

Transporte Marítimo Internacional y los indicadores de gestión de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR

Margot Cecilia Corilla Cóndor
ORCID 0000-0002-1578-6558

Universidad del Callao-Perú

RESUMEN

El transporte marítimo internacional juega un rol crucial en el comercio global, afectando directamente los indicadores de gestión de las empresas de logística. Este artículo examina cómo estos indicadores se ven impactados en la empresa Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor en Lima durante el año 2022. Se realizó un estudio correlacional no experimental con un enfoque cuantitativo, utilizando cuestionarios aplicados a 42 colaboradores de la empresa. Los resultados destacan la relación significativa entre el transporte marítimo y los indicadores de gestión, proporcionando información valiosa para la optimización de procesos logísticos.

Palabras clave: Transporte marítimo, indicadores de gestión y empresa

ABSTRACT

International maritime transport plays a crucial role in global trade, directly affecting the management indicators of logistics companies. This article examines how these indicators are impacted in the company Soluciones Logísticas Aduaneras Bencor in Lima during 2022. A non-experimental correlational study with a quantitative approach was conducted, using questionnaires applied to 42 company employees. The results highlight the significant relationship between maritime transport and management indicators, providing valuable insights for the optimization of logistics processes.

Key words: Maritime transport; Management indicators and

INTRODUCCIÓN

El transporte marítimo, definido como la actividad de mover mercancías de un destino a otro a través del mar (Ortiz, 2021), se enfrenta a una situación caótica en la actualidad, exacerbada por la pandemia de COVID-19. Binyam Reja, director interino global de transporte del Banco Mundial, describió esta situación como un intento de encontrar la mejor explicación para los desafíos actuales del transporte marítimo (Tolentino, 2022). Esta crisis tiene paralelos históricos con la pandemia de gripe española de 1918, que afectó a 500 millones de personas y causó al menos 50 millones de muertes (Waxman, 2020).

Ambas pandemias han generado significativas repercusiones económicas y sociales, incluyendo el aumento del costo de vida y las huelgas laborales (AEE, 2020).

La pandemia de COVID-19, declarada por la OMS en diciembre de 2019, ha tenido un impacto devastador en la salud pública y la economía global. Hasta la fecha, se han registrado 563 millones de casos y 637 millones de muertes confirmadas (Orús, 2022). Las restricciones impuestas para controlar la propagación del virus han deteriorado la economía mundial de manera acelerada, afectando desproporcionadamente a los países de bajos ingresos y aumentando su vulnerabilidad económica (Blake & Wadhwa, 2020). El desempleo a nivel mundial ha aumentado alarmantemente, situándose en más del 30% entre 2020 y 2022 (Jones et al., 2021), mientras que en Perú el desempleo incrementó un 11.4% durante el mismo periodo (BCRP, 2022). Los mercados bursátiles han caído, el PIB ha experimentado una recesión de -15%, y el sector turismo ha visto una disminución del 73% en las llegadas internacionales, en contraste con el aumento del 85% en las compras por internet a nivel global (Jones et al., 2021).

El transporte marítimo es crucial para el comercio global, representando el 80% del volumen de mercancías internacionalmente comercializadas (Ortiz, 2021). La pandemia ha creado cuellos de botella en la producción, cierres temporales de puertos y aeropuertos, y restricciones comerciales que han encarecido los fletes para importación y exportación. Esta realidad subraya la necesidad de investigar los efectos de la pandemia en las operaciones de empresas vinculadas al sector, como Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR, y evaluar cómo se han adaptado para enfrentar la recesión económica y promover la reactivación.

El presente estudio buscó responder preguntas clave sobre la sostenibilidad de las transacciones en los últimos años, las implicaciones de la seguridad marítima, la suficiencia de las normas actuales, y cómo la empresa gestiona sus indicadores económicos, operativos, de riesgos y sus inversiones financieras. Estas interrogantes guiarán la investigación para esclarecer el impacto de la pandemia en el transporte marítimo y proporcionar una comprensión detallada de las adaptaciones necesarias para mejorar la resiliencia y la eficiencia en este sector crucial.

METODOLOGÍA

El diseño de la investigación es no experimental, descriptivo, correlacional y transversal. No se intervendrán las variables, sino que se proyectará una relación entre ellas y se medirán en un solo momento. El método utilizado fue el hipotético-deductivo, atribuido a Karl Popper, que va de la hipótesis a la deducción para demostrar la verdad o falsedad de los hechos, procesos o conocimientos (Ñaupas et al., 2014). Para esta investigación, la población comprende a todos los colaboradores de la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR S.A.C., totalizando 42 trabajadores, de los cuales el 69% son colaboradores permanentes y el 31% temporales. Debido al tamaño reducido de la población, se decidió tomar la totalidad de los colaboradores como muestra (Maya, 2014). La recolección de datos se realizó mediante análisis documental de la empresa y encuestas a los 42 colaboradores. Se utilizó un cuestionario con 20 preguntas en escala de Likert (1: nunca, 2: casi nunca, 3: intermedio, 4: casi siempre, 5: siempre) para evaluar el Transporte Marítimo Internacional, y otro cuestionario con 13 preguntas en escala de Likert (1: totalmente en desacuerdo, 2: en desacuerdo, 3: indeciso, 4: de acuerdo, 5: totalmente de acuerdo) para los indicadores de gestión. Los cuestionarios fueron validados por opinión de expertos.

RESULTADOS

El tratamiento de estadístico de las variables de estudio permitió obtener la siguiente información:

Tabla 1
Niveles del Transporte Marítimo Internacional

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nivel bajo	14	33,3	33,3	33,3
	Nivel medio	18	42,9	42,9	76,2
	Nivel alto	10	23,8	23,8	100,0
	Total	42	100,0	100,0	

Tabla 2
Niveles de los Indicadores de Gestión

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nivel bajo	23	54,8	54,8	54,8
	Nivel alto	19	45,2	45,2	100,0
	Total	42	100,0	100,0	

Tabla 3
Tabla cruzada de Transporte Marítimo Internacional e Indicadores de Gestión

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

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

Tabla 4

Correlación entre transporte marítimo internacional e indicadores de gestión

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

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

Fue posible establecer una correlación alto entre el Transporte Marítimo Internacional y los indicadores de gestión.

Tabla 5

Correlación entre las dimensiones de Transporte Marítimo e indicadores de gestión

Dimensiones	Correlación de Pearson Sig. (bilateral) N
Planificación	,797**
Seguridad Marítima	,714**
Normativa	,742*
Transacciones	,730**

El comportamiento de la variable Transporte Marítimo e indicadores de gestión, evidenció una asociación alta entre ellas, siendo la planificación la más satisfactoria, permitió inferir que, el desarrollo de las operaciones resulta satisfactorio.

DISCUSIÓN

El estudio ha revelado una alta correlación entre la variable de transporte marítimo internacional y los indicadores de gestión en la Empresa Soluciones Logísticas Aduaneras BENCOR durante el año 2022. Se ha podido inferir que la empresa planifica adecuadamente las transacciones internacionales y que la seguridad marítima es una prioridad para los directivos. Esto se refleja en la implementación de normativas, guías y manuales del transporte marítimo internacional, asegurando resultados óptimos tanto para los clientes como para la empresa.

Las transacciones del transporte marítimo internacional cumplen con los protocolos de protección y seguridad marítima en la cadena logística, incluyendo la implementación de buenas prácticas basadas en los códigos de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre mercancías peligrosas. Estas prácticas abarcan la maniobrabilidad, el atraque, el practicaje, el amarre, el fondeo, la estiba, la desestiba y la seguridad de las cargas, sean estas sólidas, líquidas o gaseosas.

Además, se ha percibido que un sistema de información para el monitoreo de los procesos de maniobrabilidad del transporte marítimo internacional permite una administración y control integralmente efectivos de la actividad física. La empresa demuestra conocimiento en los tipos y formas de contratos de servicios, los recargos de fletes, el tamaño de los buques, las modalidades de transporte y las formas de pago predominantes en el mercado actual, utilizando operaciones en línea y procesos virtuales de transacciones. Cada operación internacional determina con precisión el peso, volumen, importes y tipo de carga por cada ruta asignada.

Contrastación de los Resultados con Otros Estudios demostraron como el trabajo de Salama (2016) estudió el modelo analítico entre el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico en Venezuela, Colombia, Perú y Brasil. Concluyó que los indicadores de la globalización del transporte marítimo están inmersos en el desarrollo portuario en América del Sur. El presente estudio dedujo que el transporte marítimo internacional está relacionado con los indicadores de gestión, los cuales se derivan de un buen manejo de los agentes que intervienen en el transporte marítimo, confirmando que este es el medio más utilizado para el comercio internacional (80%) (Organización Mundial del Comercio [OMC], 2017). Barrios et al. (2017) coinciden en que los factores principales para una buena transacción en el transporte marítimo son el manejo del tiempo, los costos y la seguridad. Sugirieron la implementación del cabotaje para mejorar el transporte de mercancías dentro del territorio nacional, lo que permite menores tiempos de operación y costos óptimos, ofreciendo mayores utilidades. A la luz de los resultados del presente trabajo, se confirma que el manejo de los indicadores de gestión, el control de la producción de operaciones y la gestión de riesgos son cruciales para mantener altos niveles de rentabilidad.

Montero Fernández (2016) planteó un diseño de indicadores para la gestión de proyectos, destacando la importancia de la supervisión y los objetivos estratégicos. Encontramos coincidencias importantes en la consecución de metas programadas, la consideración de las opiniones de los consumidores, el equilibrio financiero y el uso del apalancamiento cuando sea necesario. Parra Serrano (2012) se centró en la mejora de la competitividad del sistema portuario español mediante la optimización del servicio de manipulación de mercancías, destacando la importancia de evaluar adecuadamente el impacto del transporte marítimo. En línea con este enfoque, la empresa BENCOR se enfoca

en la reducción de costos y la mejora de los servicios portuarios como premisas para lograr alta competitividad. García (2021) presentó modelos para el análisis y categorización del tráfico marítimo, resaltando la importancia de la capacidad de transporte a través de naves de mayor magnitud y el uso de tecnología avanzada. Sánchez (2019) estudió la formación de precios en el transporte marítimo de contenedores y el rol de las expectativas, señalando la mejora en las condiciones del transporte de contenedores mediante tecnología y gestión operativa. Almanza-Vides y Pimienta (2021) analizaron las estrategias que potencian la competitividad internacional de puertos marítimos, subrayando la relevancia de la capacidad de gestión en beneficio de las transacciones internacionales y la satisfacción del cliente. Sánchez y Weikert (2020) examinaron la relación entre la logística internacional y la pandemia del COVID-19, identificando impactos relevantes y medidas de adaptación necesarias. Nizama (2020) investigó el transporte marítimo internacional en el desarrollo comercial peruano, enfatizando la infraestructura portuaria y las políticas de comercio internacional. Los hallazgos de esta investigación se alinean con los resultados de Lecca (2021) observó que el movimiento comercial y carguero del transporte marítimo internacional genera una dinámica comercial en Perú, abogando por el desarrollo económico basado en la producción nacional con valor agregado.

CONCLUSIÓN

El estudio concluye que el transporte marítimo internacional tiene un impacto significativo en los indicadores de gestión de las empresas de logística. Los hallazgos subrayan la importancia de optimizar los procesos de transporte marítimo para mejorar la eficiencia y la competitividad en el sector logístico. Se recomienda a las empresas invertir en tecnologías y prácticas innovadoras que faciliten una mejor gestión del transporte marítimo.

CONFLICTO DE INTERESES

La autora declara que no existe conflicto de intereses para la publicación del presente artículo científico.

REFERENCIA

- AEE, A. de E. (2020). *1918: Una pandemia vista desde los Anuarios Estadísticos*. Testigo Denuestra Historia. https://www.ine.es/expo_anuarios/1918.html
- Barrios, R., Creamer, B., & Triguero, J. (2017). *Implementación del cabotaje para mejorar el transporte de mercancías dentro del territorio nacional* [Universidad Peruana de Ciencias]. <http://hdl.handle.net/10757/621551>
- BCRP (2022). *Tasa de Desempleo (%)*. Gerencia Central de Estudios Económicos . <https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/mensuales/resultados/PN38063GM/html>
- Blake, P., & Wadhwa, D. (2020, December 14). *Resumen anual 2020: El impacto de la COVID-19 (coronavirus) en 12 gráficos*. Banco Mundial. <https://blogs.worldbank.org/es/voices/resumen-anual-2020-el-impacto-de-la-covid-19-coronavirus-en-12-graficos>

- García, N. (2021). *Modelos para análisis y categorización del tráfico marítimo* [Universidad de Oviedo]. https://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/handle/10651/62034/Tesis-NGA_20220314.pdf?sequence=5&isAllowed=y
- Hernández, R. Fernández, C. Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación* (Mc Graw Hill, Ed.; 6 ta.). JEC. www.elosopanda.com%7Cjamespoetrodriguez.com
- Jones, P., & Brown, D. (2021, January 25). *Coronavirus: 8 gráficos para entender cómo la pandemia ha afectado a las mayores economías del mundo*. BBC News Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-55802814>
- Lecca, R. (2021). *El transporte marítimo internacional en el desarrollo comercial de la economía peruana 2018* [Universidad Marítima del Perú]. <http://repositorio.ump.edu.pe/bitstream/handle/UMP/99/TESIS%20ROBERT%20LECCA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Maya, E. (2014). Métodos y Técnicas de investigación. In D. Coyoacán (Ed.), *Fac. Arquít. Univ. Autónoma de México* (Primera, Issue 9). CU. <https://doi.org/10.36576/summa.28138>
- Ñaupas, H., Mejía, E., Novoa, E., & Villagómez, A. (2014). *Metodología de la investigación. Cuantitativa - Cualitativa y redacción de tesis* (Ediciones de la U, Ed.; 4ta. Ed.). Ediciones de la U. <http://librodigital.sangregorio.edu.ec/librosusgp/B0028.pdf>
- Nizama, J. (2020). *El Transporte Marítimo Internacional en al ámbito del desarrollo comercial Peruano 2018* [Universidad Nacional del Callao]. <http://repositorio.unac.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12952/5735/TESIS-MAESTRO-%20NIZAMA-FCA-2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- OMS. (2019). *Nuevo coronavirus 2019*. Publicaciones de La WHO. <https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019>
- Ortiz, A. (2021). *Transporte marítimo*. DRIP/c. <https://www.dripcapital.com/es-mx/recursos/blog/transporte-mar%C3%ADtimo>
- Orús, A. (2022). *Casos confirmados de coronavirus en el mundo por continente 2022*. Statista: Salud e Industria Farmacéutica. <https://es.statista.com/estadisticas/1107712/covid19-casos-confirmados-a-nivel-mundial-por-region/>
- Parra, M. (2012). *Mejora de la competitividad del sistema portuario español mediante la optimización del servicio de manipulación de mercancías* [Universidad de Politécnica de Madrid]. https://node1.123dok.com/dt02pdf/123dok_es/002/343/2343197.pdf_file.pdf
- Quintero, M., Almanza-Vides, K., & Pimienta, S. (2021, March 26). *Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados*. Revista de Ciencias Sociales. <https://produccioncientificaluz.org/index.php/rcs/article/view/36768/39604>
- Salama, R. (2016a). *Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la Globalización y el desarrollo económico. Casos de Estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil* [Universitat Politècnica de Catalunya UPC]. <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/392608/TRSB1de1.pdf?sequence=1>

- Salama, R. (2016b). *Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico. casos de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil* [Universitat Politècnica de Catalunya]. <https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/392608/TRSB1de1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Sánchez, A. (2015). *Correlación R de Pearson - Sociología y Estadísticas*. Sociología y Estadísticas. <https://sites.google.com/site/sociologiayestadisticas/repaso-de-los-conceptos-de-estadistica/correlacion-r-de-pearson>
- Sánchez, R. (2019). *Tesis doctoral La formación de precios en el transporte marítimo de contenedores de exportación y el rol de las expectativas*. <https://repositorio.uca.edu.ar/bitstream/123456789/11019/1/formacion-precios-transporte-maritimo.pdf>
- Tolentino, J. (2022, May 23). *Los problemas en el transporte marítimo llegaron para quedarse durante 2022*. Revista Expansión. <https://expansion.mx/empresas/2022/05/23/los-problemas-en-el-transporte-maritimo-llegaron-para-quedarse-durante-2022>