



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

**ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

Análisis de la implementación del cabotaje marítimo en el
comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciado en Negocios Internacionales

AUTORES:

Arrieta Cano, Lecsy Carolay (ORCID:0000-0003-0796-9837)

Cheglio Lage, Noe (ORCID:0000-0001-9042-9887)

ASESOR:

Dr. Monzon Troncoso, Alberto Samuel (ORCID:0000-0001-8640-1777)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

CALLAO - PERÚ

2022

DEDICATORIA

Principalmente a Dios, quien nos brindó la fuerza y perseverancia necesaria para el desarrollo de nuestra tesis. A nuestros padres, que confiaron en nosotros; y a todas las personas que nos han brindado su apoyo moral durante el proceso.

AGRADECIMIENTO

Es de suma importancia expresar nuestro agradecimiento a todas las personas involucradas para lograr concluir la presente tesis, al Dr. Alberto Samuel Monzón Troncoso, principal colaborador, quien nos enseñó y guio. A nuestros padres, principales promotores de nuestros sueños, gracias por estar presentes. A nuestros familiares y amigos, por la comprensión brindada a lo largo de este proceso.

Nuestro más sincero agradecimiento a cada uno de ustedes.

Índice de contenidos

Dedicatoria	2
Agradecimiento	3
Resumen	7
Abstract	8
I. INTRODUCCIÓN	9
II. MARCO TEÓRICO	13
III. METODOLOGÍA	21
3.1 Tipo y diseño de investigación	21
3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización	21
3.3 Escenario de estudio	23
3.4 Participantes	23
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	23
3.6 Procedimiento	24
3.7 Rigor científico	26
3.8 Método de análisis de información	27
3.9 Aspectos éticos	28
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	29
V. CONCLUSIONES	54
VI. RECOMENDACIONES	55
REFERENCIAS	56
ANEXOS	68

Índice de tablas

Tabla 1. Categorías, subcategorías y matriz de categorización	21
Tabla 2. Resumen de criterios de búsqueda	24
Tabla 3. Tabla de criterio de comparación – Movilidad de carga mejorada	29
Tabla 4. Tabla de criterio de comparación – Impacto ambiental reducido	31
Tabla 5. Tabla de criterio de comparación – Aumento de empleos de marineros	32
Tabla 6. Tabla de criterio de comparación – Aspecto Teórico	33
Tabla 7. Tabla de criterio de comparación – Aspecto Técnico	35
Tabla 8. Tabla de criterio de comparación – Aspecto Administrativo	38
Tabla 9. Tabla de criterio de comparación – Aspecto de Mercado	39
Tabla 10. Tabla de criterio de comparación – Aspecto Legal	43
Tabla 11. Tabla de criterio de comparación – Aspecto Financiero	46

RESUMEN

La presente tesis está titulada “Análisis de la implementación del cabotaje marítimo en el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017-2021”, teniendo como propósito el describir y analizar la relación que hay entre el uso del cabotaje marítimo y cómo se relaciona con el comercio internacional en el Callao en el periodo de 2017 al 2021.

El tipo de investigación es aplicada; mientras que el diseño de investigación es cualitativa, narrativo de tópicos, no experimental, descriptivo, exploratorio y longitudinal.

Con el fin de poder responder a los objetivos planteados, se utilizó y empleó el Análisis de documentos, así como el procesamiento relacional de las tablas de criterios, como parte de la Técnica de recolección de datos. Asimismo, el instrumento se encuentra definido por la ficha de datos y las tablas de criterios. En cuanto a los participantes, estos corresponden a los operadores del cabotaje, cuya ejecución se realiza principalmente en el Callao.

Palabras clave: Cabotaje, Comercio Internacional, Transporte Internacional.

ABSTRACT

This thesis is entitled "Analysis of the implementation of maritime cabotage in international trade in Callao in the period 2017-2021", with the purpose of describing and analyzing the relationship between the use of maritime cabotage and how it relates to international trade in Callao in the period from 2017 to 2021.

The type of research is applied; while the research design is qualitative, narrative of themes, non-experimental, descriptive, exploratory and longitudinal.

In order to be able to respond to the stated objectives, the Document Analysis was extracted and used, as well as the relational processing of the criteria tables, as part of the Data Collection Technique. Likewise, the instrument is defined by the data sheet and the criteria tables. As for the participants, these correspond to the cabotage operators, whose execution is carried out mainly in Callao.

Keywords: Cabotage, International Trade, International Transport.

I. INTRODUCCIÓN

La presente tesis pretende analizar la implementación del cabotaje marítimo en el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 – 2021, para ello empezaremos por describir nuestra realidad problemática en los distintos niveles como: Mundial, América, Perú y Callao.

A nivel mundial, el transporte internacional es considerado una actividad fundamental para el avance a nivel económico y social (Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, 2009), siendo un eje principal de la competitividad en el mercado para el crecimiento de las exportaciones e importaciones globales. En un contexto internacional, el transporte de mercancías no sólo está relacionado con el movimiento físico de productos, sino también es fundamental enfatizar que se requiere de una infraestructura viable y eficiente para asegurar el correcto funcionamiento de la economía. En tal sentido, es importante precisar que los países subdesarrollados se encuentran en la necesidad de encontrar una alternativa sostenible y competitiva que permita su crecimiento a largo plazo. Por otro lado, en Europa, específicamente en el ámbito económico, la mayoría de países miembros han liberalizado el cabotaje; sin embargo, existen otros que ofrecen inclusive una completa liberación para aquellos que no son parte. Sin embargo, también hay países que no cuentan con ninguna política relacionada al cabotaje marítimo y su ejecución. En los últimos años, la Unión Europea (UE) ha buscado abordar las externalidades negativas debidas al transporte por carretera (congestión, impacto ambiental, etc.) y se ha marcado unos objetivos de competitividad y sistema de transporte eficiente en recursos (Comisión Europea, 2011). Esto con el fin de disminuir las grandes cantidades de emisiones de gases contaminantes producidos por la operatividad diaria y que conllevan a un deterioro acelerado del ambiente debido al rápido crecimiento de los países e industrias propiciados por la globalización de mercados.

En el contexto de América como región, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM), definió la importancia de impulsar el cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia en América del Norte a través de un trabajo conjunto con distintas autoridades del sector, que ejecutarán acciones específicas

a fin de impulsar y consolidar la red de infraestructura portuaria y la Marina Mercante como detonantes de crecimiento a nivel regional (Gobierno de México, 2021). Sin embargo, en los Estados Unidos, las leyes de cabotaje que rigen el movimiento de bienes y personas entre los puertos nacionales a menudo se denominan "Ley de Jones", la cual a partir de su naturaleza proteccionista ya que permite únicamente el transporte marítimo de carga en territorio estadounidense a aquellas embarcaciones con bandera, marinería, propiedad y fabricación de este país como característica del Régimen cerrado en relación a la política internacional de cabotaje implementada. (Grabow & Manak, 2020). Asimismo, Gómez y Sánchez (2021) mencionan que en gran parte de Latinoamérica existen leyes de cabotaje que restringen el transporte de carga entre los puertos de una misma nación por buques de bandera extranjera, por lo que es necesario precisar que la mayoría de dichos países no cuenta con líneas de bandera y que si las distintas líneas lograrán ejecutar el traslado de carga por medio del cabotaje entre distintos puertos de un mismo país, podrían obtener ingresos adicionales de fletes, del mismo modo que mejorarían la conectividad a gran medida.

Ciertamente, el Perú cuenta con 21 naves que corresponden a la flota mercante nacional, en donde 19 de ellas son para carga líquida; y las otras dos, una es portacontenedores y la última es para pasajeros; motivo por el cual se requiere implementar un marco normativo que permita generar la oferta de servicio en beneficios de los usuarios, mejorando la competitividad del país sin comprometer o perjudicar los intereses nacionales. En el 2021, el MTC autorizó un total de 51 embarcaciones para el desarrollo del cabotaje marítimo en la costa del Perú, obteniendo 30 operaciones desde el puerto del Callao a Paita e Ilo. Como resultado, se transportó una variedad de cargas de puerto a puerto a territorio peruano, como contenedores, carga a granel o general y carga líquida en donde sobresale el transporte de bienes y alimentos de consumo, carga de proyectos mineros y otros (MTC, 2021).

En el lugar elegido para el estudio, en el departamento del Callao, se ha identificado la deficiente relación entre la implementación del cabotaje marítimo y el comercio internacional. Actualmente en el Perú, la carretera Panamericana Norte y Sur presentan problemas de congestión, seguridad y contaminación a consecuencia de

la circulación de vehículos de distintos pesos y dimensiones al día, considerando la falta de control e informalidad del servicio de transporte terrestre. Además, los envíos de contenedores desde el Sur del Perú son dirigidos al Callao, principal puerto del Perú, lo que genera sobrecostos, inseguridad y daños en las carreteras; incrementando los costos de mantenimiento de dichas infraestructuras. Esta situación se debe a que en el Callao se mueve más del 80% de carga de todo el país, lo cual conlleva a altos costos logísticos y debido a la conexión compleja entre algunas ciudades y/o puertos del país. Cabe señalar que el cabotaje entre puertos nacionales es una alternativa que complementa el transporte por carretera, pues ofrece ventajas en términos de seguridad, eficiencia y rentabilidad. Por tanto, se considera su implementación como una alternativa atractiva para el crecimiento del Perú.

Por lo tanto, el Problema general de la investigación es analizar ¿Cuál es la relación entre la implementación del cabotaje marítimo y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021? , asimismo; se formuló el primer problema específico: ¿Cuál es la relación entre la Movilidad de Carga Mejorada y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021?, así como el segundo problema específico: ¿Cuál es la relación entre el Impacto Ambiental Reducido y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021? y el tercer problema específico: ¿Cuál es la relación entre el Aumento de Empleo de Marineros y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021?.

El objetivo general se planteó con el fin de dar respuesta a los problemas de la investigación, siendo el objetivo principal, analizar la relación entre la implementación del cabotaje marítimo y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021, asimismo el primer objetivo específico es analizar la relación entre la Movilidad de Carga Mejorada y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021, así como el segundo objetivo específico es analizar la relación entre el Impacto Ambiental Reducido y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 – 2021 y el tercer objetivo específico es analizar la relación entre el Aumento de Empleo de Marineros y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021.

Así bien, el presente estudio cuenta con justificación teórica, dado que aportará significativamente al conocimiento teórico, pues contribuirá a describir la realidad del Perú, cuya infraestructura física se caracteriza por ser congestionada y con costos de mantenimiento (carreteras); y en base a esto pretende analizar la relación entre el cabotaje marítimo y el comercio internacional. Además, los resultados del presente estudio podrán ser utilizados tanto por académicos como por profesionales a fin de desarrollar mejoras en relación al comercio internacional y el desarrollo económico en general a través de la implementación de la actividad del cabotaje marítimo. A nivel de la justificación práctica, esta investigación se ejecutará dado que existe la necesidad de proporcionar al usuario en general una nueva y mejor alternativa de transporte para el desarrollo del Perú evidenciado en la mejora del actual índice del proceso logístico a través de la implementación del cabotaje marítimo, a medida que se incremente el traslado de carga y promueva la vinculación del país con los demás mercados a nivel internacional. También, cuenta con justificación metodológica dado que proporciona un conjunto de instrumentos con la finalidad de analizar la implementación del cabotaje marítimo y su relación con el comercio internacional. Respecto a la justificación ética del presente estudio, este cumple con los principios básicos de la ética en la investigación y se centra en que permitirá analizar la implementación del cabotaje marítimo en el comercio internacional, el cual se pretende aplicar este modelo a mediano plazo.

La presente investigación presenta como limitación la escasa información relacionada a la variable del cabotaje marítimo situándose en el Perú, sin embargo, el alcance de la investigación va en función al análisis de las variables más no en el desarrollo de un plan de implementación. Asimismo, no se cuenta con experiencia en la práctica; sin embargo, nos apegamos en la información documentada para el análisis de la problemática.

II. MARCO TEÓRICO

En relación al cabotaje marítimo, se tienen los siguientes antecedentes en el contexto nacional, para Sáenz, J. (2021). Análisis de la seguridad y economía en las operaciones de los buques de cabotaje en el Puerto del Callao en el año 2020; el objetivo del presente estudio es determinar la seguridad y economía en el sistema comercial de cabotaje marítimo en el Puerto del Callao 2020. A través de un diseño cuantitativo, con tipo de investigación básica, descriptiva y no experimental. Asimismo, el instrumento de medición documentada seleccionado fue el cuestionario. Con la finalidad de analizar los objetivos de la investigación, se aplicó una encuesta como parte de la técnica. La población estuvo conformada por 24 encuestados; por lo que se seleccionó una respectiva muestra. El cuestionario aplicado, estuvo compuesto por 19 ítems, lo cual fue clave para recolectar información y responder ante la problemática planteada en la presente tesis.

Arrese, C. (2020). El cabotaje en el Perú y en el mundo; el objetivo de la presente investigación es identificar los conceptos fundamentales para determinar el proceso de implementar una política a favor del cabotaje en el Perú. Así como existen países en busca de la liberalización del mercado, también existen países que lo protegen a través de leyes que plantean cuestiones de interés y de seguridad nacional. En la investigación de documentos, conceptos relacionados a la evolución histórica, retos, movilidad y red marítima, perspectiva económica, acciones y normas a favor del cabotaje, así también las ventajas de esta actividad y su vínculo con el transporte multimodal. Además, existen grandes esfuerzos por realizar a nivel de infraestructura y reglamentación para transformar las operaciones de cabotaje en una alternativa del transporte terrestre, el cual es uno de los medios más importantes dentro de la actividad comercial peruana y competitivo en términos de rapidez, eficiencia y costo ante situaciones de emergencia.

Semino J., Berrospi H., Akimoto E. (2020). Análisis del cabotaje marítimo como alternativa de transporte de carga multimodal en la cadena de suministro del Perú; el objetivo de este estudio es analizar el cabotaje marítimo como una alternativa en el transporte de carga multimodal como parte de la cadena de abastecimiento del país. El estudio destaca la importancia de la situación económica del Estado y su

impacto en los flujos de mercancías, además explica la operativa del cabotaje marítimo de carga como parte de la cadena de abastecimiento del país a lo largo de su Línea costera cuya extensión corresponde a 3.080 km.

Asimismo, podemos citar los siguientes antecedentes de estudios realizados para el cabotaje marítimo a nivel internacional, según Comi, A. & Polimeni, A. (2020). Evaluación del potencial del transporte marítimo de corta distancia y los beneficios en términos de costes externos: aplicación a la cuenca del Mediterráneo, El documento tiene como objetivo investigar los servicios de transporte marítimo de corta distancia como una alternativa competitiva y sostenible del sistema de transporte de mercancías capaz de dar respuesta a las necesidades económicas, sociales y medioambientales. Se propone una metodología de evaluación que considera un modelo agregado de elección discreta, simulando el desdoblamiento de las alternativas competitivas de transporte en la cuenca mediterránea. La metodología propuesta se utilizó para evaluar el potencial del transporte marítimo de corta distancia (SSS) y la red de beneficios derivados de menores costes externos en la cuenca mediterránea noroccidental.

González, F. & Novo, I. (2016). Concentración, especialización y liderazgo de los puertos españoles. Análisis de los efectos de la crisis económica; la distribución del tráfico portuario en España ha mostrado habitualmente un alto grado de concentración, especialmente para las mercancías contenerizadas. Sin embargo, los movimientos de contenedores en general implican una naturaleza diferente de los flujos. Por lo tanto, existen distintas operaciones de traslado de contenedores: entre puertos de España (cabotaje), otros puertos internacionales (exportaciones e importaciones), o sólo aquellas que utilizan el puerto a manera de plataforma logística (tránsito). Este estudio analizó el desarrollo de las concentraciones de portacontenedores, medidas en TEU, para los distintos modos de transporte, durante el período comprendido del 2007 (considerándose un año antes del inicio de la crisis del 2008) hasta el 2015, con base en los índices de Herfindahl y Gini, con el objetivo de diferenciar la fuente de concentración de cada tipo de movimiento a medida que se determine la especialización del puerto.

Suárez, W. & Ayala, J. (2016). El cabotaje marítimo en la cadena de suministros agrícola de Puerto Rico; el objetivo de este estudio es examinar el efecto del cabotaje marítimo en las diferentes dimensiones que regulan el transporte vía marítima entre los países de Estados Unidos y Puerto Rico. Asimismo, el impacto que esta medida no tarifaria genera sobre el sector agroindustrial en Puerto Rico a través de entrevistas y análisis de datos del sector como parte de la metodología de su investigación. Asimismo, se analizaron las consecuencias relacionadas a la propia limitación empresarial dentro de los procesos de oportunidades de negocio a nivel global, la indisponibilidad de navíos para el traslado de menores volúmenes, limitaciones para mejorar la operativa de los navíos en ruta y la competitividad empresarial, la cual se ve afectada por las preferencias de los agronegocios. No obstante, la mayoría de los factores internos analizados afectan en términos de eficiencia y costos operacionales.

Por otro lado, en relación al comercio internacional, se presentan los siguientes antecedentes nacionales. Campos, P. (2018). El Comercio Internacional y la Competitividad en el Transporte de carga marítima en las rutas de China a Perú; el objeto de la investigación es analizar cómo se relacionan la estructura evolutiva del Comercio Internacional entre el Perú y la Unión Europea en el periodo 2000-2014. En relación a la metodología desarrollada en la investigación, el diseño es no experimental y de tipo descriptiva correlacional. Asimismo, para el análisis se ha estructurado una matriz de datos y su presentación a través de números estadísticos.

Villegas, C. (2016). El Comercio Internacional y la Competitividad en el Transporte de carga marítima en las rutas de China a Perú; el objeto del estudio es explicar la inestabilidad en los precios de fletes internacionales en la ruta desde China hacia el Perú. La problemática a partir de la vigencia del Tratado de Libre Comercio entre China y Perú, además del incremento de las operaciones aduaneras tales como importaciones y exportaciones entre estos dos países. Asimismo, la generación de la alta demanda en los volúmenes de carga marítima desde los principales puertos de China y el puerto de Callao en Perú.

Corilla y Ponce (2018), en su tesis: “Rol de la autoridad marítima nacional y su incidencia en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú, periodo 2010-2016”; analiza los roles tales como supervisor, director, promotor, además de su participación en la vigilancia y control en la explotación pesquera, obteniendo información relevante en relación a los permisos de navegación con licencia vigente de operación, y las horas de capacitación, con el objetivo de determinar el nivel de involucramiento de la autoridad marítima.

Adicionalmente, se presentan los siguientes antecedentes relacionados al comercio internacional desarrollados en el contexto internacional, en el caso de Poma G. (2015). “Relación Comercial de Bolivia con la Comunidad Andina de Naciones periodo: 2000-2012”; el objeto de este estudio es analizar a partir del proceso de profundos cambios en el escenario internacional después de la Segunda Guerra Mundial, dado que el fenómeno de la integración emergió como una realidad más dinámica y creadora de nuevas concepciones. El agrupamiento de países con la finalidad de establecer espacios económicos amplios y de conseguir la inserción internacional, generando toda una nueva constelación de conceptos, objetivos y proyecciones para su desarrollo internacional comunitario. En el contexto actual de la integración global, en donde las relaciones comerciales entre los países y bloques económicos cobran cada vez más importancia; por tal motivo, es conveniente realizar estudios relacionados a fin de mejorar las condiciones de intercambio entre los países involucrados en las operaciones de comercio internacional.

Salinas C. (2015). “La regulación armónica y uniforme de la insolvencia transfronteriza y su relevancia para el comercio internacional: desafío para Chile”; este estudio relacionado a la definición de la insolvencia transfronteriza y el alcance de su regulación para el comercio internacional, en especial de las diferentes legislaciones nacionales, por ejemplo, la regulación empleada por algunos de los Estados miembros de UNCITRAL; así también considera el análisis de la Ley Modelo UNCITRAL, además refiere la incorporación de esta norma en la legislación chilena mediante la Ley de Reorganización y liquidación de empresas y personas; por último, se analiza el actual sistema concursal internacional chileno a la luz de la Ley Modelo y los desafíos para Chile en la materia.

Raffo L. & Hernández E. (2021). Comercio internacional, prosperidad y desigualdad en la globalización; el propósito de este artículo es desarrollar un análisis crítico de las tendencias del comercio internacional y la desigualdad económica en el proceso de la globalización. Así, pretende explicar los principales procesos que influyeron en esta etapa del desarrollo del sistema capitalista. A partir de ello, se identifican los principales procesos y cuestiones económicas relacionadas con la desigualdad que caracterizan la evolución de la economía mundial en los últimos años.

En la presente investigación, se recopiló información de autores, de los cuales se tomará en cuenta para realizar el análisis y contar con un enfoque claro.

Respecto al **Cabotaje Marítimo**, según el MINCETUR define al término “navegación por cabotaje” como la navegación entre la zona más próxima costera en todo el litoral. Asimismo, en el Perú este tipo de navegación está autorizada y permitida para navíos nacionales y extranjeras, Presenta como primera dimensión, el **Transporte de la carga nacional de consumo interno**, sus criterios son: de Abastecimiento, Distribución y Especial. Mientras que en la segunda dimensión se compren al **Transporte de la carga con origen o destino fuera del territorio nacional**, en donde sus criterios son: de Internamiento de carga de importación y de Concentración de carga para exportación.

Por otro lado, según el Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, el transporte marítimo de corta distancia (SSS), consiste en el transporte marítimo de carga comercial entre puertos nacionales (de un puerto a otro puerto) mediante el uso de vías navegables interiores y costeras. A su vez, las dimensiones se encuentran establecidas de acuerdo a los beneficios potenciales, tales como: **Movilidad de carga mejorada** (Criterios: Volumen de carga transportada y Congestión de carreteras), **Impacto ambiental reducido** (Criterios: Eficiencia energética y Reducción de emisiones) y **Aumento de empleos de marineros** (Criterios: Cantidad de operaciones de Cabotaje y Autorización de navíos para uso de cabotaje).

Asimismo, Cánovas (2021) sostiene que el Transporte Marítimo de Corta Distancia es el traslado de personas o de mercancías que acopla al transporte terrestre y el marítimo llevándose a cabo entre puertos de países situados en un mismo territorio.

En relación a las dimensiones, estas son: **Eficiencia Energética** (Criterios: Consumo de combustible y Acuerdos medioambientales), **Respetuoso con el medioambiente** (Criterios: Reducción de las Emisiones de CO2 y Uso de Combustibles Alternativos) y **Mayor Seguridad** (Índice de siniestralidad e Índice de Mortalidad por Transporte).

En relación al **Comercio Internacional**, para Dubravka & Sira (2015) asegura que el Comercio Internacional no es más que el intercambio de productos, servicios y capitales entre personas, estados o compañías situados en diferentes territorios. Además, existen múltiples factores de nivel **Político** (Criterios: Barreras Comerciales y Barreras Arancelarias), **Económico** (Criterios: Tipo de Cambio, Competitividad, Costos de Transporte y Creciente Globalización) y **Práctico** (Criterios: Idioma y Cultura), los cuales pueden afectar el crecimiento del comercio internacional de los países.

Para Torres X. (2015) sostiene que para que el Comercio Internacional se desarrolle y tenga un correcto funcionamiento deben de intervenir algunos factores y elementos que son claves en toda la operación del Comercio Internacional. Para ello algunos de esos elementos se componen en los siguientes Aspectos: **Teórico** (Criterios: Teorías económicas y modelos), **Técnico** (Criterios: Clasificación Arancelaria, Operación Aduanera y Transporte Internacional), **Administrativo** (Criterios: Precio de Exportación, Formas de pago Internacional), **Mercado** (Criterios: Investigación de Mercado y Mercadotecnia), **Legal** (Criterios: Ordenamiento Nacional y Ordenamiento Internacional) y **Financiero** (Criterios: Tipo de Cambio).

Por otro lado, Feenstra & Taylor (2015) definen al Comercio Internacional como el transporte de bienes de un país a otro, pero no es necesariamente así en el caso de los servicios. Presentan las siguientes dimensiones: **Distancia Física** (Criterios: Proximidad entre países y Costos logísticos de transporte), **Recursos** (Criterios: Influencia en la producción e Influencia en la demanda), **Ventaja Absoluta** (Criterios: Tecnología en producción y Niveles de exportación e importación) y **Ventaja Comparativa** (Criterios: Diferencia de tecnología utilizada en la producción y Especialización en la producción).

Para comenzar nuestra **base conceptual** se hará mención a los términos más usados en nuestra presente investigación para poder aclarar cada término utilizado.

Cabotaje marítimo; el término “navegación por cabotaje” se refiere a la navegación efectuada a lo largo de la costa de un Estado o entre Estados, denominándose “cabotaje” y el cual se desarrolla dentro de puertos nacionales sin alejarse de la costa.

El “SSS” (Transporte Marítimo de Corta Distancia); consiste en trasladar mercancías y pasajeros utilizando opciones de transporte marítimo en un rango limitado sin entrar a mar abierto, al ser un competidor directo de los modos de transporte terrestres, utiliza puertos y vías navegables interiores para complementar los sistemas de transporte tradicionales para aumentar la capacidad, mejorar la flexibilidad y lograr una movilidad sostenible.

Comercio internacional; se define como bilateral es decir un conjunto de actividades comerciales y económicas de por medio que se desarrollan entre dos Estados diferentes a nivel mundial.

Carga; definida como tipo de carga que puede ser transportada en estado sólido, líquido o gaseoso y no requiere tratamientos especiales, se pueden embalar, enumerar, manipular, trasladar y almacenar juntas o por separado.

Carga a granel; Definida como un término náutico que se emplea para distinguir diferentes tipos de carga como es una carga a granel, de una carga seca o de una carga a granel líquida, es transportada en grandes cantidades y su transporte requiere un transporte especial de bodega, no requiere embalaje y su estiba es directa desde los compartimentos del navío. Su almacenamiento si requiere de tanques, silos que pueden ser desplazados por bandas transportadoras o ductos, su movilización es por bombeo o succión.

Exportación; definido como un Régimen Aduanero destinado a la salida legal de bienes y servicios desde un Estado hacia otro Estado.

Importación; definido como un Régimen Aduanero destinado al ingreso legal de bienes y servicios de origen extranjero.

Infraestructura portuaria; una adecuada infraestructura es necesaria para el crecimiento del comercio y la economía de un país, por ello la infraestructura portuaria es un facilitador en el comercio internacional de mercancías, pues la mayoría de las operaciones de comercio exterior se realizan en estas instalaciones.

Puerto Marítimo; son infraestructuras destinadas a favor del Comercio Internacional en el que se desarrollan operaciones logísticas marítimas, están destinados al transporte como puntos de distribución. Los puertos marítimos realizan distintos tipos de operaciones como embarque, desembarque y transferencia de carga y descarga de pasajeros y tripulación.

Transporte marítimo internacional; el transporte marítimo internacional aglomera todas aquellas operaciones que van desde la carga y descarga de mercancías o pasajeros a través del mar entre países, los medios utilizados son embarcaciones según el tipo de carga a transportar.

III. METODOLOGÍA

En este capítulo se desarrolla la metodología utilizada, como el tipo y diseño de investigación, a su vez las categorías y subcategorías a estudiar.

3.1. Tipo y diseño de investigación

El tipo de investigación es aplicada; mientras que el diseño de investigación es cualitativa, narrativo de tópicos, no experimental, descriptivo, exploratorio y longitudinal.

La investigación cualitativa es aquella que recolecta información no cuantificable, en base a las observaciones de las conductas; por consiguiente, su interpretación (Yates y Leggett, 2016). Es decir, ayuda a percibir el punto de vista de las personas desde la experiencia diaria basado en la observación de los comportamientos naturales, contextos y discursos. Asimismo, Yates y Leggett (2016) refieren que cuando el investigador es consciente de la naturaleza socialmente construida de la realidad y el entorno de la investigación, los participantes y los datos recogidos, entonces se trata de una investigación cualitativa.

En la presente investigación pretende analizar un fenómeno de estudio a través del conocimiento con la compilación de libros, artículos científicos, revistas especializadas e indexadas que organicen y aclaren el problema encontrado, lo cual facilita la forma de analizar la relación entre la implementación del cabotaje marítimo y el comercio internacional.

3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización

Tabla 1

Categorías, subcategorías y matriz de categorización

N°	Categorías	Subcategorías	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3
1	Cabotaje Marítimo	Movilidad de carga mejorada. Comité de	Volumen de carga transportada. Comité de	Congestión de carreteras. Comité de	

		Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	
		Impacto ambiental reducido. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	Eficiencia energética. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	Reducción de emisiones. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	
		Aumento de empleos de marineros. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	Cantidad de operaciones de Cabotaje. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	Autorización de navíos para uso de cabotaje. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	
2	Comercio Internacional	Aspecto Teórico Torres X. (2015)	Teorías Económicas. Torres X. (2015)		
		Aspecto Técnico Torres X. (2015)	Clasificación Arancelaria. Torres X. (2015)	Operación Aduanera. Torres X. (2015)	Transporte Internacional. Torres X. (2015)
		Aspecto Administrativo Torres X. (2015)	Formas de Pago. Torres X. (2015)	Precio de Exportación. Torres X. (2015)	
		Aspecto de Mercado Torres X. (2015)	Investigación de Mercado. Torres X. (2015)	Mercadotecnia. Torres X. (2015)	
		Aspecto Legal Torres X. (2015)	Leyes. Torres X. (2015)	Tratados. Torres X. (2015)	
		Aspecto Financiero Torres X. (2015)	Tipo de Cambio. Torres X. (2015)		

Nota: Se desarrolló la estructura del estudio, a través de categorización y criterios para obtener información de forma ordenada.

3.3. Escenario de estudio

El presente proyecto se basa en la recopilación de información de libros, tesis, artículos científicos y de revistas especializadas relacionados al cabotaje marítimo y el comercio internacional. De tal manera que, permitan el análisis de la relación entre el cabotaje marítimo y el comercio internacional, como una actividad presente en el Callao, desgregando en distintos criterios: Movilidad de carga mejorada, Impacto ambiental reducido y Aumento de empleo de marineros.

3.4. Participantes

Los participantes corresponden a los operadores del cabotaje, cuya ejecución se realiza principalmente en el Callao. En este análisis de la implementación del cabotaje marítimo en el comercio internacional será conformado por el consolidado de libros, artículos científicos y de revistas especializadas, tesis a nivel nacional e internacional, recopilados en función al tema de investigación y enfocados en el Callao. La información de los participantes del presente estudio fue recopilada considerando 5 años de antigüedad para la obtención de datos actualizados. Así también, las fuentes utilizadas fueron: Google académico, ResearchGate, Redalyc, Libros, entre otros.

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

En cuanto a la técnica empleada fue el levantamiento y análisis de documentos, así como el procesamiento relacional de las tablas de criterios. Asimismo, el instrumento para la ejecución del presente trabajo se encuentra definido por la ficha de datos y tablas de criterios.

En total se recurrió a 93 referencias las cuales han sido citadas de manera adecuada para la ejecución del presente estudio. Esto permite tener un mejor alcance de la información y data obtenida en cuanto a las categorías y subcategorías de la investigación y el correcto análisis de la implementación del cabotaje marítimo en el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021.

3.6. Procedimiento

En la presente investigación, se recopiló información de libros, noticias, artículos científicos y de revistas especializadas, tesis a nivel nacional e internacional, estos estudios previos permitieron identificar las determinantes, a fin de efectuar un análisis crítico del tema y con ello se desarrollaron las tablas de criterios para posteriormente obtener los resultados de la investigación de tal manera que se responda a los objetivos planteados y formular la discusión en relación a nuestros antecedentes.

Para efectuar el muestreo se consideraron los libros, noticias, revistas especializadas y artículos científicos, tesis a nivel nacional e internacional. Se observan mayores documentos y publicaciones en cuanto al cabotaje en los últimos años debido a que el cabotaje marítimo se presenta como alternativa útil en beneficio del comercio internacional. En cuanto a los documentos utilizados, se consideró adicionalmente al español, el inglés los cuales han sido publicados virtualmente, cuyo base fue la revisión sistemática de la literatura en relación al cabotaje marítimo y el comercio internacional, en cuanto a la implementación del cabotaje, determinantes naturales y características aplicables en su operatividad, además de los factores, aspectos y razones del comercio internacional.

En base a los datos obtenidos se llevó a cabo la verificación, descartando aquellos que no presenten relación al tema y seleccionando aquellos que guarden concordancia con los objetivos planteados para un conveniente desarrollo de la tesis con información relevante para la obtención de correctos resultados. Según los datos obtenidos se llevó a cabo la revisión, descartando aquellos que no presenten relación al tema y seleccionando aquellos que cumplan con los objetivos de búsqueda para un idóneo desarrollo de la investigación con información elocuente para la obtención de óptimos resultados.

Tabla 2

Resumen de criterios de búsqueda

Tipo de documento	Documentos relacionados	Palabras clave de búsqueda	Criterios de inclusión	Criterios de exclusión
Tesis	Antecedentes	Cabotaje marítimo	Nacional e Internacional	
		Comercio internacional		
	Comercio internacional	Relación comercial		
		Comercio internacional		
		Autoridad marítima		
Libro	Metodología	Técnicas y métodos cualitativos		
		Qualitative Research		
	Cabotaje	Ley de Jones		
		Características aplicables		
		Transporte marítimo de corta distancia		
		Coastal shipping development		
	Comercio internacional	Comercio internacional		
		Razones del comercio internacional		
		Negocios internacionales		
Artículos	Cabotaje Marítimo	Cabotaje Marítimo		
		Leyes del Cabotaje		
		Políticas de cabotaje		
		Short Sea Shipping		
	Comercio internacional	Desempeño logístico		
		Comercio internacional		
		Factores y Aspectos del comercio internacional		
	Metodología	Investigación cualitativa		
		Principlialismo y bioética		
	Informes de instituciones	Políticas	Política de transporte	
Transporte		Transporte marítimo		
Cabotaje marítimo		Cabotaje		

3.7. Rigor científico

Está fundamentado en la utilización de información, procedimientos y normas para lograr el cumplimiento del método cualitativo para el presente estudio, para ello tenemos 4 criterios que se deben de aplicar en la investigación.

A) Dependencia:

Según Moscoso & Díaz (2017) señalan a De la Cuesta (2011) el cual considera que la dependencia implica que debe ser verificada y revisada por varios autores que conlleven a interpretaciones coherentes. Asimismo, se dividen en 2 clases de Dependencia:

1. Dependencia Interna: Varios autores deben concluir categorías similares en base a los mismos datos.
2. Dependencia Externa: Varios autores deben concluir categorías similares, pero en base a distintos datos propios bajo los mismos parámetros.

Puesto que, el presente trabajo de investigación tiene Dependencia, los resultados a encontrar no presentarán el mismo comportamiento respecto a otros estudios, puesto que se desarrolla un análisis subjetivo el cual se determina por los objetivos de los investigadores.

B) Credibilidad:

Según Baker et. al (2018) consideran que un estudio cualitativo tiene credibilidad cuando se refiere a cómo el investigador capta y comprende las experiencias obtenidas por los participantes vinculados al planteamiento del problema. Asimismo, los participantes tienen el acceso libre de los resultados arrojados en la presente investigación para su comparación frente a otros estudios similares. Por lo tanto, el presente trabajo de investigación posee credibilidad, porque se profundizó en un análisis documental, sustentado con conocimientos previos, con fuentes auténticas.

C) Transferencia:

Según Castro y Correa (2021) consideran que un estudio cualitativo presenta transferencia cuando aquellos resultados arrojados en la investigación aportan a un mayor alcance y conocimiento del problema en cuestión, así mismo estableciendo patrones o modelos para futuros estudios. Por lo que, el presente trabajo de investigación posee transferencia por el valor de los documentos analizados, puesto que es información verídica y es extraída de fuentes confiables, ello permitió que los investigadores puedan profundizar la información en cuanto al cabotaje marítimo y el comercio internacional en el Perú.

D) Confirmación o Confirmabilidad:

Según Korstjens y Albine (2018) consideran que un estudio cualitativo tiene confirmabilidad porque está vinculada a la credibilidad, es decir minimizando las posibles orientaciones y tendencias de los investigadores, implica explorar datos y explicarlo de manera lógica en su interpretación. Por ello, en base a la definición mencionada, el trabajo de investigación presenta confirmación por la forma en cómo se manifiestan los aspectos más relevantes del cabotaje marítimo y el comercio internacional.

3.8. Método de análisis de datos:

El método de análisis de la información está basado en el análisis de la tabla de criterios para cada categoría (cabotaje marítimo y comercio internacional), en donde se consideraron los siguientes: Volumen de carga transportada, Congestión de carreteras, Eficiencia energética, Reducción de emisiones, Cantidad de operaciones de Cabotaje, Autorización de navíos para uso de cabotaje, Teorías Económicas, Clasificación Arancelaria, Operación Aduanera, Transporte Internacional, Formas de Pago, Precio de Exportación, Investigación de Mercado, Mercadotecnia, Leyes, Tratados y Tipo de Cambio. Además, la interpretación de estos criterios en base a las categorías y subcategorías a fin de responder a los objetivos planteados.

3.9. Aspectos éticos:

En la presente Tesis, se respetó la autoría de cada párrafo a través de las citas correspondientes, de acuerdo a los estándares internacionales de las normas APA. Asimismo, se cumplió con los principios éticos y se consideró lo especificado en el código de ética de la Universidad que autoriza la investigación. Asimismo, el presente trabajo de investigación contará con el mínimo porcentaje de similitud verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin. Por ello se mencionan algunos de los criterios a describir para garantizar la calidad ética de la presente investigación (beneficencia, autonomía, no maleficencia y justicia).

1. Beneficencia:

Según Insua (2018), considera que el principio de beneficencia consiste en hacer el bien de forma positiva, por lo que la presente investigación brindará un beneficio a los participantes involucrados en el sector, reduciendo los riesgos que deriven del presente trabajo.

2. Autonomía:

Según Kleingeld (2018), considera que el principio de Autonomía consiste en la importancia de tener libertad de elección, esto se refleja en nuestra investigación a través del nivel de autenticidad y determinación de aquellas acciones que nos permitirán desarrollar un óptimo análisis del tema.

3. No Maleficencia:

Según Phoenix (2015), considera que el principio de No Maleficencia consiste en no hacer daño, por lo que el desarrollo de la investigación se basa en el uso de los conocimientos de los autores a través de la responsabilidad profesional.

4. Justicia:

Según la Universidad de Londres (2018), considera que el principio de Justicia consiste en mantener o distribuir equitativamente los riesgos, costos y beneficios, por lo que el desarrollo de la investigación toma como base el respeto por los resultados y conocimientos encontrados, asimismo se toma en consideración el empeño utilizado durante todo el proceso de elaboración.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Tabla 3

Tabla de criterio de comparación – Movilidad de carga mejorada

CRITERIO DE COMPARACIÓN	CATEGORÍA 1 Cabotaje Marítimo	2017	2018	2019	2020	2021
MOVILIDAD DE CARGA MEJORADA						
Criterio 1	Volumen de carga transportada	Movimiento de Carga Total por Cabotaje 15,746 TM (MTC, 2018)	Movimiento de Carga Total por Cabotaje 14,818 TM (MTC, 2018)	Movimiento de Carga Total por Cabotaje 655,611 TM (MTC, 2020)	Movimiento de Carga Total por Cabotaje 536,879 TM (MTC, 2020)	Movimiento de Carga Total por Cabotaje 1,093,237 TM (MTC, 2021)
Criterio 2	Congestión de carreteras	IFVP aumentó en 3% (INEI, 2018)	IFVP aumentó en 2,9% (INEI, 2018)	IFVP crecimiento de 2,3% (INEI, 2021)	IFVP incrementó en 1,2% (INEI, 2021)	IFVP disminuyó en 1,1%, (INEI, 2021)

Según la Tabla 3, el Movimiento de Carga Total por Cabotaje en Terminales Portuarios a Nivel Nacional fue de 15,746 TM para el año 2017. Mientras que, en el año 2021, se reportó un total de 1,093,237 TM.

En relación al criterio “Congestión de carreteras”, en el 2017 se presentó un mayor Índice de Flujo Vehicular Pesado, el cual aumentó en 3.0%. Asimismo, para el año 2018 aumentó en 2.9% por una mayor circulación de vehículos de carga pesada. Por otro lado, para el año 2019 hubo un mayor movimiento de vehículos pesados, que subió en 2,3% debido a una gran demanda en

los sectores agropecuarios, comercio y minería. Durante el 2020, el Índice de Flujo Vehicular Pesado se incrementó en 1,2%, mientras que para el año 2021, disminuyó el índice de flujo vehicular pesado en cargas de 3 a 7 ejes el tráfico de vehículos pesados disminuyó en 1.1%, justificado por la menor circulación de vehículos de carga de 3 a 7 ejes que evidenció una contracción de 1.0% debido a una menor demanda de los sectores más importantes como la minería y construcción.

Según la tabla 4, la Eficiencia Energética para el año 2017 según el Ministerio de Energía y Minas del Perú; en términos del consumo de combustible (Turbo, Diesel B5, MGO y Fuel Oil); utilizado para el modo de transporte Bunker que comprende a empresas navieras marítimas y aéreas, fue de 48 755.6 TJ. Para el año 2018 la cantidad del consumo de combustible fue de 50 235.4 TJ. En el año 2019 la cantidad de combustible utilizado por el modo de transporte Bunker fue de 48 777.7 TJ, del mismo modo que en 2019, para los años subsiguientes (2020 y 2021) el organismo que elabora e informa el Balance Nacional de Energía (MINEM) no ha llegado a actualizar la información correspondiente por lo que se tomará como referencia los datos encontrados para el año 2019.

Asimismo, el Ministerio de Energía y Minas para el criterio de Reducción de Emisiones en el modo de transporte Bunker para el año 2017 no se logró contabilizar las emisiones de CO₂ debido a limitaciones por lo que se tomó los mismos datos arrojados para el año 2018 en el cual se evidenció que las emisiones para ese año fueron de 3 589.1 millones de Kg de CO₂, mientras que para el año 2019 las emisiones contaminantes de CO₂ fueron de 3 710.5 millones de Kg, según este último dato del 2019 se tomará en los años subsiguientes (2020 y 2021) debido a que, la Dirección General de Eficiencia Energética aún no ha actualizado los datos necesarios para ser empleados en esta presente investigación.

Tabla 4

Tabla de criterio de comparación – Impacto ambiental reducido

CRITERIO DE COMPARACIÓN	CATEGORÍA 1 Cabotaje Marítimo	2017	2018	2019	2020	2021
IMPACTO AMBIENTAL REDUCIDO						
Criterio 1	Eficiencia energética	Combustible utilizado en Transporte - Búnker es 48 755,6 TJ (MINEM, 2014)	Combustible utilizado en Transporte - Búnker es 50 235,4 TJ (MINEM, 2014)	Combustible utilizado en Transporte - Búnker es 48 777,7 TJ (MINEM, 2019)	Combustible utilizado en Transporte - Búnker es 48 777,7 TJ (MINEM, 2019)	Combustible utilizado en Transporte - Búnker es 48 777,7 TJ (MINEM, 2019)
Criterio 2	Reducción de emisiones	Emisión de Co2 en Millones de kg por Transporte - Búnker es 3 589.1 Kg. (MINEM, 2019)	Emisión de Co2 en Millones de Kg por Transporte - Búnker es 3 589.1 Kg. (MINEM, 2019)	Emisión de Co2 en Millones de Kg por Transporte Búnker es 3 710.5 Kg. (MINEM, 2019)	Emisión de Co2 en Millones de Kg por Transporte - Búnker es 3 710.5 Kg. (MINEM, 2019)	Emisión de Co2 en Millones de Kg por Transporte - Búnker es 3 710. Kg. (MINEM, 2019)

Tabla 5

Tabla de criterio de comparación – Aumento de empleos de marineros

CRITERIO DE COMPARACIÓN	CATEGORÍA 1 Cabotaje Marítimo	2017	2018	2019	2020	2021
AUMENTO DE EMPLEOS DE MARINEROS						
Criterio 1	Cantidad de operaciones de Cabotaje	Se realizaron 6 operaciones de cabotaje (Autoridad Portuaria Nacional , 2017)	Se realizaron 6 operaciones de cabotaje (Autoridad Portuaria Nacional , 2017)	Se realizaron 27 operaciones de cabotaje. (MTC, 2019)	En el año 2020 se realizaron 20 cabotajes al norte y sur del país. (MTC, 2021)	Se realizaron 30 cabotajes marítimos. (MTC, 2021)
Criterio 2	Autorización de navíos para uso de cabotaje	25 autorizaciones. (Diario Oficial El Peruano, 2019)	23 navíos abanderados para cabotaje. (Diario Oficial El Peruano, 2018)	18 navíos para cabotaje. (MTC, 2019)	34 navíos para cabotaje. (MTC, 2021)	49 embarcaciones para cabotaje. (MTC, 2021)

De acuerdo con la tabla 5, la Cantidad de Operaciones de Cabotaje para el año 2017 ascendieron a 6, cabe mencionar que en dicho año las costas peruanas y puertos de la franja costera sufrieron un descenso en las operaciones aduaneras de comercio internacional y se vio limitada su capacidad debido al fenómeno del niño por lo que hubo restricciones para el cabotaje y otras operaciones. Durante el año 2018 no se contabilizaron el número de operaciones de cabotaje por lo que se tomará el dato obtenido del año 2017. En 2019 se realizaron 27 operaciones de cabotaje, del mismo modo para el año 2020 se realizaron 20 operaciones

de cabotaje. Por último para el año 2021 el MTC manifiesta que se realizaron 30 operaciones de cabotaje siendo en este año el mayor número de operaciones debido al impulso por parte del Estado peruano.

Por otro lado según el criterio de Autorización de navíos para el uso de operaciones de cabotaje, en el año 2017 según el Decreto Supremo N° 012-2019-DE se destinó a 25 embarcaciones para cabotaje, las cuales están destinadas a llevar carga líquida, hidrocarburos y gas. Para el año 2018 el Estado peruano cumplió su objetivo de abanderar 23 buques nuevos para que presten el servicio marítimo de carga. Asimismo en 2019 el MTC autorizó a 18 embarcaciones para que presten el servicio de cabotaje. Para el año 2020 se autorizó a 34 naves para el servicio de cabotaje, mientras que para el año 2021 del mismo modo se autorizó a 49 embarcaciones para operaciones de cabotaje.

Tabla 6

Tabla de criterio de comparación – Aspecto Teórico

CRITERIO DE COMPARACIÓN	CATEGORÍA 2 Comercio Internacional	2017	2018	2019	2020	2021
ASPECTO TEÓRICO						
Criterio 1	Teorías Económicas	La Nueva Teoría del Comercio Internacional "Geografía del Comercio Internacional" (Orozco y Núñez, 2017)	Teoría del Desface Tecnológico o Modelo de la Brecha Tecnológica (Orozco y Núñez, 2017)	Teoría del Ciclo de vida del Producto (Orozco y Núñez, 2017)	Teoría de la Organización Industrial (Orozco y Núñez, 2017)	Teoría del Crecimiento Endógeno (Orozco y Núñez, 2017)

En la tabla 6 se obtienen los siguientes resultados, La Nueva Teoría del Comercio Internacional (Krugman, 1979), según (Orozco y Núñez, 2017) mencionan que dicha teoría ha sido de base para muchos gobiernos en la actualidad que tienen la necesidad de diseñar nuevas políticas de estrategia comercial que generen beneficios, buscando mecanismos que permitan incrementar el intercambio comercial internacional con otros gobiernos.

Mientras que la Teoría del Desfase Tecnológico (Posner, 1960), para (Orozco y Núñez, 2017) mencionan a (Druker, 2014) el cuál manifiesta que en los temas de ciencias económicas y administrativas se ha demostrado empíricamente que aquellas economías que son más desarrolladas son motivadas por su capacidad de innovar tanto científica como tecnológicamente junto al mejoramiento de procesos productivo, , permitiendo a los gobiernos en la actualidad competir por el desarrollo de nuevas tecnologías que permitan mejorar sus intercambios comerciales.

En cambio la Teoría del Ciclo de vida del Producto (Venon, 1966), para (Orozco y Núñez, 2017) sostienen que dicha teoría aún es válida en la actualidad ya que cada día existen nuevas empresas competidoras en muchos rubros por lo que es necesario emplear esta teoría como mecanismo para poder determinar cómo está evolucionando un producto y tomar mejores decisiones frente a ello.

Por otro lado la Teoría de la Organización Industrial (Bain, 1968) según (Orozco y Núñez, 2017) mencionan a (Druker, 2014) el cuál manifiesta que muchas empresas pequeñas en la actualidad utilizan esta teoría porque tienen una mayor capacidad de adaptación a cambios ya sean tecnológicos o de cualquier índole.

No obstante (Orozco y Núñez, 2017) refieren que la Teoría del Crecimiento Endógeno (Romer y Lucas, 1986) refiriendo a que se posibilita tener un crecimiento a mediano y largo plazo debido al capital, gestión e innovación. Cabe resaltar que los recursos en la actualidad son pilares principales para el desarrollo.

Tabla 7

Tabla de criterio de comparación – Aspecto Técnico

CRITERIO DE COMPARACIÓN	CATEGORÍA 2 Comercio Internacional	2017	2018	2019	2020	2021
ASPECTO TÉCNICO						
Criterio 1	Clasificación Arancelaria	En el 2017, el 74% del valor importado se realizaba sin pagar aranceles, mientras que el 22% pagaba la tasa de 6% y sólo un 4% se importaba a la tasa de 11%. Se considera un total de 7,790 subpartidas nacionales registradas para el año en mención. (MEF, 2021)	El 70% de este universo arancelario, representando el 74.3 % en términos de valor de las importaciones del año 2018, se encuentra sujeto a un arancel de 0%. El arancel promedio nominal es 2,2% (el promedio ponderado por importaciones es de 1,8%) y la dispersión arancelaria es 3,6 puntos porcentuales. (MEF,2021)	El 70% de este universo arancelario, representando el 73.6% en términos de valor de las importaciones del año 2019, se encuentra sujeto a un arancel de 0%. El arancel promedio nominal es 2,2% (el promedio ponderado por importaciones es de 1,8%) y la dispersión arancelaria es 3,6 puntos porcentuales. (MEF,2021)	El 72% de este universo arancelario, representando el 76.3 % en términos de valor de las importaciones del año 2020, se encuentra sujeto a un arancel de 0%. El arancel promedio nominal es 2,1% (el promedio ponderado por importaciones es de 1,7%) y la dispersión arancelaria es 3,6 puntos porcentuales. (MEF,2021)	El 72% de este universo arancelario, representando el 76.8 % en términos de valor de las importaciones del año 2021, se encuentra sujeto a un arancel de 0%. El arancel promedio nominal es 2,1% (el promedio ponderado por importaciones es de 1,6%) y la dispersión arancelaria es 3,6 puntos porcentuales. (MEF,2021)

Criterio 2	Operación Aduanera	Las exportaciones sumaron US\$44.918 millones, mientras que las importaciones US\$38.652 millones, teniendo un superávit comercial de US\$6.266 millones. (Diario El Comercio, 2018)	Las exportaciones sumaron US\$49.066 millones, mientras que las importaciones ascendieron a US\$41.866 millones, se registró un superávit comercial de US\$7.201 millones. (BCRP, 2022)	Las exportaciones sumaron US\$47.980 millones, mientras que las importaciones ascendieron a US\$41.101 millones, se registró un superávit comercial de US\$6.879 millones. (BCRP, 2022)	Las exportaciones sumaron US\$42.905 millones, mientras que las importaciones ascendieron a US\$34.709 millones, se registró un superávit comercial de US\$8.196 millones. (BCRP, 2022)	Las exportaciones sumaron US\$63.106 millones, mientras que las importaciones ascendieron a US\$48.307 millones, se registró un superávit comercial de US\$14.800. (BCRP, 2022)
Criterio 3	Transporte Internacional	En total, la flota mercante mundial comprende 93 161 buques. (UNCTAD, 2017)	La flota mercante mundial comprendía 94 171 buques. (UNCTAD, 2018)	La flota mundial comprende 96 295 buques. (UNCTAD, 2019)	La flota mundial comprende 98 140 buques. (UNCTAD, 2020)	Se registró más pedidos de navíos para el comercio exterior. (UNCTAD, 2021)

De acuerdo con la Tabla 7, en relación al criterio de “Clasificación Arancelaria”, se considera un total de 7,790 subpartidas nacionales registradas para los años 2017, 2018 y 2019. Sin embargo, el total de subpartidas tuvo una modificación a un total de 8,002 subpartidas nacionales a partir del año 2019, en donde más del 70% de este universo arancelario se encuentra sujeto a un arancel de 0%.

Respecto al criterio de “Operación Aduanera”, en el año 2017 el valor de las exportaciones alcanzó los US\$44.918 millones gracias a la venta al exterior de productos tradicionales en su mayoría impulsadas por el gobierno. Por otro lado, en 2018 la balanza comercial logró un superávit de US\$ 6,879 millones. Asimismo, se observa que la balanza comercial se mantuvo superávit a lo largo del periodo estudiado.

En función al criterio de “Transporte Internacional”, durante el 2017 se ha evidenciado una desaceleración del crecimiento de la flota mundial. Por otro lado, el incremento de la flota mundial para el 2018 se debió a que el exceso de oferta para carga en un contexto internacional permitió que el flete marítimo pueda aminorarse permitiendo que más operaciones de comercio sean realizadas. En cuanto al 2019 se observó que hubo un incremento en la flota mundial generalmente por la adquisición y venta de los países asiáticos, este incremento de la flota se refleja en 2.2%. Mientras que para el 2020 la flota mercante mundial alcanzó los 99.800 buques. Cabe precisar que el cabotaje está limitado a los buques bajo pabellón nacional; por ende, los buques que prestan servicios de cabotaje deben ser propiedad de un nacional o una sociedad con sede legal en el país que figure como propietario de buques en el correspondiente registro nacional. Para el año 2021, hubo una disminución en la entrega de buques por falta de mano de obra pero si hubo un incremento en la adquisición de navíos.

Tabla 8

Tabla de criterio de comparación – Aspecto Administrativo

CRITERIO DE COMPARACIÓN	CATEGORÍA 2 Comercio Internacional	2017	2018	2019	2020	2021
ASPECTO ADMINISTRATIVO						
Criterio 1	Formas de pago	La cobranza documentaria es uno de los medios de pago que pueden acordar el importador y exportador para liquidar una operación de Comercio Internacional. (Diario del exportador, 2017)	Los medios de pagos internacionales son instrumentos empleados para cancelar el compromiso de pago que el comprador tiene contraído en un contrato de compraventa. (PROMPERU, 2021)	Según Promperú las formas de pago en el comercio están dadas por el importador y el exportador. (PROMPERU, 2021)	Reducción en el medio de pago como Carta debido a reducción comercial. (Revista Economía, 2020)	Promperú determina que los Medios de Pago Internacionales son mecanismos exclusivos bancarios para las operaciones en el exterior. (PROMPERU, 2021)
Criterio 2	Precio de exportación	El índice de precio de exportación FOB creció en 2,33%. (INEI, 2022)	El índice de precio de exportación FOB disminuyó en 1,7%. (INEI, 2022)	El índice de precio de exportación FOB tuvo similitud con el 2018. (INEI,2022)	El índice de precio de exportación FOB registró una variación de 22,0%. (INEI, 2022)	El índice de precio de exportación FOB creció en 17,0% para diciembre. (INEI, 2022)

De acuerdo a la Tabla 8, los distintos medios de pago son mecanismos que son utilizados para las operaciones de comercio exterior, donde el importador y el exportador acuerdan. Asimismo, para proceder con su selección, es importante considerar factores tales como el riesgo, la confianza y el costo. Así también, se muestran los resultados del Índice de Precios de Exportación, durante el periodo estudiado que compren el periodo estudiado desde el 2017 al 2021, viéndose una variación a lo largo de los años. Para el año 2017 el índice de precios de exportación en valor FOB creció en 2.3%, mientras que para el 2018 este disminuyó en 1.7%. Para el año 2019 el índice de precio de exportación en valor FOB guardó similitud con el año anterior 2018, por lo que solo hubo una variación de 0.03%. Por otro lado para los años comprendidos del 2020 al 2021 se puede observar que hay una variación promedio de 19.5% en términos de crecimiento.

Tabla 9

Tabla de criterio de comparación – Aspecto de Mercado

CRITERIO DE COMPARACIÓN	CATEGORÍA 2 Comercio Internacional	2017	2018	2019	2020	2021
ASPECTO DE MERCADO						
Criterio 1	Investigación de Mercado	Expo alimentaria (MINPROPERU, 2017)	Feria Expomin (EXPOMIN, 2018)	Feria de Alimentos y Bebidas Thaifex (Plataforma Digital Única del Estado Peruano, 2019)	Expo Dubái 2020 (Diario El Comercio, 2020)	Perú participa en Feria Fruit Attraction (Plataforma Digital Única del Estado Peruano, 2021)

Criterio 2	Mercadotecnia	El Desarrollo de la Estrategia de Distribución (Acosta, 2017)	Marketing Verde, ¿Tendencia o Moda? (Novillo et al, 2018)	Funciones del Remarketing (Isoraite, 2019)	Neuromarketing (Suárez, 2020)	Videomarketing en tiempos de covid-19 (Torre y Giroto, 2021)
-------------------	---------------	---	---	--	-------------------------------	--

En la tabla 9, tenemos los siguientes resultados para el criterio de Investigación de Mercado. En cuanto al 2017 el Perú celebró la Expoalimentaria el cual busca facilitar a las PYMES oportunidades y contactos comerciales, durante esta Feria Internacional se cerró con 830 millones de dólares en monto negociado.

Mientras que en 2018 se llevó a cabo la Feria Internacional Expomin celebrada en Chile donde participó nuestro país, logrando compromisos comerciales por 30 millones de dólares.

Durante el 2019 se llevó a cabo la Feria Internacional de Alimentos y Bebidas Thaifex en el que nuestro país participó con un stand dedicado a los "Superfoods" con la finalidad de dar a conocer al mundo nuestros granos andinos y poder ampliar los mercados y exportaciones. En el 2020 Perú participó en la Feria Internacional Expo Dubái esto le permitió así mostrarle al mundo nuestra biodiversidad, agroindustria, biocomercio, artesanías y pesca, con el objetivo de captar e impulsar negociaciones, mercados nuevos por atender y reforzar al Perú como marca.

Asimismo, en el 2021, Perú participó en la Feria Internacional Feria Fruit Attraction, permitiéndose dar a conocer la calidad de los productos en la industria hortofrutícola, en esta feria participaron 44 países internacionales por lo que fue una vitrina para mostrar todos los productos que el Perú tiene para exportar y reenmarcar su posicionamiento como proveedor de productos de calidad.

Para el criterio de “Mercadotecnia” se encontraron los siguientes resultados, durante el 2017 una de las corrientes de la Mercadotecnia a nivel del Comercio Internacional fue el Desarrollo de la Estrategia de Distribución, el sistema de distribución junto a la tecnología permiten y facilitan que los productos o servicios puedan llegar de una manera más fácil a cualquier parte del globo, permitiendo conectar producto con consumidor, hoy en día muchas de las empresas desarrollan sus estrategias de marketing junto a la estrategia de distribución.

Asimismo, en el 2018 para (Novillo et al., 2018) la Estrategia del Marketing Verde ha crecido de manera constante, actualmente muchos de los consumidores en el mundo están más preocupados por los procesos en los que un producto se ha elaborado o si cómo un servicio se da, de esto nace la necesidad y el requerimiento del cuidado y prevención del medio ambiente, esta nueva corriente está justificada por las políticas de los gobiernos en la actualidad que dictan normas y reglas más justas para la protección del ambiente y cuidados para la salud en las personas, un claro ejemplo es Perú con sus superfoods orgánicos que cada año aumenta de forma vertiginosa sus exportaciones hacia nuevos mercados.

Durante el 2019 para (Isoraite, 2019) existe la Función del Remarketing, esta corriente de mercadotecnia internacional consiste en hacer un remarketing a los clientes que ya están involucrados con la marca de servicios o productos, esto en la actualidad se ha visto de una manera muy clara debido al crecimiento de nuevas empresas competidoras en distintos rubros que buscan constantemente fidelizar a sus clientes y a los posibles clientes mediante anuncios en la web.

En el 2020 para (Suárez, 2020) la corriente del Neuromarketing es una de las nuevas tendencias internacionales para el crecimiento y desarrollo de nuevos productos, la innovación y la tecnología crece de una manera exponencial día a día por lo que esta corriente busca establecer y entender cómo funciona y cómo perciben los consumidores distintos productos o servicios, permitiéndoles crear y optar por nuevas medidas y estrategias para poder llegar a los consumidores, en gran parte del globo se viene utilizando y profundizando en dicha corriente del marketing.

En el 2021 para (Torre y Giroto, 2021) el Videomarketing es la nueva tendencia del Siglo XXI ya que enmarca la utilización a gran escala avances tecnológicos y un mayor uso de las redes sociales, por ejemplo como lo muestran en su artículo la coyuntura de la pandemia ha dinamizado el uso del Videomarketing en el sector de Moda, bajo esta perspectiva muchos de los clientes actualmente buscan saber y conocer más acerca de un producto antes de adquirirlo o usarlo, se sostienen mediante estudios analizados que el Videomarketing es el medio de comunicación más efectivo entre marcas y clientes por medio de redes sociales para incrementar sus ventas.

Tabla 10

Tabla de criterio de comparación – Aspecto Legal

CRITERIO DE COMPARACIÓN	CATEGORÍA 2 Comercio Internacional	2017	2018	2019	2020	2021
ASPECTO LEGAL						
Criterio 1	Leyes	Ley N° 30641 que Fomenta la Exportación de Servicios y el Turismo (Diario Oficial El Peruano, 2017)	Decreto Legislativo N° 1433 Ley que Modifica la Ley General de Aduanas (Diario Oficial El Peruano, 2018)	Mediante el Decreto Supremo N° 367-2019-EF Modifican el Reglamento de la Ley General de Aduanas (Diario Oficial El Peruano, 2019)	Aprueban Reglamento de la Ley N° 30860, Ley de fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Diario Oficial El Peruano, 2020)	Resolución de Superintendencia N° 000125-2021/SUNAT “GARANTÍAS DE OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR” RECA-PE.03.04 (VERSIÓN 4) (Diario Oficial El Peruano, 2021)
Criterio 2	Tratados	- El Consejo de Ministros de la Alianza del Pacífico decidió crear la figura de Estado Asociado a la Alianza del Pacífico (MINCETUR, s.f.) - Entró en vigencia el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial	- El TLC entre Perú y Brasil fue suscrito en 2016 MINCETUR, s.f.) - El Acuerdo de Asociación Transpacífico entre Perú y los países miembros fue suscrito en 2016 MINCETUR, s.f.) - El TLC entre Perú y	-El TLC entre Perú y El Reino Unido fue suscrito en 2019 (MINCETUR, s.f.)	-El TLC entre Perú y Australia entró en vigencia en 2020 (MINCETUR, s.f.) -El TLC entre Perú y el Reino Unido entró en vigencia en 2020 (MINCETUR, s.f.)	-El Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico entró en vigencia para Perú en 2021 (MINCETUR, s.f.)

del Comercio (MINCETUR, s.f.)	Guatemala fue suscrito en 2011
- El TLC entre Perú y Honduras (MINCETUR, s.f.)	(MINCETUR, 2011) - El TLC entre Perú y Australia fue suscrito en 2018 MINCETUR, s.f.)

En la tabla 10 se evaluarán las Leyes que impulsaron al Comercio Internacional, por lo que durante el 2017 se promulgó la LEY N° 30641 la cual Fomenta la Exportación de servicios y el turismo, cuyo objeto es modificar la Ley del IGV de tal forma que beneficie a los turistas siempre y cuando se cumplan con una serie de requisitos de esta forma se estaría fomentando e incentivando al Turismo en nuestro país ya que se propone devolver parte del IGV gastado en todos los servicios turísticos. Durante el 2018 mediante el Decreto Legislativo N° 1433 Ley que Modifica la Ley General de Aduanas, el objetivo de esta ley es facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior, prevenir la seguridad de la cadena logística y adecuar la normativa aduanera a estándares internacionales. Además, en el 2019 mediante el Decreto Supremo N° 367-2019-EF se Modifican el Reglamento de la Ley General de Aduanas en 46 artículos de la misma, entre ellas que los operadores de comercio exterior de acuerdo a lo establecido por la Administración Aduanera se modifican artículos sobre obligaciones específicas en las operaciones portuarias y aduaneras, de esta forma se busca resolver y atender aspectos aduaneros, tributarios y técnicos.

Mientras que, en el 2020 se aprobó el Reglamento de la Ley N° 30860, Ley de fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior mediante el Decreto Supremo N° 008-2020-MINCETUR, cuyo objetivo es mejorar procesos y fortalecer los servicios que se realizan sometidas a la Ley. Por último, para el 2021 se aprobó la Resolución de Superintendencia N° 000125-2021/SUNAT, que consiste en establecer patrones que se tienen que seguir para todo trámite de garantías en el comercio exterior.

En relación al criterio "Tratados" tenemos los siguientes resultados, durante el periodo de 2017 al 2021, en 2017 el TLC entre Perú y Honduras entró en ejecución beneficiando a nuestro país ya que el 84% de las exportaciones desde Perú hacia Honduras no tendrán arancel, de la misma forma aumentando los niveles de exportación de productos no tradicionales, acercando una vez más a las Pymes hacia nuevos mercados. Por otro lado, gracias al Acuerdo sobre Facilitación de Comercio (AFC) se establecen pautas que permitan una fluidez en tránsito de mercancías entre fronteras a su vez disminuyendo costos y agilizando trámites de despacho y levantamiento de mercancías. En 2018 el TLC de Perú - Brasil ya estaba suscrito desde 2016, cabe resaltar que Brasil es considerado como el principal mercado destino de las exportaciones en Latinoamérica, dicho tratado aún está por entrar en vigencia. Asimismo, el TLC entre Perú-Australia fue suscrito ese mismo año beneficiando a nuestro país ya que el 96% de los productos a exportar a dicho país estarán libres de arancel, del mismo modo el TLC entre Perú-Guatemala permitirá que el 95% de productos a exportar a dicho país estén libres de arancel, mientras que el Acuerdo de Asociación Transpacífico entre Perú y los países miembros (TPP) fue suscrito en 2016 y representa una ruta para el crecimiento, desarrollo y generación de empleo. Durante el 2019 el TLC entre Perú-El Reino Unido fue suscrito dando un paso importante con el objetivo de seguir exportando el principal producto comercial hacia dicho país "el oro", del mismo modo gracias al TLC en vigencia las exportaciones hacia dicho país de productos agrícolas se verán influenciado en mayores proporciones ya que somos el segundo proveedor latinoamericano de frutas. Por otro lado, en 2020 el TLC entre Perú-Australia entró en vigencia, este acuerdo comercial implanta procedimientos a seguir para el sector fitosanitario. El TLC entre Perú-El Reino Unido también entró en vigencia. Finalmente, en el 2021 se dio el acontecimiento más importante del año ya que entró en vigencia el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico representando un nuevo mercado lleno de posibilidades para que pymes puedan explotar dicho mercado con un potencial de alrededor de 500 millones de consumidores esto permitirá que el Perú incremente sus exportaciones y acerca a las PYMES a nuevos consumidores y mercados a nivel Global.

Tabla 11

Tabla de criterio de comparación – Aspecto Financiero

CRITERIO DE COMPARACIÓN	CATEGORÍA 2 Comercio Internacional	2017	2018	2019	2020	2021
ASPECTO FINANCIERO						
Criterio 1	Tipo de cambio	El Tipo de Cambio cerró en S/3.24 (BCRP, 2017)	El Tipo de Cambio cerró en S/3.37 (BCRP, 2018)	El Tipo de Cambio cerró en S/3.31 (BCRP, 2019)	El Tipo de Cambio cerró en S/3.62 (BCRP, 2020)	El Tipo de Cambio cerró en S/3.99 (Diario Gestión, 2021)

En la tabla 11 se tienen los siguientes resultados, según el BCRP para el año 2017 el sol se apreció un 3.5% (de S/3.36 a S/3.24 por dólar) y el Tipo de Cambio fue de S/3.24 soles por dólar, debido a ello se reflejó un superávit en la balanza comercial del mismo año.

En 2018 el sol se depreció 4% (de S/ 3,24 a S/ 3,37 por dólar) y el Tipo de Cambio fue de S/3.37 soles por dólar, esto se debió a las tensiones comerciales suscitadas entre Estados Unidos y China, debilitando las exportaciones e importaciones a nivel global. Mientras que en el 2019 el sol se apreció un 1.6% (de S/ 3,37 a S/ 3,31 por dólar) y el Tipo de Cambio fue de S/3.31 soles por dólar. Por otro lado en 2020 el sol se depreció 9.2% (de S/ 3,31 a S/ 3,62 por dólar) y el Tipo de cambio fue de S/3.62 soles por dólar siendo un año muy difícil para países emergentes en términos económicos internacionales debido a lo suscitado por la cuarentena frente a la covid19, durante este año el sol alcanzó el máximo histórico en Tipo de Cambio (S/3.66 por dólar) debido a la incertidumbre local por la vacancia presidencial afectando a las operaciones comerciales internacionales de nuestro país. Por

último, en 2021 el Tipo de Cambio fue de S/3.99 soles por dólar debido a la inestabilidad política y a la crisis por la pandemia, también en el mismo año se alcanzó el máximo histórico en relación al Tipo de Cambio (S/4.13 por dólar).

A continuación, se indican los resultados encontrados de acuerdo a los criterios de nuestras variables.

El objetivo general es analizar la relación entre la implementación del cabotaje marítimo y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021. Los resultados arrojaron que ambas variables si se relacionan y esto se basa en los siguientes criterios: Volumen de carga transportada, Congestión de carreteras, Reducción de emisiones, Cantidad de operaciones de Cabotaje, Autorización de navíos para uso de cabotaje, Operación Aduanera, Tratados y Tipo de Cambio.

En cuanto al primer objetivo específico, que consiste en analizar la relación entre la Movilidad de Carga Mejorada y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021, según los criterios de Congestión de carreteras y Tipo de Cambio sí se relacionan, ya que se encontró que el Índice de Flujo Vehicular Pesado desde los años 2017 a 2021 ha presentado una tendencia a decrecer en términos porcentuales respecto a cada año de 3% a -1.1%; sin embargo, en términos de cantidad de vehículos, este sí aumentó, pese a la variación del tipo de cambio de S/3.24 a S/3.94 por dólar a lo largo de este periodo por lo que a mayor cantidad de flujo vehicular pesado nos indica que hay un mayor movimiento de carga terrestre transportada destinadas a las operaciones comerciales tanto de manera nacional como internacional y esto se puede ver reflejado en el volumen de carga transportada en los terminales portuarios ya que para que el servicio de cabotaje se realice es necesario que la carga del interior del país sea transportada de manera terrestre y con ello sea ejecutado el servicio de cabotaje.

El siguiente objetivo específico busca analizar la relación entre el Impacto Ambiental Reducido y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 – 2021, según los criterios de Reducción de emisiones, Volumen de Carga Transportada y Operaciones Aduaneras sí se relacionan debido a que se encontró que el total de Emisiones de Co2 para el Cabotaje y otras operaciones marítimas y aéreas internacionales para el presente periodo creció en 3% de 3 589 millones

de Kg a 3 710 millones de Kg de Co2, de la misma forma que el Volumen de Carga Transportada en Cabotaje pasó de 15 746 TM a 1 093 237 TM teniéndose un crecimiento exponencial gracias al cabotaje. Asimismo, se vio influenciado de alguna forma en la Balanza Comercial a lo largo del periodo estudiado, teniéndose como resultado un superávit anual desde el 2017 de 6 266 millones de dólares a 14 800 millones de dólares.

Por último, en cuanto a nuestro tercer objetivo específico que pretende analizar la relación entre el Aumento de Empleo de Marineros y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021. Según el criterio de Cantidad de operaciones de Cabotaje, Autorización de navíos para uso de cabotaje y Tratados, sí se relacionan, ya que se identificó que a lo largo del periodo estudiado, las operaciones de cabotaje han ido aumentando como consecuencia de las distintas leyes que fomentan su desarrollo como se muestra con el aumento de operaciones de cabotaje el cual pasó en 2017 de 6 operaciones de cabotaje al 2021 con 30 operaciones de cabotaje, de la misma forma en cuanto a las autorizaciones otorgadas a navíos para el servicio de cabotaje por el ente regulador como lo es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones quien permitió la autorización de 25 navíos a 49 a lo largo de este periodo para poder cubrir la demanda del servicio, no obstante gracias al Estado peruano quien viene impulsando las negociaciones con otros países para ampliar los acuerdos comerciales ello permitirá que sean generadores de empleo para marineros dando paso a que se amplíen las plazas para ocupar los puestos requeridos en los navíos ya autorizados y en los próximos, por lo que su evolución ha permitido que el cabotaje sea considerado como una de las alternativas más eficientes dentro del comercio internacional.

Luego de haber descrito los resultados, procederemos a detallar la discusión en base a los objetivos de la presente investigación, comparando las respuestas de nuestros antecedentes.

El objetivo general del presente trabajo de investigación, es analizar la relación entre la implementación del cabotaje marítimo y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021.

Por un lado, Raffo y Hernández (2021) señalan los resultados en su investigación que existen tendencias en el Comercio Internacional que están influenciadas en su mayoría por Teorías Económicas que permiten que el flujo de comercio entre países pueda tener mayores índices. Asimismo, este resultado guarda relación con los resultados de nuestro criterio de Teorías Económicas del Comercio Internacional, ya que muchos países optan por utilizar las mejores estrategias para su propio beneficio. Como lo describe Acosta (2017) con el desarrollo de la Estrategia de Distribución para las exportaciones e importaciones de productos; la importancia de esta teoría radica en su facilidad para poder emplear y desarrollar procesos o lineamientos que permitan llevar los productos de un punto de Origen a distintos puntos de Destinos con la finalidad de aminorar costos y ser más eficientes en las operaciones, también otra teoría que está tomando mucha importancia en los últimos años es la Estrategia del Marketing Verde, la cual lo sostienen Novillo et al., (2018), esta teoría ha venido creciendo vertiginosamente por el alto consumo y requerimiento del consumidor final por productos orgánicos y con menor impacto ambiental, esta teoría se alinea a la Estrategia de Distribución por lo mismo que muchos de los productos que son consumidos son frescos y exigen a las empresas buscar estrategias que les permitan llevar sus productos a los mercados en las mejores condiciones.

En cuanto al resultado de nuestros antecedentes, para nuestro primer objetivo específico, que consiste en analizar la relación entre la Movilidad de carga mejorada y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021. Según Comi y Polimeni (2020), señalan que los servicios de transporte marítimo de corta distancia (TMCD), son una alternativa competitiva y sostenible del sistema de transporte de mercancías capaz de dar respuesta a las necesidades económicas, sociales y medioambientales. Este resultado coincide con los resultados obtenidos en la presente investigación en los que el consumo total de combustible anual en el sector del transporte se ha visto influenciado al aumento pasando de un nivel de 377 TJ a 391 TJ., de ello se puede mencionar que ambas investigaciones son compatibles en que el transporte vehicular según Tapia et al., (2018), es el principal responsable de la contaminación ambiental, pues entre los contaminantes emitidos por los vehículos motorizados se encuentran el CO, NO₂ y PM₁₀, PM_{2,5}. Por otro

lado, Sáenz, J. (2021), manifiesta en los resultados de su investigación que el cabotaje es muy favorable tanto que beneficiaría al Perú puesto que su implementación es una alternativa a la problemática del común transporte terrestre que año tras año viene teniendo unos índices negativos para las operaciones logísticas al interior del país. También se menciona que la implementación del cabotaje mejoraría la calidad del transporte tanto como en la reducción de costos y de la misma forma disminuyendo las emisiones de contaminantes tóxicos para el medioambiente como el dióxido de carbono entre otros, a la vez en la capacidad de poder responder a la demanda de trasladar carga y pasajeros a los principales puertos del Perú. Los resultados de dicha investigación guardan relación con nuestros resultados en la presente investigación dado que, según el criterio de congestión de carreteras el optar por una alternativa más eficiente y menos contaminante contribuiría a que los precios de los productos para el consumidor final sean menores brindando un mayor beneficio social, de la misma forma que los costos por mantenimiento de las vías e infraestructuras del transporte en el país tendrían tendencia a un menor gasto no obstante reduciendo el tráfico del transporte terrestre que conlleve a menores consumos de combustible.

Adicionalmente tenemos como objetivo específico, analizar la relación entre el Impacto ambiental reducido y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021. Según Semino et al., (2020), quienes tienen como resultado en su investigación que el cabotaje marítimo como alternativa de transporte de carga multimodal en la cadena de suministro del Perú, en el estudio se destaca la importancia del panorama económico del Estado y su impacto en los flujos de mercancías, además explica la operativa del cabotaje marítimo de carga como parte de la cadena de abastecimiento del país a lo largo de su Línea costera de 3.080 km de extensión. Puesto que dicho resultado coincide con los resultados obtenidos en la presente investigación en los que como lo menciona McBride (2013), manifiesta que el uso del Cabotaje es más favorable en términos de costo y logística que el transporte terrestre al tratarse de distancias superiores a los 500 km y con cargas de 900 T, como en el caso de los traslados desde el Puerto del Callao hacia los principales puertos del Perú como Paita, Matarani e Ilo.

Finalmente tenemos como objetivo específico, analizar la relación entre el Aumento

de empleos de marineros y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021. Según Villegas (2016), en su investigación obtienen como resultados que el comercio internacional y la competitividad no están relacionados debido al déficit portuario y tecnología de los servicios nacionales. Dicho resultado no guarda concordancia y coincidencia con nuestros resultados en nuestra presente investigación puesto que, entre los años 2017 y 2021 el Gobierno del Perú ha manifestado su iniciativa y apoyo a la implementación del Cabotaje marítimo como alternativa y parte del transporte internacional en nuestro país, mediante Leyes y Decretos cuyos objetivos son facilitar, dinamizar y desarrollar esta propuesta. Para ello Arrese (2020), en su investigación obtuvo como resultado que existen grandes esfuerzos por realizar a nivel de infraestructura y reglamentación transformar al cabotaje en una alternativa al transporte terrestre, el cual es uno de los medios más importantes dentro de la actividad comercial peruana y competitivo en términos de rapidez, eficiencia y costo ante situaciones de emergencia. No obstante, para reforzar esta idea según nuestro criterio de Tratados, el Gobierno del Perú ha buscado abrirse a nuevos mercados, firmando Tratados de Libre Comercio, los cuales benefician enormemente el Comercio Internacional, ello permite que se sigan teniendo propuestas de inversión en remodelación y ampliación de los sistemas portuarios e infraestructura para garantizar un mejor flujo logístico. Mientras que Suárez y Ayala (2016) obtuvieron como resultados de su investigación en que la liberalización e implementación del cabotaje marítimo en la cadena de suministros agrícola de Puerto Rico presenta consecuencias negativas tanto económicas como sociales, debido a que la capacidad limitada que tienen para cubrir la demanda de trasladar volúmenes pequeños de carga hacia uno de sus socios comerciales como Estados Unidos encarece los costos logísticos, reduciendo la eficiencia y afectando la competitividad empresarial del sector; por lo tanto, este estudio valida nuestros resultados encontrados en cuanto a los criterios de Tratados y Leyes, ya que es importante que los países que buscan brindar facilidades e impulsar la alternativa de cabotaje deben establecer condiciones y a su vez estipular procedimientos en beneficio socioeconómicos de cada país sin dejar de lado la oportunidad de que empresas extranjeras puedan acogerse a esta alternativa de transporte y brindar el servicio de cabotaje. Por otro lado, los resultados que obtuvo Poma (2015) en su investigación guardan similitud y

refuerzan nuestros resultados mencionando que es conveniente realizar estudios relacionados de manera estratégica con el fin de mejorar las condiciones de los tratados e intercambios entre los países involucrados en operaciones de comercio internacional, de tal manera que permitan obtener mayores beneficios sin afectar a los mercados internos.

De acuerdo al antecedente presentado por González y Novo (2016), este analiza los efectos de la crisis económica y la distribución del tráfico portuario español, el cual ha presentado un alto grado de concentración debido a la mercancía contenerizada, lo que conlleva al origen de las distintas operaciones de traslado entre los puertos de España y entre estas se encuentra el cabotaje. Los resultados demostraron el comportamiento diferencial del tráfico de contenedores, así como la especialización y descentralización de las autoridades portuarias. Esto se relaciona a los resultados obtenidos de la presente tesis de acuerdo al criterio de cantidad de operaciones de cabotaje, dado que se identificó que a lo largo del periodo 2017 – 2021, el cabotaje ha sido una alternativa eficiente en el comercio internacional y debido al crecimiento que ha ido obteniendo a lo largo del periodo estudiado, es que han desarrollado medidas como la rehabilitación, reforzamiento e implementación de mejoras en relación a la infraestructura portuaria del Perú, principalmente del Puerto del Callao. Por tal motivo, esto ha generado que la capacidad operativa genere mayores resultados en términos de eficiencia y productividad. En este sentido, la operación aduanera y su crecimiento se ha visto reflejado en la tendencia superavitaria de la balanza comercial a lo largo del periodo estudiado, como consecuencia del repunte de las exportaciones de materias primas.

Dentro del estudio realizado, identificamos que en el análisis de Campos, P. (2018) no se relaciona con nuestros resultados, dado que el objetivo del antecedente en mención está en función a la relación de estructura y evolución de Comercio Internacional entre el Perú y la Unión Europea, esto difiere en relación al análisis de los criterios utilizados tanto para la variable del Cabotaje Marítimo como el Comercio Internacional. Asimismo, el análisis de Corilla y Ponce (2018) se basa en el estudio de los roles y participación en la vigilancia y control en el sector pesquero, por lo que los resultados de esta investigación no guardan relación con los objetivos

planteados. A su vez, el antecedente de Salinas C. (2015) no se relaciona a los criterios del comercio internacional ya que manifiesta en sus resultados la definición de la insolvencia transfronteriza y el alcance de su regulación armónica y uniforme considerando las diferentes legislaciones nacionales.

V. CONCLUSIONES

1. En esta tesis se analizó que la implementación del cabotaje marítimo se relaciona positivamente con el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 – 2021, debido a que presenta beneficios reflejados en los resultados de los criterios evaluados.
2. En esta tesis se analizó la relación entre la Movilidad de carga mejorada y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 – 2021. Respecto a este objetivo se identificó que existe una relación positiva ya que se pudo constatar que a lo largo del periodo estudiado la movilización de carga por cabotaje marítimo tuvo una tendencia creciente ante el aumento de la congestión de vehículos pesados. Cabe mencionar que, si la congestión vehicular fuese menor en nuestro país, habría una reducción de los costos logísticos y mayor fluidez beneficiando a las operaciones de comercio internacional.
3. En esta tesis se analizó la relación entre el Impacto ambiental reducido y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 – 2021. Respecto a este objetivo se identificó que existe una relación positiva puesto que a lo largo del periodo estudiado se pudo corroborar que la eficiencia energética en términos del consumo de combustible por transporte por cabotaje marítimo es mucho menor frente al uso del transporte común terrestre, también se evidenció que existe un menor impacto ambiental en el comercio internacional ya que este tipo de operación genera gases contaminantes en menor proporción.
4. En esta tesis se analizó la relación entre el Aumento de empleos de marineros y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 – 2021. Respecto a este objetivo se pudo corroborar que existe una relación positiva debido a que durante el periodo estudiado se ha identificado que el impulso por parte del Estado peruano para promocionar al cabotaje marítimo como una alternativa eficiente frente al transporte terrestre, ha propiciado la creación de nuevos puestos de trabajo, así como un mayor número de operaciones aduaneras.

VI. RECOMENDACIONES

1. De acuerdo al análisis del cabotaje marítimo y su relación con el comercio internacional en sus tres dimensiones expuestas en esta presente investigación, permitirán formular y establecer mejores estrategias para ser empleadas en las operaciones de comercio mediante el uso adecuado del cabotaje marítimo a fin de que los beneficios que ya se obtienen actualmente puedan ser maximizados en un futuro próximo.
2. Se recomienda que el Estado peruano descentralice como centro de las operaciones de comercio internacional al puerto del Callao, de manera que los movimientos de carga transportada desde el interior del país no sean trasladados de manera específica al puerto del Callao, sino que estos puedan ser distribuidos según el puerto más cercano con el fin de que se pueda disminuir la carga por congestión en las carreteras permitiendo una mayor fluidez en las operaciones logísticas, reducción de costos, menor impacto ambiental y menor índice de accidentes.
3. Recomendamos al Estado peruano, implementar proyectos a favor del mejoramiento de la infraestructura portuaria para la adecuada operación de cabotaje marítimo en medida que se logre brindar una atención de calidad hacia las naves y la carga en los distintos puertos a nivel nacional, lo que conllevaría al desarrollo del comercio internacional.
4. Es necesario fomentar la práctica del cabotaje marítimo en las empresas de cualquier tamaño para sus operaciones de comercio internacional ya que les permitirá contar con un mejor flujo de operaciones logísticas en términos de reducción de costos, generando a su vez la posibilidad de obtener y brindar un menor precio final de los productos ofrecidos.
5. Para finalizar, se recomienda para futuras investigaciones de tipo cualitativo se logre ampliar y profundizar los conocimientos obtenidos, tomando como base nuestra investigación de manera que bajo distintos puntos de vista y criterios se permita enriquecer el desarrollo de esta categoría.

REFERENCIAS

- Acosta, A. (2017). Marketing Internacional. Editorial Areandino. <https://digitk.areandina.edu.co/bitstream/handle/areandina/1473/Marketing%20Internacional.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Arrese, C. (2020). El cabotaje en el Perú y en el mundo. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 17(1), 57 - 83. <https://revista.esup.edu.pe/RESUP/article/view/90/65>
- Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (2020). Buque Carguero: Tratar con cuidado [Bulk Carriers: Handle with care]. IACS. <https://iacs.org.uk/media/7739/bulk-carriers-handle-with-care-rev1-mar-2020.pdf>
- Autoridad Portuaria Nacional (2017, 22 de marzo). APN monitores servicio de cabotaje para el traslado de carga y pasajeros con fines de ayuda humanitaria. [Comunicado de prensa]. <https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/141401-apn-monitores-servicio-de-cabotaje-para-el-traslado-de-carga-y-pasajeros-con-fines-de-ayuda-humanitaria>
- Baker, K., Bassing, S., Forshee, S., Goerz, J., Keever, A., Mitchell, M. & Sells, S. (2018). Mayor rigor científico mejorará la confiabilidad de la investigación y la eficacia de la gestión. [Increased Scientific Rigor Will Improve Reliability of Research and Effectiveness of Management], 82(3), 485–494 . *El diario de gestión de la vida silvestre*. <https://www.umt.edu/mcwru/MitchellLab/MikeMitchell/Sells-et-al.-2018.-Synthesis-Application-of-Rigorous-Science.pdf>
- Banco Central de Reserva del Perú (2017). Memoria 2017. [Annual Report 2017]. <https://www.bcrp.gob.pe/eng-docs/Publications/Annual-Reports/2017/annual-report-2017.pdf>
- Banco Central de Reserva del Perú (2017). Memoria 2017. [Annual Report 2017]. <https://www.bcrp.gob.pe/eng-docs/Publications/Annual-Reports/2017/annual-report-2017.pdf>

- Banco Central de Reserva del Perú (2018) Memoria 2018. [Annual Report 2018].
<https://www.bcrp.gob.pe/eng-docs/Publications/Annual-Reports/2018/annual-report-2018.pdf>
- Banco Central de Reserva del Perú (2019). Memoria 2019. [Annual Report 2019].
<https://www.bcrp.gob.pe/eng-docs/Publications/Annual-Reports/2019/annual-report-2019.pdf>
- Banco Central de Reserva del Perú (2020). Memoria 2020. [Annual Report 2020].
<https://www.bcrp.gob.pe/eng-docs/Publications/Annual-Reports/2020/annual-report-2020.pdf>
- Banco Central de Reserva del Perú (2022). Series anuales de la Balanza Comercial.
<https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/mensuales/balanza-comercial>
- Campos, P. (2018). El Comercio Internacional y la Competitividad en el Transporte de carga marítima en las rutas de China a Perú. [Tesis para optar el título profesional en Negocios Internacionales]. Universidad César Vallejo.
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/30702/Campos_APC.pdf?sequence=1&isAllowed=ylo
- Cánovas, B. (2021). Las autopistas del mar. Una solución en la crisis del COVID-19. *Revista General de Marina*, 280(1), 5 – 14.
<https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2021/01-02/rgm01022021cap1.pdf>
- Castro, R. & Correa, D. (2021). Transparencia en revisiones bibliográficas previas sobre el aprendizaje combinado en la educación superior. [Transparency in previous literature reviews about blended learning in higher education], 26, 3399–3426. <https://link.springer.com/article/10.1007/s10639-020-10406-x>
- Comi, A. & Polimeni, A. (2020). Evaluación del potencial del transporte marítimo de corta distancia y los beneficios en términos de costes externos: aplicación a la cuenca del Mediterráneo. [Assessing the Potential of Short Sea Shipping and the Benefits in Terms of External Costs: Application to the Mediterranean Basin] Italia: Roma <https://doi.org/10.3390/su12135383>

- Comisión de Promoción del Perú para la exportación y el turismo (2021). Medios de pago en Comercio Exterior. https://repositorio.promperu.gob.pe/bitstream/handle/123456789/4759/Medios_pago_internacionales_keyword_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (2009). Cadenas de Suministro Globales, Transporte y Competitividad [Global Supply Chains, Transport And Competitiveness]. Ginebra, Suiza. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/itc/Conf_01_Pesut.pdf
- Comisión Europea (2011). Papel blanco. Hoja de ruta hacia un espacio europeo único de transporte: por una política de transporte competitiva y sostenible [White Paper. Tabella di Marcia Verso Uno Spazio Unico Europeo Dei Trasporti—Per Una Politica Dei Trasporti Competitiva E Sostenibile]. Bruselas, Bélgica. <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/13/5383>
- Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos (2017). Transporte Marítimo De Corta Distancia: Reconstrucción De América Industria Marítima. [Short Sea Shipping: Rebuilding America Maritime Industry]. <https://www.govinfo.gov/content/pkg/CHRG-116hhrg39742/pdf/CHRG-116hhrg39742.pdf>
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2017). Informe sobre el Transporte Marítimo. [Review of Maritime Transport]. UNCTAD. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2017_es.pdf
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2018). Informe sobre el Transporte Marítimo. [Review of Maritime Transport]. UNCTAD. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_es.pdf
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2019). Informe sobre el Transporte Marítimo. [Review of Maritime Transport]. UNCTAD. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_es.pdf
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2020). Informe sobre el Transporte Marítimo. [Review of Maritime Transport]. UNCTAD. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf

- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2021). Informe sobre el Transporte Marítimo. [Review of Maritime Transport]. UNCTAD. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021summary_es.pdf
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2017). Repensar: cabotaje marítimo para mejorar conectividad [Rethinking maritime cabotage for improved connectivity]. UNCTAD. https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb2017d1_en.pdf
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2019). Internacional: Comercio Marítimo y Tráfico Portuario [International Maritime Trade and Port Traffic]. UNCTAD. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019ch1_en.pdf
- Corilla & Ponce (2018), "Rol de la autoridad marítima nacional y su incidencia en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú, periodo 2010-2016". [Tesis para optar al grado académico de maestro en Administración Marítima y Portuaria]. Unidad de posgrado de la Facultad de Ciencias Administrativas. Escuela de Posgrado. Universidad Nacional del Callao. <http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/2763>
- Cotización del dólar tuvo un alza de 10.82% durante el 2021. (31 de diciembre de 2021) Diario Gestión. <https://gestion.pe/economia/el-tipo-de-cambio-tuvo-en-peru-un-alza-de-1028-durante-el-2021-noticia/>
- Danas, A., Drouyor, F., Drouyor, J., Hong, J., Horwitz, J. (2017). Derecho Internacional de Transporte [International Transportation Law]. SMU.
- Decreto Legislativo N° 1413. Decreto legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga. Diario Oficial El Peruano. (18 de septiembre de 2018). <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-legislativo-para-promover-y-facilitar-el-transporte-decreto-legislativo-n-1413-1691026-2/>
- Decreto Legislativo N° 1433. Decreto Legislativo que modifica la Ley General de Aduanas. Diario Oficial El Peruano (2018). <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-legislativo-que-modifica-la-ley-general-de-aduanas-decreto-legislativo-n-1433-1692078-8/>
- Decreto Supremo N° 008-2020-MINCETUR. Decreto Supremo para aprobar el Reglamento de la Ley N° 30860, Ley de fortalecimiento de la Ventanilla

- Única de Comercio Exterior. Diario Oficial El Peruano (03 de agosto de 2020). <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-reglamento-de-la-ley-n-30860-ley-de-fortalecimien-decreto-supremo-n-008-2020-mincetur-1874820-2/>
- Decreto Supremo N° 012-2019-DE. Decreto Supremo para aprobar la Política Nacional Marítima 2019-2030. Diario Oficial El Peruano (22 de marzo de 2019). <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-aprueba-la-politica-nacional-maritima-20-decreto-supremo-n-012-2019-de-1839591-1/>
- Decreto Supremo N° 367-2019-EF. Decreto Supremo para modificar el Reglamento de la Ley General de Aduanas. Diario Oficial El Peruano (09 de diciembre de 2019). <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/modifican-el-reglamento-de-la-ley-general-de-aduanas-decreto-supremo-n-367-2019-EF-1834840-1/>
- Departamento de Agricultura y Servicios al Consumidor de Florida (s.f). Glosario de términos de Exportación [Glossary of Export Terms]. FDACS. <https://www.fdacs.gov/content/download/60440/file/GlossaryOfExportTerms.pdf>
- Diario El Comercio (2020). Reconocimiento Internacional, Pabellón Perú es elogiado como el mejor de la Expo Dubái 2020. Diario El Comercio. <https://elcomercio.pe/vamos/noticias/pabellon-peru-es-elegido-como-el-mejor-de-la-expo-dubai-2020-dubai-promperu-noticia/?ref=signwall>
- Dubravska, M. & Sira, E. (2015). El Análisis de los Factores que Influyen en el Comercio Internacional de la República Eslovaca [The Analysis of The Factors Influencing The International Trade of The Slovak Republic]. Elsevier,23(1210-1216). [https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(15\)00569-9](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(15)00569-9)
- EXPOMIN (2018). Expomin: empresas logran compromisos comerciales por 30 Millones de dólares. ANDINA. <https://andina.pe/agencia/noticia-expomin-2018-empresas-peruanas-lograron-compromisos-comerciales-30-millones-708865.aspx>
- Feenstra, R. & Taylor, A. (2015). Comercio internacional [International Trade]. España: Reverté <https://www.marcialpons.es/media/pdf/comerciointernacional.pdf>

- Gobierno de México (17 de diciembre de 2021). La CGPMM presenta grupo de trabajo que impulsará el cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia. <https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/articulos/la-cgpmm-presenta-grupo-de-trabajo-que-impulsara-el-cabotaje-y-el-transporte-maritimo-de-corta-distancia?idiom=es>
- Gómez, A. y Sánchez, R. (2021). “Conexiones de carga marítima entre Asia y el Pacífico y América Latina: análisis de fletes de transporte, sus determinantes y restricciones”. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46744/1/S2000949_es.pdf
- González, F. & Novo, I. (2016). Concentración, especialización y liderazgo de los puertos españoles. Análisis de los efectos de la crisis económica. *Investigaciones Regionales - Journal of Regional Research*, (35), 37-65. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28948379003>
- Grabow, C. & Manak I. (2020). El caso contra la Ley Jones [The Case against the Jones Act]. Cato Institute. https://www.grassrootinstitute.org/wp-content/uploads/2020/08/CaseAgainstJonesAct_chp16.pdf
- Grozdánovska, V., Jankulovski, N., Bojkovska, K. (2017). Comercio y Negocios Internacionales. [International Business and Trade] *IJSBAR*. 31(3):105-114. https://www.researchgate.net/publication/329487447_International_Business_and_Trade
- Hlali, A. (2017). Concepto Portuario y Características de los Servicios: Prueba Teórica [Seaport Concept and Services Characteristics: Theoretical Test]. *The Open Transportation Journal*, 11(1):120-129. <http://dx.doi.org/10.2174/1874447801711010120>
<https://www.bennettjones.com/-/media/Files/BennettJones/Publications/IntlTransportation2017YIR.pdf>
- Instituto de Exportación y Comercio Internacional (s.f). Términos de Exportación [Export Terms]. EXPORT. https://www.export.org.uk/page/Key_Exporting_Terms
- Instituto de Investigación y Desarrollo de Comercio Exterior de la Cámara de Comercio de Lima (2020). Incrementa transporte de contenedores por cabotaje marítimo. <https://www.camaralima.org.pe/wp->

content/uploads/2020/12/Incrementa-transporte-de-contenedores-por-cabotaje-mar%C3%ADtimo.pdf

Instituto Nacional de Estadística e Informática (2018). Informe Técnico N°2 Flujo Vehicular por Unidades de Peaje Diciembre 2018. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/02-informe-tecnico-n02_flujo-vehicular_dic2018.pdf

Instituto Nacional de Estadística e Informática (2021). Informe Técnico N°2 Flujo Vehicular por Unidades de Peaje Diciembre 2021. <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/02-informe-tecnico-flujo-vehicular-dic-2021.pdf>

Insua, J. (2018). Principialismo, bioética personalista y principios de acción en medicina y en servicios de salud. [Principialism, personalistic bioethics and principles of action in medicine and health services]. *Persona y Bioética*, 22(2): 223-246. <http://dx.doi.org/10.5294/pebi.2018.22.2.3>

Interreg Europe (2017). Infraestructura Portuaria y Desarrollo Industrial [Port Infrastructure & Industrial Development]. INTERREG. https://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved_project_public/0001/16/a53054c9cc293aed37966daac163a2df16e580b0.pdf

Isoriate, M. (2019, octubre). Funciones de remarketing. *Revista Internacional de Tendencia en Investigación y Desarrollo Científico*, 3 (6),48-51. <https://www.ijtsrd.com/papers/ijtsrd28031.pdf>

Kleingeld, P. (2018). El principio de autonomía en la filosofía moral de Kant. [The Principle of Autonomy in Kant's Moral Philosophy]. https://pure.rug.nl/ws/portalfiles/portal/63571849/kleingeld_principle_of_autonomy_in_kants_moral_theory_its_rise_and_fall.pdf

Korstjens, I. & Albine, M. (2018). Serie: Guía práctica para la investigación cualitativa. Parte 4: Confiabilidad y publicación. [Series: Practical guidance to qualitative research. Part 4: Trustworthiness and publishing], 24(1), 120-124. <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/13814788.2017.1375092>

Ley N° 30641. Ley que fomenta la exportación de servicios de Turismo. *Diario Oficial El Peruano* (2017).

<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-que-fomenta-la-exportacion-de-servicios-y-el-turismo-ley-n-30641-1555415-1/>

Los medios de pagos en el comercio internacional: Cobranza Documentaria (17 noviembre de 2017). Diario del Exportador. https://www.diariodelexportador.com/2017/11/medios-de-pago-en-el-comercio_46.html

Mc Bride, E. (2013). La necesidad del Cabotaje Marítimo. Conexión ESAN. <https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/necesidad-cabotaje-maritimo>

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (s.f). Acuerdos Comerciales del Perú. <https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/>

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, Dirección Nacional de Desarrollo de Comercio Exterior (2009). Guía de orientación al usuario del transporte acuático. <https://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/188937685rad43065.pdf>

Ministerio de Economía y Finanzas (2021). Definiciones 2021. https://www.mef.gob.pe/es/?id=287&option=com_content&language=es-ES&view=article&lang=es-ES

Ministerio de Energía y Minas (2014). Plan Energético Nacional 2014-2025. <https://www.minem.gob.pe/minem/archivos/file/institucional/publicaciones/lInformePlanEnerg%C3%ADa2025-%20281114.pdf>

Ministerio de Energía y Minas, Dirección General de Eficiencia Energética Área de Planeamiento Energético (2019). Balance Nacional de Energía 2019. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1875333/Balance%20Nacional%20de%20la%20Energ%C3%ADa%202019.pdf>

Ministerio de Relaciones Exteriores (2019). El Perú participa en Madrid en “Fruit Attraction” 2021. Plataforma Digital Única del Estado Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/embajada-del-peru-en-espana/noticias/543151-el-peru-participa-en-madrid-en-fruit-attraction-2021-la-feria-internacional-del-sector-de-frutas-y-hortalizas>

Ministerio de Relaciones Exteriores (2019). Perú participa en Tailandia en la Feria de Alimentos y Bebidas Thaifex 2019. Plataforma Digital Única del Estado

- Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/rree/noticias/29015-peru-participa-en-tailandia-en-feria-de-alimentos-y-bebidas-thaifex-2019>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2018). Resolución Ministerial 999-2018 MTC/01.02. http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/Resoluciones_Viceministeriales/13339.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2019, 24 de diciembre). Dieciocho embarcaciones tienen permiso del MTC para realizar transporte marítimo de cabotaje. [Comunicado de prensa]. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/71416-dieciocho-embarcaciones-tienen-permiso-del-mtc-para-realizar-transporte-maritimo-de-cabotaje>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2021, 11 de agosto). MTC realizó 24 cabotajes marítimos a nivel nacional en 2021. [Comunicado de prensa]. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/512009-mtc-realizo-24-cabotajes-maritimos-a-nivel-nacional-en-2021>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2021, 23 de mayo). El MTC autorizó a 43 embarcaciones para realizar transporte marítimo de cabotaje. [Comunicado de prensa]. <https://gestion.pe/economia/mtc-se-han-realizado-nueve-operaciones-de-cabotaje-desde-enero-a-la-fecha-rmmn-noticia/>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Autoridad Portuaria Nacional (2018). Movimiento de carga en los terminales portuarios de uso público a nivel nacional 2018. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/960631/MOVIMIENTO_DE_CARGA_EN_LAS_INSTALACIONES_DE_USO_PUBLICO_-_2018.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Autoridad Portuaria Nacional (2020). Movimiento de carga en los terminales portuarios de uso público a nivel nacional 2020. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1678741/MOVIMIENTO%20DE%20CARGA%20EN%20LAS%20INSTALACIONES%20DE%20USO%20P%20C3%9ABLICO%20-%20ANUAL%202020.pdf>

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Autoridad Portuaria Nacional (2021). Movimiento de carga en los terminales portuarios de uso público a nivel nacional 2021. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2835218/Movimiento%20de%20carga%20en%20las%20instalaciones%20de%20uso%20p%C3%BAblico%20-%20anual%202021.pdf.pdf>
- Moscoso L., Díaz L. (2017). Aspectos éticos en la investigación cualitativa con niños. *Revista Latinoamericana de Bioética*. [Ethical aspects in qualitative research with children. *Latin American Journal of Bioethics*], 18(1), 51-67. <https://doi.org/10.18359/r/bi.2955>.
- MTC: nueve operaciones de cabotaje se realizaron desde enero a la fecha (22 de marzo de 2022). *Diario Gestión*. <https://gestion.pe/economia/mtc-se-han-realizado-nueve-operaciones-de-cabotaje-desde-enero-a-la-fecha-rmmn-noticia/>
- Novillo, L., Pérez, M., Muñoz, J. (2018). Marketing Verde, ¿Tendencia o Moda? *Universidad y Sociedad*, 11, 100-105. <https://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus/article/view/831>
- Orozco, J., & Núñez, P. (2018). La competitividad en el comercio internacional. *Repositorio de la Red Internacional de Investigadores en Competitividad*, 11, 931–950. <https://www.riico.net/index.php/riico/article/view/1483>
- Papadimitriou, S., Lyridys, D., Koliouis, I., Tsioumas, V., Sdoukopoulus, E., Stavroulakis, P., (2018). *La Dinámica del Transporte Marítimo de Corta Distancia [The Dynamics of Short Sea Shipping]*. Palgrave Macmillan.
- Perú registró en 2017 el mayor superávit comercial en cinco años (08 de febrero de 2018). *Diario El Comercio*. <https://elcomercio.pe/economia/peru/peru-registra-2017-mayor-superavit-comercial-cinco-anos-noticia-495857-noticia/?ref=ecr>
- Phoenix, J.(2015). Beneficencia/No maleficencia. [Beneficence/Nonmaleficence]. https://www.researchgate.net/publication/313966456_BeneficenceNonmaleficence
- Poma G. (2015). “Relación Comercial de Bolivia con la Comunidad Andina de Naciones periodo: 2000-2012” [Tesis para optar el título en Economía].

- Universidad Mayor de San Andrés - Bolivia.
<https://repositorio.umsa.bo/xmlui/handle/123456789/5777>
- PRODUCE (2017). Produce – Expoalimentaria 2017. Ministerio de la Producción del Perú. <https://www.produce.gob.pe/index.php/myperu/expoalimentaria>
- Raffo, L. & Hernández, E. (2021). Comercio internacional, prosperidad y desigualdad en la globalización. *Apuntes del Cenes*, 40(71). 133 - 164. <https://doi.org/10.19053/01203053.v40.n71.2021.11736>
- Resolución de Superintendencia No 000125-2021/SUNAT. Que aprueban el procedimiento específico “Garantías de operadores de Comercio Exterior”. *Diario Oficial El Peruano* (2021). <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/aprueban-el-procedimiento-especifico-garantias-de-operadore-resolucion-n-000125-2021sunat-1986414-1>
- Revista Economía (2020) Medios de pagos internacionales Post Covid 19. <https://www.revistaeconomia.com/medios-de-pago-internacionales-post-covid-19/>
- Sáenz, J. (2021). Análisis de la seguridad y economía en las operaciones de los buques de cabotaje en el Puerto del Callao en el año 2020 [Tesis para obtener el Título Profesional de Ingeniero de Navegación y Marina Mercante]. Universidad Marítima del Perú. <http://repositorio.ump.edu.pe/bitstream/handle/UMP/86/J.%20SAENZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Salinas C. (2015). La regulación armónica y uniforme de la insolvencia transfronteriza y su relevancia para el comercio internacional: desafío para Chile [Tesis para optar al grado de magíster en estudios internacionales]. Universidad de Chile <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/136809>
- Semino, J., Berrospi, H., Akimoto, E. (2020). Análisis del cabotaje marítimo como alternativa de transporte de carga multimodal en la cadena de suministro del Perú. Tesis para optar el grado académico de maestro en Gestión de Cadena de Suministro. Escuela de Posgrado. Universidad del Pacífico.
- Suárez, N. (2020, septiembre). Neuromarketing a debate. *Revista Cubana de Salud Pública*, 46 (3), 1-14. <https://www.scielosp.org/pdf/rcsp/2020.v46n3/e1645/es>

- Suárez, W. & Ayala, J. (2016). El cabotaje marítimo en la cadena de suministros agrícola de Puerto Rico. *Estudios Gerenciales*, 32(140), 250-261. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=21248046006>
- Torre, B., & Giroto, M. (2021, diciembre). Uso del videomarketing en tiempos de la covid19: estrategias del sector de la moda. *Invurnus*, 16(1). <https://invurnus.unison.mx/index.php/INVURNUS/article/view/36>
- Torres, X. (2015). Comercio Exterior e Integración. Ecuador: Autoedición. <http://fca.uce.edu.ec/GUIAS/Libro%20Comercio%20Exterior%20abril-agosto%202017.pdf>
- Universidad de Londres (2018). Principios de la ética de la investigación. [Principles of research ethics]. https://www.researchgate.net/publication/313966456_BeneficenceNonmaleficence
- Villegas, C. (2016). El Comercio Internacional y la Competitividad en el Transporte de carga marítima en las rutas de China a Perú [Tesis para optar el título profesional en Negocios Internacionales]. Universidad César Vallejo. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/1882/Villegas_VCL.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Yates, J., & Leggett, T. (2016). Investigación cualitativa: una introducción. tecnología radiológica. [Qualitative Research: An Introduction. Radiologic Technology]. 88(2), 225-231. <http://www.radiologictechnology.org/content/88/2/225.extract>

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de categorización

N°	Categorías	Subcategorías	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3
1	Cabotaje Marítimo	Movilidad de carga mejorada. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	Volumen de carga transportada. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	Congestión de carreteras. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	
		Impacto ambiental reducido. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	Eficiencia energética. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	Reducción de emisiones. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	
		Aumento de empleos de marineros. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	Cantidad de operaciones de Cabotaje. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	Autorización de navíos para uso de cabotaje. Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de U.S.(2019)	
2	Comercio Internacional	Aspecto Teórico Torres X. (2015)	Teorías Económicas. Torres X. (2015)		
		Aspecto Técnico Torres X. (2015)	Clasificación Arancelaria. Torres X. (2015)	Operación Aduanera. Torres X. (2015)	Transporte Internacional. Torres X. (2015)
		Aspecto Administrativo Torres X. (2015)	Formas de Pago. Torres X. (2015)	Precio de Exportación. Torres X. (2015)	
		Aspecto de Mercado Torres X. (2015)	Investigación de Mercado. Torres X. (2015)	Mercadotecnia. Torres X. (2015)	
		Aspecto Legal Torres X. (2015)	Leyes. Torres X. (2015)	Tratados. Torres X. (2015)	
		Aspecto Financiero Torres X. (2015)	Tipo de Cambio. Torres X. (2015)		

Anexo 2. Matriz de categorización apriorística

Ámbito temático	Problema	Objetivo	Categorías	Subcategorías	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3
	General	General					
Análisis de la implementación del cabotaje marítimo en el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021	¿Cuál es la relación entre la implementación del cabotaje marítimo y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021?	Analizar la relación entre la implementación del cabotaje marítimo y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021					
	<p>Problemas Específicos</p> <p>P1: ¿Cuál es la relación entre la Movilidad de Carga Mejorada y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021?</p> <p>P2: ¿Cuál es la relación entre el Impacto Ambiental Reducido y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021?</p> <p>P3: ¿Cuál es la relación entre el Aumento de Empleo de Marineros y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021?</p>	<p>Objetivos Específicos</p> <p>O1: Analizar la relación entre la Movilidad de Carga Mejorada y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 – 2021.</p> <p>O2: Analizar la relación entre el Impacto Ambiental Reducido y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 – 2021.</p> <p>O3: Analizar la relación entre el Aumento de Empleo de Marineros y el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021.</p>	<p>Cabotaje Marítimo</p> <p>Comercio Internacional</p>	<p>Movilidad de carga mejorada</p> <p>Impacto ambiental reducido</p> <p>Aumento de empleos de marineros</p> <p>Aspecto Teórico</p> <p>Aspecto Técnico</p> <p>Aspecto Administrativo</p> <p>Aspecto De Mercado</p> <p>Aspecto Legal</p> <p>Aspecto Financiero</p>	<p>Volumen de carga transportada</p> <p>Eficiencia energética</p> <p>Cantidad de operaciones de Cabotaje</p> <p>Teorías Económicas</p> <p>Clasificación Arancelaria</p> <p>Formas de Pago</p> <p>Investigación de Mercado</p> <p>Leyes</p> <p>Tipo de Cambio</p>	<p>Congestión de carreteras</p> <p>Reducción de emisiones</p> <p>Autorización de navíos para uso de cabotaje</p> <p>Operación Aduanera</p> <p>Precio de Exportación</p> <p>Mercadotecnia</p> <p>Tratados</p>	<p>Transporte Internacional</p>

Anexo 3. Carta de Presentación



CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Mg. Armando Wilbert Alfaro Quijada
Presente

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS.

Nos es muy grato comunicarnos con usted para expresarle nuestros saludos y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiantes de la escuela de Negocios Internacionales de la UCV, en la sede de Callao requerimos validar los instrumentos con los cuales obtendremos la información necesaria para poder realizar el Desarrollo del Proyecto de Investigación.

El título del proyecto de investigación es: **"Análisis de la implementación del cabotaje marítimo en el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021"** y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, hemos considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en tema de comercio y negocios internacionales.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene lo siguiente:

- Carta de presentación.
- Matriz de categorización
- Matriz de categorización apriorística.
- Ficha de búsqueda de información
- Estado del arte
- Protocolo de evaluación del instrumento

Expresándole nuestros sentimientos de respeto y consideración, nos despedimos de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.

Arrieta Cano, Lecky Carolay
DNI: 70193569

Cheglio Lage, Noé
DNI: 77284370

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Mg César Octavio Soriano Giraldo
Presente

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS.

Nos es muy grato comunicarnos con usted para expresarle nuestros saludos y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiantes de la escuela de Negocios Internacionales de la UCV, en la sede de Callao requerimos validar los instrumentos con los cuales obtendremos la información necesaria para poder realizar el Desarrollo del Proyecto de Investigación.

El título del proyecto de investigación es: **"Análisis de la implementación del cabotaje marítimo en el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021"** y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, hemos considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en tema de comercio y negocios internacionales.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene lo siguiente:

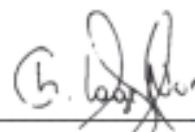
- Carta de presentación.
- Matriz de categorización
- Matriz de categorización apriorística.
- Ficha de búsqueda de información
- Estado del arte
- Protocolo de evaluación del instrumento

Expresándole nuestros sentimientos de respeto y consideración, nos despedimos de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



Arrieta Cano, Lecky Carolay
DNI: 70193569



Cheglio Lage, Noé
DNI: 77284370



CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Mg. César Augusto Zamalloa Dueñas

Presente

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS.

Nos es muy grato comunicarnos con usted para expresarle nuestros saludos y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiantes de la escuela de Negocios Internacionales de la UCV, en la sede de Callao requerimos validar los instrumentos con los cuales obtendremos la información necesaria para poder realizar el Desarrollo del Proyecto de Investigación.

El título del proyecto de investigación es: "Análisis de la implementación del cabotaje marítimo en el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021" y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, hemos considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en tema de comercio y negocios internacionales.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene lo siguiente:

- Carta de presentación.
- Matriz de categorización
- Matriz de categorización apriorística.
- Ficha de búsqueda de información
- Estado del arte
- Protocolo de evaluación del instrumento

Expresándole nuestros sentimientos de respeto y consideración, nos despedimos de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.

Arieta Cano, Lecsy Carolay

DNI:70193589

Cheglio Lage, Noé

DNI: 77284370

Anexo 4. Estado del Arte

PRESENTACIÓN DE INVESTIGACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES

Apellidos y Nombres: Arrieta Cano, Lecsy Carolay / Cheglio Lage, Noé

Título de la investigación: Análisis de la implementación del cabotaje marítimo en el comercio internacional en el Callao en el periodo 2017 - 2021

N°	Título	Autor	Año	País	Metodología	Conclusiones	Dirección electrónica
1	Glosario de términos utilizados en la asignatura de Introducción a los Negocios Internacionales	Anderson, M.	2018	Perú	Cualitativa - Explicativa	El proceso de exportación es definido como un Régimen Aduanero destinado a la salida legal de bienes y servicios desde un Estado hacia otro Estado.	https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/6598/Anderson_glosario_negocios_terminos.docx.pdf?sequence=3&isAllowed=y
2	El cabotaje en el Perú y en el mundo. Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval	Arrese, C.	2020	Perú	Cualitativa – Descriptiva y Narrativa	Existen grandes esfuerzos por realizar a nivel de infraestructura y reglamentación para transformar al cabotaje en una alternativa del transporte terrestre.	https://revista.esup.edu.pe/RESUP/article/view/90/65
3	El Comercio Internacional y la Competitividad en el Transporte de carga marítima en las rutas de China a Perú	Campos, P.	2018	Perú	Cuantitativa – Aplicada y No experimental	Se determinó la relación positiva existente entre la estructura y evolución del comercio internacional del Perú y la Unión Europea 2000-2014.	https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/30702/Campos_APC.pdf?sequence=1&isAllowed=ylo

4	Glosario de Comercio Internacional	Cerna, D. & Lara, E.	2021	Colombia	Cualitativa - Explicativa	Las mercancías son bienes que pueden ser sometidos a regímenes, operaciones y destinos aduaneros por los que pueden ser comercializados para su uso, compra o venta.	https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/657821
5	Papel blanco. Hoja de ruta hacia un espacio europeo único de transporte: por una política de transporte competitiva y sostenible [White Paper. Tabella di Marcia Verso Uno Spazio Unico Europeo Dei Trasporti—Per Una Politica Dei Trasporti Competitiva E Sostenibile]	Comisión Europea	2011	Bélgica	Cualitativa – Descriptiva	En los últimos años, la Unión Europea (UE) ha buscado abordar las externalidades negativas debidas al transporte por carretera (congestión, impacto ambiental, etc.) y se ha marcado unos objetivos de competitividad y sistema de transporte eficiente en recursos.	https://www.mdpi.com/2071-1050/12/13/5383
6	Cadenas de Suministro Globales, Transporte y Competitividad	Comisión Económica para Europa de las	2009	Suiza	Cualitativa – Descriptiva	A nivel mundial, el transporte internacional es considerado una actividad fundamental para el avance a nivel económico y social.	http://www.unece.org/financeadmin/DAM/trans/doc/2009/itc/Conf_01_Pesut.pdf

	[Global Supply Chains, Transport And Competitiveness]	Naciones Unidas					
7	Rol de la autoridad marítima nacional y su incidencia en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú, periodo Cuantitativa – Aplicada y No experimental 2010-2016	Corilla & Ponce	2018	Perú	Cuantitativa – Aplicada y No experimental	Determina el nivel de involucramiento de la autoridad marítima en la explotación del mar.	http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/2763
8	Técnicas y métodos cualitativos para la investigación científica	Cortez, L., & Escudero, C.	2018	Ecuador	Cualitativa - Explicativa	El propósito de la investigación descriptiva y aplicada es el desarrollo de un conocimiento técnico para su aplicación de manera inmediata a fin de solucionar una situación determinada.	http://repositorio.utmac.hala.edu.ec/bitstream/48000/14207/1/Cap.1-Introducci%C3%B3n%20a%20la%20investigaci%C3%B3n%20cient%C3%ADfica.pdf
9	El Análisis de los Factores que Influyen en el	Dubravka M., Sira E.	2015	Eslovaquia	Cuantitativa - Aplicada	Existen múltiples factores de nivel político, económico y práctico los cuales pueden afectar el crecimiento del comercio internacional de los países.	https://doi.org/10.1016/S2212-5671(15)00569-9

	Comercio Internacional de la República Eslovaca [The Analysis of The Factors Influencing The International Trade of The Slovak Republic]						
10	Comercio internacional [International Trade]	Feenstra, R. & Taylor, A.	2015	España	Cualitativa - Explicativa	Las razones que explican al Comercio internacional son la distancia física, los recursos, ventaja absoluta, ventaja comparativa.	https://ebookcentral.usi.l.eologim.com/lib/bibliosil-ebooks/reader.action?docID=5635417&ppg=6
11	Transporte marítimo de corta distancia y ferris, en Manual de Economía de Transporte de Routledge [Short Sea Shipping and Ferries, in Routledge]	Frost, J. & Brooks, M.	2017	Londres	Cualitativa - Descriptiva	El transporte de cabotaje marítimo no conlleva a cruzar el océano si no que toda la operación se realiza sobre la franja costera.	https://books.google.com.pe/books?id=WxlwDwAAQBAJ&pg=PT587&dq=Short+Sea+Shipping+and+Ferries+Frost&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKewjc-O3jz8b2AhXalbkGHdw1B7AQ6AF6BAgJEAI#

	Handbook of Transport Economics]						v=onepage&q=Short%20Sea%20Shipping%20and%20Ferries%20Frost&f=false
12	La CGPMM presenta grupo de trabajo que impulsará el cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia	Gobierno de México	2021	México	Cualitativa - Explicativa	En el contexto de América como región, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM), definió la importancia de impulsar el cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia en América del Norte.	https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/articulos/la-cgpmm-presenta-grupo-de-trabajo-que-impulsara-el-cabotaje-y-el-transporte-maritimo-de-corta-distancia?idiom=es
13	Conexiones de carga marítima entre Asia y el Pacífico y América Latina: análisis de fletes de transporte, sus determinantes y restricciones	Gómez A. y Sánchez R.	2021	Chile	Cualitativo – explicativo y descriptivo	Si las distintas líneas navieras lograran ejecutar el traslado de carga por medio del cabotaje entre distintos puertos de un mismo país, podrían obtener ingresos adicionales de fletes, del mismo modo que mejorarían la conectividad a gran medida.	https://repositorio.cepa.l.org/bitstream/handle/11362/46744/1/S2000949_es.pdf
14	Concentración, especialización y liderazgo de los puertos españoles.	González, F. & Novo, I.	2016	España	Cuantitativa - Aplicativa	Los resultados demostraron el comportamiento diferencial del tráfico de contenedores, así como la especialización y descentralización de las autoridades portuarias.	https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28948379003

	Análisis de los efectos de la crisis económica						
15	El caso contra la Ley Jones [The Case against the Jones Act]	Grabow C., & Manak I.	2020	Estados Unidos	Cualitativa - Explicativa	Las leyes de cabotaje que rigen el movimiento de bienes y personas entre los puertos nacionales a menudo se denominan "Ley de Jones".	https://www.grassrootinstitute.org/wp-content/uploads/2020/08/CaseAgainstJonesAct_chp16.pdf
16	Optimización de la distribución de la flota de cabotaje en múltiples direcciones de transportación	Herrera, J., González, J. & Rosete, A.	2016	Cuba	Cuantitativa - Aplicativa	Experimentalmente, se obtuvieron mejores resultados a través de la modificación de la matriz de asignación de buques por direcciones de transporte ante la arista de distribución de la flota del problema de Ruteo y Planificación de Buques.	https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=225144432003
17	Principlialismo, bioética personalista y principios de acción en medicina y en servicios de salud	Insua J.,	2018	Argentina	Cualitativa - Explicativa	El principio de beneficencia consiste en hacer el bien de forma positiva, brindar un beneficio a los participantes de la presente investigación, Cualitativa - Explicativa reduciendo los riesgos que deriven del presente trabajo.	http://dx.doi.org/10.5294/pebi.2018.22.2.3
18	Leyes de Cabotaje en los Estados Unidos de América, Australia, Malasia, Brasil y China:	Inyang G., Ofem N.	2017	Nigeria	Cualitativa – Explicativa y descriptiva	En el mundo marítimo, mientras las economías desarrolladas están ocupadas ayudando a sus compatriotas con suministros de "servicios de envío", países pobres sólo logran rendir lo que está en su capacidad de dar, que es "soporte de carga".	https://www.researchgate.net/publication/334596582_Cabotage_Laws_in_the_United_States_of_America_Austra

	Lecciones para Nigeria. Puerta de la investigación [Cabotage Laws in the United States of America, Australia, Malaysia, Brazil and China: Lessons for Nigeria. Researchgate].						lia_Malaysia_Brazil_and_China_Lessons_for_Nigeria
19	Barreras y facilitadores para el transporte marítimo de corta distancia en la Comunidad de Desarrollo de África Meridional [Barriers and Enablers for Short Sea Shipping in the Southern African Development Community].	Konstantinus et al.	2019	Sudáfrica	Cualitativa - Explicativa	El Short Sea Shipping puede crecer y desarrollarse de manera óptima en una gran área geográfica que sea industrial, donde exista un continuo flujo de movimiento de flota de barcos y del mismo modo en donde existan suficientes puertos que los conecten.	https://www.mdpi.com/2071-1050/11/6/1532/pdf
20	CONSULTORÍA: Implementación y	MINCETUR	s.f.	Perú	Cualitativa - Explicativa	El término "navegación por cabotaje" hace referencia a la navegación menor que se realiza entre cabos de un mismo Estado.	https://www.mincetur.gob.pe/wpcontent/uploa

	desarrollo del Plan de Facilitación del Comercio Exterior. Reactivación del Cabotaje Marítimo de Carga General en Nuestro País en Apoyo a la Oferta Exportable Regional.						ds/documentos/comercio_exterior/Sites/Bid/pdfs/CABOTAJE%20MAR%C3%8DTIMO.pdf
21	Implementación y desarrollo del Plan de Facilitación del Comercio Exterior. Reactivación del Cabotaje Marítimo de Carga General en Nuestro País en Apoyo a la Oferta Exportable Regional	MINCETUR	s.f	Perú	Cualitativo, con diseño Descriptivo.	Se concluye que el término de cabotaje marítimo es la navegación en el interior de un país.	https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/Sites/Bid/pdfs/CABOTAJE%20MAR%C3%8DTIMO.pdf
22	Guía de Orientación al usuario del Transporte	MINCETUR	2017	Perú	Cualitativo, con diseño Descriptivo.	Se concluye que el Transporte Marítimo Internacional es el traslado de personas o carga de un punto de origen a un punto de destino de manera internacional.	www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/188937685rad43065.pdf

	Acuático. Impresos SRL						
23	Transporte Internacional Areandino	Montoya, D.	2017	Colombia	Cualitativo, con diseño Descriptivo.	Se concluye que la Carga, Carga a Granel y el Transporte Internacional son parte fundamental del Comercio Internacional.	https://digitk.areandina.edu.co/bitstream/handle/areandina/1192/Transporte%20Internacional.pdf?sequence=1&isAllowed=y
24	Aspectos éticos en la investigación cualitativa con niños	Moscoso L., Díaz L.	2017	Colombia	Cualitativo, con diseño Sustantivo Descriptivo.	Se concluye con la descripción de aspectos éticos que se tienen en cuenta en una investigación cualitativa.	https://doi.org/10.18359/r/bi.2955
25	Políticas de cabotaje marítimo proteccionistas vs liberalizadas: una revisión. Revisión del negocio marítimo [Protectionist vs liberalised maritime cabotage policies: A review. Maritime Business	Paixão A., & Lyridis D.	2018	Europa	Cualitativa, con diseño Descriptivo.	Se concluye con un recuento de los regímenes de cabotaje de los estados miembros del espacio económico de Eueropa y el resto del mundo.	https://doi.org/10.1108/MABR-03-2018-0011

26	La Dinámica del Transporte Marítimo de Corta Distancia [The Dynamics of Short Sea Shipping]	Papadimitriou, S., Lyridys, D., Koliouis, I., Tsioumas, V., Sdoukopoulou, E., Stavroulakis, P.	2018	Suiza	Cualitativo con diseño Sustantivo explicativo.	El libro concluye que existen impulsores que afectan la introducción y el crecimiento del SSS.	https://books.google.com.pe/books?id=SPh6DwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=The+Dynamics+of+Short+Sea+Shipping&hl=es-419&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=The%20Dynamics%20of%20Short%20Sea%20Shipping&f=false
27	Relación Comercial de Bolivia con la Comunidad Andina de Naciones periodo: 2000-2012	Poma G.	2015	Bolivia	Cualitativa con diseño Descriptiva y Aplicada.	La tesis analiza a partir del proceso de profundos cambios en el escenario internacional después de la Segunda Guerra Mundial, como el fenómeno de la integración emergió como una realidad más dinámica y creadora de nuevas concepciones.	https://repositorio.umsa.bo/xmlui/handle/123456789/5777
28	Comercio internacional, prosperidad y desigualdad en la globalización	Raffo, L. & Hernández, E.	2021	Colombia	Cualitativa, con diseño Descriptiva y Aplicada.	Este artículo brinda una descripción y un análisis crítico sobre algunas tendencias clave en el comercio mundial de bienes y servicios, y la desigualdad económica durante las últimas décadas en el contexto de la globalización.	https://doi.org/10.19053/01203053.v40.n71.2021.11736
29	Análisis de la seguridad y economía en las operaciones de los	Sáenz, J.	2021	Perú	Cualitativo, con diseño Pura y Aplicada.	El propósito de la investigación es determinar y describir la seguridad y economía en el sistema de transporte comercial de cabotaje realizado por vía marítima en el Puerto del Callao 2020	repositorio.ump.edu.pe/bitstream/handle/UMP/86/J.%20SAENZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y

	buques de cabotaje en el Puerto del Callao en el año 2020						
30	La regulación armónica y uniforme de la insolvencia transfronteriza y su relevancia para el comercio internacional: desafío para Chile	Salinas, C.	2015	Chile	Cualitativo, con diseño Experimental	Conceptualiza regulaciones y legislaciones para el comercio internacional.	repositorio.uchile.cl/handle/2250/136809
31	¿Es el desempeño logístico un determinante del desarrollo económico? [Is logistics performance a determinant of economic development?]	Sánchez R., Cipoletta G. y Perrotti D.	2013	España	Cualicuantitativo, con diseño Aplicada y Descriptiva.	En este se analiza el papel del desempeño logístico como una de las variables explicativas del desarrollo económico.	https://www.redalyc.org/pdf/866/86632965002.pdf
32	Se han realizado 30 viajes de cabotaje	Diario Gestión	2021	Perú	Cualitativa, con diseño Básico.	Se hace un resumen del avance y el impacto que ha tenido en el último año el uso del cabotaje marítimo.	gestion.pe/peru/se-han-realizado-30-viajes-de-cabotaje-maritimo-en-

	marítimo en lo que va del 2021						lo-que-va-del-2021-noticia/
33	Análisis del cabotaje marítimo como alternativa de transporte de carga multimodal en la cadena de suministro del Perú	Semino, J., Berrospi, H., Akimoto, E.	2020	Perú	Cualitativa, con diseño Pura y Aplicada.	Se analiza al cabotaje marítimo como alternativa de transporte de carga multimodal en la cadena de suministro del país. A través del estudio, se pone de relieve la importancia del panorama económico del país y cómo su crecimiento influye en el flujo de transporte de carga, asimismo se explica cómo el cabotaje marítimo de carga se engrana dentro de la cadena de suministro del país a través de su carretera azul de 3.080 km de extensión.	https://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/2874?show=full
34	Aspectos Generales de la Zona Costera. México	Silva, R.	2018	México	Cualitativa, con diseño Descriptivo.	Se delimita el término Zona Costera.	www.researchgate.net/publication/313770487_ASPECTOS_GENERALES_DE_LA_ZONA_COSTERA
35	El Comercio Internacional: Manual Práctico de Clasificación y Valoración de las mercancías. Ediciones Universidad de Congreso.	Sbriglio, E.	2018	Argentina	Cualitativa, con diseño Descriptivo y Aplicado.	Concluyen en una comparación de los términos Comercio Internacional y Comercio Exterior.	https://ediuc.ucongreso.edu.ar/wp-content/uploads/sites/6/2019/08/El-comercio-internacional-digital.pdf
36	El cabotaje marítimo en la cadena de suministros agrícola de Puerto Rico	Suárez, W. & Ayala, J.	2016	Colombia	Cualitativo, con diseño Histórico y Descriptiva.	Se examina el efecto multidimensional del cabotaje marítimo que regula el transporte marítimo entre los mercados de Estados Unidos de Norteamérica y Puerto Rico.	https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=21248046006

37	Comercio Exterior e Integración	Torres, X.	2015	Ecuador	Cualitativo, con diseño Sustantivo explicativo y Pura.	Se concluye con la descripción de los factores que intervienen en el Comercio Internacional y cómo ayudan a la economía.	http://fca.uce.edu.ec/GUIAS/Libro%20Comercio%20Exterior%20abril-agosto%202017.pdf
38	Informe sobre el Transporte Marítimo	UNCTAD	2015	Suiza	Cualitativo, con diseño Descriptivo e Histórico.	Se plantea la sostenibilidad que presenta el transporte marítimo y el desarrollo	https://unctad.org/es/system/files/official-document/rmt2015_es.pdf
39	Barreras al desarrollo del transporte costero: una perspectiva de la India [Barriers to coastal shipping development: an Indian perspective]	Venkatesh, V., et al.	2017	India	Cualitativo, con diseño Pura fundamental.	Se concluye que el transporte marítimo es una alternativa sostenible frente al transporte terrestre.	http://sro.sussex.ac.uk/id/eprint/67134/
40	El Comercio Internacional y la Competitividad en el Transporte de carga marítima en las rutas de China a Perú [Tesis para optar el título profesional en Negocios Internacionales]	Villegas, C.	2016	Perú	Cualitativo, con diseño Descriptivo y Aplicado.	Se llega a determinar la relación que existe entre la estructura y evolución del comercio internacional del Perú y la Unión Europea 2000-2014.	https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/1882/Villegas_VCL.pdf?sequence=1&isAllowed=y
41	Qualitative Research: An Introduction. Radiologic Technology	Yates, J., & Leggett, T.	2016	Estados Unidos	Cualitativo, con diseño Descriptivo.	Se determina que una investigación cualitativa es cuando el investigador es consciente de lo que construye.	http://www.radiologictechnology.org/content/88/2/225.extract

Anexo 5. Validación de instrumentos



INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Armando Wilbert Alfaro Quijada
- I.2. Especialidad del Validador: Administración de Empresas y Negocios Internacionales
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Asesor de negocios / Varoko Traders E.I.R.L
- I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Matriz de Recolección de Datos
- I.5. Autor del instrumento: Arrieta Cano, Lecsy Carolay / Cheglio Lage, Noé

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy buena 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado					X
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógicamente					X
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación					X
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables					X
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.					X
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.					X
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación					X
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.					X
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento					X
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.					X
PROMEDIO DE VALORACIÓN						96.5

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

Debería considerar subcategorías 2 y 3, a la determinante Cabotaje Marítimo, con la finalidad de valorar mayores aspectos de las variables.

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 96.5%

Lima, 22 de marzo del 2022

Firma de experto informante

DNI: 43320713

Teléfono: 996713436

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN
I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Armando Wilbert Alfaro Quijada
 I.2. Especialidad del Validador: Administración de Empresas y Negocios Internacionales
 I.3. Cargo e Institución donde labora: Asesor de negocios / Varoko Traders E.I.R.L.
 I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Matriz de Recolección de Datos
 I.5. Autor del instrumento: Arrieta Cano, Lecsy Carolay / Cheglío Lage, Noé

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy buena 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado					X
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica					X
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación					X
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables					X
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.					X
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.					X
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación					X
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.					X
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento					X
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.					X
PROMEDIO DE VALORACIÓN						95.5

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

Debe considerar que las operaciones internacionales se basan en su DF1, considerar todos los aspectos de la cadena, para determinar la relación entre determinantes.

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 95.5%

Lima, 22 de marzo del 2022



Firma de experto informante

DNI: 43320713

Teléfono: 996713436

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN
I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: MG. César Zamalloa Dueñas
 I.2. Especialidad del Validador: Administrador Portuario
 I.3. Cargo e Institución donde labora: Gerente General en Transcarga Shipping & Logistic EIRL
 I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Matriz de Recolección de Datos
 I.5. Autor del instrumento: Arrieta Cano, Lecsy Carolay / Cheglio Lage, Noé

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado				X	
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica				X	
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación				X	
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables				X	
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.				X	
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.					X
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación					X
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.					X
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento				X	
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.					X
PROMEDIO DE VALORACIÓN					60%	40%

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

Esta bien formulada y cumple con los requisitos para la implementación del cabotaje a nivel de costa marítima nacional. Requiere no olvidar aspectos relacionados con la cantidad de carga versus el costo de flete para verificar la existencia de economías de escala y mejorar los niveles de precios de venta en punto de entrega.

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Lima, 22 de marzo del 2022



Firma de experto informante

DNI: 43460265

Teléfono: 960537050

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN
I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Mg. César Zamalloa Dueñas
 I.2. Especialidad del Validador: Administrador Portuario
 I.3. Cargo e Institución donde labora: Gerente General Transcarga Shipping & Logistic EIRL
 I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Matriz de Recolección de Datos
 I.5. Autor del instrumento: Arrieta Cano, Lescy Carolay / Cheglio Lage, Noé

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy buena 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado				X	
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica				X	
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación					X
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables					X
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.					X
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.					X
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación				X	
CONSISTENCIA	Considera que los items utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.				X	X
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento					X
METODOLOGÍA	Considera que los items miden lo que pretende medir.					X
PROMEDIO DE VALORACIÓN					40%	60%

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

Las estrategias portuarias y sobre todo en el cabotaje deben estar en relación directa con el hinterland de las zonas relacionadas.

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Lima, 22 de marzo del 2022



Firma de experto informante

DNI: 43460265

Teléfono: 960537050

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN
I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Soriano Giraldo, César Octavio
 I.2. Especialidad del Validador: Magister en Gestión Estratégica Empresarial
 I.3. Cargo e Institución donde labora: Director Ejecutivo / AIDECCA
 I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Matriz de Recolección de Datos
 I.5. Autor del instrumento: Arieta Cano, Lecsy Caroly / Cheglio Lage, Noé

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado				X	
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica				X	
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación				X	
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables				X	
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.			X		
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.				X	
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación			X		
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.			X		
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento			X		
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.			X		
PROMEDIO DE VALORACIÓN						

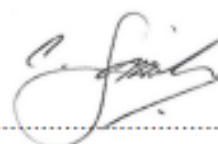
III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

A nivel de herramientas se encuentran bien definidas, solo hay que modificar el verbo Determinar por Explicar para que guarde el propósito de ser enfoque cualitativo.

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 65

Lima, 22 de marzo del 2022



Firma de experto informante

DNI: 09166551

Teléfono: 990906364

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN
I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Soriano Giraldo, César Octavio
 I.2. Especialidad del Validador: Magister en Gestión Estratégica Empresarial
 I.3. Cargo e Institución donde labora: Director Ejecutivo / AIDECCA
 I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Matriz de Recolección de Datos
 I.5. Autor del instrumento: Arrieta Cano, Lecky Carolay / Cheglio Lage, Noé

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy buena 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado				X	
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica				X	
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación				X	
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables				X	
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.			X		
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.				X	
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación			X		
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.			X		
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento			X		
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.			X		
PROMEDIO DE VALORACIÓN						

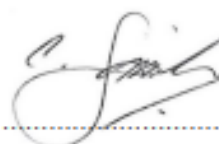
III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

Hay un buen Marco Teórico y una metodología definida, lo que habría que ajustar sería los instrumentos metodológicos definidos con lo que desea demostrar la investigación.

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 65

Lima, 22 de marzo del 2022



Firma de experto informante

DNI: 09166551

Teléfono: 990906364