



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

**FACTORES QUE BENEFICIAN LA LOGISTICA PORTUARIA DEL
PUERTO CALLAO 2011 – 2016**

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

AUTORA:

TORRES NICHU, BRISEL XIOMIRA

ASESOR:

DRA. MARY HELLEN MARIELA MICHCA MAGUIÑA

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

ADMINISTRACIÓN DE OPERACIONES INTERNACIONALES

LIMA, PERU

2017

El Jurado encargado de evaluar la tesis presentada por don (a) TORRES NICHU, BRISEL XIOMIRA, cuyo título es: FACTORES QUE BENEFICIAN LA LOGISTICA PORTUARIA DEL PUERTO CALLAO 2011 – 2016.

Reunido en la fecha, escuchó la sustentación y la resolución de preguntas por el estudiante, otorgándole el calificativo de: 16 (número) Dieciséis (letras).

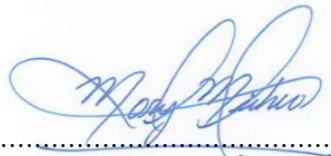
Lima, 30 de Noviembre de 2017



PERCY MALDONADO CUEVA
PRESIDENTE



CARLOS GUERRA BENDEZU
SECRETARIO



MARY MICHCA MAGUÑA
VOCAL

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

Dedicatoria

A mi madre y mi abuelita por su apoyo incondicional para culminar mis estudios.

A mis profesores por su paciencia y conocimientos compartidos.

Agradecimiento

A mi madre por sus grandes consejos y amor incondicional, Mis tíos quienes brindado el apoyo continuo y aportado el conocimiento necesario para poder desarrollar mi carrera

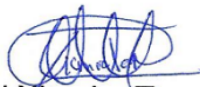
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo, Brisel Xiomira Torres Nicho con DNI N° 76332677 a efecto de cumplir con los criterios de evaluación de la experiencia curricular de Desarrollo del Proyecto de Tesis, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica.

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

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

Lima, 31 de septiembre de 2017



Brisel Xiomira Torres Nicho

PRESENTACION

El objetivo ha sido determinar los factores que benefician la Logística Portuaria del Puerto Callao 2011 – 2016.

Se ha querido comprobar que los factores que benefician logística portuaria del puerto Callao 2011 – 2016 han sido favorables.

Para esta investigación se utilizó un diseño no experimental, por ello se han utilizado el método estadístico que se basa en organizar la información a través de cuadros y presentación de gráficos lineales para ver el desenvolvimiento y variación, para así poder analizarlos e interpretarlos.

Los resultados de la investigación los presentamos en siete Capítulos

En el capítulo I mostramos la introducción, donde hablamos de la realidad problemática y trabajos previos de varios autores que se enfocan en el mismo tema. Se muestran teorías relacionadas al tema, se formula el problema, justificación, hipótesis y objetivos.

En el capítulo II se presenta el marco metodológico, donde se describe el diseño de investigación y la Operacionalización de las variables. También, se definen las técnicas e instrumentos de recolección de datos como los métodos de análisis de los mismos.

En el capítulo III se muestran los resultados de la investigación a través de cuadros y gráficos tanto lineales.

En el capítulo IV se plantean las discusiones, donde las conclusiones de las tesis que se emplearon para esta investigación son comparadas con los resultados obtenidos.

En el capítulo V se presentan las conclusiones, las cuales derivan del análisis e interpretación de los resultados de la investigación.

En el capítulo VI se mencionan las recomendaciones.

En el capítulo VII se muestran las referencias bibliográficas donde plasmamos las fuentes de las cuales hemos obtenido toda la información recopilada en esta investigación.

Finalmente, se presentan los anexos, donde se encuentra la matriz de consistencia y la información sobre los factores que benefician la Logística Portuaria del Puerto Callao.

RESUMEN

El objetivo ha sido determinar cómo ha beneficiado los factores de la logística portuaria del Puerto Callao 2011 – 2016.

La idea es analizar y ver la evolución de la Logística Portuaria en el Puerto Callao por la parte Norte con APMT y por la parte Sur con DPW. Para comprobar esta idea se han recopilado datos de entidades gubernamentales, los cuales se mostraron mediante cuadros y gráficos lineales.

Finalmente la principal conclusión ha sido que los factores de la Logística Portuaria del Puerto Callao 2011 – 2016 han sido favorables.

Palabras claves: Logística Portuaria

ABSTRACT

The objective has been to determine how it has benefited the factors of the port logistics of Callao Port 2011 - 2016.

The idea is to analyze and see the evolution of Port Logistics in Puerto Callao on the North side with APMT and on the South side with DPW. To verify this idea, data from government entities have been compiled, which were shown by tables and line graphs.

Finally, the main conclusion has been that the factors of the Port Logistics of Callao Port 2011 - 2016 have been favorable.

Keywords: Port Logistics.

ÍNDICE

	Pág.
Hoja del jurado	02
Dedicatoria	03
Agradecimiento	04
Declaratoria de autenticidad	05
Presentación	06
ÍNDICE	07
RESUMEN	09
ABSTRACT	10
I. INTRODUCCIÓN	11
1.1 Realidad Problemática	11
1.2 Trabajos previos	14
1.3 Teorías relacionadas al tema	19
1.4 Formulación del problema	25
1.4.1 Problema General	25
1.4.2 Problemas Específicos	25
1.5 Justificación del estudio	26
1.6 Hipótesis	27
1.6.1 Hipótesis General	27
1.6.2 Hipótesis Específicas	27
1.7 Objetivo	27
1.7.1 Objetivo General	27
1.7.2 Objetivo Específicos	27
II. MÉTODO	28
2.1 Diseño de investigación	28
2.2 Variables, Operacionalización	28
2.3 Población y muestra	28
2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y Confiabilidad	29
2.5 Métodos de análisis de datos	29
2.6 Aspectos éticos	29
III. RESULTADOS	30
IV. DISCUSIÓN	43

V.	CONCLUSIÓN	44
VI.	RECOMENDACIONES	45
VII.	REFERENCIAS	46
	ANEXOS	49
	Anexo A Matriz de consistencia	49
	Anexo B Certificado de validez	50
	Anexo C Costos de Servicios Portuarios	53
	Anexo D Ocupabilidad	55
	Anexo E Infraestructura DPW	57
	Anexo F Infraestructura APMT	59

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática

Nuestra sociedad consumista y la globalización económica han encontrado en el transporte marítimo la solución idónea para la transferencia de mercancías y tecnologías, y para la relación entre mercado, fabricante y productor. Esto ha evolucionado así por distintas razones, aunque podemos decir que fundamentalmente fue por los avances técnicos en el sector del transporte marítimo, lo que ha convertido este medio en el más rentable, seguro y eficaz para el traslado de mercancías en el sector de comercio Internacional.

Los puertos y su importancia en el mundo van de la mano con las estrategias económicas que se han venido implementando por la necesidad de la comercialización, esta refleja en su estructura el costo de los bienes y/o servicios que suelen tener ventaja cuando se trasladan internacionalmente en grandes cantidades.

Los medios de transporte son tres: terrestre, aérea y marítima. La marítima es la principal y más destacada dentro de la cadena de transporte (Sabatino, 2001).

El transporte marítimo es por donde más se trasladan las mercancías a nivel mundial, es por ello que los puertos son conectores del mundo, siendo estos los protagonistas principales de la cadena logística del transporte marítimo. Estos se encuentran en la costa y son el nexo para la exportación e importación de productos. Concluyendo que cada país depende de sus puertos para facilitar el comercio internacional y fortalezcan sus economías.

El transporte marítimo, ha sido declarado por fuentes del Diario del Exportador (DDE), que es el transporte más utilizado, en un 80% para el comercio Internacional de mercancías. Este tiene como característica principal, tener una gran capacidad para la demanda de grandes naves, en este caso influye la importancia de un Puerto.

La (ONU) Organización de las Naciones Unidas, clasifica los puertos en 3, los de primera generación, que son los que transfieren la mercancía entre el barco y la tierra, los de segunda generación, que son los que desarrollan un área industrial y cumplen el desarrollo y proceso de materias

primas recibidas y por último los de tercera generación que tienen como función principal el mercadeo y planean ser los centros logísticos de distribución de carga, estos últimos son considerados Puertos Hub (Sabatino, 2001).

No todos los puertos cumplen con las características para ser un Puerto Hub, ya que este además de las actividades principales cuenta con un flujo de carga de cabotaje y otros. Dentro de los puertos Hub más conocidos se mencionan los siguientes: Singapur. Rotterdam, Hong Kong. Dentro de los más eficientes, el de Singapur que está ubicado en Asia es uno de los puertos más grandes de carga contenerizada, el de Rotterdam es el más grande de Europa, los que son muy bien considerados por su atención de las naves más grandes del mundo.

Los puertos a nivel mundial requieren de grandes inversiones para mejorar su infraestructura, operación y mantenimiento, estas se manejan por inversiones privadas y públicas. En el caso de Rotterdam es manejado por la concesión pública de Port of Rotterdam.

La función de todo puerto es desempeñar el rol de intercambiadores entre el transporte marítimo, lo que resulta definitivo, ya que sin estos el transporte marítimo no tendría existencia. Sin embargo, al pasar los años hemos comprobado que estos se han convertido en los centros logísticos de un transporte intermodal, en los que cada actividad que realizan dentro de este tiene un valor agregado.

En nuestro país, hemos podido identificar que el Puerto Callao, es el principal terminal del Pacífico, el principal en tráfico y almacenaje, dividiéndose en tres muelles, Muelle Sur que es controlado por Dubái Port World desde el 2006, Muelle Norte con el Concesionario APM Terminals desde el 2011 y por la parte de minerales con Transportadora Callao.

Nuestro país se encuentra ubicado en América del Sur en el extremo occidental, está comprendido en la línea ecuatorial y el trópico de Capricornio, Perú posee un largo litoral en el Océano Pacífico. Cuenta con 60 puertos marítimos de los cuales los principales son el de Callao, Paita, Pisco, Matarani, Ilo, Salaverry y Chimbote.

En un inicio la empresa ENAPU, la Empresa Nacional de Puertos S.A. tuvo la administración de los puertos a nivel nacional, sin embargo ahora esta

descentralizado del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), en la actualidad los puertos principales son concesionados por entidades privadas, que administran la gestión portuaria y que tienen como objetivo la modernización de la infraestructura y convertir cada puerto en uno altamente competitivo. Se debe desarrollar los puertos para complementar una cadena de transporte eficiente para que este nos sirva como respaldo económico-social según Kurtg Nagle (2010).

En el Puerto Callao, en el muelle norte se comprobaba que desde el 2011 que gana APM Terminals la concesión, como inicio se tuvo que implementar la Fase 1 y 2 del Terminal Muelle norte que finalizó a mediados del 2015 y que se planea seguir implementando las otras 3 fases en los próximos 8 años, este es un terminal marítimo multipropósito, diseñado para el manejo de cargas contenerizada y carga general. Y por la parte Sur con DPW este año se planea implementar la Fase 2A de dicho muelle, este solo se dedica al manejo de carga por contenedores. Por la parte de minerales manejada por Transportadora Callao, un concesionario privado, conformado por un consorcio, abarca solo el sector como se mencionó de minerales que tiene la finalidad solo de transportar mediante un conducto aquellos concentrados de minerales hacia los que se aproximan al Puerto Callao.

A través de los últimos años, se verá los movimientos que han venido beneficiando los factores logísticos al puerto en mención, ya sea por diferentes causas. En esta investigación realizaremos un análisis de los factores logísticos que se involucran en las actividades del puerto, llámese tráfico marítimo que se medirá por la tasa de ocupabilidad, costo de servicios portuarios donde se verá la evolución de los precios e infraestructura donde se dará detalle a todas las implementaciones que tuvo cada concesionario. Claramente vemos en la actualidad que el Puerto Callao desde su última implementación ha mejorado su capacidad como Terminal.

Diferentes fuentes gubernamentales nos han brindado una realidad problemática que se viene incrementando, La Cámara de Comercio de Lima en el año 2013 mencionó, que debido a la gran demanda que mes a mes fue evolucionando, en el año 2015 llegaría a su capacidad máxima por lo que la Cámara de Comercio Exterior (CCEX) sugirió que se trabaje en un eficiente plan de conectividad interno, ya que en los próximos años se verían

afectados los tiempos de carga y descarga y principalmente pondría en duda la capacidad comercial de exportación de nuestro país a distintos mercados en el exterior.

Finalmente el objeto de esta investigación es dar a conocer la evolución que el Puerto Callao ha tenido en estos últimos 6 años y así por sugerir métodos, observaciones y mejoras para un mejor proceso logístico lo que permitirá que el Puerto sea más eficiente en su área comercial y que nuestro país no se vea perjudicado y/o amenazado por falta de un control y análisis en los factores que benefician la logística del Principal puerto del Perú, poniendo como interrogante, si, ¿Realmente existen factores que benefician para una mejora logística en el Terminal más importante del Pacífico?

1.2. Trabajos previos

Martínez, Tinajeros, Zevallos, y Zerpa (2016). En su tesis de magister: “Planeamiento Estratégico del Puerto del Callao. Pontificia universidad Católica del Perú” establece como objetivo general determinar el desarrollo de los pilares de actividad portuaria, infraestructura, conectividad y contexto económico, político y social, para que este contribuya de manera económica al país. Asimismo el autor empleo una investigación cuantitativa, de diseño no experimental, su nivel de investigación es explicativo, llegó a la siguiente conclusión:

El puerto Callao presenta debilidades en la infraestructura, si bien es cierto es uno de los principales puertos, su infraestructura es deficiente, ya que en la actualidad sus zonas de atraque no son los adecuados y por el Terminal Sur no está desarrollado en su totalidad, por otro lado, la infraestructura extra portuaria presenta carencias de zonas de acceso rápido. El puerto de Callao no se encuentra conectada a una red ferroviaria nacional, por lo que perjudica su competitividad. Referente a lo logístico se comprobó que no hay un sistema que integre las actividades de comercio exterior no que perjudica a los integrantes de la comunidad portuaria tanto públicos como privados.

Hidalgo, J., (2016). En su tesis de licenciatura “Concesiones Portuarias: De la Ineficiencia Estatal respecto a los Puertos del Perú – ENAPU Perú;

Hacia la privatización Eficiente – La situación actual Portuaria. Universidad de Lima, Perú 2016.” Establece como objetivo general contribuir con el desarrollo y crecimiento económico como es que fue concebida la figura jurídica de la concesión y como este se aplica en el ámbito portuario, además de proponer alternativas para optimizar las concesiones portuarias para alcanzar una situación con eficiencia y bienestar. El autor empleo una investigación mixta, diseño de investigación no experimental de nivel explicativo. Concluyo lo siguiente: Los puertos se consideran de vital importancia para nuestra economía, se demostró en esta investigación que la repercusión que manejan no solo están involucrados los agentes, los participantes en el transporte marítimo y los de comercio exterior sino también el ciudadano. La falta de interés en la modernización de la infraestructura de los puertos ha tenido como consecuencia de trabajar bajo estándares ineficientes que origina que nuestras actividades de comercio exterior pierdan competitividad tanto para el importador como para el exportador. Se ha demostrado que APMT y DPW son concesionarios que trabajan de una forma esencial a nivel mundial, sin embargo, la falta de inversión por parte del Estado ha generado que nuestras actividades disminuyan en el pasar de los años. Se Busca realizar una análisis de la tasa de ocupabilidad de los principales puertos, para así ver el desenvolvimiento y poder solicitar al estado y su Concesionario la inversión para que mejore la productividad del Puerto.

Chang, V., (2011). En su tesis de licenciatura “Una aproximación de los cambios en la productividad y los determinantes de la eficiencia de los puertos del Perú. Universidad Nacional Mayor de San Marcos” establece como objetivo general elaborar un ranking de eficiencia para medir la productividad de los factores de puertos regionales de atraque directo al Perú en el 2002 – 2009 para así identificar los principales variables determinantes de los niveles de eficiencia obtenidos. El autor empleo una investigación cuantitativa de diseño experimental de nivel estadístico. Recomienda lo siguiente:

Que el Organismo regulador obtenga una mejor eficiencia para poder obtener y presenciar los datos con una mejor calidad y detalles lo que

permitiría medir la productividad y hacer una comparación en lo que deberíamos mejorar. Resulta recomendable que paulatinamente el Puerto de Callao y todos los Puertos sean monitoreados para así poder evaluar la ganancia en eficiencia y productividad obtenidas.

Paucar, Paul G., (2015). En su tesis de posgrado “El impacto de los Factores que Inciden en la Competitividad del Muelle Norte del Puerto Callao 2012. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.” Tiene como objeto general analizar los factores que inciden en la competitividad del Muelle Norte del puerto Callao en el año 2012. El autor empleo una investigación cuantitativa de diseño experimental y nivel de investigación correlacional Concluyo lo siguiente:

Los puertos son muy esenciales en la cadena de transporte, no es suficiente que se entregue un buen rendimiento interno si no hay que adicionar a ello una función que debe conjugarse con los objetos centrales, Los puertos deben ofrecer un excelente servicio al comercio exterior más que al transporte marítimo implementando tecnologías adecuando su infraestructura marítima portuaria y terrestre, reduciendo sus externalidades y dando un valor agregado a su sistema de logística, gestión y de información, reestructurando sus tarifas y cambiando la mentalidad de los recursos humanos en todos sus niveles.

Gálvez Luis E., (2014). En su tesis de licenciatura “Análisis del Sistema Portuario en Matarani como Factor de crecimiento de las Exportaciones 2008 - 2012. Universidad Católica de Santa María. Tiene como objetivo principal realizar un análisis del sistema portuario en Matarani como el factor de crecimiento de las exportaciones para el periodo 2008 – 2012, el autor empleo una investigación cualitativa de diseño no experimental de nivel descriptivo Concluyo lo siguiente:

La globalización necesita a través de su evolución puertos que sean la articulación con los diversos flujos de bienes y servicios, personas, capitales que en la actualidad se entrecruzan, donde los puertos compiten articulados a cada una de esos territorios teniendo así la capacidad de ser verdaderos actores y no solo áreas de manipulación de cargas y/ personas.

García L., Quevedo Arce A (2013). En su tesis de licenciatura “Impacto de la Concesión del Puerto de Paita en la Gestión Operativa de la Exportación de Frutos frescos como carga refrigerada 2016. Universidad San Martín de Porres”. Tiene como objetivo identificar el impacto de la concesión del Puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada. Utiliza una investigación cualitativa de diseño de nivel descriptivo. Concluye que por varios factores se incrementó el movimiento de contenedores reefer para la exportación de frutos frescos y esto es debido a la reducción de costos tiempos de exportación por lo que es recomendable que se haga un análisis de los costos de servicios portuarios para analizar un cambio positivo en cuanto a la operatividad del puerto.

Moreno E., (2012) En su tesis de licenciatura: “Propuesta de mejora de operación de un sistema de gestión de almacenes en un operador logístico 2009. Pontificia Universidad Católica del Perú” Tiene como objetivo general analizar el desempeño actual de un operador logístico en el Perú, empleo una investigación mixta de diseño no experimental de nivel estadístico. Concluyo que en el campo del área de operaciones del Puerto se pudo observar que a pesar de que este manejado por grandes empresas de nivel internacional, siempre hay que seguir innovando. Es comprobado que con ayuda de las enseñanzas de la universidad es más fácil detectar situaciones y aspectos que generan dificultades, y brindar soluciones, si hablamos de un terminal portuario es preferible que el área de operaciones se encuentre capacitado para poder sostener algún problema con la carga o problemas logísticos, se recomienda que siempre se mantenga la innovación para poder brindar una mejor eficiencia y competitividad.

Espinoza A., (2013) En su tesis titulada: Competitividad Portuaria de los Puertos de ILO – Matarani y Arica y su impacto sobre las empresas exportadoras de Tacna – 2014. Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann – Tacna. Tiene como objetivo determinar la influencia de la competitividad portuaria de los puertos de Ilo, Matarani y Arica sobre la competitividad logística de las empresas exportadoras de Tacna año

2015, empleo una investigación cualitativa de diseño no experimental de nivel descriptivo – explicativo. Recomendó lo siguiente:

Con la finalidad de colaborar con el crecimiento económico del país, aún más cuando el transporte marítimo es uno de los principales para el intercambio entre mercados internacionales a los concesionarios de los puertos de ILO y Matarani se les recomienda que mejore su competitividad portuaria, procurando sobretodo elevar la calidad de cada uno de sus servicios, acomodar el precio para que sea más competitivo para el exportador y sobretodo mejorar las condiciones de fiabilidad del Puerto y brindar un valor agregado.

1.2.1. Trabajos previos internacionales

Meersman H., Van de Voorde E. y Vanelslander T., La Competencia Portuaria Revisada. En su tesis concluye, en una traducción libre, que:

“El Propósito de esta contribución fue llegar a una tipología de la competencia actual del puerto. Esto requiere una visión de las diversas funciones de un puerto, así como los procesos de decisión de los distintos actores portuarios. Está claro que cada participante portuario tiene una agenda propia, incluyendo objetivos estratégicos y herramientas para alcanzarlos, dependen mucho del comportamiento de los clientes más grandes e influyentes de los puertos, es decir: Las compañías navieras. Estos participantes pueden determinar su comportamiento individualmente, o en el contexto de las llamadas alianzas estratégicas e incluso pueden ir tan lejos como para renunciar totalmente o en parte a su comportamiento “footlose” en favor de un puerto.”

Notteboom T., Envíos y puertos de contenedores: una visión General, en su tesis concluye, en una traducción libre, que:

“Los operadores de terminales individuales y las líneas navieras podrían caminar caminos diferentes en una búsqueda para mayores márgenes y mayor satisfacción del cliente. Y más de una vez si cambian las bases de la competitividad en los mercados altamente competitivos tarde o temprano. Las compañías portuarias y marítimas tratan de sostener una ventaja competitiva construyendo barreras para evitar que los competidores entren en sus dominios. Los nuevos participantes buscan este tipo de barreras de entrada, por ejemplo, entrando desde un mercado contiguo en el que ellos ya han adquirido algún conocimiento y experiencia, o entrar en una escala pequeña. Como las bases de la competitividad tienden a aumentar en las industrias portuaria y marítima, empresas buscan realizar diferentes movimientos de

mercado, por ejemplo, ingresando en nuevos construyendo baluartes en los mercados existentes y construyendo barreras diferentes.”

1.3. Teorías Relacionadas al tema

El desarrollo portuario se incrementó debido a todos los países que se sumaron al comercio internacional, gracias a estos incrementos de flujos comerciales y a la disminución de las barreras y restricciones aduaneras fue posible que los servicios logísticos y las operaciones portuarias se hayan desarrollado de forma muy notable, caracterizándose por la capacidad portuaria midiéndose por su tasa de ocupabilidad, es por ello que según Heaver (2002) el puerto es considerado como “parte de la cadena logística”

1.3.1. Logística Portuaria

A. Definición

Haezendonck y Notterboom (2002) define que los puertos son los que compiten por tipos de tráfico que individualmente se consideran industrias o mercados

Markus Jesse & J. P. Rodríguez (2004) define que la logística portuaria es aquella que establece cadenas de valor que integran los transportes marítimos y operaciones de carga y descarga de las mercancías en los puertos, llamando la atención sobre los conceptos del nodo/redes y los conceptos de fricción en la logística del transporte marítimo.

Paredes (2010) define como Logística Portuaria que es la estrategia de funcionamiento de todo puerto, involucra el funcionamiento de su infraestructura, inversiones privadas y públicas e implementaciones, operaciones portuarias como lo es todo aquello que involucra el tráfico marítimo en la carga y descarga de las mercancías y la tasa de ocupabilidad de los muelles de cada terminal para ver así la competitividad, y adicionalmente los costos portuarios que son los que definen según el autor el incremento de nuestra economía.

Puertos y Transporte (Anónimo, 2001) define como: “Los resultados sugieren que si bien se necesita cierto nivel de reglamentación para que el puerto sea eficiente, un exceso de normas puede ser perjudicial”.

B. Historia

B.1. La Autoridad Portuaria

La APN es una institución estatal que se encarga de liderar el Sistema portuario y adoptan políticas que alienten y promuevan la inversión privada para la mejora de la infraestructura, equipamiento de los puertos y todas las deficiencias que se presenten en las operaciones portuarias. Esta entidad considero realizar inversiones en algunos puertos para mejorar las condiciones como la infraestructura y el desarrollo de sus operaciones junto con cada concesionaria.

B.2. APM Terminals Callao

APM Terminals forma parte del grupo danés A.P. Moller Maersk, que posee más de 100 años de Experiencia en la industria marítima.

En la actualidad es concesionaria del Terminal Portuario Callao Muelle Norte, que fue ganada en el 2011, el propósito de APMT es transformar el Callao en un puerto de clase mundial por medio de su plan de modernización que consta de 5 etapas, lo que permitirá al finalizarla una inversión cerca de los USD\$ 750 millones de Dolares.

El terminal norte del puerto del Callao, es un terminal multipropósito que está preparado para el manejo de carga contenerizada, carga fraccionada, carga de proyecto, carga rodante, gráneles sólidos y líquidos. Además de tambien ser un terminal designado para la atención de cruceros turísticos y recepción de pasajeros.

Actualmente cuentan con 3,700 mts lineales de frente de atraque, muelle norte está distribuido en 7 muelles o 15 amarraderos. Actualmente el muelle Nª 5 es el que atiende solo carga contenerizada.

B.3. Dubái Port World Callao

Dubái Port World Callao es una subsidiaria de DP World, una empresa líder en la facilitación del Comercio Internacional y protagoniza un papel principal en la cadena logística. Son concesionarios del Terminal Portuario

Callao Muelle Sur, vienen trabajando desde el 2006, lo que les permitió trabajar e implementar dos amarraderos en el TP.

En el año 2006 se firmó la concesión del puerto de contenedores con el compromiso de desarrollarlo, este poseerá 24 grúas.

1.3.2. Dimensiones

Para operacionalizar la logística se desagregó en tres dimensiones: Costos de Servicios Portuarios, Tráfico Marítimo e Infraestructura

Los puertos cuentan con diferentes usuarios, ya sean navieros, cargadores, operadores logísticos entre otros, según Rúa Costa (2006) uno de los factores importante en la logística portuaria es el conjunto de costos que se le brinda al importador y al exportador, la infraestructura portuaria que deben ser la adecuadas para las nuevas características del tráfico marítimo.

A. Costos de Servicios Portuarios

Uno de los principales problemas en la competencia es el costo de tránsito en el puerto, por lo que se recomienda dentro de las operaciones portuarias el desarrollo de un análisis basadas en intercambios de datos que redunden en una aceleración y mejora del tránsito de las mercancías.

Ministerio de Fomento, Operaciones y Servicios Portuarios (2011) define: Costos de Servicios portuarios a las actividades de prestación de interés general que se desarrollan en la zona de servicio de los puertos, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.

B. Tráfico Marítimo

Las operaciones de carga, descarga, desestiba y estiba, forman objeto del tráfico marítimo. (Ministerio de Fomento, Nivel 1) Recuperado de: <http://www.apmarin.com/>

Según la Ley General de Aduanas se entiende: “el transporte de bienes y personas por buques de bandera nacional con matrícula de ultramar y

buques de bandera extranjera cualquiera sea su matrícula, que realicen navegación de ultramar y/o fluvial entre puertos de la República y puertos extranjeros marítimos o fluviales.”

C. Infraestructura Portuaria

Las infraestructuras de los terminales portuarios normalmente tienen una antigüedad de 45 años, excepto Muelle norte y Muelle Sur del Puerto Callao. Se busca en la actualidad la inversión privada para poder mejorar las características necesarias para la atención de naves de gran calado así como también para la instalación de equipamiento portuario moderno. Por ello es que uno de los factores tomados en esa investigación en la Infraestructura Portuaria se acuerdo a la tesis de Paucar (2012) “El impacto de los Factores que Inciden en la Competitividad del Muelle Norte del Puerto Callao 2012”

CONICET, (2011) define como puerto: Es uno de los eslabones de suma importancia en el comercio internacional, a través de esta se realiza la conexión de la zona terrestre con el exterior, los puertos son considerados como un portal de entrada y salida de las operaciones del comercio exterior de una región determinada.

Funcionamiento e Instituciones del Estado Español define: La infraestructura portuaria comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, muelles y espigones y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.

1.3.3. Indicadores

Respecto a los indicadores, según OSITRAN y su reglamento establece que los costos de servicios portuarios que son determinados y regulados por esta entidad de acuerdo al contrato de concesión de cada uno de los Concesionarios dice que los costos de servicios portuarios se dividen en servicios a la nave y servicios a la carga.

A. Servicios a la Nave

Es el único servicio estándar que presta cada concesionario es el uso del amarradero, que incluye amarre y desamarre de la nave, el

concesionario está facultado a cobrar una tarifa por metro por hora o fracción de la hora.

Son aquellos servicios que se brindan a aquel medio de transporte en el que se lleva la carga, según: Cruzado J. (2011) en su Tesis “Análisis e Identificación de los Factores que Determinan el área de Influencia del Terminal Portuario de Marcona” define: “La nave es el tercer elemento del comercio marítimo y es fundamental para determinar una serie de características del puerto. De igual manera que el puerto, la nave ha evolucionado muy sensiblemente en los últimos cincuenta años, fundamentalmente aumentando su tamaño y capacidad de bodega, pero también especializándose.”

B. Servicios a la Carga contenerizada

Comprende los servicios de descarga y embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario.

Un contenedor es aquel elemento clave en el desarrollo de la logística. Malcon McLean fue quien introdujo por primera vez en el año 1956 en el transporte marítimo y terrestre. Los contenedores son fabricados con acero excepto los refrigerados que son a base de aluminio. Sus medidas más utilizadas son de 20 y 40 TEUS.

La carga cumple la función de realizar el flete de una determinada mercadería. Esta forma parte de la cadena de logística, lo que se encarga de colocar en el momento y lugar destinado.

Esta mercancía se carga a través de sus puertas traseras.

C. Embarque / Carga

Cruzado J. (2011) en su Tesis “Análisis e Identificación de los Factores que Determinan el área de Influencia del Terminal Portuario de Marcona” define: “Para fines de esta tesis, se denominará “carga” a las mercancías que se trasladan de un origen a un destino. La carga puede ser muy variada y puede fluctuar entre mercancías simples de bajo valor (generalmente a granel o con empaques y sistemas de medidas muy

elementales) hasta otras muy elaboradas y caras. En los puertos usualmente se manejan cargas más cercanas a la primera que a la segunda categoría, en tanto que los bajos costos de transporte permiten que sea viable transportar cargas de bajo valor. En contraposición al precio, movilizar cargas vía marítima es relativamente lento y sólo es rentable si se utilizan volúmenes relativamente grandes.

D. Descarga

Traslado de carga que se efectúa de una nave a muelle para su almacenamiento en el Terminal. Comprende el uso de la infraestructura y equipamiento portuario y se inicia desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario.

Es aquel servicio que se da por finalizado cuando la mercancía descansa en el vehículo que la va a transportar y se ha desenganchado de la grúa. (Oriega, 2011)

E. Tasa de Ocupabilidad de los Muelles

Según la Ley General de Aduanas contempla diversos aspectos legales necesarios para la elaboración de esta tasa. “El hecho imponible de esta tasa consiste en la ocupación del dominio público portuario”

Alcázar L., Lovaton R. (2003). En su Informe Final “La Concesión de los puertos en el Perú ¿Quién gana y quien perdió con la concesión del Puerto Matarani? Hace mención a un concepto a la tasa de ocupabilidad de la siguiente forma: “A mayor utilización de contenedores para la carga y el desarrollo de naves más grandes y más especializadas. El resultado de estos cambios ha sido que el sector portuario ha iniciado un proceso de rápida renovación de sus instalaciones en su ocupabilidad para que éstas respondan adecuadamente a la demanda por sus servicios. Adicionalmente, mientras que en el pasado se identificaba la existencia de cierto poder monopólico de los puertos en un territorio determinado, debido a los altos costos que implicaba movilizar carga por un puerto alternativo, en el marco de estas transformaciones han aumentado las posibilidades de optar por puertos diferentes, generándose así un entorno cada vez competitivo.”

F. Implementación Portuaria

Nuestro país demanda infraestructura, ya que debido a esto el crecimiento aumenta sosteniblemente para la economía. El creciente dinamismo exige un mayor despliegue de infraestructura (Vera- Ramírez 2010).

García L.; Quevedo A. (2016) "Impacto de la Concesión del Puerto de Paita en la Gestión Operativa de la Exportación de frutos frescos como carga refrigerada" entiende por Implementación portuaria a aquel lugar donde se dan "mayores operaciones de comercialización , es decir; se ubican en los puertos en donde hay más afluencia de buques de carga, hacia los cuales se llega utilizando diversas vías de acceso de manera que los productos de distintas partes del Perú puedan trasladarse y ser exportados".

1.4. Formulación del Problema

1.4.1. Problema general

- ¿Qué factores benefician la Logística Portuaria del Puerto Callao 2011 – 2016?

1.4.2. Problemas Específicos

- ¿Cómo ha beneficiado el factor costos de servicios portuarios en la logística del Puerto Callao 2011 – 2016?
- ¿Cómo ha beneficiado el factor tráfico marítimo en la Logística Portuaria del Puerto Callao 2011 – 2016?
- ¿Cómo ha beneficiado el factor infraestructura en la Logística Portuaria del Puerto Callao 2011 – 2016?

1.5. Justificación del Estudio

Esta investigación tiene una justificación práctica. Podemos mencionar que tiene importancia para todos los participantes en el área logística del Puerto Callao, ya que esta investigación nos dará a conocer cuáles son los factores que benefician la logística portuaria del Puerto en mención.

Este trabajo está enfocado en la evolución de la logística portuaria del Puerto Callao, en este caso consideraremos Costos de Servicios Portuarios, Tráfico

marítimo e Infraestructura. Paredes (2010). Veremos cuál ha sido el desenvolvimiento que estos han presentado en el periodo 2011 - 2016 y las ventajas y desventajas que el Puerto Callao sea el Principal de nuestro país. Esta investigación se desarrolla para brindar información sobre el desenvolvimiento del Puerto Callao obtener un mejor resultado en el proceso logístico portuario que maneja junto a sus concesionarios APMT, DPW, ya que esto ayudará al desarrollo de nuestro país y a que la cantidad de salida de mercancía pueda tener un mejor proceso de distribución, lo que nos permitiría reducir los costos de los grandes productores para exportación, además de identificar cuáles son los pormenores que generan las problemáticas presentadas.

La importancia de esta investigación se encuentra en la información presentada, la cual nos dará una visión más clara de la situación actual del puerto en mención y sus movimientos mediante gráficos simplificados, siendo beneficioso para todo aquel que se ve involucrado en su gestión, producción, implementación y comercialización.

1.6. Hipótesis

1.6.1. Hipótesis General

- Los factores logísticos del Puerto Callao 2011 – 2016 han sido favorables.

1.6.2. Hipótesis Específica

- El factor costos de servicios portuarios ha sido favorable en la logística portuaria del Puerto Callao 2011 – 2016.
- El tráfico marítimo ha sido favorable en la Logística Portuaria del Puerto Callao 2011 – 2016.
- La infraestructura ha sido favorable en la Logística Portuaria 2011 – 2016.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo General

- Determinar cómo ha beneficiado los factores de la logística portuaria del Puerto Callao 2011 - 2016

1.7.2. Objetivos Específicos

- Determinar cómo ha beneficiado el factor costos de servicios portuarios en la logística portuaria del Puerto Callao 2011 – 2016.
- Determinar cómo ha beneficiado el factor tráfico marítimo en la logística portuaria del puerto Callao 2011 – 2016.
- Determinar cómo ha beneficiado el factor infraestructura en la logística portuaria del puerto Callao 2011 – 2016.

II. MÉTODO

2.1. Diseño de investigación

La investigación es Factores que benefician a la logística portuaria del Puerto Callao es de enfoque cuantitativo, tiene como diseño de investigación una no experimental, longitudinal de tendencia. Sampieri, Fernández, Baptista (2014) define como diseño no experimental como una evaluación de un fenómeno, en este caso nuestra variable logística portuaria fue estudiada con datos históricos, es este caso es longitudinal de tendencia porque estos son los que buscan acontecimientos durando un periodo de tiempo en este caso es 2011 al 2016..

2.2. Variables de Operacionalización

Para medir la variable logística portuaria se utilizarán las siguientes dimensiones: costos de servicios portuarios, tráfico marítimo e infraestructura definidos en el Marco Teórico y los siguientes indicadores: servicios a la nave, servicios a la carga, descarga, embarque, tasa de ocupación de los muelles, implementaciones durante el año 2011 – 2016

Variable	Definición conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores
Logística Portuaria	Paredes (2010) define como Logística Portuaria que es la estrategia de funcionamiento de todo puerto, involucra el funcionamiento de su infraestructura, costes y ocupación del muelles	La Variable se medirá en un enfoque cuantitativo de Diseño No experimental, ya que nuestra variable no es manipulada y solo se pretende observar su comportamiento mediante sus dimensiones	Costos de Servicios Portuarios	Servicios a la nave Servicios a la carga contenerizada Descarga Embarque
			Tráfico Marítimo	Tasa de Ocupación de los Muelles de carga contenerizada
			Infraestructura	Implementaciones durante el periodo 2011 - 2013

2.3. Población y muestra

En la presente investigación no se requiere distinguir los conceptos relativos a población, muestra y muestreo debido a que en la investigación se utilizaran datos ex post facto, que se extraerá de diferentes publicaciones

oficiales en las entidades encargadas de la evolución y el desenvolvimiento de los puertos.

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

En la investigación elaboro un análisis de la evolución de la logística portuaria del Puerto Callao, para la elaboración se consideró fuentes confiables como la de Autoridad Portuaria Nacional (APN) y de los Terminales portuarios del Puerto Callao como Dubái Port World y APM Terminals. Se utilizó la validez de tres expertos en el rubro adjunto en el anexo 2.

2.5. Método análisis de datos

Se obtuvo información y datos adecuados, se organizaron correctamente para describir la evolución de acuerdo a la tendencia de los años 2011 - 2016 de una manera adecuada para ser presentados.

2.6. Aspectos éticos

Los datos presentados son fidedignos, se ha respetado la propiedad intelectual de los autores, debidamente citados. Se trabajó con honestidad y objetividad, sin intento de plagio ni de copia.

III. RESULTADOS

3.1. Resultados sobre la Logística Portuaria

3.1.1. Resultados sobre los costos de servicios portuarios

A. Servicios a la Nave

Presentamos los costos de lo que es considerado servicio a la Nave por parte de Ositran.

Por DPW Callao

Tabla N° 01: DPW Servicios estándar a la nave en USD

DPW USO DE AMARRADERO - USD POR HORA	
AÑO	COSTO
2011	0.74
2012	0.74
2013	0.75
2014	0.76
2015	0.75
2016	0.73

Fuente: DPW Callao

Elaboración propia

Respecto a los servicios a la nave, vemos que la tarifa se mantiene de una forma regular, los incrementos y reducciones solo varían en uno o dos puntos decimales.

Por APMT Callao

Debajo presentamos la tabla N° 02 que en comparación a DPW es un más cómoda respecto al servicio a la nave.

Tabla N° 02: APMT Servicios estándar a la nave en USD

APMT USO DE AMARRADERO - USD POR HORA	
AÑO	COSTO
2011	0.70
2012	0.71
2013	0.71
2014	0.74
2015	0.74
2016	0.81

Fuente: APMT Callao

Elaboración propia

Su variación ha sido casi igual a la de DPW Callao con la diferencia que en el último año se incrementó debido a la inflación de USA Del 2015 al 2016.

B. Servicios a la Carga

DPW Callao

Presentamos los costos de servicios portuarios de DPW Callao, de acuerdo al contrato de Concesión en la cláusula 8.14. Estos ya están facultados para cobrar las tarifas estándar de donde seleccionamos los servicios a la carga, separándolas por contenedores de 20 pies y 40 pies la tabla N° 01 estos son presentados desde el 2011 hasta el 2016

Tabla N° 03: DPW Servicios estándar a la carga en USD

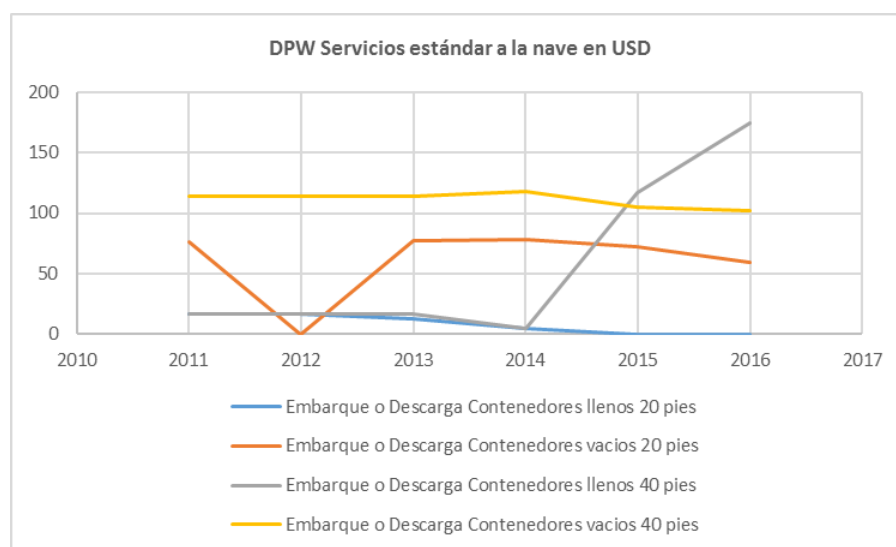
Año	CONTENEDORES DE 20 PIES		CONTENEDORES DE 40 PIES	
	Embarque o Descarga Contenedores llenos 20 pies	Embarque o Descarga Contenedores vacíos 20 pies	Embarque o Descarga Contenedores llenos 40 pies	Embarque o Descarga Contenedores vacíos 40 pies
2011	16	75.72	16.00	113.58
2012	16	75.72	16.00	113.58
2013	12	76.79	16.00	113.58
2014	5	78.3	5.00	117.58
2015	0	71.71	117.20	104.93
2016	0	59	174.64	102.00

Fuente: DPW-Callao

Elaboración propia

En la tabla se aprecia los costos de embarque y descarga de contenedores llenos y contenedores vacíos porción nave, que se diferencian del dueño de la carga, ya que ellos ven la porción tierra se mantuvieron desde inicios de la concesión hasta el 2012. Los embarques y descarga de contenedores llenos muestran que desde el 2011 su costo fue bajo, sin embargo en el 2016 su costo bajo a cero. En el caso de los contenedores vacíos de 20 pies se nota una reducción de aproximadamente 27%. Respecto a los contenedores llenos de 40 pies en el 2016 se ve un incremento 11 veces mayor al 2011. Los contenedores de 40 pies vacíos tuvieron una ligera reducción de 1.1%.

Gráfico 01: DPW Servicios estándar a la carga en USD



En el gráfico se aprecia que el embarque o descarga de contenedores vacíos de 20 pies tuvieron una gran reducción en el año 2012. El reajuste de las tarifas según el Informe de Desempeño del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público fue por la inflación del periodo desde el 04 de abril del 2008 al 18 de agosto de 2010.

Luego en el caso del embarque o descarga de contenedores vacíos de 20 pies se ve un gran incremento en el año 2015 debido a la inflación americana en el periodo correspondiente, esto afecto en gran magnitud a la tarifa de DPW ya que OSITRAN de acuerdo al contrato de Concesión utiliza un mecanismo regulatorio llamado RPI-X lo que significa Retail Price Index que es la variación anual promedio de precios al consumidor de los EEUU. Luego siguió incrementando debido a su factor de productividad ya que las variaciones de las tarifas pueden estar explicadas por el mayor poder de negociación que tendría el Concesionario sobre el consignatario de la carga respecto a las líneas navieras.

APM TERMINALS CALLAO

Presentamos los costos de servicios portuarios de APMT Callao, los que son obtenidos del tarifario vigente desde la Concesión. Se clasifican por servicio a la carga según la Sección III sobre servicios prestados en el Contrato de Concesión. Los costos presentados en la tabla N° 02 se clasifican por

contenedores de 20 y 40 pies, seleccionamos los costos de los servicios que se presentan con uno de Grúa Portica.

Tabla N° 04: APMT Servicios estándar a la carga en USD

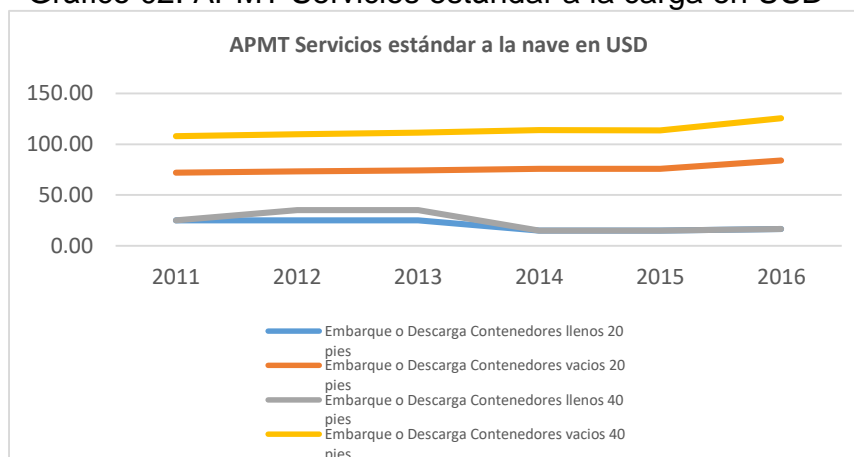
Año	CONTENEDORES DE 20 PIES		CONTENEDORES DE 40 PIES	
	Embarque o Descarga Contenedores llenos 20 pies	Embarque o Descarga Contenedores vacíos 20 pies	Embarque o Descarga Contenedores llenos 40 pies	Embarque o Descarga Contenedores vacíos 40 pies
2011	25.00	72.00	25.00	108.00
2012	25.00	73.23	35.00	109.84
2013	25.00	74.23	35.00	111.34
2014	15.00	75.81	15.00	113.81
2015	15.00	75.78	15.00	113.66
2016	16.58	83.85	16.58	125.76

Fuente: APMT Callao

Elaboración propia

En la tabla se aprecia que los costos no han tenido grandes variaciones a comparación de DPW Callao estos han mantenido en una constante regularidad, respecto a los contenedores de llenos de 20 pies del 2011 al 2016 se observa una reducción aproximadamente del 16%, en el caso de los contenedores varios su costo es más elevado observándose que desde el 2011 al 2016 hubo un incremento casi del 16% aproximadamente. En los contenedores llenos de 40 pies se ve la misma reducción que para los de 20 pies y en el caso de los contenedores vacíos de 40 pies se ve igual un incremento de 16%. Las tarifas han sido reguladas en la reducción y el incremento en la misma proporción para la clasificación de contenedores.

Gráfico 02: APMT Servicios estándar a la carga en USD



En el gráfico se aprecia que desde el 2011 hasta el 2012 se mantuvieron las tarifas, en el 2013 para 2014 hubo una caída lo que indica la reducción de los costos en el caso de los contenedores de 40 pies esto debido a que la inflación de Estados Unidos disminuyó de 1.50% a 0.76% con lo que se rige la medición de productividad de cada Concesionario RPI Índice de precios al consumidor. Luego en el 2016 se ve un ligero incremento de tarifas debido al incremento de la inflación de 0.73% en el 2015 a 2.07%.

3.1.2. Resultados sobre el tráfico marítimo del Terminal Portuario Callao

Descarga

Comparativo de Muelles

Debajo se presenta la tabla N° 03 donde se ve la evolución del tráfico marítimo en lo que es Descarga de Carga que es medida por TEUS.

Tabla N° 05: Tráfico Marítimo – Descarga -TEUS

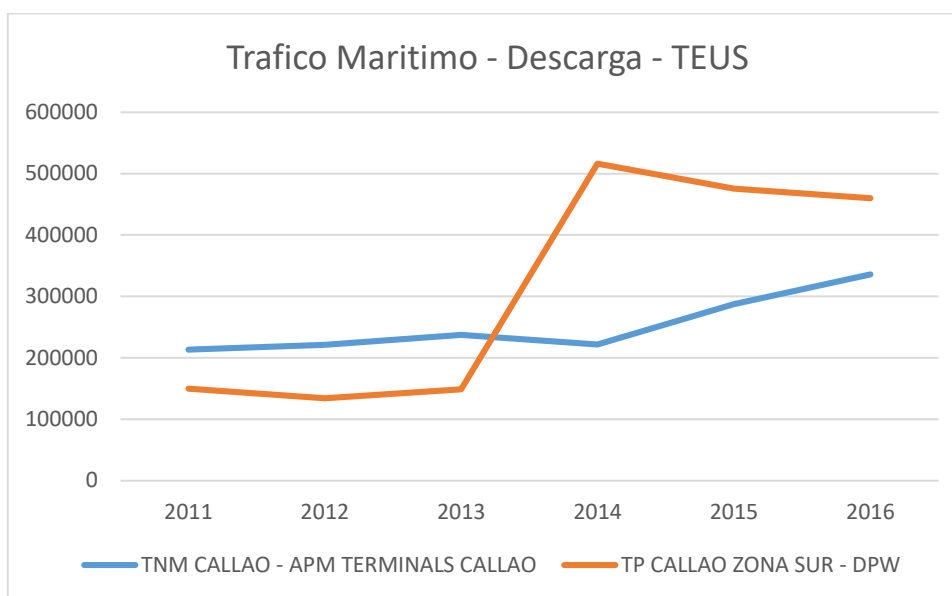
Año	TNM CALLAO - APM TERMINALS CALLAO	TP CALLAO ZONA SUR - DPW
2011	213354	149869
2012	221354	133907
2013	237134	148587
2014	221484	516157
2015	287359	475383
2016	335937	460147

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Elaboración Propia

Se ve que en a pesar que DP haya empezado mucho antes que APMT, este último durante los 3 primeros años tuvo mayor demanda en lo que es Descarga, sin embargo adelante en el 2014 al 2016 DPW mejor su infraestructura por lo que tuvo mayor capacidad para poder atender a las grandes naves que arribaron al puerto Callao.

Gráfico 03: Tráfico Marítimo – Descarga -TEUS



En el gráfico se aprecia que APMT mantiene su movimiento de descargas a un ritmo sin variaciones y es que ellos tenían una buena capacidad de infraestructura portuaria desde un inicio donde solo atendían carga contenerizada, en el año 2014 se vio una ligera caída en sus movimientos ya que durante el 2014 se inició el Proyecto para la implementación de un Puerto Multipropósito en muelle norte para que este pueda recibir variedades de carga y no solo la contenerizada. En el caso de DPW se que tuvo una gran variación del 2013 en adelante debido a que las importaciones cubrieron el 32.2% de toda la carga movilizada, en adelante los movimiento se mantuvieron mayores para DPW en comparación a APMT.

Embarque

Comparativo de Muelles

Debajo se presenta la tabla N° 04 donde se ve la evolución del tráfico marítimo en lo que es Embarque de Carga que es medida por TEUS en un comparativo por cada muelle del Puerto Callao. Por la parte Norte por APTM Terminals y por la parte Sur con DPW Callao.

Tabla N° 06: Tráfico Marítimo – Embarque -TEUS

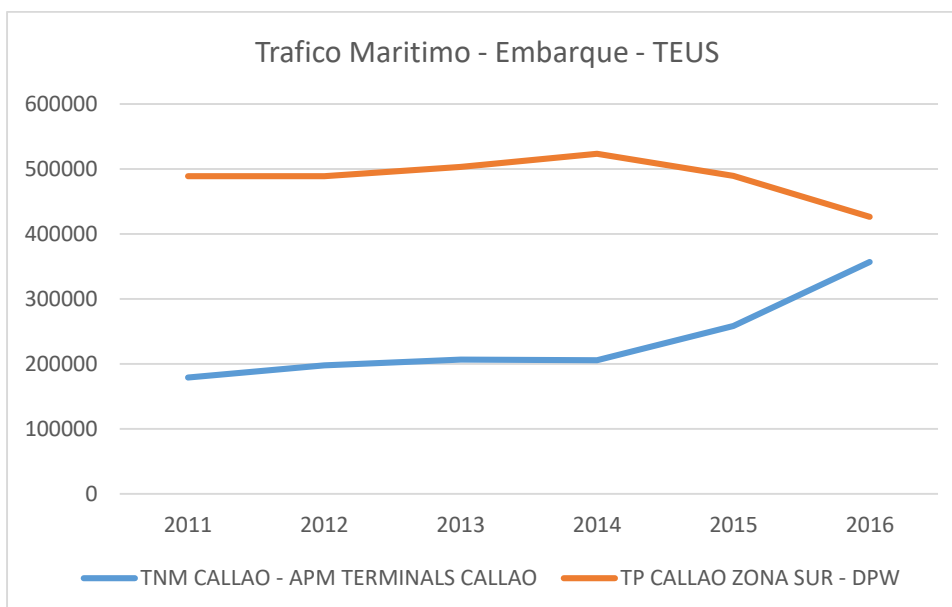
TRAFICO MARITIMO - EMBARQUE - TEUS		
Año	TNM CALLAO - APM TERMINALS CALLAO	TP CALLAO ZONA SUR - DPW
2011	179082	488940
2012	197658	489083
2013	206894	503324
2014	205535	523457
2015	258599	489362
2016	356867	426628

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Elaboración Propia

En la tabla se puede apreciar que los movimientos que maneja DPW siempre han superado a los de APTM en todos los aspectos, en el caso de APTM se ve que fue incrementando excepto en el año 2014 que disminuyó ligeramente. Por la parte de muelle sur con DPW fue incrementando hasta el año 2014, a partir del 2015 tuvo una caída hasta el 2016, pero a pesar de ello no deja de superar a APTM.

Gráfico 04: Tráfico Marítimo – Descarga -TEUS



En el gráfico se aprecia que DPW supera en cantidad de movimientos a APMT, los dos durante los tres primeros años mantuvieron movimientos constantes sin variaciones en el 2014 APMT tuvo una ligera subida de

movimientos mientras que DPW bajo sus movimientos, esto es debido a que la infraestructura de APMT tuvo una gran inversión y se convirtió en un terminal multipropósito sin embargo en DPW solo sigue atendiendo carga contenerizada, esto hizo que la demanda para las exportaciones salieran mas por el Terminal Muelle Norte y DPW bajara su potencial.

3.1.3. Resultados sobre la tasa de ocupabilidad de los muelles de carga contenerizada

En la tabla N° 07 se aprecia la ocupabilidad de carga contenerizada que tuvo cada muelle, en este caso DPW por muelle sur y APMT por muelle Norte.

Tabla N° 07: Naves Atendidas – Carga contenerizada TEUS

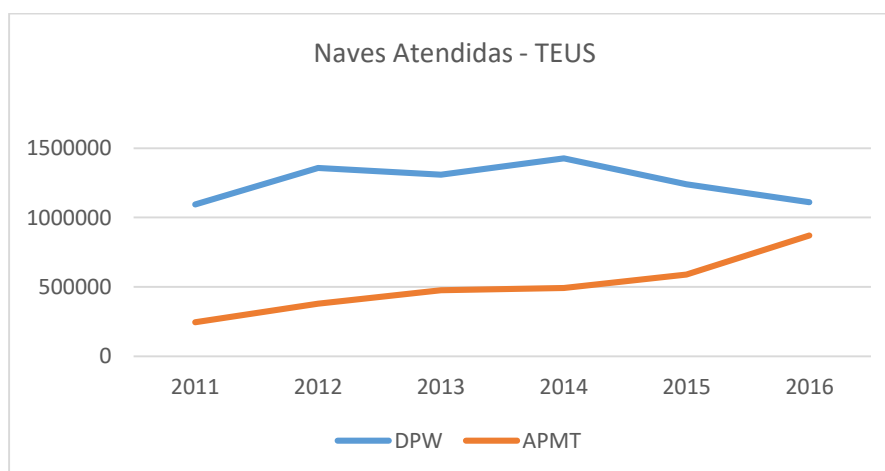
NAVES ATENDIDAS POR TIPO DE CARGA - CONTENERIZADA - TEUS						
AÑO	2011	2012	2013	2014	2015	2016
DPW	1094297	1357194	1310402	1426516	1238903	1109707
APMT	245693	379727	475188	490978	588412	871167

Fuente: Ositran

Elaboración propia

Se puede observar que DPW es el que tiene mayor movimiento de carga contenerizada en todos los años ha superado a APMT. La variación de DPW y APMT en movimiento en el 2011 es aproximadamente 2.86% en comparación al año 2016 que la variación disminuyo aproximadamente en 1.27%.

Grafico N° 05: Naves Atendidas – Carga contenerizada TEUS



En el gráfico se aprecia que la línea de DPW durante todos los años ha tenido gran diferencia con APMT. Respecto a DPW se puede ver que desde el año 2014 fue disminuyendo sus movimientos de carga lo que es explicado por la caída de las operaciones de descarga en un 25.8% y la caída de las exportaciones peruanas, luego en el 2016 se intenta recuperar pero no en gran cantidad. Respecto a APMT se observa incrementos desde el 2015 y es por la infraestructura lo que llamo más la demanda del terminal, sin superar a DPW.

Tabla N° 08: Ocupabilidad de los muelles de carga contenerizada

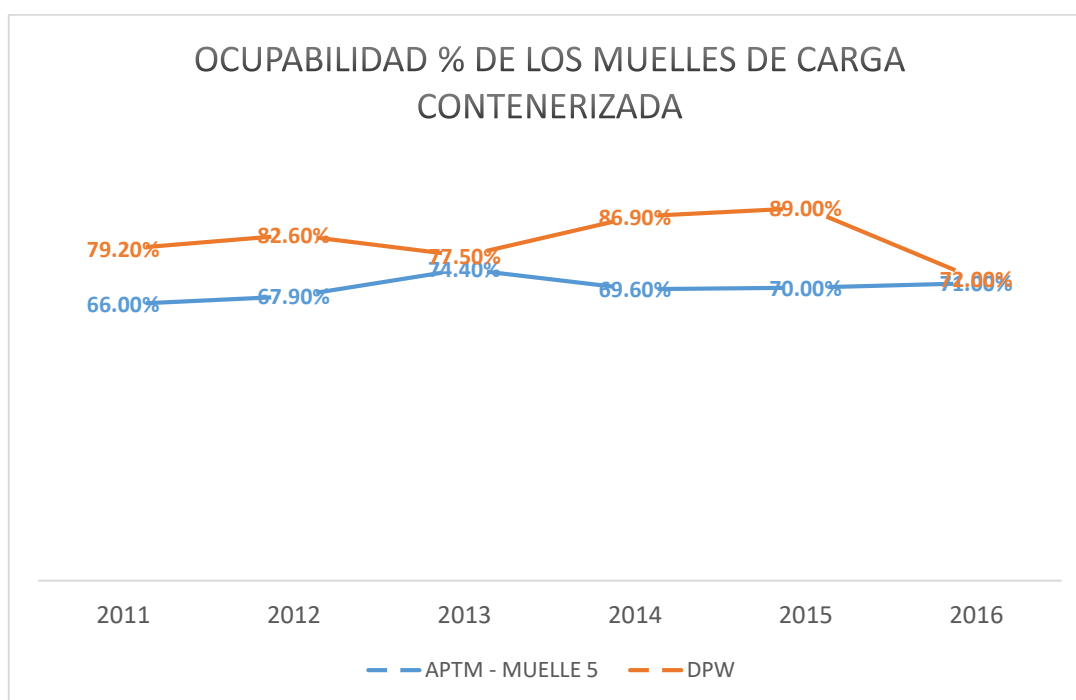
OCUPABILIDAD DE LOS MUELLES DE CARGA CONTENERIZADA		
AÑO	APTM - MUELLE 5	DPW
2011	66,00%	79,20%
2012	67,90%	82,60%
2013	74,40%	77,50%
2014	69,60%	86,90%
2015	70,00%	89,00%
2016	71,00%	72,00%

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Elaboración Propia

En la tabla N° 08 nótese la ocupabilidad de los muelles de carga contenerizada, por parte de APMT el muelle dedicado a la descarga y embarque de carga contenerizada en el muelle N° 5 y en el caso de DPW es todo el terminal. Según la Autoridad Portuaria Nacional (APN) la tasa de ocupabilidad ideal por cada muelle es del 70%

Grafico N° 06: Naves Atendidas – Carga contenerizada TEUS



En el grafico N° 06 se puede apreciar que APMT solo en el año 2013 y 2016 su porcentaje pasó la ocupabilidad ideal. En el caso de DPW se ve que desde el año 2011 su ocupabilidad siempre ha superado el 70% sin embargo debido a su baja en movimiento de contenedores, su ocupabilidad bajó a un 72% pudiendo brindar más eficiencia a sus clientes.

3.1.4. Resultados sobre la infraestructura portuaria

DPW CALLAO

2011: El terminal Muelle Norte cuenta con 650 metros de muelle para atender dos naves Super Post- Panamax al mismo tiempo. Su infraestructura de pilotes es sobre concretos. Respecto a su patio de contenedores cuenta con 21.5 hectáreas (14 hectáreas fueron ganadas al mar). Su capacidad mínima es de 600,000 TEUs

Cuenta con 6 gruas pórtico "Super Post Panamax". 18 gruas pórtico de patio RTG. Cuenta con ventanas de atraque y productividad fijadas contractualmente

2012: En este año se hizo la reparación del Rompeolas Sur Finalizado, las obras de dragado finalizaron y se pudo hacer uno del área común del puerto. Se implementó la Poza de Maniobras y el Canal de Acceso.

La Autoridad Portuaria Nacional ejecuto la ampliación de boca de acceso con lca.

Se aprobaron las obras civiles a la Fase 1: Subestación Eléctrica para energizado Reefers, Puente Peatonal, Cuarto Simulador, Oficina de Aforo y la Puerta de Transbordo.

En la parte de Seguridad de Puerto, se hizo la certificación del Sistema de Gestión para la Seguridad en la Cadena de suministro que es el ISO 28000:2007.

2013: Se ejecutaron las obras por la Av. Gambetta. Se ejecutó la poza de maniobras (Área común portuaria) con un nuevo sistema de dragado aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional. La bocana de acceso a los terminales fue ejecutada por esta Concesionaria. El rompeolas de la parte norte de Muelle Sur fue reparado finalmente.

Se obtuvo equipamiento adicional 3 gruas RTG, 1 cargadora/apiladora para contenedores vacíos llamados Empty Handler. 5 camiones de Terminal y 5 Chasis de Terminal.

2014: Se implementaron las gruas de patio RTG por lo que este año ya contaba con 21 y se adquirieron 3 gruas RTG mas. Se pararon las implementaciones en la infraestructura portuaria, y empezaron a trabajar con su equipo de trabajo interno en Administración, Seguridad y la Sociedad. Se inició la negociación para la implementación de la Fase 2.

2015: Se adquirió una nueva grúa pórtico. En este año no hubo implementaciones en la infraestructura portuaria, por la inversión en la maquinaria. Seguían las coordinaciones de negociación para la Fase 2.

Respecto a la productividad de gruas pórtico se mejoró a 35.35 este año.

2016: Cuenta con 7 gruas pórtico Super Post Pnx. Que cubre 18 a 23 filas de alcance, se programado la inversión con el Ministerio de Transporte y comunicaciones y se planteó una mejora en la fase 2 y fue dividida en 3. La ampliación del patio de contenedores sería a partir del 2017, que incrementaría el muelle en 310 metros, en el área total implementaría 30.3 hectáreas y principalmente se ampliaría la séptima grúa pórtico. En resumen Muelle Sur con esta última implementación, sería la más grande inversión portuaria en la Historia del Perú.

APMT CALLAO

2011: Se adjudicó la Buena Pro e iniciaron sus operaciones, comprendían los muelles 1, 2,3, 4, muelle de hidrocarburos y muelle de granos que aún no podían ser utilizados por la falta de implementaciones. Su capacidad es 5.6 millones de TN por año

2012: En los primeros años no se realizó ninguna implementación portuaria, sin embargo se agendaban y se programaban para una modernización del Puerto Callao. Su infraestructura cuenta con 200 m en el muelle. Tiene un sistema Hermético de faja transportadora de 3,000 m entre el Open Access y el Muelle.

2013: No hubo implementaciones portuarias. Se inició el plan de desarrollo del Plan de Modernización para las etapas 1 y 2.

2014: Se adquirieron 4 gruas pórtico super Post – Panamx, 12 gruas Electrical RTG, 13 Terminal Truck con carretas y 2 Tug Master.

Los sistemas operativos mejoraron, en la primera etapa del Commtrac para la carga general lo que permitió una mejor planificación, control de las operaciones y un flujo de camiones.

Se inició el proyecto de Modernización del Terminal Portuario Muelle Norte.

Se haría el dragado de 16 metros de profundidad, y las demás implementaciones permitirían tener la capacidad de 900 mil TEUs a 1,600 mil TEUs y se agilizarían tiempos en las operaciones portuarias, además que contarían con un sistema de ingreso con balanzas de grande tecnologías.

2015: Se estaba ejecutando el plan de Modernización del Terminal Portuario de Muelle Norte la fase 1 & 2, que comprendía el mejoramiento de los muelles y nuevas áreas operativas. Se modernizo la infraestructura y equipamiento del muelle de granos y se iniciaron las operaciones.

Se planteó tener un terminal de embarque de minerales, sin embargo se declaró improcedente porque este mineral es manejado por Transportadora Callao.

Abrieron en el mes de abril un depósito temporal, lo que brindaría un servicio de Logística Integral, consolidación y des consolidación de Contenedores.

Implementaciones para la carga Reefer Almacenamiento en frio.

2016: Se comenzó a explotar la infraestructura terminada del Terminal Multipropósito, se implementaron sus movimientos de descarga y carga.

IV. DISCUSIÓN

Martínez, Tinajeros, Zevallos, y Zerpa (2016) en su tesis concluyeron que: El puerto Callao presenta debilidades en la infraestructura, por lo que perjudica su competitividad. Esto difiere de lo obtenido, ya que desde el Inicio de la Concesión de DPW Callao se ha venido haciendo implementaciones hasta en la actualidad para mejorar su capacidad portuaria. De igual forma para APMT que ha logrado ser un Terminal Multipropósito manejando diferentes tipos de carga y que han faltan fases por completar la Infraestructura proyectada.

Moreno E., (2012) en su tesis concluyo que en el campo del área de operaciones del Puerto se pudo observar que a pesar de que este manejado por grandes empresas de nivel internacional, siempre hay que seguir innovando. Esto coincide con los resultados, porque a pesar que realicen grandes inversiones estos grandes operadores portuarios, no tienen un sistema que apoye el sistema logística, si bien es cierto su infraestructura ha logrado que sus movimientos aumenten de cierto modo hay que considerar que esto tambien depende mucho de las exportaciones e importaciones nacionales.

Hidalgo, J., (2016). En su tesis concluyo lo siguiente: Realizar un análisis de la tasa de ocupabilidad de los principales puertos, para así ver el desenvolvimiento y poder solicitar al estado y su Concesionario la inversión para que mejore la productividad del Puerto. Esto coincide con los resultados obtenidos ya que a pesar que hay entidades del Estado que ven la productividad y los diferentes factores que estan involucrados en ellos es muy despreocupado por las problemáticas que se presentan respecto a tiempo y ocupabilidad, ya que se comprobó que en DPW siempre ha superado la ocupabilidad ideal del 70%.

V. CONCLUSIÓN

1. De acuerdo con los resultados de la investigación, ha quedado demostrado que los factores que benefician a la Logística portuaria del Puerto Callao 2011 - 2016 han sido favorable.
2. De acuerdo a los resultados de la investigación, ha quedado demostrado que los costos de los servicios portuarios de la Logística del Puerto Callao 2011 - 2016 han sido favorables.
3. De acuerdo a los resultados de la investigación, ha quedado demostrado que el tráfico marítimo de la Logística portuaria del Puerto Callao 2011 – 2016 ha sido favorable
4. De acuerdo a los resultados de la investigación, ha quedado demostrado que la infraestructura de la Logística portuaria del Puerto Callao 2011 – 2016 ha sido favorable.

VI. RECOMENDACIONES

1. Realizar un constante seguimiento de los costos de servicios portuarios, ya que este influye mucho en la demanda y atracción que puedan tener los importadores y exportadores, si estos son más bajos y con mayor calidad en el servicio que brindan cada muelle de carga contenerizada podría entrar en mayor competitividad
2. Elaborar un plan logístico para poder atender las demandas de DPW Callao, ya que este sobrepasa el tráfico ideal del 70% y así poder estar preparados en caso en APMT Callao siga aumentando en demanda.
3. Aprovechar el máximo las condiciones geográficas en las que se encuentra el Puerto Callao, solicitando grandes inversiones para atender la demanda que se presente en el Puerto de Callao por parte Norte y Sur para seguir implementando la infraestructura portuaria y así llegarnos a convertir en el HUB deseado a nivel sudamericano.
4. En base a que el Perú cuenta con grandes puertos Mayores, realizar estos análisis constantemente con todos los Puertos, para así poder tener en cuenta la productividad que tiene cada uno de ellos y poder a su vez seguir implementando y trabajando en los demás, ya que esto nos produce un crecimiento económico beneficioso para nuestro país.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Adex Asociación de Exportadores (30 de Junio de 2017) Se complicó ingreso al Puerto de Callao. Recuperado de: <http://www.adexperu.org.pe/prensa/notas-de-prensa/item/536-se-complico-ingreso-al-puerto-de-callao>
- Asmat V.; Gonzales E.; Landa F.; Martinez J.; Poma M. (2016): “Análisis de los Factores críticos de éxito para el desarrollo de una zona de actividad logística en el Puerto Callao” (Tesis de Magister – Universidad ESAN)
- Beyer J.H. (2006) “Diseño de una metodología para determinar la localización de infraestructuras portuarias: un caso de evaluación de la localización de una plataforma logística en la viii región de Chile”. (Tesis Doctoral: Universidad Politécnica de Madrid Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos).
- Cruzado J. (2011) “Análisis e Identificación de los Factores que determinan el área de influencia del Terminal Portuaria de San Juan de Marcona” (Tesis de Ingeniería de Transporte – Universidad Nacional de Ingeniería)
- Cruzado T. (2016) “Infraestructura Portuaria y su efecto en el Comercio Internacional, en el Puerto Salaverry – Trujillo Periodo 2011 – 2015” (Tesis de Negocios Internacionales – Universidad Cesar Vallejo)
- Diario Uno (27 de Febrero de 2016) Adex denuncia problemas de acceso a puerto del Callao. Recuperado de: <http://diariouno.pe/2016/02/27/adex-denuncia-problemas-de-acceso-a-puerto-del-callao/>
- Doer O.; Sanchez R. (2006) “Indicadores de productividad para la industria portuaria. Aplicación en America Latina y el Caribe”.
- Esparza F.; Macedo J.; Pella C.; Sarria C. y Trenado V. (2012) “Plan Estratégico de la Industria de Equipos para el Manejo de Contenedores en el Callao” (Tesis de Negocios Internacionales – Pontificia Universidad Católica del Peru)
- Espinoza A. (2015): “Competitividad Portuaria de los Puertos de ILO – Matarani y Arica y su impacto sobre las empresas exportadoras de Tacna – 2014” (Tesis

de Gestión Empresarial – Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann – Tacna)

Estrada J.L. (2007) “Mejora de la competitividad de un puerto por medio de un nuevo modelo de gestión de la estrategia aplicando el cuadro de mando integral”. (Tesis Doctoral: Universidad Politécnica de Madrid E.T.S de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos).

Gálvez L. (2014). “Análisis del Sistema Portuario en Matarani como factor de crecimiento de las exportaciones 2008 – 2012” (Tesis de Ingeniería Industrial – Universidad Católica de Santa María)

García L.; Quevedo A. (2016) “Impacto de la Concesión del Puerto de Paita en la Gestión Operativa de la Exportación de frutos frescos como carga refrigerada” (Tesis de Negocios Internacionales – Universidad San Martín de Porres)

Gonzales F. (2005) “Puertos y transporte Marítimo Ejes de una nueva articulación global” (Tesis de Grado – Universidad de Coruña)

Hidalgo J. (2016) “Concesiones Portuaria: de la ineficiencia estatal respecto a los Puertos del Perú – ENAPU Perú; hacia la Privatización eficiente – La situación actual portuaria” (Tesis de Derecho – Universidad de Lima)

López R. (2007) “Problemática de la terminal de contenedores del Puerto de Salina Cruz” Tesis de Licenciatura: Universidad del Mar Licenciatura en Ciencias Marítimas.

Moreno E. (2009): “Propuesta de mejora de operación de un sistema de gestión de almacenes de un operador logístico” (Tesis de Ingeniería Industrial – Universidad Católica del Perú)

Parra M. (2011) “Análisis Logístico y estratégico del nuevo Puerto de Cartagena en la Isla de Barú” (Tesis de Negocios Internacionales – Universidad Tecnológica de Bolívar).

Paucar P. (2015) “El impacto de los factores que inciden en la competitividad del Muelle Norte del Puerto Callao año 2012” (Tesis de Ingeniería Industrial y de sistemas - Universidad Nacional del Callao)

Peru 21 (03 de Septiembre de 2013)) Alertan sobre riesgo en Puerto del Callao.
Recuperado de: <http://peru21.pe/economia/alertan-sobre-riesgo-puerto-callao-2147522>

Pilco P. (2008) “La gestión aduanera en el Puerto del Callao como instrumento de facilitación del comercio” (Tesis de Economía – Universidad Nacional de San Marcos)

Revista de Logística (2014) Los 10 Puertos Top.

Revista Semana Económica (2013) Congestión en el Puerto publicación de Octubre del 2013.

Salavarría J. (2015) “Efectos socio-económicos del Puerto de Aguas Profundas en Posorja, provincia de Guayas Periodo 2009 – 2014” (Tesis de Negocios Internacionales – Universidad de Guayaquil)

Sociedad de Comercio Exterior del Perú (febrero 2008) Entrevista con Emilio Zantozzi: “El sector de operadores logísticos está creciendo, en la medida que estas empresas son capaces de brindar soluciones”. Recuperado de: <http://www.comexperu.org.pe/media/files/revista/febrero08/comercioexterior.pdf>

Sociedad de Comercio Exterior del Perú (Junio 2016) Logística: ¿Cómo facilitar el acceso al Puerto de Callao? Recuperado de: <http://blog.camexperu.org.pe/logistica-como-facilitar-el-acceso-al-puerto-del-callao>

Sociedad de Comercio Exterior del Perú (junio 2016) Negocios Internacionales – Comercio Exterior y Logística Vol. 19 – N° 256. Recuperado de: <http://www.comexperu.org.pe/media/files/revista/Junio2016/index.html>

Anexo A – Matriz de Consistencia

Anexo 1. Matriz de consistencia							
Factores que benefician a la Logística Portuaria del Puerto Callao 2011 - 2016							
OBJETO DE ESTUDIO	PROBLEMA	OBJETIVO	HIPOTESIS	VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	MÉTODO
	Problema General	Objetivo General	Hipótesis General				
Puerto Callao	¿Qué factores benefician a la Logística Portuaria del Puerto Callao 2011 - 2016?	Determinar cómo han beneficiado los factores de la logística portuaria del Puerto Callao 2011 - 2016	Los factores logísticos del Puerto Callao 2011-2016 han sido favorables	Logística Portuaria	COSTOS DE SERVICIOS PORTUARIOS	SERVICIOS A LA NAVE	El método utilizado es el estadístico, que consiste en la observación, recolección de datos, para así poder elaborar nuestras tablas y gráficos para poder ver el desenvolvimiento de nuestra variable en un tiempo determinado
	Problemas Secundarios	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicas			SERVICIOS A LA CARGA CONTENERIZADA	
	¿Cómo ha beneficiado el factor costos de servicios portuarios en la logística portuaria del Puerto Callao 2011 - 2016?	Determinar cómo ha beneficiado el factor costos de servicios portuarios en la logística portuaria del Puerto Callao 2011 - 2016	El factor costos de servicios portuarios ha sido favorable en la logística portuaria del Puerto Callao 2011 - 2016 de forma positiva.		TRAFICO MARITIMO	DESCARGA	
	¿Cómo ha beneficiado el factor tráfico marítimo en la Logística Portuaria del Puerto Callao 2011 - 2016?	Determinar cómo ha beneficiado el factor tráfico marítimo en la logística portuaria del puerto Callao 2011 - 2016	El tráfico marítimo ha sido favorable en la Logística Portuaria del Puerto Callao 2011 - 2016			EMBARQUE	
	¿Cómo ha beneficiado el factor infraestructura en la Logística Portuaria del Puerto Callao 2011 - 2016?	Determinar cómo ha beneficiado el factor infraestructura en la logística portuaria del puerto Callao 2011 - 2016	La infraestructura ha sido favorable en la Logística Portuaria del Puerto del Callao 2011 - 2016			TASA DE OCUPACION DE LOS MUELLES DE CARGA CONTENERIZADA	
			INFRAESTRUCTURA	IMPLEMENTACIONES DURANTE EL PERIODO 2011 - 2016			

Anexo B – Formatos de Validación

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

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA LOGISTICA

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
COSTOS DE SERVICIOS PORTUARIOS								
1	Servicios a la Nave	/		/		/		
2	Servicios a la Carga	/		/		/		
TRAFICO MARITIMO								
1	Descarga	/		/		/		
2	Embarque	/		/		/		
3	Tasa de Ocupación de los Muelles	/		/		/		
INFRAESTRUCTURA								
1	Implementaciones durante el Periodo 2011 - 2016	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): SI

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mgtr./Lic.: MICHELENA RIOS, ENRIQUE OMAR DNI: 07912826

Especialidad del validador: MAGISTER EN ADMINISTRACION

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

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

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

LIMA / 3 de julio de 2017


Firma del Experto Informante

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

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA LOGISTICA

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	COSTOS DE SERVICIOS PORTUARIOS							
1	Servicios a la Nave	/		/		/		
2	Servicios a la Carga	/		/		/		
	TRAFICO MARITIMO	Si	No	Si	No	Si	No	
1	Descarga	/		/		/		
2	Embarque	/		/		/		
3	Tasa de Ocupación de los Muelles	/		/		/		
	INFRAESTRUCTURA	Si	No	Si	No	Si	No	
1	Implementaciones durante el Periodo 2011 - 2016	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Hay suficiencia

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mgtr./Lic.: Mgtr. Carlos A. Guerra Bendezi DNI: 09426163

Especialidad del validador: Lic en Administración

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

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

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

Lima, 03 de julio de 2017


 Firma del Experto Informante

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

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA LOGISTICA

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	COSTOS DE SERVICIOS PORTUARIOS							
1	Servicios a la Nave	/		/		/		
2	Servicios a la Carga	/		/		/		
	TRAFICO MARITIMO	Si	No	Si	No	Si	No	
1	Descarga	/		/		/		
2	Embarque	/		/		/		
3	Tasa de Ocupación de los Muelles	/		/		/		
	INFRAESTRUCTURA	Si	No	Si	No	Si	No	
1	Implementaciones durante el Periodo 2011 - 2016	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): si hay suficiencia


Op Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador Dr. / Mgtr. / Lic.: CARRERA ESTELA TEODORA DNI: 08074405

Especialidad del validador: COMERCIO INTERNACIONAL

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

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

Lima, 03 de julio de 2017


 Firma del Experto Informante

Anexo C – Costos de Servicios Portuarios

DP WORLD S.R.L.
TARIFARIO AL PÚBLICO GENERAL
(Figura a partir del inicio de la Explotación)

Item	Nombre y Descripción del Servicio	Unidad de Medida	Tarifa					
			2016	2017	2018	2019	2020	2021
Subsección: Servicios de Operación								
1.1	Costo de operación de buques	Por buque/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
1.2	Costo de operación de buques de carga	Por buque/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
1.3	Costo de operación de buques de pasajeros	Por buque/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
1.4	Costo de operación de buques de carga y pasajeros	Por buque/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
1.5	Costo de operación de buques de carga y pasajeros (operación de buques)	Por buque/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
Subsección: Servicios de Mantenimiento y Reparación								
2.1	Mantenimiento y reparación de buques	Por buque/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
2.2	Mantenimiento y reparación de buques de carga	Por buque/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
2.3	Mantenimiento y reparación de buques de pasajeros	Por buque/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
2.4	Mantenimiento y reparación de buques de carga y pasajeros	Por buque/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
2.5	Mantenimiento y reparación de buques de carga y pasajeros (operación de buques)	Por buque/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
Subsección: Servicios de Operación y Mantenimiento de Instalaciones								
3.1	Operación y mantenimiento de instalaciones portuarias	Por instalación/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
3.2	Operación y mantenimiento de instalaciones de carga	Por instalación/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
3.3	Operación y mantenimiento de instalaciones de pasajeros	Por instalación/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
3.4	Operación y mantenimiento de instalaciones de carga y pasajeros	Por instalación/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
3.5	Operación y mantenimiento de instalaciones de carga y pasajeros (operación de instalaciones)	Por instalación/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
Subsección: Servicios de Operación y Mantenimiento de Equipos								
4.1	Operación y mantenimiento de equipos portuarios	Por equipo/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
4.2	Operación y mantenimiento de equipos de carga	Por equipo/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
4.3	Operación y mantenimiento de equipos de pasajeros	Por equipo/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
4.4	Operación y mantenimiento de equipos de carga y pasajeros	Por equipo/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
4.5	Operación y mantenimiento de equipos de carga y pasajeros (operación de equipos)	Por equipo/operación	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00

TARIFAS MÁXIMAS
ENTIDAD PRESTADORA: APM TERMINALS CALLAO S.A.
 (En USD, no incluye IGV)
 Tarifas vigentes a partir del 22 de julio de 2016

1. Servicio Estándar a la Nave			
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0,81	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN

2. Servicios Estándar de Contenedores - Embarque y Descarga de Contenedores con Grúa Pórtico de Muelle			
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 20 pies	Por movimiento	104,85	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 40 pies	Por movimiento	156,99	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 20 pies	Por movimiento	83,85	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 40 pies	Por movimiento	125,76	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN
Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (llenos o vacíos)-Ciclo Completo-Contenedor 20 pies	Por ciclo completo	83,85	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN
Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (llenos o vacíos)-Ciclo Completo-Contenedor 40 pies	Por ciclo completo	125,76	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN

3. Servicios Estándar de Contenedores - Embarque y Descarga de Contenedores sin Grúa Pórtico de Muelle			
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 20 pies	Por movimiento	81,00	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 40 pies	Por movimiento	121,50	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 20 pies	Por movimiento	63,64	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 40 pies	Por movimiento	95,47	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN
Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (llenos o vacíos)-Ciclo Completo-Contenedor 20pies	Por ciclo completo	63,64	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN
Transbordo de Contenedores dentro del Terminal (llenos o vacíos)-Ciclo Completo-Contenedor 40pies	Por ciclo completo	95,47	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN

4. Servicios Estándar a la Carga Fraccionada, Granel Sólido, Granel Líquido, Rodante y Pasajeros			
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
Embarque o Descarga de Carga Fraccionada	Por tonelada	8,73	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN
Embarque o Descarga de Carga Rodante	Por tonelada	33,17	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN
Embarque o Descarga de Granel Sólido	Por tonelada	4,32	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN
Embarque o Descarga de Granel Líquido	Por tonelada	1,35	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN
Pasajeros	Por pasajero	9,32	Contrato de concesión Anexo 5 Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN

5. Servicios Especiales Regulados			
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
Operaciones a la nave			
Movilización de Escotillas (ISO Hatches)	Movimiento	0,00	Contrato de concesión Anexo 5
Re-estiba en bodega	Contenedor	0,00	Contrato de concesión Anexo 5
Re-estiba vía muelle	Contenedor	0,00	Contrato de concesión Anexo 5
Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (Adicional) Contenedor	Contenedor	0,00	Contrato de concesión Anexo 5
Operaciones movimientos horizontales			
Movimiento en el terminal	Contenedor	0,00	Contrato de concesión Anexo 5
Operaciones de manipuleo de carga			
Manipuleo por registro (sin montacargas)	Contenedor	0,00	Contrato de concesión Anexo 5
Manipuleo por registro (con montacargas)	Contenedor	0,00	Contrato de concesión Anexo 5
Otros			
Energía Reefer	Hora/contenedor	0,00	Contrato de concesión Anexo 5
Inspección y monitoreo Reefer	Día/contenedor	0,00	Contrato de concesión Anexo 5
Montaje/Desmontaje de sistema clip on en reefer gen set	Ciclo completo	0,00	Contrato de concesión Anexo 5
Re-estiba de carga fraccionada			
Re-estiba vía nave	Por Tonelada	6,50	Resolución N° 011-2013-CD-OSITRAN Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN

Anexo D – TRAFICO MARITIMO



PERÚ

Autoridad Portuaria Nacional

REPORTE: NO 003
AÑO 2016

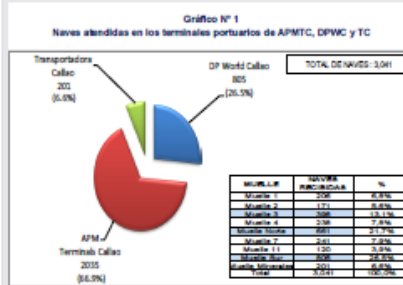
Tasa de Ocupación en los muelles de TP APM Terminals Callao, DP World Callao y Transportadora Callao

El presente reporte muestra la tasa de ocupación (*), este indicador contribuye a realizar un diagnóstico situacional sobre el estado operativo del puerto y la necesidad de planificar la inversión en infraestructura portuaria, tanto en muelles como en equipamiento portuario.

Naves atendidas en los terminales portuarios APMTC, DPWC y TC

En el año 2016, APM Terminals Callao (APMTC) atendió 2035 naves (66.9%), DP World Callao (DPWC) atendió 805 naves (26.5%) y Transportadora Callao (TC) atendió 201 naves (6.6%).

Es importante resaltar que la mayor cantidad de naves recibidas en los citados terminales portuarios fueron atendidas en el Muelle 3, Muelle Norte de APMTC y Muelle Sur, con el 13.1%, 21.7% y 26.5% respectivamente.



Fuente: DP World Callao, APM Terminals Callao y Transportadora Callao. Elaborado por el Área de Estadística - DGMA, Enero 2017.

Indicadores

- ⇒ Se atendieron **3,041** naves en los terminales portuarios de APMTC, DPWC y TC
- ⇒ Muelle 3, Muelle Norte y Muelle Sur recibieron mayor cantidad de naves con **13.1%**, **21.7%** y **26.5%** del total, respectivamente.
- ⇒ El tiempo promedio de estadía de naves graneleras fue de **58** horas.
- ⇒ Los amarraderos MND(SD) de APMTC y el Muelle Sur de DPWC en el amarradero I Y 2 superaron la tasa de ocupación recomendada, en un **71%**, **72%** y **71%** respectivamente.

Naves atendidas en muelle de los TP APMTC, DPWC y TC

Del total de naves recibidas en APMTC, DPWC y TC, el 49.3% fueron naves portacontenedores.

Del total de naves portacontenedores, los muelles con mayor número de naves que operaron fueron el Muelle Norte (5) de APMTC con 569 naves portacontenedores (37.9%) y el Muelle Sur con 805 naves portacontenedores (53.7%).

Asimismo, del total de naves recibidas el 6.0% representa a las naves ro-ro que operaron en los amarraderos IA, 2A, 2B, 3A, 4A, 5A y 11A de APMTC.

Cuadro N° 1
Naves atendidas en los muelles de los terminales portuarios de APMTC, DPWC y TC, AÑO 2016

TPC	Muelle	Amarraderos	Tipos de naves	Naves Recibidas
APMTC (I)	Muelle 1	IA	Granelera	46
		Granelera	20	
	Muelle 2	IA	Portacontenedor	3
		Granelera	0	
	Muelle 3	IA	Portacontenedor	6
		Granelera	22	
	Muelle 4	IA	Portacontenedor	2
		Granelera	24	
	Muelle 5	IA	Portacontenedor	44
		Granelera	49	
	Muelle 6	IA	Portacontenedor	20
Granelera		2		
Muelle 7	IA	Portacontenedor	1	
	Granelera	7		
Muelle 8	IA	Portacontenedor	1	
	Granelera	2		
Muelle 9	IA	Portacontenedor	23	
	Granelera	37		
Muelle 10	IA	Portacontenedor	20	
	Granelera	2		
Muelle 11	IA	Portacontenedor	2	
	Granelera	24		
DPWC	Muelle Sur	IA	Portacontenedor	405
		Granelera	399	
TC	Muelle Amarradero	IA	Portacontenedor	201

Fuente: DP World Callao, APM Terminals Callao y Transportadora Callao. Elaborado por el Área de Estadística - DGMA, Enero 2017.

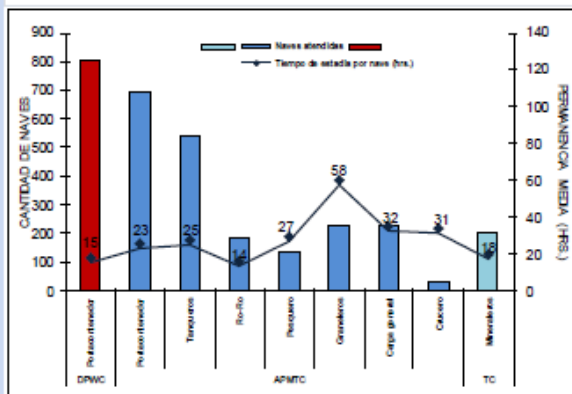
Contenido

- Naves atendidas en APM Terminals Callao, DP World Callao y Transportadora Callao **1**
- Naves recibidas en muelle **1**
- Tiempo de estadía **2**
- Tasa de Ocupación y amarraderos **2**

(*) Tasa de ocupación se define como el tiempo de permanencia de las naves en muelle entre el tiempo disponible.

Tiempo de estadía de las naves atendidas en los TP APMTC, DPWC y TC

Cuadro N° 2
Tiempo de estadía de las naves atendidas en los terminales portuarios de APMTC, DPWC y TC
AÑO 2016



Fuente: DP World Callao, APN Terminal Callao y Transportadora Callao.
Elaborado por el Área de Estadísticas - CONA, Setiembre 2017.

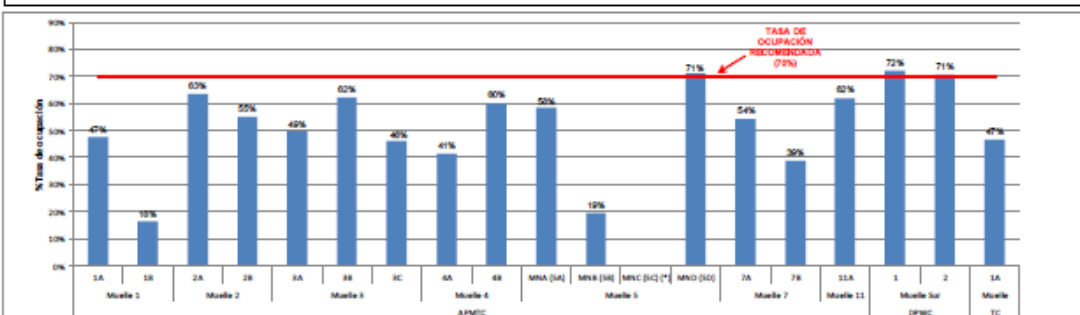
En el año 2016, se presentó el mayor tiempo de estadía promedio para las naves graneleras es de 58 horas, seguidas por las naves carga general con un tiempo de 32 horas. Estos tiempos se deben entre otros, a la limitada capacidad de los equipos utilizados e inadecuada gestión de las operaciones portuarias.

En el caso de las naves portacontenedores, se observó que el tiempo promedio de estadía en APMTC es de 23 horas, mientras que, el tiempo de estadía promedio de las naves atendidas por DPWC es de 15 horas.

Cabe indicar que en el muelle de minerales se observó que el tiempo promedio de estadía en Transportadora Callao fue

Tasa de ocupación de los muelles y amarraderos en los TP APMTC, DPWC y TC

GRÁFICO 3
TASA DE OCUPACIÓN DE LOS MUELLES Y AMARRADEROS EN LOS TP APN TERMINALES CALLAO, DP WORLD CALLAO Y TRANSPORTADORA CALLAO
AÑO 2016



(*) El amarradero 1C se encuentra inoperativo.
Fuente: DP World Callao, APN Terminal Callao y Transportadora Callao.
Elaborado por el Área de Estadísticas - CONA, Setiembre 2017.

Durante el año 2016, la tasa de ocupación registrada en los amarraderos MND(5D) de APMTC, y el amarradero 1 y 2 de DPWC, presentaron mayor tasa de ocupación, estos fueron 71%, 72% y 71% respectivamente, superando la tasa de ocupación recomendada del 70%.

En ese sentido, si la tasa de ocupación es superior al 70% (límite recomendado), se evidencia que el muelle presenta signo de 'saturación' o 'congestión', lo que origina la espera de naves en bahía por sitio de atraque, esto correspondiente al año 2016.

Informes

Cualquier consulta
estamos a su disposición
estadisticas@apn.gob.pe

VISITENOS EN LA WEB
WWW.APN.GOB.PE

Anexo E – INFRAESTRUCTURA DPW





Anexo F – INFRAESTRUCTURA APMT





 UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD DE TESIS	Código : F06-PP-PR-02.02 Versión : 09 Fecha : 23-03-2018 Página : 1 de 1
--	---	---

Yo, MARY HELLEN MARIELA MICHCA MAGUIÑA, docente de la Facultad CIENCIAS EMPRESARIALES y Escuela Profesional NEGOCIOS INTERNACIONALES de la Universidad César Vallejo SEDE NORTE (precisar filial o sede), revisor (a) de la tesis titulada "FACTORES QUE BENEFICIAN LA LOGISTICA PORTUARIA DEL PUERTO CALLAO 2011 – 2016", del (de la) estudiante TORRES NICHU, BRISEL XIOMIRA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 25% verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El/la suscrito (a) analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

Lugar y fecha: Lima, 30 de noviembre de 2017



Firma

MARY HELLEN MARIELA MICHCA MAGUIÑA

DNI: 41478652

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



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

FACTORES QUE BENEFICIAN LA LOGISTICA PORTUARIA DEL PUERTO CALLAO 2011 - 2016

TESIS PARA OBTENER EL TITULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

AUTORA:
TORRES NICHU, BRISEL XIOMIRA

ASESOR:
DRA. MARY BELLEN MARILLA MICHICA MAGUANA

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:
ADMINISTRACIÓN DE OPERACIONES INTERNACIONALES

LIMA, PERU 2017



Resumen de coincidencias	
25 %	
1	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante
2	cybentiss.uni.edu.pe Fuente de Internet
3	www.coltrian.gob.pe Fuente de Internet
4	www.grade.org.pe Fuente de Internet
5	Entregado a Pontificia... Trabajo del estudiante
6	repositorio.unac.edu.pe Fuente de Internet
7	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante
8	www.repositoriociencia... Fuente de Internet
9	repositorio.unedu.gob.pe Fuente de Internet
10	www.portsiagona.es Fuente de Internet
11	proyecto.pnrc.riiia.bio... Fuente de Internet
12	repositorio.unu.edu.pe Fuente de Internet
13	documenta.ms Fuente de Internet
14	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante



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

FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

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

TORRES NICHU, BRISEL XIOMIRA

D.N.I. : 76332677

Domicilio : Prolongación Andahuaylas cuadra 12 – Block 30B N° 7

Teléfono : Fijo : 266-1506 Móvil : 992090806

E-mail :

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

Tesis de Pregrado

Facultad : Ciencias empresariales

Escuela : Negocios Internacionales

Carrera : Negocios Internacionales

Título : Licenciada en Negocios Internacionales

Tesis de Post Grado

Maestría

Doctorado

Grado :

Mención :

3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es) Apellidos y Nombres:

TORRES NICHU, BRISEL XIOMIRA

Título de la tesis:

FACTORES QUE BENEFICIAN LA LOGISTICA PORTUARIA DEL PUERTO
CALLAO 2011 – 2016

Año de publicación : 2018

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

A través del presente documento,

Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis.



No autorizo a publicar en texto completo mi tesis.



Firma : 

Fecha: 30/11/17



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE
La Escuela de Negocios Internacionales

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

TORRES NICHU, BRISEL XIOMIRA

INFORME TÍTULADO:

FACTORES QUE BENEFICIAN LA LOGISTICA PORTUARIA DEL PUERTO
CALLAO 2011 – 2016

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

LICENCIADA EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

SUSTENTADO EN FECHA: 30/11/2017

NOTA O MENCIÓN: 16

