



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

**ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS**

**INTERNACIONALES**

El impacto de la seguridad portuaria para la competitividad de los  
operadores, Callao 2016-2021

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciada en Negocios Internacionales

**AUTORAS:**

Galvez Guerrero, Ana Lucia ([orcid.org/0000-0003-4507-5375](https://orcid.org/0000-0003-4507-5375))

Liendo Huaman, Karina ([orcid.org/0000-0003-1052-1574](https://orcid.org/0000-0003-1052-1574))

**ASESOR:**

Dr. Monzon Troncoso, Alberto Samuel ([orcid.org/0000-0001-8640-1777](https://orcid.org/0000-0001-8640-1777))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Marketing y Comercio Internacional

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo Económico, empleo y emprendimiento

LIMA – PERÚ

2023

## DEDICATORIA

A Dios en primer lugar, quien nos motivó y ayudó a la perseverancia en el desarrollo de nuestra tesis. A nuestros padres y hermanos amados, que confiaron en nosotros; y a todas las personas que nos han brindado su apoyo incondicionalmente durante este proceso de avance y mejora continua.

## AGRADECIMIENTO

Expresar nuestro más grato agradecimiento a todas las personas que estuvieron inmersas en esta elaboración de tesis, para así poder lograr concluir esta investigación, al Dr. Alberto Samuel Monzón Troncoso, quien nos enseñó y guio. A nuestros padres y hermanos, principales mentores y consejeros permanentes que influyeron a no dejar de cumplir nuestros sueños, gracias por estar siempre presentes. A nuestros familiares y amigos, por la comprensión brindada a lo largo de este proceso, mil gracias.

**Nuestro más sincero y afectuoso agradecimiento a cada uno de ustedes.**

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

|   |      |
|---|------|
| CARÁTULA  | i    |
| DEDICATORIA   | ii   |
| AGRADECIMIENTO  | iii  |
| ÍNDICE DE CONTENIDOS                                      | iv   |
| ÍNDICE DE TABLAS  | v    |
| INDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS                              | vii  |
| RESUMEN   | viii |
| ABSTRACT  | ix   |
| I. INTRODUCCIÓN   | 1    |
| II. MARCO TEÓRICO   | 5    |
| III. METODOLOGÍA  | 13   |
| 3.1 Tipo y diseño de investigación                        | 13   |
| 3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización | 13   |
| 3.3 Escenario de estudio                                  | 15   |
| 3.4 Participantes   | 15   |
| 3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos       | 15   |
| 3.6 Procedimiento   | 15   |
| 3.7 Rigor científico                                      | 16   |
| 3.8 Método de análisis de datos                           | 17   |
| 3.9 Aspectos éticos                                       | 17   |
| IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN                                | 18   |
| V. CONCLUSIONES   | 49   |
| VI. RECOMENDACIONES                                       | 50   |
| REFERENCIA  | 52   |
| ANEXOS  | 67   |

## ÍNDICE DE TABLAS

|   |    |
|---|----|
| Tabla 1. Categorías, Subcategorías y matriz   | 13 |
| Tabla 2 .Tabla de Criterio de Comparación – Medidas de Protección – Transporte de Mercancías              | 18 |
| Tabla 3 .Tabla de Criterio de Comparación – Medidas de Protección – Protección de terrorismo y piratería  | 19 |
| Tabla 4 .Tabla de Criterio de Comparación – Medidas de Protección – Ciberseguridad                        | 21 |
| Tabla 5 .Tabla de Criterio de Comparación – Medidas de Protección – Lucha Contra el Terrorismo            | 22 |
| Tabla 6 .Tabla de Criterio de Comparación – Marco Regulatorio – Protección del medio Marítimo             | 23 |
| Tabla 7.Tabla de Criterio de Comparación – Marco Regulatorio – Convenio Internacional “SOLAS”             | 24 |
| Tabla 8.Tabla de Criterio de Comparación – Marco Regulatorio – Código PBIP                                | 25 |
| Tabla 9 .Tabla de Criterio de Comparación – Marco Regulatorio – Convenio CSC25                            |    |
| Tabla 10.Tabla de Criterio de Comparación – Infraestructura – Transporte Terrestre - Recinto Portuario    | 26 |
| Tabla 11.Tabla de Criterio de Comparación – Infraestructura – Transporte Terrestre – Protección Marítima  | 27 |
| Tabla 12. Tabla de Criterio de Comparación – Infraestructura – Transporte Terrestre – Protección Marítima | 28 |
| Tabla 13. Tabla de Criterio de Comparación – Infraestructura – Transporte Terrestre – Costos Logísticos   | 30 |
| Tabla 14. Tabla de Criterio de Comparación – Costo Portuario – Suministro de Combustible                  | 31 |

|   |    |
|---|----|
| Tabla 15 .Tabla de Criterio de Comparación – Costo Portuario – Mantenimiento de Naves   | 32 |
| Tabla 16.Tabla de Criterio de Comparación – Costo Portuario – Precio De Combustible   | 33 |
| Tabla 17.Tabla de Criterio de Comparación – Costo Portuario – Tarifas de embarque y descarga - Contenedores llenos 40'          | 34 |
| Tabla 18.Tabla de Criterio de Comparación – Inversión Internacional - Volumen de inversiones                                    | 35 |
| Tabla 19.Tabla de Criterio de Comparación – Inversión Internacional - Importaciones   | 36 |
| Tabla 20.Tabla de Criterio de Comparación – Inversión Internacional - Exportación   | 36 |
| Tabla 21.Tabla de Criterio de Comparación – Inversión Internacional - Volumen de Buques Arribados                               | 37 |
| Tabla 22. Tabla de Criterio de Comparación – Operadores Portuarios - Manejo de carga  | 38 |
| Tabla 23. Tabla de Criterio de Comparación – Operadores Portuarios - Almacenamiento   | 39 |
| Tabla 24.Tabla de Criterio de Comparación – Operadores Portuarios - Concesionados - terminales de contenedores                  | 39 |
| Tabla 25.Tabla de Criterio de Comparación – Operadores Portuarios - Transportistas marítimos (Líneas navieras)                  | 40 |
| Tabla 26.Tabla de Criterio de Comparación – Localización Geográfica - Cadena logística Expresado en miles de dólares americanos | 42 |
| Tabla 27.Tabla de Criterio de Comparación – Localización Geográfica - Infraestructura (Movimiento por Grúas)                    | 43 |
| Tabla 28. Tabla de Criterio de Comparación – Localización Geográfica - Construcción de nuevos puertos                           | 44 |
| Tabla 29.Tabla de Criterio de Comparación – Localización Geográfica - Principales puertos (América Latina)                      | 45 |

## ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS

|  |    |
|--|----|
| Ilustración 1. Actual and Attempted Attacks on Shipping in South Asia and Southeast Asia (2014 – 2018) ..... | 20 |
| Ilustración 2. Actual and Attempted Attacks on Shipping in Southeast Asia (January – June 2018) .....        | 21 |

## RESUMEN

La presente tesis está titulada “El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021 “, teniendo como propósito principal determinar el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016-2021.

El tipo de estudio es aplicada, enfoque cualitativo y su diseño no experimental: descriptivo, explicativo y longitudinal.

Con el fin de responder a los objetivos trazados, para ello se recolectó y empleó el análisis de documentos, así como el procesamiento de las tablas de criterios como técnica de recolección de datos. Asimismo, el instrumento se encuentra plasmado por la ficha de datos y las tablas de criterios. En cuanto a los participantes, estos corresponden a los operadores portuarios, la cual su realización fue principalmente en el puerto del Callao.

**Palabras clave:** Impacto, Seguridad portuaria, Competitividad, Operadores.

## ABSTRACT

This thesis is entitled "The Impact of Port Security for the Competitiveness of Operators, Callao 2016-2021", with the main purpose of determining the impact on port security for the competitiveness of operators, Callao 2016-2021.

The type of study is applied, qualitative approach and its non-experimental design: descriptive and explanatory.

In order to respond to the outlined objectives, the analysis of documents was collected and used, as well as the processing of the criteria tables as a data collection technique. Likewise, the instrument is reflected in the data sheet and the criteria tables. As for the participants, these correspond to port operators, which were carried out mainly in the port of Callao.

Keywords: Impact, Port security, Competitiveness, Operators.

## I. INTRODUCCIÓN

La presente tesis puso énfasis en analizar El impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021, para esto iniciaremos con el problema real, describiendo aspectos de manera internacional, en América latina, en el Perú y finalmente en el Puerto del Callao.

A escala internacional, La Organización Marítima Internacional (OMI, 2022) organismo que depende del Organismo de las Naciones Unidas (ONU); es un ente que reúne parámetros, normas y regulaciones para implementar como corresponde medidas preventivas y operativas enmarcadas en el transporte marítimo internacional, con una óptica homogénea y en busca de la globalidad de los Estados miembros .En la actualidad, otros temas en paralelo son la seguridad marítima y la seguridad portuaria de forma singular, además motivó en la prevención de actos antisociales que impactaron directamente al comercio marítimo internacional. (Romero Faz, 2016) Cabe mencionar uno de los trágicos acontecimientos producidos fue el 11 de septiembre de 2001, atentado terrorista de las torres gemelas en los EEUU. La Asamblea de la OMI a partir de ello, se establecieron nuevamente medidas imperantes en cuanto al tema de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias. Dichas medidas quedaron nuevamente reafirmadas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y sus sucesivas enmiendas (SOLAS) y el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP). (Llor Solís & Ramos Herrera , 2016). Este último código mencionado su principal propósito es ser un marco legal estable; para evaluar riesgos y mitigarlos, en especial las naves, los recintos portuarios, las mercancías y los pasajeros, donde existe mayormente actos terroristas, y las naciones incrementaron sus defensas de forma unánime a la medida en cuanto a la protección se trata, necesarias para afrontar futuras amenazas. En relación a esto, existieron medidas en donde los oficiales de protección deben estar debidamente adiestrados y autorizados por la autoridad marítima, es mandatario que las navieras y los puertos efectúen técnicas de contingencia bajo exámenes de seguridad, la finalidad es eliminar actos terroristas. (Romero Faz, 2016) A todo ello, La seguridad portuaria se rigió bajo las disposiciones marítimas legales y el código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias

(CÓDIGO PBIP) donde se aseguraron las medidas de protección para las instalaciones portuarias a nivel mundial (Tapia Reyes, 2018).

En nuestra situación latinoamericana sucede lo mismo, no se puede tomar en poco la importancia al tema de la seguridad, ya que existió y existe un aumento de la criminalidad, en especial el crimen organizado transnacional según lo describió José Miguel Insulza, Secretario General de la OEA XLI Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos, San Salvador, 5 de junio de 2011.

Su presencia de este mal cotidiano afectó y preocupó a todos los ciudadanos de las Américas, es uno de los retos latentes del presente. Mencionando algunas: La delincuencia organizada transnacional, drogas, corrupción, lavado de activos, tráfico ilícito de armas, terrorismo, trata de personas, etc. Son las amenazas y preocupaciones que afectaron la seguridad de los Estados del hemisferio (Organización de los Estados Americanos, 2019). Los Estados Unidos fue el primer país de América y del mundo en dar este inicio, una serie de políticas portuarias desde hace muchos años atrás como por ejemplo fue: El International Convention for the Safety of the Life at sea (ISPS) y el marco de estándares para asegurar y facilitar el comercio internacional (Sgut, 2006). Adicionalmente, estas políticas según Gallegos (2004) indicó una mejora en la competitividad portuaria a través de concesiones de terminales, otras infraestructuras y servicios portuarios (García López, 2014). EEUU captó la visión, se acogió a la modernización e implementó la seguridad portuaria como una forma de atraer el capital extranjero, crear trabajo y disminuir los impactos ambientales. En realidad, los acuerdos entre los Estados Unidos y las diferentes organizaciones mundiales, permitieron un incremento en el comercio y sea confiable la seguridad para contrarrestar y aplacar las amenazas que puedan producirse. Asimismo, los países latinoamericanos que desearon alianzas económicas con países desarrollados deberían acogerse a las normas establecidas por la OMI y leyes aprobadas por los Estados Unidos. Para lo cual, cada puerto deberá cumplir con los requerimientos establecidos por el Código de Protección a los Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS), según lo establecido en el III Foro Internacional de Puertos en Perú (2004). (Gallegos, 2016). Su fin de estas medidas fue certificarse y a la vez cumplir con los procedimientos antiterroristas y contar con la seguridad deseada. El autor Kahn (2003), dice: medidas que causaron mayor impacto en los EEUU es la ley de seguridad al transporte marítimo, estas deberán

cumplirse, informar el negativo impacto que puede acarrear a la economía y al comercio. En Sudamérica lo mismo aconteció, en el ámbito marítimo, se aplicó también las normativas y sus respectivas autoridades lo acoplaron, fueron fiscalizadas y controladas de manera idónea.

En el ámbito peruano cuenta con 61 puertos marítimos, de los cuales los más destacados son los puertos de San Martín, Paita y Callao el cual se consideró el puerto más importante del país; ya que tiene un alto volumen de tráfico de contenedores y una gran capacidad de almacenaje. (South Pacific Logistics, 2022). Se evidenció en el Perú que los operadores portuarios tienen diversas problemáticas como una preocupación real de la gestión pública en el ámbito portuario, la falta de dinamismo en los procesos logísticos del sector, A todo ello problemas económicos, salubres y sociales que existe en nuestra nación que no motiva a la competitividad frente a otros países que se posicionan en un mejor ranking de puertos a nivel mundial. Cabe mencionar que la competitividad sino se fortaleció en el desarrollo portuario fue a su máxima expresión es debido a que depende de factores, los factores internos e internos que lo impactan. (Manayay, 2015).

En el Puerto del Callao en este sentido se visualizó una problemática más , la de congestión vehicular de carga pesada , desde hace varios años permanece este suceso en las vías de cercanas al puerto del Callao , cada día se incrementó este factor, como consecuencia a ello , pérdidas económicas a los propios terminales portuarios, usuarios al puerto, y lo más resaltantes son los impactos negativos que no permitieron la continuidad competitiva del puerto del Callao en comparación con otros puertos de características similares de la región. (Del Águila Alfaro, 2018), La mercadería que llega al puerto del Callao, se volvió blanco fácil de los delincuentes que existen en dicho puerto (Custodio, 2019) esto suma y dificulta la competitividad portuaria. Según la Asociación Peruana de Operadores Portuarios (Asppor) informó que el robo es de continuo, y pidió una renovación de compromiso tanto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio del Interior deberían ambos afianzar la seguridad. Comunicaron que hubo presupuestos aprobados por el MEF, siendo un problema estratégico e impactando negativamente a la par con las empresas logísticas del comercio exterior también. (Diario Gestión, 2022).

Por ende, la problemática general de este estudio fue asegurar ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016 - 2021?, y a raíz de esto se formula el primer problema específico: ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 - 2021?, además el segundo problema específico: ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021?, la tercera problemática específica: ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios , Callao 2016-2021? y finalmente ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021?.

El objetivo general que se planteó en esta tesis para dar solución al problema general fue determinar el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016-2021; de igual forma el primer objetivo específico fue Determinar el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 – 2021; de igual manera determinar el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021, por el tercer objetivo específico fue determinar el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios, Callao 2016-2021 y por último determinar el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021.

Por consiguiente, esta tesis tuvo justificación cognitiva ya que coopero al saber teórico, describió al puerto del Callao y su realidad, ya que la seguridad portuaria se caracteriza por presentar medidas de protección, y en base a ello se permitió la competitividad deseada, con la finalidad de detectar y mitigar las amenazas y riesgos en cuanto a protección marítima y portuaria se refiere , igualmente los resultados de este trabajo de análisis se utilizaron para fines correctos e intachables como corresponde como profesionales, cabe mencionar se implementó un mejor desarrollo de la seguridad y competitividad portuaria. En cuanto al nivel de justificación práctica; se utilizó como base para mejorar las medidas de defensa en cuanto la seguridad portuaria, de tal manera que impulse la competitividad abriendo caminos para más mercados internacionales, siendo un eje de desarrollo para nuestro país, en especial el Puerto del Callao. Además, tenemos justificación metodológica; se ejecutó las

teorías fundamentadas y estudios de casos, para efectuar evaluaciones y aplicar las medidas correctivas los niveles de seguridad a los operadores portuarios. Respecto a la Justificación ética; aportó principios de ética en la investigación e impacto en la seguridad portuaria y competitividad, para tomar decisiones acertadas y firmes para el bien de la sociedad, ya que contribuyen en los principales pilares del desarrollo para la economía.

Este trabajo investigativo nos faltó fuentes de información; una limitación relacionada a la seguridad portuaria, a todo ello, su alcance es según su desempeño que se realizó. Finalmente, no tiene la experiencia; más bien, se rige en la información para el estudio respectivo.

## **II. MARCO TEÓRICO**

Según la Seguridad portuaria, sus antecedentes fueron los siguientes; A nivel internacional: Según (Pérez Madariaga, 2017) titulado: Identificación de mejores prácticas en seguridad en los puertos de interés general de Cataluña: propuesta de mejoras para la optimización de la respuesta a la activación de un plan de autoprotección ; Los puertos son sitios de ingreso y salida de mercancías y están subordinados a normas a escala nacional e internacional, controlan la seguridad y operatividad en todo su ámbito. Las mercancías peligrosas según su naturaleza, están bajo las condiciones de riesgo según su grado de vulnerabilidad y peligrosidad, y aunque su realidad depende de cada país se analizan diversas formas, en Cataluña, puerto de Barcelona y puerto de Tarragona. Esta información se obtuvo de documentación y colaboración de las personas o expertos en el rubro, para aprobar los exámenes obtenidos y propiciar valor a los puertos españoles.

Según. (Perdomo Rodríguez & Hernández Niño, 2021), tiene como título: Gestión de seguridad como valor agregado en la cadena logística portuaria del Atlántico; esta investigación se realizó en el puerto de Barranquilla está ubicado en Colombia, su análisis fueron un periodo de 2 años, las cuales se acogieron a este país. Es descriptivo, diseño no es experimental, cuantitativo, se realizaron entrevistas a 21 trabajadores de los recintos portuarias. Todo el estudio obtenido fue comparado con cada respuesta y la similitud de la ocurrencia. Los resultados afirmaron que al ponerse en aplicación de manera continua, disminuye los riesgos, impulsando a efectuar o

perfeccionar a través de las tecnologías de la información. Por ende, estas deficiencias en cuanto al tema de seguridad y su escasa postura, crea desconfianza en los inversionistas.

Según lo mencionado (Tapia Reyes , 2018) tiene como título: Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra narcotráfico en el puerto de manta ; propone un sistema de gestión de incidentes , con el propósito de velar la seguridad de la instalación portuaria , está enmarcada dentro del marco legal OMI ,siendo el operador portuario de Manta donde se midió el nivel de riesgo, estableciendo planes de protección por ser acceso rápido del narcotráfico por su favorable ubicación geográfica a los delincuentes , mayormente esta problemática sucede vía marítima , donde describe que no existe un control severo que permita de manera coordinada ,preventiva y de fiscalización en el puerto .

Asimismo, conseguimos citar los siguientes estudios realizados en cuanto a la seguridad portuaria a nivel nacional:

Según (La Torres Patricio & Sladjén Ochoa, 2020), tiene como título: Capacitación y seguridad en los buques transporte de gas licuado de petróleo en naviera transoceánica; esta investigación estuvo encaminada a la importancia de tener pleno conocimiento y estuvo relacionado con la seguridad de las naves a bordo, existe la relación directa en cuanto a la capacitación, la habilidad, la seguridad, y el entrenamiento; este tema influyó positivamente en la seguridad de la nave y de la persona.

Según (Arango Huarcaya , 2018), tiene como título : Mejorar el servicio para las naves de pasajeros y sus actividades y operaciones conexas en el puerto del Callao : El puerto del Callao ubicado en el Perú, es la principal vía de tráfico de buques y de pasajeros , por su conexión con los principales atractivos y actividades turísticas, así como su conectividad con el interior y exterior, los puertos a nivel nacional están comprendidos por 14 terminales portuarios y 01 embarcadero de acuerdo al Sistema Portuario Nacional, en el cual solo una infraestructura portuaria puede atender este tráfico de naves; el Terminal Norte Multipropósito (TNM) es el único habilitado para atender el servicio de atención a los cruceros, situación que restó competitividad,

dado sus limitaciones en cuanto a su infraestructura , insuficiente facilidades portuarias para este tipo de operaciones. El servicio cruceros y sus pasajeros fueron afectados por el incremento de las operaciones de carga y por el desarrollo de la contenedorización, observándose que la planificación para el desarrollo de la modernización del TNM fue priorizado en la carga.; Esto restringió el crecimiento de industria turística, mientras no exista una infraestructura adecuada con capacidad de atención de este tipo de tráfico de naves. La seguridad es un aspecto principal, la industria de cruceros consideró este aspecto importante para promover nuevos itinerarios e impulsar el turismo en los puertos , no fue una estrategia rentable tener incidentes de seguridad en sus viajes, por lo que el TNM no ha logrado consolidar este aspecto, las pocas facilidades portuarias para el ingreso y salida de los pasajeros, ausencia de controles gubernamentales, poca señalización y presentación de los muelles, el mantenimiento y limitaciones de las instalaciones entre otros, no atendió de manera idónea esta necesidad, ello en salvaguarda de su capital e integridad de los pasajeros . Este trabajo de tesis fue descriptiva, documental y de campo realizado, fue el diagnóstico del servicio a las naves de cruceros y sus actividades conexas, a fin de identificar la industria de cruceros en el principal puerto del Perú, a fin de crear propuestas que permitieron y mejoren el servicio, que impulse el movimiento de naves de este sector.

Por lo expuesto según (Porrás Romani, 2021). Titulado: La seguridad del trabajo a bordo y los accidentes operacionales por amarre y desamarre en egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau”; Esta investigación tuvo por objetivo las medidas y acciones de las Fuerzas Armadas del Perú en tema de seguridad y protección portuaria. Esta investigación fue en el poblado de la provincia de La Convención, personal de la Empresa Transportadora de Gas del Perú. Esta investigación finalizó que la seguridad y protección produce la continuidad de sus actividades.

Cabe mencionar, en relación a la competitividad, se presenta los antecedentes internacionales:

Según (Quintero Ramos, Almanza Vides, & Pimienta Gómez, 2021) titulado: Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en

contextos globalizados; se refirió que el transporte marítimo robustece las economías en un mundo globalizado. El objetivo principal fue potenciar la competitividad internacional en los puertos. Este estudio fue de enfoque cualitativo, tipo de investigación descriptiva también. En conclusión, la necesidad urgente de modernizar el puerto a través de estrategias según las exigencias actuales y posicionar con la tecnología en las actividades correspondientes.

Cabe mencionar por (Loor Solís & Ramos Herrera, 2016) titulado: Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias; Los países de facilitación comercial debido a su ubicación, mayormente perciben un alto grado de vulnerabilidad de actos delincuenciales, mercancía ilícita y ataques terroristas, la presente investigación describió la problemática actual en el Ecuador, precisando en examinar la competitividad en las recintos portuarios. Finalmente, este análisis determinó que la competitividad que se realizó en los últimos cinco años ha elevado su nivel de protección y a su vez las estrategias de comunicación de las normas son difundidas en su entorno.

Según (Jiménez Cabrera , 2022) titulado : Ecuador: análisis del reporte de competitividad global del periodo 2016-2019; mencionó que este informe de competitividad de las naciones, Reporte Global de Competitividad (RGC), Índice de Competitividad Global (GCI) publicado anualmente en el Foro Económico Mundial redactó que Ecuador tiene deficientes niveles de desarrollo competitivo. Este informe analizó la problemática, que afecta la competitividad en el Ecuador según el periodo designado. A todo ello, se planteó una metodología teórica analítica, factores que restan competitividad en el país. Finalmente, los actos de la corrupción y la falta de sobriedad del estado restringieron el correcto uso de la competitividad en Ecuador.

A continuación, se destacan los siguientes antecedentes relacionados a la competitividad a nivel nacional.

Según lo descrito (Flor de María & Quispe Moreno, 2016) titulado :Gestión de calidad y su influencia sobre la competitividad de los servicios en la Administración Marítima y Portuaria del Callao ; La Competitividad de los operadores portuarios por así decirlo aquí en el puerto del callao hizo mención de tener una óptima gestión y a la vez

calidad en los servicios para ser competitivos en todos sus aspectos, también describió que aún falta mejorar la capacidad y eficiencia de la Autoridad Portuaria Nacional en la recepción y salida de los contenedores y mercancías. Este estudio fue enmarcado de forma descriptiva, cuantitativo, con encuestas aplicadas, donde arrojó como resultado la falta de intervención directa del estado y el encargado del puerto, esto influyó de manera impactante en la competitividad por tener un alto índice de flujo de mercancías y ser uno de los principales soportes marítimos del Océano Pacífico.

Según lo expuesto: (Seminario Rodríguez & Vargas Delgado, 2022) titulado: Los factores que permitieron el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM Terminals durante los años 2014 al 2018; Este estudio examinó los factores de la competitividad del Terminal del Callao posteriormente de la concesión a DP World y APM Terminals. A partir de la concesión hubo cambios radicales, como por ejemplo la legislación aduanera fue rediseñada, tratados comerciales, múltiples trabajos de desarrollo que motivaron a la dinámica competitiva de los operadores portuarios, una información sistematizada de los procesos portuarios. Esta información nos permite conocer con exactitud la realidad positiva de las concesiones

Finalmente, según (Jonathan Velazco, 2019) lleva como título: La gestión portuaria y su influencia en la competitividad del puerto de Ilo. La presente investigación mencionó sobre cómo la gestión portuaria influyó en la competitividad del Puerto de Ilo. En un análisis determinaron que la gestión que tiene el puerto de Ilo no es la idónea y su gestión fue de mediana categoría.

En la presente investigación, se reunieron diferentes referencias de autores, por lo cual nos permitió analizar y tener un enfoque más claro.

Respecto a la seguridad portuaria se implementó medidas de seguridad, como tecnológicas y legislativas. Aumentó las correcciones necesarias para minimizar las amenazas que puede ser como por ejemplo el terrorismo y darse en las instalaciones portuarias o buques.

Según la **Organización Marítima Internacional** (OMI, 2022) se dedicó a regular la actividad marítima dentro del comercio internacional, cuyo fin fue otorgar un marco teórico establecido para evaluar y minimizar los riesgos dentro y fuera de las instalaciones y en los buques; para evitar que puedan haber atentados de terroristas por vía marítima, permitiéndole así al gobierno tomar mayores medidas de seguridad a nivel nacional e internacional, para afrontar amenazas nuevas y preexistentes. Las dimensiones se encontraron establecidas como: **medidas de protección** (Sub Criterios: Transporte de mercancías, Protección terrorista y piratería, Ciberseguridad y Lucha contra Terrorismo), **Marco regulativo** (Sub Criterios: Protección del medio marítimo, Convenio Internacional-Sola “regula la seguridad de la humana mientras se encuentre en el mar”, Código PBIP y Convenio CSC), **Instalaciones Portuarias** (Sub Criterios: Oficiales de protección marítima, Compañías navieras, Oficial de Protección de la Instalación Portuaria y Seguridad de los Contenedores) e **Infraestructura** (Sub Criterios: Transporte terrestre y Portuario, Protección de Buques, Costos Logísticos y Protección Marítima). Por parte del gobierno debieron promover mayores medidas que beneficien a la descentralización, es decir, eliminación de barreras para cualquier tipo de servicio marítimo portuario.

Por otro lado, La **Organización Internacional del Trabajo** (OTI, 2022) está activamente pendiente en la seguridad y en la mejora marítima portuaria, con la finalidad de reducir los riesgos y enfocarse a controlar las zonas de acceso. Es por ello que se encuentran estas medidas establecidas como: **Protección de puertos** (Sub Criterios: Factor humano y Base de datos internacional) **Normas** (Sub Criterios: Protección del trabajador y Convenios internacionales), **Aumento de Empleos** (Sub Criterios: Capital Humano y capital económico).

Así mismo en Perú el (Comercio Exterior, 2018) sostuvo que las reformas estructurales, es uno de los factores claves para tener la mayor Competitividad internacional, para el crecimiento e integración a nivel mundial. Dentro de las dimensiones tenemos: **La Cadena de Comercio Internacional** (Sub Criterios: Las importaciones y exportaciones), **Costos Logísticos** (Sub Criterios: Reducción de tiempo) y así poder brindarles mayor movimiento y actividad a los distintos puertos pequeños del país.

Respecto a la Competitividad Portuaria para (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019) nos dice que “ En América Latina y el Caribe a lo largo de estos últimos años , ha experimentado un progreso notable en cuanto al desempeño de sus puertos se refiere, incrementando la eficiencia operativa de sus puertos en un promedio superior al 20%” y factores claves de la competitividad de los operadores se encuentran los siguientes Criterios : **Costos Portuarios** (Sub criterios: Suministros de Combustible, Mantenimiento de Naves, Precio de Combustible y Tarifas de Embarque), **Inversión Internacional** (Sub criterios: Volumen de Inversiones, Importaciones, Exportaciones y Volumen de Buques), **Operadores Portuarios** (Sub criterios: Manejo de Carga, Almacenamiento, Concesionarios de Terminales de Contenedores y Transportistas Marítimos) y **Localización geográfica** (Sub criterios: Cadena Logística, Infraestructura, Construcción de nuevos Puertos y Principales puertos.)

Así mismo (Hernanni Boloños, 2019) observó que no basta con tener puertos preexistentes, sino también en implementar mejoras de los mismos para que sea más sustentable y así poder reducir el tiempo de espera y brindar un mejor servicio de calidad al importador, dentro de los factores tenemos: **Eficiencia** (Sub Criterios: Tiempo de espera de respuesta para el ingreso de camiones al puerto), **Productividad** (Sub Criterios: calidad y satisfacción del importador)

Ante las bases teóricas mencionadas nos sustentamos en las siguientes que más nos acerca, establecido por la Organización marítima mundial (OMI) y el libro Competitividad portuaria de Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019 que a la vez nos lleva a un beneficio directo al puerto, naves y recurso humano; ya que nos convierte en un ente competitivo frente a otros puertos que puedan estar en la región sudamericana y nos genera desarrollo económico, social, político y medioambiental también.

Dando inicio a nuestras **bases conceptuales**, la referencia a términos útiles de la investigación, así esclarecer la palabra mencionada.

Seguridad portuaria; Son disposiciones o medidas que se brindan por la ocurrencia de peligros y de situaciones anómalas que puedan inducir a un daño físico o material

que puede afectar directamente a las instalaciones portuarias, los buques, las mercaderías y las personas.

Competitividad; Es la capacidad de hacer las cosas mejor dentro de una empresa o mercado, permaneciendo en el mismo enfoque de superación.

Medidas de protección; Es otorgar los cuidados respectivos en tema de seguridad e integridad de las personas en cuanto a situaciones de riesgo.

Infraestructura portuaria; Son las obras civiles situadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a cumplir o prestar servicio de naves, servicio de carga o de pasajeros en dicho recinto portuario.

Gestión portuaria; Es la administración integrada hacia los recursos portuarios con el fin de fortalecer en gran medida una visión, diversificación, integración y supervisión de los recursos portuarios.

Puertos; son áreas estratégicas ubicadas al borde de un mar, río o lago donde se desarrollan actividades para efectuar labores de atraque y desatraque de naves, consolidación o desconsolidación de mercancías, etc.

Operadores portuarios; Es la entidad que brinda directamente los servicios portuarios, tales como carga y descarga de contenedores, a granel, almacenamiento, estiba y desestiba practicaaje, remolque, dragado, reconocimiento físico, etc.

Comercio internacional; Son las negociaciones y acuerdos que se realizan a nivel mundial y este intercambio internacional se dan en diferentes territorios aduaneros que a su vez son pactados según los precios establecidos por los mercados globales. Son los movimientos mundiales de bienes y servicios.

Impacto; Es el resultado final de un tema de interés generado debido a su intervención directa, Este impacto puede ser intencional o no, mayormente las intencionales son planeadas organizadas, cabe lo contrario, las no intencionales no

fueron previstas, ni con estrategias, ni actividades y puede conllevar su impacto de manera positiva o negativa.

Código PBIP; Es una normativa vigente internacional para las naves y las instalaciones portuarias en cuanto al tema de seguridad, esta definición lo otorga la OMI, basado en el ámbito marítimo un marco internacional, cuyo fin es descubrir amenazas futuras y adoptar medidas protectoras en los puertos.

### III. METODOLOGÍA

Esta metodología se presentó en este estudio; además el tipo y diseño de investigación se requirió a la par las categorías y sub categorías a detallar.

#### 3.1 Tipo y diseño de investigación

El tipo de estudio es aplicada, debido a que se basa en hechos reales; el enfoque es cualitativo ya que pretende comprender la realidad que investiga y su diseño es no experimental porque no requirió manipulación de datos, además es descriptivo, explicativo y longitudinal porque se investigó en un periodo de tiempo determinado.

Este estudio pretendió tener un amplio conocimiento a través de un cúmulo de artículos científicos, libros, revistas especializadas que otorgaron solución clara al problema, lo cual de manera óptima, analizaron el impacto de la seguridad portuaria y la competitividad de los operadores en el puerto del Callao.

#### 3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización

**Tabla 1.** Categorías, Subcategorías y matriz

| N° | Categorías | Subcategorías                     | Criterio 1                                | Criterio 2                                       | Criterio 3                 | Criterio 4                             |
|----|------------|-----------------------------------|---|--|----------------------------|--|
| 1  | Seguridad  | Medidas de Protección (OMI, 2022) | Transporte de mercancías (OMI, 2022)      | Protección de terrorismo y piratería (OMI, 2022) | Ciberseguridad (OMI, 2022) | Lucha contra el terrorismo (OMI, 2022) |
|    |            | Marco Regulatorio (OMI, 2022)     | Protección del medio marítimo (OMI, 2022) | Convenio Internacional "Sola" (OMI, 2022)        | Código PBIP (OMI, 2022)    | Convenio CSC (OMI, 2022)               |

|   |                |  |   |   |   |   |
|---|----------------|--|---|---|---|---|
|   |                | Infraestructura (OMI, 2022)  | Transporte terrestre y Portuario (OMI, 2022)  | Protección de Buques (OMI, 2022)  | Costos Logísticos (OMI, 2022)   | Protección Marítima (OMI, 2022)   |
|   |                | Instalaciones Portuarias (OMI, 2022)                                       | Oficiales de protección marítima (OMI, 2022)  | Compañías navieras (OMI, 2022)  | Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OMI, 2022)                                   | Seguridad de los Contenedores (OMI, 2022)                                   |
| 2 | Competitividad | Costo Portuario (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019)         | Suministro de Combustible (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019)            | Mantenimiento de Naves (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019) | Precio de Combustible (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019)                        | Tarifas de Embarque (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019)      |
|   |                | Inversión Internacional (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019) | Volumen de Inversión Internacionales (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019) | Importación (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019)            | Exportación (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019)                                  | Volumen de Buques (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019)        |
|   |                | Operadores Portuarios (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019)   | Manejo de Carga (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019)                      | Almacenamiento (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019)         | Concesionarios de Terminales de Contenedores (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019) | Transportistas Marítimos (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019) |
|   |                | Localización Geográfica (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019) | Cadena Logística (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019)                     | Infraestructura (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019)        | Construcción de nuevos Puertos (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019)               | Principales Puertos (Ponce de León, Serebrisky, & Suárez-Alemán, 2019)      |

### 3.3 Escenario de estudio

El escenario de esta tesis fueron operadores portuarios del puerto del Callao cuya fuente de análisis se extrajo de artículos científicos, textos bibliográficos, repositorios y revistas especializadas, acoplados bajo el tema de estudio en la seguridad portuaria y competitividad al puerto del Callao.

Toda la información obtenida de la respectiva tesis se tuvo en consideración 6 años de antigüedad, y esta búsqueda de sus fuentes fueron en: ResearchGate, Renaty, Google académico, Redalyc, etc.

### 3.4 Participantes

Esta investigación recopiló información de repositorios, revistas, libros, noticias, informes, etc. Libros según el tema de seguridad portuaria y competitividad. En el cual se buscó un análisis profundo y como se relacionó la seguridad portuaria y la competitividad. Sus diferentes subcategorías basados en las medidas de protección, marco regulatorio, infraestructura, instalaciones portuarias, costo portuario, inversión internacional, operadores portuarios, localización geográfica; y dentro de ellos sus respectivos criterios.

### 3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Esta tesis se utilizó la técnica del levantamiento de datos y la investigación documental y como instrumento de recolección de datos fue la ficha de datos y tabla de criterios, donde están los detalles correspondientes de la investigación.

### 3.6 Procedimiento

Esta tesis se inició en el levantamiento de datos y la elaboración de la tabla de criterios donde se detalló las categorías, sub categorías respectivamente.

Además, toda la información se reclutó en cuanto a la elaboración de tablas de criterios a través de repositorios a nivel nacional como internacional, artículos científicos, libros, revistas especializadas, noticias, que permitieron obtener un análisis crítico y con la solución fueron analizados y discutidos.

Nuestra fuente de información fue en los libros, tesis a nivel nacional e internacional, noticias, revistas especializadas y artículos científicos. La mayor capacidad de información se ubicó en publicaciones y repositorios en cuanto al tema de la seguridad portuaria y competitividad de los últimos seis años ya que es de gran relevancia para un mejor impacto en el comercio internacional.

Se requirió un examen fiel de la literatura acorde a la seguridad portuaria y a la competitividad.

Nuestra base de datos recopilados estuvo bajo parámetros de la supervisión y la verificación, eliminando toda aquella información que no pertenece al tema y que no es coherente con la misma y que guarde cierta relación con las metas trazadas, teniendo un óptimo desarrollo y ser asertivos en los resultados.

### 3.7 Rigor científico

La presente tesis capturó la información basándose en normas y procedimientos de rigor científicos, para así cumplir con el método cualitativo y por consiguiente se consideró como requisito indispensable en nuestra tesis, mencionaremos cuatro de ellos : el rigor de la credibilidad, el rigor de la auditabilidad, el rigor de la confirmabilidad y el rigor de la transferibilidad. A continuación explicamos de manera más detallada sus aplicaciones.

El rigor de la credibilidad de esta tesis se aplicó en la calidad de su contenido de la investigación y se caracteriza por ser verdadera en sus afirmaciones.

El rigor de la auditabilidad de esta tesis se desarrolló a través en como otro investigador pudo escudriñar la información brindada, generando una investigación profunda de la misma y dar un diagnostico final con las respectivas conclusiones iguales o similares que pudieran suscitarse.

El rigor de la confirmabilidad se demostró en esta tesis en como un requisito o criterio de la investigación puede tener una significación de un enunciado y a la vez esta sea respaldada teórica o efectivamente por las referencias encontradas.

El rigor de la transferibilidad se trabajó arduamente en esta tesis para que exista la posibilidad de extender los resultados del estudio a otros lugares. Por tanto, fue una función directa de la similitud entre los contextos y hallazgos buscados.

### 3.8 Método de análisis de datos

Este análisis de datos se presentó a través de una indagación profunda, estableciendo la tabla de criterios para cada categoría (seguridad portuaria, competitividad), así como se describieron las sub categorías para su interpretación; además consideramos la descripción de la discusión según los antecedentes elaborados, con el único propósito de revelar y responder a los objetivos antes mencionados.

### 3.9 Aspectos éticos

La presente investigación se realizó bajo las directrices de la universidad Cesar Vallejo las cuales fueron: la política anti plagio, el código de ética, reglas de integridad. Se adicionó en esta tesis y tomando en cuenta los diferentes principios éticos como la Beneficencia, no maleficencia, autonomía y justicia. Además, en esta investigación se utilizó el Turnitin, Normas APA y respeto a la autoría para la comprobación de la transparencia posible. A continuación los principios éticos en cual nos encaminamos fueron los siguientes:

El principio de la Beneficencia se aplicó en esta tesis es hacer el bien a todos en especial a la comunidad portuaria, la comunidad marítima, el comercio nacional e internacional con el fin de minimizar así las amenazas.

El principio de la no maleficencia se aplicó en esta tesis con el ánimo de no dañar a otro elemento o entidad del sector portuario o marítimo, ya sea en cualquier situación que pueda ocurrir, se establece una obligatoriedad de nuestro trabajo en hacer el bien y no hacer el mal.

El principio de autonomía se manifestó en esta tesis de escoger libremente un tema de mucho impacto positivo en la sociedad, para luego tomar una decisión acertada y posteriormente accionar de manera óptima nuestra tesis.

El principio de justicia se trabajó en base a que los derechos sean igual para todos en cualquier ámbito portuario, marítimo, del comercio nacional y el comercio internacional; adicionalmente nadie debe ser excluido por motivos de su condición social, raza, sexo, edad, etc., Además en esta tesis consideramos en nuestra redacción tener el respeto y cuidado hacia los lectores.

#### IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

La presente tesis reúne como objetivo general determinar el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016-2021, la cual además tiene objetivos específicos con el fin de lograr el objetivo general mencionado. Toda esta información se ubicó en la ficha de datos y que a su vez fueron validadas en la tabla de criterios. A continuación los siguientes resultados:

**Tabla 2 .Tabla de Criterio de Comparación – Medidas de Protección – Transporte de Mercancías**

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 1 SEGURIDAD    | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  |
|-------------------------|--------------------------|---|---|---|---|---|---|
| MEDIDAS DE PROTECCION   |                          | Transporte de mercancía total en FOB real en millones USD | Transporte de mercancía total en FOB real en millones USD | Transporte de mercancía total en FOB real en millones USD | Transporte de mercancía total en FOB real en millones USD | Transporte de mercancía total en FOB real en millones USD | Transporte de mercancía total en FOB real en millones USD |
| Criterio 1              | TRANSPORTE DE MERCANCÍAS | 2,746.00 (INEI,2021)                                      | 2,894.00 (INEI,2021)                                      | 2,967.00 (INEI,2021)                                      | 2,913.00 (INEI,2021)                                      | 2,122.00 (INEI,2021)                                      | 3,256.00 (INEI,2021)                                      |

El transporte de mercancías en términos FOB reales, de los últimos 6 años en Exportaciones han disminuido un 0,3%, esto debido a la baja de ventas de productos tradicionales (-7,1%), de los sectores: Petróleo y gas natural (-39,5%), minería (-7,0%) y agrícola (-6,3%). Mientras que, en los productos no tradicionales tiene un aumento del 18,1%, por los sectores: Pesquero (34,7%), textil (28,2%), químico (18,6%) y agropecuario (17,0%).

Por lo tanto, el volumen en las exportaciones del año 2021 disminuyó un 3,1% a comparación del año anterior a consecuencia de las bajas de ventas en combustibles y lubricantes (-12,5%), suministros industriales no especificados en otras partidas (-12,2%). No obstante, la venta de artículos de consumo no especificados en otra partida reportó un crecimiento de 88,4%, alimentos y bebidas tuvo un crecimiento de 33,3% y bienes de capital (excepto equipo de transporte) y sus piezas creció 14,4%

Sin embargo el transporte de mercancías en términos FOB reales en Importaciones ha tenido un incremento del 10,4% debido al aumento del volumen importado de los bienes de capital y materiales de construcción (15,7%), bienes de consumo (11,6%) y materias primas y productos intermedios (6,6%).

Finalmente el volumen en las importaciones del año 2021 a comparación del año anterior ha tenido una baja en suministros industriales no especificados en otras partidas (polipropileno en formas primarias, desperdicios y desechos de hierro y acero), bienes de capital y sus piezas (teléfonos móviles, máquinas para el procesamiento de datos y aparatos de telecomunicación digital), combustibles y lubricantes (aceite crudo de petróleo y diésel B5 y B2), artículos de consumo no especificados en otra partida (televisores, medicamentos para uso humano y manufacturas de plástico).

Le siguieron los equipos de transporte y sus piezas y accesorios (automóviles, camionetas, neumáticos utilizados en vehículos y máquinas para la construcción y minería, y vehículos diésel para el transporte de mercancías con carga > 20 t) y alimentos y bebidas (trigo excepto para siembra, aceite de soya en bruto, leche y nata concentrada en polvo, granulado o sólido y habas excepto para siembra).

**Tabla 3 .**Tabla de Criterio de Comparación – Medidas de Protección – Protección de terrorismo y piratería

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 1 SEGURIDAD                | 2016  | 2017   | 2018  | 2019   | 2020   | 2021  |
|-------------------------|--------------------------------------|---|--|---|--|--|---|
| MEDIDAS DE PROTECCIÓN   |                                      |   | Indonesia, Malasia y Filipinas lanzaron operaciones conjuntas para combatir el terrorismo y los delitos transnacionales en el mar de Sulu. (Abhijit Singh, 2019) | En Junio los terroristas atacaron los puertos petroleros libios de Ras Lanuf y Es Sider (Abhijit Singh, 2019) | India en alerta por ataques terroristas desde el mar (Abhijit Singh, 2019) | Más del cuarenta por ciento de los incidentes de piratería informados ocurrieron en el Golfo de Guinea (81 incidentes de 195 a nivel | Los incidentes de piratería en el Golfo de Guinea se redujeron de 81 en 2020 a 34 en 2021. (Security Council Report , |
| <b>Criterio 2</b>       | PROTECCIÓN DE TERRORISMO Y PIRATERÍA | Hubo acerca de 200 ataques en Sudeste de Asia (Abhijit Singh, 2019) |  |   |  |  |   |

Según la Tabla 3, En los últimos años el terrorismo marítimo se ha convertido en una importante amenaza para la seguridad a nivel Mundial, se observa en el reporte que en el año 2016 se reportaron un total de 200 ataques reales e intentos de ataques a barcos en los litorales en el Sudeste de Asia por “SAYYAF (ASG)”, una organización islamista radical con sede en Filipinas. Esta sería la misma organización terrorista que atacó el *Superferry14* frente a las costas de Filipinas.

**Ilustración 1.** Actual and Attempted Attacks on Shipping in South Asia and Southeast Asia (2014 – 2018)

| Location         | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|------------------|------|------|------|------|------|
| Indonesia        | 47   | 54   | 24   | 19   | 25   |
| Malacca Strait   | 1    | 3    | –    | –    | –    |
| Malaysia         | 9    | 11   | 4    | 3    | 3    |
| Philippines      | 2    | 4    | 3    | 13   | 3    |
| Thailand         | –    | 1    | –    | –    | –    |
| Singapore Strait | 6    | 6    | –    | 1    | –    |
| China            |      |      | 5    | 1    | 2    |
| Bangladesh       | 10   | 11   | 2    | 5    | 7    |
| India            | 4    | 4    | 13   | 1    | 2    |

Source: ICC-IMB Piracy and Armed Robbery against Ships Report (01 January to 30 June 2018)

**Ilustración 2.** Actual and Attempted Attacks on Shipping in Southeast Asia (January – June 2018)

| Location    | Actual attacks |          | Attempted attacks |            |
|-------------|----------------|----------|-------------------|------------|
|             | Boarded        | Hijacked | Attempted         | Fired Upon |
| Indonesia   | 19             | –        | 6                 | –          |
| Malaysia    | 1              | –        | 1                 | –          |
| Philippines | 1              | –        | 1                 | 1          |
| China       | –              | –        | 2                 | –          |
| Vietnam     | 2              | –        | –                 | –          |

Source: ICC-IMB Piracy and Armed Robbery against Ships Report (01 January to 30 June 2018)

Después de que las fuerzas armadas filipinas se enfrentaran con militantes de ASG e IS en la ciudad de Marawi en junio de 2017, Indonesia, Malasia y Filipinas lanzaron operaciones conjuntas para combatir el terrorismo y los delitos transnacionales en el mar de Sulu.

En junio de 2018, los terroristas atacaron los puertos petroleros libios de Ras Lanuf y Es Sider, incendiando al menos un tanque de almacenamiento, tras lo cual debido a todo ello las instalaciones fueron cerradas y evacuadas.

**Tabla 4 .**Tabla de Criterio de Comparación – Medidas de Protección – Ciberseguridad

| CRITERIO DE COMPARACIÓN      | CATEGORÍA 1 SEGURIDAD | 2016  | 2017  | 2018  | 2019   | 2020  | 2021   |
|------------------------------|-----------------------|---|---|---|--|---|--|
| <b>MEDIDAS DE PROTECCION</b> |                       |   |   |   | 93% del malware observado el año 2019 es polimórfico, es decir que es capaz de modificar su programación para evitar ser detectado (Gutierrez, 2022) | Los ataques “next gen” a la cadena de suministros aumentaron 420% durante todo el año (Threat Report, 2020) | Google indexó poco más de dos millones de sitios de phishing (Tessian, 2021) |
| <b>Criterio 3</b>            | <b>CIBERSEGURIDAD</b> | 412 millones de cuentas de red fueron robadas (hackers) (Computing, 2022) | Hackearon a 57 millones de usuarios de Uber (Computing, 2022) | 50 millones de perfiles de Facebook fueron hackeados para extorsión (Computing, 2022) |  |   |  |

Según la Tabla 4, en el año 2016 se registró el mayor robo de ciberseguridad, ya que hackearon más de 412 millones de red de sitios para adultos y fueron

vendidas en el mercado negro, dicho impacto causó extorción y vergüenza para los usuarios expuestos.

Mientras que en el año 2017 y 2018 se reportaron otros delitos cibernautas, donde los afectados fueron 57 millones de conductores de Uber donde tuvieron que pagar 100 mil dólares a los extorsionadores ya que les habían robado información personal y lo querían hacer público en las redes sociales.

Analizando la medida de protección de los últimos 3 años podemos ver como se vienen implementando mayor software de ciberseguridad ya que han incrementado los ataques cibernéticos a un 600% a raíz de la Covid 19, desde robo y malversación hasta piratería y corrupción de datos. Casi todas las industrias tuvieron que adoptar nuevas soluciones y obligar a las empresas a adaptarse rápidamente.

**Tabla 5 .Tabla de Criterio de Comparación – Medidas de Protección – Lucha Contra el Terrorismo**

| <b>CRITERIO DE COMPARACIÓN</b> | <b>CATEGORÍA 1 SEGURIDAD</b>      | <b>2016</b>   | <b>2017</b> | <b>2018</b>   | <b>2019</b>  | <b>2020</b>  | <b>2021</b>  |
|--------------------------------|-----------------------------------|---|-------------|---|--|--|--|
| <b>MEDIDAS DE PROTECCIÓN</b>   |                                   |   |             | Hubo 15.952 muertos, lo cual supone un 52% (Europa Press, 2021) | Los ataques terroristas fue 68% (Europa Press, 2021) | Francia registró siete ataques un 72% menos (Europa Press, 2021) | Los actos de terrorismo religioso disminuyeron en un 82 % (Europa Press, 2021) |
| <b>Criterio 4</b>              | <b>LUCHA CONTRA EL TERRORISMO</b> | Las muertes por terrorismo aumentaron un 93% (Es Global , 2018) |             |   |  |  |  |

Según la Tabla 5, Durante los años 2016 y 2017 las muertes por terrorismo tuvieron un aumento a un 93% en Somalia uno de los países que ha sufrido un mayor impacto de fallecidos y económicamente afectados, Los talibanes fueron responsables de 376 muertes en 2021, marcando un 32 por ciento de disminución desde 2020 y el número más bajo de muertes desde 2016. Hubo una pequeña disminución en el total número de ataques terroristas por parte de los talibanes, disminuyendo de 242 en 2020 a 232 en 2021. Los ataques se volvieron menos mortales en 2021, con una media de 1,6 muertes por ataque, frente a las 2,4 de 2020. De los 232 ataques atribuidos a los talibanes en 2021,

el 56% lo realizó pero no resultó en ninguna muerte, mientras que solo tres ataques resultaron en más de 10 muertes. Toda esta situación caótica se presenció por la falta de seguridad y conflictos internos de este país siendo vulnerable a los ataques terroristas.

**Tabla 6 .**Tabla de Criterio de Comparación – Marco Regulatorio – Protección del medio Marítimo

| CRITERIO DE COMPARACIÓN  | CATEGORÍA 1 SEGURIDAD         | 2016  | 2017   | 2018  | 2019  | 2020   | 2021   |
|--------------------------|-------------------------------|---|--|---|---|--|--|
| <b>MARCO REGULATORIO</b> |                               |   |  | Seguridad en las actividades que realizan los puertos es de vital importancia por la incidencia directa manifestada sobre las operaciones marítimo portuarias y también por el grado de atracción que significa para la promoción de la inversión pública y privada |   |  |  |
| <b>Criterio 1</b>        | PROTECCIÓN DEL MEDIO MARÍTIMO | Resolución 2325 La Asamblea General, en su resolución 60/78, titulada “Medidas para evitar la adquisición por terroristas de armas de destrucción en masa”, | taller parlamentario regional para promover la universalidad e implementación de la convención sobre armas biológicas y tóxicas en América Latina MAYO DE 2017 |   | Resolución 1540 Tratado sobre la No Proliferación de las Armas Nucleares, la Convención sobre las Armas Químicas o la Convención sobre las Armas Biológicas y Tóxicas | La pandemia de COVID-19 trastocó el transporte marítimo, pero sus efectos fueron menos dañinos de lo que se temía en un principio. | en paralelo a la recuperación del comercio de mercancías y de la producción mundial, se espera que el comercio marítimo aumente un 4,3 % |

Según la Tabla 6, el impacto que en el primer trimestre del año 2021 provocó una concentración del Comercio Marítimo un 3,8%, en cambio en el segundo semestre se constató una recuperación y para el tercer trimestre del mismo año, los volúmenes del comercio contenedorizado y de las mercancías transportadas a granel se habían reinventado, si bien todavía no se ha producido una recuperación total del transporte en buques tanque y en paralelo a la recuperación del comercio de mercancías y de la producción mundial, se espera que el comercio marítimo aumente un 4,3 %.

A causa de todo eso se espera en el mediano plazo un crecimiento anual del comercio marítimo sea del 2,9 %, pero la UNCTAD analiza y prevé que durante el período 2022–2026 pase a situarse en un 2,4 %.

**Tabla 7.**Tabla de Criterio de Comparación – Marco Regulatorio – Convenio Internacional “SOLAS”

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 1 SEGURIDAD          | 2016  | 2017  | 2018   | 2019  | 2020   | 2021  |
|-------------------------|--------------------------------|---|---|--|---|--|---|
| <b>MARCO REGULATIVO</b> |                                | Entran en vigor el traslado Internacional al que regula el transporte marítimo de contenedores (Grupo Your Own Logistic , 2016) | Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF) | Proyecto de directrices sobre ordenadores de estabilidad y apoyo en tierra para los buques de pasaje existentes (BOA-A-2017, 2017) | Acto previsto del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI | Una serie de importantes enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) entrarán en vigor | El Convenio internacional sobre normas de formación , titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW) |
| <b>Criterio 2</b>       | CONVENIO INTERNACIONAL "SOLAS" |   |   |  |   |  |   |

Según la Tabla 7, el convenio de Solas tiene como objetivo principal establecer normas mínimas relativas a las construcciones, el equipamiento y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. Con ello en el año 2016 entra en vigor nuevas actualizaciones en el convenio SOLAS, donde el traslado Internacional que regula el transporte marítimo de contenedores y requisitos para el transporte de contenedores para su exportación, donde se resaltan la verificación de pesos de cada contenedor lleno que sea exportado antes de ser cargado al buque y en el 2020 entran en vigor una serie de importantes enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, como por ejemplo:

Las enmiendas a la regla II-2/13 del Convenio SOLAS extienden las prescripciones para el análisis de evacuación a todos los buques de pasaje, no solo a los buques de pasaje de transbordo rodado. Esta recomendación nos servirá para determinar y, en la medida de lo posible, el eliminar la congestión que puede producirse durante el abandono del buque, debido a los desplazamientos normales de los pasajeros y la tripulación por las vías de evacuación, incluida la posibilidad de que los tripulantes tengan que desplazarse

por esas vías en sentido contrario al de los pasajeros. Además, el análisis se utilizará para demostrar que los medios de evacuación son suficientemente flexibles para tener en cuenta la posibilidad de que determinadas vías de evacuación, puestos de reunión, puestos de embarco o embarcaciones de supervivencia no puedan utilizarse como resultado de un siniestro.

**Tabla 8.**Tabla de Criterio de Comparación – Marco Regulatorio – Código PBIP

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 1 SEGURIDAD | 2016   | 2017   | 2018  | 2019  | 2020   | 2021   |
|-------------------------|-----------------------|--|--|---|---|--|--|
| <b>MARCO REGULATIVO</b> |                       | Finalidad de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional (OMI, 2021) | Las autoridades portuarias y las compañías navieras han de observar, de manera que se puedan cumplir el código (OMI, 2021) | Ha constituido la base de un amplio régimen de protección obligatoria para el transporte marítimo internacional (OMI, 2021) | Garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección (OMI, 2021) | Ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección (OMI, 2021) | Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas (OMI, 2021) |
| <b>Criterio 3</b>       | <b>CÓDIGO PBIP</b>    |  |  |   |   |  |  |

Según tabla 8, el Convenio Internacional para la Protección de los buques e instalaciones portuarias (PBIP) están adaptadas por la Organización Marítima Internacional (OMI), a causa de los ataques del 9/11 en contra de los Estados Unidos de Norteamérica. A causa de ello se establecen medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que puedan poner en peligro la integridad de los pasajeros y de la tripulación, así como atentar contra la seguridad de los buques e instalaciones portuarias.

**Tabla 9 .**Tabla de Criterio de Comparación – Marco Regulatorio – Convenio CSC

| CRITERIO DE | CATEGORÍA | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-------------|-----------|------|------|------|------|------|------|
|-------------|-----------|------|------|------|------|------|------|

**COMPARACIÓN 1**  
**SEGURIDAD**

**MARCO REGULATIVO**

Convenio CSC

**Criterio 4**

El Convenio internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, CSC, se aprobó en Ginebra el 2 de diciembre de 1972, y tiene por objeto mantener un elevado nivel de seguridad en el transporte y la manipulación de contenedores, y facilitar su transporte internacional, proporcionando reglas de seguridad uniformes.

Según tabla 9, El ámbito de aplicación del Convenio se limita a los contenedores de un determinado tamaño mínimo con dispositivos en las esquinas, que permiten su manipulación, sujeción y apilamiento, con excepción de los contenedores construidos especialmente para el transporte aéreo.

En España, el Real Decreto 2319/2004 de 17 de diciembre, establece normas de seguridad de contenedores de conformidad con el Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores, en él se establece que los contenedores fabricados con posterioridad al 13 de septiembre de 1977, dedicados al transporte nacional e internacional de mercancías con origen o destino en España, deberán contar con un certificado de conformidad y llevar una placa de aprobación (CSC) y los contenedores fabricados con anterioridad al 13 de septiembre de 1977, que no dispongan del mencionado certificado de conformidad, deberán ir provistos de una placa de aprobación (CSC) con un número de contraseña expedida por la autoridad competente del Estado parte del Convenio

**Tabla 10.** Tabla de Criterio de Comparación – Infraestructura – Transporte Terrestre - Recinto Portuario

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 1 SEGURIDAD                           | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  |
|-------------------------|---|---|---|---|---|---|---|
| <b>INFRAESTRUCTURA</b>  | <b>TRANSPORTE TERRESTRE - RECINTO PORTUARIO</b> | En el antepuerto de APM pudo atender más de 1,800 camiones aprox al día, cuenta con 18,281 metros | Se mantuvo el antepuerto de APM pudo atender más de 1,800 camiones aprox al día, cuenta | Número de Camiones por Recinto Portuario DP WORLD 594,953 Y APM 730,002 | Número de Camiones por Recinto Portuario DP WORLD 623,393 Y APM 770,658 | MTC Y PNP se unieron un plan de ordenamiento debido a que Aprox 3,700 vehículos de transporte por día | MTC Y PNP se unieron en un plan de ordenamiento debido a que Aprox 3,700 vehículos de |
| <b>Criterio 1</b>       |   |   |   |   |   |   |   |

|                                      |   |                |                |                               |  |
|--------------------------------------|---|----------------|----------------|-------------------------------|--|
| cuadrados.<br>(Webpicking<br>, 2017) | con 18,281<br>metros<br>cuadrados.<br>(Hernandez<br>, 2017) | (MTC,<br>2020) | (MTC,<br>2020) | (Mundo<br>Marítimo ,<br>2020) | transporte<br>circulan<br>por día.<br>(Asociación<br>Peruana<br>de<br>Agentes<br>Marítimos,<br>2022) |
|--------------------------------------|---|----------------|----------------|-------------------------------|--|

Según la Tabla 10, El Transporte terrestre – recinto portuario en el antepuerto de APM pudo atender más de 1,800 camiones aprox al día, cuenta con 18,281 metros cuadrados en el año 2016, mientras que el año 2021 el Transporte terrestre – recinto portuario se movilizó aprox 3,700 vehículos de Transporte por día.

Si analizamos el Transporte terrestre – recinto portuario en el año 2017 se mantuvo su posición y en el año 2018 su número de Camiones por Recinto Portuario en DP WORLD fue 594,953 Y APM 730,002.

En el año 2019 el número de Camiones por Recinto Portuario en DP WORLD aumentó 28440 Y en APM por igual aumentó en 40656 frente al año anterior.

Finalmente, el Transporte terrestre – recinto portuario entre los años 2020 y 2021 se mantuvo su posición por las condiciones políticas que vivía el país a través de la pandemia covid 19, con la diferencia que en año 2020 dos entidades se reunieron para realizar un plan de ordenamiento. Esta Iniciativa motivó la Seguridad portuaria y buscar una infraestructura viable.

**Tabla 11.**Tabla de Criterio de Comparación – Infraestructura – Transporte Terrestre – Protección Marítima

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 1 SEGURIDAD      | 2016   | 2017 | 2018 | 2019  | 2020 | 2021  |
|-------------------------|----------------------------|--|------|------|---|------|---|
| <b>INFRAESTRUCTURA</b>  |                            |  |      |      |   |      |   |
| <b>Criterio 2</b>       | <b>PROTECCIÓN MARÍTIMA</b> | Residuos sólidos peligrosos con 4,12 millones de toneladas y es producida por la vía transporte. Además, fue considerado en el Convenio Internacional para la contaminación de buques – MARPOL (OMI, 2019) |      |      | La OMI celebró en noviembre de 2020, un proyecto de resolución de la Asamblea a fin de alentar a los Estados Miembros a promover medidas concretas para la prevención y la supresión de actos fraudulentos. |      | La OMI concretó el proyecto de la información anterior (Protección y Seguridad Marítima, 2021). |

Según la Tabla 11, La protección marítima en el año 2016, se denota que los que los residuos sólidos peligrosos fueron 4,12 millones de toneladas y es producido por la vía marítima de transporte, además fue considerado en el Convenio Internacional para la contaminación de buques – MARPOL para prevenir dicha contaminación, mientras que el año 2021 la protección marítima OMI ejecutó un proyecto para resolver actos fraudulentos en el sector marítimo.

Si analizamos la protección marítima entre los años 2017 hasta los años 2019 se mantuvo y denota que los residuos sólidos peligrosos fueron 4,12 millones de toneladas y es producido por la vía transporte, en el Convenio Internacional para la contaminación de buques – MARPOL que motiva a la prevención dicha contaminación realizó un proyecto de resolución para alentar a los Estados miembros a promover medidas de prevención.

Finalmente, la protección marítima en los años 2020 la OMI celebró en noviembre un proyecto de resolución en la Asamblea, a fin de alentar a los Estados Miembros y a todas las partes interesadas a promover medidas concretas para la prevención y la eliminación de actos fraudulentos en el sector marítimo. Y en el año 2021 fue su respectiva ejecución. Esta Iniciativa motivó la Seguridad portuaria y buscar una infraestructura viable.

**Tabla 12.** Tabla de Criterio de Comparación – Infraestructura – Transporte Terrestre – Protección Marítima

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 1 SEGURIDAD | 2016   | 2017  | 2018  | 2019   | 2020  | 2021   |
|-------------------------|-----------------------|--|---|---|--|---|--|
| INFRAESTRUCTURA         | PROTECCIÓN DE BUQUES  | DICAPI brindó directrices para el Registro y Habilitación de la Organización de Protección (El Peruano , 2016) | Operadores mundiales en terminales debido a su crecimiento fueron COSCO - China , Hutchison Ports -Hong kong, PSA International | Operadores mundiales en terminales debido a su crecimiento fueron COSCO - China , Hutchison Ports -Hong kong, PSA International | Ratifican el "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes antes Perjudiciales en los Buques | Se realizó el XII Foro Virtual PBIP 2020 denominado "Desafíos a la protección marítima portuaria en | Resolución de DiCAPI dispuso que todo buque petrolero nuevo o existente de un arqueo bruto igual o mayor a 20 de bandera peruana o extranjera, |
| <b>Criterio 3</b>       |                       |  |   |   |  |   |  |

|  |  |                |   |   |
|--|--|----------------|---|---|
| - Singapur,<br>APM<br>Terminals<br>Países Bajos<br>y DP World -<br>Emiratos<br>Árabes<br>(UNCTAD,<br>2019) | - Singapur,<br>APM<br>Terminals<br>Países Bajos<br>y DP World -<br>Emiratos<br>Árabes<br>(UNCTAD,<br>2019) | (GOB,<br>2020) | tiempos<br>de<br>pandemia<br>(COVID –<br>19) (GOB,<br>2020) | con permiso<br>de<br>navegación<br>(Actualidad<br>Empresarial,<br>2021) |
|--|--|----------------|---|---|

Según la Tabla 12, La protección de buques en el año 2016, DICAPI brindó directrices para el Registro y Habilitación de las Organizaciones de Protección Reconocidas, que otorgan servicios de asesoría en el desarrollo de las evaluaciones, así como en la elaboración de los planes de protección marítima a los buques mientras que el año 2021 su resolución de DICAPI, dispuso que todo buque petrolero nuevo o existente de un arqueo bruto igual o mayor a 20 de bandera peruana o extranjera, con permiso de navegación para transportar hidrocarburos y sus derivados a granel que efectúe operaciones exclusivamente entre puertos peruanos en el ámbito marítimo, fluvial o lacustre obligó a tener en sus buques el doble casco.

Si analizamos la protección de buques, se denota entre el año 2017 y el año 2018 fueron los operadores mundiales en terminales, mantuvieron la protección debido a su crecimiento en TEUS y fueron los siguientes Operadores portuarios COSCO - China, Hutchison Ports -Hong kong, PSA International - Singapur, APM Terminals Países Bajos y DP World - EMIRATOS ARABES, ya que son los también los responsables de contar con las medidas de protección de los buques para operar.

En el año 2019 la protección de buques ratifica el "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques.

Finalmente, la protección de buques en los años 2020. Se realizó el XII Foro Virtual PBIP 2020 denominado "Desafíos a la protección marítima portuaria en tiempos de pandemia (COVID – 19). Por tener esta iniciativa motivó la Seguridad portuaria y buscar una infraestructura sea viable.

**Tabla 13.** Tabla de Criterio de Comparación – Infraestructura – Transporte Terrestre – Costos Logísticos

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 1 SEGURIDAD | 2016   | 2017  | 2018                                    | 2019   | 2020   | 2021  |
|-------------------------|-----------------------|--|---|---|--|--|---|
| INFRAESTRUCTURA         | COSTOS LOGÍSTICOS     | Costos logísticos aumentaron 40%, promedio, durante 2016 | El Costo Logístico con Transporte, la variación fue del 1,23%; mientras que Sin Costo de Transporte fue del 1,02% | 9,34% en el primer cuatrimestre de 2018 | El incremento total de costos logísticos en 2019 fue en la distribución con acompañante 46,34%. Mientras que, en la distribución sin acompañante se trata de 47,34%. Por su parte, el CEDOL con costos de transporte escaló 47,41% | Las actividades económicas que menos costos logísticos reportaron en 2020 fueron la construcción, con 8,4%, y el comercio con 9,1 %. | se prevé una disminución de los costos logísticos al 12,9 % en 2022 |
|                         |                       |  |   |   | Criterio 4   |  |   |

Según la Tabla 13, Los costos de operadores logísticos en el año 2016 aumentaron un 40% mientras que a los Costos de Distribución Urbana, la variante ‘Con Acompañante’ mostró una subida de 0,30%, mientras que la versión ‘Sin Acompañante’ aumentó 0,45%. Los valores acumulados en los 12 meses de 2016, de enero a diciembre, son los siguientes: Cedol con costos de transporte, 38,28%; Cedol sin costos de transporte, 42,60%; Cedol DU con acompañante, 40,30%; y Cedol DU sin acompañante, 40,88%. En tanto en el año 2017 en la modalidad que incluye el Costo Logístico con Transporte, la variación fue del 1,23%; mientras que Sin Costo de Transporte fue del 1,02%. Por su parte, el Índice correspondiente a los Costos de Distribución Urbana, la variante Con Acompañante arrojó una subida de 3,38%, mientras que la versión Sin Acompañante, aumentó 4,76%.

Mientras que en año 2018 y 2019 el incremento total de costos logísticos en 2019 fue en la distribución con acompañante 46,34%. Mientras que, en la distribución sin acompañante se trata de 47,34%. Por su parte, el CEDOL con costos de transporte escaló 47,41%. Y el CEDOL sin costos de transporte 49,96%.

**Tabla 14.** Tabla de Criterio de Comparación – Costo Portuario – Suministro de Combustible

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 2 COMPETITIVIDAD | 2016  | 2017   | 2018   | 2019   | 2020  | 2021  |
|-------------------------|----------------------------|---|--|--|--|---|---|
| COSTO PORTUARIO         | SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE  | Demanda de DIESEL - Lima por embarcación fue 3,722 Galones/día y la demanda en IFO 380 - CALLAO por embarcación fue 331,050.80 TM APROX | Demanda de DIESEL MGO - Lima por embarcación fue 244 Galones/día y la demanda en DIESEL-CALLAO por embarcación fue 6191,6570 78 TM APROX | Demanda de DIESEL MGO - Lima por embarcación fue 161,268 Galones/día y la demanda en IFO 380 - CALLAO por embarcación fue 528,249.5 422 TM APROX | Demanda de DIESEL MGO - Lima por embarcación fue 29,511 Galones/día y la demanda en IFO - CALLAO por embarcación fue 447,557.3 65 TM APROX | Demanda de DIESEL MGO - Lima por embarcación fue 2,077 Galones/día y la demanda en IFO LOW SULPHUR - CALLAO por embarcación fue 189,470,3 15 TM APROX | Demanda de DIESEL MGO - Lima por embarcación fue 2,032 Galones/día y la demanda en IFO LOW SULPHUR - CALLAO por embarcación fue 477,363.08 TM APROX |
|                         |                            |   |  |  |  |   |   |

Según la Tabla 14, La Demanda de DIESEL - Lima por embarcación fue 3,722 Galones/día y la demanda en IFO 380 - CALLAO por embarcación fue 331,050.80 TM APROX en el año 2016, mientras que el año 2021 se reportó una disminución de en la demanda de DIESEL MGO - Lima por embarcación fue 2,032 Galones/día y aumentó la demanda IFO LOW SULPHUR - CALLAO por embarcación fue 477,363.08 TM APROX

Si analizamos la demanda de suministro de combustible entre el año 2017 y el año 2018 se incrementó en un 82,732 galón/día y en cuanto la demanda en DIESEL- CALLAO por embarcación aumentó en 522,057.885 de TM APROX.

En el año 2019 la demanda de DIESEL MGO en Lima sufrió una caída por 131,757 Galones/día frente al año anterior y la demanda en IFO - CALLAO bajó en 80,692.17 TM APROX

Finalmente, entre los años 2020 y 2021 la demanda de DIESEL MGO - Lima por embarcación bajo en 45 galones/día y la demanda en IFO LOW SULPHUR - CALLAO por embarcación se incrementó 287892.765 TM APROX. Esta fluctuación sucede debido a la falta de preparación de la Pandemia – Covid 19 y por ende las mercancías debieron ser embarcadas por la demanda alta de los consumidores finales.

**Tabla 15** .Tabla de Criterio de Comparación – Costo Portuario – Mantenimiento de Naves

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 2 COMPETITIVIDAD    | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | 2020  | 2021  |
|-------------------------|-------------------------------|--|--|--|--|---|---|
| <b>COSTO PORTUARIO</b>  |                               |  |  |  | Reparaciones navales en  | Se realizaron 167 embarcaciones en bahía , terminal Apm, Dp world y tp multiboyas (Talavera López & Velarde Pretel, 2021) | Se realizaron 416 embarcaciones en bahía , terminal Apm, Dp world y tp multiboyas (Talavera López & Velarde Pretel, 2021) |
| <b>Criterio 2</b>       | <b>MANTENIMIENTO DE NAVES</b> | Es mandatorio que todo arqueo bruto a 06,48 cumpla un programa de mantenimiento (El Peruano, 2016) | Reparaciones navales en \$23,694.112 (Talavera López & Velarde Pretel, 2021) | Reparaciones navales en \$26,040.829 (Talavera López & Velarde Pretel, 2021) | Reparaciones navales en \$27,829.375 (Talavera López & Velarde Pretel, 2021) |   |   |

Según la Tabla 15. El movimiento de naves en el año 2016 estuvo reglamentado y publicado en el diario oficial El Peruano, describiendo que debe ser mandatorio el ARQUEO BRUTO A 06,48 y que cumpla con un programa de mantenimiento, mientras que el año 2021 se realizaron 416 embarcaciones en Bahía, Terminal APM, DP WORLD Y TP MULTIBOYAS, acatando la normativa dada en el año mencionado.

Si analizamos el mantenimiento de naves en sus reparaciones navales entre el año 2017 y el año 2018 se incrementó en un \$2,346.717 dólares americanos.

En el año 2019 el mantenimiento de naves en sus reparaciones navales se incrementó en \$1,788.546 dólares americanos frente al año anterior.

Finalmente, entre los años 2020 y 2021 el mantenimiento de naves en sus reparaciones navales incrementó su demanda en 249 embarcaciones en Bahía, Terminal APM, DP WORLD Y TP MULTIBOYAS. Esta fluctuación sucede debido a la Pandemia – Covid 19 y por ende las mercancías debieron ser embarcadas por la alta demanda de los consumidores finales.

**Tabla 16.**Tabla de Criterio de Comparación – Costo Portuario – Precio De Combustible

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 2           | 2016   | 2017   | 2018  | 2019   | 2020   | 2021  |
|-------------------------|-----------------------|--|--|---|--|--|---|
|                         | COMPETITIVIDAD        |  |  |   |  |  |   |
| <b>COSTO PORTUARIO</b>  |                       | El precio promedio de                                | El precio promedio de                                | El precio promedio de                                 | El precio promedio de                                | El precio promedio de                                | El precio promedio de                                 |
| <b>Criterio 3</b>       | PRECIO DE COMBUSTIBLE | combustible fue 8,62 soles/galón (OSINERG MIN, 2016) | combustible fue 8,41 soles/galón (OSINERG MIN, 2017) | combustible fue 10,62 soles/galón (OSINERG MIN, 2018) | combustible fue 9,92 soles/galón (OSINERG MIN, 2019) | combustible fue 9,01 soles/galón (OSINERG MIN, 2020) | combustible fue 12,91 soles/galón (OSINERG MIN, 2021) |

Según la Tabla 16, El precio de Combustible en el año 2016 fue de 8.62 Soles/galón, mientras que el año 2021 el precio promedio de combustible fue de 12.91 Soles/galón.

Si analizamos el precio promedio de combustible entre el año 2017 y el año 2018 se incrementó en un 2.21 Soles/galón.

En el año 2019 el precio promedio de combustible se redujo en 0.70 Soles/ galón frente al año anterior.

Finalmente, entre los años 2020 y 2021 el precio promedio de combustible se incrementó en 3.90 Soles/galón. Esta subida de precios se debió a la Pandemia – Covid 19, problemática que afectó directamente al sector portuario que provocó la paralización de las naves generando caos y por ende las mercancías no pudieron ser embarcadas en su momento, por la alta demanda de los consumidores finales.

**Tabla 17.**Tabla de Criterio de Comparación – Costo Portuario – Tarifas de embarque y descarga - Contenedores llenos 40'

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 2<br>COMPETITIVIDAD                            | 2016                   | 2017  | 2018   | 2019  | 2020  | 2021  |
|-------------------------|--|------------------------|---|--|---|---|---|
|                         |  | <b>COSTO PORTUARIO</b> | En el puerto del callao fue \$ 177,20 aprox dp world (DPW CALLAO S.R.L, 2016) | En el puerto del callao fue \$ 171,55 aprox (DPW CALLAO S.R.L, 2017) | En el puerto del callao fue \$ 171,55 aprox dp world (DPW CALLAO S.R.L, 2018) | En el puerto del callao fue \$ 170,39 aprox dp world (DPW CALLAO S.R.L, 2019) | En el puerto del callao fue \$ 170,39 aprox dp world (DPW CALLAO S.R.L, 2022) |
| <b>Criterio 4</b>       | TARIFAS DE EMBARQUE Y DESCARGA - CONTENEDORES LLENOS 40' |                        |   |  |   |   |   |

Según la Tabla 17, Las tarifas de embarque y descarga de contenedores llenos de 40' en DP WORLD en el año 2016 fue \$ 177.20 dólares americanos, mientras que el año 2021 que las tarifas de embarque y descarga de contenedores llenos de 40' en DP WORLD fue de \$ 191.41 dólares americanos.

Si analizamos las tarifas de embarque y descarga de contenedores llenos de 40' en DP WORLD entre el año 2017 y el año 2018 se mantuvo la misma tarifa.

En el año 2019 las tarifas de embarque y descarga de contenedores llenos de 40' en DP WORLD se redujeron en \$0.16 dólares americanos frente al año anterior.

Finalmente, entre los años 2020 y 2021 las tarifas de embarque y descarga de contenedores llenos de 40' en DP WORLD se incrementaron en \$21.02 dólares americanos. Esta subida de tarifas de embarque y descarga de contenedores se debió a la Pandemia – Covid 19, problemática que afectó directamente al sector portuario que provocó la paralización de las naves generando caos y por ende las mercancías no pudieron ser embarcadas en su momento, por la alta demanda de los consumidores finales.

**Tabla 18.**Tabla de Criterio de Comparación – Inversión Internacional - Volumen de inversiones

| <b>CRITERIO DE COMPARACIÓN</b> | <b>CATEGORÍA 2 COMPETITIVIDAD</b>                             | <b>2016</b>                                    | <b>2017</b>                                    | <b>2018</b>                                    | <b>2019</b>                                    | <b>2020</b>                                    | <b>2021</b>                                    |
|--------------------------------|---|--|--|--|--|--|--|
| <b>INVERSION INTERNACIONAL</b> | <b>VOLUMEN DE INVERSIONES ( INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA)</b> | 6,863.00 Millones US\$ (PRO INVERSIÓN N, 2021) | 6,769.00 Millones US\$ (PRO INVERSIÓN N, 2021) | 6,488.00 Millones US\$ (PRO INVERSIÓN N, 2021) | 8,892.00 Millones US\$ (PRO INVERSIÓN N, 2021) | 1,382.00 Millones US\$ (PRO INVERSIÓN N, 2021) | 6,201.00 Millones US\$ (PRO INVERSIÓN N, 2021) |
| <b>Criterio 1</b>              |   |  |  |  |  |  |  |

Según la Tabla 18, El volumen de inversiones (Inversión extranjera directa) fue US \$6,863.00 Millones de dólares americanos en el año 2016, mientras que el año 2021 el volumen de inversiones (Inversión extranjera directa) fue de \$6,201.00 Millones de dólares americanos.

Si analizamos el volumen de inversiones (Inversión extranjera directa) entre el año 2017 y el año 2018 disminuyó en US \$281.00 Millones de dólares americanos.

En el año 2019 el volumen de inversiones (Inversión extranjera directa) aumentó en US \$2,404.00 Millones de dólares americanos frente al año anterior.

Finalmente, el volumen de inversiones (Inversión extranjera directa) entre los años 2020 y 2021 se incrementó en US \$4,819.00 Millones de dólares americanos. Esta fluctuación en el volumen de inversiones (Inversión extranjera directa) se debió a la Pandemia – Covid 19 y asegurar la competitividad de los mercados internacionales.

**Tabla 19.**Tabla de Criterio de Comparación – Inversión Internacional - Importaciones

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 2<br>COMPETITIVIDAD | 2016                    | 2017                    | 2018                    | 2019                    | 2020                    | 2021                    |
|-------------------------|-------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
|                         |                               | INVERSION INTERNACIONAL | 34 ,312.3               | 37 ,778.8               | 41 ,104.8               | 40 ,180.2               | 33 ,800                 |
| <b>Criterio 2</b>       | IMPORTACIÓN                   | Millones de U\$ dólares |

Según la Tabla 19, La importación en el Perú fue US \$34,312.30 Millones de dólares americanos en el año 2016, mientras que el año 2021 la importación en el Perú fue de US \$46,798.00 Millones de dólares americanos.

Si analizamos la importación en el Perú entre el año 2017 y el año 2018 aumentó en US \$3,326.00 Millones de dólares americanos.

En el año 2019 la importación en el Perú se redujo en US \$924.60 Millones de dólares americanos frente al año anterior.

Finalmente, la importación en el Perú entre los años 2020 y 2021 se incrementó en US \$12,998.00 Millones de dólares americanos. Esta fluctuación en la importación en el Perú se debió a la Pandemia – Covid 19, que afectó directamente al sector portuario que provocó la activación en este caso de las naves a nivel mundial, generando movimiento y por ende las mercancías pudieron ser embarcadas en su momento, por la alta demanda de los consumidores finales y por las medidas de seguridad establecidas.

**Tabla 20.**Tabla de Criterio de Comparación – Inversión Internacional - Exportación

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 2<br>COMPETITIVIDAD | 2016                                 | 2017                                 | 2018                                 | 2019                                 | 2020                                 | 2021                                 |
|-------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
|                         |                               | INVERSION INTERNACIONAL              | 36 ,040.0                            | 44 ,024.9                            | 47 ,708.8                            | 45 ,978.4                            | 39 ,311                              |
| <b>Criterio 3</b>       | EXPORTACIÓN                   | Millones de U\$ dólares (INEI, 2016) | Millones de U\$ dólares (INEI, 2017) | Millones de U\$ dólares (INEI, 2018) | Millones de U\$ dólares (INEI, 2019) | Millones de U\$ dólares (INEI, 2020) | Millones de U\$ dólares (INEI, 2021) |

Según la Tabla 20, La exportación en el Perú fue US \$36,040.00 Millones de dólares americanos en el año 2016, mientras que el año 2021 la exportación en el Perú fue de US \$57,159.30 Millones de dólares americanos.

Si analizamos la exportación en el Perú entre el año 2017 y el año 2018 aumentó en US \$3,683.90 Millones de dólares americanos.

En el año 2019 la exportación en el Perú se redujo en US \$1,730.40 Millones de dólares americanos frente al año anterior.

Finalmente, la exportación en el Perú entre los años 2020 y 2021 se incrementó en US \$17,848.30 Millones de dólares americanos. Esta fluctuación en la exportación en el Perú se debió a la Pandemia – Covid 19, que afectó directamente al sector portuario que provocó la afluencia activa de las naves y generando movimiento continuo y por ende las mercancías pudieron ser embarcadas en su momento, por la alta demanda de los consumidores finales y por las medidas de seguridad establecidas.

**Tabla 21.**Tabla de Criterio de Comparación – Inversión Internacional - Volumen de Buques Arribados

| CRITERIO DE COMPARACIÓN        | CATEGORÍA 2 COMPETITIVIDAD         | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   |
|--------------------------------|------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| <b>INVERSION INTERNACIONAL</b> |                                    | En el Puerto del Callao la                             |
| <b>Criterio 4</b>              | <b>VOLUMEN DE BUQUES ARRIBADOS</b> | cantidad de buques fue 3,041 (Comunidad Andina , 2022) | cantidad de buques son 2,999 (Comunidad Andina , 2022) | cantidad de buques fue 2,780 (Comunidad Andina , 2022) | cantidad de buques fue 2,568 (Comunidad Andina , 2022) | cantidad de buques fue 2,298 (Comunidad Andina , 2022) | cantidad de buques fue 2,306 (Comunidad Andina , 2022) |

Según la Tabla 21, El volumen de buques arribados en el puerto del Callao fue la cantidad de 3,041 en el año 2016, mientras que el año 2021 el volumen de buques arribados en el puerto del Callao fue la cantidad de 2,306.

Si analizamos el volumen de buques arribados en el puerto del Callao entre el año 2017 y el año 2018 disminuyó a 219.

En el año 2019 el volumen de buques arribados en el puerto del Callao se redujo a 212 frente al año anterior.

Finalmente, el volumen de buques arribados en el puerto del Callao entre los años 2020 y 2021 se incrementó 8 buques. Esta fluctuación en el volumen de buques arribados en el puerto del Callao se debió a la Pandemia – Covid 19, problemática que afectó directamente al sector portuario que provocó la afluencia activa de las naves generando movimiento continuo y por ende las mercancías pudieron ser embarcadas en su momento, por la alta demanda de los consumidores finales y las medidas de seguridad establecidas.

**Tabla 22.** Tabla de Criterio de Comparación – Operadores Portuarios - Manejo de carga

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 2 COMPETITIVIDAD | 2016                  | 2017            | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   |
|-------------------------|----------------------------|-----------------------|-----------------|--|--|--|--|
|                         |                            | OPERADORES PORTUARIOS | MANEJO DE CARGA | En el Puerto del Callao en miles de toneladas fue 44,103 (Comunidad Andina , 2022) | En el Puerto del Callao en miles de toneladas fue 49,518 (Comunidad Andina , 2022) | En el Puerto del Callao en miles de toneladas fue 51,660 (Comunidad Andina , 2022) | En el Puerto del Callao en miles de toneladas fue 47,834 (Comunidad Andina , 2022) |
| <b>Criterio 1</b>       |                            |                       |                 |  |  |  |  |

Según la Tabla 22, El manejo de Carga en el Puerto del Callao fue 44,103 en miles de toneladas métricas en el año 2016, mientras que el año 2021 el manejo de Carga en el Puerto del Callao fue 49,615 en miles de toneladas métricas.

Si analizamos el manejo de Carga en el Puerto del Callao entre el año 2017 y el año 2018 aumentó a 2,142 en miles de toneladas métricas.

En el año 2019 el manejo de Carga en el Puerto del Callao se redujo a 3,826 en miles de toneladas métricas frente al año anterior.

Finalmente, el manejo de Carga en el Puerto del Callao entre los años 2020 y 2021 se incrementó 6,584 en miles de toneladas métricas. Esta fluctuación en el manejo de Carga en el Puerto del Callao se debió a la Pandemia – Covid 19, problemática que afectó directamente al sector portuario a nivel mundial que provocó a nuestro país la afluencia activa de las naves generando movimiento continuo y por ende las mercancías pudieron ser embarcadas en su momento, por la alta demanda de los consumidores finales y de las medidas de seguridad establecidas.

**Tabla 23.** Tabla de Criterio de Comparación – Operadores Portuarios - Almacenamiento

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 2 COMPETITIVIDAD | 2016                              | 2017                              | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  |
|-------------------------|----------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---|---|---|---|
| OPERADORES PORTUARIOS   | ALMACENAMIENTO             | S/<br>436.60<br>aprox<br>por TEU  | S/<br>436.60<br>aprox<br>por TEU  | A la<br>intemperie<br>e aprox \$<br>9,00 m2<br>(No<br>aplica<br>para<br>carga<br>peligrosa) | A la<br>intemperie<br>aprox \$<br>9,00 m2<br>(No aplica<br>para carga<br>peligrosa)<br>(DPW<br>LOGISTICS<br>, 2018) | A la<br>intemperie<br>aprox \$<br>9,00 m2<br>(No aplica<br>para carga<br>peligrosa)<br>(DPW<br>LOGISTICS<br>, 2018) | A la<br>intemperie<br>aprox \$<br>9,00 m2<br>(No aplica<br>para carga<br>peligrosa)<br>(DPW<br>LOGISTICS<br>, 2018) |
| Criterio 2              |                            | (DPW<br>CALLAO<br>S.R.L,<br>2016) | (DPW<br>CALLAO<br>S.R.L,<br>2017) |   |   |   |   |

Según la Tabla 23, El almacenamiento en DP WORLD fue S/. 436.60 Aprox por TEU en el año 2016, mientras que el año 2021 el almacenamiento en DP WORLD por concepto a la intemperie fue de \$9.00 m2 Aprox y esto no aplica para carga peligrosa.

Si analizamos el almacenamiento en DP WORLD entre el año 2017 y el año 2018 se mantuvo en S/. 436.60 Aprox por TEU.

En el año 2019 el almacenamiento en DP WORLD cambió por concepto a la intemperie fue de \$9.00 m2 Aprox y esto no aplica para carga peligrosa frente al año anterior.

Finalmente, el almacenamiento en DP WORLD entre los años 2020 y 2021 se mantuvo el concepto a la intemperie fue de \$9.00 m2 Aprox y esto no aplica para carga peligrosa. Esta medida mantiene el almacenamiento, debido a la Pandemia – Covid 19, problemática que afectó directamente al sector portuario que provocó la paralización de las naves a nivel mundial generando caos y por ende las mercancías no pudieron ser embarcadas en su momento, por la alta demanda de los consumidores finales.

**Tabla 24.** Tabla de Criterio de Comparación – Operadores Portuarios - Concesionados - terminales de contenedores

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 2 COMPETITIVIDAD  | 2016            | 2017            | 2018            | 2019            | 2020            | 2021            |
|-------------------------|-----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| OPERADORES PORTUARIOS   | CONCESIONADOS TERMINALES DE | Concesionados : |

|                   |              |   |   |   |   |   |  |
|-------------------|--------------|---|---|---|---|---|--|
| <b>Criterio 3</b> | CONTENEDORES | apm 692, 969 teus y dp world 919 ,754 teus aprox (OSITRAN N , 2016) | apm 950, 239 teus y dp world 1 203, 317 teus aprox (OSITRAN , 2018) | apm 1 ,007 .231 teus y dp world 1 269, 789 teus aprox (OSITRAN N, 2019) | apm 747, 662 teus y dp world 1 121,893 teus aprox (OSITRAN, 2019) | apm 77 ,368 teus y dp world 106 ,483 teus aprox (OSITRAN, 2021) | apm 76 ,504 teus y dp world 122, 242 teus aprox (OSITRAN , 2021) |
|-------------------|--------------|---|---|---|---|---|--|

Según la Tabla 24, Los concesionados en los terminales de contenedores como APM reportaron 692,969 TEUS Y DP WORLD 919 ,754 TEUS aprox en el año 2016, mientras que el año 2021 los concesionados en los terminales de contenedores como APM reportaron 76,504 TEUS Y DP WORLD 122,242 TEUS aprox.

Si analizamos los concesionados en los terminales de contenedores entre el año 2017 y el año 2018 APM aumento en 56,992 TEUS y por igual aumento DP WORLD en 66,472 TEUS aprox.

En el año 2019 los concesionados en los terminales de contenedores APM disminuyeron en 259,569 TEUS por igual se redujo en DP WORLD EN 147,896 TEUS frente al año anterior.

Finalmente, los concesionados en los terminales de contenedores entre los años 2020 y 2021 disminuyo APM EN 864 TEUS y aumento en DP WORLD EN 15,759 TEUS. Esta fluctuación en los concesionados en los terminales de contenedores se debió a la Pandemia – Covid 19, problemática que afectó directamente al sector portuario que provocó la paralización de las naves generando caos y por ende las mercancías no pudieron ser embarcadas en su momento, por la alta demanda de los consumidores finales. Pero en el caso de DP WORLD su progreso fue debido a que su especialización es carga contenedorizada eso lo hace más competitivo frente APM y se refleja en el año 2021.

**Tabla 25.**Tabla de Criterio de Comparación – Operadores Portuarios - Transportistas marítimos (Líneas navieras)

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA           | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-------------------------|---------------------|------|------|------|------|------|------|
|                         | 2<br>COMPETITIVIDAD |      |      |      |      |      |      |

| OPERADORES PORTUARIOS | Principales líneas navieras                | Principales líneas navieras   | Principales líneas navieras  | Principales líneas navieras  | Principales líneas navieras  | Principales líneas navieras  |
|-----------------------|--|---|--|--|--|--|
| <b>Criterio 4</b>     | TRANSPORTISTAS MARÍTIMOS (LÍNEAS NAVIERAS) | Maersk, MSC (Mediterranean Shipping Company), CMA CGM, EVERGREEN, HAPAG LLOYD, COSCO según fuente de Alphaliner (Caballero Jesús, 2016) | Maersk, MSC (Mediterranean Shipping Company), CMA CGM, COSCO, HAPAG LLOYD, EVERGREEN según fuente de Alphaliner (Morales Garcés, 2019) | Maersk, MSC (Mediterranean Shipping Company), Cosco, CMA CGM, HAPAG LLOYD, ONE según fuente de Alphaliner (García Piñeiro, 2017) | MSC (Mediterranean Shipping Company), HAPAG LLOYD, MAERSK COSCO Y CMA CGM según fuente de Alphaliner (Asociación Peruana de Agentes Marítimos, 2019) | Maersk, MSC (Mediterranean Shipping Company), Cosco, CMA CGM, HAPAG LLOYD Y ONE según fuente de Alphaliner (Naciones Unidas, 2020) |

Según la Tabla 25, Los transportistas marítimos (líneas navieras) los primeros 6 de la lista son Maersk, MSC (Mediterranean Shipping Company), CMA CGM, EVERGREEN, HAPAG LLOYD, COSCO según fuente de Alphaliner en el año 2016, mientras que el año 2021 se posicionaron los siguientes Maersk, MSC (Mediterranean Shipping Company), Cosco, CMA CGM, ONE Y HAPAG LLOYD. Si analizamos los principales transportistas marítimos (líneas navieras) entre el año 2017 y el año 2018 hubo de cambios de posición en el año 2017 el cuarto lugar fue COSCO pero en el 2018 se posicionó como tercer y CMA CGM bajo a cuarto lugar, pero en el año 2017 fue tercero y en el sexto lugar en el año 2017 fue EVERGREEN mientras que en el 2018 fue ONE.

En el año 2019 los principales transportistas marítimos (líneas navieras) hubo cambios en las posiciones como Mediterranean Shipping Company en primer lugar, HAPAG LLOYD segundo lugar, MAERSK tercer lugar, Cosco cuarto lugar y CMA CGM quinto lugar frente al año anterior según fuente Alphaliner.

Finalmente, los principales transportistas marítimos (líneas navieras) entre los años 2020 y 2021 hubo cambio de posiciones en el quinto lugar en el año 2020 fue HAPAG LLOYD mientras que en el año 2021 fue ONE. Esta fluctuación en los principales transportistas marítimos (líneas navieras) se debió a la Pandemia – Covid 19, problemática que afectó directamente al sector portuario. Además,

el cliente evalúa las tarifas y servicios que se consideraron a la hora de realizar un embarque.

**Tabla 26.**Tabla de Criterio de Comparación – Localización Geográfica - Cadena logística Expresado en miles de dólares americanos

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 2   |  |  |   |  |   |   |
|-------------------------|---|--|--|---|--|---|---|
|                         | COMPETITIVIDAD  | 2016   | 2017   | 2018  | 2019   | 2020  | 2021  |
| LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA |   | Muelle Sur (DP WORLD) 22,822 fue su Utilidad neta , Muelle Norte (APM TERMINAL S) su inversión ejecutada fue 5,573 y Transportadora Callao sus ingresos portuarios fueron 24,562.155 (OSITRAN , 2022) (APM Terminals Callao, 2022) (Transportadora Callao, 2022) | Muelle Sur (DP WORLD) 38,233 fue su Utilidad neta , Muelle Norte (APM TERMINAL S) su inversión ejecutada fue 22,339 y Transportadora Callao sus ingresos portuarios 23,528.552 (OSITRAN , 2022) (APM Terminals Callao, 2022) (Transportadora Callao, 2022) | Muelle Sur (DP WORLD) 41,075 fue su Utilidad neta , Muelle Norte (APM TERMINAL S) su inversión ejecutada fue 9,730 y Transportadora Callao sus ingresos portuarios 23,482.167 (OSITRAN , 2022) (APM Terminals Callao, 2022) (Transportadora Callao, 2022) | Muelle Sur (DP WORLD) 41,791 fue su Utilidad neta , Muelle Norte (APM TERMINAL S) su inversión ejecutada fue 15,711 y Transportadora Callao sus ingresos portuarios 24,520.595 (OSITRAN , 2022) (APM Terminals Callao, 2022) (Transportadora Callao, 2022) | Muelle Sur (DP WORLD) 39,189 fue su Utilidad neta , Muelle Norte (APM TERMINAL S) su inversión ejecutada fue 2,624 y Transportadora Callao sus ingresos portuarios 20,571.699 (OSITRAN , 2022) (APM Terminals Callao, 2022) (Transportadora Callao, 2022) | Muelle Sur (DP WORLD) fue su 54,060 Utilidad neta , Muelle Norte (APM TERMINAL S) su inversión ejecutada fue 1,872 y Transportadora Callao sus ingresos portuarios 25,475.566 (OSITRAN , 2022) (APM Terminals Callao, 2022) (Transportadora Callao, 2022) |
| Criterio 1              | CADENA LOGÍSTICA EXPRESADO EN MILES DE DÓLARES AMERICANOS |  |  |   |  |   |   |

Según la Tabla 26, La cadena logística Muelle Sur (DP WORLD) US\$ 22,822 Miles de dólares americanos fue su Utilidad neta, Muelle Norte (APM TERMINALS) su inversión ejecutada fue US\$ 5,573 Miles de dólares americanos y Transportadora Callao sus ingresos portuarios fueron US\$ 24,562.155 Miles de dólares americanos en el año 2016, mientras que el año 2021 el Muelle Sur (DP WORLD) fue su US\$ 54,060 Miles de dólares americanos Utilidad neta ,

Muelle Norte (APM TERMINALS) su inversión ejecutada fue US\$ 1,872 Miles de dólares americanos y Transportadora Callao sus ingresos portuarios US \$ 25,475.566 Miles de dólares americanos.

Si analizamos la cadena logística entre el año 2017 y el año 2018 Muelle Sur (DP WORLD) aumentó en US\$ 2,842 Miles de dólares americanos fue su Utilidad neta, Muelle Norte (APM TERMINALS) su inversión ejecutada disminuyó fue US\$ 12,609 Miles de dólares americanos y Transportadora Callao sus ingresos portuarios bajaron a US\$ 46,385 Miles de dólares americanos.

En el año 2019 la cadena logística Muelle Sur (DP WORLD) aumentó en US\$ 716 Miles de dólares americanos fue su Utilidad neta, Muelle Norte (APM TERMINALS) su inversión ejecutada aumentó a US\$ 5,981 Miles de dólares americanos y Transportadora Callao sus ingresos portuarios aumentaron a US\$ 1,038.428 Miles de dólares frente al año anterior.

Finalmente, la cadena logística entre los años 2020 y 2021 el Muelle Sur (DP WORLD) aumentó en US\$ 14,871 Miles de dólares americanos fue su Utilidad neta, Muelle Norte (APM TERMINALS) su inversión ejecutada disminuyó fue US\$ 752 Mil de dólares americanos y Transportadora Callao sus ingresos portuarios aumentó a US\$ 4,903.867 Miles de dólares americanos. Esta fluctuación de la cadena logística se debió a la Pandemia – Covid 19, problemática que afectó directamente al sector portuario. Además, el cliente evalúa las tarifas y servicios que se consideraron a la hora de realizar un embarque.

**Tabla 27.**Tabla de Criterio de Comparación – Localización Geográfica - Infraestructura (Movimiento por Grúas)

| CRITERIO DE COMPARACIÓN | CATEGORÍA 2 COMPETITIVIDAD             | 2016                    | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   |
|-------------------------|--|-------------------------|--|--|--|--|--|
|                         |  | LOCALIZACION GEOGRAFICA | En el puerto del callao se evidencio de 29 a 35 contenedores por hora aprox dp world y | En el puerto del callao se evidencio de 28 a 33 contenedores por hora aprox dp world y | En el puerto del callao se evidencio de 28 a 30 contenedores por hora aprox dp world y | En el puerto del callao se evidencio de 29 a 31 contenedores por hora aprox dp world y | En el puerto del callao se evidencio de 28 a 32 contenedores por hora aprox dp world y |
| <b>Criterio 2</b>       | INFRAESTRUCTURA (MOVIMIENTO POR GRÚAS) |                         |  |  |  |  |  |

|   |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    |
|---|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| apm<br>(Autoridad Portuaria Nacional, 2016) | apm<br>(Autoridad Portuaria, 2017) | apm<br>(Autoridad Portuaria, 2018) | apm<br>(Autoridad Portuaria, 2019) | apm<br>(Autoridad Portuaria, 2020) | APM<br>(Autoridad Portuaria, 2021) |
|---|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|

Según la Tabla 27, La infraestructura por movimiento de Grúas en el Puerto del Callao se evidencio de 29 a 35 contenedores por hora aprox en DP WORLD Y APM en el año 2016, mientras que el año 2021 la infraestructura por movimiento de Grúas en el Puerto del Callao se evidencio de 29 a 31 contenedores por hora aprox en DP WORLD Y APM

Si analizamos la infraestructura por movimiento de Grúas en el Puerto del Callao entre el año 2017 y el año 2018 se evidenció un aumento de 3 contenedores por hora aprox en DP WORLD Y APM debido por las capacitaciones brindadas.

En el año 2019 la infraestructura por movimiento de Grúas en el Puerto del Callao aumentó en 1 contenedor frente al año anterior.

Finalmente, la infraestructura por movimiento de Grúas en el Puerto del Callao entre los años 2020 y 2021 bajo en 1 contenedor por hora aprox en DP WORLD Y APM. Por ende, se mantiene relativamente el movimiento continuo de las grúas.

**Tabla 28.** Tabla de Criterio de Comparación – Localización Geográfica - Construcción de nuevos puertos

| CRITERIO DE COMPARACIÓN        | CATEGORÍA 2 COMPETITIVIDAD            | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  |
|--------------------------------|---------------------------------------|---|---|---|---|---|---|
| <b>LOCALIZACION GEOGRAFICA</b> |                                       | Puerto de Yurimaguas, Inicio de la concesión - Ingreso portuarios | Puerto de Yurimaguas - Ingresos portuarios                    | Puerto de Yurimaguas -Ingresos portuarios                     | Puerto de Yurimaguas -Ingresos portuarios                     | Puerto de Yurimaguas -Ingresos portuarios                     | Puerto de Yurimaguas -Ingresos portuarios                     |
| <b>Criterio 3</b>              | <b>CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS PUERTOS</b> | S/.1,819.87 (Concesionaria de Puerto de Amazonas S.A, 2022)       | S/.123,868.35 (Concesionaria de Puerto de Amazonas S.A, 2022) | S/.546,873.96 (Concesionaria de Puerto de Amazonas S.A, 2022) | S/.395,019.95 (Concesionaria de Puerto de Amazonas S.A, 2022) | S/.431,390.61 (Concesionaria de Puerto de Amazonas S.A, 2022) | S/.493,551.07 (Concesionaria de Puerto de Amazonas S.A, 2022) |

Según la Tabla 28, La construcción del Puerto de Yurimaguas inicio la concesión con ingresos portuarios S/.1,819.87 en el año 2016, mientras que el año 2021 la construcción del Puerto de Yurimaguas sus ingreso portuarios S/.431,390.61

Si analizamos la construcción del Puerto de Yurimaguas entre el año 2017 y el año 2018 se evidenció un aumento de ingresos portuarios de S/. 423,005.61

En el año 2019 la construcción del Puerto de Yurimaguas bajó en ingresos portuarios en S/. 151,854.01 frente al año anterior.

Finalmente, la construcción del Puerto de Yurimaguas entre los años 2020 y 2021 creció en ingresos portuarios en S/. 62,160.46 Esto demuestra que al ser concesionado un puerto desarrolla competitividad.

**Tabla 29.**Tabla de Criterio de Comparación – Localización Geográfica - Principales puertos (América Latina)

| CRITERIO DE COMPARACIÓN        | CATEGORÍA 2                                 |  |   |   |  |   |   |
|--------------------------------|---|--|---|---|--|---|---|
|                                | COMPETITIVIDAD                              | 2016   | 2017  | 2018  | 2019   | 2020  | 2021  |
| <b>LOCALIZACION GEOGRAFICA</b> |   | El Puerto del Callao se ubicó en el sexto puesto con 2,054.970 Millones de TEUS en América Latina y en primer lugar ocupó el puerto de SANTOS - BRASIL con 3,393.593 TEUS (Cepal , 2017) | El Puerto del Callao se ubicó en el sexto puesto con 2,250.224 Millones de TEUS en América Latina y en primer lugar ocupó el puerto de PANAMÁ con 3,891.209 TEUS (Sector Marítimo Ingeniería Naval, 2019) | El Puerto del Callao se ubicó en el sexto puesto con 2,340.657 Millones de TEUS en América Latina y en primer lugar ocupó el puerto de PANAMÁ con 4,324.478 TEUS (Sector Marítimo Ingeniería Naval, 2019) | El Puerto del Callao se ubicó en el sexto puesto con 2,313.907 Millones de TEUS en América Latina y en primer lugar ocupó el puerto de COLON - Panamá con 4,379.477 TEUS (Durán, 2021) | El Puerto del Callao se ubicó en el sexto puesto con 2,250.857 Millones de TEUS en América Latina y en primer lugar ocupó el puerto de COLON - Panamá con 4,454.902 TEUS (Portal Portuario, 2022) | El Puerto del Callao se ubicó en el sexto puesto con 2,486.425 Millones de TEUS en América Latina y en primer lugar ocupó el puerto de COLON - Panamá con 4,915.975 TEUS (Portal Portuario, 2022) |
| <b>Criterio 4</b>              | <b>PRINCIPALES PUERTOS (AMÉRICA LATINA)</b> |  |   |   |  |   |   |

Según la Tabla 29, El Puerto del Callao se encuentra entre los principales puertos de América Latina ubico el sexto puesto con 2,054.970 Millones de TEUS en América Latina y en primer lugar ocupó el puerto de SANTOS - BRASIL con

3,393.593 TEUS en el año 2016, mientras que el año 2021 el Puerto del Callao mantuvo el sexto puesto con 2,486.425 Millones de TEUS en América Latina y en primer lugar ocupó el puerto de COLON - PANAMA con 4,915.975TEUS

Si analizamos el Puerto del Callao se encuentra entre los principales puertos de América Latina entre el año 2017 y el año 2018 se mantuvo su posición con un aumento de 9,043.3 Millones de TEUS y el Puerto de Panamá aumentó con 433.269 Millones de TEUS.

En el año 2019 el Puerto del Callao se encuentra entre los principales puertos de América Latina se mantuvo su posición, pero disminuyó en 26.75 Millones de TEUS, pero el Puerto de Panamá se mantuvo también en su posición como primer lugar, pero aumentó en 54.999 Millones de TEUS frente al año anterior. Finalmente, el Puerto del Callao entre los años 2020 y 2021 se mantuvo su posición pero creció en 235.568 Millones de TEUS pero el Puerto de Panamá se mantuvo también en su posición como primer lugar y aumentó en 461.073 Millones de TEUS. Por tener una localización geográfica estratégica aún el Puerto del Callao demostró ser competitivo y vigente en los periodos 2016-2021.

## **DISCUSION:**

A partir de hallazgos encontrados de la presente demostró que la seguridad portuaria y la competitividad es de vital importancia para los operadores, lo descrito anteriormente y hace mención a la relación de lo encontrado con los autores Suraya Pimienta Gomez, Karen Almanza y Meudis Quintero Ramos año 2021 en su investigación - Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados. En cuanto costos portuarios de los operadores, esto se ve reflejado en la investigación por los autores Farah Alison Delgado, Carmen Elena Vergara y Seminario Rodríguez año 2019 titulado los Factores que permitieron el incremento de la Competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM Terminals año 2014-2018, precios y tarifas de embarque inciden para la competitividad de un terminal portuario. Referente a la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021 se asemeja en la

investigación de la importancia de una inversión que no solamente sea pública sino privada su autora de esta investigación fue Andrea del Pilar García López y su título de su estudio fue Seguridad portuaria en Colombia el Caballo de Troya en el Comercio internacional año 2014. En cuanto a la seguridad portuaria de los operadores, Callao 2016-2021. Tiene relación según el autor Luis Pérez Mandariaga y su título de investigación fue Identificación de mejores prácticas en seguridad en los puertos de interés en general de Cataluña: Propuesta de mejoras para optimización de la respuesta a la activación de un plan de autoprotección año 2016 que incide en lo relacionado al manejo de carga, almacenamiento, etc. según su grado de vulnerabilidad y peligrosidad dependiendo su operatividad. Por último, en cuanto a la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021 demostró en similitud la importancia de la modernización de la cadena logística, infraestructura, etc. Según su ámbito estratégico. Lo mencionado se asemeja a un autor llamado Hernani Bolaños con su título de su investigación Competitividad del Terminal Portuario del Callao: Caso del Muelle 11 de Granos Solidos del Terminal Norte Multipropósitos –Lima año 2019.

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

El objetivo general fue determinar el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016-2021. Los resultados arrojaron que ambas variables sí se relacionan y esto se basa en los siguientes criterios: Transporte de mercancías, Protección de terrorismo y piratería, Ciberseguridad ,Lucha contra el terrorismo , Protección del medio marítimo, Convenio Internacional "Sola", Código PBIP, Convenio CSC, Transporte terrestre y Portuario, Protección de Buques, Costos Logísticos, Protección Marítima, Oficiales de protección marítima, Compañías navieras, Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, Seguridad de los Contenedores ,Suministro de Combustible ,Mantenimiento de Naves ,Precio de Combustible ,Tarifas de Embarque, Volumen de Inversiones, Importación, Exportación, Volumen de Buques, Manejo de Carga , Almacenamiento ,Concesionarios de Terminales de

Contenedores, Transportistas Marítimos, Cadena Logística, Localización Portuaria, Construcción de nuevos Puertos, Principales Puertos .

En cuanto al primer objetivo específico, fue determinar el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 – 2021, según los criterios: Suministro de combustible, mantenimiento de naves, precio de combustible y tarifas de embarque. Si se relacionan es debido a que estos criterios están respaldados por la Autoridad Portuaria Nacional, el diario oficial El Peruano, entidad OSINERG y el libro de (Talavera Lopez & Velarde, Prete, 2021). Existe un cambio total que existió y existe la enfermedad del Covid 19 (año 2020) que motivó a que se incrementaran los costos portuarios.

En el segundo objetivo específico buscó determinar el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021 según los criterios: Volumen de inversiones, Importación, Exportación y Volúmenes de buques, estos se relacionan es debido a que estos criterios están respaldados por la Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) y Comunidad Andina. Existe un incremento de Inversión durante los periodos mencionados, por lo mismo que la demanda se incrementó a raíz de la Pandemia.

El tercer objetivo específico fue determinar el impacto en la seguridad portuaria de los operadores, Callao 2016-2021 según los criterios: Manejo de Carga, Almacenamiento, Concesionarios de Terminales de Contenedores y Transportistas Marítimos. Si existió una relación porque estos criterios están sustentados por la Comunidad Andina, OSITRAN, Alphaliner y el Operador portuario Dp World ya que pertenecen a la comunidad logística portuaria. A todo ello, existió un incremento en las operaciones portuarias logísticas durante los periodos 2016 - 2021 debido a que hubo una descentralización en la economía peruana.

Por último, el cuarto objetivo específico que pretende determinar el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021 según los criterios: cadena logística, localización portuaria,

construcción de nuevos puertos y principales puertos. Mencionamos por ubicarse el Puerto del Callao en el lugar estratégicamente, su competitividad se incrementó en cuanto a sus criterios mencionados y estos están basados y respaldados en sus tarifas de DP WORLD CALLAO, APM, Transportadora Callao, fuente de información Alphaliner y OSITRAN. Se observó un incremento en las cifras en los volúmenes de carga en la cadena logística, en especial en los años 2020 y 2021.

## **V. CONCLUSIONES**

1. En esta tesis se investigó cómo determinar el Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021, la cual refleja múltiples beneficios dentro de los resultados encontrados.
2. En esta tesis se identificó como determinar el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 – 2021, que otorga como resultado un incremento en el precio del combustible a consecuencia de la pandemia que conllevó a una alza en el año 2021 con 12.91 soles por galón a comparación de otros años que fue de 9.01 soles por galón.
3. En esta tesis se analizó cómo determinar el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021, Respecto a este objetivo se identificó que existe un incremento considerable en las exportaciones con 57, 159,300.00 millones de dólares americanos y en las importaciones con un alza constante de 46, 798,000.00 dólares americanos, llevando a la economía peruana a ser una de las más sólidas en América Latina. El volumen de inversiones, además estuvo en constante incremento, con excepción del año 2020 debido a la pandemia.
4. En esta tesis se demostró cómo determinar el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios, Callao 2016-2021. En cuanto a la seguridad portuaria, cada año las identidades nacionales e

internacionales brindan directrices para salvaguardar la protección de buques e instalaciones portuarias, y se otorga gracias al trabajo en conjunto entre las organizaciones públicas y privadas que pertenecen al sector marítimo portuario, brindando las herramientas idóneas para la protección de la misma y luchar contra las amenazas futuras que puedan suscitarse.

5. Por último, en esta tesis se evidenció cómo determinar el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021 ; según su localización geográfica, el puerto del Callao demostró que somos privilegiados en cuanto ubicación se trata , contamos con uno de los principales puertos de América Latina debido a su competitividad en movimiento por grúas ,la cual en el año 2021 se movilizaron aproximadamente 2,486.425 millones de TEUS y por ende está dentro de los más resaltantes puertos del mundo ,sin dejar de lado la seguridad que lo conlleva a su prestigio.

## **VI. RECOMENDACIONES**

1. De acuerdo a este análisis se recomienda poner mayor inversión a la seguridad portuaria para así tener una mayor competitividad y que el puerto del Callao se convierta en el mejor de América Latina.
2. Se recomienda que el Estado y en especial el Ministerio de energía y minas encargado en ello, tome mayor énfasis en cuanto al precio del combustible y estandarice los costos sin perjudicar a los importadores y/o exportadores ya que esto conlleva a un declive en las inversiones económicas.
3. Fomentar a más continuidad a la Autoridad Portuaria Nacional en invertir en el desarrollo de foros, capacitaciones y más ferias, con la finalidad de concientizar y motivar a los inversionistas internacionales, ya que vivimos en un mundo competitivo y en especial en el ámbito marítimo y portuario.

4. Se recomienda que los organismos marítimos y portuarios deben velar por la seguridad interna y externa del puerto ya que se registra en la actualidad un gran incremento de robo de carga pesada, el robo cibernético, actos terroristas, narcotráfico, etc. Esto dificulta las operaciones diarias y la preocupación del cliente que tiene que asumir adicionalmente otros gastos para cuidar su carga.
5. Finalmente podemos concluir que nuestro puerto del Callao se posiciona en un lugar totalmente estratégico; y por ello debemos aprovecharlo al máximo, se sugiere una real gestión para invertir en infraestructura portuaria, grúas de muelle y pórtico, construir más zonas de muelles para mercancías y pasajeros, capacitar al personal en temas de técnicas de contingencia, inversión tecnológica para mantener la seguridad y competitividad en el Puerto.

## REFERENCIA

- Abhijit Singh. (2019). *Maritime terrorism in Asia: An assessment*. India: ORF OCCASIONAL PAPER. Obtenido de <https://www.orfonline.org/research/maritime-terrorism-in-asia-an-assessment-56581/>
- Acosta Seró, M. (2019). Competitividad Portuaria. *Universidad de Cádiz*, 01-12.
- Actualidad Empresarial. (Marzo de 23 de 2021). *Resolución Directorial*. Obtenido de <https://actualidadempresarial.pe/norma/resolucion-directoral-rd-197-2021-mgp-dicapi/13d1a661-9788-4a0b-8eb3-89d98d1ea51c>
- APM Terminals Callao. (2022). *Plan Anual de Negocios 2022*. Callao: APM Terminals Callao. Obtenido de <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-apmtc-2022.pdf>
- Arango Huarcaya , A. G. (2018). *Mejora del Servicio para las Naves de Pasajeros y sus actividades y Operaciones conexas al Puerto del Callao*. Callao: Curso de Gestión de Puertos.
- Asociación Peruana de Agentes Marítimos. (2019). *Diez Principales Líneas Navieras movilizan el 92.9% de Contenedores en el Puerto del Callao*. Lima.
- Asociación Peruana de Agentes Marítimos. (14 de Junio de 2022). *Acciones de seguridad en los Accesos a los Terminales Portuarios del Callao*. Obtenido de <https://apam-peru.com/web/acciones-de-seguridad-en-los-accesos-a-los-terminales-portuarios-del-callao-benefician-a-mas-de-3700-vehiculos-de-transporte-por-dia/>
- Autoridad Portuaria. (2017). *Estadísticas de naves que emplean grúas pórticos en muelle de los terminales portuarios APM Terminals Callao y DP World Callao*. Lima.

Autoridad Portuaria. (2019). *Estadísticas de naves que emplean grúas pórtico en muelle de los terminales portuarios operados por APM Terminals Callao, DP World Callao y Terminales Portuarios Euroandinos* . Lima.

Autoridad Portuaria. (2020). *Estadísticas de naves que emplean grúas pórtico en muelle de los terminales portuarios operados por APM Terminals Callao, DP World Callao y Terminales Portuarios Euroandinos*. Lima.

Autoridad Portuaria. (2018). *Estadísticas de naves que emplean grúas pórtico en muelle de los terminales portuarios operados por APM Terminals Callao, DP World Callao y Terminales Portuarios Euroandinos* . Lima.

Autoridad Portuaria. (2021). *Estadísticas de naves que emplean grúas pórtico en muelle de los terminales portuarios operados por APM Terminals Callao, DP World Callao y Terminales Portuarios Euroandinos*. Lima.

Autoridad Portuaria Nacional. (2016). *Estadísticas de naves que emplean grúas pórticos en muelle de los terminales portuarios APM Terminals Callao y DP World Callao*. Lima.

BCR. (2022). *Inflación Globalmente*. Lima: Banco Central de Reserva.

BOA-A-2017. (02 de Marzo de 2017). Obtenido de Enmiendas de 2014 al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, adoptadas en Londres el 21 de noviembre de 2014 mediante Resolución MSC.386(94).: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-2185](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-2185)

Caballero Jesús, J. A. (2016). Reducción de Costos Logísticos a Través de una adecuada Selección de los actores de la cadena de Distribución física Internacional. *Logística 360 Gestión de la Cadena de Suministros*, 56-117.

CEPAL. (06 de Junio de 2017). *Naciones Unidas*. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/infografias/ranking-puertos-top-20-america-latina-caribe-2016>

Comercio Exterior. (03 de Agosto de 2018). *Comex Perú*. Obtenido de <https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/una-mirada-a-la-infraestructura-portuaria>

Computing. (16 de Octubre de 2022). *Los 10 ciberataques más grandes de la década*. Obtenido de <https://www.computing.es/seguridad/noticias/1116703002501/10-ciberataques-mas-grandes-de-decada.1.html>

Comunidad Andina. (2022). *Tráfico Portuario en la Comunidad Andina*. Perú.

Concesionaria del Puerto de Amazonas S.A. (Marzo de 2022). Plan de Negocios 2022. *Terminales Portuarios de Yurimaguas - Nueva Reforma*. Yurimaguas.

Custodio, J. (27 de Diciembre de 2019). Guerra por droga en el Callao: ocho bandas criminales se disputan envíos. págs. 1-1.

Del Águila Alfaro, S. M. (2018). *Optimización del Flujo Vehicular con Carga Pesada en las Vías de Acceso a los Terminales Portuarios del Puerto de Callao*. Lima: Autoridad Portuaria Nacional.

Diario Gestión. (15 de Marzo de 2022). *Gremio portuario denuncia robos en el puerto del Callao y exige convenio para garantizar la seguridad*, págs. 1-1.

DPW CALLAO S.R.L. (25 de Agosto de 2016). *DPW CALLAO*. Obtenido de Tarifario al Público en General: <https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media->

files/rates\_tarifario-publico-2016-actualizado-al-25-08-2016-version-2016-3.pdf?rev=-1

DPW CALLAO S.R.L. (17 de Julio de 2016). *DPW CALLAO*. Obtenido de Tarifario al Público en General: [https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/rates\\_tarifario-publico-2016-version-2016-1-28publicado-el-17-julio-2016-29.pdf?rev=-1](https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/rates_tarifario-publico-2016-version-2016-1-28publicado-el-17-julio-2016-29.pdf?rev=-1)

DPW CALLAO S.R.L. (18 de Agosto de 2017). *DPW CALLAO*. Obtenido de Tarifario al Público en General: [https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/rates\\_tarifario\\_historico\\_uploads-tarifario-tarifario-publico-2017-actualizado-al-18-08-2017.pdf?rev=-1](https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/rates_tarifario_historico_uploads-tarifario-tarifario-publico-2017-actualizado-al-18-08-2017.pdf?rev=-1)

DPW CALLAO S.R.L. (18 de Agosto de 2017). *DPW CALLAO*. Obtenido de Tarifario al Público en General: [https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/rates\\_tarifario\\_historico\\_uploads-tarifario-tarifario-publico-2017-actualizado-al-18-08-2017.pdf?rev=-1](https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/rates_tarifario_historico_uploads-tarifario-tarifario-publico-2017-actualizado-al-18-08-2017.pdf?rev=-1)

DPW CALLAO S.R.L. (17 de Agosto de 2018). *DPW CALLAO*. Obtenido de Tarifario al Público en General: [https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/rates\\_tarifario\\_historico\\_tarifario-publico-2018-version-2018-2.pdf?rev=-1](https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/rates_tarifario_historico_tarifario-publico-2018-version-2018-2.pdf?rev=-1)

DPW CALLAO S.R.L. (17 de Agosto de 2019). *DPW CALLAO*. Obtenido de Tarifario al Público en General: [https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/public-rates\\_tarifas\\_tarifario-publico-2019-actualizado-al-17-08-2019-version-2019-2.pdf?rev=-1](https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/public-rates_tarifas_tarifario-publico-2019-actualizado-al-17-08-2019-version-2019-2.pdf?rev=-1)

DPW CALLAO S.R.L. (20 de Agosto de 2020). *DPW CALLAO*. Obtenido de Tarifario Público en General: <https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/tarifario/tarifario-publico-2020-actualizado-al-20-08-2020-version-2020-3--2020-09-11--18-00-40.pdf?rev=-1>

DPW CALLAO S.R.L. (20 de Agosto de 2022). *DPW CALLAO*. Obtenido de Tarifario al Público en General: <https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/tarifario/tarifario-publico-2020-actualizado-al-20-08-2020-version-2020-3--2020-09-11--18-00-40.pdf?rev=-1>

DPW LOGISTICS. (15 de Agosto de 2018). *DPW LOGISTIC CALLAO I LURIN*. Obtenido de Tarifario al Público en General: <https://www.dpworld.com/es/peru/logistics/tarifa-lurin>

Durán, J. (03 de Agosto de 2021). *Foro Virtual de Puertos LATAM*. Lima, Lima, Perú.

El Peruano. (2 de Agosto de 2016). “*Directrices para el Registro y Habilitación de las Organizaciones de Protección Reconocidas*”, págs. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-las-directrices-para-el-registro-y-habilitacion-de-resolucion-directoral-no-728-2016-mgpdgcg-1420745-1/>.

El Peruano. (16 de Setiembre de 2016). El Peruano. *Toda nave o artefacto naval de un arqueo bruto superior a 06.48 cumpla con un programa de mantenimiento periódico que le permita mantenerse en buen estado de operatividad, navegabilidad y las condiciones necesarias de seguridad de la vida humana*, págs. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/disponen-que-toda-nave-o-artefacto-naval-de-un-arqueo-bruto-resolucion-directoral-no-0947-2016-mgpdgcg-1438179-2/>.

*Es Global*. (05 de Diciembre de 2018). Obtenido de El terrorismo en cifras en 2018: <https://www.esglobal.org/el-terrorismo-en-cifras-en-2018/>

*Europa Press*. (18 de Noviembre de 2021). Obtenido de <https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-20191121135108.html>

Falcón Cusinga , J. D., & Huari Chávez, E. R. (2016). *Efectos de la implementación de un sistema informático especializado sobre la gestión de desaduanaje para cargas de bajo régimen de importación definitiva o para el consumo en empresas operadoras logísticas del Callao*. Callao: Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Grau.

Flor de María, E., & Quispe Moreno, U. (2016). Gestión de calidad y su influencia sobre la competitividad de los servicios en la Administración Marítima y Portuaria del Callao. *Universidad Nacional del Callao*, Callao.

Gallegos, C. (2016). *Las Autoridades Portuarias y los Retos de los Puerto Latinoamericano*. Lima: Comisión Interamericana de Puertos. Obtenido de [https://www.oas.org/cip/docs/areas\\_tecnicas/1\\_reformas\\_portuarias/7\\_utor\\_port\\_yretos\\_puertos\\_latinoam.doc](https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/1_reformas_portuarias/7_utor_port_yretos_puertos_latinoam.doc)

García Bernal, R., & Manosalva Sidney, M. T. (2004). *Protección marítima y Portuaria en América del Sur. Implementación de las medidas y estimación de gastos*. Chile: Naciones Unidas.

García López, A. D. (2014). *Seguridad Portuaria en Colombia el Caballo de troya en el Comercio Internacional*. Bogotá D.C: Universidad Militar Nueva Granada. Obtenido de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSA YO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

García Piñeiro, R. (2017). *Transporte de Contenedores Crisis, Sobrecapacidad y Concentración*. Argentina.

Gestión. (15 de Marzo de 2022). *Gremio portuario denuncia robos en el puerto del Callao y exige convenio para garantizar la seguridad*.

GOB. (19 de Noviembre de 2020). Obtenido de Autoridad Portuaria Nacional inauguró XII Foro Virtual PBIP 2020: <https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/315432-autoridad-portuaria-nacional-inauguro-xii-foro-virtual-pbip-2020>

GOB Perú. (01 de Febrero de 2021). *Reportes de Accidentes en Puertos a Nivel Nacional*. Obtenido de Reportes de Accidentes en Puertos a Nivel Nacional

GOB Perú. (22 de Mayo de 2022). *Estadísticas - Cifras Históricas APN: Protección y Seguridad*. Obtenido de <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/799873-estadisticas-cifras-historicas-apn-proteccion-y-seguridad>

Grupo Your Own Logistic . (07 de Junio de 2016). Obtenido de Novedades 2016 en el Convenio SOLAS: <https://cstgrupo.com/convenio-solas-novedades-2016/>

Gutiérrez, N. (17 de Febrero de 2022). *30 Estadísticas Importantes de Seguridad Informática (2022)*. Obtenido de <https://preyproject.com/es/blog/30-estadisticas-seguridad-informatica>

Hernández, O. (31 de Diciembre de 2017). *Logística 360*. Obtenido de <https://www.logistica360.pe/antepuerto-de-apm-terminals-callao-genera-mayores-beneficios-y-seguridad-para-los-usuarios-de-la-terminal-norte-del-callao/>

- Hernanni Boloños, H. (2019). *Competitividad del Terminal Portuario del Callao: Caso del Muelle 11 de Granos Sólidos del Terminal Norte Multipropósitos*. Lima: Universidad de Lima.
- Herrera Rossi, J. J. (2021). *Análisis de la contratación de los servicios de transporte Marítimo Internacional de las Importaciones de Periodo 2016-2020*. Lima: Universidad Tecnológica del Perú.
- Herrera Ramírez, A. P. (2019). *Factores que influyen en la Logística Portuaria y su repercusión en las exportaciones de la Agencia de Aduana Brokmar Logistics S.A.C 2018*. Lima: Universidad Peruana de Ciencias Informáticas.
- INEI. (2021). *Evolución de las Exportaciones e Importaciones*. Lima.
- INEI. (2016). *Evolución de las Exportaciones e Importaciones*. Lima.
- INEI. (2017). *Evolución de las Exportaciones e Importaciones*. Lima.
- INEI. (2018). *Evolución de las Exportaciones e Importaciones*. Lima.
- INEI. (2019). *Evolución de las Exportaciones e Importaciones*. Lima.
- INEI. (2020). *Evolución de las Exportaciones e Importaciones*. Lima.
- Insua, J. (2018). Principales bioética personalista y principios de acción de medicina y en servicio de salud. 05-24.
- Jiménez Cabrera, J. (2022). Análisis del reporte de competitividad global del periodo 2016-2019. *Yachana* , 05-15.
- La Torres Patricio, L. A., & Sladjén Ochoa, W. E. (2020). *Capacitación y Seguridad en los Buques Transporte de Gas Licuado de Petróleo en Naviera Transoceánica S.A.C*. Callao: Universidad Nacional del Callao.

Linaza Puelles, E. (2019). *La Gestión Portuaria y su Influencia en la Competitividad del Puerto de Ilo*. Tacna: Universidad Privada de Tacna.

Loor Solís, D. M., & Ramos Herrera, C. M. (2016). *Análisis de competitividad de los terminales portuarios ecuatorianos de acuerdo con el PBIP*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/17659/1/Tesis.pdf>

Logistics, S. P. (05 de Agosto de 2022). Obtenido de South Pacific Logistics : <https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertosmaritimos-de-peru>

Manayay , S. (21 de Octubre de 2015). *Asociación Peruana de Agentes Marítimos*. Obtenido de <https://apam-peru.com/web/competitividad-portuaria/>

Mazo Álvarez, H. M. (2018). La Autonomía: Principios Éticos Contemporáneos. *Colonia de Ciencias Sociales*, 04-18.

Monayay, S. (21 de Octubre de 2015). *Asociación Peruana de Agentes Marítimos*. Obtenido de <https://apam-peru.com/web/competitividadportuaria/>

Morales Garcés, S. (2019). *Importancia de los Puertos en la Cadena Logística*. Madrid.

MTC. (15 de Mayo de 2020). *Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo antepuerto en el Callao*. Obtenido de [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/710898/Anexo\\_Informe\\_de\\_Viabilidad\\_Antepuerto\\_en\\_el\\_Callao.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/710898/Anexo_Informe_de_Viabilidad_Antepuerto_en_el_Callao.pdf)

MTC Perú. (15 de Marzo de 2021). *Boletín de estadísticas Portuarias*. Obtenido de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2867048/Bolet%C3%ADn>

%20Anual%20%20-  
%20Estad%C3%ADsticas%20Portuarias%202021.pdf.pdf

Mundo Marítimo. (03 de Febrero de 2020). Obtenido de Puerto de Callao, Perú: Plan de Reordenamiento de Tránsito impulsa mejoras al acceso de transporte de carga: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-callao-peru-plan-de-reordenamiento-de-transito-impulsa-mejoras-al-acceso-de-transporte-de-carga>

Naciones Unidas. (2020). *Análisis de las industrias aéreas y de transporte marítimo de contenedores*. Santiago: Naciones Unidas.

OMI. (15 de Marzo de 2019). Obtenido de Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL): Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)

OMI. (01 de Enero de 2020). Obtenido de Enmiendas al Convenio SOLAS que entran en vigor el 1 de enero de 2020: <https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/pages/35-SOLAS-EIF-2020.aspx>

OMI. (15 de Abril de 2021). *El Código PBIP y el capítulo XI -2 del Convenio SOLAS*. Obtenido de <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>

OMI. (2022). *OMI*. Obtenido de La OMI -Organización Marítima Internacional- es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques: <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>

Organización de los Estados Americanos. (2019). *OEA*.

OSINERGMIN. (Diciembre de 2016). *Precios del Combustible*. Obtenido de [https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro\\_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2016/07-Reporte%20Mensual%20de%20Precios%20Diciembre%202016.pdf](https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2016/07-Reporte%20Mensual%20de%20Precios%20Diciembre%202016.pdf)

OSINERGMIN. (Diciembre de 2017). *Precios del Combustible*. Obtenido de [https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro\\_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2017/Reporte%20Mensual%20de%20Precios%20Diciembre%202017.pdf](https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2017/Reporte%20Mensual%20de%20Precios%20Diciembre%202017.pdf)

OSINERGMIN. (Diciembre de 2018). *Demanda del Diésel, Gasolina y Gasoholes por departamento y Actividad*. Obtenido de [https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro\\_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2018/02%20-%20Demanda%20Nacional%20por%20Actividades%20Diciembre%202018.pdf](https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2018/02%20-%20Demanda%20Nacional%20por%20Actividades%20Diciembre%202018.pdf)

OSINERGMIN. (Diciembre de 2019). *Demanda del Diésel, Gasolina y Gasoholes por departamento y Actividad*. Obtenido de [https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro\\_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2019/02%20-%20Demanda%20Nacional%20por%20Actividades%20Diciembre%202019.pdf](https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2019/02%20-%20Demanda%20Nacional%20por%20Actividades%20Diciembre%202019.pdf)

OSINERGMIN. (Diciembre de 2020). *Demanda del Diesel, Gasolina y Gasoholes por Departamento y Actividad*. Obtenido de [https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro\\_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2020/02-Demanda-Nacional-Actividades-Diciembre-2020.pdf](https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2020/02-Demanda-Nacional-Actividades-Diciembre-2020.pdf)

OSINERGMIN. (Diciembre de 2021). *Demanda del Diesel, Gasolina y Gasoholes por Departamento y Actividades*. Obtenido de [https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro\\_documental/hidrocarburos](https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos)

s/SCOP/SCOP-DOCS/2021/02-Demanda-Nacional-Actividades-Diciembre-2021.pdf

OSITRAN. (2016). *Boletín de Regularización*. Lima: Ositran.

OSITRAN. (2018). *Boletín Estadístico*. Lima.

OSITRAN. (2022). *Plan Anual de Negocios 2022*. Callao. Obtenido de <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-dpwc-2022.pdf>

OSITRAN. (2019). *Boletín Estadístico*. Lima.

OSITRAN. (2021). *Boletín Estadístico*. Lima.

OTI. (01 de Octubre de 2022). *Organización Mundial del Trabajo*. Obtenido de Acerca de la OTI: <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-es/index.htm>

Perdomo Rodríguez, C. A., & Hernández Niño, N. (2021). *Gestión de seguridad como valor agregado en la cadena logística portuaria del Atlántico*. Barranquilla: Corporación Universidad de la Costa.

Pérez Madariaga, L. (2017). *Identificación de mejores prácticas en seguridad en los puertos de interés general de Cataluña: propuesta de mejoras para la optimización de la respuesta a la activación de un plan de autoprotección*. Cataluña: Universidad Politécnica de Cataluña Barcelonatech.

Ponce de León, O., Serebrisky, T., & Suárez-Alemán, A. (2019). *Competitividad Portuaria en América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo.

Porras Romani, J. H. (2021). *La seguridad del trabajo a bordo y los accidentes operacionales por amarre y desamarre en egresados de la Escuela*

*Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau".* Lima: Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau".

Portal Portuario. (29 de Mayo de 2022). Obtenido de Cepal libera ránking de puertos con mayor movimiento de contenedores durante 2021: <https://portalportuario.cl/cepal-libera-ranking-de-puertos-con-mayor-movimiento-de-contenedores-durante-2021/>

PRO INVERSION. (2021). *Inversión Extranjera*. Lima: BCRP.

Protección y Seguridad Marítima. (2021). CONTRIBUCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL AL INFORME DEL SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LOS OCÉANOS Y EL DERECHO DEL MAR. 05-13.

Quintero Ramos, M., Almanza Vides, K., & Pimienta Gómez, S. (2021). *Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados*. Universidad del Zulia.

Rodríguez, L. (30 de Mayo de 2011). *Aulas Virtuales*. Obtenido de <https://aulasvirtuales.wordpress.com/2011/05/30/el-principio-de-la-responsabilidad/>

Romero Faz, D. (2016). Evaluación y organización de la Seguridad en Terminales Portuarios. *Dossier*, 27-38. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307003.pdf>

Romero Flores, D. (2015). Evaluación y organización de la Seguridad en Terminales Portuarios. *Dossier - Revista de Transporte y Territorio*, 06-12.

Sánchez de Agustín , K. A. (2021). *La importancia de profesionalizar los guardas de seguridad privada en el sector portuario como estrategia de calidad*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.

- Santalices Fernández, R. (2022). *La Seguridad Portuaria*. Madrid: Instituto Universitario de Investigación, sobre Seguridad Interior.
- Sector Marítimo Ingeniería Naval. (2019). Los 10 Puertos de América Latina y Caribe con mayor tráfico de Contenedores 2018. *Sector Marítimo Ingeniería Naval*.
- Security Council Report . (31 de Octubre de 2022). Obtenido de Gulf of Guinea Piracy: <https://www.securitycouncilreport.org/monthly-forecast/2022-11/gulf-of-guinea-piracy.php>
- Seminario Rodríguez, C. E., & Vargas Delgado, F. (2022). Los factores que permitieron el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM Terminals durante los años 2014 al 2018. *Universidad Peruana Ciencias Aplicadas (UPC)*.
- Sgut , M. (2006). *Efectos Económicos de las Nuevas Medidas de Protección Marítima y Portuaria*. Santiago de Chile: Cepal. Obtenido de [https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/6313/S0600725\\_es.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/6313/S0600725_es.pdf)
- Silvia Munguía, V. (10 de junio de 2019). *Guía Fácil para principiantes código P.B.I.P.* Obtenido de <https://portalcip.org/wp-content/uploads/2019/06/Easy-Guide-forBeginners-on-ISPS-Code-SPAN.pdf>
- South Pacific Logistics. (05 de Agosto de 2022). *Los 3 principales puertos marítimos de Perú*. Obtenido de <https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru>
- Talavera López, I. R., & Velarde Pretel, J. C. (2021). *Análisis estratégico de la competencia del SIMA en el sector de reparaciones navales*. Lima.

Tapia Reyes, C. (2018). *Sistema de Seguridad Tecnológico Público-Privado contra Narcotráfico en el Puerto de Manta*. Sangolqui: Universidad de las Fuerzas Armadas.

Tessian. (19 de Diciembre de 2021). Obtenido de The frequency of phishing attacks: <https://www.tessian.com/blog/phishing-statistics-2020/>

Threat Report. (2020). *Webroot an Opentext Company*, 08-24.

Transportadora Callao. (2022). *Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao*. Callao. Obtenido de <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-tc-2022.pdf>

UC, I. A. (29 de Agosto de 2022). *Pontificia Universidad Católica de Chile*. Obtenido de <https://integridadacademica.uc.cl/que-es/veracidad/>

UNCTAD. (2019). *Transporte Marítimo*. Naciones Unidas.

*Webpicking* . (31 de Diciembre de 2017). Obtenido de <https://webpicking.com/apm-terminals-callao-invirtio-en-antepuerto/>

Tapia Reyes, C. A. (2018). *Sistema de seguridad tecnológico Público - Privado contra narcotráfico en el puerto de Paita*. Sangolqui: Universidad de las Fuerzas Armadas.

## Anexos : Validación De Instrumentos



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

### CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: MG. Samanta Alhuay Olivera

Presente

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

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante de la escuela de Negocios Internacionales de la UCV, en la sede de Lima este requiero validar los instrumentos con los cuales recogeré la información necesaria para poder realizar el Desarrollo de Tesis.

El título del proyecto de investigación es: *El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021* y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he 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 apriorística.
- Matriz de consistencia
- Ficha de búsqueda de información
- Estado del arte
- Protocolo de evaluación del instrumento

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

Atentamente.

Gálvez Guerrero Ana Lucía

DNI: 70501528

Liendo Husmán Karina

DNI: 40853028

Seguridad portuaria; Son disposiciones o medidas que se brindan por la ocurrencia de peligros y de situaciones anómalas que puedan inducir a un daño físico o material que puede afectar directamente a las instalaciones portuarias, los buques, las mercaderías y las personas.

- Medidas de protección; Es otorgar los cuidados respectivos en tema de seguridad e integridad de las personas en cuanto a situaciones de riesgo.
- Marco Regulatorio: Son las bases o fundamentos para construir o determinar una postura de conocimiento adecuado.
- Infraestructura portuaria; Son las obras civiles ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a cumplir o prestar servicio de naves, servicio de carga o de pasajeros en dicho recinto portuario.
- Instalaciones portuarias: Son obras de infraestructura y superestructura, además contiene instalaciones mecánicas de servicios para la facilitación del tráfico portuaria.

### MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN APRIORISTICAS

**Título: El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021**

**AUTORES: Gálvez Guerrero Ana Lucia  
Liendo Huamán Karina**

| Problema  | Objetivo   | Categorías, subcategorías y criterios |                          |                                 |  |
|---|--|---------------------------------------|--------------------------|---------------------------------|--|
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016 - 2021? | Determinar el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016-2021 | Categoría: Seguridad                  |                          |                                 |  |
|   |  | Sub categorías                        | Criterios                | Sujeto de estudio               |  |
|   |  | Medidas de Protección                 | Transporte de mercancías | Protección marítima y piratería |  |
|   |  |                                       | Ciberseguridad           |                                 |  |
| Problemas específicos   | Objetivos específicos  | Lucha contra el terrorismo            |                          |                                 |  |

|  |   |                                 |                                  |   |
|--|---|---------------------------------|----------------------------------|---|
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 - 2021?    | Determinar el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 - 2021  | Marco Regulatorio               | Protección del medio marítimo    | Base de datos: Artículos científicos, revistas y libros científicos |
|  |   |                                 | Convenio Internacional "Solas"   |   |
|  |   |                                 | Código PBIP                      |   |
|  |   |                                 | Convenio CSC                     |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021? | ¿Determinar el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021?   | Infraestructura                 | Transporte terrestre y portuario |   |
|  |   |                                 | Protección de Buques             |   |
|  |   |                                 | Costos logísticos                |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios, Callao 2016-2021?                    | Determinar el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios, Callao 2016-2021  | Instalaciones Portuarias        | Protección marítima              |   |
|  |   |                                 | Oficiales de Protección marítima |   |
|  |   |                                 | Compañías navieras               |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021? | Determinar el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021   |                                 | Oficial de Protección de         |   |
|  |   |                                 | Instalación Portuaria            |   |
|  |   |                                 | Seguridad de los contenedores    |   |
| <b>Tipo y diseño de investigación</b>  | <b>Población y Muestra</b>  | <b>Técnicas e instrumentos</b>  |                                  |   |
| Enfoque: Cualitativo   | Artículos científicos del periodo 2016 - 2021 relacionados al Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021. | Técnica: Levantamiento de datos |                                  |   |
| tipo : Aplicada  |   | Análisis documental             |                                  |   |
| Diseño: No experimental  |   |                                 |                                  |   |
|  |   |                                 |                                  |   |

## FICHA DE BÚSQUEDA DE INFORMACIÓN

| <b>El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021</b> |                                     |  |                             |
|--|-------------------------------------|--|-----------------------------|
| <b>Palabras Clave</b>  |                                     |  |                             |
| <b>Palabras Del Título</b>   | <b>Palabras Asociadas Al Título</b> | <b>Tipos De Diseño De La Investigación</b> | <b>Técnicas Estadística</b> |
| Impacto  | Impacto En La Seguridad Portuaria   | Tipo: Aplicada                             |                             |
| Seguridad Portuaria  | Medidas De Protección               | Diseño de investigación : Cualitativa      |                             |
| Competitividad   | Costos Portuarios                   |  |                             |
| Operadores   | Operadores Portuarios               |  |                             |
| Callao   | Infraestructura                     |  |                             |
|  | Código PBIP                         |  |                             |

| <b>The Impact of Port Security for the Competitiveness of Operators, Callao 2016-2021</b> |  |                                 |                               |
|---|--|---------------------------------|-------------------------------|
| <b>Keywords</b>   |  |                                 |                               |
| <b>Title Words</b>  | <b>Words Associated With The Title</b> | <b>Types Of Research Design</b> | <b>Statistical Techniques</b> |
| Impact  | Port Security Impact                   | Type : Applied                  |                               |
| Port Security   | Protection Measures                    | Research Design: Qualitative    |                               |
| Competitiveness   | Port Costs                             |                                 |                               |
| Operators   | Port Operators                         |                                 |                               |
| Callao  | Infrastructure                         |                                 |                               |
|   | Isps Code                              |                                 |                               |

# ESTADO DEL ARTE

## PRESENTACIÓN DE INVESTIGACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES

Apellidos y Nombres: Gálvez Guerrero Ana Lucia // Liendo Huamán Karina

Título de la investigación: El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-202

| N° | Título   | Autor  | Año  | País                           | Metodología  | Conclusiones   | Dirección electrónica   |
|----|--|--|------|--------------------------------|--|--|---|
| 1  | Introducción organización marítima internacional   | Organización Marítima Internacional                          | 2022 | Suiza                          | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.   | <a href="https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx">https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx</a>   |
| 2  | Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias   | Romero Faz, David  | 2016 | Argentina                      | Utiliza la técnica del modelo matricial de presentación de riesgos y se basa en el método CARVER de análisis de riesgos                                      | Los nuevos parámetros de evaluación del riesgo en terminales portuarias planteados por el autor en otra investigación y comentados aquí, permitirán mejorar la seguridad, ayudando al operador logístico a objetivar sus inversiones en esta área y facilitandouna medida más ajustada a la realidad en cada terminal logística.                                   | <a href="https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307003.pdf">https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307003.pdf</a>   |
| 3  | Análisis de competitividad de los terminales portuarios ecuatorianos de acuerdo al cumplimiento del código PBIP  | Loor Solís Damaris Michelle , Ramos Herrera Cristina Marcela | 2016 | Ecuador                        | Tipo de investigación :exploratoria y descriptiva, diseño: no experimental transversal, enfoque cualitativo, métodos deductivo e inductivo.                  | La competitividad de las terminales portuarias ecuatorianas se ha visto mejorada en el último lustro debido al incremento de las normas de seguridad establecidas según las estipulaciones del código PBIP.  | <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659">http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659</a>   |
| 4  | Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias   | Romero Faz, David  | 2016 | Argentina                      | Utiliza la técnica del modelo matricial de presentación de riesgos y se basa en el método CARVER de análisis de riesgos                                      | Los nuevos parámetros de evaluación del riesgo en terminales portuarias planteados por el autor en otra investigación y comentados aquí, permitirán mejorar la seguridad, ayudando al operador logístico a objetivar sus inversiones en esta área y facilitando una medida más ajustada a la realidad en cada terminal logística.                                  | <a href="http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/14129">http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/14129</a>   |
| 5  | Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra el narcotráfico en el puerto de manta  | Carlos Andrés Tapia Reyes                                    | 2018 | Ecuador                        | Investigación exploratoria , descriptiva , diseño : observación ,niveles : no experimental , transversal.  | En este sentido complementar sistemas de seguridad tangibles , de qué manera tradicional han sido utilizados a través de los tiempos con soluciones electrónicas que mancomunan su accionar a un solo objetivo, fortalecer la seguridad de una instalación con base a las amenazas que pueden impactarla.  | <a href="https://www.oas.org/es/centro_noticias/comunicado_prensa.asp?sCodigo=C-713/11">https://www.oas.org/es/centro_noticias/comunicado_prensa.asp?sCodigo=C-713/11</a>   |
| 6  | Organización de estados americanos   | OEA  | 2019 | Washington d. C estados unidos | Descriptivo  | José Miguel Insulza, aseguró hoy que "la OEA está preparada para enfrentar los desafíos" del hemisferio, entre los que destacó el crimen organizado y la desigualdad, problemas que si son afrontados colectiva y eficazmente y con las favorables condiciones económicas y políticas actuales, asegurarán que ésta sea "la década de América Latina y el Caribe". | <a href="https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSAYO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?squence=1&amp;isAllowed=y">https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSAYO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?squence=1&amp;isAllowed=y</a> |
| 7  | Seguridad Portuaria en Colombia el Caballo de troya en el Comercio Internacional.  | Andrea Del Pilar García López                                | 2014 | Colombia                       | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | La importancia y el impacto de la seguridad portuaria a nivel internacional. El inminente crecimiento y evolución de las actividades marítimas, se dio gracias a la privatización.   | <a href="https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/1_reformas_portuarias/7_autor_port_vretos_puertos_latinoam.doc">https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/1_reformas_portuarias/7_autor_port_vretos_puertos_latinoam.doc</a>   |
| 8  | Las Autoridades Portuarias y los Retos de los Puerto Latinoamericano   | Carlos M. Gallegos   | 2016 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Puertos eficientes y competitivos son los que se requieren y han de sobrevivir exitosamente al inminente incremento del comercio en el hemisferio  | <a href="https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru">https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru</a>   |
| 9  | Los 3 principales puertos marítimos de Perú  | South Pacific Logistics                                      | 2022 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | El puerto del Callao se considera el puerto principal del país ya que recibe más volumen de tráfico y tiene gran capacidad de almacenaje por tener ubicación geográfica estratégica.   | <a href="https://apam-peru.com/web/competitividad-portuaria/">https://apam-peru.com/web/competitividad-portuaria/</a>   |
| 10 | Competitividad portuaria   | Sara Manayay   | 2015 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo descriptiva   | La competitividad portuaria puede ser entendida, en términos generales, como la capacidad para competir que posee un puerto en una determinada área de influencia o hinterland, a nivel regional o mundial   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26">https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26</a>   |
| 11 | Optimización del flujo vehicular con carga pesada en las vías de acceso a los terminales portuarios del puerto del callao  | Esp. Sergio Miguel Del Águila Alfaro                         | 2018 | Perú                           | Diseño de investigación: experimental, descriptivo, transversal  | Las vías de acceso actuales a los terminales portuarios del puerto del Callao, resultan insuficientes e inseguras, generando congestión vehicular, situación que no contribuye a la optimización de la cadena logística portuaria, generando efectos negativos en el comercio exterior   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26">https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26</a>   |
| 12 | Guerra por droga en el Callao: ocho bandas criminales se disputan envíos   | Johana Custodio  | 2019 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Estas nuevas organizaciones burlan los controles aduaneros y no se amilanar ante los duros golpes de incautación que realizan la Policía y la Fiscalía.  | <a href="https://ojo.pe/policial/guerra-por-droga-en-el-callao-ocho-bandas-criminales-se-disputan-envios-ojo-web-noticia/">https://ojo.pe/policial/guerra-por-droga-en-el-callao-ocho-bandas-criminales-se-disputan-envios-ojo-web-noticia/</a>   |
| 13 | Gremio portuario denuncia robos en el puerto del Callao y exige convenio para garantizar la seguridad.   | Periódico Gestión  | 2022 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | La seguridad privada no es suficiente porque la delincuencia en el Callao es un problema estratégico   | <a href="https://gestion.pe/economia/asppor-denuncia-robos-en-el-puerto-del-callao-y-exige-convenio-para-garantizar-la-seguridad-rmmn-noticia/">https://gestion.pe/economia/asppor-denuncia-robos-en-el-puerto-del-callao-y-exige-convenio-para-garantizar-la-seguridad-rmmn-noticia/</a>             |
| 14 | Identificación de mejores prácticas en seguridad en los puertos de interés general de Cataluña: propuesta de mejoras para la optimización de la respuesta a la activación de un plan de autoprotección | Pérez Madariaga, Luis  | 2017 | España                         | La implementación de Buenas Prácticas en Emergencias.  | Las políticas de seguridad tuvo programas de planificación de mejoras en una instalación portuaria , reduciendo así la amenaza, la vulnerabilidad de sus sistemas en cualquiera de sus subniveles (individuo, grupo o entorno) ,por ende aumenta su capacidad de respuesta ante cualquier riesgo ocurrido.   | <a href="https://www.tdx.cat/handle/10803/460901?page=1">https://www.tdx.cat/handle/10803/460901?page=1</a>   |
| 15 | Gestión de seguridad como valor agregado en la cadena logística portuaria del Atlántico  | Perdomo Rodríguez, Carlos Andrés y Hernández Niño, Neil      | 2021 | Colombia                       | Método deductivo. Es descriptiva de la gestión de seguridad en la cadena de suministro de las instalaciones portuarias multipropósito del caribe colombiano. | Se proponen en la Innovación de procedimientos. Esto indica una disminución de los riesgos de contaminación de la carga marítima.  | <a href="https://repositorio.cuc.edu.co/handle/11323/9035">https://repositorio.cuc.edu.co/handle/11323/9035</a>   |

|    |  |  |      |          |  |   |   |
|----|--|--|------|----------|--|---|---|
| 16 | "Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra narcotráfico en el puerto de manta"   | Tapia Reyes, Carlos Andrés   | 2018 | Ecuador  | Observación directa, entrevista, y encuesta al personal de funcionarios de la instalación estratégica. La información obtenida, permitió una propuesta acorde a las necesidades del puerto de manta.   | El puerto de Manta administra adecuadamente los riesgos a los que está expuesto, con base a un bien estructurado plan de protección   | <a href="http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/14129/1/T-ESPE-057678.pdf">http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/14129/1/T-ESPE-057678.pdf</a>   |
| 17 | Capacitación y seguridad en los buques transporte de gas licuado de petróleo en naviera transoceánica s.a. 2016  | La Torre Patricio, Luis Abelardo y Sladjén Ochoa, Walter Enrique   | 2020 | Perú     | Tipo: Descriptiva, Aplicativa y Correlacional. Diseño: No Experimental y Transversal.  | Se concluyó que al haberse aplicado la correlación de Spearman con un nivel de significancia 0 % < 5%, se determinó que la Capacitación de la tripulación influye decisivamente en la Seguridad de los buques transporte de GLP en Naviera Transoceánica S.A  | <a href="http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/5171">http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/5171</a>   |
| 18 | Mejorar el servicio para las naves de pasajeros y sus actividades y operaciones conexas en el puerto del Callao  | Arango Huarcaya, Apolonio Gustavo                                  | 2018 | Perú     | cuestión y las practicas operativas que se realizan en la terminal, así como también aspectos Las regulaciones que recaen sobre la prestación del servicio en relacionados con la seguridad de las personas, naves e instalación.  | El Terminal Norte Multipropósito demostró poco compromiso en materia de seguridad para salvaguardar la integridad de los pasajeros y visitantes de las naves cruceros que recalán en sus instalaciones, al haberse identificado que el ingreso a la terminal a través de puntos externos.   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/bitstream/20.500.14260/13/1/Arango_hag.pdf">https://repositorio.apn.gob.pe/bitstream/20.500.14260/13/1/Arango_hag.pdf</a>   |
| 19 | La seguridad del trabajo a bordo y los accidentes operacionales por amarrar y desamarrar en egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", 2019.     | Jerí Huacaychuco, Jandir Erick y Porras Romani, Alejandro Manuel   | 2021 | Perú     | Hipotético, analítico, y deductivo. Tipo de investigación básica, documental y de campo  | La aplicación de las normas de seguridad del trabajo a bordo se relaciona de una manera significativa y directa con los accidentes operacionales por amarrar y desamarrar en egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante  | <a href="http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/176">http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/176</a>   |
| 20 | Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados  | Meudis Quintero Ramos, Karen Almanza-Vides y Suraya Pimienta Gómez | 2021 | Colombia | Investigación cualitativa, se realiza un análisis del objeto del estudio, basados en los aportes de la literatura científica y de las propias experiencias e informaciones que los trabajadores portuarios han tenido con relación a la competitividad internacional de los puertos marítimos.   | Las estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados, deben direccionarse hacia la modernización de la infraestructura del terminal marítimo, actividad que implica mejores equipos, disposición física, dispositivos tecnológicos para la realización de las operaciones de embarque y desembarque.   | <a href="https://produccioncientificaluz.org/index.php/rcs/article/view/36768/39604">https://produccioncientificaluz.org/index.php/rcs/article/view/36768/39604</a>   |
| 21 | Análisis de competitividad de los terminales portuarios ecuatorianos de acuerdo al cumplimiento del código pbip  | Loor Solís Damaris Michelle  | 2016 | Ecuador  | Tipo de investigación :exploratoria y descriptiva, diseño: no experimental transversal, enfoque cualitativo, métodos deductivo e inductivo.  | La competitividad de las terminales portuarias ecuatorianas se ha visto mejorada en el último lustro debido al incremento de las normas de seguridad establecidas según las estipulaciones del código PBIP  | <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659">http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659</a>   |
| 22 | Ecuador: análisis del reporte de competitividad global del periodo 2016-2019   | Jackson Jiménez Cabrera y Ramos Herrera Cristina Marcela           | 2022 | Ecuador  | Metodología teórica analítica, y literatura de fuentes secundarias, investigación de revisión documental, y sitios web de instituciones públicas y privadas  | Se concluye que la competitividad es el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país. Diseñando mejores políticas en base de alianzas público-privadas y tomar las mejores decisiones en posibilidades de un mayor bienestar para sus ciudadanos   | <a href="http://revistas.ulvr.edu.ec/index.php/yachana/article/view/662">http://revistas.ulvr.edu.ec/index.php/yachana/article/view/662</a>   |
| 23 | "Gestión de calidad y su influencia sobre la competitividad de los servicios en la Administración Marítima y Portuaria del Callao"   | Mugurza Cavero, Elizabeth Flor De María y Quispe Moreno, Ubaldina  | 2016 | Perú     | Tipo de Investigación, descriptivo analítico, diseño Correlacional. Además es cuantitativo Cualitativo y el Inductivo.   | La administración general se relaciona de manera básica con la competitividad de las Operaciones de los centros logísticos de la Administración Marítima y Portuaria del Callao   | <a href="http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/3936">http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/3936</a>   |
| 24 | Los factores que permitieron el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM Terminals durante los años 2014 al 2018 | Seminario Rodríguez, Carmen Elena Vergara Delgado, Farah Allison   | 2019 | Perú     | La investigación se consideró utilizar la teoría fundamentada para permitir organizar la información. Se realizaron entrevistas personales, entrevistas por correo electrónico y entrevistas por teléfono, Además ver Factores que permitieron el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM | La Regulación y leyes emitidas por el gobierno han sido un factor determinante en el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao.   | <a href="https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/625691">https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/625691</a>   |
| 25 | La gestión portuaria y su influencia en la competitividad del puerto dello   | Jonathan José Velazco Santos                                       | 2019 | Perú     | Tipo de investigación fue aplicada, diseño de la investigación es no experimental  | El 90% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como regular el nivel de competitividad que caracteriza la labor del Puerto de lo - Moquegua, y el 10% como adecuada; siendo los aspectos más destacados que el 70% de los gerentes consideran como adecuada la ubicación geográfica, el 60% como adecuado el nivel de exigencia legal y regulaciones y el 60% como regular la capacidad operativa; y los aspectos a mejorar son que el 80% considera muy inadecuada el nivel de accesibilidad a la zona de influencia terrestre. | <a href="https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1/078/Velazco-Santos-Jhonatan.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1/078/Velazco-Santos-Jhonatan.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a>   |
| 26 | Introducción Organización Marítima Internacional   | Organización Marítima Internacional                                | 2022 | Suiza    | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.  | <a href="https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx">https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx</a>   |
| 27 | Organización Mundial del Trabajo   | Organización Mundial del Trabajo                                   | 2022 | Suiza    | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Promover los derechos laborales, fomentar oportunidades de trabajo decente, mejorar la protección social y fortalecer el diálogo al abordar los temas relacionados con el trabajo.  | <a href="https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-es/index.htm">https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-es/index.htm</a>   |
| 28 | Una mirada a la infraestructura portuaria  | Comex Perú   | 2018 | Perú     | Enfoque : cualitativo , tipo descriptiva   | En lo que concierne a la infraestructura portuaria, debemos apuntar a mejorar su calidad y así reducir los costos logísticos.   | <a href="https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/una-mirada-a-la-infraestructura-portuaria">https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/una-mirada-a-la-infraestructura-portuaria</a>   |
| 29 | Competitividad portuaria en América Latina y el Caribe: Un análisis de la regulación, gobernanza, y competencia en el sector portuario de la región                                | Ancor Suárez-Alemán, Tomás Serebrisky Oscar Ponce de León          | 2019 | EEUU     | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Los puertos ya no son meramente puertas entre mar y tierra. Hoy en día, los puertos son una parte fundamental de las cadenas de logística, en las que ganancias y ahorros en costos han justificado la necesidad de contar con enlaces internos a nivel mundial.  | <a href="https://www.researchgate.net/publication/334550814_Competitividad_portuaria_en_America_Latina_y_el_Caribe_Un_analisis_de_la_regulacion_gobernanza_y_competencia_en_el_sector_portuario_de_la_region">https://www.researchgate.net/publication/334550814_Competitividad_portuaria_en_America_Latina_y_el_Caribe_Un_analisis_de_la_regulacion_gobernanza_y_competencia_en_el_sector_portuario_de_la_region</a> |
| 30 | Competitividad del Terminal Portuario del Callao: Caso del Muelle 11 de Granos Solidos del Terminal Norte Multipropósitos. Lima  | Hernani Boloños  | 2019 | Perú     | La fuente de información fue Autoridad Portuaria Nacional (APN), Ositran y INEI  | La modernización y término de la etapa de construcción del Muelle 11 generó mejoras en los niveles de productividad del mismo   | <a href="https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/9837/Hernani_Bola%C3%B1os_H%C3%A9ctor.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/9837/Hernani_Bola%C3%B1os_H%C3%A9ctor.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a>   |

| Resultados y discusión |   |   |           |                                     |                  |  |
|------------------------|---|---|-----------|-------------------------------------|------------------|--|
| 31                     | INEI  |   | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Transporte mercancía total en FOB real en millones USD 3,256.00 <a href="https://m.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/boletines/exportaciones-e-importaciones/1/#lista">https://m.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/boletines/exportaciones-e-importaciones/1/#lista</a>  |
| 32                     | Protección de terrorismo y piratería                      |   | 2019      | Perú                                | Tipo descriptivo | Hubo acerca de 200 ataques de sudeste de Asia <a href="https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/799873-estadisticas-cifras-historicas-apn-proteccion-y-seguridad">https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/799873-estadisticas-cifras-historicas-apn-proteccion-y-seguridad</a>  |
| 33                     | Protección de terrorismo y piratería                      |   | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | Los incidentes de piratería en el golfo de Guinea se redujeron de 81 en 2020 a 34 en 2021 <a href="https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html">https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html</a>  |
| 34                     | Ciberseguridad  |   | 2022      |                                     | Tipo descriptivo | A partir de 2016 412 millones de cuentas de red fueron robadas <a href="https://www.computing.es/seguridad/noticias/1116703002501/10-ciberataques-mas-grandes-de-decada.1.html">https://www.computing.es/seguridad/noticias/1116703002501/10-ciberataques-mas-grandes-de-decada.1.html</a>   |
| 35                     | Lucha contra el terrorismo                                |   | 2018      |                                     | Tipo descriptivo | Las muertes por terrorismo aumentaron en un 93% en Somalia <a href="https://www.esglobal.org/el-terrorismo-en-cifras-en-2018/">https://www.esglobal.org/el-terrorismo-en-cifras-en-2018/</a>   |
| 36                     | Lucha contra el terrorismo                                |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Francia registro siete ataques en un 72% <a href="https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html">https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html</a>   |
| 37                     | Protección del medio marítimo                             |   | 2018      |                                     | Tipo descriptivo | Seguridad en las actividades que realizan los puertos es de vital importancia <a href="https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf">https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf</a>  |
| 38                     | Convenio internacional solas                              |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar <a href="https://cstgrupo.com/convenio-solas-novedades-2016/">https://cstgrupo.com/convenio-solas-novedades-2016/</a>  |
| 39                     | Código PBP  |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas. <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/reduq/17659/1/Tesis.pdf">http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/reduq/17659/1/Tesis.pdf</a>  |
| 40                     | Convenio CSC  |   | 2016-2021 |                                     | Tipo descriptivo | Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores cuyo objetivo es mantener el nivel de seguridad en el transporte y manipulación de los contenedores. <a href="https://www.aragon.es/-vehiculos-y-transportes-csc#:~:text=de%20os%20contenedores-EI%20Convenio%20internacional%20sobre%20a%20seguridad%20de%20os%20contenedores%2C%20CSC,proporcionando%20regl as%20de%20seguridad%20uniformes.">https://www.aragon.es/-vehiculos-y-transportes-csc#:~:text=de%20os%20contenedores-EI%20Convenio%20internacional%20sobre%20a%20seguridad%20de%20os%20contenedores%2C%20CSC,proporcionando%20regl as%20de%20seguridad%20uniformes.</a> |
| 41                     | Transporte terrestre de recinto portuario                 | Asociación peruana de agentes marítimos | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | MTC y PNP se unieron para un plan de ordenamiento debido a que aprox 3700 vehículos circulan de transporte por día <a href="https://apam-peru.com/web/acciones-de-seguridad-en-los-accesos-a-los-terminales-portuarios-del-callao-benefician-a-mas-de-3700-vehiculos-de-transporte-por-dia/">https://apam-peru.com/web/acciones-de-seguridad-en-los-accesos-a-los-terminales-portuarios-del-callao-benefician-a-mas-de-3700-vehiculos-de-transporte-por-dia/</a>   |
| 42                     | Protección marítima                                       | OMI                                     | 2021      | Suiza                               | Tipo descriptivo | La OMI concretó el proyecto de resolución a fin de alentar a los estados miembros para promover medidas para la prevención y supresión de los actos fraudulentos. <a href="https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf">https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf</a>  |
| 43                     | Protección de buques                                      | Actualidad empresarial                  | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Resolución de dicapi dispuso que todo buque petrolero nuevo o existente de un arqueo bruto igual o mayor a 20 de bandera peruana o extranjera, con permiso de navegación para transportar buques o derivados a granel debe tener doble casco. <a href="https://actualidadempresarial.pe/norma/resolucion-directoral-rd-197-2021-mgp-dicapi/13d1a661-9788-4a0b-8eb3-89d98d1ea51c">https://actualidadempresarial.pe/norma/resolucion-directoral-rd-197-2021-mgp-dicapi/13d1a661-9788-4a0b-8eb3-89d98d1ea51c</a>  |
| 44                     | Costos logísticos   |   | 2016      |                                     | Tipo descriptivo | Aumentaron en un 40% promedio <a href="https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/reduccion-de-costos-logisticos-a-traves-de-una-adecuada-seleccion-de-los-actores-de-la-cadena-de-dis">https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/reduccion-de-costos-logisticos-a-traves-de-una-adecuada-seleccion-de-los-actores-de-la-cadena-de-dis</a>  |
| 45                     | Suministro de combustible                                 | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Demanda de diésel mgo- lima por embarcación fue 2,032 galones /día y la demanda de ifo low sulphur callao por embarcación fue 477663.088 tm aprox <a href="https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2021/02-Demanda-Nacional-Actividades-Diciembre-2021.pdf">https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2021/02-Demanda-Nacional-Actividades-Diciembre-2021.pdf</a>  |
| 46                     | Mantenimiento de naves                                    | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Se realizaron 416 embarcaciones en baña en los terminales APM, DP WORLD y TP multiboyas <a href="https://mde.2126.pdf">MDE 2126.pdf (udep.edu.pe)</a>  |
| 47                     | Precio de combustible                                     | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Precio promedio de combustible fue 12,91 soles/galón <a href="https://scop.docprice.osinermin.gob.pe">SCOP DOC PRICE (osinermin.gob.pe)</a>  |
| 48                     | Tarifas de embarque y descarga de contenedores llenos 40' | Dp World -Callao                        | 2020      | Perú                                | Tipo descriptivo | En el puerto del callao fue \$191,41 aprox <a href="https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpww/dpww-tenant/americas/peru/peru/media-files/tarifario/tarifario-publico-2020-actualizado-al-20-08-2020-version-2020-3-2020-09-11-18-00-40.pdf?rev=1">https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpww/dpww-tenant/americas/peru/peru/media-files/tarifario/tarifario-publico-2020-actualizado-al-20-08-2020-version-2020-3-2020-09-11-18-00-40.pdf?rev=1</a>   |
| 49                     | Volumen de inversiones (inversión extranjera directa)     | Proinversión                            | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | El volumen de inversiones (inversión extranjera directa) fue 6,201,00 millones de US\$ <a href="https://www.investinperu.pe/es/clima/inversion-extranjera/inversion-extranjera-directa">https://www.investinperu.pe/es/clima/inversion-extranjera/inversion-extranjera-directa</a>   |
| 50                     | Importación   | INEI                                    | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | La importación en el Perú fue en el año 2021 46,798,00 millones de US\$ dólares americanos <a href="https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf">https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf</a>   |
| 51                     | Exportación   | INEI                                    | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | La exportación en el Perú fue en el año 2021 57,159,30 millones de US\$ dólares americanos <a href="https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf">https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf</a>   |
| 52                     | Volumen de arqueos arribados                              | Comunidad andina                        | 2022      | Perú - Bolivia - Colombia - Ecuador | Tipo descriptivo | En el puerto del callao cantidad de buques arribados fue 2306 <a href="https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf">https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf</a>  |
| 53                     | Manejo de carga   | Comunidad andina                        | 2022      | Perú - Bolivia - Colombia - Ecuador | Tipo descriptivo | En el puerto del callao en miles de toneladas fue 49,615,00 <a href="https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf">https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf</a>  |
| 54                     | Almacenamiento  | Dp World Logistics                      | 2018      | Perú                                | Tipo descriptivo | Se mantuvo desde el año 2018 a la interperie, su almacenamiento fue aprox \$ 9,00 m2, pero este costo no aplica para carga peligrosa. <a href="https://www.dpworld.com/es/peru/logistics/tarifario-lurin">https://www.dpworld.com/es/peru/logistics/tarifario-lurin</a>  |
| 55                     | Concesionados - terminales de contenedores                | Ositran                                 | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Los concesionados en los terminales de contenedores como APM reportaron 76504 teus y DP WORLD 122242 teus <a href="https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3435362/boletin-estadistico-jun-2022.pdf?v=1658336947">https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3435362/boletin-estadistico-jun-2022.pdf?v=1658336947</a>  |
| 56                     | Transportistas marítimos                                  | Alphaliner                              | 2021      | Francia                             | Tipo descriptivo | Principales líneas navieras Maersk, Mediterranean Shipping Company, Cosco, One Y Hapag Lloyd <a href="https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/4853/J.Herrera_Trabajo_de_investigacion_Bachiller_2021.pdf?sequence=5">https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/4853/J.Herrera_Trabajo_de_investigacion_Bachiller_2021.pdf?sequence=5</a>   |
| 57                     | Cadena logística expresado en miles de dólares americanos | Ositran                                 | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | Muelle sur DP WORLD fue su utilidad neta de 54,060 ; muelle norte APM su inversión ejecutada de 1,872 y transportadora callao sus ingresos portuarios de 25,475,566 <a href="https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-tc-2022.pdf">https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-tc-2022.pdf</a>  |
| 58                     | Infraestructura (movimiento por grúas)                    | Autoridad portuaria nacional            | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | En el puerto del callao se evidencio de 29 a 31 contenedores por hora aprox DP WORLD Y APM <a href="https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2835991/Estadisticas%20de%20naves%20atendidas%20con%20gr%C3%BAs%20p%C3%B3rtico%20-%20anual%202021.pdf?v=164512571">https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2835991/Estadisticas%20de%20naves%20atendidas%20con%20gr%C3%BAs%20p%C3%B3rtico%20-%20anual%202021.pdf?v=164512571</a>   |
| 59                     | Construcción nuevos puertos                               | Concesionaria puerto de amazonas        | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Puerto de Yurimaguas - ingresos portuarios s/, 493,551,07 <a href="https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-tc-2022.pdf">Presentación de PowerPoint (ositran.gob.pe)</a>   |
| 60                     | Puertos principales                                       | Portal portuario                        | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | El puerto del callao se ubicó en el sexto puesto con 2,486,425 millones de teus y el primer lugar lo ocupó el puerto de colon - Panamá con 4,915,975. <a href="https://portalportuario.cl/cepal-libera-ranking-de-puertos-con-mayor-movimiento-de-contenedores-durante-2021/">https://portalportuario.cl/cepal-libera-ranking-de-puertos-con-mayor-movimiento-de-contenedores-durante-2021/</a>  |



## INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

### I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Alhuay Olivera, Samanta
- I.2. Especialidad del Validador: Maestra en Administración de Negocios - MBA
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Universidad César Vallejo
- I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Ficha de recolección de datos.
- I.5. Autor del instrumento: GALVEZ GUERRERO, ANA LUCIA / LIENDO HUAMAN KARINA.

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

| INDICADORES            | CRITERIOS   | Deficiente<br>0-20% | Regular<br>21-40% | Bueno<br>41-60% | Muy bueno<br>61-80% | Excelente<br>81-100% |
|------------------------|---|---------------------|-------------------|-----------------|---------------------|----------------------|
| CLARIDAD               | Esta formulado con lenguaje apropiado   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| OBJETIVIDAD            | Esta expresado de manera coherente y lógica   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| PERTINENCIA            | Responde a las necesidades internas y externas de la investigación  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| ACTUALIDAD             | Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| ORGANIZACIÓN           | Comprende los aspectos en calidad y claridad.   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| SUFICIENCIA            | Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| INTENCIONALIDAD        | Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| CONSISTENCIA           | Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando. |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| COHERENCIA             | Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento         |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| METODOLOGÍA            | Considera que los ítems miden lo que pretende medir.  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| PROMEDIO DE VALORACIÓN |   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |

### III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

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

...En las recomendaciones, sugerir, que basado a lo demostrado en esta investigación, amerita hacer una tesis experimental, que ayude a demostrar en qué nivel la Seguridad Portuaria, permite la competitividad de los Operadores del Callao.

### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 75%

Lima, 01 de Noviembre del 2022

Firma de experto informante  
DNI: 70439888



### CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: MG. Samanta Alhuay Olivera  
Presente

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

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante de la escuela de Negocios Internacionales de la UCV, en la sede de Lima este requiero validar los instrumentos con los cuales recogeré la información necesaria para poder realizar el Desarrollo de Tesis.

El título del proyecto de investigación es: *El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021* y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he 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 apriorística.
- Matriz de consistencia
- Ficha de búsqueda de información
- Estado del arte
- Protocolo de evaluación del instrumento

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

Atentamente.

Gálvez Guerrero Ana Lucía

DNI: 70501528

Liendo Huasmán Karina

DNI: 40653028

Seguridad portuaria; Son disposiciones o medidas que se brindan por la ocurrencia de peligros y de situaciones anómalas que puedan inducir a un daño físico o material que puede afectar directamente a las instalaciones portuarias, los buques, las mercaderías y las personas.

- Medidas de protección; Es otorgar los cuidados respectivos en tema de seguridad e integridad de las personas en cuanto a situaciones de riesgo.
- Marco Regulatorio: Son las bases o fundamentos para construir o determinar una postura de conocimiento adecuado.
- Infraestructura portuaria; Son las obras civiles ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a cumplir o prestar servicio de naves, servicio de carga o de pasajeros en dicho recinto portuario.
- Instalaciones portuarias: Son obras de infraestructura y superestructura, además contiene instalaciones mecánicas de servicios para la facilitación del tráfico portuaria.

### MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN APRIORISTICAS

**Título: El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021**

**AUTORES: Gálvez Guerrero Ana Lucia  
Liendo Huamán Karina**

| Problema  | Objetivo   | Categorías, subcategorías y criterios |                                 |                   |
|---|--|---------------------------------------|---------------------------------|-------------------|
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016 - 2021? | Determinar el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016-2021 | Categoría: Seguridad                  |                                 |                   |
|   |  | Sub categorías                        | Criterios                       | Sujeto de estudio |
| Problemas específicos   | Objetivos específicos  | Medidas de Protección                 | Transporte de mercancías        |                   |
|   |  |                                       | Protección marítima y piratería |                   |
| Ciberseguridad  |  |                                       |                                 |                   |
| Lucha contra el terrorismo  |  |                                       |                                 |                   |

|  |   |                                 |                                  |   |
|--|---|---------------------------------|----------------------------------|---|
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 - 2021?    | Determinar el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 - 2021  | Marco Regulatorio               | Protección del medio marítimo    | Base de datos: Artículos científicos, revistas y libros científicos |
|  |   |                                 | Convenio Internacional "Solas"   |   |
|  |   |                                 | Código PBIP                      |   |
|  |   |                                 | Convenio CSC                     |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021? | ¿Determinar el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021?   | Infraestructura                 | Transporte terrestre y portuario |   |
|  |   |                                 | Protección de Buques             |   |
|  |   |                                 | Costos logísticos                |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios, Callao 2016-2021?                    | Determinar el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios, Callao 2016-2021  | Instalaciones Portuarias        | Protección marítima              |   |
|  |   |                                 | Oficiales de Protección marítima |   |
|  |   |                                 | Compañías navieras               |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021? | Determinar el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021   |                                 | Oficial de Protección de         |   |
|  |   |                                 | Instalación Portuaria            |   |
|  |   |                                 | Seguridad de los contenedores    |   |
| <b>Tipo y diseño de investigación</b>  | <b>Población y Muestra</b>  | <b>Técnicas e instrumentos</b>  |                                  |   |
| Enfoque: Cualitativo   | Artículos científicos del periodo 2016 - 2021 relacionados al Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021. | Técnica: Levantamiento de datos |                                  |   |
| tipo : Aplicada  |   | Análisis documental             |                                  |   |
| Diseño: No experimental  |   |                                 |                                  |   |
|  |   |                                 |                                  |   |

## FICHA DE BÚSQUEDA DE INFORMACIÓN

| <b>El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021</b> |                                     |  |                             |
|--|-------------------------------------|--|-----------------------------|
| <b>Palabras Clave</b>  |                                     |  |                             |
| <b>Palabras Del Título</b>   | <b>Palabras Asociadas Al Título</b> | <b>Tipos De Diseño De La Investigación</b> | <b>Técnicas Estadística</b> |
| Impacto  | Impacto En La Seguridad Portuaria   | Tipo: Aplicada                             |                             |
| Seguridad Portuaria  | Medidas De Protección               | Diseño de investigación : Cualitativa      |                             |
| Competitividad   | Costos Portuarios                   |  |                             |
| Operadores   | Operadores Portuarios               |  |                             |
| Callao   | Infraestructura                     |  |                             |
|  | Código PBIP                         |  |                             |

| <b>The Impact of Port Security for the Competitiveness of Operators, Callao 2016-2021</b> |  |                                 |                               |
|---|--|---------------------------------|-------------------------------|
| <b>Keywords</b>   |  |                                 |                               |
| <b>Title Words</b>  | <b>Words Associated With The Title</b> | <b>Types Of Research Design</b> | <b>Statistical Techniques</b> |
| Impact  | Port Security Impact                   | Type : Applied                  |                               |
| Port Security   | Protection Measures                    | Research Design: Qualitative    |                               |
| Competitiveness   | Port Costs                             |                                 |                               |
| Operators   | Port Operators                         |                                 |                               |
| Callao  | Infrastructure                         |                                 |                               |
|   | Isps Code                              |                                 |                               |

# ESTADO DEL ARTE

## PRESENTACIÓN DE INVESTIGACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES

Apellidos y Nombres: Gálvez Guerrero Ana Lucia // Liendo Huamán Karina

Título de la investigación: El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-202

| N° | Título   | Autor  | Año  | País                           | Metodología  | Conclusiones   | Dirección electrónica   |
|----|--|--|------|--------------------------------|--|--|---|
| 1  | Introducción organización marítima internacional   | Organización Marítima Internacional                          | 2022 | Suiza                          | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.   | <a href="https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx">https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx</a>   |
| 2  | Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias   | Romero Faz, David  | 2016 | Argentina                      | Utiliza la técnica del modelo matricial de presentación de riesgos y se basa en el método CARVER de análisis de riesgos                                      | Los nuevos parámetros de evaluación del riesgo en terminales portuarias planteados por el autor en otra investigación y comentados aquí, permitirán mejorar la seguridad, ayudando al operador logístico a objetivar sus inversiones en esta área y facilitandouna medida más ajustada a la realidad en cada terminal logística.                                   | <a href="https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307003.pdf">https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307003.pdf</a>   |
| 3  | Análisis de competitividad de los terminales portuarios ecuatorianos de acuerdo al cumplimiento del código PBIP  | Loor Solís Damaris Michelle , Ramos Herrera Cristina Marcela | 2016 | Ecuador                        | Tipo de investigación :exploratoria y descriptiva, diseño: no experimental transversal, enfoque cualitativo, métodos deductivo e inductivo.                  | La competitividad de las terminales portuarias ecuatorianas se ha visto mejorada en el último lustro debido al incremento de las normas de seguridad establecidas según las estipulaciones del código PBIP.  | <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659">http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659</a>   |
| 4  | Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias   | Romero Faz, David  | 2016 | Argentina                      | Utiliza la técnica del modelo matricial de presentación de riesgos y se basa en el método CARVER de análisis de riesgos                                      | Los nuevos parámetros de evaluación del riesgo en terminales portuarias planteados por el autor en otra investigación y comentados aquí, permitirán mejorar la seguridad, ayudando al operador logístico a objetivar sus inversiones en esta área y facilitando una medida más ajustada a la realidad en cada terminal logística.                                  | <a href="http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/14129">http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/14129</a>   |
| 5  | Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra el narcotráfico en el puerto de manta  | Carlos Andrés Tapia Reyes                                    | 2018 | Ecuador                        | Investigación exploratoria , descriptiva , diseño : observación ,niveles : no experimental , transversal.  | En este sentido complementar sistemas de seguridad tangibles , de qué manera tradicional han sido utilizados a través de los tiempos con soluciones electrónicas que mancomunan su accionar a un solo objetivo, fortalecer la seguridad de una instalación con base a las amenazas que pueden impactarla.  | <a href="https://www.oas.org/es/centro_noticias/comunicado_prensa.asp?sCodigo=C-713/11">https://www.oas.org/es/centro_noticias/comunicado_prensa.asp?sCodigo=C-713/11</a>   |
| 6  | Organización de estados americanos   | OEA  | 2019 | Washington d. C estados unidos | Descriptivo  | José Miguel Insulza, aseguró hoy que "la OEA está preparada para enfrentar los desafíos" del hemisferio, entre los que destacó el crimen organizado y la desigualdad, problemas que si son afrontados colectiva y eficazmente y con las favorables condiciones económicas y políticas actuales, asegurarán que ésta sea "la década de América Latina y el Caribe". | <a href="https://repositorio.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSAYO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?s_equence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSAYO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?s_equence=1&amp;isAllowed=y</a> |
| 7  | Seguridad Portuaria en Colombia el Caballo de troya en el Comercio Internacional.  | Andrea Del Pilar García López                                | 2014 | Colombia                       | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | La importancia y el impacto de la seguridad portuaria a nivel internacional. El inminente crecimiento y evolución de las actividades marítimas, se dio gracias a la privatización.   | <a href="https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/1_reformas_portuarias/7_autor_port_vretos_puertos_latinoam.doc">https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/1_reformas_portuarias/7_autor_port_vretos_puertos_latinoam.doc</a>   |
| 8  | Las Autoridades Portuarias y los Retos de los Puerto Latinoamericano   | Carlos M. Gallegos   | 2016 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Puertos eficientes y competitivos son los que se requieren y han de sobrevivir exitosamente al inminente incremento del comercio en el hemisferio  | <a href="https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru">https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru</a>   |
| 9  | Los 3 principales puertos marítimos de Perú  | South Pacific Logistics                                      | 2022 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | El puerto del Callao se considera el puerto principal del país ya que recibe más volumen de tráfico y tiene gran capacidad de almacenaje por tener ubicación geográfica estratégica.   | <a href="https://apam-peru.com/web/competitividad-portuaria/">https://apam-peru.com/web/competitividad-portuaria/</a>   |
| 10 | Competitividad portuaria   | Sara Manayay   | 2015 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo descriptiva   | La competitividad portuaria puede ser entendida, en términos generales, como la capacidad para competir que posee un puerto en una determinada área de influencia o hinterland, a nivel regional o mundial   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26">https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26</a>   |
| 11 | Optimización del flujo vehicular con carga pesada en las vías de acceso a los terminales portuarios del puerto del callao  | Esp. Sergio Miguel Del Águila Alfaro                         | 2018 | Perú                           | Diseño de investigación: experimental, descriptivo, transversal  | Las vías de acceso actuales a los terminales portuarios del puerto del Callao, resultan insuficientes e inseguras, generando congestión vehicular, situación que no contribuye a la optimización de la cadena logística portuaria, generando efectos negativos en el comercio exterior   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26">https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26</a>   |
| 12 | Guerra por droga en el Callao: ocho bandas criminales se disputan envíos   | Johana Custodio  | 2019 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Estas nuevas organizaciones burlan los controles aduaneros y no se amilanar ante los duros golpes de incautación que realizan la Policía y la Fiscalía.  | <a href="https://ojo.pe/policial/guerra-por-droga-en-el-callao-ocho-bandas-criminales-se-disputan-envios-ojo-web-noticia/">https://ojo.pe/policial/guerra-por-droga-en-el-callao-ocho-bandas-criminales-se-disputan-envios-ojo-web-noticia/</a>   |
| 13 | Gremio portuario denuncia robos en el puerto del Callao y exige convenio para garantizar la seguridad.   | Periódico Gestión  | 2022 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | La seguridad privada no es suficiente porque la delincuencia en el Callao es un problema estratégico   | <a href="https://gestion.pe/economia/asppor-denuncia-robos-en-el-puerto-del-callao-y-exige-convenio-para-garantizar-la-seguridad-rmmn-noticia/">https://gestion.pe/economia/asppor-denuncia-robos-en-el-puerto-del-callao-y-exige-convenio-para-garantizar-la-seguridad-rmmn-noticia/</a>                   |
| 14 | Identificación de mejores prácticas en seguridad en los puertos de interés general de Cataluña: propuesta de mejoras para la optimización de la respuesta a la activación de un plan de autoprotección | Pérez Madariaga, Luis  | 2017 | España                         | La implementación de Buenas Prácticas en Emergencias.  | Las políticas de seguridad tuvo programas de planificación de mejoras en una instalación portuaria , reduciendo así la amenaza, la vulnerabilidad de sus sistemas en cualquiera de sus subniveles (individuo, grupo o entorno) ,por ende aumenta su capacidad de respuesta ante cualquier riesgo ocurrido.   | <a href="https://www.tdx.cat/handle/10803/460901?page=1">https://www.tdx.cat/handle/10803/460901?page=1</a>   |
| 15 | Gestión de seguridad como valor agregado en la cadena logística portuaria del Atlántico  | Perdomo Rodríguez, Carlos Andrés y Hernández Niño, Neil      | 2021 | Colombia                       | Método deductivo. Es descriptiva de la gestión de seguridad en la cadena de suministro de las instalaciones portuarias multipropósito del caribe colombiano. | Se proponen en la Innovación de procedimientos. Esto indica una disminución de los riesgos de contaminación de la carga marítima.  | <a href="https://repositorio.cuc.edu.co/handle/11323/9035">https://repositorio.cuc.edu.co/handle/11323/9035</a>   |

|    |  |  |      |          |  |   |   |
|----|--|--|------|----------|--|---|---|
| 16 | "Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra narcotráfico en el puerto de manta"   | Tapia Reyes, Carlos Andrés   | 2018 | Ecuador  | Observación directa, entrevista, y encuesta al personal de funcionarios de la instalación estratégica. La información obtenida, permitió una propuesta acorde a las necesidades del puerto de manta.   | El puerto de Manta administra adecuadamente los riesgos a los que está expuesto, con base a un bien estructurado plan de protección   | <a href="http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/14129/1/T-ESPE-057678.pdf">http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/14129/1/T-ESPE-057678.pdf</a>   |
| 17 | Capacitación y seguridad en los buques transporte de gas licuado de petróleo en naviera transoceánica s.a. 2016  | La Torre Patricio, Luis Abelardo y Sladjén Ochoa, Walter Enrique   | 2020 | Perú     | Tipo: Descriptiva, Aplicativa y Correlacional. Diseño: No Experimental y Transversal.  | Se concluyó que al haberse aplicado la correlación de Spearman con un nivel de significancia 0 % < 5%, se determinó que la Capacitación de la tripulación influye decisivamente en la Seguridad de los buques transporte de GLP en Naviera Transoceánica S.A  | <a href="http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/5171">http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/5171</a>   |
| 18 | Mejorar el servicio para las naves de pasajeros y sus actividades y operaciones conexas en el puerto del Callao  | Arango Huarcaya, Apolonio Gustavo                                  | 2018 | Perú     | cuestión y las practicas operativas que se realizan en la terminal, así como también aspectos Las regulaciones que recaen sobre la prestación del servicio en relacionados con la seguridad de las personas, naves e instalación.  | El Terminal Norte Multipropósito demostró poco compromiso en materia de seguridad para salvaguardar la integridad de los pasajeros y visitantes de las naves cruceros que recalán en sus instalaciones, al haberse identificado que el ingreso a la terminal a través de puntos externos.   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/bitstream/20.500.14260/13/1/Arango_hag.pdf">https://repositorio.apn.gob.pe/bitstream/20.500.14260/13/1/Arango_hag.pdf</a>   |
| 19 | La seguridad del trabajo a bordo y los accidentes operacionales por amarrar y desamarre en egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", 2019.      | Jerí Huacaychuco, Jandir Erick y Porras Romani, Alejandro Manuel   | 2021 | Perú     | Hipotético, analítico, y deductivo. Tipo de investigación básica, documental y de campo  | La aplicación de las normas de seguridad del trabajo a bordo se relaciona de una manera significativa y directa con los accidentes operacionales por amarrar y desamarre en egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante   | <a href="http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/176">http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/176</a>   |
| 20 | Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados  | Meudis Quintero Ramos, Karen Almanza-Vides y Suraya Pimienta Gómez | 2021 | Colombia | Investigación cualitativa, se realiza un análisis del objeto del estudio, basados en los aportes de la literatura científica y de las propias experiencias e informaciones que los trabajadores portuarios han tenido con relación a la competitividad internacional de los puertos marítimos.   | Las estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados, deben direccionarse hacia la modernización de la infraestructura del terminal marítimo, actividad que implica mejores equipos, disposición física, dispositivos tecnológicos para la realización de las operaciones de embarque y desembarque.   | <a href="https://produccioncientificaluz.org/index.php/rcs/article/view/36768/39604">https://produccioncientificaluz.org/index.php/rcs/article/view/36768/39604</a>   |
| 21 | Análisis de competitividad de los terminales portuarios ecuatorianos de acuerdo al cumplimiento del código pbip  | Loor Solís Damaris Michelle  | 2016 | Ecuador  | Tipo de investigación :exploratoria y descriptiva, diseño: no experimental transversal, enfoque cualitativo, métodos deductivo e inductivo.  | La competitividad de las terminales portuarias ecuatorianas se ha visto mejorada en el último lustro debido al incremento de las normas de seguridad establecidas según las estipulaciones del código PBIP  | <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659">http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659</a>   |
| 22 | Ecuador: análisis del reporte de competitividad global del periodo 2016-2019   | Jackson Jiménez Cabrera y Ramos Herrera Cristina Marcela           | 2022 | Ecuador  | Metodología teórica analítica, y literatura de fuentes secundarias, investigación de revisión documental, y sitios web de instituciones públicas y privadas  | Se concluye que la competitividad es el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país. Diseñando mejores políticas en base de alianzas público-privadas y tomar las mejores decisiones en posibilidades de un mayor bienestar para sus ciudadanos   | <a href="http://revistas.ulvr.edu.ec/index.php/yachana/article/view/662">http://revistas.ulvr.edu.ec/index.php/yachana/article/view/662</a>   |
| 23 | "Gestión de calidad y su influencia sobre la competitividad de los servicios en la Administración Marítima y Portuaria del Callao"   | Muguruza Cavero, Elizabeth Flor De María y Quispe Moreno, Ubaldina | 2016 | Perú     | Tipo de Investigación, descriptivo analítico, diseño Correlacional. Además es cuantitativo Cualitativo y el Inductivo.   | La administración general se relaciona de manera básica con la competitividad de las Operaciones de los centros logísticos de la Administración Marítima y Portuaria del Callao   | <a href="http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/3936">http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/3936</a>   |
| 24 | Los factores que permitieron el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM Terminals durante los años 2014 al 2018 | Seminario Rodríguez, Carmen Elena Vergara Delgado, Farah Allison   | 2019 | Perú     | La investigación se consideró utilizar la teoría fundamentada para permitir organizar la información. Se realizaron entrevistas personales, entrevistas por correo electrónico y entrevistas por teléfono, Además ver Factores que permitieron el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM | La Regulación y leyes emitidas por el gobierno han sido un factor determinante en el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao.   | <a href="https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/625691">https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/625691</a>   |
| 25 | La gestión portuaria y su influencia en la competitividad del puerto dello   | Jonathan José Velazco Santos                                       | 2019 | Perú     | Tipo de investigación fue aplicada, diseño de la investigación es no experimental  | El 90% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como regular el nivel de competitividad que caracteriza la labor del Puerto de lo - Moquegua, y el 10% como adecuada; siendo los aspectos más destacados que el 70% de los gerentes consideran como adecuada la ubicación geográfica, el 60% como adecuado el nivel de exigencia legal y regulaciones y el 60% como regular la capacidad operativa; y los aspectos a mejorar son que el 80% considera muy inadecuada el nivel de accesibilidad a la zona de influencia terrestre. | <a href="https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1/078/Velazco-Santos-Jhonatan.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1/078/Velazco-Santos-Jhonatan.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a>   |
| 26 | Introducción Organización Marítima Internacional   | Organización Marítima Internacional                                | 2022 | Suiza    | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.  | <a href="https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx">https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx</a>   |
| 27 | Organización Mundial del Trabajo   | Organización Mundial del Trabajo                                   | 2022 | Suiza    | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Promover los derechos laborales, fomentar oportunidades de trabajo decente, mejorar la protección social y fortalecer el diálogo al abordar los temas relacionados con el trabajo.  | <a href="https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-es/index.htm">https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-es/index.htm</a>   |
| 28 | Una mirada a la infraestructura portuaria  | Comex Perú   | 2018 | Perú     | Enfoque : cualitativo , tipo descriptiva   | En lo que concierne a la infraestructura portuaria, debemos apuntar a mejorar su calidad y así reducir los costos logísticos.   | <a href="https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/una-mirada-a-la-infraestructura-portuaria">https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/una-mirada-a-la-infraestructura-portuaria</a>   |
| 29 | Competitividad portuaria en América Latina y el Caribe: Un análisis de la regulación, gobernanza, y competencia en el sector portuario de la región                                | Ancor Suárez-Alemán, Tomás Serebrisky Oscar Ponce de León          | 2019 | EEUU     | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Los puertos ya no son meramente puertas entre mar y tierra. Hoy en día, los puertos son una parte fundamental de las cadenas de logística, en las que ganancias y ahorros en costos han justificado la necesidad de contar con enlaces internos a nivel mundial.  | <a href="https://www.researchgate.net/publication/334550814_Competitividad_portuaria_en_America_Latina_y_el_Caribe_Un_analisis_de_la_regulacion_gobernanza_y_competencia_en_el_sector_portuario_de_la_region">https://www.researchgate.net/publication/334550814_Competitividad_portuaria_en_America_Latina_y_el_Caribe_Un_analisis_de_la_regulacion_gobernanza_y_competencia_en_el_sector_portuario_de_la_region</a> |
| 30 | Competitividad del Terminal Portuario del Callao: Caso del Muelle 11 de Granos Solidos del Terminal Norte Multipropósitos. Lima  | Hernani Boloños  | 2019 | Perú     | La fuente de información fue Autoridad Portuaria Nacional (APN), Ositran y INEI  | La modernización y término de la etapa de construcción del Muelle 11 generó mejoras en los niveles de productividad del mismo   | <a href="https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/9837/Hernani_Bola%C3%B1os_H%C3%A9ctor.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/9837/Hernani_Bola%C3%B1os_H%C3%A9ctor.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a>   |

| Resultados y discusión |   |   |           |                                     |                  |   |   |
|------------------------|---|---|-----------|-------------------------------------|------------------|---|---|
| 31                     | INEI  |   | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Transporte mercancía total en FOB real en millones USD 3,256.00   | <a href="https://m.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/boletines/exportaciones-e-importaciones/1/#lista">https://m.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/boletines/exportaciones-e-importaciones/1/#lista</a>   |
| 32                     | Protección de terrorismo y piratería                      |   | 2019      | Perú                                | Tipo descriptivo | Hubo acerca de 200 ataques de sudeste de Asia   | <a href="https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/799873-estadisticas-cifras-historicas-apn-proteccion-y-seguridad">https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/799873-estadisticas-cifras-historicas-apn-proteccion-y-seguridad</a>   |
| 33                     | Protección de terrorismo y piratería                      |   | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | Los incidentes de piratería en el golfo de Guinea se redujeron de 81 en 2020 a 34 en 2021   | <a href="https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html">https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html</a>   |
| 34                     | Ciberseguridad  |   | 2022      |                                     | Tipo descriptivo | A partir de 2016 412 millones de cuentas de red fueron robadas  | <a href="https://www.computing.es/seguridad/noticias/1116703002501/10-ciberataques-mas-grandes-de-decada.1.html">https://www.computing.es/seguridad/noticias/1116703002501/10-ciberataques-mas-grandes-de-decada.1.html</a>   |
| 35                     | Lucha contra el terrorismo                                |   | 2018      |                                     | Tipo descriptivo | Las muertes por terrorismo aumentaron en un 93% en Somalia  | <a href="https://www.esglobal.org/el-terrorismo-en-cifras-en-2018/">https://www.esglobal.org/el-terrorismo-en-cifras-en-2018/</a>   |
| 36                     | Lucha contra el terrorismo                                |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Francia registro siete ataques en un 72%  | <a href="https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html">https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html</a>   |
| 37                     | Protección del medio marítimo                             |   | 2018      |                                     | Tipo descriptivo | Seguridad en las actividades que realizan los puertos es de vital importancia   | <a href="https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf">https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf</a>   |
| 38                     | Convenio internacional solas                              |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar   | <a href="https://cstgrupo.com/convenio-solas-novedades-2016/">https://cstgrupo.com/convenio-solas-novedades-2016/</a>   |
| 39                     | Código PBP  |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.   | <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/17659/1/Tesis.pdf">http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/17659/1/Tesis.pdf</a>   |
| 40                     | Convenio CSC  |   | 2016-2021 |                                     | Tipo descriptivo | Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores cuyo objetivo es mantener el nivel de seguridad en el transporte y manipulación de los contenedores.  | <a href="https://www.aragon.es/-vehiculos-y-transportes-csc#:~:text=de%20os%20contenedores-EI%20Convenio%20internacional%20sobre%20la%20seguridad%20de%20os%20contenedores%2C%20CSC,proporcionando%20reglas%20de%20seguridad%20uniformes.">https://www.aragon.es/-vehiculos-y-transportes-csc#:~:text=de%20os%20contenedores-EI%20Convenio%20internacional%20sobre%20la%20seguridad%20de%20os%20contenedores%2C%20CSC,proporcionando%20reglas%20de%20seguridad%20uniformes.</a> |
| 41                     | Transporte terrestre de recinto portuario                 | Asociación peruana de agentes marítimos | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | MTC y PNP se unieron para un plan de ordenamiento debido a que aprox 3700 vehículos circulan de transporte por día  | <a href="https://apam-peru.com/web/acciones-de-seguridad-en-los-accesos-a-los-terminales-portuarios-del-callao-benefician-a-mas-de-3700-vehiculos-de-transporte-por-dia/">https://apam-peru.com/web/acciones-de-seguridad-en-los-accesos-a-los-terminales-portuarios-del-callao-benefician-a-mas-de-3700-vehiculos-de-transporte-por-dia/</a>   |
| 42                     | Protección marítima                                       | OMI                                     | 2021      | Suiza                               | Tipo descriptivo | La OMI concretó el proyecto de resolución a fin de alentar a los estados miembros para promover medidas para la prevención y supresión de los actos fraudulentos.   | <a href="https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf">https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf</a>   |
| 43                     | Protección de buques                                      | Actualidad empresarial                  | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Resolución de dicapi dispuso que todo buque petrolero nuevo o existente de un arqueo bruto igual o mayor a 20 de bandera peruana o extranjera, con permiso de navegación para transportar buques o derivados a granel debe tener doble casco. | <a href="https://actualidadempresarial.pe/norma/resolucion-directoral-rd-197-2021-mgp-dicapi/13d1a661-9788-4a0b-8eb3-89d98d1ea51c">https://actualidadempresarial.pe/norma/resolucion-directoral-rd-197-2021-mgp-dicapi/13d1a661-9788-4a0b-8eb3-89d98d1ea51c</a>   |
| 44                     | Costos logísticos   |   | 2016      |                                     | Tipo descriptivo | Aumentaron en un 40% promedio   | <a href="https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/reduccion-de-costos-logisticos-a-traves-de-una-adecuada-seleccion-de-los-actores-de-la-cadena-de-dis">https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/reduccion-de-costos-logisticos-a-traves-de-una-adecuada-seleccion-de-los-actores-de-la-cadena-de-dis</a>   |
| 45                     | Suministro de combustible                                 | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Demanda de diésel mgo- lima por embarcación fue 2,032 galones /día y la demanda de ifo low sulphur callao por embarcación fue 477663.088 tm aprox   | <a href="https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2021/02-Demanda-Nacional-Actividades-Diciembre-2021.pdf">https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2021/02-Demanda-Nacional-Actividades-Diciembre-2021.pdf</a>   |
| 46                     | Mantenimiento de naves                                    | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Se realizaron 416 embarcaciones en baña en los terminales APM, DP WORLD y TP multiboyas   | <a href="https://mde.2126.pdf">MDE 2126.pdf (udep.edu.pe)</a>   |
| 47                     | Precio de combustible                                     | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Precio promedio de combustible fue 12,91 soles/galón  | <a href="https://scop.docprice.osinermin.gob.pe">SCOP DOC PRICE (osinermin.gob.pe)</a>  |
| 48                     | Tarifas de embarque y descarga de contenedores llenos 40' | Dp World -Callao                        | 2020      | Perú                                | Tipo descriptivo | En el puerto del callao fue \$191,41 aprox  | <a href="https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpww/dpww-tenant/america/peru/peru/media-files/tarifario/tarifario-publico-2020-actualizado-al-20-08-2020-version-2020-3-2020-09-11-18-00-40.pdf?rev=1">https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpww/dpww-tenant/america/peru/peru/media-files/tarifario/tarifario-publico-2020-actualizado-al-20-08-2020-version-2020-3-2020-09-11-18-00-40.pdf?rev=1</a>   |
| 49                     | Volumen de inversiones (inversión extranjera directa)     | Proinversión                            | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | El volumen de inversiones (inversión extranjera directa) fue 6,201,00 millones de US\$  | <a href="https://www.investinperu.pe/es/clima/inversion-extranjera/inversion-extranjera-directa">https://www.investinperu.pe/es/clima/inversion-extranjera/inversion-extranjera-directa</a>   |
| 50                     | Importación   | INEI                                    | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | La importación en el Perú fue en el año 2021 46,798,00 millones de US dólares americanos  | <a href="https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf">https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf</a>   |
| 51                     | Exportación   | INEI                                    | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | La exportación en el Perú fue en el año 2021 57,159,30 millones de US dólares americanos  | <a href="https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf">https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf</a>   |
| 52                     | Volumen de arqueos arribados                              | Comunidad andina                        | 2022      | Perú - Bolivia - Colombia - Ecuador | Tipo descriptivo | En el puerto del callao cantidad de buques arribados fue 2306   | <a href="https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf">https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf</a>   |
| 53                     | Manejo de carga   | Comunidad andina                        | 2022      | Perú - Bolivia - Colombia - Ecuador | Tipo descriptivo | En el puerto del callao en miles de toneladas fue 49,615,00   | <a href="https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf">https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf</a>   |
| 54                     | Almacenamiento  | Dp World Logistics                      | 2018      | Perú                                | Tipo descriptivo | Se mantuvo desde el año 2018 a la interperie , su almacenamiento fue aprox \$ 9,00 m2 , pero este costo no aplica para carga peligrosa.   | <a href="https://www.dpworld.com/es/peru/logistics/tarifario-lurin">https://www.dpworld.com/es/peru/logistics/tarifario-lurin</a>   |
| 55                     | Concesionados - terminales de contenedores                | Ositran                                 | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Los concesionados en los terminales de contenedores como APM reportaron 76504 teus y DP WORLD 122242 teus   | <a href="https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3435362/boletin-estadistico-jun-2022.pdf?v=1658336947">https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3435362/boletin-estadistico-jun-2022.pdf?v=1658336947</a>   |
| 56                     | Transportistas marítimos                                  | Alphaliner                              | 2021      | Francia                             | Tipo descriptivo | Principales líneas navieras Maersk, Mediterranean Shipping Company, Cosco, One Y Hapag Lloyd  | <a href="https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/4853/J.Herrera_Trabajo_de_investigacion_Bachiller_2021.pdf?sequence=5">https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/4853/J.Herrera_Trabajo_de_investigacion_Bachiller_2021.pdf?sequence=5</a>   |
| 57                     | Cadena logística expresado en miles de dólares americanos | Ositran                                 | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | Muelle sur DP WORLD fue su utilidad neta de 54,060 ; muelle norte APM su inversión ejecutada de 1,872 y transportadora callao sus ingresos portuarios de 25,475,566   | <a href="https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-tc-2022.pdf">https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-tc-2022.pdf</a>   |
| 58                     | Infraestructura (movimiento por grúas)                    | Autoridad portuaria nacional            | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | En el puerto del callao se evidencio de 29 a 31 contenedores por hora aprox DP WORLD Y APM  | <a href="https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2835991/Estadisticas%20de%20naves%20atendidas%20con%20gr%C3%BAs%20p%C3%B3rtico%20-%20anual%202021.pdf?v=164512571">https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2835991/Estadisticas%20de%20naves%20atendidas%20con%20gr%C3%BAs%20p%C3%B3rtico%20-%20anual%202021.pdf?v=164512571</a>   |
| 59                     | Construcción nuevos puertos                               | Concesionaria puerto de amazonas        | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Puerto de Yurimaguas - ingresos portuarios s/, 493,551,07   | <a href="https://ositran.gob.pe">Presentación de PowerPoint (ositran.gob.pe)</a>  |
| 60                     | Puertos principales                                       | Portal portuario                        | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | El puerto del callao se ubicó en el sexto puesto con 2,486,425 millones de teus y el primer lugar lo ocupó el puerto de colon - Panamá con 4,915,975.   | <a href="https://portalportuario.cl/cepal-libera-ranking-de-puertos-con-mayor-movimiento-de-contenedores-durante-2021/">https://portalportuario.cl/cepal-libera-ranking-de-puertos-con-mayor-movimiento-de-contenedores-durante-2021/</a>   |



**INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN**

**I. DATOS GENERALES:**

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Alhuay Olivera, Samanta
- I.2. Especialidad del Validador: Maestra en Administración de Negocios - MBA
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Universidad César Vallejo
- I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Ficha de recolección de datos.
- I.5. Autor del instrumento: GALVEZ GUERRERO, ANA LUCIA / LIENDO HUAMAN KARINA.

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:**

| INDICADORES                   | CRITERIOS   | Deficiente<br>0-20% | Regular<br>21-40% | Bueno<br>41-60% | Muy bueno<br>61-80% | Excelente<br>81-100% |
|-------------------------------|---|---------------------|-------------------|-----------------|---------------------|----------------------|
| CLARIDAD                      | Esta formulado con lenguaje apropiado   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| OBJETIVIDAD                   | Esta expresado de manera coherente y lógica   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| PERTINENCIA                   | Responde a las necesidades internas y externas de la investigación  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| ACTUALIDAD                    | Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| ORGANIZACIÓN                  | Comprende los aspectos en calidad y claridad.   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| SUFICIENCIA                   | Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| INTENCIONALIDAD               | Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| CONSISTENCIA                  | Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando. |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| COHERENCIA                    | Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento         |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| METODOLOGÍA                   | Considera que los ítems miden lo que pretende medir.  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| <b>PROMEDIO DE VALORACIÓN</b> |   |                     |                   |                 | <b>75%</b>          |                      |

**III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:**

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

...En las recomendaciones, sugerir, que basado a lo demostrado en esta investigación, amerita hacer una tesis experimental, que ayude a demostrar en qué nivel la Seguridad Portuaria, permite la competitividad de los Operadores del Callao.

**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 75%**

Lima, 01 de Noviembre del 2022

Firma de experto informante  
DNI: 70439888

## CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Dr. José Chombo Jaco  
Presente

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

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante de la escuela de Negocios Internacionales de la UCV, en la sede de Lima este requiero validar los instrumentos con los cuales recogeré la información necesaria para poder realizar el Desarrollo de Tesis.

El título del proyecto de investigación es: *El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021* y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he 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 apriorística.
- Matriz de consistencia
- Ficha de búsqueda de información
- Estado del arte
- Protocolo de evaluación del instrumento

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

Atentamente.



---

Gálvez Guerrero Ana Lucía

DNI: 70501528



---

Liendo Huamán Karina

DNI: 40653028

Seguridad portuaria; Son disposiciones o medidas que se brindan por la ocurrencia de peligros y de situaciones anómalas que puedan inducir a un daño físico o material que puede afectar directamente a las instalaciones portuarias, los buques, las mercaderías y las personas.

- Medidas de protección; Es otorgar los cuidados respectivos en tema de seguridad e integridad de las personas en cuanto a situaciones de riesgo.
- Marco Regulatorio: Son las bases o fundamentos para construir o determinar una postura de conocimiento adecuado.
- Infraestructura portuaria; Son las obras civiles ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a cumplir o prestar servicio de naves, servicio de carga o de pasajeros en dicho recinto portuario.
- Instalaciones portuarias: Son obras de infraestructura y superestructura, además contiene instalaciones mecánicas de servicios para la facilitación del tráfico portuaria.

### MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN APRIORISTICAS

**Título: El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021**

**AUTORES: Gálvez Guerrero Ana Lucia  
Liendo Huamán Karina**

| Problema  | Objetivo   | Categorías, subcategorías y criterios |                            |                                 |  |
|---|--|---------------------------------------|----------------------------|---------------------------------|--|
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016 - 2021? | Determinar el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016-2021 | Categoría: Seguridad                  |                            |                                 |  |
|   |  | Sub categorías                        | Criterios                  | Sujeto de estudio               |  |
|   |  | Medidas de Protección                 | Transporte de mercancías   | Protección marítima y piratería |  |
|   |  |                                       | Ciberseguridad             |                                 |  |
| Problemas específicos   | Objetivos específicos  |                                       | Lucha contra el terrorismo |                                 |  |

|  |   |                                 |                                  |  |
|--|---|---------------------------------|----------------------------------|--|
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 - 2021?    | Determinar el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 - 2021  | Marco Regulatorio               | Protección del medio marítimo    | Base de datos:<br>Artículos científicos, revistas y libros científicos |
|  |   |                                 | Convenio Internacional "Solas"   |  |
|  |   |                                 | Código PBIP                      |  |
|  |   |                                 | Convenio CSC                     |  |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021? | ¿Determinar el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021?   | Infraestructura                 | Transporte terrestre y portuario |  |
|  |   |                                 | Protección de Buques             |  |
|  |   |                                 | Costos logísticos                |  |
|  |   |                                 | Protección marítima              |  |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios, Callao 2016-2021?                    | Determinar el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios, Callao 2016-2021  | Instalaciones Portuarias        | Oficiales de Protección marítima |  |
|  |   |                                 | Compañías navieras               |  |
|  |   |                                 | Oficial de Protección de         |  |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021? | Determinar el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021   |                                 | Instalación Portuaria            |  |
|  |   |                                 | Seguridad de los contenedores    |  |
| <b>Tipo y diseño de investigación</b>  | <b>Población y Muestra</b>  | <b>Técnicas e instrumentos</b>  |                                  |  |
| Enfoque: Cualitativo   | Artículos científicos del periodo 2016 - 2021 relacionados al Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021. | Técnica: Levantamiento de datos |                                  |  |
| tipo : Aplicada  |   | Análisis documental             |                                  |  |
| Diseño: No experimental  |   |                                 |                                  |  |
|  |   |                                 |                                  |  |

## FICHA DE BÚSQUEDA DE INFORMACIÓN

| <b>El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021</b> |                                     |  |                             |
|--|-------------------------------------|--|-----------------------------|
| <b>Palabras Clave</b>  |                                     |  |                             |
| <b>Palabras Del Título</b>   | <b>Palabras Asociadas Al Título</b> | <b>Tipos De Diseño De La Investigación</b> | <b>Técnicas Estadística</b> |
| Impacto  | Impacto En La Seguridad Portuaria   | Tipo: Aplicada                             |                             |
| Seguridad Portuaria  | Medidas De Protección               | Diseño de investigación : Cualitativa      |                             |
| Competitividad   | Costos Portuarios                   |  |                             |
| Operadores   | Operadores Portuarios               |  |                             |
| Callao   | Infraestructura                     |  |                             |
|  | Código PBIP                         |  |                             |

| <b>The Impact of Port Security for the Competitiveness of Operators, Callao 2016-2021</b> |  |                                 |                               |
|---|--|---------------------------------|-------------------------------|
| <b>Keywords</b>   |  |                                 |                               |
| <b>Title Words</b>  | <b>Words Associated With The Title</b> | <b>Types Of Research Design</b> | <b>Statistical Techniques</b> |
| Impact  | Port Security Impact                   | Type : Applied                  |                               |
| Port Security   | Protection Measures                    | Research Design: Qualitative    |                               |
| Competitiveness   | Port Costs                             |                                 |                               |
| Operators   | Port Operators                         |                                 |                               |
| Callao  | Infrastructure                         |                                 |                               |
|   | Isp Code                               |                                 |                               |

# ESTADO DEL ARTE

## PRESENTACIÓN DE INVESTIGACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES

Apellidos y Nombres: Gálvez Guerrero Ana Lucia // Liendo Huamán Karina

Título de la investigación: El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-202

| Nº | Título   | Autor  | Año  | País                           | Metodología  | Conclusiones   | Dirección electrónica   |
|----|--|--|------|--------------------------------|--|--|---|
| 1  | Introducción organización marítima internacional   | Organización Marítima Internacional                          | 2022 | Suiza                          | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.   | <a href="https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx">https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx</a>   |
| 2  | Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias   | Romero Faz, David  | 2016 | Argentina                      | Utiliza la técnica del modelo matricial de presentación de riesgos y se basa en el método CARVER de análisis de riesgos                                      | Los nuevos parámetros de evaluación del riesgo en terminales portuarias planteados por el autor en otra investigación y comentados aquí, permitirán mejorar la seguridad, ayudando al operador logístico a objetivar sus inversiones en esta área y facilitandouna medida más ajustada a la realidad en cada terminal logística.                                   | <a href="https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307003.pdf">https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307003.pdf</a>   |
| 3  | Análisis de competitividad de los terminales portuarios ecuatorianos de acuerdo al cumplimiento del código PBIP  | Loor Solís Damaris Michelle , Ramos Herrera Cristina Marcela | 2016 | Ecuador                        | Tipo de investigación :exploratoria y descriptiva, diseño: no experimental transversal, enfoque cualitativo, métodos deductivo e inductivo.                  | La competitividad de las terminales portuarias ecuatorianas se ha visto mejorada en el último lustro debido al incremento de las normas de seguridad establecidas según las estipulaciones del código PBIP.  | <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659">http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659</a>   |
| 4  | Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias   | Romero Faz, David  | 2016 | Argentina                      | Utiliza la técnica del modelo matricial de presentación de riesgos y se basa en el método CARVER de análisis de riesgos                                      | Los nuevos parámetros de evaluación del riesgo en terminales portuarias planteados por el autor en otra investigación y comentados aquí, permitirán mejorar la seguridad, ayudando al operador logístico a objetivar sus inversiones en esta área y facilitando una medida más ajustada a la realidad en cada terminal logística.                                  | <a href="http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/14129">http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/14129</a>   |
| 5  | Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra el narcotráfico en el puerto de manta  | Carlos Andrés Tapia Reyes                                    | 2018 | Ecuador                        | Investigación exploratoria , descriptiva, diseño : observación ,niveles : no experimental , transversal.   | En este sentido complementar sistemas de seguridad tangibles , de qué manera tradicional han sido utilizados a través de los tiempos con soluciones electrónicas que mancomunan su accionar a un solo objetivo, fortalecer la seguridad de una instalación con base a las amenazas que pueden impactarla.  | <a href="https://www.oas.org/es/centro_noticias/comunicado_prensa.aspx?sCodigo=C-713/11">https://www.oas.org/es/centro_noticias/comunicado_prensa.aspx?sCodigo=C-713/11</a>   |
| 6  | Organización de estados americanos   | OEA  | 2019 | Washington d. C estados unidos | Descriptivo  | José Miguel Insúlza, aseguró hoy que "la OEA está preparada para enfrentar los desafíos" del hemisferio, entre los que destacó el crimen organizado y la desigualdad, problemas que si son afrontados colectiva y eficazmente y con las favorables condiciones económicas y políticas actuales, asegurarán que ésta sea "la década de América Latina y el Caribe". | <a href="https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSAYO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?sEquence=1&amp;isAllowed=y">https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSAYO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?sEquence=1&amp;isAllowed=y</a> |
| 7  | Seguridad Portuaria en Colombia el Caballo de troya en el Comercio Internacional.  | Andrea Del Pilar García López                                | 2014 | Colombia                       | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | La importancia y el impacto de la seguridad portuaria a nivel internacional. El inminente crecimiento y evolución de las actividades marítimas, se dio gracias a la privatización.   | <a href="https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/1_reformas_portuarias/7_autor_port_vretos_puertos_latinoam.doc">https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/1_reformas_portuarias/7_autor_port_vretos_puertos_latinoam.doc</a>   |
| 8  | Las Autoridades Portuarias y los Retos de los Puerto Latinoamericano   | Carlos M. Gallegos   | 2016 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Puertos eficientes y competitivos son los que se requieren y han de sobrevivir exitosamente al inminente incremento del comercio en el hemisferio  | <a href="https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru">https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru</a>   |
| 9  | Los 3 principales puertos marítimos de Perú  | South Pacific Logistics                                      | 2022 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | El puerto del Callao se considera el puerto principal del país ya que recibe más volumen de tráfico y tiene gran capacidad de almacenaje por tener ubicación geográfica estratégica.   | <a href="https://apam-peru.com/web/competitividad-portuaria/">https://apam-peru.com/web/competitividad-portuaria/</a>   |
| 10 | Competitividad portuaria   | Sara Manayay   | 2015 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo descriptiva   | La competitividad portuaria puede ser entendida, en términos generales, como la capacidad para competir que posee un puerto en una determinada área de influencia o hinterland, a nivel regional o mundial   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26">https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26</a>   |
| 11 | Optimización del flujo vehicular con carga pesada en las vías de acceso a los terminales portuarios del puerto del callao  | Esp. Sergio Miguel Del Águila Alfaro                         | 2018 | Perú                           | Diseño de investigación: experimental, descriptivo, transversal  | Las vías de acceso actuales a los terminales portuarios del puerto del Callao, resultan insuficientes e inseguras, generando congestión vehicular, situación que no contribuye a la optimización de la cadena logística portuaria, generando efectos negativos en el comercio exterior   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26">https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26</a>   |
| 12 | Guerra por droga en el Callao: ocho bandas criminales se disputan envíos   | Johana Custodio  | 2019 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Estas nuevas organizaciones burlan los controles aduaneros y no se amilanán ante los duros golpes de incautación que realizan la Policía y la Fiscalía.  | <a href="https://ojo.pe/policial/guerra-por-droga-en-el-callao-ocho-bandas-criminales-se-disputan-envios-ojo-web-noticia/">https://ojo.pe/policial/guerra-por-droga-en-el-callao-ocho-bandas-criminales-se-disputan-envios-ojo-web-noticia/</a>   |
| 13 | Gremio portuario denuncia robos en el puerto del Callao y exige convenio para garantizar la seguridad,   | Periódico Gestión  | 2022 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | La seguridad privada no es suficiente porque la delincuencia en el Callao es un problema estratégico   | <a href="https://gestion.pe/economia/aspor-denuncia-robos-en-el-puerto-del-callao-y-exige-convenio-para-garantizar-la-seguridad-rmmn-noticia/">https://gestion.pe/economia/aspor-denuncia-robos-en-el-puerto-del-callao-y-exige-convenio-para-garantizar-la-seguridad-rmmn-noticia/</a>                 |
| 14 | Identificación de mejores prácticas en seguridad en los puertos de interés general de Cataluña: propuesta de mejoras para la optimización de la respuesta a la activación de un plan de autoprotección | Pérez Madariaga, Luis  | 2017 | España                         | La implementación de Buenas Prácticas en Emergencias.  | Las políticas de seguridad tuvo programas de planificación de mejoras en una instalación portuaria , reduciendo así la amenaza, la vulnerabilidad de sus sistemas en cualquiera de sus subniveles (individuo, grupo o entorno) ,por ende aumenta su capacidad de respuesta ante cualquier riesgo ocurrido.   | <a href="https://www.tdx.cat/handle/10803/460901#page-1">https://www.tdx.cat/handle/10803/460901#page-1</a>   |
| 15 | Gestión de seguridad como valor agregado en la cadena logística portuaria del Atlántico  | Perdomo Rodríguez, Carlos Andrés y Hernández Niño, Neil      | 2021 | Colombia                       | Método deductivo. Es descriptiva de la gestión de seguridad en la cadena de suministro de las instalaciones portuarias multipropósito del caribe colombiano. | Se proponen en la Innovación de procedimientos. Esto indica una disminución de los riesgos de contaminación de la carga marítima.  | <a href="https://repositorio.cuc.edu.co/handle/11323/9035">https://repositorio.cuc.edu.co/handle/11323/9035</a>   |

|    |  |  |      |          |  |   |   |
|----|--|--|------|----------|--|---|---|
| 16 | "Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra narcotráfico en el puerto de manta"   | Tapia Reyes, Carlos Andrés   | 2018 | Ecuador  | Observación directa, entrevista, y encuesta al personal de funcionarios de la instalación estratégica. La información obtenida, permitió una propuesta acorde a las necesidades del puerto de manta.   | El puerto de Manta administra adecuadamente los riesgos a los que está expuesto, con base a un bien estructurado plan de protección   | <a href="http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/14129/1/T-ESPE-057678.pdf">http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/14129/1/T-ESPE-057678.pdf</a>   |
| 17 | Capacitación y seguridad en los buques transporte de gas licuado de petróleo en naviera transoceánica s.a. 2016  | La Torre Patricio, Luis Abelardo y Sladjén Ochoa, Walter Enrique   | 2020 | Perú     | Tipo: Descriptiva, Aplicativa y Correlacional. Diseño: No Experimental y Transversal.  | Se concluyó que al haberse aplicado la correlación de Spearman con un nivel de significancia 0 % < 5%, se determinó que la Capacitación de la tripulación influye decisivamente en la Seguridad de los buques transporte de GLP en Naviera Transoceánica S.A  | <a href="http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/5171">http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/5171</a>   |
| 18 | Mejorar el servicio para las naves de pasajeros y sus actividades y operaciones conexas en el puerto del Callao  | Arango Huarcaya, Apolonio Gustavo                                  | 2018 | Perú     | cuestión y las practicas operativas que se realizan en la terminal, así como también aspectos Las regulaciones que recaen sobre la prestación del servicio en relacionados con la seguridad de las personas, naves e instalación.  | El Terminal Norte Multipropósito demostró poco compromiso en materia de seguridad para salvaguardar la integridad de los pasajeros y visitantes de las naves cruceros que recalán en sus instalaciones, al haberse identificado que el ingreso a la terminal a través de puntos externos.   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/bitstream/20.500.14260/13/1/Arango_hag.pdf">https://repositorio.apn.gob.pe/bitstream/20.500.14260/13/1/Arango_hag.pdf</a>   |
| 19 | La seguridad del trabajo a bordo y los accidentes operacionales por amarrar y desamarre en egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", 2019.      | Jerí Huacaychuco, Jandir Erick y Porras Romani, Alejandro Manuel   | 2021 | Perú     | Hipotético, analítico, y deductivo. Tipo de investigación básica, documental y de campo  | La aplicación de las normas de seguridad del trabajo a bordo se relaciona de una manera significativa y directa con los accidentes operacionales por amarrar y desamarre en egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante   | <a href="http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/176">http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/176</a>   |
| 20 | Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados  | Meudis Quintero Ramos, Karen Almanza-Vides y Suraya Pimienta Gómez | 2021 | Colombia | Investigación cualitativa, se realiza un análisis del objeto del estudio, basados en los aportes de la literatura científica y de las propias experiencias e informaciones que los trabajadores portuarios han tenido con relación a la competitividad internacional de los puertos marítimos.   | Las estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados, deben direccionarse hacia la modernización de la infraestructura del terminal marítimo, actividad que implica mejores equipos, disposición física, dispositivos tecnológicos para la realización de las operaciones de embarque y desembarque.   | <a href="https://produccioncientificaluz.org/index.php/rcs/article/view/36768/39604">https://produccioncientificaluz.org/index.php/rcs/article/view/36768/39604</a>   |
| 21 | Análisis de competitividad de los terminales portuarios ecuatorianos de acuerdo al cumplimiento del código pbip  | Loor Solís Damaris Michelle  | 2016 | Ecuador  | Tipo de investigación :exploratoria y descriptiva, diseño: no experimental transversal, enfoque cualitativo, métodos deductivo e inductivo.  | La competitividad de las terminales portuarias ecuatorianas se ha visto mejorada en el último lustro debido al incremento de las normas de seguridad establecidas según las estipulaciones del código PBIP  | <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659">http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659</a>   |
| 22 | Ecuador: análisis del reporte de competitividad global del periodo 2016-2019   | Jackson Jiménez Cabrera y Ramos Herrera Cristina Marcela           | 2022 | Ecuador  | Metodología teórica analítica, y literatura de fuentes secundarias, investigación de revisión documental, y sitios web de instituciones públicas y privadas  | Se concluye que la competitividad es el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país. Diseñando mejores políticas en base de alianzas público-privadas y tomar las mejores decisiones en posibilidades de un mayor bienestar para sus ciudadanos   | <a href="http://revistas.ulvr.edu.ec/index.php/yachana/article/view/662">http://revistas.ulvr.edu.ec/index.php/yachana/article/view/662</a>   |
| 23 | "Gestión de calidad y su influencia sobre la competitividad de los servicios en la Administración Marítima y Portuaria del Callao"   | Muguruza Cavero, Elizabeth Flor De María y Quispe Moreno, Ubaldina | 2016 | Perú     | Tipo de Investigación, descriptivo analítico, diseño Correlacional. Además es cuantitativo Cualitativo y el Inductivo.   | La administración general se relaciona de manera básica con la competitividad de las Operaciones de los centros logísticos de la Administración Marítima y Portuaria del Callao   | <a href="http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/3936">http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/3936</a>   |
| 24 | Los factores que permitieron el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM Terminals durante los años 2014 al 2018 | Seminario Rodríguez, Carmen Elena Vergara Delgado, Farah Allison   | 2019 | Perú     | La investigación se consideró utilizar la teoría fundamentada para permitir organizar la información. Se realizaron entrevistas personales, entrevistas por correo electrónico y entrevistas por teléfono, Además ver Factores que permitieron el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM | La Regulación y leyes emitidas por el gobierno han sido un factor determinante en el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao.   | <a href="https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/625691">https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/625691</a>   |
| 25 | La gestión portuaria y su influencia en la competitividad del puerto dello   | Jonathan José Velazco Santos                                       | 2019 | Perú     | Tipo de investigación fue aplicada, diseño de la investigación es no experimental  | El 90% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como regular el nivel de competitividad que caracteriza la labor del Puerto de lo - Moquegua, y el 10% como adecuada; siendo los aspectos más destacados que el 70% de los gerentes consideran como adecuada la ubicación geográfica, el 60% como adecuado el nivel de exigencia legal y regulaciones y el 60% como regular la capacidad operativa; y los aspectos a mejorar son que el 80% considera muy inadecuada el nivel de accesibilidad a la zona de influencia terrestre. | <a href="https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1/078/Velazco-Santos-Jhonatan.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1/078/Velazco-Santos-Jhonatan.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a>   |
| 26 | Introducción Organización Marítima Internacional   | Organización Marítima Internacional                                | 2022 | Suiza    | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.  | <a href="https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx">https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx</a>   |
| 27 | Organización Mundial del Trabajo   | Organización Mundial del Trabajo                                   | 2022 | Suiza    | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Promover los derechos laborales, fomentar oportunidades de trabajo decente, mejorar la protección social y fortalecer el diálogo al abordar los temas relacionados con el trabajo.  | <a href="https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-es/index.htm">https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-es/index.htm</a>   |
| 28 | Una mirada a la infraestructura portuaria  | Comex Perú   | 2018 | Perú     | Enfoque : cualitativo , tipo descriptiva   | En lo que concierne a la infraestructura portuaria, debemos apuntar a mejorar su calidad y así reducir los costos logísticos.   | <a href="https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/una-mirada-a-la-infraestructura-portuaria">https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/una-mirada-a-la-infraestructura-portuaria</a>   |
| 29 | Competitividad portuaria en América Latina y el Caribe: Un análisis de la regulación, gobernanza, y competencia en el sector portuario de la región                                | Ancor Suárez-Alemán, Tomás Serebrisky Oscar Ponce de León          | 2019 | EEUU     | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Los puertos ya no son meramente puertas entre mar y tierra. Hoy en día, los puertos son una parte fundamental de las cadenas de logística, en las que ganancias y ahorros en costos han justificado la necesidad de contar con enlaces internos a nivel mundial.  | <a href="https://www.researchgate.net/publication/334550814_Competitividad_portuaria_en_America_Latina_y_el_Caribe_Un_analisis_de_la_regulacion_gobernanza_y_competencia_en_el_sector_portuario_de_la_region">https://www.researchgate.net/publication/334550814_Competitividad_portuaria_en_America_Latina_y_el_Caribe_Un_analisis_de_la_regulacion_gobernanza_y_competencia_en_el_sector_portuario_de_la_region</a> |
| 30 | Competitividad del Terminal Portuario del Callao: Caso del Muelle 11 de Granos Solidos del Terminal Norte Multipropósitos. Lima  | Hernani Boloños  | 2019 | Perú     | La fuente de información fue Autoridad Portuaria Nacional (APN), Ositran y INEI  | La modernización y término de la etapa de construcción del Muelle 11 generó mejoras en los niveles de productividad del mismo   | <a href="https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/9837/Hernani_Bola%C3%B1os_H%C3%A9ctor.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/9837/Hernani_Bola%C3%B1os_H%C3%A9ctor.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a>   |



## INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

### I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Chombo Jaco José Alberto
- I.2. Especialidad del Validador: Negocios Internacionales
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Universidad César Vallejo
- I.4. Nombre del instrumento motivo de la evaluación: Ficha de recolección de datos.
- I.5. Autor del instrumento: GALVEZ GUERRERO, ANA LUCIA / LIENDO HUAMAN KARINA.

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

| INDICADORES                   | CRITERIOS   | Deficiente<br>0-20% | Regular<br>21-40% | Bueno<br>41-80% | Muy bueno<br>81-90% | Excelente<br>91-100% |
|-------------------------------|---|---------------------|-------------------|-----------------|---------------------|----------------------|
| CLARIDAD                      | Esta formulado con lenguaje apropiado   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| OBJETIVIDAD                   | Esta expresado de manera coherente y lógica   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| PERTINENCIA                   | Responde a las necesidades internas y externas de la investigación  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| ACTUALIDAD                    | Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| ORGANIZACIÓN                  | Comprende los aspectos en calidad y claridad.   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| SUFICIENCIA                   | Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| INTENCIONALIDAD               | Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| CONSISTENCIA                  | Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando. |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| COHERENCIA                    | Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento         |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| METODOLOGÍA                   | Considera que los ítems miden lo que pretende medir.  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| <b>PROMEDIO DE VALORACIÓN</b> |   |                     |                   |                 | <b>75%</b>          |                      |

### III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

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

...En las recomendaciones, sugerir, que basado a lo demostrado en esta investigación, amerita hacer una tesis experimental, que ayude a demostrar en qué nivel la Seguridad Portuaria, permite la competitividad de los Operadores del Callao.

**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 75%**

Lima, 01 de Noviembre del 2022



Firma de experto informante  
DNI: 09852149  
Teléfono: 974158898

## CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Dr. José Chombo Jaco  
Presente

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

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante de la escuela de Negocios Internacionales de la UCV, en la sede de Lima este requiero validar los instrumentos con los cuales recogeré la información necesaria para poder realizar el Desarrollo de Tesis.

El título del proyecto de investigación es: *El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021* y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he 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 apriorística.
- Matriz de consistencia
- Ficha de búsqueda de información
- Estado del arte
- Protocolo de evaluación del instrumento

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

Atentamente.



---

Gálvez Guerrero Ana Lucía

DNI: 70501528



---

Liendo Huamán Karina

DNI: 40653028

Seguridad portuaria; Son disposiciones o medidas que se brindan por la ocurrencia de peligros y de situaciones anómalas que puedan inducir a un daño físico o material que puede afectar directamente a las instalaciones portuarias, los buques, las mercaderías y las personas.

- Medidas de protección; Es otorgar los cuidados respectivos en tema de seguridad e integridad de las personas en cuanto a situaciones de riesgo.
- Marco Regulatorio: Son las bases o fundamentos para construir o determinar una postura de conocimiento adecuado.
- Infraestructura portuaria; Son las obras civiles ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a cumplir o prestar servicio de naves, servicio de carga o de pasajeros en dicho recinto portuario.
- Instalaciones portuarias: Son obras de infraestructura y superestructura, además contiene instalaciones mecánicas de servicios para la facilitación del tráfico portuaria.

### MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN APRIORISTICAS

**Título: El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021**

**AUTORES: Gálvez Guerrero Ana Lucia  
Liendo Huamán Karina**

| Problema  | Objetivo   | Categorías, subcategorías y criterios |                          |                                 |  |
|---|--|---------------------------------------|--------------------------|---------------------------------|--|
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016 - 2021? | Determinar el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016-2021 | Categoría: Seguridad                  |                          |                                 |  |
|   |  | Sub categorías                        | Criterios                | Sujeto de estudio               |  |
|   |  | Medidas de Protección                 | Transporte de mercancías | Protección marítima y piratería |  |
|   |  |                                       | Ciberseguridad           |                                 |  |
| Problemas específicos   | Objetivos específicos  | Lucha contra el terrorismo            |                          |                                 |  |

|  |   |                                 |                                  |   |
|--|---|---------------------------------|----------------------------------|---|
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 - 2021?    | Determinar el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 - 2021  | Marco Regulatorio               | Protección del medio marítimo    | Base de datos: Artículos científicos, revistas y libros científicos |
|  |   |                                 | Convenio Internacional "Solas"   |   |
|  |   |                                 | Código PBIP                      |   |
|  |   |                                 | Convenio CSC                     |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021? | ¿Determinar el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021?   | Infraestructura                 | Transporte terrestre y portuario |   |
|  |   |                                 | Protección de Buques             |   |
|  |   |                                 | Costos logísticos                |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios, Callao 2016-2021?                    | Determinar el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios, Callao 2016-2021  | Instalaciones Portuarias        | Protección marítima              |   |
|  |   |                                 | Oficiales de Protección marítima |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021? | Determinar el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021   |                                 | Compañías navieras               |   |
|  |   |                                 | Oficial de Protección de         |   |
|  |   |                                 | Instalación Portuaria            |   |
|  |   |                                 | Seguridad de los contenedores    |   |
| <b>Tipo y diseño de investigación</b>  | <b>Población y Muestra</b>  | <b>Técnicas e instrumentos</b>  |                                  |   |
| Enfoque: Cualitativo   | Artículos científicos del periodo 2016 - 2021 relacionados al Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021. | Técnica: Levantamiento de datos |                                  |   |
| tipo : Aplicada  |   | Análisis documental             |                                  |   |
| Diseño: No experimental  |   |                                 |                                  |   |
|  |   |                                 |                                  |   |

## FICHA DE BÚSQUEDA DE INFORMACIÓN

| <b>El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021</b> |                                     |  |                             |
|--|-------------------------------------|--|-----------------------------|
| <b>Palabras Clave</b>  |                                     |  |                             |
| <b>Palabras Del Título</b>   | <b>Palabras Asociadas Al Título</b> | <b>Tipos De Diseño De La Investigación</b> | <b>Técnicas Estadística</b> |
| Impacto  | Impacto En La Seguridad Portuaria   | Tipo: Aplicada                             |                             |
| Seguridad Portuaria  | Medidas De Protección               | Diseño de investigación : Cualitativa      |                             |
| Competitividad   | Costos Portuarios                   |  |                             |
| Operadores   | Operadores Portuarios               |  |                             |
| Callao   | Infraestructura                     |  |                             |
|  | Código PBIP                         |  |                             |

| <b>The Impact of Port Security for the Competitiveness of Operators, Callao 2016-2021</b> |  |                                 |                               |
|---|--|---------------------------------|-------------------------------|
| <b>Keywords</b>   |  |                                 |                               |
| <b>Title Words</b>  | <b>Words Associated With The Title</b> | <b>Types Of Research Design</b> | <b>Statistical Techniques</b> |
| Impact  | Port Security Impact                   | Type : Applied                  |                               |
| Port Security   | Protection Measures                    | Research Design: Qualitative    |                               |
| Competitiveness   | Port Costs                             |                                 |                               |
| Operators   | Port Operators                         |                                 |                               |
| Callao  | Infrastructure                         |                                 |                               |
|   | Isp Code                               |                                 |                               |

# ESTADO DEL ARTE

## PRESENTACIÓN DE INVESTIGACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES

Apellidos y Nombres: Gálvez Guerrero Ana Lucia // Liendo Huamán Karina

Título de la investigación: El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-202

| Nº | Título   | Autor  | Año  | País                           | Metodología  | Conclusiones   | Dirección electrónica   |
|----|--|--|------|--------------------------------|--|--|---|
| 1  | Introducción organización marítima internacional   | Organización Marítima Internacional                          | 2022 | Suiza                          | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.   | <a href="https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx">https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx</a>   |
| 2  | Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias   | Romero Faz, David  | 2016 | Argentina                      | Utiliza la técnica del modelo matricial de presentación de riesgos y se basa en el método CARVER de análisis de riesgos                                      | Los nuevos parámetros de evaluación del riesgo en terminales portuarias planteados por el autor en otra investigación y comentados aquí, permitirán mejorar la seguridad, ayudando al operador logístico a objetivar sus inversiones en esta área y facilitandouna medida más ajustada a la realidad en cada terminal logística.                                   | <a href="https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307003.pdf">https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307003.pdf</a>   |
| 3  | Análisis de competitividad de los terminales portuarios ecuatorianos de acuerdo al cumplimiento del código PBIP  | Loor Solís Damaris Michelle , Ramos Herrera Cristina Marcela | 2016 | Ecuador                        | Tipo de investigación :exploratoria y descriptiva, diseño: no experimental transversal, enfoque cualitativo, métodos deductivo e inductivo.                  | La competitividad de las terminales portuarias ecuatorianas se ha visto mejorada en el último lustro debido al incremento de las normas de seguridad establecidas según las estipulaciones del código PBIP.  | <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659">http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659</a>   |
| 4  | Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias   | Romero Faz, David  | 2016 | Argentina                      | Utiliza la técnica del modelo matricial de presentación de riesgos y se basa en el método CARVER de análisis de riesgos                                      | Los nuevos parámetros de evaluación del riesgo en terminales portuarias planteados por el autor en otra investigación y comentados aquí, permitirán mejorar la seguridad, ayudando al operador logístico a objetivar sus inversiones en esta área y facilitando una medida más ajustada a la realidad en cada terminal logística.                                  | <a href="http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/14129">http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/14129</a>   |
| 5  | Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra el narcotráfico en el puerto de manta  | Carlos Andrés Tapia Reyes                                    | 2018 | Ecuador                        | Investigación exploratoria , descriptiva , diseño : observación , niveles : no experimental , transversal.   | En este sentido complementar sistemas de seguridad tangibles , de qué manera tradicional han sido utilizados a través de los tiempos con soluciones electrónicas que mancomunan su accionar a un solo objetivo, fortalecer la seguridad de una instalación con base a las amenazas que pueden impactarla.  | <a href="https://www.oas.org/es/centro_noticias/comunicado_prensa.aspx?sCodigo=C-713/11">https://www.oas.org/es/centro_noticias/comunicado_prensa.aspx?sCodigo=C-713/11</a>   |
| 6  | Organización de estados americanos   | OEA  | 2019 | Washington d. C estados unidos | Descriptivo  | José Miguel Insúlza, aseguró hoy que "la OEA está preparada para enfrentar los desafíos" del hemisferio, entre los que destacó el crimen organizado y la desigualdad, problemas que si son afrontados colectiva y eficazmente y con las favorables condiciones económicas y políticas actuales, asegurarán que ésta sea "la década de América Latina y el Caribe". | <a href="https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSAYO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?sEquence=1&amp;isAllowed=y">https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSAYO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?sEquence=1&amp;isAllowed=y</a> |
| 7  | Seguridad Portuaria en Colombia el Caballo de troya en el Comercio Internacional.  | Andrea Del Pilar García López                                | 2014 | Colombia                       | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | La importancia y el impacto de la seguridad portuaria a nivel internacional. El inminente crecimiento y evolución de las actividades marítimas, se dio gracias a la privatización.   | <a href="https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/1_reformas_portuarias/7_autor_port_vretos_puertos_latinoam.doc">https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/1_reformas_portuarias/7_autor_port_vretos_puertos_latinoam.doc</a>   |
| 8  | Las Autoridades Portuarias y los Retos de los Puerto Latinoamericano   | Carlos M. Gallegos   | 2016 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Puertos eficientes y competitivos son los que se requieren y han de sobrevivir exitosamente al inminente incremento del comercio en el hemisferio  | <a href="https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru">https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru</a>   |
| 9  | Los 3 principales puertos marítimos de Perú  | South Pacific Logistics                                      | 2022 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | El puerto del Callao se considera el puerto principal del país ya que recibe más volumen de tráfico y tiene gran capacidad de almacenaje por tener ubicación geográfica estratégica.   | <a href="https://apam-peru.com/web/competitividad-portuaria/">https://apam-peru.com/web/competitividad-portuaria/</a>   |
| 10 | Competitividad portuaria   | Sara Manayay   | 2015 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo descriptiva   | La competitividad portuaria puede ser entendida, en términos generales, como la capacidad para competir que posee un puerto en una determinada área de influencia o hinterland, a nivel regional o mundial   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26">https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26</a>   |
| 11 | Optimización del flujo vehicular con carga pesada en las vías de acceso a los terminales portuarios del puerto del callao  | Esp. Sergio Miguel Del Águila Alfaro                         | 2018 | Perú                           | Diseño de investigación: experimental, descriptivo, transversal  | Las vías de acceso actuales a los terminales portuarios del puerto del Callao, resultan insuficientes e inseguras, generando congestión vehicular, situación que no contribuye a la optimización de la cadena logística portuaria, generando efectos negativos en el comercio exterior   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26">https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26</a>   |
| 12 | Guerra por droga en el Callao: ocho bandas criminales se disputan envíos   | Johana Custodio  | 2019 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Estas nuevas organizaciones burlan los controles aduaneros y no se amilanán ante los duros golpes de incautación que realizan la Policía y la Fiscalía.  | <a href="https://ojo.pe/policial/guerra-por-droga-en-el-callao-ocho-bandas-criminales-se-disputan-envios-ojo-web-noticia/">https://ojo.pe/policial/guerra-por-droga-en-el-callao-ocho-bandas-criminales-se-disputan-envios-ojo-web-noticia/</a>   |
| 13 | Gremio portuario denuncia robos en el puerto del Callao y exige convenio para garantizar la seguridad,   | Periódico Gestión  | 2022 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | La seguridad privada no es suficiente porque la delincuencia en el Callao es un problema estratégico   | <a href="https://gestion.pe/economia/aspor-denuncia-robos-en-el-puerto-del-callao-y-exige-convenio-para-garantizar-la-seguridad-rmmn-noticia/">https://gestion.pe/economia/aspor-denuncia-robos-en-el-puerto-del-callao-y-exige-convenio-para-garantizar-la-seguridad-rmmn-noticia/</a>                 |
| 14 | Identificación de mejores prácticas en seguridad en los puertos de interés general de Cataluña: propuesta de mejoras para la optimización de la respuesta a la activación de un plan de autoprotección | Pérez Madariaga, Luis  | 2017 | España                         | La implementación de Buenas Prácticas en Emergencias.  | Las políticas de seguridad tuvo programas de planificación de mejoras en una instalación portuaria , reduciendo así la amenaza, la vulnerabilidad de sus sistemas en cualquiera de sus subniveles (individuo, grupo o entorno) ,por ende aumenta su capacidad de respuesta ante cualquier riesgo ocurrido.   | <a href="https://www.tdx.cat/handle/10803/460901#page-1">https://www.tdx.cat/handle/10803/460901#page-1</a>   |
| 15 | Gestión de seguridad como valor agregado en la cadena logística portuaria del Atlántico  | Perdomo Rodríguez, Carlos Andrés y Hernández Niño, Neil      | 2021 | Colombia                       | Método deductivo. Es descriptiva de la gestión de seguridad en la cadena de suministro de las instalaciones portuarias multipropósito del caribe colombiano. | Se proponen en la Innovación de procedimientos. Esto indica una disminución de los riesgos de contaminación de la carga marítima.  | <a href="https://repositorio.cuc.edu.co/handle/11323/9035">https://repositorio.cuc.edu.co/handle/11323/9035</a>   |

|    |  |  |      |          |  |   |   |
|----|--|--|------|----------|--|---|---|
| 16 | "Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra narcotráfico en el puerto de manta"   | Tapia Reyes, Carlos Andrés   | 2018 | Ecuador  | Observación directa, entrevista, y encuesta al personal de funcionarios de la instalación estratégica. La información obtenida, permitió una propuesta acorde a las necesidades del puerto de manta.   | El puerto de Manta administra adecuadamente los riesgos a los que está expuesto, con base a un bien estructurado plan de protección   | <a href="http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/14129/1/T-ESPE-057678.pdf">http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/14129/1/T-ESPE-057678.pdf</a>   |
| 17 | Capacitación y seguridad en los buques transporte de gas licuado de petróleo en naviera transoceánica s.a. 2016  | La Torre Patricio, Luis Abelardo y Sladjén Ochoa, Walter Enrique   | 2020 | Perú     | Tipo: Descriptiva, Aplicativa y Correlacional. Diseño: No Experimental y Transversal.  | Se concluyó que al haberse aplicado la correlación de Spearman con un nivel de significancia 0 % < 5%, se determinó que la Capacitación de la tripulación influye decisivamente en la Seguridad de los buques transporte de GLP en Naviera Transoceánica S.A  | <a href="http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/5171">http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/5171</a>   |
| 18 | Mejorar el servicio para las naves de pasajeros y sus actividades y operaciones conexas en el puerto del Callao  | Arango Huarcaya, Apolonio Gustavo                                  | 2018 | Perú     | cuestión y las practicas operativas que se realizan en la terminal, así como también aspectos Las regulaciones que recaen sobre la prestación del servicio en relacionados con la seguridad de las personas, naves e instalación.  | El Terminal Norte Multipropósito demostró poco compromiso en materia de seguridad para salvaguardar la integridad de los pasajeros y visitantes de las naves cruceros que recalán en sus instalaciones, al haberse identificado que el ingreso a la terminal a través de puntos externos.   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/bitstream/20.500.14260/13/1/Arango_hag.pdf">https://repositorio.apn.gob.pe/bitstream/20.500.14260/13/1/Arango_hag.pdf</a>   |
| 19 | La seguridad del trabajo a bordo y los accidentes operacionales por amarrar y desamarre en egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", 2019.      | Jerí Huacaychuco, Jandir Erick y Porras Romani, Alejandro Manuel   | 2021 | Perú     | Hipotético, analítico, y deductivo. Tipo de investigación básica, documental y de campo  | La aplicación de las normas de seguridad del trabajo a bordo se relaciona de una manera significativa y directa con los accidentes operacionales por amarrar y desamarre en egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante   | <a href="http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/176">http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/176</a>   |
| 20 | Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados  | Meudis Quintero Ramos, Karen Almanza-Vides y Suraya Pimienta Gómez | 2021 | Colombia | Investigación cualitativa, se realiza un análisis del objeto del estudio, basados en los aportes de la literatura científica y de las propias experiencias e informaciones que los trabajadores portuarios han tenido con relación a la competitividad internacional de los puertos marítimos.   | Las estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados, deben direccionarse hacia la modernización de la infraestructura del terminal marítimo, actividad que implica mejores equipos, disposición física, dispositivos tecnológicos para la realización de las operaciones de embarque y desembarque.   | <a href="https://produccioncientificaluz.org/index.php/rcs/article/view/36768/39604">https://produccioncientificaluz.org/index.php/rcs/article/view/36768/39604</a>   |
| 21 | Análisis de competitividad de los terminales portuarios ecuatorianos de acuerdo al cumplimiento del código pbip  | Loor Solís Damaris Michelle  | 2016 | Ecuador  | Tipo de investigación :exploratoria y descriptiva, diseño: no experimental transversal, enfoque cualitativo, métodos deductivo e inductivo.  | La competitividad de las terminales portuarias ecuatorianas se ha visto mejorada en el último lustro debido al incremento de las normas de seguridad establecidas según las estipulaciones del código PBIP  | <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659">http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659</a>   |
| 22 | Ecuador: análisis del reporte de competitividad global del periodo 2016-2019   | Jackson Jiménez Cabrera y Ramos Herrera Cristina Marcela           | 2022 | Ecuador  | Metodología teórica analítica, y literatura de fuentes secundarias, investigación de revisión documental, y sitios web de instituciones públicas y privadas  | Se concluye que la competitividad es el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país. Diseñando mejores políticas en base de alianzas público-privadas y tomar las mejores decisiones en posibilidades de un mayor bienestar para sus ciudadanos   | <a href="http://revistas.ulvr.edu.ec/index.php/yachana/article/view/662">http://revistas.ulvr.edu.ec/index.php/yachana/article/view/662</a>   |
| 23 | "Gestión de calidad y su influencia sobre la competitividad de los servicios en la Administración Marítima y Portuaria del Callao"   | Muguruza Cavero, Elizabeth Flor De María y Quispe Moreno, Ubaldina | 2016 | Perú     | Tipo de Investigación, descriptivo analítico, diseño Correlacional. Además es cuantitativo Cualitativo y el Inductivo.   | La administración general se relaciona de manera básica con la competitividad de las Operaciones de los centros logísticos de la Administración Marítima y Portuaria del Callao   | <a href="http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/3936">http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/3936</a>   |
| 24 | Los factores que permitieron el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM Terminals durante los años 2014 al 2018 | Seminario Rodríguez, Carmen Elena Vergara Delgado, Farah Allison   | 2019 | Perú     | La investigación se consideró utilizar la teoría fundamentada para permitir organizar la información. Se realizaron entrevistas personales, entrevistas por correo electrónico y entrevistas por teléfono, Además ver Factores que permitieron el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM | La Regulación y leyes emitidas por el gobierno han sido un factor determinante en el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao.   | <a href="https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/625691">https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/625691</a>   |
| 25 | La gestión portuaria y su influencia en la competitividad del puerto dello   | Jonathan José Velazco Santos                                       | 2019 | Perú     | Tipo de investigación fue aplicada, diseño de la investigación es no experimental  | El 90% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como regular el nivel de competitividad que caracteriza la labor del Puerto de lo - Moquegua, y el 10% como adecuada; siendo los aspectos más destacados que el 70% de los gerentes consideran como adecuada la ubicación geográfica, el 60% como adecuado el nivel de exigencia legal y regulaciones y el 60% como regular la capacidad operativa; y los aspectos a mejorar son que el 80% considera muy inadecuada el nivel de accesibilidad a la zona de influencia terrestre. | <a href="https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1/078/Velazco-Santos-Jhonatan.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1/078/Velazco-Santos-Jhonatan.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a>   |
| 26 | Introducción Organización Marítima Internacional   | Organización Marítima Internacional                                | 2022 | Suiza    | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.  | <a href="https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx">https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx</a>   |
| 27 | Organización Mundial del Trabajo   | Organización Mundial del Trabajo                                   | 2022 | Suiza    | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Promover los derechos laborales, fomentar oportunidades de trabajo decente, mejorar la protección social y fortalecer el diálogo al abordar los temas relacionados con el trabajo.  | <a href="https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-es/index.htm">https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-es/index.htm</a>   |
| 28 | Una mirada a la infraestructura portuaria  | Comex Perú   | 2018 | Perú     | Enfoque : cualitativo , tipo descriptiva   | En lo que concierne a la infraestructura portuaria, debemos apuntar a mejorar su calidad y así reducir los costos logísticos.   | <a href="https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/una-mirada-a-la-infraestructura-portuaria">https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/una-mirada-a-la-infraestructura-portuaria</a>   |
| 29 | Competitividad portuaria en América Latina y el Caribe: Un análisis de la regulación, gobernanza, y competencia en el sector portuario de la región                                | Ancor Suárez-Alemán, Tomás Serebrisky Oscar Ponce de León          | 2019 | EEUU     | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Los puertos ya no son meramente puertas entre mar y tierra. Hoy en día, los puertos son una parte fundamental de las cadenas de logística, en las que ganancias y ahorros en costos han justificado la necesidad de contar con enlaces internos a nivel mundial.  | <a href="https://www.researchgate.net/publication/334550814_Competitividad_portuaria_en_America_Latina_y_el_Caribe_Un_analisis_de_la_regulacion_gobernanza_y_competencia_en_el_sector_portuario_de_la_region">https://www.researchgate.net/publication/334550814_Competitividad_portuaria_en_America_Latina_y_el_Caribe_Un_analisis_de_la_regulacion_gobernanza_y_competencia_en_el_sector_portuario_de_la_region</a> |
| 30 | Competitividad del Terminal Portuario del Callao: Caso del Muelle 11 de Granos Solidos del Terminal Norte Multipropósitos. Lima  | Hernani Boloños  | 2019 | Perú     | La fuente de información fue Autoridad Portuaria Nacional (APN), Ositran y INEI  | La modernización y término de la etapa de construcción del Muelle 11 generó mejoras en los niveles de productividad del mismo   | <a href="https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/9837/Hernani_Bola%C3%B1os_H%C3%A9ctor.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/9837/Hernani_Bola%C3%B1os_H%C3%A9ctor.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a>   |

| Resultados y discusión |   |   |           |                                     |                  |   |   |
|------------------------|---|---|-----------|-------------------------------------|------------------|---|---|
| 31                     | INEI  |   | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Transporte mercancía total en FOB real en millones USD 3,256.00   | <a href="https://m.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/boletines/exportaciones-e-importaciones/1/#lista">https://m.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/boletines/exportaciones-e-importaciones/1/#lista</a>   |
| 32                     | Protección de terrorismo y piratería                      |   | 2019      | Perú                                | Tipo descriptivo | Hubo acerca de 200 ataques de sudeste de Asia   | <a href="https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/799873-estadisticas-cifras-historicas-apn-proteccion-y-seguridad">https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/799873-estadisticas-cifras-historicas-apn-proteccion-y-seguridad</a>   |
| 33                     | Protección de terrorismo y piratería                      |   | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | Los incidentes de piratería en el golfo de Guinea se redujeron de 81 en 2020 a 34 en 2021   | <a href="https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html">https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html</a>   |
| 34                     | Ciberseguridad  |   | 2022      |                                     | Tipo descriptivo | A partir de 2016 412 millones de cuentas de red fueron robadas  | <a href="https://www.computing.es/seguridad/noticias/1116703002501/10-ciberataques-mas-grandes-de-decada.1.html">https://www.computing.es/seguridad/noticias/1116703002501/10-ciberataques-mas-grandes-de-decada.1.html</a>   |
| 35                     | Lucha contra el terrorismo                                |   | 2018      |                                     | Tipo descriptivo | Las muertes por terrorismo aumentaron en un 93% en Somalia  | <a href="https://www.esglobal.org/el-terrorismo-en-cifras-en-2018/">https://www.esglobal.org/el-terrorismo-en-cifras-en-2018/</a>   |
| 36                     | Lucha contra el terrorismo                                |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Francia registro siete ataques en un 72%  | <a href="https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html">https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html</a>   |
| 37                     | Protección del medio marítimo                             |   | 2018      |                                     | Tipo descriptivo | Seguridad en las actividades que realizan los puertos es de vital importancia   | <a href="https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf">https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf</a>   |
| 38                     | Convenio internacional solas                              |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar   | <a href="https://cstgrupo.com/convenio-solas-novedades-2016/">https://cstgrupo.com/convenio-solas-novedades-2016/</a>   |
| 39                     | Código PBP  |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.   | <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/17659/1/Tesis.pdf">http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/17659/1/Tesis.pdf</a>   |
| 40                     | Convenio CSC  |   | 2016-2021 |                                     | Tipo descriptivo | Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores cuyo objetivo es mantener el nivel de seguridad en el transporte y manipulación de los contenedores.  | <a href="https://www.aragon.es/-vehiculos-y-transportes-csc#:~:text=de%20os%20contenedores-EI%20Convenio%20internacional%20sobre%20a%20seguridad%20de%20os%20contenedores%2C%20CSC,proporcionando%20regl as%20de%20seguridad%20uniformes.">https://www.aragon.es/-vehiculos-y-transportes-csc#:~:text=de%20os%20contenedores-EI%20Convenio%20internacional%20sobre%20a%20seguridad%20de%20os%20contenedores%2C%20CSC,proporcionando%20regl as%20de%20seguridad%20uniformes.</a> |
| 41                     | Transporte terrestre de recinto portuario                 | Asociación peruana de agentes marítimos | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | MTC y PNP se unieron para un plan de ordenamiento debido a que aprox 3700 vehículos circulan de transporte por día  | <a href="https://apam-peru.com/web/acciones-de-seguridad-en-los-accesos-a-los-terminales-portuarios-del-callao-benefician-a-mas-de-3700-vehiculos-de-transporte-por-dia/">https://apam-peru.com/web/acciones-de-seguridad-en-los-accesos-a-los-terminales-portuarios-del-callao-benefician-a-mas-de-3700-vehiculos-de-transporte-por-dia/</a>   |
| 42                     | Protección marítima                                       | OMI                                     | 2021      | Suiza                               | Tipo descriptivo | La OMI concretó el proyecto de resolución a fin de alentar a los estados miembros para promover medidas para la prevención y supresión de los actos fraudulentos.   | <a href="https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf">https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf</a>   |
| 43                     | Protección de buques                                      | Actualidad empresarial                  | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Resolución de dicapí dispuso que todo buque petrolero nuevo o existente de un arqueo bruto igual o mayor a 20 de bandera peruana o extranjera, con permiso de navegación para transportar buques o derivados a granel debe tener doble casco. | <a href="https://actualidadempresarial.pe/norma/resolucion-directoral-rd-197-2021-mgp-dicapi/13d1a661-9788-4a0b-8eb3-89d98d1ea51c">https://actualidadempresarial.pe/norma/resolucion-directoral-rd-197-2021-mgp-dicapi/13d1a661-9788-4a0b-8eb3-89d98d1ea51c</a>   |
| 44                     | Costos logísticos   |   | 2016      |                                     | Tipo descriptivo | Aumentaron en un 40% promedio   | <a href="https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/reduccion-de-costos-logisticos-a-traves-de-una-adecuada-seleccion-de-los-actores-de-la-cadena-de-dis">https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/reduccion-de-costos-logisticos-a-traves-de-una-adecuada-seleccion-de-los-actores-de-la-cadena-de-dis</a>   |
| 45                     | Suministro de combustible                                 | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Demanda de diésel mgo- lima por embarcación fue 2,032 galones /día y la demanda de ifo low sulphur callao por embarcación fue 477663.088 tm aprox   | <a href="https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2021/02-Demanda-Nacional-Actividades-Diciembre-2021.pdf">https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2021/02-Demanda-Nacional-Actividades-Diciembre-2021.pdf</a>   |
| 46                     | Mantenimiento de naves                                    | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Se realizaron 416 embarcaciones en baña en los terminales APM, DP WORLD y TP multiboyas   | <a href="https://mde.2126.pdf">MDE 2126.pdf (udep.edu.pe)</a>   |
| 47                     | Precio de combustible                                     | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Precio promedio de combustible fue 12,91 soles/galón  | <a href="https://scop.docprice.osinermin.gob.pe">SCOP DOC PRICE (osinermin.gob.pe)</a>  |
| 48                     | Tarifas de embarque y descarga de contenedores llenos 40' | Dp World -Callao                        | 2020      | Perú                                | Tipo descriptivo | En el puerto del callao fue \$191,41 aprox  | <a href="https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpww/dpww-tenant/americas/peru/peru/media-files/tarifario/tarifario-publico-2020-actualizado-al-20-08-2020-version-2020-3-2020-09-11-18-00-40.pdf?rev=1">https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpww/dpww-tenant/americas/peru/peru/media-files/tarifario/tarifario-publico-2020-actualizado-al-20-08-2020-version-2020-3-2020-09-11-18-00-40.pdf?rev=1</a>   |
| 49                     | Volumen de inversiones (inversión extranjera directa)     | Proinversión                            | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | El volumen de inversiones (inversión extranjera directa) fue 6,201,00 millones de US\$  | <a href="https://www.investinperu.pe/es/clima/inversion-extranjera/inversion-extranjera-directa">https://www.investinperu.pe/es/clima/inversion-extranjera/inversion-extranjera-directa</a>   |
| 50                     | Importación   | INEI                                    | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | La importación en el Perú fue en el año 2021 46,798,00 millones de US dólares americanos  | <a href="https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf">https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf</a>   |
| 51                     | Exportación   | INEI                                    | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | La exportación en el Perú fue en el año 2021 57,159,30 millones de US dólares americanos  | <a href="https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf">https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf</a>   |
| 52                     | Volumen de arqueos arribados                              | Comunidad andina                        | 2022      | Perú - Bolivia - Colombia - Ecuador | Tipo descriptivo | En el puerto del callao cantidad de buques arribados fue 2306   | <a href="https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf">https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf</a>   |
| 53                     | Manejo de carga   | Comunidad andina                        | 2022      | Perú - Bolivia - Colombia - Ecuador | Tipo descriptivo | En el puerto del callao en miles de toneladas fue 49,615,00   | <a href="https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf">https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf</a>   |
| 54                     | Almacenamiento  | Dp World Logistics                      | 2018      | Perú                                | Tipo descriptivo | Se mantuvo desde el año 2018 a la interperie, su almacenamiento fue aprox \$ 9,00 m2, pero este costo no aplica para carga peligrosa.   | <a href="https://www.dpworld.com/es/peru/logistics/tarifario-lurin">https://www.dpworld.com/es/peru/logistics/tarifario-lurin</a>   |
| 55                     | Concesionados - terminales de contenedores                | Ositran                                 | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Los concesionados en los terminales de contenedores como APM reportaron 76504 teus y DP WORLD 122242 teus   | <a href="https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3435362/boletin-estadistico-jun-2022.pdf?v=1658336947">https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3435362/boletin-estadistico-jun-2022.pdf?v=1658336947</a>   |
| 56                     | Transportistas marítimos                                  | Alphaliner                              | 2021      | Francia                             | Tipo descriptivo | Principales líneas navieras Maersk, Mediterranean Shipping Company, Cosco, One Y Hapag Lloyd  | <a href="https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/4853/J.Herrera_Trabajo_de_investigacion_Bachiller_2021.pdf?sequence=5">https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/4853/J.Herrera_Trabajo_de_investigacion_Bachiller_2021.pdf?sequence=5</a>   |
| 57                     | Cadena logística expresado en miles de dólares americanos | Ositran                                 | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | Muelle sur DP WORLD fue su utilidad neta de 54,060 ; muelle norte APM su inversión ejecutada de 1,872 y transportadora callao sus ingresos portuarios de 25,475,566   | <a href="https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-tc-2022.pdf">https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-tc-2022.pdf</a>   |
| 58                     | Infraestructura (movimiento por grúas)                    | Autoridad portuaria nacional            | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | En el puerto del callao se evidencio de 29 a 31 contenedores por hora aprox DP WORLD Y APM  | <a href="https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2835991/Estadisticas%20de%20naves%20atendidas%20con%20gr%C3%BAs%20p%C3%B3rtico%20-%20anual%202021.pdf?v=164512571">https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2835991/Estadisticas%20de%20naves%20atendidas%20con%20gr%C3%BAs%20p%C3%B3rtico%20-%20anual%202021.pdf?v=164512571</a>   |
| 59                     | Construcción nuevos puertos                               | Concesionaria puerto de amazonas        | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Puerto de Yurimaguas - ingresos portuarios s/, 493,551,07   | <a href="https://ositran.gob.pe">Presentación de PowerPoint (ositran.gob.pe)</a>  |
| 60                     | Puertos principales                                       | Portal portuario                        | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | El puerto del callao se ubicó en el sexto puesto con 2,486,425 millones de teus y el primer lugar lo ocupó el puerto de colon - Panamá con 4,915,975.   | <a href="https://portalportuario.cl/cepal-libera-ranking-de-puertos-con-mayor-movimiento-de-contenedores-durante-2021/">https://portalportuario.cl/cepal-libera-ranking-de-puertos-con-mayor-movimiento-de-contenedores-durante-2021/</a>   |

## INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

### I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Chombo Jaco José Alberto
- I.2. Especialidad del Validador: Negocios Internacionales
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Universidad César Vallejo
- I.4. Nombre del instrumento motivo de la evaluación: Ficha de recolección de datos.
- I.5. Autor del instrumento: GALVEZ GUERRERO, ANA LUCIA / LIENDO HUAMAN KARINA.

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

| INDICADORES                   | CRITERIOS   | Deficiente<br>0-20% | Regular<br>21-40% | Bueno<br>41-80% | Muy bueno<br>81-90% | Excelente<br>91-100% |
|-------------------------------|---|---------------------|-------------------|-----------------|---------------------|----------------------|
| CLARIDAD                      | Esta formulado con lenguaje apropiado   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| OBJETIVIDAD                   | Esta expresado de manera coherente y lógica   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| PERTINENCIA                   | Responde a las necesidades internas y externas de la investigación  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| ACTUALIDAD                    | Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| ORGANIZACIÓN                  | Comprende los aspectos en calidad y claridad.   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| SUFICIENCIA                   | Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.   |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| INTENCIONALIDAD               | Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| CONSISTENCIA                  | Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando. |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| COHERENCIA                    | Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento         |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| METODOLOGÍA                   | Considera que los ítems miden lo que pretende medir.  |                     |                   |                 | 75%                 |                      |
| <b>PROMEDIO DE VALORACIÓN</b> |   |                     |                   |                 | <b>75%</b>          |                      |

### III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

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

...En las recomendaciones, sugerir, que basado a lo demostrado en esta investigación, amerita hacer una tesis experimental, que ayude a demostrar en qué nivel la Seguridad Portuaria, permite la competitividad de los Operadores del Callao.

**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 75%**

Lima, 01 de Noviembre del 2022



Firma de experto informante  
DNI: 09852149  
Teléfono: 974158898



CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Ing. Cesar Octavio Soriano Giraldo  
Presente

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

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante de la escuela de Negocios Internacionales de la UCV, en la sede de Lima este requiero validar los instrumentos con los cuales recogeré la información necesaria para poder realizar el Desarrollo de Tesis.

El título del proyecto de investigación es: *El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021* y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he 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 apriorística.
- Matriz de consistencia
- Ficha de búsqueda de información
- Estado del arte
- Protocolo de evaluación del instrumento

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

Atentamente.

Gálvez Guerrero Ana Lucia

DNI: 70501528

Liendo Huamán Karina

DNI: 40653028

Seguridad portuaria; Son disposiciones o medidas que se brindan por la ocurrencia de peligros y de situaciones anómalas que puedan inducir a un daño físico o material que puede afectar directamente a las instalaciones portuarias, los buques, las mercaderías y las personas.

- Medidas de protección; Es otorgar los cuidados respectivos en tema de seguridad e integridad de las personas en cuanto a situaciones de riesgo.
- Marco Regulatorio: Son las bases o fundamentos para construir o determinar una postura de conocimiento adecuado.
- Infraestructura portuaria; Son las obras civiles ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a cumplir o prestar servicio de naves, servicio de carga o de pasajeros en dicho recinto portuario.
- Instalaciones portuarias: Son obras de infraestructura y superestructura, además contiene instalaciones mecánicas de servicios para la facilitación del tráfico portuaria.

### MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN APRIORISTICAS

**Título: El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021**

**AUTORES: Gálvez Guerrero Ana Lucia  
Liendo Huamán Karina**

| Problema  | Objetivo   | Categorías, subcategorías y criterios |                                 |                   |
|---|--|---------------------------------------|---------------------------------|-------------------|
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016 - 2021? | Determinar el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016-2021 | Categoría: Seguridad                  |                                 |                   |
|   |  | Sub categorías                        | Criterios                       | Sujeto de estudio |
|   |  | Medidas de Protección                 | Transporte de mercancías        |                   |
|   |  |                                       | Protección marítima y piratería |                   |
|   |  |                                       | Ciberseguridad                  |                   |
| Lucha contra el terrorismo  |  |                                       |                                 |                   |
| <b>Problemas específicos</b>  | <b>Objetivos específicos</b>   |                                       |                                 |                   |

|  |   |                                 |                                  |   |
|--|---|---------------------------------|----------------------------------|---|
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 - 2021?    | Determinar el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 - 2021  | Marco Regulatorio               | Protección del medio marítimo    | Base de datos: Artículos científicos, revistas y libros científicos |
|  |   |                                 | Convenio Internacional "Solas"   |   |
|  |   |                                 | Código PBIP                      |   |
|  |   |                                 | Convenio CSC                     |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021? | ¿Determinar el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021?   | Infraestructura                 | Transporte terrestre y portuario |   |
|  |   |                                 | Protección de Buques             |   |
|  |   |                                 | Costos logísticos                |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios, Callao 2016-2021?                    | Determinar el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios, Callao 2016-2021  | Instalaciones Portuarias        | Protección marítima              |   |
|  |   |                                 | Oficiales de Protección marítima |   |
|  |   |                                 | Compañías navieras               |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021? | Determinar el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021   |                                 | Oficial de Protección de         |   |
|  |   |                                 | Instalación Portuaria            |   |
|  |   |                                 | Seguridad de los contenedores    |   |
| <b>Tipo y diseño de investigación</b>  | <b>Población y Muestra</b>  | <b>Técnicas e instrumentos</b>  |                                  |   |
| Enfoque: Cualitativo   | Artículos científicos del periodo 2016 - 2021 relacionados al Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021. | Técnica: Levantamiento de datos |                                  |   |
| tipo : Aplicada  |   | Análisis documental             |                                  |   |
| Diseño: No experimental  |   |                                 |                                  |   |
|  |   |                                 |                                  |   |

## FICHA DE BÚSQUEDA DE INFORMACIÓN

| <b>El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021</b> |                                     |  |                             |
|--|-------------------------------------|--|-----------------------------|
| <b>Palabras Clave</b>  |                                     |  |                             |
| <b>Palabras Del Título</b>   | <b>Palabras Asociadas Al Título</b> | <b>Tipos De Diseño De La Investigación</b> | <b>Técnicas Estadística</b> |
| Impacto  | Impacto En La Seguridad Portuaria   | Tipo: Aplicada                             |                             |
| Seguridad Portuaria  | Medidas De Protección               | Diseño de investigación : Cualitativa      |                             |
| Competitividad   | Costos Portuarios                   |  |                             |
| Operadores   | Operadores Portuarios               |  |                             |
| Callao   | Infraestructura                     |  |                             |
|  | Código PBIP                         |  |                             |

| <b>The Impact of Port Security for the Competitiveness of Operators, Callao 2016-2021</b> |  |                                 |                               |
|---|--|---------------------------------|-------------------------------|
| <b>Keywords</b>   |  |                                 |                               |
| <b>Title Words</b>  | <b>Words Associated With The Title</b> | <b>Types Of Research Design</b> | <b>Statistical Techniques</b> |
| Impact  | Port Security Impact                   | Type : Applied                  |                               |
| Port Security   | Protection Measures                    | Research Design: Qualitative    |                               |
| Competitiveness   | Port Costs                             |                                 |                               |
| Operators   | Port Operators                         |                                 |                               |
| Callao  | Infrastructure                         |                                 |                               |
|   | Ispc Code                              |                                 |                               |

# ESTADO DEL ARTE

## PRESENTACIÓN DE INVESTIGACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES

Apellidos y Nombres: Gálvez Guerrero Ana Lucia // Liendo Huamán Karina

Título de la investigación: El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-202

| N° | Título   | Autor  | Año  | País                           | Metodología  | Conclusiones   | Dirección electrónica   |
|----|--|--|------|--------------------------------|--|--|---|
| 1  | Introducción organización marítima internacional   | Organización Marítima Internacional                          | 2022 | Suiza                          | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.   | <a href="https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx">https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx</a>   |
| 2  | Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias   | Romero Faz, David  | 2016 | Argentina                      | Utiliza la técnica del modelo matricial de presentación de riesgos y se basa en el método CARVER de análisis de riesgos                                      | Los nuevos parámetros de evaluación del riesgo en terminales portuarias planteados por el autor en otra investigación y comentados aquí, permitirán mejorar la seguridad, ayudando al operador logístico a objetivar sus inversiones en esta área y facilitandouna medida más ajustada a la realidad en cada terminal logística.                                   | <a href="https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307003.pdf">https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307003.pdf</a>   |
| 3  | Análisis de competitividad de los terminales portuarios ecuatorianos de acuerdo al cumplimiento del código PBIP  | Loor Solís Damaris Michelle , Ramos Herrera Cristina Marcela | 2016 | Ecuador                        | Tipo de investigación :exploratoria y descriptiva, diseño: no experimental transversal, enfoque cualitativo, métodos deductivo e inductivo.                  | La competitividad de las terminales portuarias ecuatorianas se ha visto mejorada en el último lustro debido al incremento de las normas de seguridad establecidas según las estipulaciones del código PBIP.  | <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659">http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659</a>   |
| 4  | Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias   | Romero Faz, David  | 2016 | Argentina                      | Utiliza la técnica del modelo matricial de presentación de riesgos y se basa en el método CARVER de análisis de riesgos                                      | Los nuevos parámetros de evaluación del riesgo en terminales portuarias planteados por el autor en otra investigación y comentados aquí, permitirán mejorar la seguridad, ayudando al operador logístico a objetivar sus inversiones en esta área y facilitando una medida más ajustada a la realidad en cada terminal logística.                                  | <a href="http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/14129">http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/14129</a>   |
| 5  | Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra el narcotráfico en el puerto de manta  | Carlos Andrés Tapia Reyes                                    | 2018 | Ecuador                        | Investigación exploratoria , descriptiva , diseño : observación ,niveles : no experimental , transversal.  | En este sentido complementar sistemas de seguridad tangibles , de qué manera tradicional han sido utilizados a través de los tiempos con soluciones electrónicas que mancomunan su accionar a un solo objetivo, fortalecer la seguridad de una instalación con base a las amenazas que pueden impactarla.  | <a href="https://www.oas.org/es/centro_noticias/comunicado_prensa.asp?sCodigo=C-713/11">https://www.oas.org/es/centro_noticias/comunicado_prensa.asp?sCodigo=C-713/11</a>   |
| 6  | Organización de estados americanos   | OEA  | 2019 | Washington d. C estados unidos | Descriptivo  | José Miguel Insulza, aseguró hoy que "la OEA está preparada para enfrentar los desafíos" del hemisferio, entre los que destacó el crimen organizado y la desigualdad, problemas que si son afrontados colectiva y eficazmente y con las favorables condiciones económicas y políticas actuales, asegurarán que ésta sea "la década de América Latina y el Caribe". | <a href="https://repositorio.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSAYO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?s_equence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSAYO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?s_equence=1&amp;isAllowed=y</a> |
| 7  | Seguridad Portuaria en Colombia el Caballo de troya en el Comercio Internacional.  | Andrea Del Pilar García López                                | 2014 | Colombia                       | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | La importancia y el impacto de la seguridad portuaria a nivel internacional. El inminente crecimiento y evolución de las actividades marítimas, se dio gracias a la privatización.   | <a href="https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/1_reformas_portuarias/7_autor_port_vretos_puertos_latinoam.doc">https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/1_reformas_portuarias/7_autor_port_vretos_puertos_latinoam.doc</a>   |
| 8  | Las Autoridades Portuarias y los Retos de los Puerto Latinoamericano   | Carlos M. Gallegos   | 2016 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Puertos eficientes y competitivos son los que se requieren y han de sobrevivir exitosamente al inminente incremento del comercio en el hemisferio  | <a href="https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru">https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru</a>   |
| 9  | Los 3 principales puertos marítimos de Perú  | South Pacific Logistics                                      | 2022 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | El puerto del Callao se considera el puerto principal del país ya que recibe más volumen de tráfico y tiene gran capacidad de almacenaje por tener ubicación geográfica estratégica.   | <a href="https://apam-peru.com/web/competitividad-portuaria/">https://apam-peru.com/web/competitividad-portuaria/</a>   |
| 10 | Competitividad portuaria   | Sara Manayay   | 2015 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo descriptiva   | La competitividad portuaria puede ser entendida, en términos generales, como la capacidad para competir que posee un puerto en una determinada área de influencia o hinterland, a nivel regional o mundial   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26">https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26</a>   |
| 11 | Optimización del flujo vehicular con carga pesada en las vías de acceso a los terminales portuarios del puerto del callao  | Esp. Sergio Miguel Del Águila Alfaro                         | 2018 | Perú                           | Diseño de investigación: experimental, descriptivo, transversal  | Las vías de acceso actuales a los terminales portuarios del puerto del Callao, resultan insuficientes e inseguras, generando congestión vehicular, situación que no contribuye a la optimización de la cadena logística portuaria, generando efectos negativos en el comercio exterior   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26">https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26</a>   |
| 12 | Guerra por droga en el Callao: ocho bandas criminales se disputan envíos   | Johana Custodio  | 2019 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Estas nuevas organizaciones burlan los controles aduaneros y no se amilanar ante los duros golpes de incautación que realizan la Policía y la Fiscalía.  | <a href="https://ojo.pe/policial/guerra-por-droga-en-el-callao-ocho-bandas-criminales-se-disputan-envios-ojo-web-noticia/">https://ojo.pe/policial/guerra-por-droga-en-el-callao-ocho-bandas-criminales-se-disputan-envios-ojo-web-noticia/</a>   |
| 13 | Gremio portuario denuncia robos en el puerto del Callao y exige convenio para garantizar la seguridad.   | Periódico Gestión  | 2022 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | La seguridad privada no es suficiente porque la delincuencia en el Callao es un problema estratégico   | <a href="https://gestion.pe/economia/asppor-denuncia-robos-en-el-puerto-del-callao-y-exige-convenio-para-garantizar-la-seguridad-rmmn-noticia/">https://gestion.pe/economia/asppor-denuncia-robos-en-el-puerto-del-callao-y-exige-convenio-para-garantizar-la-seguridad-rmmn-noticia/</a>                   |
| 14 | Identificación de mejores prácticas en seguridad en los puertos de interés general de Cataluña: propuesta de mejoras para la optimización de la respuesta a la activación de un plan de autoprotección | Pérez Madariaga, Luis  | 2017 | España                         | La implementación de Buenas Prácticas en Emergencias.  | Las políticas de seguridad tuvo programas de planificación de mejoras en una instalación portuaria , reduciendo así la amenaza, la vulnerabilidad de sus sistemas en cualquiera de sus subniveles (individuo, grupo o entorno) ,por ende aumenta su capacidad de respuesta ante cualquier riesgo ocurrido.   | <a href="https://www.tdx.cat/handle/10803/460901?page=1">https://www.tdx.cat/handle/10803/460901?page=1</a>   |
| 15 | Gestión de seguridad como valor agregado en la cadena logística portuaria del Atlántico  | Perdomo Rodríguez, Carlos Andrés y Hernández Niño, Neil      | 2021 | Colombia                       | Método deductivo. Es descriptiva de la gestión de seguridad en la cadena de suministro de las instalaciones portuarias multipropósito del caribe colombiano. | Se proponen en la Innovación de procedimientos. Esto indica una disminución de los riesgos de contaminación de la carga marítima.  | <a href="https://repositorio.cuc.edu.co/handle/11323/9035">https://repositorio.cuc.edu.co/handle/11323/9035</a>   |

|    |  |  |      |          |  |   |   |
|----|--|--|------|----------|--|---|---|
| 16 | "Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra narcotráfico en el puerto de manta"   | Tapia Reyes, Carlos Andrés   | 2018 | Ecuador  | Observación directa, entrevista, y encuesta al personal de funcionarios de la instalación estratégica. La información obtenida, permitió una propuesta acorde a las necesidades del puerto de manta.   | El puerto de Manta administra adecuadamente los riesgos a los que está expuesto, con base a un bien estructurado plan de protección   | <a href="http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/14129/1/T-ESPE-057678.pdf">http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/14129/1/T-ESPE-057678.pdf</a>   |
| 17 | Capacitación y seguridad en los buques transporte de gas licuado de petróleo en naviera transoceánica s.a. 2016  | La Torre Patricio, Luis Abelardo y Sladjén Ochoa, Walter Enrique   | 2020 | Perú     | Tipo: Descriptiva, Aplicativa y Correlacional. Diseño: No Experimental y Transversal.  | Se concluyó que al haberse aplicado la correlación de Spearman con un nivel de significancia 0 % < 5%, se determinó que la Capacitación de la tripulación influye decisivamente en la Seguridad de los buques transporte de GLP en Naviera Transoceánica S.A  | <a href="http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/5171">http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/5171</a>   |
| 18 | Mejorar el servicio para las naves de pasajeros y sus actividades y operaciones conexas en el puerto del Callao  | Arango Huarcaya, Apolonio Gustavo                                  | 2018 | Perú     | cuestión y las practicas operativas que se realizan en la terminal, así como también aspectos Las regulaciones que recaen sobre la prestación del servicio en relacionados con la seguridad de las personas, naves e instalación.  | El Terminal Norte Multipropósito demostró poco compromiso en materia de seguridad para salvaguardar la integridad de los pasajeros y visitantes de las naves cruceros que recalán en sus instalaciones, al haberse identificado que el ingreso a la terminal a través de puntos externos.   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/bitstream/20.500.14260/13/1/Arango_hag.pdf">https://repositorio.apn.gob.pe/bitstream/20.500.14260/13/1/Arango_hag.pdf</a>   |
| 19 | La seguridad del trabajo a bordo y los accidentes operacionales por amarrar y desamarrar en egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", 2019.     | Jerí Huacaychuco, Jandir Erick y Porras Romani, Alejandro Manuel   | 2021 | Perú     | Hipotético, analítico, y deductivo. Tipo de investigación básica, documental y de campo  | La aplicación de las normas de seguridad del trabajo a bordo se relaciona de una manera significativa y directa con los accidentes operacionales por amarrar y desamarrar en egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante  | <a href="http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/176">http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/176</a>   |
| 20 | Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados  | Meudis Quintero Ramos, Karen Almanza-Vides y Suraya Pimienta Gómez | 2021 | Colombia | Investigación cualitativa, se realiza un análisis del objeto del estudio, basados en los aportes de la literatura científica y de las propias experiencias e informaciones que los trabajadores portuarios han tenido con relación a la competitividad internacional de los puertos marítimos.   | Las estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados, deben direccionarse hacia la modernización de la infraestructura del terminal marítimo, actividad que implica mejores equipos, disposición física, dispositivos tecnológicos para la realización de las operaciones de embarque y desembarque.   | <a href="https://produccioncientificaluz.org/index.php/rcs/article/view/36768/39604">https://produccioncientificaluz.org/index.php/rcs/article/view/36768/39604</a>   |
| 21 | Análisis de competitividad de los terminales portuarios ecuatorianos de acuerdo al cumplimiento del código pbip  | Loor Solís Damaris Michelle  | 2016 | Ecuador  | Tipo de investigación :exploratoria y descriptiva, diseño: no experimental transversal, enfoque cualitativo, métodos deductivo e inductivo.  | La competitividad de las terminales portuarias ecuatorianas se ha visto mejorada en el último lustro debido al incremento de las normas de seguridad establecidas según las estipulaciones del código PBIP  | <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659">http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659</a>   |
| 22 | Ecuador: análisis del reporte de competitividad global del periodo 2016-2019   | Jackson Jiménez Cabrera y Ramos Herrera Cristina Marcela           | 2022 | Ecuador  | Metodología teórica analítica, y literatura de fuentes secundarias, investigación de revisión documental, y sitios web de instituciones públicas y privadas  | Se concluye que la competitividad es el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país. Diseñando mejores políticas en base de alianzas público-privadas y tomar las mejores decisiones en posibilidades de un mayor bienestar para sus ciudadanos   | <a href="http://revistas.ulvr.edu.ec/index.php/yachana/article/view/662">http://revistas.ulvr.edu.ec/index.php/yachana/article/view/662</a>   |
| 23 | "Gestión de calidad y su influencia sobre la competitividad de los servicios en la Administración Marítima y Portuaria del Callao"   | Mugurza Cavero, Elizabeth Flor De María y Quispe Moreno, Ubaldina  | 2016 | Perú     | Tipo de Investigación, descriptivo analítico, diseño Correlacional. Además es cuantitativo Cualitativo y el Inductivo.   | La administración general se relaciona de manera básica con la competitividad de las Operaciones de los centros logísticos de la Administración Marítima y Portuaria del Callao   | <a href="http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/3936">http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/3936</a>   |
| 24 | Los factores que permitieron el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM Terminals durante los años 2014 al 2018 | Seminario Rodríguez, Carmen Elena Vergara Delgado, Farah Allison   | 2019 | Perú     | La investigación se consideró utilizar la teoría fundamentada para permitir organizar la información. Se realizaron entrevistas personales, entrevistas por correo electrónico y entrevistas por teléfono, Además ver Factores que permitieron el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM | La Regulación y leyes emitidas por el gobierno han sido un factor determinante en el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao.   | <a href="https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/625691">https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/625691</a>   |
| 25 | La gestión portuaria y su influencia en la competitividad del puerto dello   | Jonathan José Velazco Santos                                       | 2019 | Perú     | Tipo de investigación fue aplicada, diseño de la investigación es no experimental  | El 90% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como regular el nivel de competitividad que caracteriza la labor del Puerto de lo - Moquegua, y el 10% como adecuada; siendo los aspectos más destacados que el 70% de los gerentes consideran como adecuada la ubicación geográfica, el 60% como adecuado el nivel de exigencia legal y regulaciones y el 60% como regular la capacidad operativa; y los aspectos a mejorar son que el 80% considera muy inadecuada el nivel de accesibilidad a la zona de influencia terrestre. | <a href="https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1/078/Velazco-Santos-Jhonatan.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1/078/Velazco-Santos-Jhonatan.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a>   |
| 26 | Introducción Organización Marítima Internacional   | Organización Marítima Internacional                                | 2022 | Suiza    | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.  | <a href="https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx">https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx</a>   |
| 27 | Organización Mundial del Trabajo   | Organización Mundial del Trabajo                                   | 2022 | Suiza    | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Promover los derechos laborales, fomentar oportunidades de trabajo decente, mejorar la protección social y fortalecer el diálogo al abordar los temas relacionados con el trabajo.  | <a href="https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-es/index.htm">https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-es/index.htm</a>   |
| 28 | Una mirada a la infraestructura portuaria  | Comex Perú   | 2018 | Perú     | Enfoque : cualitativo , tipo descriptiva   | En lo que concierne a la infraestructura portuaria, debemos apuntar a mejorar su calidad y así reducir los costos logísticos.   | <a href="https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/una-mirada-a-la-infraestructura-portuaria">https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/una-mirada-a-la-infraestructura-portuaria</a>   |
| 29 | Competitividad portuaria en América Latina y el Caribe: Un análisis de la regulación, gobernanza, y competencia en el sector portuario de la región                                | Ancor Suárez-Alemán, Tomás Serebrisky Oscar Ponce de León          | 2019 | EEUU     | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Los puertos ya no son meramente puertas entre mar y tierra. Hoy en día, los puertos son una parte fundamental de las cadenas de logística, en las que ganancias y ahorros en costos han justificado la necesidad de contar con enlaces internos a nivel mundial.  | <a href="https://www.researchgate.net/publication/334550814_Competitividad_portuaria_en_America_Latina_y_el_Caribe_Un_analisis_de_la_regulacion_gobernanza_y_competencia_en_el_sector_portuario_de_la_region">https://www.researchgate.net/publication/334550814_Competitividad_portuaria_en_America_Latina_y_el_Caribe_Un_analisis_de_la_regulacion_gobernanza_y_competencia_en_el_sector_portuario_de_la_region</a> |
| 30 | Competitividad del Terminal Portuario del Callao: Caso del Muelle 11 de Granos Solidos del Terminal Norte Multipropósitos. Lima  | Hernani Boloños  | 2019 | Perú     | La fuente de información fue Autoridad Portuaria Nacional (APN), Ositran y INEI  | La modernización y término de la etapa de construcción del Muelle 11 generó mejoras en los niveles de productividad del mismo   | <a href="https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/9837/Hernani_Bola%C3%B1os_H%C3%A9ctor.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/9837/Hernani_Bola%C3%B1os_H%C3%A9ctor.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a>   |

| Resultados y discusión |   |   |           |                                     |                  |  |
|------------------------|---|---|-----------|-------------------------------------|------------------|--|
| 31                     | INEI  |   | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Transporte mercancía total en FOB real en millones USD 3,256.00 <a href="https://m.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/boletines/exportaciones-e-importaciones/1/#ista">https://m.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/boletines/exportaciones-e-importaciones/1/#ista</a>  |
| 32                     | Protección de terrorismo y piratería                      |   | 2019      | Perú                                | Tipo descriptivo | Hubo acerca de 200 ataques de sudeste de Asia <a href="https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/799873-estadisticas-cifras-historicas-apn-proteccion-y-seguridad">https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/799873-estadisticas-cifras-historicas-apn-proteccion-y-seguridad</a>  |
| 33                     | Protección de terrorismo y piratería                      |   | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | Los incidentes de piratería en el golfo de Guinea se redujeron de 81 en 2020 a 34 en 2021 <a href="https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html">https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html</a>  |
| 34                     | Ciberseguridad  |   | 2022      |                                     | Tipo descriptivo | A partir de 2016 412 millones de cuentas de red fueron robadas <a href="https://www.computing.es/seguridad/noticias/1116703002501/10-ciberataques-mas-grandes-de-decada.1.html">https://www.computing.es/seguridad/noticias/1116703002501/10-ciberataques-mas-grandes-de-decada.1.html</a>   |
| 35                     | Lucha contra el terrorismo                                |   | 2018      |                                     | Tipo descriptivo | Las muertes por terrorismo aumentaron en un 93% en Somalia <a href="https://www.esglobal.org/el-terrorismo-en-cifras-en-2018/">https://www.esglobal.org/el-terrorismo-en-cifras-en-2018/</a>   |
| 36                     | Lucha contra el terrorismo                                |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Francia registro siete ataques en un 72% <a href="https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html">https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html</a>   |
| 37                     | Protección del medio marítimo                             |   | 2018      |                                     | Tipo descriptivo | Seguridad en las actividades que realizan los puertos es de vital importancia <a href="https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf">https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf</a>  |
| 38                     | Convenio internacional solas                              |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar <a href="https://cstgrupo.com/convenio-solas-novedades-2016/">https://cstgrupo.com/convenio-solas-novedades-2016/</a>  |
| 39                     | Código PBP  |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas. <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/reduq/17659/1/Tesis.pdf">http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/reduq/17659/1/Tesis.pdf</a>  |
| 40                     | Convenio CSC  |   | 2016-2021 |                                     | Tipo descriptivo | Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores cuyo objetivo es mantener el nivel de seguridad en el transporte y manipulación de los contenedores. <a href="https://www.aragon.es/-vehiculos-y-transportes-csc#:~:text=de%20os%20contenedores-EI%20Convenio%20internacional%20sobre%20a%20seguridad%20de%20os%20contenedores%2C%20CSC,proporcionando%20regl as%20de%20seguridad%20uniformes.">https://www.aragon.es/-vehiculos-y-transportes-csc#:~:text=de%20os%20contenedores-EI%20Convenio%20internacional%20sobre%20a%20seguridad%20de%20os%20contenedores%2C%20CSC,proporcionando%20regl as%20de%20seguridad%20uniformes.</a> |
| 41                     | Transporte terrestre de recinto portuario                 | Asociación peruana de agentes marítimos | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | MTC y PNP se unieron para un plan de ordenamiento debido a que aprox 3700 vehículos circulan de transporte por día <a href="https://apam-peru.com/web/acciones-de-seguridad-en-los-accesos-a-los-terminales-portuarios-del-callao-benefician-a-mas-de-3700-vehiculos-de-transporte-por-dia/">https://apam-peru.com/web/acciones-de-seguridad-en-los-accesos-a-los-terminales-portuarios-del-callao-benefician-a-mas-de-3700-vehiculos-de-transporte-por-dia/</a>   |
| 42                     | Protección marítima                                       | OMI                                     | 2021      | Suiza                               | Tipo descriptivo | La OMI concretó el proyecto de resolución a fin de alentar a los estados miembros para promover medidas para la prevención y supresión de los actos fraudulentos. <a href="https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf">https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf</a>  |
| 43                     | Protección de buques                                      | Actualidad empresarial                  | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Resolución de dicapi dispuso que todo buque petrolero nuevo o existente de un arqueo bruto igual o mayor a 20 de bandera peruana o extranjera, con permiso de navegación para transportar buques o derivados a granel debe tener doble casco. <a href="https://actualidadempresarial.pe/norma/resolucion-directoral-rd-197-2021-mgp-dicapi/13d1a661-9788-4a0b-8eb3-89d98d1ea51c">https://actualidadempresarial.pe/norma/resolucion-directoral-rd-197-2021-mgp-dicapi/13d1a661-9788-4a0b-8eb3-89d98d1ea51c</a>  |
| 44                     | Costos logísticos   |   | 2016      |                                     | Tipo descriptivo | Aumentaron en un 40% promedio <a href="https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/reduccion-de-costos-logisticos-a-traves-de-una-adecuada-seleccion-de-los-actores-de-la-cadena-de-dis">https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/reduccion-de-costos-logisticos-a-traves-de-una-adecuada-seleccion-de-los-actores-de-la-cadena-de-dis</a>  |
| 45                     | Suministro de combustible                                 | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Demanda de diésel mgo- lima por embarcación fue 2,032 galones /día y la demanda de ifo low sulphur callao por embarcación fue 477663.088 tm aprox <a href="https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2021/02-Demanda-Nacional-Actividades-Diciembre-2021.pdf">https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2021/02-Demanda-Nacional-Actividades-Diciembre-2021.pdf</a>  |
| 46                     | Mantenimiento de naves                                    | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Se realizaron 416 embarcaciones en baña en los terminales APM, DP WORLD y TP multiboyas <a href="https://mde.2126.pdf">MDE 2126.pdf (udep.edu.pe)</a>  |
| 47                     | Precio de combustible                                     | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Precio promedio de combustible fue 12,91 soles/galón <a href="https://scop.docprice.osinermin.gob.pe">SCOP DOC PRICE (osinermin.gob.pe)</a>  |
| 48                     | Tarifas de embarque y descarga de contenedores llenos 40' | Dp World -Callao                        | 2020      | Perú                                | Tipo descriptivo | En el puerto del callao fue \$191,41 aprox <a href="https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpww/dpww-tenant/america/peru/peru/media-files/tarifario/tarifario-publico-2020-actualizado-al-20-08-2020-version-2020-3-2020-09-11-18-00-40.pdf?rev=1">https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpww/dpww-tenant/america/peru/peru/media-files/tarifario/tarifario-publico-2020-actualizado-al-20-08-2020-version-2020-3-2020-09-11-18-00-40.pdf?rev=1</a>   |
| 49                     | Volumen de inversiones (inversión extranjera directa)     | Proinversión                            | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | El volumen de inversiones (inversión extranjera directa) fue 6,201,00 millones de US\$ <a href="https://www.investinperu.pe/es/clima/inversion-extranjera/inversion-extranjera-directa">https://www.investinperu.pe/es/clima/inversion-extranjera/inversion-extranjera-directa</a>   |
| 50                     | Importación   | INEI                                    | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | La importación en el Perú fue en el año 2021 46,798,00 millones de US\$ dólares americanos <a href="https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf">https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf</a>   |
| 51                     | Exportación   | INEI                                    | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | La exportación en el Perú fue en el año 2021 57,159,30 millones de US\$ dólares americanos <a href="https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf">https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf</a>   |
| 52                     | Volumen de arqueos arribados                              | Comunidad andina                        | 2022      | Perú - Bolivia - Colombia - Ecuador | Tipo descriptivo | En el puerto del callao cantidad de buques arribados fue 2306 <a href="https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf">https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf</a>  |
| 53                     | Manejo de carga   | Comunidad andina                        | 2022      | Perú - Bolivia - Colombia - Ecuador | Tipo descriptivo | En el puerto del callao en miles de toneladas fue 49,615,00 <a href="https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf">https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/DEstadisticos/SGDE955.pdf</a>  |
| 54                     | Almacenamiento  | Dp World Logistics                      | 2018      | Perú                                | Tipo descriptivo | Se mantuvo desde el año 2018 a la interperie, su almacenamiento fue aprox \$ 9,00 m2, pero este costo no aplica para carga peligrosa. <a href="https://www.dpworld.com/es/peru/logistics/tarifario-lurin">https://www.dpworld.com/es/peru/logistics/tarifario-lurin</a>  |
| 55                     | Concesionados - terminales de contenedores                | Ositran                                 | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Los concesionados en los terminales de contenedores como APM reportaron 76504 teus y DP WORLD 122242 teus <a href="https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3435362/boletin-estadistico-jun-2022.pdf?v=1658336947">https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3435362/boletin-estadistico-jun-2022.pdf?v=1658336947</a>  |
| 56                     | Transportistas marítimos                                  | Alphaliner                              | 2021      | Francia                             | Tipo descriptivo | Principales líneas navieras Maersk, Mediterranean Shipping Company, Cosco, One Y Hapag Lloyd <a href="https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/4853/J.Herrera_Trabajo_de_investigacion_Bachiller_2021.pdf?sequence=5">https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/4853/J.Herrera_Trabajo_de_investigacion_Bachiller_2021.pdf?sequence=5</a>   |
| 57                     | Cadena logística expresado en miles de dólares americanos | Ositran                                 | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | Muelle sur DP WORLD fue su utilidad neta de 54,060 ; muelle norte APM su inversión ejecutada de 1,872 y transportadora callao sus ingresos portuarios de 25,475,566 <a href="https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-tc-2022.pdf">https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-tc-2022.pdf</a>  |
| 58                     | Infraestructura (movimiento por grúas)                    | Autoridad portuaria nacional            | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | En el puerto del callao se evidencio de 29 a 31 contenedores por hora aprox DP WORLD Y APM <a href="https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2835991/Estadisticas%20de%20naves%20atendidas%20con%20gr%C3%BAs%20p%C3%B3rtico%20-%20anual%202021.pdf?v=164512571">https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2835991/Estadisticas%20de%20naves%20atendidas%20con%20gr%C3%BAs%20p%C3%B3rtico%20-%20anual%202021.pdf?v=164512571</a>   |
| 59                     | Construcción nuevos puertos                               | Concesionaria puerto de amazonas        | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Puerto de Yurimaguas - ingresos portuarios s/, 493,551,07 <a href="https://ositran.gob.pe">Presentación de PowerPoint (ositran.gob.pe)</a>   |
| 60                     | Puertos principales                                       | Portal portuario                        | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | El puerto del callao se ubicó en el sexto puesto con 2,486,425 millones de teus y el primer lugar lo ocupó el puerto de colon - Panamá con 4,915,975. <a href="https://portalportuario.cl/cepal-libera-ranking-de-puertos-con-mayor-movimiento-de-contenedores-durante-2021/">https://portalportuario.cl/cepal-libera-ranking-de-puertos-con-mayor-movimiento-de-contenedores-durante-2021/</a>  |



## INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

### I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Magister Soriano Giraldo, César Octavio
- I.2. Especialidad del Validador: Magister en Gestión Estratégica empresarial
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Director Ejecutivo // AIDECCA – Docente a tiempo parcial - UIGV
- I.4. Nombre del instrumento motivo de la evaluación: Ficha de recolección de datos.
- I.5. Autor del instrumento: GALVEZ GUERRERO, ANA LUCIA / LIENDO HUAMAN KARINA.

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

| INDICADORES            | CRITERIOS   | Deficiente<br>0-20% | Regular<br>21-40% | Bueno<br>41-60% | Muy bueno<br>61-80% | Excelente<br>81-100% |
|------------------------|---|---------------------|-------------------|-----------------|---------------------|----------------------|
| CLARIDAD               | Esta formulado con lenguaje apropiado   |                     |                   |                 | <u>80</u>           |                      |
| OBJETIVIDAD            | Esta expresado de manera coherente y lógica   |                     |                   |                 |                     | <u>85</u>            |
| PERTINENCIA            | Responde a las necesidades internas y externas de la investigación  |                     |                   |                 | <u>80</u>           |                      |
| ACTUALIDAD             | Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables  |                     |                   |                 |                     | <u>85</u>            |
| ORGANIZACIÓN           | Comprende los aspectos en calidad y claridad.   |                     |                   |                 |                     | <u>85</u>            |
| SUFICIENCIA            | Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.   |                     |                   |                 | <u>80</u>           |                      |
| INTENCIONALIDAD        | Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación  |                     |                   |                 | <u>80</u>           |                      |
| CONSISTENCIA           | Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando. |                     |                   |                 | <u>80</u>           |                      |
| COHERENCIA             | Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento         |                     |                   |                 | <u>80</u>           |                      |
| METODOLOGÍA            | Considera que los ítems miden lo que pretende medir.  |                     |                   |                 | <u>80</u>           |                      |
| PROMEDIO DE VALORACIÓN |   |                     |                   |                 | <u>80</u>           | <u>85</u>            |

### III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

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

... En las recomendaciones, sugerir, que basado a lo demostrado en esta investigación, amerita hacer una tesis experimental, que ayude a demostrar en qué nivel la Seguridad Portuaria, permite la competitividad de los Operadores del Callao.

### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 82.5%

Lima, 01 de Noviembre del 2022

Firma de experto informante

DNI:09166551

Teléfono:990906364



CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Ing. Cesar Octavio Soriano Giraldo  
Presente

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

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante de la escuela de Negocios Internacionales de la UCV, en la sede de Lima este requiero validar los instrumentos con los cuales recogeré la información necesaria para poder realizar el Desarrollo de Tesis.

El título del proyecto de investigación es: *El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021* y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he 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 apriorística.
- Matriz de consistencia
- Ficha de búsqueda de información
- Estado del arte
- Protocolo de evaluación del instrumento

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

Atentamente.

Gálvez Guerrero Ana Lucia

DNI: 70501528

Liendo Huamán Karina

DNI: 40653028

Seguridad portuaria; Son disposiciones o medidas que se brindan por la ocurrencia de peligros y de situaciones anómalas que puedan inducir a un daño físico o material que puede afectar directamente a las instalaciones portuarias, los buques, las mercaderías y las personas.

- Medidas de protección; Es otorgar los cuidados respectivos en tema de seguridad e integridad de las personas en cuanto a situaciones de riesgo.
- Marco Regulatorio: Son las bases o fundamentos para construir o determinar una postura de conocimiento adecuado.
- Infraestructura portuaria; Son las obras civiles ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a cumplir o prestar servicio de naves, servicio de carga o de pasajeros en dicho recinto portuario.
- Instalaciones portuarias: Son obras de infraestructura y superestructura, además contiene instalaciones mecánicas de servicios para la facilitación del tráfico portuaria.

### MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN APRIORISTICAS

**Título: El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021**

**AUTORES: Gálvez Guerrero Ana Lucia  
Liendo Huamán Karina**

| Problema  | Objetivo   | Categorías, subcategorías y criterios |                                 |                   |
|---|--|---------------------------------------|---------------------------------|-------------------|
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016 - 2021? | Determinar el impacto en la seguridad portuaria para la competitividad de los operadores, Callao 2016-2021 | Categoría: Seguridad                  |                                 |                   |
|   |  | Sub categorías                        | Criterios                       | Sujeto de estudio |
|   |  | Medidas de Protección                 | Transporte de mercancías        |                   |
|   |  |                                       | Protección marítima y piratería |                   |
|   |  |                                       | Ciberseguridad                  |                   |
| Lucha contra el terrorismo  |  |                                       |                                 |                   |
| <b>Problemas específicos</b>  | <b>Objetivos específicos</b>   |                                       |                                 |                   |

|  |   |                                 |                                  |   |
|--|---|---------------------------------|----------------------------------|---|
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 - 2021?    | Determinar el impacto en la seguridad portuaria en los costos portuarios de los operadores, Callao 2016 - 2021  | Marco Regulatorio               | Protección del medio marítimo    | Base de datos: Artículos científicos, revistas y libros científicos |
|  |   |                                 | Convenio Internacional "Solas"   |   |
|  |   |                                 | Código PBIP                      |   |
|  |   |                                 | Convenio CSC                     |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021? | ¿Determinar el impacto en la seguridad portuaria en la inversión internacional de los operadores, Callao 2016-2021?   | Infraestructura                 | Transporte terrestre y portuario |   |
|  |   |                                 | Protección de Buques             |   |
|  |   |                                 | Costos logísticos                |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios, Callao 2016-2021?                    | Determinar el impacto en la seguridad portuaria de los operadores portuarios, Callao 2016-2021  | Instalaciones Portuarias        | Protección marítima              |   |
|  |   |                                 | Oficiales de Protección marítima |   |
|  |   |                                 | Compañías navieras               |   |
| ¿Cuál es el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021? | Determinar el impacto en la seguridad portuaria en la localización geográfica de los operadores, Callao 2016-2021   |                                 | Oficial de Protección de         |   |
|  |   |                                 | Instalación Portuaria            |   |
|  |   |                                 | Seguridad de los contenedores    |   |
| <b>Tipo y diseño de investigación</b>  | <b>Población y Muestra</b>  | <b>Técnicas e instrumentos</b>  |                                  |   |
| Enfoque: Cualitativo   | Artículos científicos del periodo 2016 - 2021 relacionados al Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021. | Técnica: Levantamiento de datos |                                  |   |
| tipo : Aplicada  |   | Análisis documental             |                                  |   |
| Diseño: No experimental  |   |                                 |                                  |   |
|  |   |                                 |                                  |   |

## FICHA DE BÚSQUEDA DE INFORMACIÓN

| <b>El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021</b> |                                     |  |                             |
|--|-------------------------------------|--|-----------------------------|
| <b>Palabras Clave</b>  |                                     |  |                             |
| <b>Palabras Del Título</b>   | <b>Palabras Asociadas Al Título</b> | <b>Tipos De Diseño De La Investigación</b> | <b>Técnicas Estadística</b> |
| Impacto  | Impacto En La Seguridad Portuaria   | Tipo: Aplicada                             |                             |
| Seguridad Portuaria  | Medidas De Protección               | Diseño de investigación : Cualitativa      |                             |
| Competitividad   | Costos Portuarios                   |  |                             |
| Operadores   | Operadores Portuarios               |  |                             |
| Callao   | Infraestructura                     |  |                             |
|  | Código PBIP                         |  |                             |

| <b>The Impact of Port Security for the Competitiveness of Operators, Callao 2016-2021</b> |  |                                 |                               |
|---|--|---------------------------------|-------------------------------|
| <b>Keywords</b>   |  |                                 |                               |
| <b>Title Words</b>  | <b>Words Associated With The Title</b> | <b>Types Of Research Design</b> | <b>Statistical Techniques</b> |
| Impact  | Port Security Impact                   | Type : Applied                  |                               |
| Port Security   | Protection Measures                    | Research Design: Qualitative    |                               |
| Competitiveness   | Port Costs                             |                                 |                               |
| Operators   | Port Operators                         |                                 |                               |
| Callao  | Infrastructure                         |                                 |                               |
|   | Ispc Code                              |                                 |                               |

# ESTADO DEL ARTE

## PRESENTACIÓN DE INVESTIGACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES

Apellidos y Nombres: Gálvez Guerrero Ana Lucia // Liendo Huamán Karina

Título de la investigación: El Impacto de la Seguridad Portuaria para la Competitividad de los Operadores, Callao 2016-202

| N° | Título   | Autor  | Año  | País                           | Metodología  | Conclusiones   | Dirección electrónica   |
|----|--|--|------|--------------------------------|--|--|---|
| 1  | Introducción organización marítima internacional   | Organización Marítima Internacional                          | 2022 | Suiza                          | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.   | <a href="https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx">https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx</a>   |
| 2  | Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias   | Romero Faz, David  | 2016 | Argentina                      | Utiliza la técnica del modelo matricial de presentación de riesgos y se basa en el método CARVER de análisis de riesgos                                      | Los nuevos parámetros de evaluación del riesgo en terminales portuarias planteados por el autor en otra investigación y comentados aquí, permitirán mejorar la seguridad, ayudando al operador logístico a objetivar sus inversiones en esta área y facilitandouna medida más ajustada a la realidad en cada terminal logística.                                   | <a href="https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307003.pdf">https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307003.pdf</a>   |
| 3  | Análisis de competitividad de los terminales portuarios ecuatorianos de acuerdo al cumplimiento del código PBIP  | Loor Solís Damaris Michelle , Ramos Herrera Cristina Marcela | 2016 | Ecuador                        | Tipo de investigación :exploratoria y descriptiva, diseño: no experimental transversal, enfoque cualitativo, métodos deductivo e inductivo.                  | La competitividad de las terminales portuarias ecuatorianas se ha visto mejorada en el último lustro debido al incremento de las normas de seguridad establecidas según las estipulaciones del código PBIP.  | <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659">http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659</a>   |
| 4  | Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias   | Romero Faz, David  | 2016 | Argentina                      | Utiliza la técnica del modelo matricial de presentación de riesgos y se basa en el método CARVER de análisis de riesgos                                      | Los nuevos parámetros de evaluación del riesgo en terminales portuarias planteados por el autor en otra investigación y comentados aquí, permitirán mejorar la seguridad, ayudando al operador logístico a objetivar sus inversiones en esta área y facilitando una medida más ajustada a la realidad en cada terminal logística.                                  | <a href="http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/14129">http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/14129</a>   |
| 5  | Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra el narcotráfico en el puerto de manta  | Carlos Andrés Tapia Reyes                                    | 2018 | Ecuador                        | Investigación exploratoria , descriptiva , diseño : observación ,niveles : no experimental , transversal.  | En este sentido complementar sistemas de seguridad tangibles , de qué manera tradicional han sido utilizados a través de los tiempos con soluciones electrónicas que mancomunan su accionar a un solo objetivo, fortalecer la seguridad de una instalación con base a las amenazas que pueden impactarla.  | <a href="https://www.oas.org/es/centro_noticias/comunicado_prensa.asp?sCodigo=C-713/11">https://www.oas.org/es/centro_noticias/comunicado_prensa.asp?sCodigo=C-713/11</a>   |
| 6  | Organización de estados americanos   | OEA  | 2019 | Washington d. C estados unidos | Descriptivo  | José Miguel Insulza, aseguró hoy que "la OEA está preparada para enfrentar los desafíos" del hemisferio, entre los que destacó el crimen organizado y la desigualdad, problemas que si son afrontados colectiva y eficazmente y con las favorables condiciones económicas y políticas actuales, asegurarán que ésta sea "la década de América Latina y el Caribe". | <a href="https://repositorio.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSAYO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?squence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSAYO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?squence=1&amp;isAllowed=y</a> |
| 7  | Seguridad Portuaria en Colombia el Caballo de troya en el Comercio Internacional.  | Andrea Del Pilar García López                                | 2014 | Colombia                       | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | La importancia y el impacto de la seguridad portuaria a nivel internacional. El inminente crecimiento y evolución de las actividades marítimas, se dio gracias a la privatización.   | <a href="https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/1_reformas_portuarias/7_autor_port_vretos_puertos_latinoam.doc">https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/1_reformas_portuarias/7_autor_port_vretos_puertos_latinoam.doc</a>   |
| 8  | Las Autoridades Portuarias y los Retos de los Puerto Latinoamericano   | Carlos M. Gallegos   | 2016 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Puertos eficientes y competitivos son los que se requieren y han de sobrevivir exitosamente al inminente incremento del comercio en el hemisferio  | <a href="https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru">https://web.splogistics.com/blog/post/555/los-3-principales-puertos-maritimos-de-peru</a>   |
| 9  | Los 3 principales puertos marítimos de Perú  | South Pacific Logistics                                      | 2022 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | El puerto del Callao se considera el puerto principal del país ya que recibe más volumen de tráfico y tiene gran capacidad de almacenaje por tener ubicación geográfica estratégica.   | <a href="https://apam-peru.com/web/competitividad-portuaria/">https://apam-peru.com/web/competitividad-portuaria/</a>   |
| 10 | Competitividad portuaria   | Sara Manayay   | 2015 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo descriptiva   | La competitividad portuaria puede ser entendida, en términos generales, como la capacidad para competir que posee un puerto en una determinada área de influencia o hinterland, a nivel regional o mundial   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26">https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26</a>   |
| 11 | Optimización del flujo vehicular con carga pesada en las vías de acceso a los terminales portuarios del puerto del callao  | Esp. Sergio Miguel Del Águila Alfaro                         | 2018 | Perú                           | Diseño de investigación: experimental, descriptivo, transversal  | Las vías de acceso actuales a los terminales portuarios del puerto del Callao, resultan insuficientes e inseguras, generando congestión vehicular, situación que no contribuye a la optimización de la cadena logística portuaria, generando efectos negativos en el comercio exterior   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26">https://repositorio.apn.gob.pe/handle/20.500.14260/26</a>   |
| 12 | Guerra por droga en el Callao: ocho bandas criminales se disputan envíos   | Johana Custodio  | 2019 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Estas nuevas organizaciones burlan los controles aduaneros y no se amilanar ante los duros golpes de incautación que realizan la Policía y la Fiscalía.  | <a href="https://ojo.pe/policial/guerra-por-droga-en-el-callao-ocho-bandas-criminales-se-disputan-envios-ojo-web-noticia/">https://ojo.pe/policial/guerra-por-droga-en-el-callao-ocho-bandas-criminales-se-disputan-envios-ojo-web-noticia/</a>   |
| 13 | Gremio portuario denuncia robos en el puerto del Callao y exige convenio para garantizar la seguridad.   | Periódico Gestión  | 2022 | Perú                           | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | La seguridad privada no es suficiente porque la delincuencia en el Callao es un problema estratégico   | <a href="https://gestion.pe/economia/asppor-denuncia-robos-en-el-puerto-del-callao-y-exige-convenio-para-garantizar-la-seguridad-rmmn-noticia/">https://gestion.pe/economia/asppor-denuncia-robos-en-el-puerto-del-callao-y-exige-convenio-para-garantizar-la-seguridad-rmmn-noticia/</a>               |
| 14 | Identificación de mejores prácticas en seguridad en los puertos de interés general de Cataluña: propuesta de mejoras para la optimización de la respuesta a la activación de un plan de autoprotección | Pérez Madariaga, Luis  | 2017 | España                         | La implementación de Buenas Prácticas en Emergencias.  | Las políticas de seguridad tuvo programas de planificación de mejoras en una instalación portuaria , reduciendo así la amenaza, la vulnerabilidad de sus sistemas en cualquiera de sus subniveles (individuo, grupo o entorno) ,por ende aumenta su capacidad de respuesta ante cualquier riesgo ocurrido.   | <a href="https://www.tdx.cat/handle/10803/460901?page=1">https://www.tdx.cat/handle/10803/460901?page=1</a>   |
| 15 | Gestión de seguridad como valor agregado en la cadena logística portuaria del Atlántico  | Perdomo Rodríguez, Carlos Andrés y Hernández Niño, Neil      | 2021 | Colombia                       | Método deductivo. Es descriptiva de la gestión de seguridad en la cadena de suministro de las instalaciones portuarias multipropósito del caribe colombiano. | Se proponen en la Innovación de procedimientos. Esto indica una disminución de los riesgos de contaminación de la carga marítima.  | <a href="https://repositorio.cuc.edu.co/handle/11323/9035">https://repositorio.cuc.edu.co/handle/11323/9035</a>   |

|    |  |  |      |          |  |   |   |
|----|--|--|------|----------|--|---|---|
| 16 | "Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra narcotráfico en el puerto de manta"   | Tapia Reyes, Carlos Andrés   | 2018 | Ecuador  | Observación directa, entrevista, y encuesta al personal de funcionarios de la instalación estratégica. La información obtenida, permitió una propuesta acorde a las necesidades del puerto de manta.   | El puerto de Manta administra adecuadamente los riesgos a los que está expuesto, con base a un bien estructurado plan de protección   | <a href="http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/14129/1/T-ESPE-057678.pdf">http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/14129/1/T-ESPE-057678.pdf</a>   |
| 17 | Capacitación y seguridad en los buques transporte de gas licuado de petróleo en naviera transoceánica s.a. 2016  | La Torre Patricio, Luis Abelardo y Sladjén Ochoa, Walter Enrique   | 2020 | Perú     | Tipo: Descriptiva, Aplicativa y Correlacional. Diseño: No Experimental y Transversal.  | Se concluyó que al haberse aplicado la correlación de Spearman con un nivel de significancia 0 % < 5%, se determinó que la Capacitación de la tripulación influye decisivamente en la Seguridad de los buques transporte de GLP en Naviera Transoceánica S.A  | <a href="http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/5171">http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/5171</a>   |
| 18 | Mejorar el servicio para las naves de pasajeros y sus actividades y operaciones conexas en el puerto del Callao  | Arango Huarcaya, Apolonio Gustavo                                  | 2018 | Perú     | cuestión y las practicas operativas que se realizan en la terminal, así como también aspectos Las regulaciones que recaen sobre la prestación del servicio en relacionados con la seguridad de las personas, naves e instalación.  | El Terminal Norte Multipropósito demostró poco compromiso en materia de seguridad para salvaguardar la integridad de los pasajeros y visitantes de las naves cruceros que recalán en sus instalaciones, al haberse identificado que el ingreso a la terminal a través de puntos externos.   | <a href="https://repositorio.apn.gob.pe/bitstream/20.500.14260/13/1/Arango_hag.pdf">https://repositorio.apn.gob.pe/bitstream/20.500.14260/13/1/Arango_hag.pdf</a>   |
| 19 | La seguridad del trabajo a bordo y los accidentes operacionales por amarrar y desamarre en egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", 2019.      | Jerí Huacaychuco, Jandir Erick y Porras Romani, Alejandro Manuel   | 2021 | Perú     | Hipotético, analítico, y deductivo. Tipo de investigación básica, documental y de campo  | La aplicación de las normas de seguridad del trabajo a bordo se relaciona de una manera significativa y directa con los accidentes operacionales por amarrar y desamarre en egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante   | <a href="http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/176">http://repositorio.enamm.edu.pe/handle/ENAMM/176</a>   |
| 20 | Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados  | Meudis Quintero Ramos, Karen Almanza-Vides y Suraya Pimienta Gómez | 2021 | Colombia | Investigación cualitativa, se realiza un análisis del objeto del estudio, basados en los aportes de la literatura científica y de las propias experiencias e informaciones que los trabajadores portuarios han tenido con relación a la competitividad internacional de los puertos marítimos.   | Las estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados, deben direccionarse hacia la modernización de la infraestructura del terminal marítimo, actividad que implica mejores equipos, disposición física, dispositivos tecnológicos para la realización de las operaciones de embarque y desembarque.   | <a href="https://produccioncientificaluz.org/index.php/rcs/article/view/36768/39604">https://produccioncientificaluz.org/index.php/rcs/article/view/36768/39604</a>   |
| 21 | Análisis de competitividad de los terminales portuarios ecuatorianos de acuerdo al cumplimiento del código pbip  | Loor Solís Damaris Michelle  | 2016 | Ecuador  | Tipo de investigación :exploratoria y descriptiva, diseño: no experimental transversal, enfoque cualitativo, métodos deductivo e inductivo.  | La competitividad de las terminales portuarias ecuatorianas se ha visto mejorada en el último lustro debido al incremento de las normas de seguridad establecidas según las estipulaciones del código PBIP  | <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659">http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17659</a>   |
| 22 | Ecuador: análisis del reporte de competitividad global del periodo 2016-2019   | Jackson Jiménez Cabrera y Ramos Herrera Cristina Marcela           | 2022 | Ecuador  | Metodología teórica analítica, y literatura de fuentes secundarias, investigación de revisión documental, y sitios web de instituciones públicas y privadas  | Se concluye que la competitividad es el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país. Diseñando mejores políticas en base de alianzas público-privadas y tomar las mejores decisiones en posibilidades de un mayor bienestar para sus ciudadanos   | <a href="http://revistas.ulvr.edu.ec/index.php/yachana/article/view/662">http://revistas.ulvr.edu.ec/index.php/yachana/article/view/662</a>   |
| 23 | "Gestión de calidad y su influencia sobre la competitividad de los servicios en la Administración Marítima y Portuaria del Callao"   | Muguruzo Cavero, Elizabeth Flor De María y Quispe Moreno, Ubaldina | 2016 | Perú     | Tipo de Investigación, descriptivo analítico, diseño Correlacional. Además es cuantitativo Cualitativo y el Inductivo.   | La administración general se relaciona de manera básica con la competitividad de las Operaciones de los centros logísticos de la Administración Marítima y Portuaria del Callao   | <a href="http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/3936">http://repositorio.unac.edu.pe/handle/20.500.12952/3936</a>   |
| 24 | Los factores que permitieron el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM Terminals durante los años 2014 al 2018 | Seminario Rodríguez, Carmen Elena Vergara Delgado, Farah Allison   | 2019 | Perú     | La investigación se consideró utilizar la teoría fundamentada para permitir organizar la información. Se realizaron entrevistas personales, entrevistas por correo electrónico y entrevistas por teléfono, Además ver Factores que permitieron el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao después de la concesión a DP World y APM | La Regulación y leyes emitidas por el gobierno han sido un factor determinante en el incremento de la competitividad del Terminal Portuario del Callao.   | <a href="https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/625691">https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/625691</a>   |
| 25 | La gestión portuaria y su influencia en la competitividad del puerto dello   | Jonathan José Velazco Santos                                       | 2019 | Perú     | Tipo de investigación fue aplicada, diseño de la investigación es no experimental  | El 90% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como regular el nivel de competitividad que caracteriza la labor del Puerto de lo - Moquegua, y el 10% como adecuada; siendo los aspectos más destacados que el 70% de los gerentes consideran como adecuada la ubicación geográfica, el 60% como adecuado el nivel de exigencia legal y regulaciones y el 60% como regular la capacidad operativa; y los aspectos a mejorar son que el 80% considera muy inadecuada el nivel de accesibilidad a la zona de influencia terrestre. | <a href="https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1/078/Velazco-Santos-Jhonatan.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1/078/Velazco-Santos-Jhonatan.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a>   |
| 26 | Introducción Organización Marítima Internacional   | Organización Marítima Internacional                                | 2022 | Suiza    | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.  | <a href="https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx">https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx</a>   |
| 27 | Organización Mundial del Trabajo   | Organización Mundial del Trabajo                                   | 2022 | Suiza    | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Promover los derechos laborales, fomentar oportunidades de trabajo decente, mejorar la protección social y fortalecer el diálogo al abordar los temas relacionados con el trabajo.  | <a href="https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-es/index.htm">https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-es/index.htm</a>   |
| 28 | Una mirada a la infraestructura portuaria  | Comex Perú   | 2018 | Perú     | Enfoque : cualitativo , tipo descriptiva   | En lo que concierne a la infraestructura portuaria, debemos apuntar a mejorar su calidad y así reducir los costos logísticos.   | <a href="https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/una-mirada-a-la-infraestructura-portuaria">https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/una-mirada-a-la-infraestructura-portuaria</a>   |
| 29 | Competitividad portuaria en América Latina y el Caribe: Un análisis de la regulación, gobernanza, y competencia en el sector portuario de la región                                | Ancor Suárez-Alemán, Tomás Serebrisky Oscar Ponce de León          | 2019 | EEUU     | Enfoque : cualitativo , tipo Descriptiva   | Los puertos ya no son meramente puertas entre mar y tierra. Hoy en día, los puertos son una parte fundamental de las cadenas de logística, en las que ganancias y ahorros en costos han justificado la necesidad de contar con enlaces internos a nivel mundial.  | <a href="https://www.researchgate.net/publication/334550814_Competitividad_portuaria_en_America_Latina_y_el_Caribe_Un_analisis_de_la_regulacion_gobernanza_y_competencia_en_el_sector_portuario_de_la_region">https://www.researchgate.net/publication/334550814_Competitividad_portuaria_en_America_Latina_y_el_Caribe_Un_analisis_de_la_regulacion_gobernanza_y_competencia_en_el_sector_portuario_de_la_region</a> |
| 30 | Competitividad del Terminal Portuario del Callao: Caso del Muelle 11 de Granos Solidos del Terminal Norte Multipropósitos. Lima  | Hernani Boloños  | 2019 | Perú     | La fuente de información fue Autoridad Portuaria Nacional (APN), Ositran y INEI  | La modernización y término de la etapa de construcción del Muelle 11 generó mejoras en los niveles de productividad del mismo   | <a href="https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/9837/Hernani_Bola%C3%B1os_H%C3%A9ctor.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/9837/Hernani_Bola%C3%B1os_H%C3%A9ctor.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a>   |

| Resultados y discusión |   |   |           |                                     |                  |  |
|------------------------|---|---|-----------|-------------------------------------|------------------|--|
| 31                     | INEI  |   | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Transporte mercancía total en FOB real en millones USD 3,256.00 <a href="https://m.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/boletines/exportaciones-e-importaciones/1/#lista">https://m.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/boletines/exportaciones-e-importaciones/1/#lista</a>  |
| 32                     | Protección de terrorismo y piratería                      |   | 2019      | Perú                                | Tipo descriptivo | Hubo acerca de 200 ataques de sudeste de Asia <a href="https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/799873-estadisticas-cifras-historicas-apn-proteccion-y-seguridad">https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/799873-estadisticas-cifras-historicas-apn-proteccion-y-seguridad</a>  |
| 33                     | Protección de terrorismo y piratería                      |   | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | Los incidentes de piratería en el golfo de Guinea se redujeron de 81 en 2020 a 34 en 2021 <a href="https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html">https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html</a>  |
| 34                     | Ciberseguridad  |   | 2022      |                                     | Tipo descriptivo | A partir de 2016 412 millones de cuentas de red fueron robadas <a href="https://www.computing.es/seguridad/noticias/1116703002501/10-ciberataques-mas-grandes-de-decada.1.html">https://www.computing.es/seguridad/noticias/1116703002501/10-ciberataques-mas-grandes-de-decada.1.html</a>   |
| 35                     | Lucha contra el terrorismo                                |   | 2018      |                                     | Tipo descriptivo | Las muertes por terrorismo aumentaron en un 93% en Somalia <a href="https://www.esglobal.org/el-terrorismo-en-cifras-en-2018/">https://www.esglobal.org/el-terrorismo-en-cifras-en-2018/</a>   |
| 36                     | Lucha contra el terrorismo                                |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Francia registro siete ataques en un 72% <a href="https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html">https://www.europapress.es/internacional/noticia-victimas-terrorismo-reducen-mitad-ultimos-cuatro-anos-2019121135108.html</a>   |
| 37                     | Protección del medio marítimo                             |   | 2018      |                                     | Tipo descriptivo | Seguridad en las actividades que realizan los puertos es de vital importancia <a href="https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf">https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf</a>  |
| 38                     | Convenio internacional solas                              |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar <a href="https://cstgrupo.com/convenio-solas-novedades-2016/">https://cstgrupo.com/convenio-solas-novedades-2016/</a>  |
| 39                     | Código PBP  |   | 2021      |                                     | Tipo descriptivo | Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas. <a href="http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/17659/1/Tesis.pdf">http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/17659/1/Tesis.pdf</a>  |
| 40                     | Convenio CSC  |   | 2016-2021 |                                     | Tipo descriptivo | Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores cuyo objetivo es mantener el nivel de seguridad en el transporte y manipulación de los contenedores. <a href="https://www.aragon.es/-vehiculos-y-transportes-csc#:~:text=de%20os%20contenedores-EI%20Convenio%20internacional%20sobre%20la%20seguridad%20de%20os%20contenedores%2C%20CSC,proporcionando%20reglas%20de%20seguridad%20uniformes.">https://www.aragon.es/-vehiculos-y-transportes-csc#:~:text=de%20os%20contenedores-EI%20Convenio%20internacional%20sobre%20la%20seguridad%20de%20os%20contenedores%2C%20CSC,proporcionando%20reglas%20de%20seguridad%20uniformes.</a> |
| 41                     | Transporte terrestre de recinto portuario                 | Asociación peruana de agentes marítimos | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | MTC y PNP se unieron para un plan de ordenamiento debido a que aprox 3700 vehículos circulan de transporte por día <a href="https://apam-peru.com/web/acciones-de-seguridad-en-los-accesos-a-los-terminales-portuarios-del-callao-benefician-a-mas-de-3700-vehiculos-de-transporte-por-dia/">https://apam-peru.com/web/acciones-de-seguridad-en-los-accesos-a-los-terminales-portuarios-del-callao-benefician-a-mas-de-3700-vehiculos-de-transporte-por-dia/</a>   |
| 42                     | Protección marítima                                       | OMI                                     | 2021      | Suiza                               | Tipo descriptivo | La OMI concretó el proyecto de resolución a fin de alentar a los estados miembros para promover medidas para la prevención y supresión de los actos fraudulentos. <a href="https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf">https://www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2021/IMOSpa.pdf</a>  |
| 43                     | Protección de buques                                      | Actualidad empresarial                  | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Resolución de dicapi dispuso que todo buque petrolero nuevo o existente de un arqueo bruto igual o mayor a 20 de bandera peruana o extranjera, con permiso de navegación para transportar buques o derivados a granel debe tener doble casco. <a href="https://actualidadempresarial.pe/norma/resolucion-directoral-rd-197-2021-mgp-dicapi/13d1a661-9788-4a0b-8eb3-89d98d1ea51c">https://actualidadempresarial.pe/norma/resolucion-directoral-rd-197-2021-mgp-dicapi/13d1a661-9788-4a0b-8eb3-89d98d1ea51c</a>  |
| 44                     | Costos logísticos   |   | 2016      |                                     | Tipo descriptivo | Aumentaron en un 40% promedio <a href="https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/reduccion-de-costos-logisticos-a-traves-de-una-adecuada-seleccion-de-los-actores-de-la-cadena-de-dis">https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/reduccion-de-costos-logisticos-a-traves-de-una-adecuada-seleccion-de-los-actores-de-la-cadena-de-dis</a>  |
| 45                     | Suministro de combustible                                 | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Demanda de diésel mgo- lima por embarcación fue 2,032 galones /día y la demanda de ifo low sulphur callao por embarcación fue 477663.088 tm aprox <a href="https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2021/02-Demanda-Nacional-Actividades-Diciembre-2021.pdf">https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2021/02-Demanda-Nacional-Actividades-Diciembre-2021.pdf</a>  |
| 46                     | Mantenimiento de naves                                    | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Se realizaron 416 embarcaciones en baña en los terminales APM, DP WORLD y TP multiboyas <a href="http://MDE_2126.pdf">MDE_2126.pdf (udep.edu.pe)</a>   |
| 47                     | Precio de combustible                                     | Osinermin                               | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Precio promedio de combustible fue 12,91 soles/galón <a href="https://www.osinermin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2021/02-Demanda-Nacional-Actividades-Diciembre-2021.pdf">SCOP DOC PRICE (osinermin.gob.pe)</a>   |
| 48                     | Tarifas de embarque y descarga de contenedores llenos 40' | Dp World -Callao                        | 2020      | Perú                                | Tipo descriptivo | En el puerto del callao fue \$191,41 aprox <a href="https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpww/dpww-tenant/america/peru/peru/media-files/tarifario/tarifario-publico-2020-actualizado-al-20-08-2020-version-2020-3-2020-09-11-18-00-40.pdf?rev=1">https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpww/dpww-tenant/america/peru/peru/media-files/tarifario/tarifario-publico-2020-actualizado-al-20-08-2020-version-2020-3-2020-09-11-18-00-40.pdf?rev=1</a>   |
| 49                     | Volumen de inversiones (inversión extranjera directa)     | Proinversión                            | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | El volumen de inversiones (inversión extranjera directa) 6,201,00 millones de US\$ <a href="https://www.investinperu.pe/es/clima/inversion-extranjera/inversion-extranjera-directa">https://www.investinperu.pe/es/clima/inversion-extranjera/inversion-extranjera-directa</a>   |
| 50                     | Importación   | INEI                                    | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | La importación en el Perú fue en el año 2021 46,798,00 millones de US dólares americanos <a href="https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf">https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf</a>   |
| 51                     | Exportación   | INEI                                    | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | La exportación en el Perú fue en el año 2021 57,159,30 millones de US dólares americanos <a href="https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf">https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin-exportaciones-importaciones.pdf</a>   |
| 52                     | Volumen de arqueos arribados                              | Comunidad andina                        | 2022      | Perú - Bolivia - Colombia - Ecuador | Tipo descriptivo | En el puerto del callao cantidad de buques arribados fue 2306 <a href="https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE955.pdf">https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE955.pdf</a>  |
| 53                     | Manejo de carga   | Comunidad andina                        | 2022      | Perú - Bolivia - Colombia - Ecuador | Tipo descriptivo | En el puerto del callao en miles de toneladas fue 49,615,00 <a href="https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE955.pdf">https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE955.pdf</a>  |
| 54                     | Almacenamiento  | Dp World Logistics                      | 2018      | Perú                                | Tipo descriptivo | Se mantuvo desde el año 2018 a la interperie , su almacenamiento fue aprox \$ 9,00 m2 , pero este costo no aplica para carga peligrosa. <a href="https://www.dpworld.com/es/peru/logistics/tarifario-lurin">https://www.dpworld.com/es/peru/logistics/tarifario-lurin</a>  |
| 55                     | Concesionados - terminales de contenedores                | Ositran                                 | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Los concesionados en los terminales de contenedores como APM reportaron 76504 teus y DP WORLD 122242 teus <a href="https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3435362/boletin-estadistico-jun-2022.pdf?v=1658336947">https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3435362/boletin-estadistico-jun-2022.pdf?v=1658336947</a>  |
| 56                     | Transportistas marítimos                                  | Alphaliner                              | 2021      | Francia                             | Tipo descriptivo | Principales líneas navieras Maersk, Mediterranean Shipping Company, Cosco, One Y Hapag Lloyd <a href="https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/4853/J.Herrera_Trabajo_de_investigacion_Bachiller_2021.pdf?sequence=5">https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/4853/J.Herrera_Trabajo_de_investigacion_Bachiller_2021.pdf?sequence=5</a>   |
| 57                     | Cadena logística expresado en miles de dólares americanos | Ositran                                 | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | Muelle sur DP WORLD fue su utilidad neta de 54,060 ; muelle norte APM su inversión ejecutada de 1,872 y transportadora callao sus ingresos portuarios de 25,475,566 <a href="https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-tc-2022.pdf">https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-tc-2022.pdf</a>  |
| 58                     | Infraestructura (movimiento por grúas)                    | Autoridad portuaria nacional            | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | En el puerto del callao se evidencio de 29 a 31 contenedores por hora aprox DP WORLD Y APM <a href="https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2835991/Estadisticas%20de%20naves%20atendidas%20con%20gr%C3%B3molas%20en%20el%20puerto%20de%20Callao%20-%20Informe%20Anual%202021.pdf?v=164512571">https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2835991/Estadisticas%20de%20naves%20atendidas%20con%20gr%C3%B3molas%20en%20el%20puerto%20de%20Callao%20-%20Informe%20Anual%202021.pdf?v=164512571</a>   |
| 59                     | Construcción nuevos puertos                               | Concesionaria puerto de amazonas        | 2021      | Perú                                | Tipo descriptivo | Puerto de Yurimaguas - ingresos portuarios s/, 493,551,07 <a href="https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2022/04/pdn-tc-2022.pdf">Presentación de PowerPoint (ositran.gob.pe)</a>   |
| 60                     | Puertos principales                                       | Portal portuario                        | 2022      | Perú                                | Tipo descriptivo | El puerto del callao se ubicó en el sexto puesto con 2,486,425 millones de teus y el primer lugar lo ocupó el puerto de colon - Panamá con 4,915,975. <a href="https://portalportuario.cl/cepal-libera-ranking-de-puertos-con-mayor-movimiento-de-contenedores-durante-2021/">https://portalportuario.cl/cepal-libera-ranking-de-puertos-con-mayor-movimiento-de-contenedores-durante-2021/</a>  |



## INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

### I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Magister Soriano Giraldo, César Octavio
- I.2. Especialidad del Validador: Magister en Gestión Estratégica empresarial
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Director Ejecutivo // AIDECCA – Docente a tiempo parcial - UIGV
- I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Ficha de recolección de datos.
- I.5. Autor del instrumento: GALVEZ GUERRERO, ANA LUCIA / LIENDO HUAMAN KARINA.

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

| INDICADORES                   | CRITERIOS   | Deficiente<br>0-20% | Regular<br>21-40% | Buena<br>41-60% | Muy buena<br>61-80% | Excelente<br>81-100% |
|-------------------------------|---|---------------------|-------------------|-----------------|---------------------|----------------------|
| CLARIDAD                      | Esta formulado con lenguaje apropiado   |                     |                   |                 | <u>80</u>           |                      |
| OBJETIVIDAD                   | Esta expresado de manera coherente y lógica   |                     |                   |                 |                     | <u>85</u>            |
| PERTINENCIA                   | Responde a las necesidades internas y externas de la investigación  |                     |                   |                 | <u>80</u>           |                      |
| ACTUALIDAD                    | Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables  |                     |                   |                 |                     | <u>85</u>            |
| ORGANIZACIÓN                  | Comprende los aspectos en calidad y claridad.   |                     |                   |                 |                     | <u>85</u>            |
| SUFICIENCIA                   | Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.   |                     |                   |                 | <u>80</u>           |                      |
| INTENCIONALIDAD               | Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación  |                     |                   |                 | <u>80</u>           |                      |
| CONSISTENCIA                  | Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando. |                     |                   |                 | <u>80</u>           |                      |
| COHERENCIA                    | Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento         |                     |                   |                 | <u>80</u>           |                      |
| METODOLOGÍA                   | Considera que los ítems miden lo que pretende medir.  |                     |                   |                 | <u>80</u>           |                      |
| <b>PROMEDIO DE VALORACIÓN</b> |   |                     |                   |                 | <u>80</u>           | <u>85</u>            |

### III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

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

... En las recomendaciones, sugerir, que basado a lo demostrado en esta investigación, amerita hacer una tesis experimental, que ayude a demostrar en qué nivel la Seguridad Portuaria, permite la competitividad de los Operadores del Callao.

**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:                      82.5%**

Lima, 01 de Noviembre del 2022

Firma de experto informante

DNI:09188551

Teléfono:990908384

## Anexo .2 Hoja de vida – Magister Cesar Octavio Soriano Giraldo

### MAGISTER CESAR OCTAVIO SORIANO GIRALDO

LinkedIn



Mi experiencia está basada en el diseño y desarrollo de Proyectos, donde existan criterios de Innovación más Desarrollo, estudios de mercado, logísticos, de competitividad y sistemas de calidad. Así como la Gerencia de Empresas en Comercio Exterior y desarrollo productivo.

### Experiencia



**cesarsoriano.pe**

29 años



**Autor del Libro la Consciencia de Dios - [www.cesarsoriano.pe](http://www.cesarsoriano.pe)**

Autónomo

oct. 1994 – actualidad · 28 años 5 meses



**Autor del libro la "Consciencia de Dios"**

mar. 1994 – abr. 2022 · 28 años 2 meses



**Presidente**

Aideca Perú

sept. 1990 – actualidad · 32 años 6 meses



**Secretario del Instituto de Estudios para la Ingeniería**

COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERU (CIP)

may. 2019 – abr. 2022 · 3 años

### Educación



**Universidad Inca Garcilaso de la Vega**

Doctorado · Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible · Estudios Concluidos

2012 - 2014



**Universidad Privada San Juan Bautista**

Magister · Gestion Estratégica Empresarial

2009 - 2011



**Universidad Inca Garcilaso de la Vega**

Ingeniero · Ingeniero Administrativo

1981 - 1987



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

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

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, MONZON TRONCOSO ALBERTO SAMUEL, docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de NEGOCIOS INTERNACIONALES de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "El impacto de la seguridad portuaria para la competitividad de los Operadores, Callao 2016-2021", cuyos autores son LIENDO HUAMAN KARINA, GALVEZ GUERRERO ANA LUCIA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 18.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

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

LIMA, 09 de Marzo del 2023

| <b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>  | <b>Firma</b>  |
|---|---|
| MONZON TRONCOSO ALBERTO SAMUEL<br><b>DNI:</b> 07482223<br><b>ORCID:</b> 0000-0001-8640-1777 | Firmado electrónicamente<br>por: AMONZONTNC el<br>09-03-2023 15:30:41 |

Código documento Trilce: TRI - 0536198