



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS

INTERNACIONALES

La gestión de la cadena logística y la innovación en la Infraestructura de
los puertos del Callao periodo 2015 al 2019

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciado en Negocios Internacionales

AUTORES:

Bances Cárdenas, Brian Steven (ORCID: 0000-0003-4528-9031)

Llshac Sicha, Esther Josselin (ORCID: 0000-0001-9070-1748)

ASESOR:

Dra. Cavero Egúsquiza Vargas Loralinda Leonor (ORCID: 0000-0001-5222-8865)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

LIMA - PERÚ

2020

Dedicatoria

Este trabajo se lo dedicamos a Dios por ser nuestra fortaleza a lo largo de estos años de vida universitaria, Asimismo a nuestra familia nuclear por ser motivación en cada paso de nuestros proyectos profesionales.

Agradecimiento

Agradecemos a cada profesor que nos brindó sus conocimientos en el trayecto de nuestra carrera. A nuestra asesora de tesis por su apoyo durante nuestros últimos días como estudiantes de pregrado de esta hermosa carrera Negocios Internacionales.

Dedicatoria	
Agradecimiento	
Índice de contenidos	
Índice de tablas	
Índice de gráficos y figuras	
Resumen	
Abstract	
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO.	4
III. METODOLOGÍA	15
3.1. Tipo y diseño de investigación	15
3.2. Variables y operacionalización	15
3.3. Población, muestra y muestreo	16
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	16
3.5. Procedimientos	17
3.6. Método de análisis de datos	17
3.7. Aspectos éticos	17
IV. RESULTADOS	18

V. DISCUSIÓN	26
VI. CONCLUSIONES	29
VII. RECOMENDACIONES	31

REFERENCIAS

ANEXOS

ANEXO 1. Matriz de operacionalización de variables

ANEXO 2. Instrumento de Análisis documental

Índice de tablas

Tabla 1. Gastos No monetarizados

Tabla 2. Gastos monetarizados

Tabla 3. Cronograma de actividades

Tabla 4. Matriz operacional de la variable Gestión de Logística

Tabla 5. Matriz operacional de la variable Innovación

RESUMEN

El presente estudio se elaboró con la finalidad de diagnosticar la condición actual de los Puertos del Callao y así presentar propuestas que contribuyan al mejoramiento de los mismos durante el periodo de 2015 - 2019. Por ello, esta investigación ha recolectado información destacada de las diversas entidades competentes al rubro de comercio exterior para lograr el análisis de la condición en la que se encuentran los Puertos del Callao, ante ello se utilizó las variables: Gestión de la Cadena Logística, Innovación.

La variable Gestión de la Cadena Logística fue medida a través de las dimensiones prestaciones, fiabilidad, respeto a la normativa y calidad percibida. Asimismo, la variable Innovación se midió mediante las dimensiones transformación de servicio nuevas tendencias portuarios, mejoramiento de distribución y nuevos sistemas. El tipo de investigación aplicado es de enfoque cuantitativo de diseño no experimental - correlacional. Para este estudio se empleó la técnica de análisis documental y como instrumento la ficha de investigación.

De acuerdo a los resultados obtenidos por medio de la investigación, se concluye que la Gestión de la Cadena Logística y la Innovación en la infraestructura de los Puertos del Callao, durante el periodo 2015 - 2019 ha sido positivo.

Palabras clave: Cadena Logística, Entidades Competentes, Comercio Exterior, Grúas Pórtico.

ABSTRACT

This study was prepared in order to diagnose the current condition of the Ports of Callao and thus present proposals that contribute to their improvement during the period 2015 - 2019. For this reason, this research has collected outstanding information from the various entities Competences to the foreign trade field to achieve the analysis of the condition in which the Callao Ports are found, before that the variables were used: Management of the Logistics Chain, Innovation.

The Logistics Chain Management variable was measured through the dimensions of performance, reliability, respect for regulations and perceived quality. Likewise, the Innovation variable was measured through the dimensions of service transformation, new port trends, distribution improvement and new systems. The type of research applied is of a quantitative approach of non-experimental design - correlational. For this study, the document analysis technique was used and the research file was used as an instrument.

According to the results obtained through the research, it is concluded that the Management of the Logistics Chain and Innovation in the infrastructure of the Ports of Callao, during the period 2015 - 2019 has been positive.

Keywords: Logistics Chain, Competent Entities, Foreign Trade, Gantry Cranes.

I. INTRODUCCIÓN

Los nuevos procesos de comercio internacional exige una especialización de los puertos y con el avance de la tecnología el requerimiento de la infraestructura es cada vez mayor frente a las grandes demandas del comercio internacional, debido a la gran aglomeración de contenedores que llegan diariamente a los puertos, por lo que indica el escaso equipamiento portuario y escasas zonas de almacenamiento para que puedan garantizar un buen servicio, por ello los consorcios portuarios necesitarán diligenciar en la innovación portuaria, para intensificar los conocimientos tecnológicos y un desempeño exitoso en términos de relaciones laborales y sociales tal como de productividad, competitividad y eficiencia que permitan desarrollar las nuevas tecnologías tal y como lo vienen haciendo los mejores puertos del mundo, y que estas contribuyan a nuevos procedimientos y mejoramiento de la cadena logística en los puertos del callao.

En un enfoque internacional, se puede notar que existen puertos internacionales con similitudes de problemas, cuando se habla de infraestructura portuaria.

Según Velandia, Segura y Fierro nos indican que los puertos colombianos tienen grandes volúmenes de carga, pero que estos muestran deficiencias a nivel operacional como en la infraestructura portuaria, lo que ellos asumen un impedimento en el crecimiento competitivo del país.

El Perú cuenta con dos puertos en el callao, el problema que estos presentan es la infraestructura que no permite desarrollar con normalidad las operaciones de comercio exterior, aun así, el terminal del muelle Sur administrado por DP World (callao) culminó la fase 1 del proyecto de inversiones adicionales, frente a ello no logramos el dinamismo esperado con el mercado exterior, por otro lado la autoridad Aduanera (SUNAT) cada cierto tiempo emite cambios en la operación, que buscan la trazabilidad en los procesos aduaneros para los operadores de comercio exterior, el problema surge en que si la infraestructura portuaria está a la altura para poder asumir

estos nuevos cambios que se están dando. Otro problema que podemos encontrar está en que, aún no se cuenta con algunos equipos computarizados (Grúas computarizadas, equipos de transferencia, etc.)

Según lo acotado, podemos notar el crecimiento de las actividades portuarias en el Perú, lo que nos indica que existe fluidez de las negociaciones peruanas frente al mundo.

Las actividades económicas y comerciales tienen la oportunidad de crecer si tomamos una buena posición de adaptación y aplicamos los cambios tecnológicos que se van dando para contar con la infraestructura adecuada, y los equipamientos necesarios para las operaciones portuarias y aduaneras que son esenciales para el intercambio mundial.

Para esta investigación se estableció el problema general ¿Cuál es la relación de gestión de la cadena logística y la innovación en la infraestructura de los Puertos del Callao periodo 2015 al 2019? Asimismo se buscó identificar los siguientes problemas específicos si ¿Existe relación entre las prestaciones y la innovación en la infraestructura de los Puertos del Callao periodo 2015 al 2019?, ¿Existe relación entre la fiabilidad y la innovación en la infraestructura de los Puertos del Callao periodo 2015 al 2019?, ¿Existe relación entre el respeto a la normativa y la innovación en la infraestructura de los Puertos del Callao periodo 2015 al 2019?, y ¿Existe relación entre la calidad percibida y la innovación en la infraestructura de los Puertos del Callao periodo 2015 al 2019?.

De acuerdo a la investigación, se expuso la justificación del estudio de este proyecto. El Perú es un país que está en un proceso de cambios por los diversos acuerdos comerciales, negociados por el ministerio de comercio exterior y turismo (MINCETUR). Esto ha generado que sean muchos los beneficiarios como el país, consumidores, trabajadores y emprendedores; dentro de todo este crecimiento del comercio internacional encontramos a dos actores muy importantes y son los puertos del Callao. Por ello, se analizó la participación de ambos puertos en el desarrollo de

su cadena logística y la innovación de su infraestructura con las que cuentan ante las grandes demandas del comercio internacional.

La justificación práctica, es generalmente un estudio sobre la participación de los puertos y lo que vienen empleando a lo largo de los años para mejorar las infraestructuras portuarias. Y el análisis del plan nacional de desarrollo portuario, con el objetivo de lograr atender altas demandas de mercaderías, asimismo se podrá utilizar como antecedentes para centro de estudios, estudiantes universitarios y operadores logísticos que establezcan como realidad problemática los puertos.

La justificación teórica, se desarrolló de diversos enfoques, teorías, tesis. Por ello, otorgó un contenido valioso en lo vinculado a las variables la cadena logística y la innovación que será de beneficio para las próximas investigaciones.

La justificación metodológica, empleó técnicas de investigación cuantitativa orientada al análisis documental con el uso de informaciones que brindan las entidades competentes, determinando las variables, dimensiones e indicadores del presente proyecto de investigación.

Este estudio tuvo como objetivo general determinar la relación que existe en la gestión de la cadena logística y la innovación en la infraestructura de los Puertos del Callao periodo 2015 al 2019. De igual manera se tuvo los siguientes objetivos específicos determinar la relación que existe entre las prestaciones y la innovación en la infraestructura de los puertos del Callao periodo 2015 al 2019, determinar la relación que existe entre la fiabilidad y la innovación en la infraestructura de los puertos del Callao periodo 2015 al 2019, determinar la relación que existe entre el respeto a la normativa en la infraestructura de los puertos del Callao periodo 2015 al 2019 y determinar la relación que existe entre la calidad percibida y la innovación en la infraestructura de los puertos del Callao periodo 2015 al 2019.

Por otra parte, se planteó la siguiente hipótesis general, la relación entre la gestión de la cadena logística y la innovación en la infraestructura de los Puertos del Callao periodo 2015 al 2019. Además se propuso las siguientes hipótesis específicas la relación entre las prestaciones y la innovación en la infraestructura de los puertos del

callao periodo 2015 al 2019, la relación entre la fiabilidad y la innovación en la infraestructura de los puertos del callao periodo 2015 al 2019, la relación entre el respeto a la normativa y la innovación en la infraestructura de los puertos del callao periodo 2015 al 2019 y la relación entre la calidad percibida y la innovación en la infraestructura de los puertos del callao periodo 2015 al 2019.

II. MARCO TEÓRICO

Madriz, D. (2017) en su artículo titulado *Estrategias de Gestión Logística para el Mejoramiento de la Productividad y la Calidad del Servicio en Hoteles y Posadas del Estado de Táchira*. Tenemos como objetivo mejorar estos puntos con el fin de obtener resultados favorables para una buena gestión. Para tal efecto se hizo una investigación cuantitativa, con una metodología no experimental de tipo descriptivo, se realizó la encuesta para la recolección de datos a los 40 administradores y 120 clientes, teniendo identificado todos los puntos frágiles encontrados, se tiene falencia en los procesos de provisión y reparto, para ello realizamos la estrategia del progreso logístico en el personal de la empresa, los resultados nos muestran fortalezas relativas en la capacidad de abastecimiento que cubre las necesidades y expectativas de los clientes, el cual el 92,50% de administradores comenta que cuentan con esta capacidad, que indica flexibilidad y capacidad logística en los procesos y servicios prestados. En conclusión, se desarrollarán las competencias en la organización y actualización con el método de informe de distribución que mejorará el proceso en los mismos.

Rodríguez, E. (2018) el artículo presentado tiene de título *Identificación de prácticas en la gestión de la cadena de suministro sostenible para la industria alimenticia*. El objetivo es determinar el proceso que se gestiona en la cadena de suministro. Para ello se realizó un estudio de tipo cualitativa y cuantitativa donde se tomó como muestra documentos científicos, con el fin de identificar el enlace entre medidas y rangos que conecta la administración en los suministros. Los resultados permitieron ver que se tenía que incorporar la sostenibilidad y adoptar estrategias en las empresas. Según lo

analizado es necesario aplicar la consolidación en la industria a nivel global. En conclusión, el análisis describe el tema de las prácticas en la gestión de las cadenas sostenibles en la industria alimenticia como un nicho emergente que contiene distintas dimensiones de análisis y hace lo necesario para el desarrollo de iniciativas con el fin de consolidar en la investigación empírica debido a la trascendencia de esta industria y su impacto global.

Morales, S. Sandoval, B., y Orejuela, J. (2018) en su artículo llamado *Redes de Petri estocásticas en impacto de la capacidad en el servicio en restaurantes de producción masiva*. El objetivo de este artículo es precisar los recursos para la productividad en los bienes y servicios, es por ello que se realizó una investigación de tipo cualitativa donde la recolección de datos fue de tipo observacional, estudios de tiempo y entrevistas con expertos que permitió abrir el panorama donde se observó factores relevantes entre ellos, demanda, tipo de menú, maquinarias, utensilios y número de servidores. Los resultados que obtuvimos durante el periodo de evaluación, el cual nos dice que contamos con elementos relevantes el cual las veces de réplicas necesarias para llegar a la estimación exacta de la medida de desempeño y la forma de la representación de estas estimaciones. Podemos concluir diciendo que los distintos enfoques permiten que la gestión y la capacidad que reúne operaciones de mercadeo de manera conjunta que permite reducir costos de producción y ayuda a crecer la satisfacción que el cliente desea.

Marín, D. y Cuartas, J. (2019) en su artículo titulado *Relación entre la innovación y el desempeño: Efecto en la fuerza capacidad y el Slack organizacional*. El objetivo fue comprobar cómo afecta la relación entre la innovación y el desempeño frente a la existencia de variables precursoras como la potencia competitiva y el slack organizacional. Para ello se realizó una investigación de tipo explicativo y de corte transversal, para ello se realizó una encuesta dirigida a directivos del área estratégica de las empresas. Se tiene como objetivo del artículo ver el efecto de la relación entre innovación y el desempeño ante las variables en competitividad y slack organizacional. Los resultados personifican un aporte importante para la literatura y

gestión estratégicas al presentar que la potencia competitiva y el slack, impulsan la innovación dando resultados positivos. En conclusión, se puede comprobar una reacción positiva en el desempeño organizacional ya que la innovación genera ventajas competitivas cuando la competencia influye en el mercado.

Ocampo, I. (2020) nos dice en su artículo titulado *Innovación social y aportaciones al derecho humano al agua en hogares de la mixteca poblana*. El objetivo es estudiar los aportes de los nuevos cambios sociales al derecho humano con base pactado por la (ONU)". para ello se realizó un estudio cuantitativo no experimental de tipo descriptivo, así mismo se realizó una encuesta una encuesta a 221 familias beneficiadas de agua mediante una cisterna, se pudo observar que la forma de recibir el agua las 30 comunidades de la misma región, no es adecuada ya que no todos son satisfechos. Para asegurar a las 31 comunidades de agua se propuso colocar una cisterna de ferrocemento que permite almacenar agua de las cisternas y recurrir al almacenamiento mediante lluvias. Los resultados nos indican que la innovación de cisternas de ferrocemento, aportó para el beneficio social y económico a las familias de la mixteca en distintos aspectos con base en los factores propuestos en la observación general del derecho al agua. En conclusión, se llegó a satisfacer tantas necesidades básicas y de producción.

Valenzuela, J. y Espinoza, A. (2019) nos dicen en su artículo *Diseño de la cadena Logística inversa para el modelo de negocio de economía circular*. El objetivo de este estudio es la reducción de costos en los plásticos contaminados con petróleo aplicando la red de logística inversa, el modelo que se aplicó con el fin de hallar puntos débiles que nos ayuden hacer reforzados sin generar pérdidas, dentro de ella es la ubicación de las plantas ya que si está cerca se reducirá costos en transporte, la reducción de contaminación al momento de compra y entrega ya que el movimiento de la mercadería está en un mismo punto de ubicación. El método es cualitativo experimental, Los resultados fueron desarrollados con algoritmos evolutivos, lo que proporcionó hallar soluciones en un frente de Pareto, las cuales facultan diversas combinaciones de las variables de resolución, para establecerse en la cadena

logística. La conclusión de esta investigación indica que la determinación de la solución, alcanzada por medio del software, se puede obtener la cantidad de centros a colocar.

Orejuela, J., y Bravo, J. (2016) nos dice en su artículo *Estudio del impacto de la discrepancia entre los tamaños de lote de producción y distribución en el nivel de servicio*. El objetivo es identificar un punto medio entre producción, distribución y mejorar las diferencias para reducir el impacto negativo que tiene hacia el nivel de servicio, para una menor gestión se requiere el control entre la producción y la distribución ya que de tener un rendimiento objetivo el nivel de servicio será el esperado. El método empleado es cuantitativo de tipo descriptivo no experimental. Los resultados de la investigación indican que a pesar que diferir puede causar faltantes o resultados negativos en el servicio al cliente, no constantemente debe relacionarse las diferencias con los problemas en el nivel de servicio. Se concluye que la definición entre producción y logística no compromete necesariamente que un área va a estar sometida a lo que otra área delimita.

Álvarez, J., y González, M. (2020) en su artículo *Diagnóstico para el perfeccionamiento de la gestión de la innovación empresarial*. Su objetivo fue generar una evaluación cualitativa del dominio de la innovación, que englobó la valoración de la gestión de innovación como parte del método de la gestión empresarial. Este estudio es de tipo cualitativa se aplica la metodología analítica, se apoyó con la técnica de encuesta. En los resultados encontrados predomina el desconocimiento político de innovación de directivos, especialistas y técnicos, la inexistencia de una organización que permita la gestión y la carencia de incorporación de los componentes de los métodos de una compañía. En conclusión, no es suficiente el aporte de los especialistas en el desarrollo de gestión de la innovación ya que no se haya el dinamismo esperado en la empresa Campismo Pinar del Río así que se propone reforzar el dinamismo en los nuevos cambios en todas las empresas del país.

Córdoba, E., Castillo, J. y Castillo, N. (2018) en su artículo *Creatividad e innovación: Motores de desarrollo empresarial*. El objetivo es brindar análisis actuales y diversos estudios de la creatividad e innovación que posibilitan el triunfo de las empresas y colocarlos en un nivel competitivo frente a otras grandes compañías. Se realizó una investigación de tipo cualitativa aplicando una metodología analítica y descriptiva. Los resultados mencionan que la creatividad e innovación posibilitan la creación de nuevas ideas y proposiciones de mercadeo que permite que las organizaciones sean más competitivas y se desenvuelven con facilidad en los constantes cambios financieros y competencias. En conclusión, las distintas ideas afirman que la creatividad e innovación son elementos base para el proceso de las empresas a nivel productivo y competitivo que permiten la capacidad económica, es por ello que la creatividad y la innovación deben medirse integralmente en las empresas.

Jiménez, M. y Rodríguez, D. (2019) en su artículo *Las tecnologías de la información y comunicación como factor innovación y competitividad empresarial*. Tuvo como objetivo comprobar el impacto que tiene para las actividades económicas. Para realizar la investigación se tomó un enfoque cualitativo de tipo descriptivo, desarrollando el método de triangulación de datos para identificar los factores que influyen en una correcta implementación. Los resultados permiten que la innovación es la de adopción de estrategias en los recursos humanos, técnicos y económicos con el fin de mejorar los resultados de la productividad de las empresas. En conclusión, las tecnologías para la información y la innovación son la clave para que las empresas sean más productivas y obtengan un nivel competente en el mercado internacional, la innovación y competitividad.

Castro, O., Soler, E., Umaña, R. y Yepes, C. (2017) en su artículo titulado *Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el puerto de Cartagena para el 2015*. Su objetivo es diagnosticar y traslucir la insuficiencia de infraestructura portuaria que se detecta en el puerto de Buenaventura pese al predominio como zona geoestratégica en términos comerciales. Este artículo posee un enfoque cualitativo, que permite calificar el estado infraestructural del puerto

de Buenaventura. Para mayor información se efectuó un proceso de recopilación de datos con una investigación panorámica comercial del país y originando un análisis comparativo de las infraestructuras de los puertos del país. Los resultados hallados señalan que existe una falta de apoyo estatal y un desorden en el desarrollo interno del puerto de Buenaventura, debido a que no es competente en la capacidad de recepción y despacho de mercancías, lo que produce mayor tiempo y aumento en los costos de las operaciones de exportación e importación. En conclusión, nos indica que es necesario diligenciar nuevos proyectos no solo en la parte de la infraestructura, sino también establecer estrategias para disminuir los problemas regionales y promover las mejoras de las zonas en su generalidad.

Alonso, A. R. y Felipe, P.M. (2014) en su artículo titulado *Servicio logístico al cliente en empresas de servicios: procedimientos para su diseño*. El objetivo de este artículo es exponer un proyecto que permite la fluidez para mejorar el servicio, ya que dicho proyecto fue ejecutado en otras compañías y se verificó su validez. La metodología empleada en este artículo es investigación cuantitativa e investigación básica. Los resultados obtenidos indican que las empresas necesitan parámetros logísticos de medición, estas permitirán rediseñar el servicio logístico del cliente. Se concluye que es imprescindible la peculiaridad y evaluación de productos y servicios que las compañías exponen, para obtener un apropiado diseño del servicio logístico.

González, F. (2018) en su artículo *El transporte marítimo y los desarrollos portuarios. El nuevo rol de las alianzas marítimas en el tablero internacional*. Su objetivo es contribuir diversas maneras de alianzas que han acogido las empresas navieras que operan en el transporte marítimo regular y determinar los diferentes niveles de grado de los puertos por su forma y progreso de dichas compañías en cuanto a las rutas y a los nuevos modelos de puertos. La metodología empleada en este artículo es cuantitativa. En los resultados señalan que las Autoridades Portuarias empiezan a generar nuevas estrategias y plan de acción para un mejor ambiente local y de los que se encuentran dentro de la cadena de suministro. En conclusión, indican que

existe un incremento relevante de la demanda de las instalaciones, servicios portuarios y estos puertos se van introduciendo en el nuevo mercado de oferta.

Gómez, C. & Valencia, J. (2020) en su artículo de mecanismos utilizados para medir capacidades de innovación tecnológica en las organizaciones. El objetivo de este artículo es reconocer los procesos aplicados para el cálculo de suficiencia de la innovación tecnológica a partir de estudios bibliométrico, la metodología empleada es el análisis bibliométrico y se seleccionó la base de datos como instrumento. Los resultados nos indican que se prevén indicadores bibliométricos, el cual es un aporte para los investigadores al momento de medir las condiciones de las publicaciones científicas. En conclusión es notable para las organizaciones las capacidades de innovación tecnológica ya que mejoran la innovación, el progreso tecnológico, la exploración científica da generan ventajas superioridad para las empresas.

Uribe, J. (2019) En su artículo una perspectiva de la innovación tecnológica en Latinoamérica. El objetivo principal es identificar y evaluar el estado de la innovación actual en los diferentes países de América Latina. La metodología aplicada es de diseño no experimental. Los resultados obtenidos nos dicen que existen requisitos esenciales a tener en cuenta para que la innovación pueda sobresalir, como el aporte entre actores del sistema de innovación, del talento de personas capacitadas, la política pública, el desarrollo empresarial, las alianzas público y privadas. En conclusión La innovación tiene muchas definiciones y aún no está bien entendida, lo que no ayuda mucho los procesos de gestación y competitividad, ya que empiezan a salir nuevos términos, propuestas y soluciones que no tienen la esencia real del significado de innovación. De tal forma, es importante, llevar una consolidación y significados de términos óptimos, para así ayudar en la innovación para la competitividad en Colombia.

Del Carpio Gallegos, J. & Miralles, F. (2019) en su artículo Propensión a la innovación tecnológica de las empresas manufactureras peruanas que no desarrollan actividades de Investigación y Desarrollo (I&D). El objetivo de este artículo es estudiar el vínculo

entre las innovaciones tecnológicas, estudiar cómo las labores no relacionadas con la inversión en investigación y desarrollo nos ayudan a mejorar las innovaciones tecnológicas y estudiar cómo las fuentes de conocimiento externas están vinculadas con las innovaciones tecnológicas en las empresas de baja y media intensidad tecnológica, la metodología empleada es de tipo cuantitativo transversal. Los resultados nos indican que las innovaciones tecnológicas y no tecnológicas están muy consolidadas entre sí, entendemos que las innovaciones comerciales concuerdan con las innovaciones en productos, o las innovaciones organizacionales a menudo aportan nuevas innovaciones en procesos. En conclusión las futuras investigaciones en las economías emergentes, determinan que las empresas de baja y media baja intensidad tecnológica, pertenecen a las economías emergentes no se enfocan en mucha inversión en investigación y desarrollo, el cual se podrá determinar indicaciones de conducta en la realización de actividades que nos lleven a la desarrollar nuevas innovaciones.

Correa, Y. (2018), en su tesis titulada *Influencia de la Logística Portuaria del Callao en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 – 2017*. Para obtener el título profesional de Licenciado en Negocios Internacionales (Lima, Perú). Su propósito fue diagnosticar el dominio de la Logística Portuaria del Callao en el crecimiento del comercio Internacional del Perú, 2010-2017. Metodología empleada fue no experimental, con un tipo de investigación cuantitativo-correlacional-transversal, asimismo se realizó un sondeo como técnica de recolección de datos. Según los resultados, se deduce que el peso de la logística portuaria del Callao referente al crecimiento de las negociaciones internacionales del Perú, en el lapso de 2010 - 2017 ha sido positivo. En conclusión, nos señalan que es importante plantear un proyecto maestro como sugerencia para mejorar y perfeccionar la productividad portuaria y así poder optimizar las operaciones en los puertos.

Cruzado, T. (2015). *Infraestructura Portuaria y su efecto en el Comercio Internacional, en el puerto de Salaverry – Trujillo, Periodo 2011 – 2015*. Su objetivo es estudiar la infraestructura portuaria y su efecto en el comercio Internacional. La metodología

empleada fue la investigación aplicada, descriptiva y orientada con diseño no experimental. Resultados señalan que el puerto de Salaverry no cuenta con una apropiada infraestructura, ello se puede evidenciar mediante el valor y volumen de las operaciones de exportación e importación en dicho puerto. Se concluye que el puerto de Salaverry no cuenta con una infraestructura y logística que acelere el crecimiento del puerto.

Díaz, R. (2020). La reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Lima 2019. Su finalidad fue diagnosticar la relación que existe entre la reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte. Su metodología fue empleada por un estudio correlacional y tipo de estudio no experimental. Resultados de la investigación fueron presentados mediante tablas y figuras. Se Concluye que la relación entre la reforma portuaria y gestión del desarrollo marítimo es significativa.

Castillo, M. & Torres, E. (2019) En su artículo titulado el papel de la Cooperación para Desarrollar Innovación Tecnológica en la PYME. El objetivo de este artículo es identificar el rol de las cooperaciones y la consecuencia en la innovación tecnológica y el desempeño de las empresas aplicando PLS-SEM. La metodología aplicada en la investigación es cuantitativa e investigación básica, Los resultados nos dicen que la cooperación comercial y cooperación profesional tienen impacto en la innovación tecnológica, entonces la cooperación académica no tiene impacto, se han identificado comportamiento que permitan dar mejora al sistema de innovación. En conclusión las empresas PYME que contribuyen con clientes, proveedores, competidores o consultores ofrecen mejores resultados de innovación tecnológica, intervienen en actividades de colaboración a nivel profesional e industrial, los profesionales dentro de las organizaciones dan mejores rendimiento de innovación tecnológica.

Ludmer, G. (2019) En su artículo titulado la Innovación tecnológica en la cadena de producción de ropa en Argentina: cuando las apariencias engañan. El objetivo de este

artículo es analiza el escenario actual de la innovación tecnológica en la cadena de producción de ropa en Argentina. La metodología aplicada es de tipo cualitativo y el cual se enfoca en entrevistas con informantes clave. Los resultados nos dicen que la industria de confección de vestuarios muestra poco esfuerzos en innovación tecnológica, tanto en Argentina como a nivel mundial. Sin embargo, si se toma en el análisis a todas las actividades de la cadena de producción, esencialmente a las marcas. En conclusión para el avance de la cadena productiva de la ropa en Argentina pasa por obtener un camino con base fuerte de internacionalización del segmento más innovador de las marcas nacionales, contando por la formalización de los elementos más críticos de la producción de las prendas.

Gómez, F. (2014) en su tesis para optar el grado académico de Magíster en administración con mención en gestión empresarial *La programación de abastecimiento y su incidencia en la gestión de logística en la UNJBG*. Establece como objetivo resolver la manera de gestionar el abasto que influye en el proceso de la logística. Se empleó una investigación de diseño no experimental, de tipo descriptivo y transversal de relación causal, así que se tomó como muestra en el personal. Para medir la variable se utilizó una encuesta, el cual el nivel de los trabajadores no es el eficiente. Los resultados que obtuvimos mediante la encuesta aplicada nos indican que los docentes carecen de alineamiento frente a las perspectivas que la institución necesita. En conclusión, las herramientas utilizadas nos indican que existe una gran masa de actividades y objetivos que no se cumplen no permite que se tenga un abastecimiento esperado.

Vargas, O. (2013) en su artículo *Gestión de compras eficientes y sostenibles: modelo para la gestión de la cadena de suministro y para romper paradigmas*. El objetivo de este artículo es adaptar criterios de compra ambientalmente responsable el cual implica una reflexión sobre los valores y objetivo de una organización acerca de la responsabilidad social empresarial, la metodología empleada para este artículo es cualitativa. Los resultados nos indican al optar adaptar comportamientos ambientales en la relación con la cadena de suministro, y al ser un tema ambiental un punto

transversal, al adaptar el ejemplo de compras competitivas y sostenibles apoya de manera directa una administración efectiva de la cadena de suministro. En conclusión, al implementar un modelo de compras verdes, es un ejemplo de compras eficientes y sostenibles, ya que tiene un efecto directo a la economía de la empresa, por el cual es un punto de competitividad que actualmente es aplicable.

Arango, M. Valencia, J., y Ruiz, S. (2020) en su artículo Sistema de logística inversa para el desarrollo sostenible de un astillero. El objetivo de este artículo es plantear un sistema de logística Inversa para un astillero que encuadre los residuos provenientes de las intervenciones de mantenimiento realizadas a embarcaciones bajo un enfoque sostenible. La metodología empleada es el análisis de la literatura científica. Los resultados nos indican que, aplicando esta metodología, se obtiene que el SLI en los astilleros desarrollará la sostenibilidad a la empresa, para que puedan ser competentes y obtener ventajas competitivas por lo que la industria propone buscar la integración con la logística inversa de la mano de la cadena de suministro tradicional. En conclusión, tenemos que optar por obtener una fuente consistente de información que facilite la integración entre distintos procesos, que lleve a tomar decisiones mucho más rápido. Esta fuente de información debe contener los procesos logísticos astilleros, de tal modo que ayudaría a una retroalimentación completa y ayudara a implementar y mejorar el desarrollo productivo.

Álvarez, A. Ospina, G. (2020) En su artículo Evaluación de la calidad percibida del servicio en un encuentro deportivo. El objetivo de este artículo es determinar los puntos que ayudan la calidad del servicio y sus efectos, así mismo el nivel de aceptación de los espectadores de un partido de futbol, la metodología empleada para este artículo es cuantitativo se realizó un análisis exploratorio de tipo descriptivo transversal simple. Los resultados nos indican que los ambientes que forman parte del servicio determinan al momento de evaluar los servicios, lo cual acierta con los resultados del estudio evaluados. En conclusión Los componentes que prefieren los espectadores con relación a la infraestructura son: espacio, diseño, contar con

visibilidad del evento y la seguridad interna.

Para este tema de investigación se detalló las teorías de cada una de nuestras variables, pues ellas nos permitieron generar mayor conocimiento e información.

Según Michael Porter, (1980) en su teoría de La ventaja competitiva señala que son las actividades que permitirán a las organizaciones actos ofensivos o defensivos, que buscan obtener un notable rendimiento de su inversión. Asimismo, Porter estableció 3 estrategias que permitían a las empresas una postura frente a las otras, el liderazgo en costos, la diferenciación y el enfoque. (Contreras, E. s.f.).

Es necesario desarrollar y emplear estrategias de innovación para seguir manteniendo una estrategia competitiva frente a las demás organizaciones.

Michael Porter (1990) en su teoría de La cadena de valor nos detalla lo importante que es la estructura de la empresa, el costo y la diferenciación de un negociante, incluso estudiantes de comercio exterior. Como modo de juicio y diagnosis la cadena de valor para tácticas en las actividades comerciales que se manifiestan en la ventaja competitiva. La razón de las estrategias es contribuir al éxito de las organizaciones (Riquelme, 2019)

La cadena de valor lleva a detallar lo que es importante para un usuario y como poder obtener triunfos que toda empresa desea. Asimismo, se sabe que muchas organizaciones pasan por diferentes procesos y tiempos para lograr el éxito, muchos de ellos pueden demorar largos plazos u otros a cortos plazos. Porter en su libro describe tres puntos importantes que podrían ser usados de manera individual o en grupo. Estas son: El liderazgo en costos, diferenciación y enfoque, sabemos que no hay mayor meta que conseguir la mayor rentabilidad. Es necesario conocer el campo de la empresa que se maneja para poder desafiar y competir con otras del mismo rubro. La logística es un punto donde los negocios enfatizan e impulsan sus mayores

conocimientos para el desarrollo de la misma

De acuerdo a Solórzano, M. (2018). Por lo que refiere, a la teoría de los indicadores de gestión (KPI) nos dice que permiten medir paso a paso la situación de las empresas para que cada decisión que se aplique, sean las correctas. El objetivo de ello es medir la situación actual de los operadores logísticos, desde los proveedores hasta el rendimiento de las de la competencia dando una información clara y oportuna, podemos ver que nos ayudan a contabilizar el tiempo, calidad y tipo de entrega.

Se puede decir que los indicadores Kpi, son instrumentos que permiten ver el estado real de los operadores logísticos, ya que de ello depende que el proceso de la mercancía sea la adecuada para nuestros clientes. Contar con indicadores que midan a los operadores nos permite tomar decisiones adecuadas minimizando riesgos y tomando medidas que refuerzan ciertos puntos a mejorar para brindar un bien o servicio adecuado.

La Gestión de la Cadena Logística es aquel punto donde los negocios enfocan sus mayores fortalezas debido a que, en ella se desarrollan todos sus procesos, ya sea de una organización que brinda bienes o servicios.

La innovación es cambiar y mejorar lo pasado, según cómo avance la tecnología, es decir inclinarse por nuevos métodos que enriquezcan y concedan al desarrollo de una sociedad.

Para las variables de este estudio se definió las dimensiones que se utilizadas como parte de este proyecto de investigación

Las prestaciones entendemos que son cualidades, características de un producto o servicio el cual debe proporcionarse a los clientes, de tal manera este quede totalmente satisfecho, así mismo las prestaciones siempre tienden a cambiar, mejorar y obtener complementos que ayuden al crecimiento del mismo.

La Fiabilidad, es señalada que tanto el producto o servicio se mide la facultad de conservar la calidad, en el tiempo establecido, en las condiciones pactadas con el fin de que el producto o servicio desarrolle sus actividades por el tiempo pactado.

Respeto a la normativa en las organizaciones mantienen como importantes principios, mantener el cumplimiento y conocimiento de las leyes que permiten desarrollar sus actividades con legalidad, estas leyes son de conocimiento público y hacen cumplir sus medidas de manera justa.

Calidad Percibida tiene una influencia positiva cuando hay una asociación de atributos intrínsecos sobre la satisfacción y lealtad que manifiestan los clientes siempre y cuando los productos o servicios cumplan con el tiempo de vida útil establecidos.

Transformación de servicio que está vinculado directamente con la comercialización de los productos, el cual fortalece estrategias y ventajas mediante la transformación de sistemas y la distribución comercial que permita competir con igualdad al mercado interno y externo.

Nuevos Procesos Portuarios utiliza nuevos sistemas que permiten el ingreso de nuevas tecnologías y plataformas electrónicas que conecta sistemas operativos con la organización que contribuyen a la comunidad portuaria, el cual estos procesos facilitan el intercambio de una manera segura e inteligente entre los operadores privados y públicas con el objetivo de mejorar la posición competitiva del puerto.

Mejoramiento de la distribución de los mercados de hoy en día requieren una atención cuidadosa y más aún en los canales de distribución, el cual permite enfrentar grandes demandas de los consumidores es por ello que se adoptan procesos que faciliten y agilicen la distribución de las mercaderías dentro y fuera de la empresa.

Nuevos Sistemas se adoptan en las empresas, permiten sistematizar un enfoque integrado a las plataformas que ayudan en la gestión de documentos y atención a los usuarios desde casa, para erradicar los antiguos procesos por nuevos, con el fin de abastecer las demandas de los clientes.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

En el estudio presentado se empleó el diseño no experimental, debido a que fue establecido mediante sucesos estadísticos (Políticas Públicas y avance en la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, tráfico de naves ante las demandas del comercio internacional) y su tipo de estudio fue Cuantitativo-Correlacional-Transversal, porque no se empleó las variables del proyecto, sino que fueron exclusivos para el acopio de información de datos que ya existen. Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) expone en su estudio con metodología no experimental o ex-post-facto que es un trabajo de investigación en la que se infiere manejar variables o estipular en casos inciertos a los individuos o a las condiciones.

3.2. Variables y operacionalización

De acuerdo a Hernández, Fernández y Baptista (2014) nos indican que las variables son una participación que pueden cambiar y cuya alteración es susceptible calcularse o examinarse. (p.105).

Las variables de este trabajo de investigación fueron:

Gestión de la Cadena Logística: Para operacionalizar la primera variable se asoció en cuatro dimensiones: Las Prestaciones, La Fiabilidad, Respeto a la Normativa, Calidad Percibida.

Para la variable Innovación se desagregó también en cuatro dimensiones: Transformación de servicio, Nuevos Procedimientos Portuarios, Mejoramiento de Distribución y Nuevos Sistemas (Métodos).

3.3. Población, muestra y muestreo

Para este proyecto de investigación la población y muestra fueron obtenidas por entidades competentes referentes al estudio como la Autoridad Portuaria Nacional,

Ositran, entre otros que favorecieron a la investigación en las que se pudo adquirir un plan de desarrollo portuario y que estas mismas van de acuerdo al tiempo de la investigación.

De acuerdo con Hernández, Fernández y Baptista (2014) señalan que la población es aquel grupo donde se desea producir un resultado, de acuerdo al estudio que se le realice. También puede ser señalado como aquel conjunto en que se espera conciliar una cadena de definiciones (p.174).

La Población está conformada por dos puertos principales del Perú, ubicados en la Provincia Constitucional del Callao.

Siguiendo a Hernández, Fernández y Baptista (2014) nos dicen que la muestra, es aquel subconjunto que componen a todo el conjunto de la población. Este pequeño grupo facilita la recopilación de datos para medir a toda la población y así emplearla en la investigación. (p.175)

La muestra para esta investigación fue del mismo tamaño de la población, es decir los dos puestos del Callao.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Para este estudio se desarrolló la técnica de análisis contenido cuantitativo y como instrumento de atesoramiento de datos la ficha de investigación donde se obtuvo información y estadísticas brindadas por fuentes secundarias competentes al estudio y conforme a los objetivos propuestos, para luego ser evaluados y comentados. Está basado en trabajos propuestos por organismos autorizados, para así mostrar la confiabilidad de la investigación.

Las investigaciones descriptivas escudriñan todo fenómeno que pueda ser sometido a un estudio. Estos procuran medir o acumular lo que se quiere averiguar de forma individual, en grupo sobre las definiciones o las variables que se relatan. (Hernández,

Fernández y Baptista, 2014, p.92).

3.5. Procedimientos

Al momento de terminar las variables, se buscó fuentes de información fidedignas para poder desarrollar las dimensiones con los indicadores, para ello se tomó información del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, Ositran, el puerto de APM Terminals callao y DP WORLD - Callao, el cual otorgó información para la ejecución de la ficha de análisis documental.

3.6. Método de análisis de datos

Tras haber alcanzado información para la ficha de investigación mediante a las entidades correspondientes, se procederá a realizar cuadros estadísticos y gráficos, para que con ella pueda ser interpretada y comentada conforme a los objetivos proyectados. El tipo de estudio desarrollado es Cuantitativo-Correlacional-Transversal, porque no se empleó las variables del proyecto, sino que fueron exclusivo para el acopio de información de datos que ya existen.

3.7. Aspectos éticos

En este proyecto de investigación se trabajó aplicando los valores y el respeto a la autonomía, para todo el desarrollo de este proyecto de investigación se aplicó la ética. Por el cual se empleó el manual APA para desarrollar las citas y referencias bibliográficas de las fuentes que fueron utilizadas al momento del desarrollo del proyecto de investigación.

IV. RESULTADOS

Los siguientes resultados exponen la relación de la gestión de la cadena logística con la innovación en la infraestructura de los puertos del Callao, se presenta a continuación:

En la tabla 4.1 se muestra la primera dimensión “Prestaciones”.

Tabla 4.1

Prestaciones

Año	Prestaciones
2015	30,607,337
2016	31,060,981
2017	34,920,206
2018	35,902,303
2019	36,557,839

Fuente: Elaboración propia

La dimensión Prestaciones detalló dos indicadores el primero fue los movimientos de cargas y el segundo indicador los movimientos de tipos de carga siendo este último, el de los contenedores, el más usado, en APM Terminals y DP World durante el periodo 2015 – 2019. En la tabla 4.1.2. Se observa que ambos indicadores ejecutados por los puertos durante dicho periodo han sido favorables, ya que hubo un crecimiento significativo, tal y como lo indica la tabla lo que demuestra un buen rendimiento en las prestaciones de los puertos.

En la tabla 4.2 se muestra la segunda dimensión “Fiabilidad”.

Tabla 4.2

Fiabilidad

Año	Fiabilidad
2015	0.47
2016	0.46
2017	0.47
2018	0.47
2019	0.45

Fuente: Elaboración propia

La dimensión fiabilidad definió dos indicadores el primero el de productividad en el uso de equipos especializados, en esto se refiere a la participación que tienen los equipos como la grúa pórtico equipos de alta especialización en el movimiento de carga y como segundo indicador la flexibilidad ante la demanda, en este punto se analizó la participación de las navieras. En la tabla 4.1.3 se observa que la fiabilidad de los puertos en el periodo de 2015 al 2019, se mantiene en un mismo nivel y una decadencia muy significativa en el último año. Sin embargo, se pudo notar la gran respuesta que está teniendo el Perú frente a las demandas del comercio internacional.

En la tabla 4.3 se muestra la dimensión Respeto a la Normativa.

Tabla 4.3

Respeto a la Normativa

Año	Respeto a la Normativa
2015	704
2016	558
2017	297
2018	251
2019	252

Fuente: Elaboración propia

La dimensión respeto a la normativa detalló dos indicadores el primero fue reclamo de la calidad del servicio que prestan los puertos del callao y el segundo reclamos de facturación ambos presentados en el periodo del 2015 - 2019. En la tabla 4.1.4 se muestra que la dimensión Respeto a la normativa, tuvo una decadencia en el área de la asistencia de reclamos lo que significa ser un declive favorable ya que disminuyó la cantidad de reclamos realizados a los puertos de APM Terminals y DP World. Esto implica que hubo un mejor manejo al momento de prestar sus servicios.

En la tabla 4.4 se muestra la Calidad Percibida.

Tabla 4.4

Calidad Percibida

Año	Calidad Percibida
2015	161,241
2016	5,989
2017	37,689
2018	13,814
2019	14,504

Fuente: Elaboración propia

La dimensión calidad percibida detalló dos indicadores el primero fue inversiones para la infraestructura y equipamiento y el segundo indicador los costos de servicios portuarios en APM Terminals y DP World. En la tabla 4.1.5 se muestra las inversiones y costos de servicios el periodo de 2015 al 2019, donde hubo una disminución en los últimos años frente al año 2015, sin embargo, se considera que los puertos del callao constantemente vienen invirtiendo para el mejoramiento de su infraestructura lo que implica que suba el costo de sus servicios para cubrir cada inversión, los puertos del callao están en un buen nivel a nivel nacional.

Contrastación de Hipótesis

Contrastación de Hipótesis General

H0 No existe relación positiva débil entre la Gestión de la Cadena Logística y la Innovación en la infraestructura de los puertos del Callao en el periodo 2015 – 2019.

Hi Existe relación positiva débil entre la Gestión de la Cadena Logística y la Innovación en la infraestructura de los puertos del Callao en el periodo 2015 – 2019.

Tabla 4.1.1

Año	Gestión de la Cadena Logística	Innovación
2015	30,769,283	13283.60
2016	31,067,528	23177.58
2017	34,958,192	23296.55
2018	35,916,368	17629.85
2019	36,572,596	17486.69

Coeficiente de Correlación 0.081091853

Fuente: Elaboración propia

Se muestra en la tabla 4.1.1 las dos variables presentadas en este estudio Gestión de la cadena Logística y la Innovación en la infraestructura de los puertos del Callao 2015 – 2019, donde se logró obtener un coeficiente de correlación 0.081, siendo este un porcentaje de 8% lo que permitió conocer que si existe relación positiva débil entre ambas y asimismo poder analizar la proporción de la trazabilidad total de las variables.

Primera Hipótesis Específica:

H0 No existe relación positiva débil entre las Prestaciones y la Innovación en la

infraestructura en los puertos del Callao en el periodo 2015 – 2019.

H1 Existe relación positiva débil entre las Prestaciones y la Innovación en la infraestructura en los puertos del Callao en el periodo 2015 – 2019

Tabla 4.2.1

Año	Prestaciones	Innovación
2015	30,607,337	13283.60
2016	31,060,981	23177.58
2017	34,920,206	23296.55
2018	35,902,303	17629.85
2019	36,557,839	17486.69

Coeficiente de correlación 0.096234209

Fuente: Elaboración propia

Se observa en la tabla 4.2.1 la relación entre las Prestaciones y la Innovación en la infraestructura de los puertos del Callao 2015 – 2019, donde detalla el coeficiente de correlación 0.096, siendo este un porcentaje de 9.6% lo que posibilitó conocer que si existe relación positiva débil en la primera hipótesis específica.

Segunda Hipótesis Específica

H0 No existe relación positiva débil entre las Fiabilidad y la Innovación en la infraestructura en los puertos del Callao en el periodo 2015 – 2019.

H2 Existe relación positiva débil entre las Fiabilidad y la Innovación en la infraestructura en los puertos del Callao en el periodo 2015 – 2019.

Tabla 4.3.1

Año	Fiabilidad	Innovación
2015	0.47	13283.60
2016	0.46	23177.58
2017	0.47	23296.55
2018	0.47	17629.85
2019	0.45	17486.69

Coeficiente de correlación 0.118840066

Fuente: Elaboración propia

Se presenta en la tabla 4.3.1 la relación entre la Fiabilidad y la Innovación en la infraestructura de los puertos del Callao 2015 – 2019, donde se midió el coeficiente de correlación de ambas dando un resultado de 0.118, siendo este un porcentaje de 11.8% lo que indicó que si existe relación positiva débil en la segunda hipótesis específica.

Tercera Hipótesis Específica

H0 No existe relación positiva moderada entre Respeto a la Normativa y la Innovación en la infraestructura en los puertos del Callao en el periodo 2015 – 2019.

H3 Existe relación positiva moderada entre Respeto a la Normativa y la Innovación en la infraestructura en los puertos del Callao en el periodo 2015 – 2019.

Tabla 4.4.1

Año	Respeto a la Normativa	Innovación
2015	704	13283,60
2016	558	23177.58
2017	297	23296.55
2018	251	17629.85
2019	252	17486.69

Coeficiente de correlación 0.679179696

Fuente: Elaboración propia

En tabla 4.4.1 se detalló la relación entre el Respeto a la Normativa y la Innovación en la infraestructura de los puertos del Callao 2015 – 2019, donde muestra el coeficiente de correlación 0.679, siendo este un porcentaje de 67.9% lo que posibilitó conocer la proporción de la trazabilidad total de las variables analizadas. Y que si existe relación positiva moderada en la tercera hipótesis específica.

Cuarta Hipótesis Específica

H0 No existe relación positiva fuerte entre Calidad Percibida y la Innovación en la infraestructura en los puertos del Callao en el periodo 2015 – 2019.

H4 Existe una relación positiva fuerte entre Calidad Percibida y la Innovación en la infraestructura en los puertos del Callao en el periodo 2015 – 2019.

Tabla 4.5.1

Año	Calidad Percibida	Innovación
2015	161,241	13283,60
2016	5,989	23177,50
2017	37,689	23296.55
2018	13,814	17629.85
2019	14,504	17486.69

Coeficiente de correlación 0.998894862

Fuente: Elaboración propia

Se observa en la tabla 4.5.1 la relación entre la Calidad Percibida y la Innovación en la infraestructura de los puertos del Callao 2015 – 2019, el coeficiente es de correlación 0.999, siendo este un porcentaje 99.9% lo que permitió conocer la proporción de la trazabilidad total de las variables analizadas, la medición de la cuarta dimensión y la segunda variable determinó que, si existe relación entre ambas, mostrando así una relación positiva fuerte en la cuarta hipótesis específica.

V. DISCUSIÓN

Este estudio tuvo como principal objetivo determinar la relación entre la Gestión de la Cadena Logística y la Innovación en la infraestructura de los Puertos del Callao periodo 2015 – 2019.

El primer resultado muestra el vínculo que existe entre las variables gestión de la cadena logística y la innovación, según el orden correspondiente, la primera proporcionó datos donde la organización centra sus esfuerzos para cada proceso como las prestaciones, la fiabilidad, el respeto a la normativa y la calidad percibida ejecutadas por los puertos del callao y la segunda variable, llevó a cabo el desarrollo que se viene implementado para mejorar los servicios que prestan los puertos en estudio, como la transformación de servicios, nuevos procedimientos, mejoramiento de distribución y nuevos sistemas lo que permitió ver el desempeño de cada una de ellos. Cabe mencionar que gracias a los acuerdos comerciales que está teniendo el Perú existe un crecimiento en las demandas de importaciones y exportaciones, lo anterior se refiere a la realidad problemática planteada al principio de este estudio, por ello los puertos principales del Perú como lo es APM Terminals y DP World, deben estar a la altura para responder ante las nuevas negociaciones internacionales (demandas). En la medición de ambas variables se obtuvo un coeficiente de correlación de 0.081, siendo esta una correlación positiva débil. Lo que indica que debe haber un mejoramiento en los procesos, adquisición de equipos especializados y así entrar a una nueva fase de modernización en las infraestructuras de los puertos del Callao. Debemos entender que cada organización al momento de implementar y reformar nuevas modalidades, tiende a tener ciertas dificultades que creemos que a medida se fortalezcan en conocimiento y práctica la correlación se hará fuerte de acuerdo a lo dicho por Córdoba, E., Castillo, J. y Castillo, N. (2018) donde indica que las diversas ideas en la creatividad e innovación son pieza importante para los

procedimientos de las empresas a nivel productivo y competitivo facilitando así la capacidad económica, por ello la creatividad y la innovación deben determinarse integralmente en las empresas.

Asimismo, en el segundo resultado se muestra la primera hipótesis específica donde se buscó diagnosticar el progreso de los movimientos de carga y tipos de carga que gestionan los puertos del Callao, por ello se planteó la relación entre la dimensión prestaciones y la variable innovación. La eficiencia que muestran los puertos al momento de realizar sus diversas operaciones. La medición de la primera dimensión y la segunda variable proporcionó un coeficiente de correlación de 0.096, esto detalla una correlación positiva débil. Según lo dicho Suárez, Serebrisky y León nos indican que, las reformas portuarias en la mayor cantidad de países latinoamericanos dieron como respuesta los nuevos cambios legislativos, integrando la colaboración del sector privado.

Por otro lado, el tercer resultado muestra la segunda hipótesis donde se planteó determinar la productividad en el uso de equipos especializados (ejemplo: grúas pórticos) y la flexibilidad que tienen los puertos del Callao ante las demandas que se viene dando gracias a los acuerdos comerciales del Perú, a lo que se buscó obtener la relación mediante la dimensión fiabilidad y la variable innovación. La medición de la segunda dimensión y la segunda variable permitió conocer el coeficiente de correlación 0.118, lo que detalla ser, una correlación positiva débil. Por lo mencionado anteriormente cruzado, nos indica que la eficacia de un puerto, no solo se da por los recursos o transacciones en la infraestructura, y/o equipamientos especializados, sino que además puede darse en la implementación de nuevos sistemas logísticos. Conforme a lo mencionado Alonso, A.R. y Felipe, P.M. (2014) nos dice que es esencial la evaluación de productos y servicios que las organizaciones prestan, para obtener un adecuado diseño del servicio logístico y responder las diversas solicitudes que el cliente presenta.

Además, en el cuarto resultado se muestra la tercera hipótesis donde se buscó identificar el actuar de los puertos del Callao frente a solicitudes, documentaciones y reclamos como los reclamos a la calidad de servicio y de facturación, fueron medidas a través de la dimensión de respeto a la normativa y la variable innovación. La medición de la tercera dimensión y la segunda variable otorgó un coeficiente de correlación de 0.679, siendo esta una correlación positiva moderada. Se puede notar la existencia de esta relación y cuánto influye en el mejoramiento de las operaciones de los puertos del Callao.

Por último, el quinto resultado muestra la cuarta hipótesis donde se buscó identificar las inversiones que vienen realizando los puertos del Callao durante el periodo 2015 - 2019 para las mejoras de la organización, tal es el caso de las inversiones para la infraestructura y los costos por los servicios prestados, ello se determinó mediante la dimensión calidad percibida y la variable innovación. La medición de la cuarta dimensión y la segunda variable otorgó un coeficiente de correlación de 0.999, siendo esta una correlación positiva fuerte. La relación más fuerte que se pudo destacar en este estudio está en la calidad que se percibe y la innovación que ofrecen los puertos del Callao, para lograr ser uno de los mejores puertos a nivel Latinoamérica. Suárez, Serebrisky y León nos reafirma que, los puertos ya no son solamente la puerta entre mar y tierra del comercio internacional. Actualmente, los puertos forman parte de lo primordial de la gestión de la cadena de logística, en las que ganancias y ahorros en costos han justificado la necesidad de contar con enlaces intermodales en todo el mundo.

VI. CONCLUSIONES

Para finalizar este desarrollo de investigación, en este episodio se detalla y se mostrará las conclusiones que fueron adquiridas a lo amplio de este estudio.

Se concluye identificando que las prestaciones y la innovación en los últimos 5 años, en el puerto del callao se desarrollaron favorablemente, el dinamismo de este se vio reflejado en la economía de nuestro país, donde se obtuvo por medio de las dos variables un porcentaje positivo débil que posibilito conocer que si hay una relación positiva en la primera hipótesis del 9.6%.

La fiabilidad y la innovación en los últimos 5 años, en el puerto del callao se desarrollaron favorablemente, con poco índice de pérdidas para en todas las operaciones realizadas, donde se midió el coeficiente de correlación dando un porcentaje positivo débil que afirma reconocer que si hay una relación positiva del 11.8%.

Respeto a la normativa y la innovación en los últimos 5 años, en el puerto del callao ha ido mejorando la calidad del servicio ha seguido presentándose con cambios favorables para los clientes, los reclamos fueron disminuyendo, debido a la buena gestión que se está dando año tras año, el coeficiente de correlación que se aplicó para esta hipótesis nos da a conocer que existe una relación positiva moderada de un 67.9%.

La calidad percibida y la innovación en los últimos 5 años, en el puerto del callao ha ido en disminuyendo a excepción del año 2015 y 2017, de tal modo el puerto del callao tiene propuestas de mejorar cada año que ayudarían a contar con mejor equipamiento e infraestructura, el coeficiente correlación que se aplicó para esta hipótesis nos indica que existe una relación positiva fuerte de un 99.9%.

VII. RECOMENDACIONES

A continuación, se presenta las recomendaciones basadas en cada etapa y conclusiones de esta tesis:

Para las prestaciones y la innovación recomienda seguir implementando nuevos proyectos maestros para el desarrollo de los puertos del Callao, por entidades competentes como APN, MINCETUR, OSITRAN, etc., cada año, para estar a la vanguardia y al ritmo de los grandes puertos del mundo.

Para la fiabilidad y la innovación se recomienda seguir adquiriendo equipos especializados, que disminuyan las pérdidas al momento de carga y descarga aún no es suficiente la poca cantidad que se tiene de grúas especializadas como lo son las grúas pórtico. Asimismo, es necesario seguir adaptándose a las nuevas modalidades, tecnología (software) que exigen los puertos más importantes del mundo.

Para el respeto a la normativa y la innovación, se pudo notar un buen resultado ya que los puertos del Callao han sabido transformar las gestiones ante los reclamos dados por los clientes, por ello se recomienda seguir ajustando cada proceso que contribuye al crecimiento del comercio internacional.

Para la calidad percibida y la innovación se recomienda que el gobierno y las organizaciones portuarias inviertan en las infraestructuras de los Puertos, de ellos depende la conexión con el resto del mundo. Mincetur cada año viene trabajando para nuevos acuerdos comerciales, lo que indica mayor interacción y demanda en las negociaciones internacionales.

REFERENCIAS

- Alonso, A., y Felipe, P. (2014). *Servicio logístico al cliente en empresas de servicios: procedimientos para su diseño*. Repositorio Institucional. <http://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=3&sid=2745c679-c7bf-4875-acb1-239bd5f5dc89%40pdc-v-sessmgr03>
- Álvarez, J. y González, M. (2020). *Diagnóstico para el perfeccionamiento de la gestión de la innovación empresarial*. 1(22), 1-16. . <http://www.ciget.pinar.cu/ojs/index.php/publicaciones/article/view/516/1600>
- Álvarez, A. Ospina, G. (2020) *Evaluación de la calidad percibida del servicio en un encuentro deportivo*. Repositorio Institucional. <http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=9&sid=83e28e88-d3b9-4442-b7fc-8de3f52aae5e%40pdc-v-sessmgr03&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%3d#AN=142329325&db=bth>
- Arango, M. Valencia, J., y Ruiz, S. (2020) *Sistema de logística inversa para el desarrollo sostenible de un astillero*. <http://eds.a.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=3&sid=e460a1ac-4853-4a41-912b-2ab2aff7046c%40sdc-v-sessmgr03&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%3d#AN=143182874&db=fua>
- APN y MTC. (2019, Agosto). *Políticas Públicas y avance en la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario* [presentación de diapositivas]. <http://www.sela.org/media/3212401/plan-nacional-de-desarrollo-portuario-peru.pdf>
- APAM. (2019, Febrero). *Terminales Portuarios Peruanos incrementaron 4.5% el movimiento de carga en el 2018*.

<https://www.apam-peru.com/web/terminales-portuarios-peruanos-incrementaron-4-5-el-movimiento-de-carga-en-el-2018/#:~:text=Los%20terminales%20portuarios%20a%20nivel,registraron%20103.9%20millones%20de%20TM.>

Autoridad Portuaria Nacional (2018). *Competitividad – Perú como HUB*. [Presentación en diapositivas].

<https://www.apn.gob.pe/site/files/URRI34534534583945898934857345/Seminario%20Comercio%20Exterior%20-%20COMEX%20PERU%2011-04-18.pdf>

Autoridad Portuaria Nacional (2018) Boletín Portuario. Ed. N°111.

<https://www.apn.gob.pe/site/files/URRI34534534583945898934857345/Boletin%20N%20111%20VHorizontal.pdf>

Autoridad Portuaria Nacional de Desarrollo Portuario (2019), *Plan Nacional de Desarrollo Portuario*.

<https://www.apn.gob.pe/site/files/URRI34534534583945898934857345/PNDP-2019.pdf>

Castillo, M. & Torres, E. (2019) *El papel de la Cooperación para Desarrollar Innovación Tecnológica en la PYME*. Repositorio Institucional

<http://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=5&sid=94298c66-1a26-4cc2-9103-3306d6cbd68e%40pdc-v-sessmgr01>

Castro, O., Soler, E., Umaña, R. y Yepes, C. (2016). *Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el puerto de Cartagena para el año 2015*, 19(32), 87-106.

<https://www.redalyc.org/pdf/1872/187247578005.pdf>

ComexPerú (2019), *Desarrollo Portuario y Competitividad*. [Presentación en

diapositivas].

https://www.comexperu.org.pe/upload/seminars/foro/seminario_12092019/Presentaci%C3%B3n%20del%20Sr.%20Edgar%20Pati%C3%B1o.pdf

Contreras, E. (s.f.). *La ventaja competitiva de Michael Porter*. Centro de Innovación y Creatividad Empresarial. <http://v-beta.urp.edu.pe/pdf/id/6330/n/>

Córdoba, E., Castillo, J. y Castillo, N. (2018) *Creatividad e innovación: Motores de desarrollo empresarial*. (19), 55-85.

<http://dx.doi.org/10.21501/21454086.2363>

Correa, Y. D. (2017). *Influencia de la Logística Portuaria del Callao en el incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 - 2017*. [Tesis de Pregrado, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional

http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/32192/Correa_BYD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Cruzado, T. (2015). *Infraestructura Portuaria y su efecto en el Comercio Internacional, en el puerto de Salaverry – Trujillo, Periodo 2011 – 2015*. [Tesis de Pregrado, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional

http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/380/cruzado_at.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Del Carpio Gallegos, J. & Miralles, F. (2019) *Propensión a la innovación tecnológica de las empresas manufactureras peruanas que no desarrollan actividades de Investigación y Desarrollo (I&D)*. Repositorio Institucional.

<http://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=4&sid=94298c66-1a26-4cc2-9103-3306d6cbd68e%40pdc-v-sessmgr01>

Díaz, R. (2020). *La reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte del Ministerio de*

Transporte y Comunicaciones – Lima 2019. [Tesis de Pregrado, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional

http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/45235/D%c3%adaz_SRO_SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Fierro, I., y Villacres, C. (2014) *Diagnostico de la cadena logística de exportación del banano Ecuatoriano hacia Estados Unidos de América. Vol. 8, N 2.*

<https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/saber/article/view/1985/1487>

Gómez, C. & Valencia, J. (2020). *Mecanismos utilizados para medir capacidades de innovación tecnológica en las organizaciones.* Repositorio Institucional.

<http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=5&sid=27a03793-0900-40ff-9e0b-0a813761b29c%40sdc-v-sessmgr02>

González, F. (2018). *“El transporte marítimo y los desarrollos portuarios. El nuevo rol de las alianzas marítimas en el tablero internacional”.* Repositorio Institucional.

<http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=3&sid=fbe659b6-16a9-4898-a292-52f7f565d00e%40sdc-v-sessmgr02>

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación.*

(6).

170

-335.

http://docs.wixstatic.com/uqd/986864_5bcd4bbbf3d84e8184d6e10eecea8fa3.pdf

Jiménez, M. y Rodríguez, D. (2019) *“Las tecnologías de la información y comunicación como factor innovación y competitividad empresarial”.* Vol. 24(1), 85 - 92.

<http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=fua&AN=132677650&lang=es&site=eds-live>

Ludmer, G. (2019) *La Innovación tecnológica en la cadena de producción de ropa en Argentina: cuando las apariencias engañan.* Repositorio Institucional.

<http://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=9&sid=94298c66-1a26-4cc2-9103-3306d6cbd68e%40pdc-v-sessmgr01>

Madriz, D. (2017) *Estrategias de Gestión Logística para el Mejoramiento de la Productividad y la Calidad del Servicio en Hoteles y Posadas del Estado de Táchira*.

<http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=5&sid=83e28e88-d3b9-4442-b7fc-8de3f52aae5e%40pdc-v-sessmgr03&bdata=Jmxhbmc9ZXMMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%3d#AN=140929909&db=fua>

Marín, D. y Cuartas, J. (2019). *Relación entre la innovación y el desempeño: Efecto en la fuerza capacidad y el Slack organizacional*". Vol. 59(2), 95 - 107.

https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-75902019000200095&lng=es

Morales, S. Sandoval, B., y Orejuela, J. (2018) *Redes de Petri estocásticas en impacto de la capacidad en el servicio en restaurantes de producción masiva*.

<http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=2&sid=83e28e88-d3b9-4442-b7fc-8de3f52aae5e%40pdc-v-sessmgr03&bdata=Jmxhbmc9ZXMMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%3d#AN=136775304&db=a9h>

Ocampo, I. (2020) *Innovación social y aportaciones al derecho humano al agua en hogares de la mixteca poblana*.

<http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=7&sid=83e28e88-d3b9-4442-b7fc-8de3f52aae5e%40pdc-v-sessmgr03&bdata=Jmxhbmc9ZXMMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%3d#AN=142366965&db=fua>

Orejuela, J. y Bravo, J. (2016). *Estudio del impacto de las discrepancias entre los tamaños de lote de producción y distribución en el nivel de servicio*. 2(34).

<http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/ingenieria/article/view/6368/7495>

Ositran. (2019) *Plan de Negocios*. [Presentación en diapositivas].

<https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/7.-APM-Terminals-Plan-de-Negocios-2019-VF.p>

Ositran. (2019) *Plan de Negocios*. [Presentación en diapositivas].

<https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/pdn-2020-apmtc.pdf>

Ositran. (2019) *Plan de Negocios*. [Presentación en diapositivas].

<https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/4.-DP-World-Plan-de-Negocios-2019.pdf>

Pinto, M. (2016). *La gestión de la logística inversa en las empresas portuguesas* [tesis de doctoral, Universidad de Extremadura, España]. Repositorio Institucional.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=52318>

Riquelme, M. (2019). *La Cadena de Valor de Michael Porter*. Consultado el 20 de Junio de 2020. <https://www.webyempresas.com/la-cadena-de-valor-de-michael-porter/>

Rodríguez, E. (2018) *Identificación de prácticas en la gestión de la cadena de suministro sostenible para la industria alimenticia*.

http://search.ebscohost.com/Community.aspx?authtype=refurl&ugt=723731863C8635773786355632553E6224E369D36513649368E323E332133603&stsug=AkdCOv0C5kDBbE7mbnOPoSnHIXDoc5h3HorwawCLkQiEB0BLW9D623vpK1k2fKd6W0cDP0zIqmxuf8Qp7oGUGCt_H57zjVAAt9LpvEAW-0Xuz1RGXbaP5MtlSJqxlH0u-7ArBLAOFk-VXPC9E4GgtN10P3HMOtALeGDIHssIHP_o5liY&IsAdminMobile=N&encid=22D731163C2635973756355632753C57344379C375C374C378C373C372C376C33013#AN=142329325&db=bth

Suarez, A., Serebrisky, T. y Ponce, O. (2018) *Competitividad Portuaria en América Latina y El Caribe*.

https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Competitividad_portuaria_en_Am%C3%A9rica_Latina_y_el_Caribe_Un_an%C3%A1lisis_de_la_regulaci%C3%B3n_gobernanza_y_competencia_en_el_sector_portuario_de_la_regi%C3%B3n_es_es.pdf

Valenzuela, J. y Espinoza, A. (2019). *Diseño de la cadena logística inversa para el modelo de negocio de economía circular*. Vol. XL (3), 306 - 315.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959652618313878?via%3Dihub>

Vargas, O. (2013) *Gestión de compras eficientes y sostenibles: modelo para la gestión de la cadena de suministro y para romper paradigmas*. Repositorio Institucional.

<http://eds.b.ebscohost.com/eds/results?vid=1&sid=e94c81de-6068-48c1-9282-8744435cd546%40pdc-v-sessmgr02&bquery=Gesti%3%b3n+de+compras+eficientes+y+sostenibles%3a+modelo+para+la+gesti%3%b3n+de+la+cadena+de+suministro+y+para+romper+paradigmas&bdata=Jmxhbm9ZXMmdHlwZT0wJnNIYXJjaE1vZGU9QW5kbnNpdGU9ZWRzLWxpdmU%3d>

Uribe, J. (2019) *Una perspectiva de la innovación tecnológica en Latinoamérica*. Repositorio Institucional.

<http://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=10&sid=94298c66-1a26-4cc2-9103-3306d6cbd68e%40pdc-v-sessmgr01>

Zlav, G. (2013, Mayo). *Dimensiones, indicadores y herramientas de la cadena logística*.

<http://logisticreference.blogspot.com/2013/05/dimensiones-indicadores-y-herramientas.html>

ANEXO 1

Matriz de sistematización

Variables de estudio	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
Gestión de la Cadena Logística	Es aquel apartado concreto, sobre el que una empresa centra sus esfuerzos. (..) “Las “prestaciones” se refieren a las características específicas del producto o servicio, (...) Los “complementos” son las características adicionales del producto o servicio, (...) La “fiabilidad” se muestra en el cumplimiento de lo que la empresa se compromete (plazos de entrega). El “respeto a la normativa vigente” es el centro de atención de algunas empresas específicas, como las dedicadas a los productos peligrosos o perecederos. (...) Por último, la “calidad percibida” sería la imagen de la empresa desde la perspectiva del cliente o de los futuros clientes (...). (Zlav, 2013).	<p>Las Prestaciones</p> <p>La Fiabilidad</p> <p>Respeto a la Normativa</p> <p>Calidad Percibida</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Movimiento de carga - Movimiento por tipo de carga - Productividad en el uso de equipos especializados - Flexibilidad ante demanda - Reclamo de la calidad del servicio - Reclamos de facturación - Inversiones para la infraestructura y equipamiento - Costos de Servicios Portuarios 	Nominal

<p>Innovación</p>	<p>Se trata de la transformación de una idea en un producto o en un servicio comercializable, un procedimiento de fabricación o distribución operativo, nuevo o mejorado, o un nuevo método de proporcionar un servicio social. (OCDE, s.f.)</p>	<p>Transformación de servicio</p> <p>Nuevos Procedimientos</p> <p>Mejoramiento de Distribución</p> <p>Nuevos Sistemas (Métodos)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Calidad de Infraestructura - Servicio - Nueva para la organización - Nueva para el país - Tráfico de Servicios - Movimiento de contenedores con el uso de Grúas - Nuevas Tecnologías (Plataforma) - Plataformas Logísticas 	<p>Ordinal</p> <p>Intervalo</p> <p>Razón</p>
-------------------	--	---	---	--

Matriz de consistencia (cuantitativo)

Problema General	Objetivo general	Hipótesis general	Dimensiones	Indicadores
¿Cuál es la relación de gestión de la cadena logística y la innovación en la infraestructura de los Puertos del Callao periodo 2015 al 2019?	Determinar la relación que existe en la gestión de la cadena logística y la innovación en la infraestructura de los Puertos del callao periodo 2015 al 2019.	La relación entre la gestión de la cadena logística y la innovación en la infraestructura de los puertos del callao periodo 2015 al 2019.	Las Prestaciones La Fiabilidad	<ul style="list-style-type: none"> - Movimiento de carga - Movimiento por tipo de carga - Productividad en el uso de equipos especializados - Flexibilidad ante demanda
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicas	Respeto a la Normativa Calidad Percibida	<ul style="list-style-type: none"> - Reclamo de la calidad del servicio - Reclamos de facturación - Inversiones para la infraestructura y equipamiento - Costos de Servicios Portuarios
<ul style="list-style-type: none"> • ¿Existe relación entre las prestaciones y la innovación en la infraestructura de los Puertos del Callao periodo 2015 al 2019? • ¿Existe relación entre la fiabilidad y la innovación en la infraestructura de los Puertos del Callao periodo 2015 al 2019? • ¿Existe relación entre el respeto a la 	<ul style="list-style-type: none"> • Determinar la relación que existe entre las prestaciones y la innovación en la infraestructura de los puertos del Callao periodo 2015 al 2019. • Determinar la relación que existe entre la fiabilidad y la innovación en la infraestructura de los puertos del 	<ul style="list-style-type: none"> • La relación entre las prestaciones y la innovación en la infraestructura de los puertos del callao periodo 2015 al 2019. • La relación entre la fiabilidad y la innovación en la infraestructura de los puertos del callao periodo 2015 al 2019. • La relación entre el respeto a la normativa y la 		

<p>normativa y la innovación en la infraestructura de los Puertos del Callao periodo 2015 al 2019?</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Existe relación entre la calidad percibida y la innovación en la infraestructura de los Puertos del Callao periodo 2015 al 2019? 	<p>Callao periodo 2015 al 2019.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Determinar la relación que existe entre el respeto a la normativa y la innovación en la infraestructura de los puertos del Callao periodo 2015 al 2019. • Determinar la relación que existe entre la calidad percibida y la innovación en la infraestructura de los puertos del Callao periodo 2015 al 2019. 	<p>innovación en la infraestructura de los puertos del callao periodo 2015 al 2019.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La relación entre la calidad percibida y la innovación en la infraestructura de los puertos del callao periodo 2015 al 2019. 	<p>Transformación de servicio</p> <p>Nuevos Procedimientos</p> <p>Mejoramiento de Distribución</p> <p>Nuevos Sistemas (Métodos)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Calidad de Infraestructura - Servicio - Nueva para la organización - Nueva para el país - Tráfico de Servicios - Movimiento de contenedores con el uso de Grúas - Nuevas Tecnologías (Plataforma) - Plataformas Logísticas
--	---	--	---	---

ANEXO 2

FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Ficha de proceso de recolección de datos cuantitativos

Nombre	<ul style="list-style-type: none"> - Bances Cárdenas Brian Steven - LLashac Sicha Esther Josselin 	
Título	"La Gestión de la Cadena Logística y la Innovación en la Infraestructura de los Puertos del Callao Periodo 2015 al 2019"	
Tesis	Pregrado	
Recopilar la información	Los datos se obtendrán de la base de datos de Entidades Autorizadas (Autoridad Portuaria Nacional, Ositran, Sunat y otros)	
Operaciones de análisis de datos estadísticos.	Se usará el método estadístico de la Regresión Lineal Simple para identificar la relación entre las variables.	
Proceso de análisis de la información: interpretarla y sintetizar para dar paso a una nueva información.	Se usará el programa E-views que permitirá indicar el grado de relación entre las variables independientes y dependientes	
Descripción general	Objetivo General	Determinar la relación que existe en la gestión de la cadena logística y la innovación en la infraestructura de los Puertos del callao. Periodo 2015 al 2019.
Variables	Gestión de la cadena logística	
	Innovación	
Enfoque	Cuantitativo	
Variable Gestión de la cadena logística		

Las Prestaciones	
Movimiento de carga	
Movimiento por tipo de carga	
La fiabilidad	
Productividad en el uso de equipos especializados	
Flexibilidad ante la demanda	
Respeto a la normativa	
Reclamos de la calidad de servicio	
Reclamos de facturación	
Calidad Percibida	

Inversiones para la infraestructura y equipamiento

Costos de servicios portuarios

Innovación

Transformación de servicio

Calidad de infraestructura

Servicio

Nuevos procedimientos portuarios

Nueva para la organización

Nueva para el país

Mejoramiento de distribución

Trafico de servicios	
Movimiento de contenedores con Grúas Pórtico	
Nuevos Sistemas	
Nuevas Tecnologías (plataforma)	
Plataforma Logísticas	