

Las TICs en la logística de transporte internacional y su relación con el desarrollo económico de Latinoamérica: Caso Perú

The ICTs in the Logistics of International Transport and its Relationship with the Economic Development of Latin America: Peruvian Case

Dr. Israel Barrutia Barreto

Innova Scientific SAC

Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN)

Perú



0000-0002-5728-0651

israelbarrutia@yahoo.com.mx

Fecha de enviado: 30/09/2019

Fecha de aprobado: 12/02/2020

RESUMEN: El presente artículo hace una revisión sobre la importancia del uso de las TICs en la evolución de la logística de transporte internacional y su relación con el desarrollo económico de Latinoamérica, con énfasis en Perú; así como el progreso a través del tiempo de los requerimientos necesarios para su desarrollo; de igual manera hace hincapié sobre las perspectivas a futuro, sus consecuencias sobre el desarrollo económico. La metodología usada para la redacción de este artículo estuvo conformada por la revisión de varias fuentes bibliográficas conformadas por textos especializados, consultas realizadas en revistas de logísticas virtuales. En Latinoamérica es necesario que los Operadores logísticos implementen nuevas tecnologías de información y comunicación (Hardware, software y comunicación) acorde con los países con los que se tenga pensado tener algún intercambio económico, con el objetivo de optimizar sus métodos de rastreo en los procesos de transporte y distribución generando así la disminución de costes y seguridad.

PALABRAS CLAVE: logística, administración, TICs, transporte internacional, Latinoamérica.

ABSTRACT: This article reviews the importance of the use of ICTs in the evolution of international transport logistics and its relationship with the economic development of Latin America, with an emphasis on Peru; as well as the progress over time of the requirements necessary for its development; likewise, it emphasizes the future prospects, their consequences on economic development. The methodology used for the writing of this article was made up of the review of various bibliographic sources made up of specialized texts, queries made in virtual logistics magazines. In Latin America, it is necessary for logistics operators to implement new information and communication technologies (hardware, software and communication) in accordance with the countries with which they plan to have an economic exchange, with the aim of optimizing their tracking methods in the processes of transportation and distribution, thus reducing costs and safety.

KEYWORDS: logistics, administration, ICTs, international transport, Latin America.

Las tecnologías de la información son todas aquellas herramientas que nos permiten una organización, procesamiento, acceso y análisis de la información de una manera óptima y fácil, de tal forma que su utilización implique ventajas competitivas para la empresa (Valdivia, et al., 2014). Desde los primeros estudios realizados sobre logística administrativa esta se consideraba como el proceso de proyectar, efectuar y controlar el flujo y almacenamiento eficiente a un menor coste de las materias primas, inventarios en proceso de un producto determinado y toda información que esté relacionada con la logística administrativa asociados con altos niveles de efectividad, generando satisfacción en las necesidades de los clientes.

Las tecnologías de la información y la comunicación (TICs) (hardware, software y telecomunicaciones) a través del tiempo se han convertido en una herramienta necesaria en cada uno de los procesos que se llevan a cabo en la cadena de suministro; su ejecución y correcto uso permite a las empresas un excelente desempeño operacional. El desarrollo y aplicación de software han contribuido a la integración de los diferentes miembros de la cadena, de tal forma que desde los proveedores hasta el cliente final perciben beneficios en las variables de desempeño operacional y nivel de satisfacción respectivamente; en pocas palabras las TICs abarcan el cúmulo de conocimientos científicos y sistemas computarizados desarrollados para lograr los objetivos de las empresas.

Según Zamora y Lenin (2015) independientemente de si las empresas comprenden sólo mercados domésticos o no, éstas compiten de igual manera con empresas

distribuidas en el mundo; debido a la globalización que ha permitido el acceso a nuevos mercados, incrementando así el número de opciones que tiene un consumidor. Desde los inicios de la globalización las empresas exportadoras para ser competitivas se han asociado a los nuevos avances tecnológicos para permanecer en el mercado y escalar mejores posiciones.

Con respecto a esto Quintero (2018), establece que la revolución digital ha transformado nuestras vidas modificando la manera de interactuar, en donde la logística asociada a los avances en tecnología de la información presentan un gran valor económico, tanto es así que se le ha dado un espacio determinado para su estudio; recientemente la logística pasó de ser usada sólo para la descripción de actividades relacionadas con el almacenaje y el transporte de bienes integrando así todos los procesos de las empresas como: abastecimiento, producción, distribución e inclusive reciclaje y devoluciones en este último caso con el uso de la logística inversa.

Según Soret (2010), la logística permite que el producto adquiera un mayor valor cuando el cliente lo recibe a tiempo y en la forma adecuada al menor coste posible, resolviendo así el clásico desajuste en el ciclo productivo entre la producción y el consumo, tema especialmente relevante en estos tiempos en que la separación es cada vez mayor debido a la globalización de los consumidores y a los procesos de deslocalización. El impacto de una exitosa logística de transporte y su efecto en la economía es un tema que ha atraído una creciente atención científica y política; en diferentes áreas que van desde las sociales, las ciencias ambientales y la ingeniería, ha aumentado significativamente el número y la

calidad de las conferencias y publicaciones científicas.

Por medio del presente artículo se pretende hacer una revisión sobre la importancia del uso de las TICs en la evolución de la logística de transporte internacional y su relación con el desarrollo económico de Latinoamérica, con énfasis en Perú; así como el progreso a través del tiempo de los requerimientos necesarios para su desarrollo; de igual manera hacer hincapié sobre las perspectivas a futuro, sus consecuencias sobre el desarrollo económico. La metodología usada para la redacción de este artículo estuvo conformada por la revisión de varias fuentes bibliográficas conformadas por textos especializados, consultas realizadas en revistas de logísticas virtuales.

Marco Teórico

La logística es la parte de la cadena de suministros que planifica, implementa y controla el flujo efectivo y eficiente; el almacenamiento de artículos y servicios y la información relacionada desde un punto de origen hasta un punto de destino con el objetivo de satisfacer a los clientes. Por lo que se puede decir que una buena logística es sinónimo de competitividad, pues permite el éxito o el fracaso de la comercialización de un producto (Castellanos, 2015).

Según Mora (2010) entre las causas más importantes que motivan a las compañías a tecnificarse y a desarrollar intensamente su cadena logística se destacan:

- Creciente exigencia de los consumidores.
- Importancia de los costos logísticos en el valor agregado de los productos.
- Creciente competencia a nivel mundial.
- Globalización de la economía.

- Desarrollo tecnológico de los sistemas y comunicaciones.
- Aumento en el nivel de servicio al cliente.

Uno de los principales motivos que se toma en cuenta para generar nuevas tecnologías de comunicación e información en la logística administrativa es la disminución de los costes, por lo que es necesario definir Costes, en este caso siguiendo la definición del Banco Mundial (2016) donde se define como las erogaciones monetarias explícitamente incurridas durante la cadena de suministros e incluye costos administrativos, por certificados, por transporte, por pérdidas de mercancía ya sea por mal manejo de la mercancía o por retrasos, robos, empaquetamiento defectuoso, entre otros. Las nuevas tecnologías de información y comunicación tienen como fin reducir los costos mejorando además los tiempos de espera durante la cadena de suministros, disminuyendo además en costos de transporte y otras pérdidas.

Enfoque hacia el uso y actualización de las Tics en la logística de transporte internacional en Latinoamérica

América Latina (AL) ha sido una de las regiones en donde las tecnologías de la información y la comunicación (TICs) iniciaron su uso de una manera pausada, a pesar de que los primeros computadores personales (PC) llegaron a las grandes empresas, el proceso de uso y aplicación en la población fue lenta. Las estadísticas señalan que su verdadera importancia se observó después de la década de los años 2000 (Quiroga et al., 2017).

La crisis económica que se ha experimentado mundialmente desde el 2008 ha generado la necesidad de transformar el patrón de desarrollo

económico y por ende el uso de estrategias tecnológicas que permitan generar ese desarrollo en el menor tiempo y a menor coste. En ese proceso de conversión hacia una economía global del conocimiento, las fuentes de productividad han experimentado un crecimiento continuo, creando modelos más competitivos hacia la aplicación de tecnologías de información y comunicación innovadoras. Según Zamora y Pedraza (2018), la integración de la economía mundial se debe, en gran medida, a la apertura económica, que trae consigo el crecimiento de exportaciones e importaciones. Asistimos a un proceso de revolución comercial en el que los países más competitivos serán los que dirijan las riendas del comercio internacional en el mundo.

Hasta la actualidad muchos de los estudios realizados han demostrado que las economías enfocadas hacia su desarrollo económico suelen ser más productivas cuando se enfocan en la exportación, experimentando así un crecimiento más rápido y sostenido; por lo que las empresas que quieran emprender en esta área deben estar abiertas a las economías del resto del mundo, lo que les permite estar en un continuo aprendizaje y renovación de sus tecnologías de información y comunicación para poder cumplir con sus metas. Es reconocido que, en incontables casos en el área comercial, las deficiencias de la infraestructura institucional y del mercado restringen su capacidad de desarrollo empresarial, por lo que razones sobran para mejorar y superar esas deficiencias.

En la economía latinoamericana generalmente se observa un lento desarrollo económico, con ciertas excepciones, esto debido a la existencia de ciertas restricciones administrativas con énfasis en problemas con la logística administrativa, entre tantas otras como por ejemplo la vigencia de legislaciones o

disposiciones obsoletas, complejos requisitos y/o normas, obstáculos en puertos y aeropuertos, incompatibilidad de métodos logísticos, entre otras características que no están acordes con el desarrollo en la logística administrativa, aumentando los costes y demorando de cierta manera el desarrollo económico.

En algunos países de Latinoamérica la infraestructura de la logística de transporte internacional se ha visto fortalecida como en el caso de Chile y Brasil por el desarrollo de su infraestructura logística (Banco Mundial, 2019) (figuras 1 y 2), siendo un componente primordial dentro de la logística del comercio internacional, pues permite garantizar un rápido y seguro traslado del producto pertinente con la disminución de los costes, demostrando que la infraestructura de transporte es un factor primordial para mejorar la economía de un país.

Las infraestructuras de transporte son un requisito previo para el éxito de una economía, en conjunto con otros criterios competitivos, tales como, la fiscalidad, la regulación (PWC, 2011). En este orden de ideas según Cabrera (2014), para el éxito de las operaciones de logística internacional se debe tomar en cuenta la relación entre envase y embalaje y el medio de transporte a utilizar, los requisitos y características de la mercancía y de la cadena logística.

Para que un país evolucione en el mundo de la logística por medio del uso de las TICs, es prioritario que este tenga acceso a los avances tecnológicos; estudiar los métodos más apropiados con los cuales a través del tiempo se pueda generar un desarrollo económico con tendencia a la globalización, donde se disminuyan los inconvenientes aduanales; y toda información necesaria para hacerle frente a las crisis económicas.

La crisis económica que se ha experimentado a nivel mundial afectando a muchos países latinoamericanos ha permitido la generación de nuevos esquemas de crecimiento en las economías mundiales. En ese proceso de evolución hacia una economía global del conocimiento se ha evidenciado que las fuentes de productividad se desarrollan desde modelos de acumulación de recursos productivos hacia modelos de innovación.

Tendencias en las cadenas de suministro del futuro

En los estudios de logística administrativa internacional es importante el uso del término Marketing internacional, según Keegan y Green (2009), es uno de los aspectos de la transformación generalizada que ha afectado en gran medida a personas e industrias de muchas naciones durante los últimos 160 años, refiriendo además que está permite definir las formas de entrada, la política de productos, la fijación de precios, la selección de los canales de distribución y la promoción más adecuada para conseguir los objetivos propuestos en cada uno de los mercados exteriores.

Según Cabrera (citado en De los Ríos, 2019), mundialmente se observa cada vez más la velocidad en que se experimentan los avances científicos, y la logística administrativa no escapa de ello, por lo que se podría decir que se experimenta una continua crisis, tomando en cuenta que este término indica cambio. En pocas palabras, para poder disfrutar de los avances tecnológicos en el área logística se debe estar en capacidad presupuestaria, de recursos humanos y tecnológicos para poder estar entre los países con altos niveles de exportación, generando así una economía a la par de las

naciones con alto nivel de exportación y evolución económica.

Entre las tecnologías logísticas que Cabrera (citado en De los Ríos, 2019) refiere que serán tendencias para el 2019 se encuentran:

- **Digitalización**

La digitalización que en los últimos años se ha experimentado en las nuevas tecnologías de información, comunicación y conocimiento ha propiciado grandes avances a todo nivel de las actividades en que se ve inmerso el hombre, lo que muchos investigadores definen como Sociedad Digital originando la denominada Cuarta Era Industrial. A pesar de que esta tecnología es posible verla a diario en los procesos comunicativos, su aplicación en la administración se pudo observar cuando se dio inicio a la logística, aumentando su uso continuo a través de los años, observándose a diario la creación de nuevos modelos de negocio que le dan valor a la cadena de suministro, por ejemplo introduciendo al cliente su atención al entorno digital, permitiendo que los procesos asociados al consumo y cobertura de necesidades presenten un constante desarrollo con mayor rapidez en las respuestas y una continua comunicación entre empresa y cliente, generando seguridad en este último, disminuyendo costes y generando ganancias a las empresas.

En líneas generales los mercados mundiales deben adaptarse rápidamente a un mundo conectado por la tecnología e internet en todo nivel desde un usuario a una gran empresa transnacional por lo que la tendencia debe estar alineada a tener mayor acceso a las tecnologías e internet, por lo que la competencia entre cadenas logísticas de

transporte debe enfocarse al cliente y su posibilidad de acceder a esta tecnología.

- Uso de la robotización como medio de transporte

Organismos como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional (FMI) plantean la necesidad de una nueva política industrial (Garrel & Llorenc, 2019), por lo que ningún país puede vivir ajeno al nuevo paradigma de la industria 4.0.

Según Fernández (2018), son dos los movimientos tecnológicos que sin duda cambiarán el trabajo, los cuales son la Industria 4.0 y el Internet de las cosas (IoT por sus siglas en inglés), donde la industria 4.0 consiste en utilizar sensores, redes wifi y la conectividad de bases de datos para digitalizar los procesos productivos de las fábricas. El IoT es cuando dos objetos físicos se comunican y comparten datos entre sí mediante sensores, redes wifi, entre otros. Este avance tecnológico será beneficioso o no dependiendo del punto de vista del mercado, del empresario y los trabajadores. Esta tecnología está en franco progreso por lo que su posicionamiento a nivel global es indetenible. En EEUU algunas empresas privadas ya han realizado pruebas de envíos al igual que otras empresas de transporte, concibiendo de alguna manera mejoras para las empresas y para los usuarios en general.

- Geopolítica comercial internacional

Según Praj (2015) la Geopolítica se puede definir como el análisis de las influencias geográficas sobre las relaciones de poder en la política internacional, en este caso sería la influencia geográfica en el comercio internacional. Según De los Ríos (2019), los

sistemas de transporte autónomo y sostenible (eléctrico, gas, entre otros) seguirán desarrollándose en el área el transporte internacional, con la creación de nuevas rutas comerciales por ejemplo la creación de la “nueva ruta de la seda” euroasiática dentro de la que se puede resaltar el tren entre China y Europa el cual contará con mayor volumen de tráfico.

Se continuará con el desarrollo y aplicación de sistemas y tecnologías que permitan mejorar costes en las entregas y adaptarse a las compras a través de internet por medio de la “tecnología móvil”.

Exportación de servicios comerciales y la evolución de los servicios de transporte en Latinoamérica

La ampliación y profundización de la globalización en su dimensión económica ha tenido notable incidencia sobre el comercio internacional observándose la creciente interconexión entre los diferentes mercados; los cambios en procesos de producción, distribución, cambio y consumo; la forma en que se afianza el protagonismo de las empresas transnacionales; y el papel que desempeñan las nuevas tecnologías en el mercado mundial (Hidalgo, 2018).

En Colombia el uso de nuevas tecnologías de transporte internacional le ha permitido crecer ya sea a nivel económico, cultural o social llevándolo a un alto nivel de competitividad, aun así, según un estudio realizado por Angulo et al. (2018), el transporte en Colombia necesita de mucha más inversión para lograr desempeñarse eficientemente, superar las metas y convertirse en un país más competitivo a nivel internacional.

Según estadísticas del Banco Mundial (2019), las inversiones de esta organización en el sector transporte en Latinoamérica, ha permitido la

creación de un comercio internacional más eficiente con un mejor desarrollo humano a través de la generación de más áreas de movilidad por medio de la participación en proyectos ferroviarios, aéreo, marítimo y urbano en respuesta a las necesidades mundiales de desarrollo (figuras 1 y 2).

El avance tecnológico en la logística internacional debe estar enfocado hacia las mejoras en el área de transporte internacional, asumiendo estrategias acordes con los avances

en la logística de todos los países donde se plantee comercializar para crear una conexión entre logísticas que tengan como fin disminuir los costes por operatividad, generar seguridad, aumentar la rapidez en las transacciones y por ende generar un desarrollo económico sostenible.

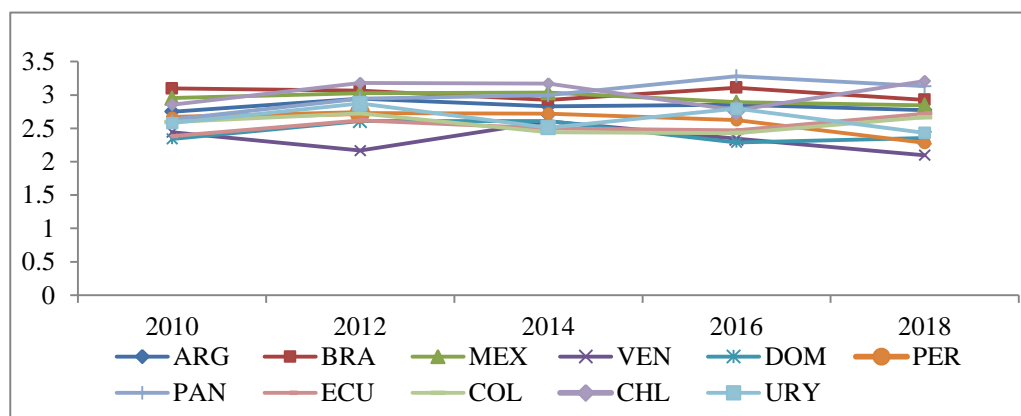


Figura 1. Calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte en algunos países de Latinoamérica

Fuente: Indicadores de desarrollo mundial. Estadística del Banco mundial 2019. (1= baja a 5= alta)

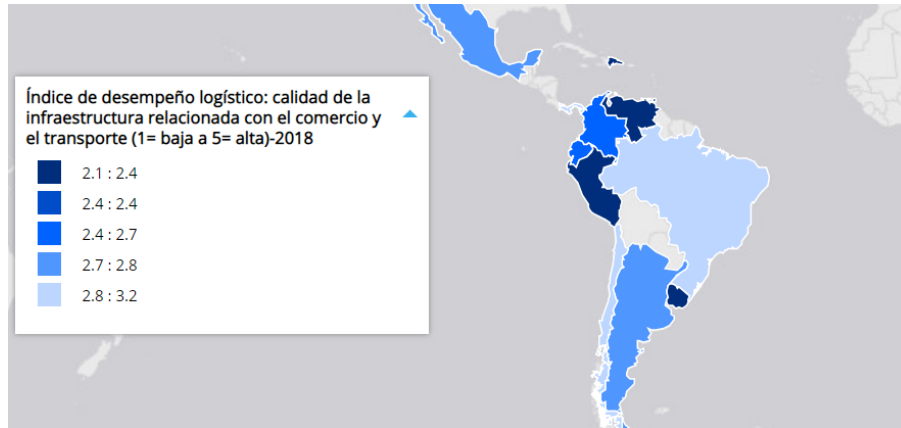


Figura 2. Distribución del índice de desempeño logístico. Calidad de la infraestructura relacionada con el comercio en algunos países de Latinoamérica.

Fuente: Indicadores de desarrollo mundial. Base de datos del Banco mundial 2019.

Contribución de las actividades económicas del Perú para el desarrollo económico de Latinoamérica

Según el Banco Mundial (2015), Perú es una economía de exportación, lo cual ha quedado evidenciado en los años recientes durante los cuales el PBI peruano ha crecido a un promedio de 6.2% anual desde el año 2002, generado principalmente por el desarrollo del sector extractivo, que constituye más del 60 % de las exportaciones totales. En el año 2013, Perú exportó bienes valorados en US\$43,800 millones, ocupando la casilla 59 como uno de los exportadores más importantes en el mundo. Según Taica y Vásquez (2018) la evolución del desempeño logístico del Perú en el periodo 2007-2016 ha sido variable, observándose un incremento desde el 2007 hasta el año 2012 y

un descenso para el 2014, con una posterior recuperación para el año 2016.

Según el informe del INEI (2015), para el 2014 en el Perú el 14,1% de las unidades empresariales capacitaron a sus trabajadores en el uso de TICs para un mejor desempeño logístico, mientras que, el 85,9 % no lo hizo; el 54,5 % de las empresas usan el email/chat, el 47,9 %, el 34,2 % realizan operaciones de banca electrónica, el 32,7 % lo usan para otras búsquedas de información, el 27,2 % para la búsqueda de información de organismos gubernamentales, el 24,0 % para ofrecer servicios a sus clientes, el 17,9 % para búsqueda de información de investigación y desarrollo y el 14,1 % para realizar publicidad, entre los más importantes (figura 3) (INEI, 2015).

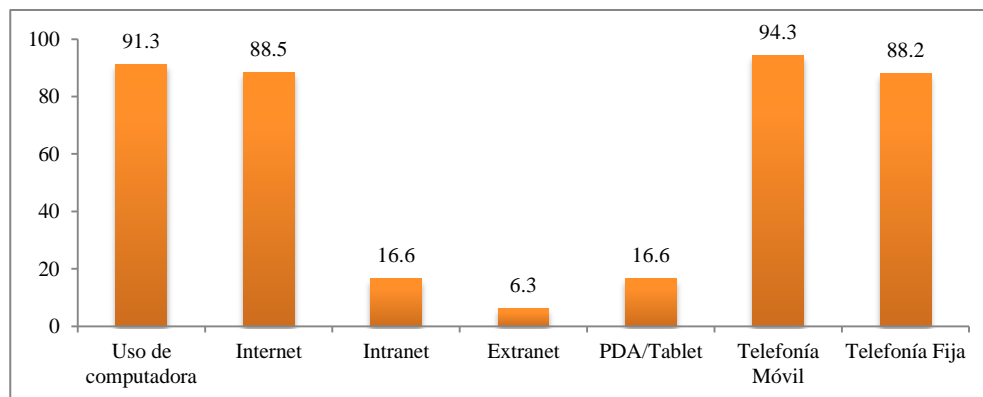


Figura 3. Principales indicadores de Tecnologías de información y comunicación de las empresas peruanas, 2015.

Fuente: Instituto Nacional de estadística (INEI). Encuesta Económica anual 2016.

Según Farromeque (2016), Perú presentó un crecimiento del 6,4 % anual en la última década, siendo la nación con un mayor desarrollo económico de Latinoamérica. Su estabilidad macroeconómica le ha permitido reducir sus desigualdades socioeconómicas internas, siendo el departamento de Lima la región del país que más aporta al PIB nacional, con un peso del 48,2 % en 2012. La economía de Perú está basada principalmente en el sector servicios y en el industrial, los cuales representan un 55,8 % y un 36,8 % de la totalidad del PIB, respectivamente. Destaca la actividad manufacturera (15,1 % del total nacional), el comercio (11,0 %) y la extracción de minerales (9,5 %) (figura 4).

Según INEI (2018), la producción económica del Perú creció un 2,25 %, registrando 109 meses de crecimiento continuo. Igualmente, las exportaciones reales se incrementaron en 0,71 %, destacando los productos no tradicionales al crecer en 15,68 %, especialmente en productos agropecuarios, pesqueros, textiles y químicos; en cambio los productos tradicionales

decrecieron en un 4,29 %, como los productos mineros, petróleo y gas natural, y ciertos agrícolas.

Para el INEI (2019), la producción peruana en enero de 2019 creció 1,58 %, registrando 114 meses de crecimiento continuo. Este resultado se sustentó en la evolución favorable de la mayoría de los sectores productivos con excepción de manufactura, minería y pesca; destacando comercio, telecomunicaciones, transporte, agropecuario, alojamiento y restaurantes, servicios prestados a empresas; que en conjunto explican el 72 % del resultado global.

El crecimiento de la actividad económica se sustentó en la evolución positiva del consumo de los hogares reflejado en las mayores ventas minoristas en 2,17 %, los créditos de consumo en 10,64 % y la importación real de bienes de consumo no duradero en 8,07 %. Asimismo, en el incremento de las exportaciones reales de productos no tradicionales en 23,81 %, destacando los productos agropecuarios,

pesqueros, textiles, químicos y siderometalúrgicos. Durante los últimos doce meses, febrero 2018-enero 2019, la actividad

económica del país alcanzó un crecimiento de 3,88 %.

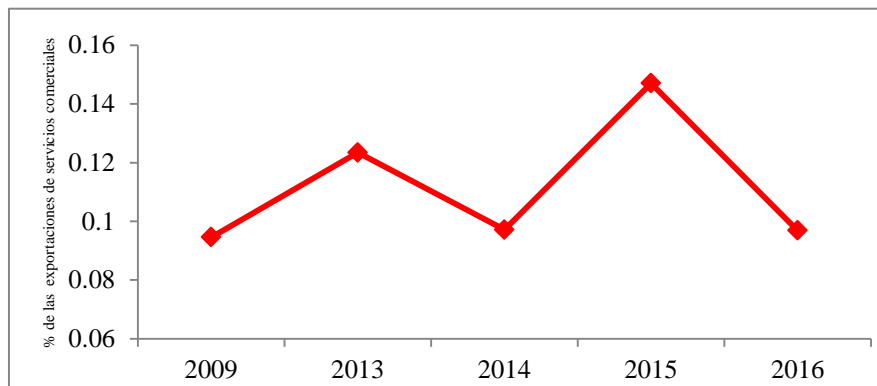


Figura 4. Servicios de transporte (% de las exportaciones de servicios comerciales) en Perú.

Fuente: Indicadores de desarrollo mundial. Estadística del Banco Mundial.

Conclusiones

Los resultados plasmados en este estudio pueden ser útiles para la promoción del crecimiento empresarial en Latinoamérica.

Los estudios analizados permiten concluir que Perú va en un camino de evolución económica pero aún faltan políticas adecuadas para optimizar la logística administrativa en el Perú.

Según las bases de datos observadas en Latinoamérica es necesario que los Operadores Logísticos implementen nuevas tecnologías de información y comunicación (Hardware, software y comunicación) acorde con los países con los que se tenga pensado tener algún intercambio económico, con el objetivo de optimizar sus métodos de rastreo en los procesos de transporte y distribución generando así la disminución de costes y seguridad.

Es importante que los gobiernos contribuyan en las mejoras de las infraestructuras logísticas de transporte internacional, con el fin de

desarrollar las vías y servicios portuarios y aduaneros que permitan alcanzar altos niveles de logística para poder competir en la economía globalizada y construir una economía sostenible que aporte al desarrollo como continente.

Es de gran importancia que los gobiernos hagan aportes económicos para los estudios científicos que permitan tener institutos de investigación que aporten nuevos avances científicos en las TiCs asociadas a los avances en la Logística de Transporte.

Es necesario para la región latinoamericana impulsar la inversión privada a través de incentivos gubernamentales y mundiales para el mejoramiento de la infraestructura de transporte internacional, esto debido a su importancia estratégica para el desarrollo de la región en general.

Referencias:

- Angulo, L., Figueroa, A., Gambin, C. & Jiménez, A. (2018). Impacto del transporte internacional en el desarrollo económico de Colombia. *Liderazgo Estratégico*, (8), 13-17.
- Banco Mundial. (2015). Informe Perú. Disponible en: <http://www.bancomundial.org/es/country/peru/overview>. (8 de marzo de 2019).
- Banco mundial, (2019). Base de datos. Disponible en: <https://databank.bancomundial.org/data/databases> (8 de marzo de 2019).
- Cabrera, A. (2014). *Logística internacional. Una herramienta para la competitividad. Cuadernos básicos*. España: Publicaciones ICEX.
- Castellanos, A. (2015). *Logística comercial internacional*. Colombia: Editorial Ciudad del Norte.
- De los Ríos, J. (2019). *Logística de IEBS*. Disponible en: <https://www.iebschool.com/blog/tendencias-logistica/> (8 de marzo de 2019).
- Farromeque, R. (2016). *El perfil logístico de Perú en el marco del perfil logístico de América Latina (Perlog)*. Perú: CAF (ed.). Disponible en: http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1023/CAF_%20PERLOG%20%20PERU.pdf?sequence=60&isAllowed=y (12 de marzo de 2019).
- Fernández, C. (2018). *Robotización y transformación del empleo*. Tesis de fin de grado. Barcelona. Universitat Autònoma de Barcelona.
- Garrel, A. & Llorenc, G. (2019). *La industria 4.0 en la sociedad digital*. Barcelona: Editorial Marge Books.
- Hidalgo, R. (2018). Tendencias del comercio internacional de bienes, políticas comerciales y negociaciones multilaterales. *Economía y desarrollo*, 159 (1), 135-153.
- INEI. (2015). *Perú. Características económicas y financieras de las empresas. Resultados de la encuesta económica anual 2014. Ejercicio económico 2013*. Perú: INEI.
- INEI. (2016). *Perú. Características económicas y financieras de las empresas de servicios. Resultados de la encuesta económica anual 2015. Ejercicio económico 2016*. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1481/libro.pdf (11 de marzo de 2019).
- INEI. (2017). *Perú. Características económicas y financieras de las empresas comerciales. Resultados de la encuesta económica anual 2017. Ejercicio económico 2016*. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1590/libro.pdf (11 de marzo de 2019).
- INEI. (2018). *Indicadores de precios de la economía. Perú*. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1536/Libro.pdf (11 de marzo de 2019).
- INEI. (2019). *Informe técnico N° 3. Producción Nacional*. Disponible en: https://www1.inei.gob.pe/media/principales_indicadores/03-informe-tecnico-n03_produccion-nacional-ene2019.pdf (13 de marzo de 2019).
- Keegan, W. & Green, M. (2009). *Marketing internacional*. México: Editorial Pearson.
- Mora, L. (2010). *Gestión logística integral. Las mejores prácticas en la cadena de abastecimiento*. Bogotá, Colombia: Editorial ECOE.
- Praj, D. (2015). *Geopolítica y Bloques Comerciales*, Medellín: Centro Editorial Esumer.
- PWC. (2011). *Transporte y logística 2030 infraestructuras de transporte; ¿Motor o freno de mano para las cadenas de suministro globales?* España: PWC.
- Quintero, M. (2018). Economías colaborativas, nuevas tendencias de consumo y retos para Latinoamérica y Colombia. *Revista Campos en Ciencias Sociales*, 6(2), 95-118. DOI: <https://doi.org/10.15332/s2339-3688.2018.0002.03>.
- Quiroga, D., Torrent, J. & Murcia, C. (2017). Information technology in Latin America, its impact on productivity: A comparative analysis with developed countries. *Dyna*, 84(200), 1-7.

- Soret, I. (2010). *Logística y operaciones en la empresa*. Madrid: Editorial Esic.
- Taica, L. & Vásquez, T. 2018. *Relación entre el desempeño logístico y la competitividad en el Perú en el periodo 2007-2016*. Tesis de diploma. Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo. Cajamarca- Perú.
- Valdivia, G., Pineda, N., & Tito, L. (2014). Tecnologías de información aplicadas en la gestión logística en Gamarra, *Consensus*, 19 (2), 65-72.
- Zamora, A. & Pedraza, O. (2018). El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. *Journal of Economics, Finance and Administrative Science*, 18, 108-118.
- Zamora, A. & Lenin, J. (2015). Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional. *Contaduría y Administración*, 60 (1), 205-228.

Conflictos de intereses

El autor declara que no existe conflictos de intereses.