mes, con temporadas de subidas constantes que daban lugar a precios desorbitados. No obstante, los niveles también descendían con el paso de los meses.
- Por último, se aconseja que las agencias de carga y aduanas que proporcionen procedimientos virtuales a sus clientes, tanto interna como externamente, para adaptarse al nuevo entorno post-pandémico, en el que un número creciente de actividades se realizan virtualmente. Además, se aconseja que reciban

orientación o instrucción para los nuevos procesos, incluida la aprobación electrónica, entre demás.

## REFERENCIAS

- ALADI. (12 de Diciembre de 2022). *Glosarios*. Obtenido de Mercancía - Aladi: <http://www2.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/vbusqueda/2C77EE73F53AE665032574A2005BA80C>
- Alami, Z. (6 de Abril de 2020). *¿Cómo afecta el COVID-19 al comercio internacional?* Recuperado el 27 de Noviembre de 2021, de comercio internacional - internacionalmente.com: <https://internacionalmente.com/covid-19-y-comercio-internacional/>
- Arias, F. (2012). *El Proyecto de Investigación*. Caracas: EPISTEME.
- Asociación de exportadores. (15 de Octubre de 2021). *Aumento de fletes traerá alza en los precios de productos*. Obtenido de America Retail: <https://www.america-retail.com/peru/aumento-de-fletes-traera-alza-en-los-precios-de-productos/>
- Atencia Hernández, M. J. (2019). DESEMPEÑO DE LA LOGISTICA DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COLOMBIA EN MEDIO DE LA PANDEMIA POR COVID-19. Obtenido de Repositorio UCA: <https://repositorio.uca.edu.ar/bitstream/123456789/11019/1/formacion-precios-transporte-maritimo.pdf>
- Bejarano, B., & Quispe de la Cruz, P. (2021). *Gestión logística y desempeño logístico en operadores logísticos de comercio exterior antes y durante la pandemia COVID-19 en Lima, 2020*. Lima, Lima, Perú: Universidad Tecnológica del Perú. Obtenido de [https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/5107/B.Bejarano\\_P.Quispe\\_Tesis\\_Titulo\\_Profesional\\_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/5107/B.Bejarano_P.Quispe_Tesis_Titulo_Profesional_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- BMJ Best Practice. (2 de Agosto de 2021). *COVID-19 (coronavirus)*. Obtenido de <https://bestpractice.bmj.com/patient-leaflets/es-es/pdf/3000166/COVID-19%20%28coronavirus%29.pdf>
- Castro, A. (2008). *Manual de Exportaciones: La Exportación en Colombia*. Universidad del Rosario.
- CEPAL. (2020). *Logística internacional pospandemia Análisis de las industrias aérea y de transporte marítimo de contenedores*. Obtenido de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/S2000789\\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/S2000789_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- CEPAL. (2020). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. Santiago: CEPAL. Obtenido de [https://www.cepal.org/sites/default/files/presentation/files/final-final\\_ppt\\_sexto\\_informe\\_covid\\_6\\_comercio\\_060820.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/presentation/files/final-final_ppt_sexto_informe_covid_6_comercio_060820.pdf)
- Chacón, F. (2016). *La intermediación y asesoría: claves para realizar negocios internacionales*. Obtenido de <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/4609/ChaconMurgasFrancisElen2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Chavez, A., & Paredes, A. (2022). *Influencia de la pandemia del Covid 19, en las exportaciones de jenjibre en el año 2019 - 2020*. Lima. Obtenido de [http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/USIL/9835/1/2019\\_HUAMAN%20ALCOCER.pdf](http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/USIL/9835/1/2019_HUAMAN%20ALCOCER.pdf)

- Colimon, K. (3 de Octubre de 2010). *Niveles de Prevención*. Obtenido de <https://issuu.com/viejo03/docs/nameb7c044>
- Cucaro, O. (2020). *Observación de la China - COVID-19 en Italia*. Olga Maria Stefania Cucaro. Obtenido de <https://books.apple.com/pe/book/observaci%C3%B3n-de-la-china-covid-19-en-italia/id1518826991>
- De la Arada, M. (2019). En *Optimización de la cadena logística* (2 ed., pág. 193). España: Paraninfo. Recuperado el 8 de Noviembre de 2022
- De Vito, E. A. (2020). Recomendaciones para el cuidado de personas con enfermedades neuromusculares en su entorno domiciliario, en referencia a la pandemia de COVID-19. *Revista Americana de Medicina Respiratoria*, 35. Obtenido de [http://www.ramr.org/articulos/suplemento\\_pandemia\\_covid19/recomendaciones\\_para\\_el\\_cuidado\\_de\\_personas\\_con\\_enfermedades\\_neuromusculares.pdf](http://www.ramr.org/articulos/suplemento_pandemia_covid19/recomendaciones_para_el_cuidado_de_personas_con_enfermedades_neuromusculares.pdf)
- Diaz, G. A. (2022). *Repositorio UASF*. Arequipa: Universidad Autónoma San Francisco. Obtenido de <http://repositorio.uasf.edu.pe/handle/20.500.14179/641>
- Escobar, F. L., & Saraguro, A. R. (SETIEMBRE de 2020). LOGÍSTICA INTERNACIONAL APLICADA DURANTE LA PANDEMIA COVID 19 HACIA ECUADOR Y SUS PERSPECTIVAS EN LA CADENA DE SUMINISTROS EN LA ZONA 8. Obtenido de REPOSITORIO UG: [http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/54836/1/Tesis%20\\_Escobar%20Bernita%20Fernanda%20Lisbeth%20y%20Saraguro%20Cun%20Anthony%20Rodrigo.pdf](http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/54836/1/Tesis%20_Escobar%20Bernita%20Fernanda%20Lisbeth%20y%20Saraguro%20Cun%20Anthony%20Rodrigo.pdf)
- Fonseca, E. (2020). *Cómo entender los conceptos de una cotización de transporte internacional*. Obtenido de Analdex: <https://www.analdex.org/2019/10/10/como-entender-los-conceptos-de-una-cotizacion-de-transporte-internacional/>
- Freire. (2012). ANÁLISIS DE LOS FLETES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL. *PAPELES DE ECONOMÍA ESPAÑOLA*, N.º 131, 49.
- Gobierno de España, Ministerio de Sanidad. (29 de Enero de 2020). *Actualización nº 11. Agrupamiento de casos de neumonía por nuevo coronavirus (2019-nCoV) en Wuhan, provincia de Hubei, (China)*. Obtenido de Centro de Coordinación de Alertas y Emergencias Sanitarias: [https://www.mschs.gob.es/profesionales/saludPublica/ccayes/alertasActual/nCov/documentos/Actualizacion\\_11\\_2019-nCoV\\_China.pdf](https://www.mschs.gob.es/profesionales/saludPublica/ccayes/alertasActual/nCov/documentos/Actualizacion_11_2019-nCoV_China.pdf)
- Henao-Kaffure. (2010). *El concepto de pandemia: debate e implicaciones a propósito de la pandemia de influenza de 2009*. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/rgps/v9n19/v9n19a05.pdf>
- Hernández et al. (1996). *Metodología de la investigación*. Mexico: McGRAW - HILL INTERAMERICANA DE MÉXICO, S.A. de C.V. doi:968-422-931-3
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (Sexta ed., Vol. 6). Mexico D.F, Mexico: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- Huamán, A. B., & Palomino, M. (2019). EL IMO 2020 Y SU EFECTO EN EL COMERCIO DE FUEL OIL EN EL PERÚ DURANTE EL PERIODO 2018 – 2019. Lima. Obtenido de [http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/USIL/9835/1/2019\\_HUAMAN%20ALCOCER.pdf](http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/USIL/9835/1/2019_HUAMAN%20ALCOCER.pdf)

- IBM. (2012). Solución de problemas en investigación con facilidad. Madrid, España. Obtenido de <https://www.ibm.com/downloads/cas/A2WER97M>
- IContainer. (18 de Setiembre de 2018). *10 recargos de transporte marítimo poco conocidos*. Obtenido de Icontainer: <https://www.icontainers.com/es/2018/09/18/10-recargos-de-transporte-maritimo-poco-conocidos/>
- INFOESCOMAR. (2020). *INFOESCOMAR*. Obtenido de <https://www.infoescomar.pe/?option=Report>
- Loo, D., & Mariátegui, R. (04 de agosto de 2020). Digitalización del proceso aduanero y su relación con la operatividad aduanera del puerto del Callao durante el periodo 2016 - 2020. Lima, Lima, Perú: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC). doi:<http://dx.doi.org/http://doi.org/10.19083/tesis/653491>
- Lozano, D. (Junio de 2021). Impacto del transporte marítimo de China y Estados Unidos, coyuntura de Colombia en el comercio internacional. Bogotá. Recuperado el Noviembre de 2021, de [http://repositorio.uan.edu.co/bitstream/123456789/4677/1/2021\\_DannaKatherinLozanoArguello.pdf](http://repositorio.uan.edu.co/bitstream/123456789/4677/1/2021_DannaKatherinLozanoArguello.pdf)
- Maguiña et al. (2020). El nuevo Coronavirus y la pandemia del Covid-19. *Revista Médica Herediana*, 125-131. doi:<https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/014107680309600803>
- Martínez, A. (2016). Informe final de práctica empresarial en la Agencia de Carga Internacional. Obtenido de <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/9655/MartinezAguillonAuraCristina2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Martínez, S. (2004). Plan de exportación.
- Matilla. (1994). Fletamiento por viaje y transporte en régimen de conocimiento: problemática judicial. *Estudios de Deusto: revista de Derecho Público*, 197-223.
- Microsoft. (2021). Calcular varios resultados mediante una tabla de datos. Obtenido de <https://support.microsoft.com/es-es/office/calcular-varios-resultados-mediante-una-tabla-de-datos-e95e2487-6ca6-4413-ad12-77542a5ea50b>
- MINCETUR. (2009). *GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE ACUÁTICO*. Obtenido de <https://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/188937685rad43065.pdf>
- MINCETUR. (2015). *GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE ACUÁTICO*. Obtenido de [https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio\\_exterior/facilitacion\\_comercio\\_exterior/Guia\\_Transporte\\_Acuatico\\_13072015.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Guia_Transporte_Acuatico_13072015.pdf)
- Ministerio de Salud. (15 de Marzo de 2020). *Resolución Ministerial*. Recuperado el 27 de Noviembre de 2021, de MINSA: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1298510/Resoluci%C3%B3n%20Ministerial%20N%C2%B0%20716-2020-MINSA.PDF>
- Mise, J. (01 de Enero de 2021). *Carga*. Obtenido de Acavir: <https://www.acavir.com/comercio-exterior/carga/>

- Molina, P. (2008). EL CONTRATO DE FLETAMENTO Y EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUES: EN BUSQUEDA DE LA INTERNACIONALIZACION DEL DERECHO MARITIMO EN COLOMBIA. Obtenido de [https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/475/PaolaXimena\\_MolinaRincon\\_2008.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/475/PaolaXimena_MolinaRincon_2008.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Nazario, B. (23 de Julio de 2021). *Coronavirus y COVID-19: ¿Qué necesitas saber?* Obtenido de Web MD: <https://www.webmd.com/lung/coronavirus-espanol/que-es-coronavirus-2019>
- NoegaSystems. (28 de Julio de 2016). *TIPOS DE CARGA Y ALMACENAMIENTO*. Obtenido de <https://www.noegasystems.com/blog/almacenaje/tipos-de-carga-almacenamiento-ii>
- OMI. (20 de Diciembre de 2019). *OMI 2020: el límite de azufre en el combustible entra en vigor el 1 de enero*. Obtenido de IMO: <https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/pages/34-IMO-2020-sulphur-limit.aspx>
- Organización Mundial de la Salud. (15 de Abril de 2020). *Infecciones por coronavirus - World Health Organization*. Obtenido de <https://www.who.int/health-topics>
- Ortega. (5 de Octubre de 2020). *COVID-19: la nueva enfermedad X*. Recuperado el 27 de Noviembre de 2021, de SciELO España: [https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1887-85712020000100001](https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1887-85712020000100001)
- Ortiz, A. (15 de Febrero de 2021). *Transporte marítimo Definición, ventajas y características*. Obtenido de Dripcapital: <https://www.dripcapital.com/es-mx/recursos/blog/transporte-mar%C3%ADtimo>
- Páez, G. (05 de Mayo de 2020). *Flete*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/flete.html>
- Páramo, L. (2017). *Procesos de Importaciones* (1era ed.). Obtenido de <https://digitk.areandina.edu.co/bitstream/handle/areandina/1401/Procesos%20de%20Importaciones.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Parisi, G. I. (2020). Neumonía por COVID-19 en niños: De su etiología a su manejo. *Kompass Neumología*, 3(2), 46-51. Obtenido de <https://www.karger.com/Article/Pdf/516059>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2021). *COVID-19: la pandemia | El PNUD en Perú*. Recuperado el 27 de Noviembre de 2021, de PNUD: <https://www.pe.undp.org/content/peru/es/home/coronavirus.html>
- Public Health. (26 de Julio de 2021). *¿Qué es el COVID-19?* Recuperado el 27 de Noviembre de 2021, de County of Los Angeles Public Health: <http://www.publichealth.lacounty.gov/media/coronavirus/docs/about/WhatIsCOVID-Spanish.pdf>
- Rodríguez. (2020). Calcular la fiabilidad de un cuestionario o escala mediante el SPSS: el coeficiente alfa de Cronbach. *REIRE Revista d'Innovació i Recerca en Educació*, 1-13.
- Salgado et al. (2020). Epidemiología y fisiopatología de la COVID-19. *Patología Respiratoria Vol. 23*, S247.

- San José, J., & Gento, A. (Julio de 2021). *Impacto del COVID-19 en los costes y el volumen del transporte de mercancías*. Obtenido de <https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/48795/TFM-I-2065.pdf?sequence=1>
- Sánchez, R. (2019). La formación de precios en el transporte marítimo de contenedores de exportación y el rol de las expectativas. Obtenido de Repositorio UCA: <https://repositorio.uca.edu.ar/bitstream/123456789/11019/1/formacion-precios-transporte-maritimo.pdf>
- Soret, I. (2006). *Logística y marketing para la distribución comercial* (3ra ed.). Obtenido de [https://books.google.com.pe/books?id=fFufMBIkmcEC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbg\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.pe/books?id=fFufMBIkmcEC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbg_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)
- UDD-ICIM. (13 de Abril de 2020). *Cuarentena: origen del concepto, qué significa y cuál es su implicancia como medida sanitaria*. Obtenido de Alemania: Centro de Epidemiología y Políticas de Salud de la Facultad de Medicina Clínica: <https://medicina.udd.cl/ictim/2020/04/13/cuarentena-origen-del-concepto-quesignifica-y-cual-es-su-implicancia-como-medida-sanitaria/>
- UNCTAD. (1992). *sobre gestión de Puertos. Serie de monografías preparadas por la UNCTAD en colaboración con la Asociación Internacional de Puertos*.
- UNCTAD. (2011). *EL TRANSPORTE MARÍTIMO*. Obtenido de UNCTAD: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2011\\_sp.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2011_sp.pdf)
- UNICEF. (2020). *Coronavirus (COVID-19): lo que debes de saber*. Recuperado el 27 de November de 2021, de UNICEF: <https://www.unicef.org/elsalvador/coronavirus/covid19>
- Universidad de San Martín de Porres. (Abril de 2008). *CÓDIGO DE ÉTICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN. Lima, Lima, Perú*. Obtenido de <https://www.usmp.edu.pe/nuesuniv/pdf/CODIGO%20DE%20ETICA.pdf>
- Valdez, T. (2021). *Impacto del covid-19 en el proceso de nacionalización de la agencia de aduanas CLI Gestiones Aduaneras S.A en el año 2020*. Lima, Perú. Recuperado el Noviembre de 2021, de <https://hdl.handle.net/11537/27718>
- Ziady, H. (23 de Agosto de 2021). *La crisis del transporte marítimo está empeorando y puede traer escasez mundial y afectar tu bolsillo*. Obtenido de <https://cnnespanol.cnn.com/2021/08/23/crisis-transporte-maritimo-escasez-mundial-consumidores-trax/>

## ANEXOS

## Anexo I: Matriz de Consistencia

Problema general	Objetivo general	Hipótesis general	Variables	Dimensiones	
¿Cómo afecta la pandemia del COVID – 19 al precio de los fletes marítimos en el año 2021?	Analizar cómo la pandemia del COVID – 19 influyó en el precio de los fletes marítimos en el año 2021.	Se manifiesta una relación sobre el impacto de la pandemia del COVID – 19 en el precio de los fletes marítimos el año 2021.	<b>Variable Independiente:</b> COVID - 19	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protocolos ante la pandemia del Covid-19</li> <li>• Paralización del comercio internacional</li> <li>• Digitalización de la gestión de comercio exterior</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Enfoque:</b> Cuantitativo</li> <li>• <b>Tipo:</b> Básica</li> <li>• <b>Alcance:</b> Explicativo</li> <li>• <b>Diseño:</b> No experimental</li> <li>• <b>Unidad de investigación:</b> Importadores de carga general en Lima Metropolitana</li> </ul>
			<b>Variable dependiente:</b> Precio de los fletes marítimos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Situación portuaria</li> <li>• Características de la carga</li> <li>• Ruta de embarque</li> </ul>	
Problemas Específicos	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicas	Dimensiones	Indicadores	Fuentes de Información
¿Cómo afectan los protocolos implementados debido a la pandemia del Covid-19 en el precio de los fletes marítimos en el año 2021?	Analizar el efecto que tuvieron los protocolos implementados debido a la pandemia del Covid-19 en el precio de los fletes marítimos en el año 2021.	Se manifiesta un significativo impacto en los Protocolos ante la pandemia del Covid-19 en el precio de los fletes marítimos en el año 2021	Protocolos ante la pandemia del Covid-19	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rebrote del Covid-19</li> <li>• Nuevos protocolos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión Documental (Libros, Tesis, Revistas, Papers, Artículos Científicos)</li> <li>• Cuestionario estructurado en Escala de Likert.</li> </ul>
			Precio de los fletes marítimos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Congestión de puertos</li> <li>• volumen de carga.</li> <li>• Líneas Navieras</li> </ul>	

¿Cómo afecta la paralización del comercio internacional en el precio de los fletes marítimos en el año 2021?	Analizar el efecto de la paralización del comercio internacional en el precio de los fletes marítimos en el año 2021.	Se manifiesta un significativo impacto durante la paralización del comercio internacional sobre los precios de los fletes marítimos en el año 2021.	Paralización del comercio internacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retraso en el envío de cargas</li> <li>• Gastos adicionales en origen</li> </ul>	
			Precio de los fletes marítimos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Congestión de puertos</li> <li>• volumen de carga.</li> <li>• Líneas Navieras</li> </ul>	
¿Cómo afecta la digitalización en la gestión de comercio exterior en el precio de los fletes marítimos en el año 2021?	Analizar el efecto de la digitalización en la gestión del comercio exterior en el precio de los fletes marítimos en el año 2021	Se manifiesta un significativo impacto en la digitalización en la gestión de comercio exterior sobre los precios de fletes marítimos en el año 2021.	Digitalización en la gestión de comercio exterior	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escasez de equipos</li> <li>• Escasez de espacios</li> </ul>	
			Precio de los fletes marítimos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Congestión de puertos</li> <li>• volumen de carga.</li> <li>• Líneas Navieras</li> </ul>	

## Anexo II: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Variable Independiente: COVID - 19

<b>Variable:</b> COVID – 19			
<b>Definición conceptual:</b> (Tesini, 2021) "Los coronavirus son una gran familia de virus que causan enfermedades respiratorias que van desde el resfriado común hasta la neumonía mortal." (parr. 1)			
<b>Instrumento:</b> Cuestionario		<b>Técnica:</b> Encuesta	
<b>Estatus Lógico:</b> Independiente			
<b>Unidad de Análisis:</b> Consignatarios de carga general en Lima Metropolitana			
Dimensiones	Indicadores	Ítems (Enunciados o Preguntas)	Valores y Categorías (Escala de Likert)
Protocolos ante el COVID-19	Rebote del COVID -19	Considera que sus importaciones se vieron afectadas por los rebotes del COVID -19 en los puertos de origen	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		Considera que sus proveedores han tenido demoras debido a los rebotes del COVID -19 en la elaboración de su mercancía	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo

		Cree usted que las actividades en su empresa se vieron afectadas por los rebrotes del COVID- 19	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
	Nuevos protocolos establecidos	Considera que los nuevos protocolos establecidos en la pandemia del COVID -19 generaron retrasos en sus importaciones	Totalmente Satisfecho Satisfecho Indeciso Insatisfecho Totalmente Insatisfecho
		Cree usted que los nuevos protocolos de cuidados que realizan las navieras ante el COVID – 19 incrementaron los costos Logísticos de sus importaciones	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		Considera que los nuevos protocolos establecidos a partir de la pandemia COVID- 19 que aplicaron las navieras con la digitalización de trámites portuarios han agilizado sus importaciones (Emisión de BL, Vistos buenos, etc.)	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
Paralización del comercio internacional	Retraso en el envío de cargas	Considera que la paralización del comercio internacional afectó el envío de sus cargas	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo

		Considera que el retraso de la llegada de sus cargas afectó la relación con sus clientes finales	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		Considera que debido a los retrasos de envíos de cargas tuvo que cambiar la modalidad original de envío de sus importaciones, de marítimo a aéreo o viceversa	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
	Gastos adicionales en origen	Cree usted que sus costos incrementaron porque tuvo que cambiar de puerto de embarque debido a la paralización de operaciones del puerto inicial	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		Cree usted que la paralización de los puertos afectó su presupuesto de importación	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		Considera que ha tenido gastos adicionales en origen como sobreestadía o almacenaje debido a la paralización de puertos	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo

Digitalización en la gestión de comercio exterior	Digitalización documentaria	Cree usted que sus importaciones se han visto afectadas por la digitalización documentaria establecida en la pandemia del COVID-19	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		Considera usted que, como cliente, los procesos documentarios implementados por las Líneas navieras ante la pandemia COVID-19 han sido óptimos	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		Considera que las medidas virtuales implementadas por los almacenes locales han sido favorables.	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
	Adaptación al cambio	Considera que la digitalización documentaria ocasionó gastos adicionales en asesoría o prestación de servicios de terceros para adaptarse al nuevo procedimiento	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		Considera que fue sencilla la adaptación a los nuevos procedimientos establecidos por los operadores Logísticos	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo

		<p>Considera que el cambio de la jornada laboral de presencial a virtual (home office) afectó en la productividad de su empresa</p>	<p>Totalmente de acuerdo  De acuerdo  Indeciso  En desacuerdo  Totalmente en desacuerdo</p>
--	--	---	---

Variable dependiente: Precios de los fletes marítimos

<b>Variable:</b> Precios de los fletes marítimos			
Definición conceptual:			
<b>Instrumento:</b> Cuestionario		<b>Técnica:</b> Encuesta	
<b>Estatus Lógico:</b> Dependiente			
<b>Unidad de Análisis:</b> Consignatarios de Lima Metropolitana			
<b>Dimensiones</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Ítems (Enunciados o Preguntas)</b>	<b>Valores y Categorías (Escala de Likert)</b>
Situación portuaria	Congestión de puertos	Considera que la reciente congestión de puertos ha afectado sus importaciones	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		Considera que sus importaciones se vieron afectadas por los cierres de los puertos debido al COVID -19	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		Considera que, debido a la congestión portuaria, sus importaciones han tenido que cambiar varias veces la fecha de salida (Rolling overs)	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
Características de la carga	Volumen importaciones de	Considera que ha reducido el volumen de carga de sus importaciones debido a la pandemia de COVID- 19	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		Cree usted que el volumen de sus importaciones se redujo debido al aumento de los fletes marítimos	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo

			Totalmente en desacuerdo
		Considera que debido a la coyuntura actúa ha tenido retrasos para poder recibir el volumen de importación requerida a tiempo	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
Ruta de embarque	Líneas navieras	Considera que se ha visto afectado por el incremento de las demoras en los transbordos de las Líneas navieras	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		Considera que debido a la pandemia del COVID -19 el tiempo de tránsito se ha visto afectado	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo
		Considera que debido a la pandemia del COVID- 19, tiene menos opciones de Líneas navieras	Totalmente de acuerdo De acuerdo Indeciso En desacuerdo Totalmente en desacuerdo

## FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

### Instrucciones:

Para validar el Instrumento debe colocar en el casillero de los criterios: suficiencia, claridad, coherencia y relevancia, el número que corresponda, según su evaluación basada en la presente rúbrica.

### RÚBRICA PARA LA VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

Criterios	Escala de valoración			
	1	2	3	4
<p><b>1. SUFICIENCIA:</b></p> <p>Los ítems que pertenecen a una misma dimensión o indicador son suficientes para obtener la medición de ésta.</p>	Los ítems no son suficientes para medir la dimensión o indicador.	Los ítems miden algún aspecto de la dimensión o indicador, pero no corresponden a la dimensión total.	Se deben incrementar algunos ítems para poder evaluar la dimensión o indicador completamente.	Los ítems son suficientes.
<p><b>2. CLARIDAD:</b></p> <p>El ítem se comprende fácilmente, es decir su sintáctica y semántica son adecuadas.</p>	El ítem no es claro.	El ítem requiere varias modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de las mismas.	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
<p><b>3. COHERENCIA:</b></p> <p>El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.</p>	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión o indicador.	El ítem tiene una relación tangencial con la dimensión o indicador.	El ítem tiene una relación regular con la dimensión o indicador que está midiendo	El ítem se encuentra completamente relacionado con la dimensión o indicador que está midiendo.
<p><b>4. RELEVANCIA:</b></p> <p>El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.</p>	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión o indicador.	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que este mide.	El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Fuente: Adaptado de:

[www.humana.unal.co/psicometria/files/7113/8574/5708/articulo3\\_juicio\\_de\\_experto\\_27-36.pdf](http://www.humana.unal.co/psicometria/files/7113/8574/5708/articulo3_juicio_de_experto_27-36.pdf)

Lima, Setiembre de 2023

# FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

TABLA N° 1

VARIABLE 1: Covid-19

Nombre del Instrumento motivo de evaluación:	Cuestionario Escala Likert					
Autor del Instrumento	Solange, Berrocal y Paula, Calixto					
Variable 1 Variable independiente:	Covid-19					
Población:	Empresas importadoras de Lima Metropolitana					
Dimensión / Indicador	Ítems	Suficienci	Clarida	Coherenci	Relevanci	Observaciones y/o recomendaciones
Protocolos ante el COVID-19 / Rebrote del COVID -19	¿Tiene en cuenta que las importaciones experimentaron impactos negativos debido a los nuevos brotes de COVID-19 que ocurrieron en los puertos de origen?	4	3	3	3	
	¿Ha experimentado demoras en la producción de su mercancía debido a los nuevos brotes de COVID-19 que afectaron a sus proveedores?		3	3	3	
	¿Considera que las actividades de su empresa se vieron afectadas por los nuevos brotes de COVID-19?		3	3	3	
Protocolos ante el COVID-19/ Nuevos protocolos establecidos	¿Cree que los protocolos implementados durante la pandemia del COVID-19 ocasionaron demoras en sus importaciones?	4	3	3	3	
	¿Considera que los nuevos protocolos de seguridad implementados por las navieras debido al COVID-19 han aumentado los costos logísticos de sus importaciones?		3	3	3	
	¿Cree que los nuevos protocolos establecidos por las navieras, que implicaron la digitalización de trámites portuarios debido a la pandemia del COVID-19, han mejorado la eficiencia en sus importaciones (emisión de BL, visados, etc.)?		3	3	3	
Paralización del comercio internacional / Retraso en el envío de cargas	¿Considera que la suspensión del comercio internacional tuvo un impacto en el transporte de sus cargamentos?	4	3	3	3	
	¿Cree que los retrasos en la llegada de sus cargas han afectado la relación con sus clientes finales?		3	3	3	
	¿Cree que, debido a los retrasos en los					

	envíos de sus cargas, se vio obligado a cambiar la modalidad de transporte original de sus importaciones, ya sea de marítimo aéreo o viceversa?		3	3	3	
Paralización del comercio internacional / Gastos adicionales en origen	¿Considera que sus costos aumentaron debido a la necesidad de cambiar el puerto de embarque debido a la paralización de las operaciones en el puerto inicial?	4	3	3	3	
	¿Considera que la paralización de los puertos afectó su presupuesto destinado a las importaciones?		3	3	3	
	¿Cree que ha incurrido en gastos adicionales en el lugar de origen, como demoras o cargos de almacenamiento, debido a la paralización de los puertos?		3	3	3	
Digitalización en la gestión de comercio exterior / Digitalización documentaria	¿Considera que sus importaciones han sufrido impactos debido a la implementación de la digitalización de documentos establecida durante la pandemia del Covid-19?	4	3	3	3	
	¿Considera que los procesos documentales implementados por las líneas navieras en respuesta a la pandemia del Covid-19 han sido eficientes desde su perspectiva como cliente?		3	3	3	
	¿Cree que las medidas virtuales adoptadas por los almacenes locales han sido beneficiosas?		3	3	3	
Digitalización en la gestión de comercio exterior / Adaptación al cambio	¿Considera que la digitalización de documentos ha generado costos adicionales en términos de consultoría o contratación de servicios de terceros para adaptarse a los nuevos procedimientos?	4	3	3	3	
	¿Considera que la adaptación a los nuevos procedimientos establecidos por los operadores logísticos fue fácil?		3	3	3	
	¿Cree que el cambio de la jornada laboral de presencial a virtual (trabajo desde casa) ha tenido un impacto en la productividad de su empresa?		3	3	3	

<b>FIRMA DE VALIDADOR EXPERTO</b>	
---------------------------------------	---

## FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

### TABLA N° 2

VARIABLE 2: Precios de los fletes marítimos

Nombre del Instrumento motivo de evaluación:	Cuestionario Escala Likert					
Autor del Instrumento	Solange, Berrocal y Paula, Calixto					
Variable 2 Variable dependiente:	Precios de los fletes marítimos					
Población:	Empresas importadoras de Lima Metropolitana					
Dimensión / Indicador	Ítems	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
Situación portuaria / Congestión de puertos	¿ Cree que sus importaciones se han visto afectadas por la congestión reciente en los puertos?	4	3	3	3	
	¿ Considera que las restricciones en los puertos debido al COVID-19 han afectado sus importaciones?		3	3	3	
	¿ Cree que sus importaciones han tenido que cambiar repetidamente la fecha de salida debido a la congestión en los puertos (Rolling overs)?		3	3	3	
Características de la carga / Volumen de importaciones	¿ Cree que ha disminuido el volumen de carga en sus importaciones debido a la pandemia del COVID-19?	4	3	3	3	
	¿ Considera que el aumento en los costos de fletes marítimos ha resultado en una disminución en el volumen de sus importaciones?		3	3	3	
	¿ Cree que, debido a la situación actual, ha experimentado retrasos para recibir el volumen de importaciones requerido en el tiempo adecuado?		3	3	3	
Ruta de embarque / Líneas navieras	¿ Considera que ha sido afectado por el aumento de las demoras en los transbordos de las líneas navieras?	4	3	3	3	
	¿ Cree que el tiempo de tránsito se ha visto afectado debido a la pandemia del COVID19?		3	3	3	
	¿ Considera que, debido a la pandemia del COVID-19, ha tenido menos opciones de líneas navieras disponibles?		3	3	3	

<b>FIRMA DE VALIDADOR EXPERTO</b>	
---------------------------------------	---

## INFORMACIÓN DEL VALIDADOR EXPERTO

Validado por:

<b>Tipo de validador:</b>	Interno (x) Externo ( ) [Docente USMP]
<b>Apellidos y nombres:</b>	LAOS LOPEZ JOSE ENRIQUE
<b>Sexo:</b>	Hombre ( X )          Mujer ( )
<b>Profesión:</b>	CPC - ADMINISTRADOR
<b>Grado académico</b>	Licenciado ( )    Maestro ( )          Doctor (X )
<b>Años de experiencia laboral</b>	De 5 a 10 ( )    De 11 a 15 ( )    De 16 a 20 ( )    De 21 a más (X )
Solamente para validadores externos	
<b>Organización donde labora:</b>	
<b>Cargo actual:</b>	
<b>Área de especialización</b>	
<b>N° telefónico de contacto</b>	
<b>Correo Electrónico de contacto</b>	
<b>Medio de preferencia para contactarlo</b>	Nota: Información requerida exclusivamente para seguimiento académico del alumno. Por teléfono ( )          Por correo electrónico ( )



**FIRMA VALIDADOR EXPERTO**

<sup>1</sup> Los validadores internos, docentes de otras universidades de prestigio o investigadores, deben poseer el grado académico de Maestro o Doctor; para los profesionales especializados y los empresarios con experiencia en el tema de investigación del alumno, se podrá considerar a profesionales con la licenciatura correspondiente.

# FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

TABLA N° 1

VARIABLE 1: Covid-19

Nombre del Instrumento motivo de evaluación:	Cuestionario Escala Likert					
Autor del Instrumento	Solange, Berrocal y Paula, Calixto					
Variable 1 Variable independiente:	Covid-19					
Población:	Empresas importadoras de Lima Metropolitana					
Dimensión / Indicador	Ítems	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
Protocolos ante el COVID-19 / Rebrote del COVID -19	¿Tiene en cuenta que las importaciones experimentaron impactos negativos debido a los nuevos brotes de COVID-19 que ocurrieron en los puertos de origen?	3	4	4	3	
	¿Ha experimentado demoras en la producción de su mercancía debido a los nuevos brotes de COVID-19 que afectaron a sus proveedores?		4	3	4	
	¿Considera que las actividades de su empresa se vieron afectadas por los nuevos brotes de COVID-19?		4	4	4	
Protocolos ante el COVID-19/ Nuevos protocolos establecidos	¿Cree que los protocolos implementados durante la pandemia del COVID-19 ocasionaron demoras en sus importaciones?		4	4	3	
	¿Considera que los nuevos protocolos de seguridad implementados por las navieras debido al COVID-19 han aumentado los costos logísticos de sus importaciones?		4	4	4	
	¿Cree que los nuevos protocolos establecidos por las navieras, que implicaron la digitalización de trámites portuarios debido a la pandemia del COVID-19, han mejorado la eficiencia en sus importaciones (emisión de BL, visados, etc.)?		4	3	4	
Paralización del comercio internacional / Retraso en el	¿Considera que la suspensión del comercio internacional tuvo un impacto en el transporte de sus cargamentos?	4	4	4	4	

envío de cargas	¿Cree que los retrasos en la llegada de sus cargas han afectado la relación con sus clientes finales?		4	4	3
	¿Cree que, debido a los retrasos en los envíos de sus cargas, se vio obligado/a a cambiar la modalidad de transporte original de sus importaciones, ya sea de marítimo aéreo o viceversa?		3	4	4
Paralización del comercio internacional / Gastos adicionales en origen	¿Considera que sus costos aumentaron debido a la necesidad de cambiar el puerto de embarque debido a la paralización de las operaciones en el puerto inicial?		4	4	3
	¿Considera que la paralización de los puertos afectó su presupuesto destinado a las importaciones?		4	4	3
	¿Cree que ha incurrido en gastos adicionales en el lugar de origen, como demoras o cargos de almacenamiento, debido a la paralización de los puertos?		3	4	4
Digitalización en la gestión de comercio exterior / Digitalización documentaria	¿Considera que sus importaciones han sufrido impactos debido a la implementación de la digitalización de documentos establecida durante la pandemia del Covid-19?	3	4	4	3
	¿Considera que los procesos documentales implementados por las líneas navieras en respuesta a la pandemia del Covid-19 han sido eficientes desde su perspectiva como cliente?		4	4	4
	¿Cree que las medidas virtuales adoptadas por los almacenes locales han sido beneficiosas?		4	4	4
Digitalización en la gestión de comercio exterior / Adaptación al cambio	¿Considera que la digitalización de documentos ha generado costos adicionales en términos de consultoría o contratación de servicios de terceros para adaptarse a los nuevos procedimientos?		4	3	4
	¿Considera que la adaptación a los nuevos procedimientos establecidos por los operadores logísticos fue fácil?		4	3	4
	¿Cree que el cambio de la jornada laboral de presencial a virtual (trabajo desde casa) ha tenido un impacto en la productividad de su empresa?		4	4	3

<b>FIRMA DE VALIDADOR EXPERTO</b>	
-----------------------------------	--

# FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

## TABLA N° 2

VARIABLE 2: Precios de los fletes marítimos

Nombre del Instrumento de evaluación:	Cuestionario Escala Likert					
Autor del Instrumento	Solange, Berrocal y Paula, Calixto					
Variable 2 Variable dependiente:	Precios de los fletes marítimos					
Población:	Empresas importadoras de Lima Metropolitana					
Dimensión / Indicador	Ítems	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
Situación portuaria / Congestión de puertos	¿Cree que sus importaciones se han visto afectadas por la congestión reciente en los puertos?	3	4	4	4	
	¿Considera que las restricciones en los puertos debido al COVID-19 han afectado sus importaciones?		4	4	4	
	¿Cree que sus importaciones han tenido que cambiar repetidamente la fecha de salida debido a la congestión en los puertos (Rolling overs)?		4	4	3	
Características de la carga / Volumen de importaciones	¿ Cree que ha disminuido el volumen de carga en sus importaciones debido a la pandemia del COVID-19?	3	4	4	3	
	¿ Considera que el aumento en los costos de fletes marítimos ha resultado en una disminución en el volumen de sus importaciones?		4	3	4	
	¿Cree que, debido a la situación actual, ha experimentado retrasos para recibir el volumen de importaciones requerido en el tiempo adecuado?		4	3	4	
Ruta de embarque / Líneas navieras	¿Considera que ha sido afectado por el aumento de las demoras en los transbordos de las líneas navieras?	4	4	4	4	
	¿Cree que el tiempo de tránsito se ha visto afectado debido a la pandemia del COVID-19?		4	4	4	
	¿ Considera que, debido a la pandemia del COVID-19, ha tenido menos opciones de líneas navieras disponibles?		4	4	3	

FIRMA DE VALIDADOR  
EXPERTO



## INFORMACIÓN DEL VALIDADOR EXPERTO

Validado por:

Tipo de validador:	Interno <input checked="" type="checkbox"/> Externo ( ) [Docente USMP]
Apellidos y nombres:	OSORES MIRANDA CESAR AUGUSTO
Sexo:	Hombre ( <input checked="" type="checkbox"/> ) Mujer ( )
Profesión:	
Grado académico	Licenciado ( ) Maestro <input checked="" type="checkbox"/> Doctor ( )
Años de experiencia laboral	De 5 a 10 ( ) De 11 a 15 ( ) De 16 a 20 ( ) De 21 a más <input checked="" type="checkbox"/>
Solamente para validadores externos	
Organización donde labora:	UNIVERSIDAD DE SAN MARTIN DE PORRES
Cargo actual:	DOCENTE
Área de especialización	
N° telefónico de contacto	987753867
Correo Electrónico de contacto	COSORES1@USMP.PE
Medio de preferencia para contactarlo	Nota: Información requerida exclusivamente para seguimiento académico del alumno. Por teléfono ( ) Por correo electrónico <input checked="" type="checkbox"/>

  
 FIRMA VALIDADOR EXPERTO

<sup>1</sup> Los validadores internos, docentes de otras universidades de prestigio o investigadores, deben poseer el grado académico de Maestro o Doctor; para los profesionales especializados y los empresarios con experiencia en el tema de investigación del alumno, se podrá considerar a profesionales con la licenciatura correspondiente.

# FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

TABLA N° 1

VARIABLE 1: Covid-19

Nombre del Instrumento motivo de evaluación:	Cuestionario Escala Likert					
Autor del Instrumento	Solange, Berrocal y Paula, Calixto					
Variable 1 Variable independiente:	Covid-19					
Población:	Empresas importadoras de Lima Metropolitana					
Dimensión / Indicador	Ítems	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
Protocolos ante el COVID-19 / Rebrote del COVID -19	¿Tiene en cuenta que las importaciones experimentaron impactos negativos debido a los nuevos brotes de COVID-19 que ocurrieron en los puertos de origen?	4	4	4	4	
	¿Ha experimentado demoras en la producción de su mercancía debido a los nuevos brotes de COVID-19 que afectaron a sus proveedores?		4	4	4	
	¿Considera que las actividades de su empresa se vieron afectadas por los nuevos brotes de COVID-19?	4	4	4	4	
Protocolos ante el COVID-19/ Nuevos protocolos establecidos	¿Cree que los protocolos implementados durante la pandemia del COVID-19 ocasionaron demoras en sus importaciones?	4	4	4	4	
	¿Considera que los nuevos protocolos de seguridad implementados por las navieras debido al COVID-19 han aumentado los costos logísticos de sus importaciones?		4	4	4	
	¿Cree que los nuevos protocolos establecidos por las navieras, que implicaron la digitalización de trámites portuarios debido a la pandemia del COVID-19, han mejorado la eficiencia en sus importaciones (emisión de BL, visados, etc.)?	4	4	4	4	
Paralización del comercio internacional / Retraso en el	¿Considera que la suspensión del comercio internacional tuvo un impacto en el transporte de sus cargamentos?	4	4	4	4	

envío de cargas	¿Cree que los retrasos en la llegada de sus cargas han afectado la relación con sus clientes finales?		4	4	4	
	¿Cree que, debido a los retrasos en los envíos de sus cargas, se vio obligado/a a cambiar la modalidad de transporte original de sus importaciones, ya sea de marítimo aéreo o viceversa?	4	4	4	4	
Paralización del comercio internacional / Gastos adicionales en origen	¿Considera que sus costos aumentaron debido a la necesidad de cambiar el puerto de embarque debido a la paralización de las operaciones en el puerto inicial?	4	4	4	4	
	¿Considera que la paralización de los puertos afectó su presupuesto destinado a las importaciones?		4	4	4	
	¿Cree que ha incurrido en gastos adicionales en el lugar de origen, como demoras o cargos de almacenamiento, debido a la paralización de los puertos?	4	4	4	4	
Digitalización en la gestión de comercio exterior / Digitalización documentaria	¿Considera que sus importaciones han sufrido impactos debido a la implementación de la digitalización de documentos establecida durante la pandemia del Covid-19?	4	4	4	4	
	¿Considera que los procesos documentales implementados por las líneas navieras en respuesta a la pandemia del Covid-19 han sido eficientes desde su perspectiva como cliente?		4	4	4	
	¿Cree que las medidas virtuales adoptadas por los almacenes locales han sido beneficiosas?	4	4	4	4	
Digitalización en la gestión de comercio exterior / Adaptación al cambio	¿Considera que la digitalización de documentos ha generado costos adicionales en términos de consultoría o contratación de servicios de terceros para adaptarse a los nuevos procedimientos?	4	4	4	4	
	¿Considera que la adaptación a los nuevos procedimientos establecidos por los operadores logísticos fue fácil?	4	4	4	4	
	¿Cree que el cambio de la jornada laboral de presencial a virtual (trabajo desde casa) ha tenido un impacto en la productividad de su empresa?	4	4	4	4	

<b>FIRMA DE VALIDADOR EXPERTO</b>	
---------------------------------------	--

## FORMATO DE VALIDACIÓN DE JUICIO DE EXPERTOS

**TABLA Nº 2**

VARIABLE 2: Precios de los fletes marítimos

Nombre del Instrumento motivo de evaluación:	Cuestionario Escala Likert					
Autor del Instrumento	Solange, Berrocal y Paula, Calixto					
Variable 2 Variable dependiente:	Precios de los fletes marítimos					
Población:	Empresas importadoras de Lima Metropolitana					
Dimensión / Indicador	Ítems	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
Situación portuaria / Congestión de puertos	¿Cree que sus importaciones se han visto afectadas por la congestión reciente en los puertos?	4	4	4	4	
	¿Considera que las restricciones en los puertos debido al COVID-19 han afectado sus importaciones?		4	4	4	
	¿Cree que sus importaciones han tenido que cambiar repetidamente la fecha de salida debido a la congestión en los puertos (Rolling overs)?	4	4	4	4	
Características de la carga / Volumen de importaciones	¿Cree que ha disminuido el volumen de carga en sus importaciones debido a la pandemia del COVID-19?	4	4	4	4	
	¿Considera que el aumento en los costos de fletes marítimos ha resultado en una disminución en el volumen de sus importaciones?		4	4	4	
	¿Cree que, debido a la situación actual, ha experimentado retrasos para recibir el volumen de importaciones requerido en el tiempo adecuado?	4	4	4	4	
Ruta de embarque / Líneas navieras	¿Considera que ha sido afectado por el aumento de las demoras en los transbordos de las líneas navieras?	4	4	4	4	
	¿Cree que el tiempo de tránsito se ha visto afectado debido a la pandemia del COVID-19?		4	4	4	
	¿Considera que, debido a la pandemia del COVID-19, ha tenido menos opciones de líneas navieras disponibles?	4	4	4	4	

**FIRMA DE VALIDADOR EXPERTO**



## INFORMACIÓN DEL VALIDADOR EXPERTO

Validado por:

<b>Tipo de validador:</b>	Interno ( ) Externo ( ) [Docente USMP]
<b>Apellidos y nombres:</b>	Soto Polo, Edwar
<b>Sexo:</b>	Hombre ( X ) Mujer ( )
<b>Profesión:</b>	
<b>Grado académico</b>	Licenciado ( ) Maestro ( x ) Doctor ( )
<b>Años de experiencia laboral</b>	De 5 a 10 ( ) De 11 a 15 ( X ) De 16 a 20 ( ) De 21 a más ( )
Solamente para validadores externos	
<b>Organización donde labora:</b>	
<b>Cargo actual:</b>	
<b>Área de especialización</b>	
<b>N° telefónico de contacto</b>	
<b>Correo Electrónico de contacto</b>	
<b>Medio de preferencia para contactarlo</b>	Nota: Información requerida exclusivamente para seguimiento académico del alumno. Por teléfono ( ) Por correo electrónico ( )



FIRMA VALIDADOR EXPERTO

<sup>1</sup> Los validadores internos, docentes de otras universidades de prestigio o investigadores, deben poseer el grado académico de Maestro o Doctor; para los profesionales especializados y los empresarios con experiencia en el tema de investigación del alumno, se podrá considerar a profesionales con la licenciatura correspondiente.

# FRECUENCIA COVID

