



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

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

**INFLUENCIA DE LA LOGISTICA PORTUARIA DEL CALLAO EN EL  
INCREMENTO DEL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PERÚ, 2010 -  
2017**

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

**AUTOR:**

**CORREA BARREDA, YERSIN DIEGO**

**ASESOR:**

**DR. ROBERTH FRIAS GUEVARA**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

**COMERCIO INTERNACIONAL**

**LIMA - PERÚ**

**2018**



ACTA DE APROBACIÓN DE LA TESIS


Código : F07-PP-PR-02.02  
Versión : 09  
Fecha : 23-03-2018  
Página : 1 de 1

El Jurado encargado de evaluar la tesis presentada por don (a) **Correa Barreda Yersin Diego** cuyo título es: **"INFLUENCIA DE LA LOGISTICA PORTUARIA DEL CALLAO EN EL INCREMENTO DEL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PERU, 2010 - 2017"**

Reunido en la fecha, escuchó la sustentación y la resolución de preguntas por el estudiante, otorgándole el calificativo de: 13.....(número)  
Seis.....(letras).

Los Olivos 11 de diciembre del 2018

  
.....  
PRESIDENTE  
Mary Miches Maguina

  
.....  
SECRETARIO  
Frías Guersara, Roberto

  
.....  
VOCAL  
Beata Hinostroza, Walka

### **Dedicatoria**

Dedico la presente investigación a Dios y a mis padres porque me motivaron en el desarrollo y sustentación de la tesis.

### **Agradecimientos**

Gracias a Dios por guiar mi rumbo y por lograr concluir mi tesis, a mis familiares por brindarme sus sabios consejos, y a mis docentes por sus conocimientos, amistad, experiencia y la motivación que me proporcionaron para desarrollar mi tesis.

## **Declaratoria de autenticidad**

Yo, Yersin Diego Correa Barreda con DNI N° 74876547 a efecto de cumplir con los criterios de evaluación de la experiencia curricular de Desarrollo del Proyecto de Tesis, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica.

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

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

Lima, lunes 3 de diciembre del 2018

Yersin Diego Correa Barreda

## **Presentación**

El presente trabajo se centra en el estudio de la logística portuaria estratégica del Callao para incrementar el comercio internacional del Perú, periodo 2010 – 2017.

El objetivo de la investigación ha sido determinar la situación actual del puerto del Callao y brindar propuestas de mejora.

Con respecto al tema de estudio, el Perú se encuentra según el ranking latinoamericano portuario en el sexto puesto debido a la demanda del comercio exterior peruano en el mercado mundial, está proyectado para mejorar las condiciones portuarias mediante la coordinación con las autoridades respectivas para facilitar el ingreso y retiros de las mercancías, implementar un mejor sistema portuario que facilite los procesos administrativos para los exportadores e importadores.

Por otro lado, se evidencia un crecimiento constante en el volumen de exportaciones e importaciones contenerizadas por el puerto del Callao. Por esta razón, entidades nacionales han prestado mayor importancia a mejorar los proyectos portuarios para mejorar la infraestructura portuaria para lograr ser un puerto hub de la región.

Para esta investigación se ha utilizado un diseño de investigación no experimental porque no se ha manipulado las variables, por la existencia previa de datos ofrecidos por autores especialistas y entidades acreditadas a nivel internacional.

Cada variable presenta indicadores, los mismos que serán verificados y demostrados mediante herramientas estadísticas: cuadros y gráficos, los mismos que posteriormente serán representados en coeficientes de correlación.

En la presente investigación se empleó la técnica observacional para la recolección de datos ya que los datos son ex post facto. Para la validez de los contenidos se recurrió a la opinión de tres expertos en el área.

A continuación se presentará la estructura en la que se encuentra organizada nuestra investigación.

El capítulo I se encuentra conformado por la introducción en donde se encuentra la realidad problemática que da origen a nuestro objeto de estudio, así mismo se encuentran los trabajos previos realizados por autores especializados, las teorías relacionadas al tema en donde se encuentra la conceptualización de cada variable, dimensión e indicador relacionado al tema de

investigación, posteriormente tenemos la justificación, el problema general, los problemas específicos, objetivo general, los objetivos específicos finalmente la hipótesis general ,las hipótesis específicas.

El capítulo II se encuentra conformado por el marco metodológico en donde se describe el procedimiento empleado en la investigación para hallar los resultados y lograr los objetivos planteados donde se describen las variables, el tipo de investigación, la operacionalización de las variables, las técnicas de recolección de datos, la confiabilidad, la validez de contenido y los aspectos éticos.

El capítulo III contiene los resultados de la investigación que se encuentran representados en cuadros, gráficos con sus respectivos comentarios; igualmente se encuentra el análisis de línea de tendencias hallado por indicador de las dimensiones de cada variable.

En el capítulo IV, se presenta la discusión del trabajo de investigación, en donde se evidencia si los resultados son congruentes o presentan discrepancia a las conclusiones de los trabajos previos expuestos por otros autores citados en el capítulo I.

En capítulo V está conformado por las conclusiones asumidas por los resultados de las variables de la investigación.

En capítulo VI se encuentran las recomendaciones relacionadas con cada conclusión mencionada en el capítulo V.

En el capítulo VII se encuentra conformado por la referencias bibliográficas citadas en virtud a lo señalado y reglamentado por las normas estilo APA; acreditando con ello la propiedad de cada autor citado en la presente investigación.

Finalmente se presentan los anexos conformados por la matriz de consistencia, instrumento de validación de variables, entre otros que sirven de herramienta para la interpretación de la información brindada por la investigación.

## ÍNDICE

	Pág.
Dedicatoria	03
Agradecimiento	04
Declaratoria de autenticidad	05
Presentación	06
Índice	08
RESUMEN	10
ABSTRACT	11
I. INTRODUCCIÓN	12
1.1 Realidad Problemática	12
1.2 Trabajos previos	14
1.3 Teorías relacionadas al tema	18
1.4 Formulación del problema	21
1.4.1 Problema General	
1.4.2 Problemas Específicos	
1.5 Justificación del estudio	21
1.6 Hipótesis	22
1.6.1 Hipótesis General	
1.6.2 Hipótesis Específicas	
1.7 Objetivos	22
1.7.1 Objetivo General	
1.7.2 Objetivos Específicos	
II. MÉTODO	
2.1 Diseño de investigación	23
2.2 Variables, operacionalización	23
2.3 Población y muestra	26
2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	26
2.5 Métodos de análisis de datos	27
2.6 Aspectos éticos	27



III.	RESULTADOS	28
IV.	DISCUSIÓN	46
V.	CONCLUSIÓN	51
VI.	RECOMENDACIONES	53
VII.	REFERENCIAS	54
	ANEXOS	58

## RESUMEN

La presente investigación se realizó con el objetivo de determinar la situación actual del puerto del Callao y brindar propuestas de mejoras durante el periodo 2010 - 2017. Por tal razón, la presente investigación ha recopilado información relevante para el análisis de la situación portuaria del Callao, mediante el empleo de las variables: logística portuaria, comercio internacional.

La variable logística portuaria fue medida mediante las dimensiones productividad portuaria, eficiencia portuaria, competitividad portuaria. Igualmente, la variable comercio internacional se midió a través de los indicadores de valor, volumen y precio tanto de la exportación como de la importación.

Así pues, acorde a los resultados obtenidos en la investigación, se concluye que la influencia de la logística portuaria del Callao en el incremento del comercio internacional del Perú, durante el periodo 2010 – 2017 ha sido positivo.

**Palabras clave: Logística Portuaria, Comercio Internacional, Puerto Hub**

## **ABSTRACT**

The present investigation was carried out with the objective of determining the current situation of the port of Callao and offering proposals for improvements during the period 2010 - 2017. For this reason, the present investigation has compiled relevant information for the analysis of the port situation of Callao, by using the variables: port logistics, international trade.

The port logistics variable was measured by port productivity, port efficiency, port competitiveness. Likewise, the variable international trade was measured through the indicators of value, volume and price of both export and import.

Thus, according to the results obtained in the investigation, it is concluded that the influence of the port logistics of Callao in the increase of international trade in Peru, during the period 2010 - 2017 has been positive.

**Keywords = Port Logistics, International Trade, Port Hub**

## I. INTRODUCCIÓN

### 1.1 Realidad Problemática

En la actualidad, gracias a la globalización se ha incrementado la demanda de transportar un mayor volumen de carga de materias primas y bienes transformados en el menor tiempo y costo posible.

Hoy en día, el mayor porcentaje de mercancías se transportan por vía marítima ya que es el medio primordial a nivel global, por lo tanto, los puertos incorporan a los países y gestionan nuevos procesos logísticos portuarios que usualmente se establecen para cumplir con los requerimientos del comercio internacional.

El proceso de globalización en América Latina, hace que los servicios de transporte se vean obligados a ser más veloces, seguros y menos costosos colaborando con la integración de la cadena logística a nivel internacional. Es primordial analizar la relación entre el comercio internacional y la logística portuaria de la que disponemos para atender la demanda solicitada por los importadores y exportadores.

En nuestro país encontramos deficiencias en temas logísticos portuarios, centralismo, falta de carreteras para el tránsito de camiones tráiler que permitan la distribución de los contenedores en el más corto tiempo posible, almacenes marítimos, aéreos y terrestres, los cuales generan resultados negativos, incremento de tráfico de naves en la bahía del Callao, lo cual genera sobrecostos logísticos para los importadores y exportadores.

Las mejoras en el puerto del Callao, tales como, modernización de grúas y dragado permiten el arribo de naves de mayor capacidad, pero muestra consecuencias en la dinámica de distribución en la ciudad del Callao y Lima por ello los municipios y autoridades respectivas deben priorizar la mejora de las avenidas principales, para evitar tráfico y embotellamiento a la hora de distribuir los contenedores.

Es necesario una rápida modernización portuaria, el cual es primordial para poder atender la demanda de tráfico de naves con mayor rapidez y contribuir al desarrollo de nuestro país, dado que, somos conscientes de que es necesario dinamizar el desarrollo de las exportaciones e importaciones, priorizando que el mayor porcentaje de operaciones portuarias se realiza en el Callao.

Nuestro puerto del Callao, cuenta con condiciones privilegiadas para convertirse en puerto Hub, por su geografía estratégica en Sudamérica.

La Autoridad Portuaria Nacional (APN) (2010) dio a conocer los cambios estructurales del comercio internacional, la evolución del transporte marítimo, así como el crecimiento económico del país, remarcando que estas propuestas influyen directamente en el desarrollo y expansión de los puertos, un análisis prospectivos de estos aspectos, sus recientes características y sus tendencias, van a permitir orientar y dar el rumbo para desarrollar y modernizar el sistema portuario nacional y los terminales portuarios del Callao.

Existen planes de la APN para que el puerto del Callao, incremente su capacidad y renovar sus instalaciones para evitar generar sobrecostos logísticos para los importadores o exportadores.

Garrido (APN) destacó que el año 2017 incrementó, respecto al 2016, el movimiento de carga en las instalaciones portuarias a nivel nacional en un 10%.

Al ritmo de crecimiento de 7% y 8% en el movimiento de contenedores en el Callao al año, la infraestructura de este puerto sería insuficiente para el 2020 o 2021. En tal situación, DP World confía en iniciar la construcción de la fase 2 del muelle sur a fines del 2018, ello permitirá facilitar el despacho de los contenedores. Nuestro país está perdiendo competitividad en temas portuarios ya que se ve reflejado en el desaprovechamiento de los tratados de libre comercio ya que el avance en tecnología portuaria es lento, debido a los tramites, sobrecostos, y el tráfico en la bahía de las naves, estas situaciones deben ser solucionadas por las autoridades responsables con la finalidad de agilizar los procesos portuarios.

## 1.2 Trabajos previos

**Castro. S (2014) en su tesis de licenciatura “Logística Portuaria: Modelo de Optimización de los Movimientos de Contenedores Vacíos Aplicado al Puerto de Valencia”.** El objetivo de la presente investigación es establecer una visión general del comercio internacional y el transporte marítimo.

Concluyó, que el procedimiento debe ejercer un rol importante para las decisiones operativas tomadas diariamente por el agente marítimo en su gestión de contenedores vacíos, con lo que se quedarán fuera del alcance decisiones estratégicas como la elección de las terminales y depósitos de contenedores con los que se trabaja. (pág. 83).

**Estrada. J (2007) en su tesis de doctorado “Mejora de la Competitividad de un Puerto por Medio de un Nuevo Modelo de Gestión de la Estrategia Aplicando el Cuadro de Mando Integral”.** El objetivo de la presente tesis fue utilizar, Un cuadro de Mando Integral adecuadamente planeado el cual debe contar la historia de la estrategia de la organización a través de diferentes secuencias de relaciones causa - efecto.

La metodología es no experimental ya que se propone una mayor variedad de indicadores vinculados entre sí mediante relaciones causa- efecto, que permiten medir la complejidad de la actividad portuaria de una forma más amplia, relativamente sencilla y alineada con la estrategia del puerto y referida al conjunto de integrantes de esa Comunidad Portuaria.

Finalmente llego a la siguiente conclusión, gestionar estratégicamente, utilizando para ello dos herramientas complementarias: el Plan Estratégico y el Cuadro de Mando Integral. Consecuentemente, la metodología empleada beneficia las ventajas de ambas herramientas. Por una parte, el análisis amplio y profundo que favorece el proceso de elaboración del Plan Estratégico, que a partir de las capacidades del puerto y de las características del entorno competitivo (pág. 265).

**Estrada. N (2011) en su tesis de licenciatura “Análisis del Comercio Internacional y su efecto sobre el crecimiento económico en Bolivia, Periodo de análisis 1990 – 2008”.** El objetivo fue, Realizar un análisis descriptivo del comercio

exterior de Bolivia y examinar su importancia con el fin de determinar los vínculos comerciales más significativos que permitan facilitar la aplicación de nuestro modelo. La Metodología empleada fue, deductivo – analítico, este proceso de conocimiento permitirá realizar una interpretación sintética y estilizada de los elementos que inciden en el estudio, medir cada una de las variables presuntamente relacionadas, evaluar la relación que existe entre estas variables y después comprender la relación de causa y efecto.

Concluye, Realizando el análisis estadístico – descriptivo del comercio exterior de Bolivia, encontraron particularidades que debemos destacar ya que resultan significativas en el proceso de crecimiento económico (pág. 101).

**Quimbay. A (2015) en su tesis de licenciatura “Logística Portuaria en Colombia: Un Análisis Comparativo con el Puerto de Miami”.** El objetivo general de la presente investigación científica es analizar la logística portuaria colombiana a partir de la comparación con el puerto de Miami.

Concluyo lo siguiente la inversión que debe realizar la sociedad portuaria referente a infraestructura en almacenamiento, mayores grúas, obras de dragado, es fundamental para avanzar en la aspiración de mejorar en el atraque de buques grandes y lograr competir en el escalafón de talla mundial. El gobierno nacional debe invertir en la infraestructura de la malla vial con miras a cumplir lo pactado en los acuerdos de tratados de libre comercio (pág. 22).

**Sanguinetti. P (2009) en su tesis de maestría “Comercio Internacional y Crecimiento Económico en Chile, Periodo 1860 – 2000”.** El objetivo de la tesis es demostrar si, El comercio internacional causa crecimiento en la economía chilena.

Concluye, que la presente investigación pretende destacar el impacto del comercio internacional en el proceso de crecimiento de la economía chilena a lo largo de la historia sin analizar impactos no lineales o el efecto de cada componente (exportaciones, importaciones) en el crecimiento económico (pág. 31).

**Graña. F (2010) en su tesis de licenciatura “Oportunidades Comerciales para Argentina resultantes del vínculo entre el Comercio Internacional y el Medio Ambiente”** El objetivo principal de la investigación es determinar las oportunidades

comerciales que puede obtener Argentina resultantes de la creciente relación entre el comercio internacional y el medio ambiental.

En conclusión, a través del análisis de los diferentes capítulos, se fueron distinguiendo 3 aspectos generales en donde existe un potencial de diferenciación y de ventaja competitiva, además de la existencia de nuevas oportunidades comerciales para las empresas argentinas que se encuentran inmersas en el comercio internacional (pág. 156).

**Plaza. S (2013) en su tesis de licenciatura “Logística Internacional de Transporte Marítimo para el Puerto de Guayaquil”** El objetivo principal es determinar el impacto en el aprendizaje significativo de los operadores de comercio exterior, el diseño y aplicación de un manual de la logística, en los operadores y porteadores de transporte marítimo de Guayaquil.

Concluye en proporcionar capacitaciones a los colaboradores operativos para que tengan las pautas de las normas globales que se deben incorporar (pág. 79).

Recomendó que el Ecuador debe valorar la incorporación de la guía sobre la logística internacional ello permitió cambios estructurales para su modernización y actualizándose a la vanguardia en el rubro portuario (pág. 80).

**Espinoza. J (2012) en su tesis de Maestría titulada “Análisis de la Logística Internacional utilizada por las empresas Ecuatorianas para la importación y exportación de bienes en el entorno actual y futuro del Comercio Internacional, caso; Transporte Marítimo”** El objetivo de la presente investigación es desarrollar un estudio que analice la capacidad del transporte marítimo utilizado por las empresas en el comercio internacional de bienes en el Ecuador, proponiendo estrategias para el mejoramiento de la cadena de valor ante la creciente actividad comercial.

Concluyo que el transporte marítimo tanto en oferta y demanda ha crecido debido a las tendencias del comercio internacional, siendo el medio de transporte mayor usado a nivel global, para el traslado de mercancías, granel y líquidos (pág. 147).

**Martínez, J. Tinajeros, W. Zevallos, M. Zerpa, Y. (2016) en su tesis de maestría “Planteamiento Estratégico del Puerto del Callao”.** Concluye, Para incrementar la



competitividad del puerto del Callao se debe disminuir de costos dentro de la cadena logística. Mejorar los procesos extra portuarios, como parte de la mejora continua, para lograr costos de clase mundial que promuevan el desarrollo de los productos peruanos hacia el mundo. Por último, la tecnología es una herramienta que no es ajena a la actividad portuaria, se debe conectar a la comunidad portuaria dentro de un sistema integrado tanto para funciones administrativas como operativas y así potenciar el manejo de la información dentro de los procesos de importación y exportación de mercancías (pág. 186).

**Paucar. P (2014) en su tesis de maestría “Análisis de los Factores que inciden en la Competitividad del Muelle Norte del Puerto del Callao”.** El objetivo de este trabajo fue, Analizar los factores que inciden en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao, en el año 2012.

La metodología empleada fue un enfoque cuantitativo, dada la necesidad de estar en condiciones de valorar el entorno dado en su conjunto, de forma transeccional, debido a que los datos fueron obtenidos en un momento determinado, a fin de mostrar un modelo de competitividad portuaria. El diseño de investigación es correlacional, este diseño tiene como propósito describir variables y analizar su incidencia e interrelación. Concluye que, Es destacable la influencia del factor infraestructura en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao, estadísticamente significativa. Es la única dimensión que logro un nivel Medio (44 %), lo que indica que es necesario continuar con las inversiones en infraestructura portuaria más modernas para lograr elevar el nivel de competitividad en el Muelle Norte del Puerto del Callao (pág. 105). Recomendó que, El gobierno peruano debe seguir modernizando el marco jurídico, acorde con el contexto actual, con el objetivo de facilitar y agilizar la actividad portuaria y aduanera.

Adicionalmente se debe incentivar la articulación de los puertos y la capacitación de los recursos humanos, especialmente en el nivel directivo, dotándolos de una visión estratégica y dando pasos para la articulación real de los puertos del Perú (pág. 107).

**Cruzado. T (2016) en su tesis de licenciatura “Infraestructura Portuaria y su efecto en el Comercio Internacional, en el puerto de Salaverry – Trujillo. Periodo 2011 – 2015”.** El objetivo general fue, Analizar el efecto de la infraestructura en el Comercio Internacional, en el Puerto de Salaverry, Trujillo en el Periodo 2011- 2015. La metodología empleada fue no experimental ya que se analizó los fenómenos tal y como ocurrieron, sin intervenir en su desarrollo, y la recolección de datos se dio en un solo corte del tiempo y posteriormente se procedió al análisis de la investigación. Concluye que, El puerto de Salaverry no cuenta con la infraestructura y logística adecuada para fomentar la actividad exportadora de La Libertad además existen condiciones oceanográficas que limitan su operatividad. La reducida infraestructura del puerto de Salaverry solo permite la exportación e importación a granel, mas no el embarque o desembarque de contenedores. El efecto de la infraestructura del puerto de Salaverry sobre el comercio internacional es nulo ya que esta infraestructura no ha cambiado entre el 2011 al 2015(pág. 30)

Recomendó, Implementar equipamiento y tecnología moderna en el puerto de Salaverry de manera que las operaciones de embarque y desembarque sean más eficientes en menor tiempo y de esta manera contribuir con el ahorro de costos de los exportadores de la Libertad. Mejorar la infraestructura del puerto de Salaverry para que pueda este ser resistente a los cambios de clima que suceden en el mar y desarenar el puerto constantemente a una profundidad que sea adecuada para que los buques puedan llegar hasta el muelle (pág. 32).

### **1.3 Teorías relacionadas al tema**

#### **1.3.1 Variable 1: Logística Portuaria**

##### **A. Teoría**

##### **Logística**

Carro, R. y González, D. nos manifiesta, en su libro logística empresarial acerca de la logística es planificar, operar, controlar y detectar oportunidades de mejora del proceso de flujo de materiales (insumos, productos), servicios, información y dinero. Es la función que normalmente opera como nexo entre las fuentes de aprovisionamiento y suministro y el

cliente final o la distribución.

## **B. Definición**

### **Logística Portuaria**

Logística Portuaria promueve una eficiente integración y coordinación de los actores público privados que intervienen para la planeación, implementación y control del flujo de transporte marítimo y terrestre, flujo de carga y de información (órdenes de servicio y documentación de comercio internacional) desde origen al punto de destino (hinterland/foreland) de manera eficiente y eficaz, para minimizar los costos totales del sistema mientras se satisfacen los niveles de servicio de importadores y exportadores (agilidad y predictibilidad). (González, R. 2016).

### **Logística**

Para Robusté (2005), define la logística como la ciencia que estudia las mercancías, las personas o la información y superan el tiempo, distancia de forma eficiente.

## **C. Dimensiones**

“La productividad es la que refleja la capacidad de la función logística de utilizar eficientemente los recursos asignados, como, mano de obra, capital, vehículos, tiempo, sistemas de información y comunicaciones, almacenamiento, con el objetivo de optimizar costos mejorando la rentabilidad” (Mora, s.f, p.29).

Para el Dr. Gustavo D´Elia (1999) manifiesta que la eficiencia, se utiliza para dar cuenta del uso de recursos o cumplimiento de actividades con dos acepciones; entre relación y entre la cantidad de recursos utilizados y la cantidad de recursos que se había estimado o programados.

Cohen (1984), define la competitividad como "La capacidad del sector para que en condiciones de libre competencia, aumente su participación en los

mercados interior y exterior mientras mantiene un crecimiento satisfactorio de las rentas reales generadas por su actividad".

### **1.3.2 Variable 2: Comercio Internacional**

#### **A. Teorías**

##### **Teoría de la Ventaja Absoluta**

Smith afirma que una nación que es más eficiente que cualquier otra en la producción de cualquier bien o servicio tiene una ventaja absoluta en la producción de ese bien o servicio. (Reyes & Olguín, 2012, pag. 150).

##### **Teoría de la Ventaja Comparativa**

El economista británico David Ricardo desarrollo la teoría de la ventaja comparativa, la cual define "como la ventaja relativa (no absoluta) en una actividad económica de la cual disfruta una nación en comparación con otras naciones". (Reyes & Olguín, 2012, pag. 152).

##### **Teoría del Comercio Estratégico**

Sugiere que la intervención estratégica de los gobiernos en ciertas industrias puede mejorar sus probabilidades para el éxito internacional. (Reyes & Olguín, 2012, pag. 156).

#### **B. Definición**

##### **Comercio Internacional**

"Es el grupo de flujo mercantil y económica, que usualmente realizan operaciones de cualquier naturaleza, que se realicen entre Naciones; es un fenómeno global en el que participan las diversas sociedades humanas". (Coronel & Dávila, 2014, p.16).

#### **A. Dimensiones**

##### **Exportaciones**

(Durán & Álvarez, 2010). Afirma que: Las exportaciones son bienes y servicios vendidos por exportadores de un país a otro país. (p.9). Nos da

entender que las exportaciones son bienes fabricados en un país pero que son vendidos y consumidos en un país diferente.

Nuestro país cuenta con dos diferentes grupos de mercancías para la exportación, los productos tradicionales y los no tradicionales.

### **Importaciones**

Para (Durán y Álvarez 2010, p.10). Define que: Las importaciones son lo opuesto a las exportaciones, son los servicios y bienes que los ciudadanos de un país compran de otro país o economía. (p.10).

## **1.4 Formulación del problema**

### **1.4.1 Problema General**

¿Qué influencia tiene la Logística Portuaria del Callao en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 - 2017?

### **1.4.2 Problemas Específicos**

1. ¿Qué influencia tiene la Productividad Portuaria en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 - 2017?
2. ¿Qué influencia tiene la Eficiencia Portuaria en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 - 2017?
3. ¿Qué influencia tiene la Competitividad Portuaria en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 -2017?

## **1.5 Justificación del estudio**

El Perú se encuentra en un proceso de crecimientos y desarrollo económico gracias al aumento de las exportaciones tradicionales y no tradicionales que son solicitados por el mundo y las importaciones de bienes y servicios, relaciones comerciales y en particular los procesos logísticos portuarios, por consiguiente, se debe plantear estrategias de desarrollo efectivas donde participe el estado y las empresas vinculadas a los negocios internacionales con la intención de que el puerto del Callao para poder ser un puerto Hub de dimensión continental, que pueda atender con mayor eficiencia y eficacia los diversos y múltiples despachos, evitando sobre costos logísticos.

La justificación práctica, es básicamente un análisis sobre las deficiencias portuarias, teniendo como ejemplo los puertos top, y elaborar un plan estratégico portuario nacional, con la finalidad de mejorar en la cadena logística portuaria, servirá como

antecedentes para estudiantes universitarios, centros de estudios, para operadores logísticos que se identifiquen con la realidad problemática portuaria, ya que se verán beneficiados por las soluciones que brindare.

La justificación teórica, brindara un contenido enriquecedor en lo relacionado a las variables Logística Portuaria y Comercio Internacional, que servirán de inspiración para futuras investigaciones.

## **1.6 Hipótesis**

### **1.6.1 Hipótesis General**

La influencia de la Logística Portuaria del Callao en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 -2017, ha sido positivo.

### **1.6.2 Hipótesis Específicas**

1. La influencia de la Productividad Portuaria en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 -2017 ha sido positivo.
2. La influencia de la Eficiencia Portuaria en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 -2017 ha sido positivo.
3. La influencia de la Competitividad Portuaria en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 – 2017 ha sido positiva.

## **1.7 Objetivos**

### **1.7.1 Objetivo General**

Determinar la influencia que tiene la Logística Portuaria del Callao en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 -2017

### **1.7.2 Objetivos Específicos**

1. Determinar la influencia que tiene la Productividad Portuaria en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 -2017
2. Determinar la influencia que tiene la Eficiencia Portuaria en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 -2017
3. Determinar la influencia que tiene la Competitividad Portuaria en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 -2017

## **2. MÉTODO**

### **2.1 Diseño de investigación**

En la presente investigación se utilizó el diseño no experimental, ya que se fundamenta con información de series estadísticas (plan nacional portuario, tráfico de naves, estadísticas de importaciones y exportaciones, etc.) y será del tipo de estudio Cuantitativo-Correlacional- transversal, ya que de ninguna forma se manipulará las variables de estudio y solo se procederá a recolectar información de datos ya existentes. Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) manifiesta, la investigación no experimental o ex post-facto es cualquier investigación en la que resulta imposible manipular variables o asignar aleatoriamente a los sujetos o a las condiciones.

### **2.2 Variables, operacionalización**

Logística Portuaria: Para operacionalizar esta variable la hemos desagregado en tres dimensiones: Productividad Portuaria, Eficiencia Portuaria, Competitividad Portuaria.

Para medir la Productividad portuaria se ha utilizado los siguientes indicadores: calidad portuaria, contenedores movilizados.

Para medir la Eficiencia Portuaria se ha utilizado los siguientes indicadores: eficacia portuaria, operaciones de contenedores.

Para medir la Competitividad Portuaria se ha utilizado los siguientes indicadores: balanza comercial.

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) indica que las variables son propiedades que pueden variar y que esas variaciones son capaces de medirse o ser observadas (p. 105).

Variables	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de Medición
Logística Portuaria	Logística Portuaria gestiona una eficiente integración y coordinación de los actores público privados que intervienen para la planeación, implementación y control del flujo de transporte marítimo y terrestre, flujo de carga y de información (órdenes de servicio y documentación de comercio internacional) desde origen al punto de destino (hinterland/foreland) de manera eficiente y eficaz, para minimizar los costos totales del sistema mientras se satisfacen los niveles de servicio de importadores y exportadores (agilidad y predictibilidad). (González, R. 2016)	Se medirá a través del tiempo que toma en realizar las operaciones de distribución portuaria	Productividad Portuaria  Eficiencia Portuaria  Competitividad Portuaria	Trafico de Naves  Evolución del Tráfico de Contenedores  Eficacia Portuaria  Operaciones de Contenedores y Carga  Balanza Comercial	El método utilizado en la presente investigación es Cuantitativo, Correlacional – transversal.

Fuente: Elaboración Propia



Comercio Internacional. Para operacionalizar esta variable la hemos desagregado en dos dimensiones: exportaciones e importaciones.

Para medir las exportaciones se ha utilizado los siguientes indicadores: volumen de exportaciones, valor de exportaciones, precio de exportaciones.

Para medir las importaciones se ha utilizado los siguientes indicadores: volumen de importaciones, valor de importaciones, precio de exportaciones.

Variables	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de Medición
Comercio Internacional	<p>“Es el grupo de flujo mercantil y económica, que usualmente realizan operaciones de cualquier naturaleza, que se realicen entre Naciones; es un fenómeno global en el que participan las diversas sociedades humanas”. (Coronel &amp; Dávila, 2014, p.16).</p>	<p>Sera medido mediante la balanza comercial, ya que este instrumento, sirve para registrar las exportaciones e importaciones que se realizan en el Perú en el periodo 2010 – 2017</p>	<p>Exportaciones</p> <p>Importaciones</p>	<p>Precio de exportaciones</p> <p>Valor de exportaciones</p> <p>Volumen de exportaciones</p> <p>Precio de importación</p> <p>Valor de importación</p> <p>Volumen de importaciones</p>	<p>El método utilizado en la presente investigación es Cuantitativo, Correlacional – transversal.</p>

Fuente: Elaboración Propia

### **2.3 Población y muestra**

En esta investigación los datos obtenidos para la población y muestra fueron obtenidos de APN, SUNAT, TRADE MAP y otros, son datos ex postfacto basados en hechos transcurridos en el periodo de investigación.

Según menciona Hernández, Fernández y Baptista (2014) la población o también llamado universo es la totalidad de acontecimientos que serán analizados, donde la población deberá poseer características en común o similares (p.174). Además, la investigación es descriptiva y transversal.

Según manifiesta Hernández, Fernández y Baptista (2014) la muestra, en el proceso cualitativo, es un grupo de personas, eventos, sucesos, comunidades, etc., sobre el cual se habrán de recolectar datos, sin que necesariamente sea estadísticamente representativo del universo o población que se estudia.

### **2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad**

En esta investigación se empleó la técnica de la observación, de información y estadísticas adquiridas de fuentes primarias y secundarias de acuerdo a los objetivos planteados, para posteriormente ser analizados e interpretados. La confiabilidad corresponde a los datos estadísticos existentes provenientes de organismos oficiales.

La validez del contenido fue avalada por la opinión de tres expertos en el área. (Anexo 2)

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014), la observación consiste en el registro sistemático, cálido y confiable de comportamientos o conductas manifestadas. (Pág., 309).

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) consideran que los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis.

## **2.5 Métodos de análisis de datos**

Luego de haber reunido la información primaria, secundaria, se procesó mediante cuadros estadísticos y gráficos de línea de tendencia, para luego interpretarla de acuerdo a los objetivos determinados.

## **2.6 Aspectos éticos**

En la presente investigación, se tendrá el respeto a los valores y la prioridad intelectual, puesto que la información planteada en la presente tesis está correctamente citada, con sus respectivas referencias.

Mediante el desarrollo de la investigación contribuyo con resolver problemas reales de la sociedad, además priorizar el respeto al medio ambiente, y la ética y propiedad intelectual.

### III. RESULTADOS

#### 3.1 Resultados sobre Productividad Portuaria

Los presentes resultados muestran la relación de la logística portuaria del Callao con el comercio internacional peruano y que aportan resultados que se detallan a continuación:

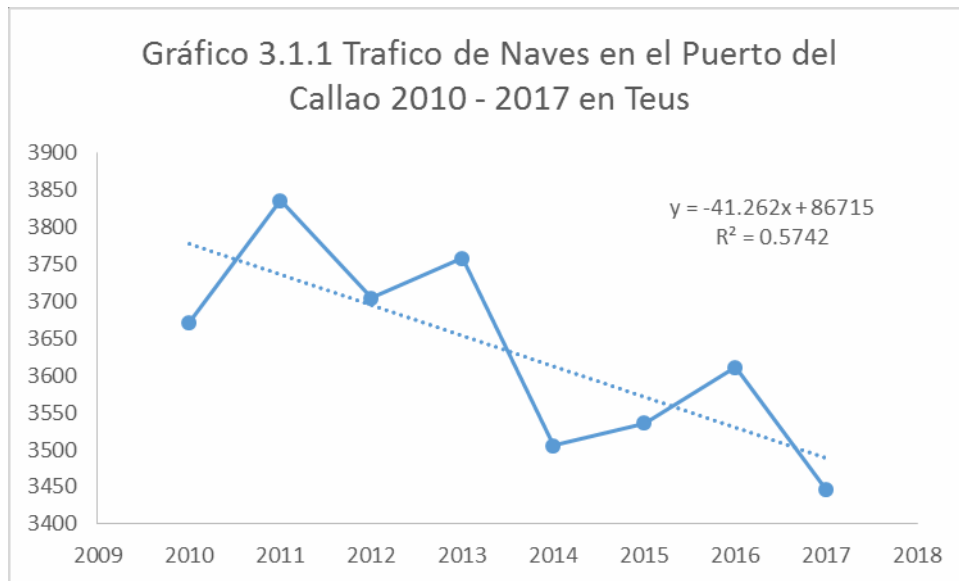
En el cuadro 3.1.1 presentamos el Tráfico de Naves en el Puerto del Callao según estadísticas de la APN, en el periodo 2010 – 2017.

Cuadro 3.1.1 Trafico de Naves en el Puerto del Callao 2010 - 2017 en Teus	
Año	Teus
2010	3,672
2011	3,836
2012	3,705
2013	3,758
2014	3,506
2015	3,536
2016	3,611
2017	3,446

Fuente: APN

Elaboracion Propia

En el cuadro 3.1.1 Trafico de Naves en el Puerto del Callao 2010 – 2017 en Teus, se muestra el tráfico de naves que arribaron del puerto del callao, se aprecia que desde el año 2010 al 2011 hubo un incremento significativo en el volumen de tráfico de naves, posteriormente desde el año 2012 al 2015 se aprecia un descenso de arribo de naves, en los años el 2016 mejoro debido a una mejora de apertura en el mercado y finalmente en el año 2017 un ligero descenso de trafico de naves que arribaron al puerto del Callao.



En el Gráfico 3.1.1 Trafico de Naves en el Puerto del Callao 2010 – 2017 en Teus se muestra las variaciones que expresan una correlación negativa moderada, se miden las variables x,y las están representadas por  $Y = - 41.262x + 86715$ , además el coeficiente de determinación  $R^2 = 0.5742$  nos permitió conocer la proporción de la trazabilidad total de la variables estudiadas en el presente caso.

Por lo tanto, si estimamos la línea de tendencia de los datos, vamos a obtener la siguiente ecuación:

$$Y = - 41.262x + 86715$$

$$R^2 = 0.5742$$

Dónde: Y es valor de importación,

X es el tiempo medido en años,

$R^2$  es el coeficiente de determinación

En el cuadro 3.1.2 Evolución del Tráfico de Contenedores en el Puerto del Callao, 2010 – 2017 se aprecia los años y Teus movilizados de las naves a los terminales portuarios.

Cuadro 3.1.2 Evolución del Tráfico de Contenedores en el Puerto del Callao, 2010 - 2017 en Teus	
Año	TEUS
2010	1218
2011	1389
2012	1583
2013	1805
2014	2058
2015	2346
2016	2674
2017	3048

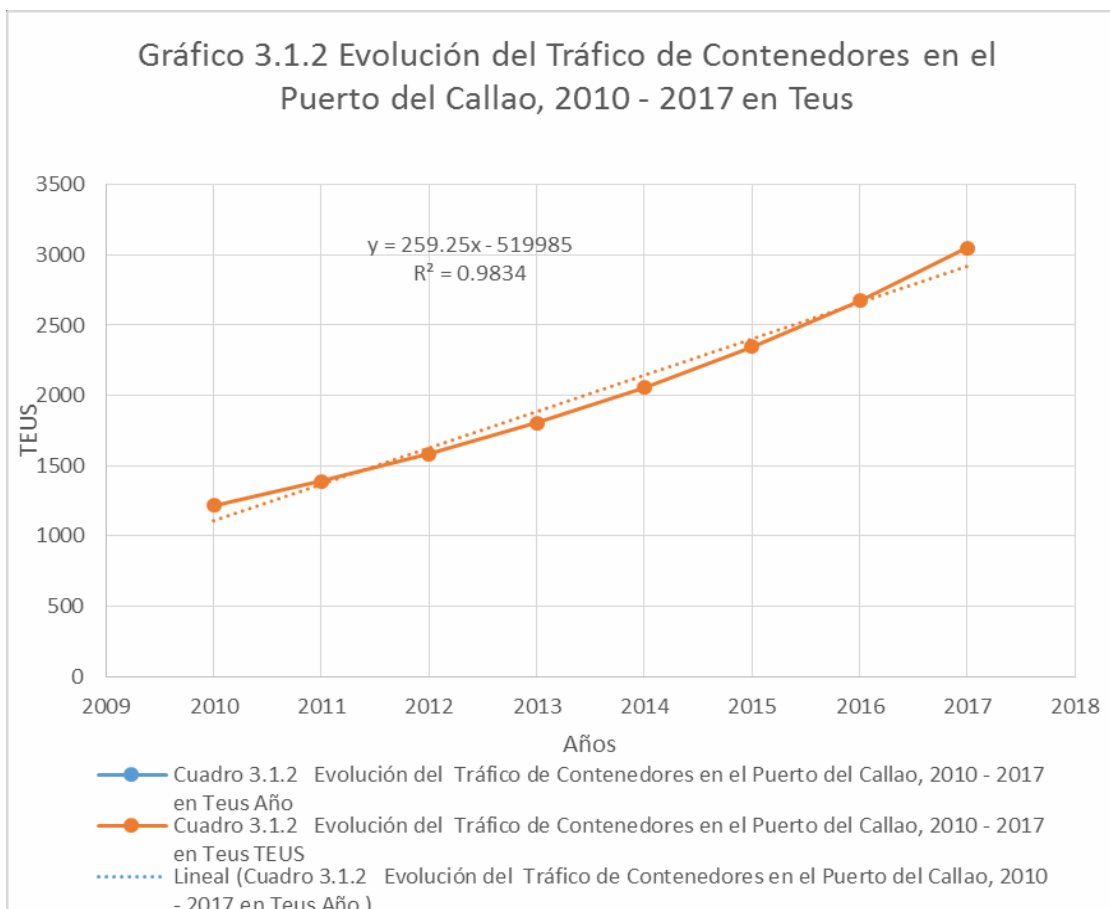
Fuente: SUNAT del Callao TEUs

Elab. CCEX - CCL

Elaboración Propia

En el cuadro 3.1.2 Evolución del Tráfico de Contenedores en el Puerto del Callao, 2010 – 2017 se aprecia un constante aumento de teus por cada año, gracias a la demanda de las exportaciones e importaciones atendidas en los terminales portuarios.

Se presenta en el siguiente Gráfico 3.1.2 Evolución del Tráfico de Contenedores en el Puerto del Callao, 2010 – 2017 en Teus.



En el Gráfico 3.1.2 Evolución del Tráfico de Contenedores en el Puerto del Callao 2010 – 2017 en Teus se aprecia las variaciones que expresan una correlación positiva muy alta, se miden las variables x,y las están representadas por  $Y = 259,25x - 519985$ , además el coeficiente de determinación  $R^2 = 0.9834$  nos permitió conocer la proporción de la trazabilidad total de la variables estudiadas en el presente caso.

Por lo tanto, si estimamos la línea de tendencia de los datos, vamos a obtener la siguiente ecuación:

$$Y = 259,25x - 519985$$

$$R^2 = 0.9834$$

Dónde: Y es valor de importación,

X es el tiempo medido en años,

$R^2$  es el coeficiente de determinación

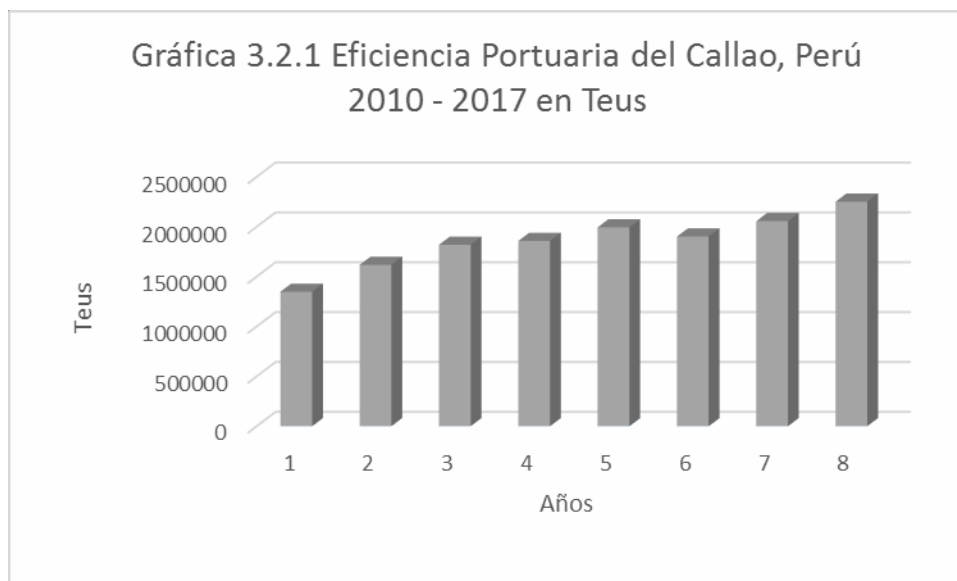
### 3.2 Resultados sobre Eficiencia Portuaria

Se presenta en el siguiente cuadro 3.2.1 Eficiencia Portuaria del Callao, Perú 2010 -2017 en Teus.

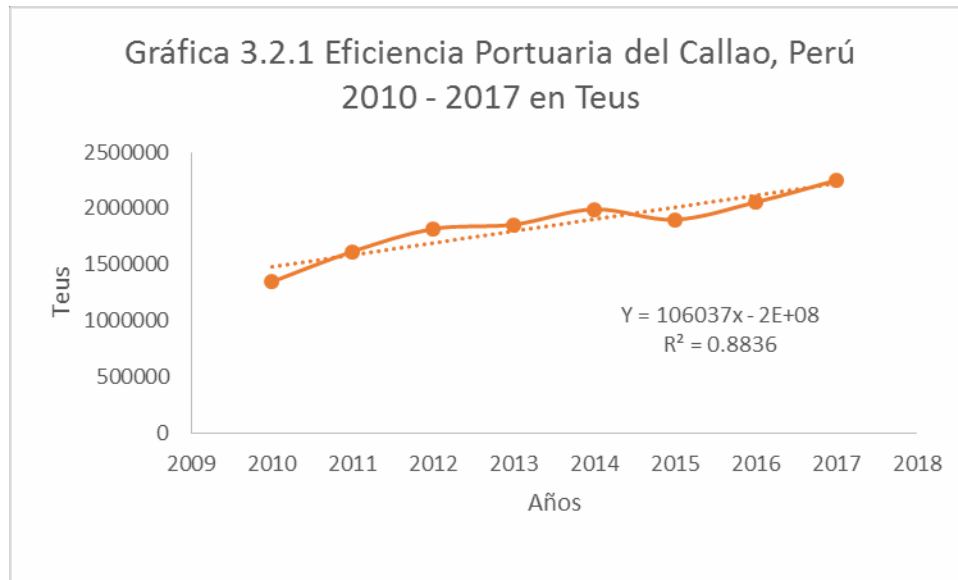
Cuadro 3.2.1 Eficiencia Portuaria del Callao, Perú 2010 - 2017 en Teus	
Año	Teus
2010	1,346,186
2011	1,616,165
2012	1,817,663
2013	1,856,020
2014	1,992,473
2015	1,900,444
2016	2,054,970
2017	2,250,224

Fuente: Cepal  
Elaboración Propia

En el cuadro 3.2.1 Eficiencia Portuaria del Callao, Perú 2010 – 2017 en Teus, se aprecia que desde el periodo 2010 al 2014 hubo un incremento muy importante en eficiencia portuaria, en el año 2014 al 2015 hubo un ligero descenso y finalmente en año 2016 al 2017 hubo un aumento notorio.







En el Gráfico 3.2.1 Eficiencia Portuaria del Callao, Perú 2010 – 2017 en Teus se muestra las variaciones que expresan una correlación positiva alta, se miden las variables x,y las están representadas por  $Y = 106037x - 2E + 08$ , además el coeficiente de determinación  $R^2 = 0.8836$  nos permitió conocer la proporción de la trazabilidad total de la variables estudiadas en el presente caso.

Por lo tanto, si estimamos la línea de tendencia de los datos, vamos a obtener la siguiente ecuación:

$$Y = 106037x - 2E + 08$$

$$R^2 = 0.8836$$

Dónde: Y es valor de importación,

X es el tiempo medido en años,

$R^2$  es el coeficiente de determinación

El cuadro 3.2.2 Operaciones de Contenedores en el Callao 2011 – 2016. Esta lista fue expresada en Teus, adicionalmente se ha permitido apreciar el volumen de operaciones contenerizadas del puerto.

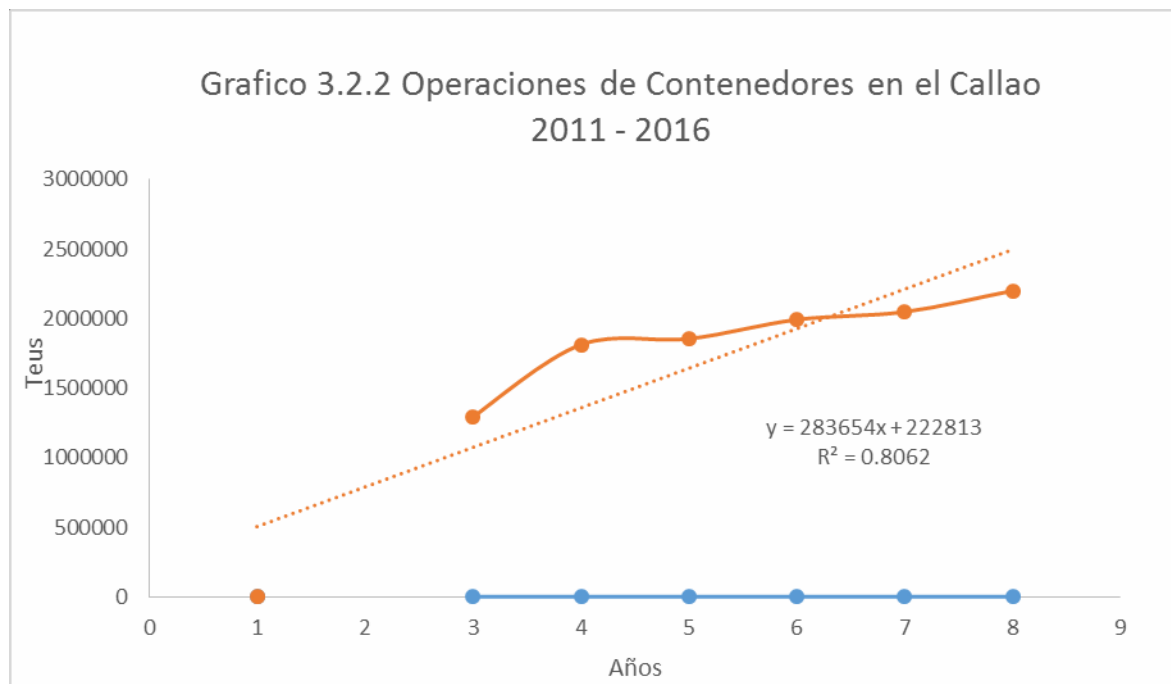
**Cuadro 3.2.2 Operaciones de Contenedores en el Callao 2011 - 2016**

Año	TEUS
2011	1,294,805
2012	1,813,168
2013	1855019
2014	1,992,473
2015	2,048,278
2016	2,200,185

Fuente: APM Terminals

Elaboracion Propia

Se presenta en el siguiente gráfico 3.2.2 Operaciones de Contenedores en el Callao 2011 – 2016



En el Gráfico 3.2.2 Operaciones de Contenedores en el Callao 2011 – 2016 en Teus se aprecia las variaciones que expresan una correlación positiva alta, se miden las variables x,y las están representadas por  $Y = 283654x + 222813$ , además el coeficiente de determinación  $R^2 = 0.8062$  nos permitió conocer la proporción de la trazabilidad total de la variables estudiadas en el presente caso.

Por lo tanto, si estimamos la línea de tendencia de los datos, vamos a obtener la siguiente ecuación:

$$Y = 283654x + 222813$$

$$R^2 = 0.8062$$

Dónde: Y es valor de importación,

X es el tiempo medido en años,

$R^2$  es el coeficiente de determinación

### 3.3 Resultados sobre competitividad Portuaria

El cuadro 3.3.1 muestra la Balanza Comercial Peruana 2010 -2017. Esta lista fue expresada en años y cifras, adicionalmente se ha permitido conocer el registro de importaciones y exportaciones del país en el determinado período de estudio.

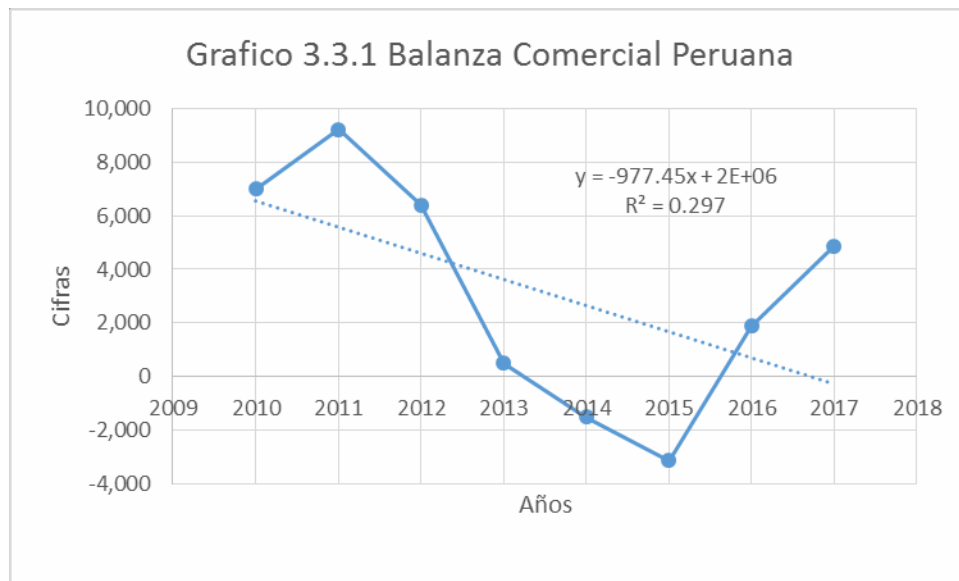
Cuadro 3.3.1 Balanza Comercial Peruana

Año	Cifras
2010	6,988
2011	9,224
2012	6,393
2013	504
2014	-1,509
2015	-3,150
2016	1,888
2017	4,876

Fuente: APN

Elaboración Propia

Se presenta en el siguiente Gráfico 3.3.1 Balanza Comercial Peruana, 2010 – 2017



En el Gráfico 3.3.1 Balanza Comercial Peruana 2010 - 2017 se aprecia las variaciones que expresan una correlación negativa baja, se miden las variables x,y las están representadas por  $Y = -977.45x + 2E + 06$ , además el coeficiente de determinación  $R^2 = 0.297$  nos permitió conocer la proporción de la trazabilidad total de la variables estudiadas en el presente caso.

Por lo tanto, si estimamos la línea de tendencia de los datos, vamos a obtener la siguiente ecuación:

$$Y = -977.45x + 2E + 06$$

$$R^2 = 0.297$$

Dónde: Y es valor de importación,

X es el tiempo medido en años,

$R^2$  es el coeficiente de determinación

### 3.4 Resultados sobre Exportaciones Peruanas

El cuadro 3.4.1 muestra los Precios de Exportaciones Peruanas 2010 -2017. Esta lista fue expresada en millones US\$, adicionalmente se ha permitido conocer la participación que tienen las exportaciones.

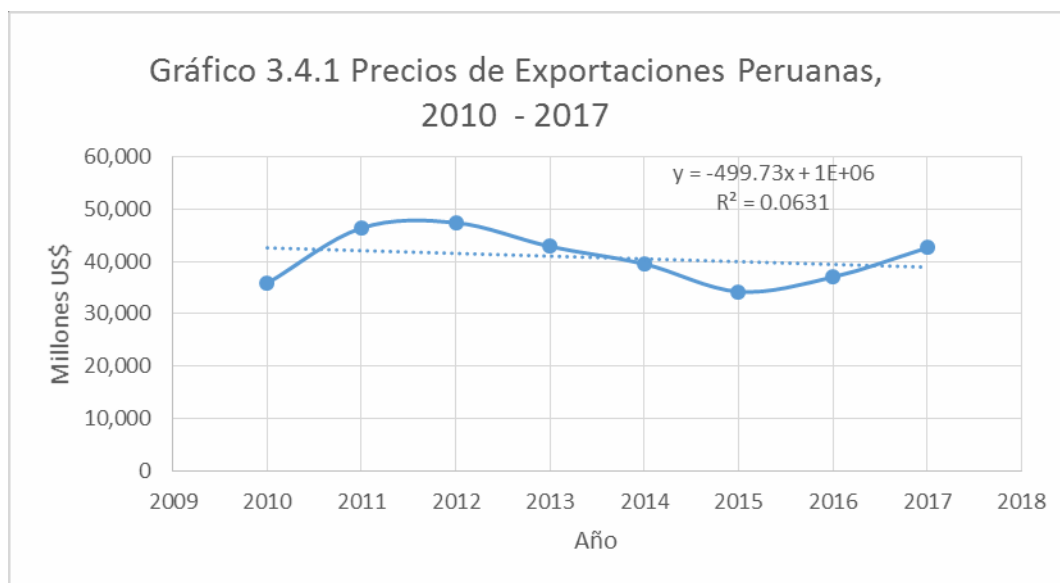
**Cuadro 3.4.1 Precios de Exportaciones Peruanas 2010 -2017**

Año	Millones US\$
2010	35,803
2011	46,376
2012	47,411
2013	42,861
2014	39,533
2015	34,236
2016	37,020
2017	42,611

Fuente: APN

Elaboracion Propia

Se presenta en el siguiente Gráfico 3.4.1 Precios de Exportaciones Peruanas, 2010 – 2017



En el Gráfico 3.4.1 Precios de Exportaciones Peruanas 2010 - 2017 se aprecia las variaciones que expresan una correlación negativa muy baja, se miden las variables x,y las están representadas por  $Y = -499.73x + 1E + 06$ , además el coeficiente de determinación

$R^2 = 0.0631$  nos permitió conocer la proporción de la trazabilidad total de las variables estudiadas en el presente caso.

Por lo tanto, si estimamos la línea de tendencia de los datos, vamos a obtener la siguiente ecuación:

$$Y = -499.73x + 1E + 06$$

$$R^2 = 0.0631$$

Dónde: Y es valor de importación,

X es el tiempo medido en años,

$R^2$  es el coeficiente de determinación

El cuadro 3.4.2 Valor de Exportaciones Peruanas, 2010 – 2017. Esta lista fue representada en millones US\$, adicionalmente se ha permitido conocer el valor de exportaciones.

**Cuadro 3.4.2 Valor de Exportaciones Peruanas, 2010 - 2017**

Valor de Exportaciones	
Año	Millones \$
2010	35,807,438
2011	46,386,022
2012	46,366,536
2013	42,568,899
2014	38,645,855
2015	33,667,007
2016	36,309,959
2017	44,024,926

Fuente: Trade Map

Elaboración Propia

Se presenta en el siguiente gráfico 3.4.2 Valor de Exportaciones Peruanas, 2010 – 2017.



En el Gráfico 3.4.2 Valor de Exportaciones Peruanas, 2010 - 2017 se aprecia las variaciones que expresan una correlación negativa muy baja, se miden las variables x,y las están representadas por  $Y = -415233x + 9E + 08$ , además el coeficiente de determinación  $R^2 = 0.0413$  nos permitió conocer la proporción de la trazabilidad total de la variables estudiadas en el presente caso.

Por lo tanto, si estimamos la línea de tendencia de los datos, vamos a obtener la siguiente ecuación:

$$Y = -415233x + 9E + 08$$

$$R^2 = 0.0413$$

Dónde: Y es valor de importación,

X es el tiempo medido en años,

$R^2$  es el coeficiente de determinación

El cuadro 3.4.3 Volumen de Exportaciones Peruanas, 2012 - 2016. Esta lista fue representada en millones US\$, adicionalmente se ha permitido conocer el volumen de exportaciones.

**Cuadro 3.4.3 Volumen de Exportaciones Peruanas, 2012 - 2016**

Volúmen de Exportaciones	
Año	Millones \$
2012	47,411
2013	42,861
2014	39,533
2015	34,236
2016	36,838

Fuente: Blog Pucp  
Elaboración Propia

Se presenta en el siguiente Gráfico 3.4.3 Volumen de Exportaciones Peruanas, 2012 -2016.





En el Gráfico 3.4.3 Volumen de Exportaciones Peruanas, 2012 - 2016 se aprecia las variaciones que expresan una correlación negativa alta, se miden las variables x,y las están representadas por  $Y = -2977.1x + 6E + 06$ , además el coeficiente de determinación  $R^2 = 0.833$  nos permitió conocer la proporción de la trazabilidad total de la variables estudiadas en el presente caso.

Por lo tanto, si estimamos la línea de tendencia de los datos, vamos a obtener la siguiente ecuación:

$$Y = -2977.1x + 6E + 06$$

$$R^2 = 0.833$$

Dónde: Y es valor de importación,

X es el tiempo medido en años,

$R^2$  es el coeficiente de determinación

### 3.5 Resultados sobre Importaciones Peruanas

El cuadro 3.5.1 muestra los Precios de Importaciones Peruanas, 2010 – 2017. Está representada en periodos y millones US\$, adicionalmente ha permitido conocer los precios de las importaciones.

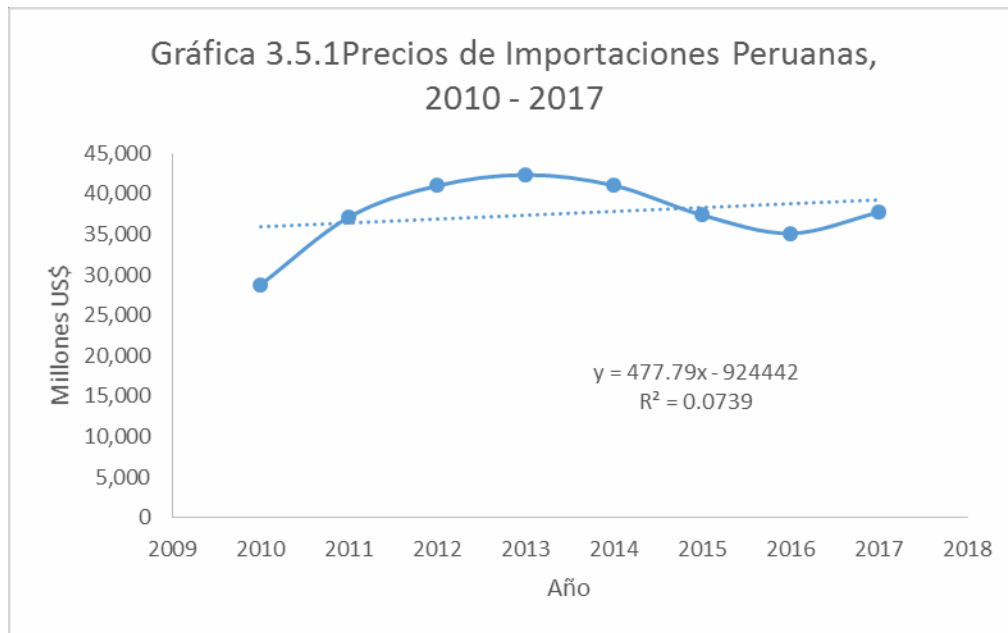
**Cuadro 3.5.1 Precios de Importaciones Peruanas, 2010 - 2017**

<b>Año</b>	<b>Millones US\$</b>
2010	28,815
2011	37,152
2012	41,018
2013	42,356
2014	41,042
2015	37,385
2016	35,132
2017	37,736

Fuente: APN

Elaboracion Propia

Se presenta en el siguiente Gráfico 3.5.1 Precios de Importaciones Peruanas, 2010 – 2017



En el Gráfico 3.5.1 Precios de Importaciones Peruanas, 2010 - 2017 se aprecia las variaciones que expresan una correlación positiva muy baja, se miden las variables  $x, y$  las están representadas por  $Y = 477.79x - 924442$ , además el coeficiente de determinación  $R^2 = 0.0739$  nos permitió conocer la proporción de la trazabilidad total de la variables estudiadas en el presente caso.

Por lo tanto, si estimamos la línea de tendencia de los datos, vamos a obtener la siguiente ecuación:

$$Y = 477.79x - 924442$$

$$R^2 = 0.0739$$

Dónde:  $Y$  es valor de importación,

$X$  es el tiempo medido en años,

$R^2$  es el coeficiente de determinación

En el cuadro 3.5.2 Valor de Importaciones Peruanas, 2010 – 2017. Está representada en periodos y en millones US\$, adicionalmente se ha logrado visualizar el valor de importaciones de forma específica.

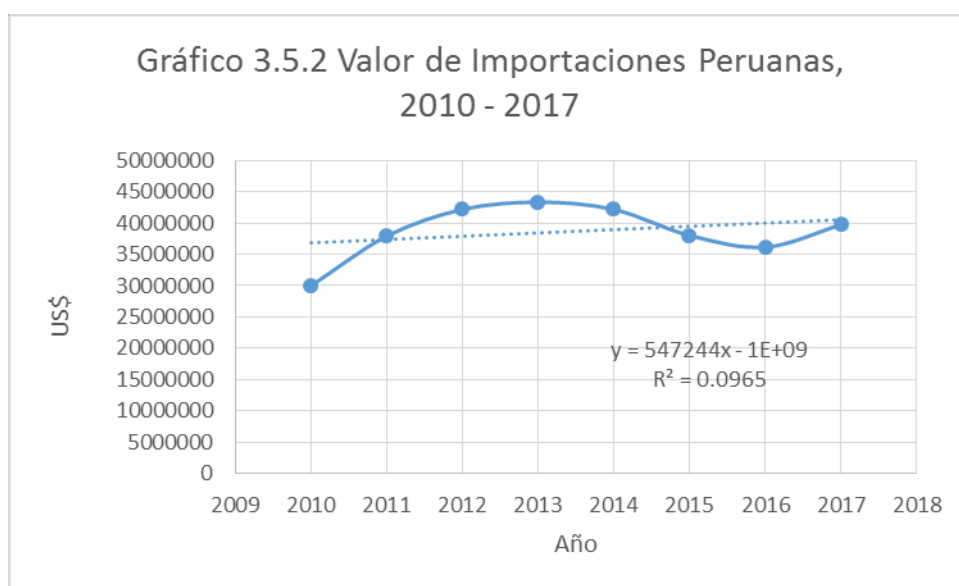
**Cuadro 3.5.2 Valor de Importaciones Peruanas, 2010 -2017**

Valor de Importaciones	
Año	Millones \$
2010	29,965,750
2011	37,891,035
2012	42,162,927
2013	43,321,707
2014	42,177,198
2015	38,026,359
2016	36,147,727
2017	39,714,218

Fuente: Trade Map

Elaboración Propia

Se presenta en el siguiente Gráfico 3.5.2 Valor de Importaciones Peruanas, 2010 -2017.



En el Gráfico 3.5.2 Valor de Importaciones Peruanas, 2010 - 2017 se aprecia las variaciones que expresan una correlación positiva muy baja, se miden las variables x,y las están representadas por  $Y = 547244x - 1E + 09$ , además el coeficiente de determinación  $R^2 = 0.0965$  nos permitió conocer la proporción de la trazabilidad total de la variables estudiadas en el presente caso.

Por lo tanto, si estimamos la línea de tendencia de los datos, vamos a obtener la siguiente ecuación:

$$Y = 547244x - 1E + 09$$

$$R^2 = 0.0965$$

Dónde: Y es valor de importación,

X es el tiempo medido en años,

$R^2$  es el coeficiente de determinación

En el cuadro 3.5.3 Volumen de Importaciones Peruanas, 2012 - 2016. Está representada en periodos y en millones US\$, adicionalmente se ha logrado visualizar el volumen de importaciones de forma detallada.

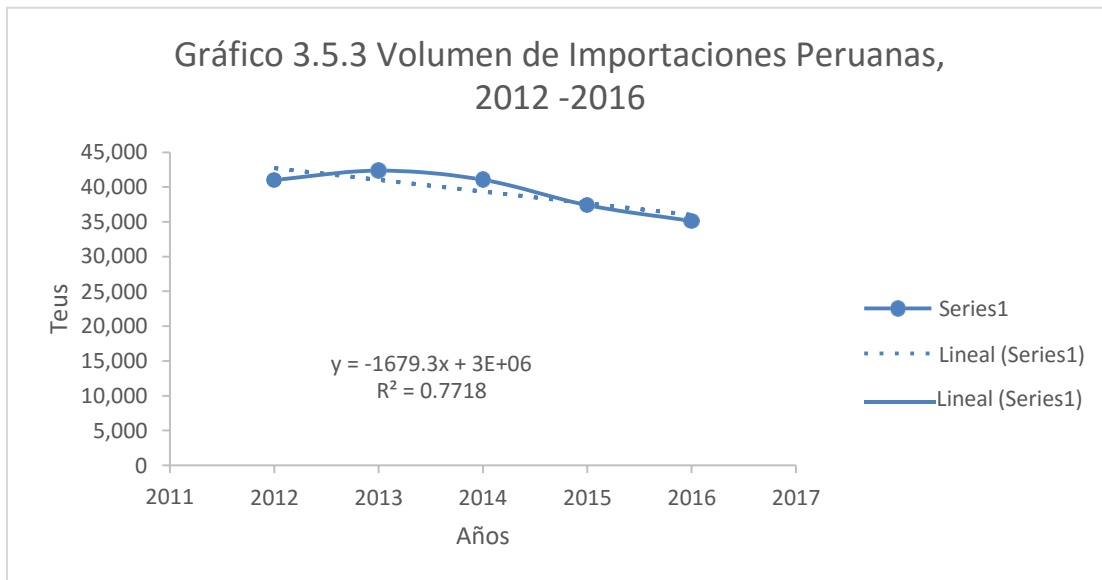
**Cuadro 3.5.3 Volumen de Importaciones  
Peruanas, 2012 - 2016**

<b>Volúmen de Importaciones</b>	
<b>Año</b>	<b>Millones \$</b>
2012	41,018
2013	42,356
2014	41,042
2015	37,385
2016	35,107

Fuente: Blog Pucp

Elaboración Propia

Se presenta en el siguiente Gráfico 3.5.3 Volumen de Importaciones Peruanas, 2012 – 2016



En el Gráfico 3.5.3 Volumen de Importaciones Peruanas, 2012 - 2016 se aprecia las variaciones que expresan una correlación negativa alta, se miden las variables x,y las están representadas por  $Y = -1679.3x + 3E + 06$ , además el coeficiente de determinación  $R^2 = 0.7718$  nos permitió conocer la proporción de la trazabilidad total de la variables estudiadas en el presente caso.

Por lo tanto, si estimamos la línea de tendencia de los datos, vamos a obtener la siguiente ecuación:

$$Y = -1679.3x + 3E + 06$$

$$R^2 = 0.7718$$

Dónde: Y es valor de importación,

X es el tiempo medido en años,

$R^2$  es el coeficiente de determinación

#### IV. DISCUSIÓN

Esta tesis tuvo como propósito identificar la influencia de la logística portuaria del Callao en el incremento del comercio internacional del Perú, 2010 – 2017.

Se buscó determinar la evolución del tráfico de contenedores en puerto del Callao que nos permite atender las naves con mayor rapidez y eficacia, se aprecia un notorio desempeño ya que nos encontramos en el séptimo lugar a nivel latinoamericano, gracias a la suscripción de tratados de libre comercio y se aprecia en el cuadro 3.1.2 y como se observa en el gráfico 3.1.2 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.9834$  el cual nos permite conocer la correlación positiva muy alta.

Asimismo, podemos decir que las operaciones de contenedores han tenido un buen crecimiento de descarga y carga de contenedores en los terminales portuarios del Callao, como se visualiza en el cuadro 3.2.2 y se observa en el gráfico 3.2.2 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.8062$  que nos permite ver una correlación positiva alta.

Además, podemos decir que el volumen de exportaciones peruanas ha demostrado tener un crecimiento variado según el cuadro 3.4.3 y se visualiza en la gráfica 3.4.3 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.833$  que nos permite tener la siguiente correlación negativa alta.

Asimismo, se puede decir que el volumen de importaciones peruanas ha tenido un crecimiento variado y se aprecia en el cuadro 3.5.3 y se visualiza en el gráfico 3.5.3 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.7718$  nos permite identificar la correlación negativa alta.

Lo que se reafirma según Espinoza, J. en su tesis “Análisis de la Logística Internacional utilizada por las empresas Ecuatorianas para la importación y exportación de bienes en el entorno actual y futuro del Comercio Internacional, caso Transporte Marítimo” cuando manifiesta debido al aumento de exportaciones e importaciones se incrementa el arribo de naves al puerto y se incrementa la congestión de contenedores en los terminales portuarios, por ello las autoridades respectivas deben proponer estrategias para mejorar la cadena de distribución de contenedores.

Por otro lado, se buscó determinar la eficiencia portuaria desde el marco de eficacia portuaria lo cual ha demostrado tener un crecimiento aceptable según el cuadro 3.2.1 y como se observa en el gráfico 3.2.1 que nos permite visualizar incremento de carga y descarga de contenedores, con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.8836$  que nos permite ver una correlación positiva alta.

Además, podemos decir que la evolución del tráfico de contenedores en el Callao nos permite atender naves con mayor rapidez y eficacia, se visualiza un notorio desempeño ya que nos encontramos en el séptimo lugar a nivel latinoamericano, gracias a la suscripción de tratados de libre comercio y se aprecia en el cuadro 3.1.2 y como se observa en el gráfico 3.1.2 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.9834$  el cual nos permite conocer la correlación positiva muy alta.

Asimismo, podemos decir que el valor de exportaciones peruanas lo cual ha demostrado tener un crecimiento variado según el cuadro 3.4.2 y se visualiza en la gráfica 3.4.2 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.0413$  nos permite observar una correlación negativa baja. Además, podemos decir que el valor de importación peruanas ha tenido un crecimiento variado como se observa en el cuadro 3.5.2 y se aprecia en el gráfico 3.5.2 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.0965$  que nos permite observar una correlación positiva muy baja.

Lo que reafirma Plaza, S. en su tesis “Logística Internacional de Transporte Marítimo para el Puerto de Guayaquil” cuando manifiesta que la autoridad portuaria debe capacitar a los operadores logísticos y a los empresarios exportadores e importadores en asuntos relacionados a operatividad portuaria, adicionalmente incentivar el desarrollo de los más puertos a lo largo del litoral, así evitando sobre costos y agilizar la distribución de los contenedores, de esta manera se lograra obtener una eficiencia portuaria competitiva.

Se buscó determinar los indicadores de logística portuaria desde el marco de tráfico de naves que usaron el puerto del Callao, lo cual ha demostrado tener una estadísticas incrementales y decrementales tal como lo evidencia  $Y = - 41.262x + 86715$  influenciadas por la variación del comercio internacional el periodo fue fluctante con resultados negativos pero moderados tal como se aprecia en el cuadro 3.1.1 y gráfico 3.1.1 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.5742$  nos permite ver una escala de medición con una correlación negativa moderada. Asimismo, podemos decir que las operaciones de contenedores han tenido un buen crecimiento de descarga y carga de contenedores en los terminales portuarios del Callao, como se visualiza en el cuadro 3.2.2 y se observa en el gráfico 3.2.2 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.8062$  nos permite ver una correlación positiva alta. Además, se buscó determinar que la balanza comercial peruana ha tenido una evolución variada, como se aprecia en el cuadro 3.3.1 y se observa en el gráfico 3.3.1 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.297$  nos permite ver una correlación negativa baja. Mientras tanto se buscó determinar los indicadores de comercio internacional desde el marco de precios de exportaciones peruanas, lo cual ha demostrado tener un crecimiento positivo según el cuadro 3.4.1 y como se observa en el gráfico 3.4.1 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.0631$  nos permite ver una correlación negativa baja. Por otro lado, se buscó determinar los indicadores de importaciones desde el marco de precios de importación peruanas lo cual ha demostrado tener un crecimiento variado, según el cuadro 3.5.1 y como se aprecia en el gráfico 3.5.1 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.0739$  nos permite identificar una correlación positiva muy baja.

Lo que se reafirma según Cruzado, T. en su tesis "Infraestructura Portuaria y su Efecto en el Comercio Internacional, en el puerto de Salaverry – Trujillo, periodo 2011 – 2015" cuando manifiesta que el crecimiento del volumen de comercio internacional, debe implementar la infraestructura portuaria para incrementar la economía peruana.



Finalmente se buscó determinar los indicadores de logística portuaria y comercio internacional lo cual ha demostrado tener una tendencia creciente según los cuadros 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1, 3.4.3, 3.5.3 permitiéndonos conocer las variaciones totales de las variables estudiadas con una tendencia positiva.

Se buscó determinar el tráfico de naves que usaron el puerto del Callao, lo cual ha demostrado tener una estadísticas incrementales y decrementales tal como lo evidencia  $Y = - 41.262x + 86715$  influenciadas por la variación del comercio internacional que el periodo fue fluctante con resultados negativos pero moderados tal como se aprecia en el cuadro 3.1.1 y gráfico 3.1.1 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.5742$  que nos permite ver una escala de medición con una correlación negativa moderada.

Por otro lado, se buscó determinar la eficiencia portuaria desde el marco de eficacia portuaria lo cual ha demostrado tener un crecimiento aceptable según el cuadro 3.2.1 y como se observa en el gráfico 3.2.1 que nos permite visualizar incremento de carga y descarga de contenedores, con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.8836$  que nos permite ver una correlación positiva alta.

Además, se buscó determinar que la balanza comercial peruana ha tenido una evolución variada, como se aprecia en el cuadro 3.3.1 y se observa en el gráfico 3.3.1 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.297$  nos permite ver una correlación negativa baja.

Además, podemos decir que el volumen de exportaciones peruanas lo cual demostrado tener un crecimiento variado según el cuadro 3.4.3 y se visualiza en la gráfica 3.4.3 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.833$  nos permite tener la siguiente correlación negativa alta.

Asimismo, se puede decir que el volumen de importaciones peruanas ha tenido un crecimiento variado y se aprecia en el cuadro 3.5.3 y se visualiza en el grafico 3.5.3 con un coeficiente de determinación  $R^2 = 0.7718$  nos permite identificar la correlación negativa alta.

Lo que reafirma Espinoza, J. en su tesis “Análisis de la Logística Internacional utilizada por las empresas Ecuatorianas para la importación y exportación de bienes en el entorno actual y futuro del comercio internacional, caso transporte Marítimo” nos manifiesta que se debe implementar más grúas porticas, adicionalmente extender el área de depósito, los tramites, para incrementar el volumen de las exportaciones e importaciones y lograr que el puerto del Callao sea hub aprovechando su ubicación geográfica.

## V. CONCLUSIÓN

Para concluir esta investigación de tesis, este capítulo se dedicará a mostrar las conclusiones obtenidas a lo largo del trabajo en este proyecto.

En conclusión, para mejorar la productividad portuaria del puerto del Callao, los terminales portuarios, APN, autoridades, operadores logísticos y empresarios deben priorizar la realización de un proyecto maestro como propuesta de mejora para poder atender con mayor dinámica la descarga y carga de contenedores y evitar el centralismo, contribuyendo con el desarrollo de los puertos de nuestro litoral peruano.

Adicionalmente las leyes deben apoyar al sector privado para promover el desarrollo del comercio internacional en el puerto del Callao, para tener una mayor productividad portuaria, en asuntos de rapidez en el uso de las grúas porticas, reembarques, transbordos, exportaciones e importaciones y contar con almacenes para grandes volúmenes de mercancías que se puedan distribuir de manera eficaz a los empresarios peruanos.

Por lo tanto, el procedimiento para mejorar la eficiencia portuaria es mejorando la calidad de mercancías para tener más exportaciones a mercados extranjeros y también acogiendo a otros regímenes aduaneros, y mejorando la infraestructura portuaria, además agilizando los trámites portuarios por vía online, brindando más facilidades en horarios flexibles para retiros de sus mercancías para los señores exportadores e importadores.

La eficiencia portuaria se puede evaluar en nuestro país gracias a la suscripción del tlc con Estados Unidos ya que después de ello vino mucha prosperidad y avances tecnológicos en temas portuarios mediante la concesión de DP World Callao, las estadísticas nos manifiestan crecimiento en los ámbitos de educación, agro exportación, empleo, mejor calidad de vida para la población, mejores relaciones exteriores, libre comercio, eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias, etc y mucho desarrollo económico para nuestro país.

Por consiguiente, las exportaciones peruanas están en un crecimiento positivo gracias a las facilidades de los trámites antes los operadores logísticos y autoridades respectivas, la exoneración de impuestos, a través de las operaciones portuarias con tecnología de vanguardia, generando crecimiento económico a nuestro país.

Como resultado las importaciones peruanas se han incrementado notoriamente gracias a los tratados de libre comercio y la demanda de los empresarios en adquirir mercancías provenientes del extranjero.

La competitividad portuaria a nivel nacional puede mejorar mediante la concesión de terminales portuarios y la inversión privada y estar a futuro dentro del ranking de las principales economías mundiales, adicionalmente mejoraríamos en diferentes ámbitos tales como; mejores terminales portuarios con tecnología para atender a naves de mayor calado a nivel nacional, promoveríamos el turismo, profesionalización de los operadores logísticos, etc.

Finalmente con las conclusiones 1,2 y 3 se demuestra que los indicadores de la logística portuaria y comercio internacional ha tenido un desarrollo favorable, el cual es beneficioso para nuestra economía peruana, teniendo en cuenta las virtudes de los tratados de libre comercio, las leyes, conectividad en las zonas logísticas, participación del sector privado, agilización de procedimientos administrativos.

## **VI. RECOMENDACIONES**

Se recomienda seguir apoyando el desarrollo portuario del Callao para lograr ser puerto Hub de la región, y facilitar los procesos operativos del retiro de las mercancías de los empresarios exportadores e importadores.

Las autoridades deben implementar un plan maestro portuario para mejorar la rapidez e eficacia para estar ubicados entre los mejores puertos mundiales y de esta manera se incrementara el volumen de comercio internacional peruano.

Se debe seguir trabajando en la implementación de tecnología portuaria, mediante la inversión privada a través de concesiones a terminal portuarios especializados, en los demás puertos de nuestro litoral peruano para evitar sobrecostos de importación y exportación y agilizando procesos logísticos, administrativos y de distribución a los empresarios peruanos.

## VII. REFERENCIAS

- Castellanos, A. (2015). *Logística Comercial Internacional*. Bogotá, Colombia: Universidad del Norte.
- Castro, S. (2014). *Logística Portuaria: Modelo de Optimización de los Movimientos de Contenedores Vacíos Aplicado al Puerto de Valencia*. (Tesis de Pregrado). Universidad Politécnica de Valencia. España. Recuperado de [https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/44201/TFC\\_Sandra%20Piccolo%20de%20Castro.pdf?sequence=1](https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/44201/TFC_Sandra%20Piccolo%20de%20Castro.pdf?sequence=1)
- Carro, R. , González, D. *Logística Empresarial*. Universidad Nacional de Mar del Plata. Argentina
- Coronel, D. y Dávila, J. (2014). “Caracterización empresarial del sector exportador de la Región 7 del Ecuador 2013” Ecuador.
- Cruzado, T. (2016). *Infraestructura Portuaria y su efecto en el Comercio Internacional, en el puerto de Salaverry – Trujillo. Periodo 2011 – 2015*”. (Tesis de Pregrado). Universidad César Vallejo. Perú. Recuperado de [http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/380/cruzado\\_at.pdf?sequence=1](http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/380/cruzado_at.pdf?sequence=1)
- Durán, J. y Álvarez, M. (2010). *Indicadores de comercio exterior y política comercial: mediciones de posición y dinamismo comercial*, CEPAL.
- Espinoza, J. (2012). *Análisis de la Logística Internacional utilizada por las empresas ecuatorianas para la importación y exportación de bienes en el entorno actual y futuro del Comercio Internacional, caso; Transporte Marítimo*. (Tesis de Postgrado). Universidad Internacional del Ecuador. Ecuador. Recuperado de: <http://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/419/1/T-UIDE-0398.pdf>
- Estrada, J. (2007). *Mejora de la Competitividad de un Puerto por Medio de un Nuevo Modelo*

de Gestión de la Estrategia Aplicando el Cuadro de Mando Integral. (Tesis de Doctorado). Universidad Politécnica de Madrid. España. Recuperado de:  
[http://oa.upm.es/535/1/JOSE\\_LUIS ESTRADA LLAQUET.pdf](http://oa.upm.es/535/1/JOSE_LUIS ESTRADA LLAQUET.pdf)

Estrada, N. (2011). “Análisis del Comercio Internacional y su efecto sobre el crecimiento económico en Bolivia, Periodo de análisis 1990 – 2008”. (Tesis de Pregrado). Universidad Mayor de San Andrés. Bolivia. Recuperado de:  
<http://repositorio.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/1988/T-1196.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Gómez, M. (2006). *Introducción a la metodología de la investigación científica*. Argentina: Editorial Brujas.

González, R. (2016). *Administración de la Cadena Logística Portuaria*. (diapositivas). Panamá: Universidad de los Andes, Chile. 10 diapositivas.

Graña, F. (2010). *Oportunidades Comerciales para Argentina resultantes del vínculo entre el Comercio Internacional y el Medio Ambiente*. (Tesis de Pregrado). Universidad Empresarial Siglo 21. Argentina. Recuperado de:  
[https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/bitstream/handle/ues21/12755/Oportunidades\\_comerciales\\_para\\_Argentina\\_resultantes\\_del\\_v%C3%ADnculo\\_entre\\_el\\_Comercio\\_Internacional\\_y\\_el\\_Medio\\_ambiente..pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/bitstream/handle/ues21/12755/Oportunidades_comerciales_para_Argentina_resultantes_del_v%C3%ADnculo_entre_el_Comercio_Internacional_y_el_Medio_ambiente..pdf?sequence=1&isAllowed=y)

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

Recuperado de <https://books.google.com.pe/books?isbn=9701057538>

Martínez, J. , Tinajeros, W. , Zevallos, M. , Zerpa, Y. (2016). *Planteamiento Estratégico del Puerto del Callao*. (Tesis de Maestría). Pontificia Universidad Católica del Perú. Perú. Recuperado de <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/7433>

Plaza, S. (2013). *Logística Internacional de Transporte Marítimo para el Puerto de Guayaquil*. (Tesis de Pregrado). Universidad de Guayaquil. Ecuador.

Recuperado de:

<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/12418/1/Log%C3%ADstica%20internacional%20de%20transporte%20mar%C3%ADtimo%20para%20el%20puerto%20de%20Guayaquil.pdf>

Paredes, Y. (2010) “logística portuaria” superintendencia nacional de puertos y transporte.

Colombia. Recuperado de

<https://www.yumpu.com/es/document/view/14760484/logistica-portuariapdf-superintendencia-de-puertos-y->

Patiño, E. (2018). *Competitividad Portuaria – Perú como Hub*. (Diapositivas). Lima, Perú

Paucar, P. (2014). *Análisis de los Factores que inciden en la Competitividad del Muelle Norte*

del Puerto del Callao. (Tesis de Maestría) no publicada. Universidad Nacional del Callao. Perú.

Quimbay, A. (2015). *Logística Portuaria en Colombia: Un Análisis Comparativo con el Puerto*

de Miami. (Tesis de Pregrado). Universidad Militar Nueva Granada. Colombia.

Recuperado

de



<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/7584/1/Logistica%20Portuaria%20en%20Colombia.pdf>

Reyes, J. , Olguín, G. (2012). *Negocios Globales*. (2da ed.). México: Cengage Learning

Robusté, F. (2005). *Logística del Transporte (En Línea)*. Barcelona.

Sanguinetti, P. (2009). Comercio Internacional y Crecimiento Económico en Chile, Periodo 1860 – 2000. (Tesis de Postgrado). Pontificia Universidad Católica de Chile. Chile

Recuperado de: [http://cliolab.economia.uc.cl/docs/tesis/tesis\\_psanguinetti.pdf](http://cliolab.economia.uc.cl/docs/tesis/tesis_psanguinetti.pdf)

Truyols M, S. (2014). *Economía, Ingeniería y Logística Portuaria Teoría y Practica*. (6ta ed.). Madrid, España: Delta publicaciones.

## ANEXOS

Anexo 1. Matriz de Consistencia

**Influencia de la Logística Portuaria del Callao en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 - 2017**

Problemas de Investigación	Objetivos de Investigación	Hipotesis	Variables	Dimensiones	Indicadores	Metodo
Problema General	Objetivo General	Hipotesis General				
¿Qué influencia tiene la logística portuaria del Callao en el incremento del comercio internacional del Perú, 2010 - 2017?	Determinar la influencia que tiene la logística portuaria del Callao en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 - 2017	La influencia de la logística portuaria del callao en el incremento del comercio internacional del Perú, 2010 - 2017, ha sido positivo.	Logística Portuaria	Productividad Portuaria	Trafico de Naves Contenedores Movilizados	El metodo utilizado en la presente investigacion es Cuantitativo Correlacional - Transversal.
Problemas Especificos	Objetivos Especificos	Hipótesis Especificas		Eficiencia Portuaria	Eficacia Portuaria Operaciones de Contenedores	
¿Qué influencia tiene la Productividad Portuaria en el incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010- 2017?	Determinar la influencia que tiene la logística portuaria en el incremento del comercio internacional del Perú, 2010 - 2017	La influencia de la productividad portuaria en el incremento del comercio internacional del Perú, 2010 - 2017 ha sido positivo.	Competitividad Portuaria	Balanza Comercial		
¿Qué influencia tiene la eficiencia portuaria en el incremento del comercio Internacional del Perú, 2010- 2017?	Determinar la influencia que tiene la eficiencia portuaria en el incremento del comercio internacional del Perú, 2010 - 2017.	La influencia de la eficiencia portuaria en el incremento del comercio internacional del Perú, 2010 - 2017 ha sido positivo.	Comercio Internacional	Exportaciones	Volumen de exportaciones Valor de exportaciones Precio de exportaciones	
¿Qué influencia tiene la competitividad portuaria en el incremento del comercio Internacional del Perú, 2010- 2017?	Determinar la influencia que tiene la competitividad portuaria en el incremento del comercio internacional del Perú, 2010 -2017.	La influencia de la competitividad portuaria en el incremento del comercio internacional del Perú, 2010 - 2017 ha sido positivo.		Importaciones	Volumen de importación Valor de importacion Precio de importacion	

Fuente: Elaboración Propia

## Anexo 2. Reporte de Originalidad del Programa Turnitin

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

INFLUENCIA DE LA LOGISTICA PORTUARIA DEL CALLAO EN EL  
INCREMENTO DEL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PERÚ, 2010 -  
2017

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

**AUTOR:**  
CORREA BARREDA, YERSIN DIEGO

**ASESOR:**

**Resumen de coincidencias** ✕

**16 %**

Se están viendo fuentes estándar

Ver fuentes en inglés (Beta)

**Coincidencias**

1	Entregado a Pontificia ... Trabajo del estudiante	2 % >
2	repositorio.uide.edu.ec Fuente de Internet	2 % >
3	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante	2 % >
4	bibliotecadigital.umsa... Fuente de Internet	1 % >
5	riunet.upv.es Fuente de Internet	1 % >
6	repository.unimilitar.ed... Fuente de Internet	1 % >
7	es.scribd.com Fuente de Internet	1 % >
8	www.economia.puc.cl Fuente de Internet	1 % >
9	alicia.concytec.gob.pe Fuente de Internet	1 % >
10	www.apn.gob.pe Fuente de Internet	<1 % >
11	www.vigoport.com Fuente de Internet	<1 % >

Página: 1 de 73    Número de palabras: 9891    Texto solo Report    Misk Resolution    Activado

### Anexo 3. Validación de Expertos

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

#### CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA LOGISTICA PORTUARIA

N°	Dimensiones	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	Infraestructura Portuaria	✓		✓		✓		
2	Gestión Portuaria	✓		✓		✓		
3	Tarifas Portuarias	✓		✓		✓		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): \_\_\_\_\_

Opinión de aplicabilidad:      **Aplicable** [X]      **Aplicable después de corregir** [ ]      **No aplicable** [ ]

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./Mgtr./Lic.: María Elena Medina Guevara      DNI: 09766617

Especialidad del validador: Contador Colegiado

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

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

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

03, 07 de Julio de 2018

  
 .....  
 Firma del Experto Informante

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

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE EL COMERCIO INTERNACIONAL

N°	Dimensiones	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	Exportaciones	✓		✓		✓		
2	Importaciones	✓		✓		✓		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): \_\_\_\_\_

Opinión de aplicabilidad:           Aplicable    Aplicable después de corregir [ ]   No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./Mgtr./Lic.: María Elena Medina Guevara DNI: \_\_\_\_\_

Especialidad del validador: Contador Colegiado

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

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

  
 \_\_\_\_\_  
 Firma del Experto Informante

03, 07 de Julio de 2018

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA LOGISTICA PORTUARIA

N°	Dimensiones	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	Infraestructura Portuaria	/		/		/		
2	Gestión Portuaria	/		/		/		
3	Tarifas Portuarias	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad:           Aplicable    Aplicable después de corregir [ ]   No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador. Dr./ Mgtr./Lic.: MARQUEZ CARO, FAY - 26   DNI: 08729589

Especialidad del validador: Logística

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

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

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

07, 07 de Julio de 2018



Firma del Experto Informante

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

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE EL COMERCIO INTERNACIONAL

N°	Dimensiones	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	Exportaciones	/		/		/		
2	Importaciones	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): \_\_\_\_\_

Opinión de aplicabilidad:                   Aplicable []   Aplicable después de corregir [ ]   No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador, Dr./ Mgtr./Lic.: MARCELO CARO, Fco. Rlo   DNI: 08729585

Especialidad del validador: Contable

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

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

03.07 de Julio de 2018

  
 .....  
 Firma del Experto Informante



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA LOGISTICA PORTUARIA

N°	Dimensiones	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	Infraestructura Portuaria	✓		✓		✓		
2	Gestión Portuaria	✓		✓		✓		
3	Tarifas Portuarias	✓		✓		✓		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): SI

Opinión de aplicabilidad:                      Aplicable       Aplicable después de corregir [ ]      No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador, Dr./Mgtr./Lic.: ZEGARRA ARELLANO, CESARIO IVAN      DNI: 08271397

Especialidad del validador: CPC, MBA, DOCTOR EN ADMINISTRACIÓN

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

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

.....03 de Julio de 2018

  
 .....  
 Firma del Experto Informante

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE EL COMERCIO INTERNACIONAL

N°	Dimensiones	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	Exportaciones	✓		✓		✓		
2	Importaciones	✓		✓		✓		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): SI

Opinión de aplicabilidad:                      Aplicable                       Aplicable después de corregir                       No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador, Dr./Mgtr./Lic.: ZEGARRA ARELLANO, Claudio Iván                      DNI: 08275594

Especialidad del validador: CPC, MBA, DOCTOR EN ADMINISTRACIÓN

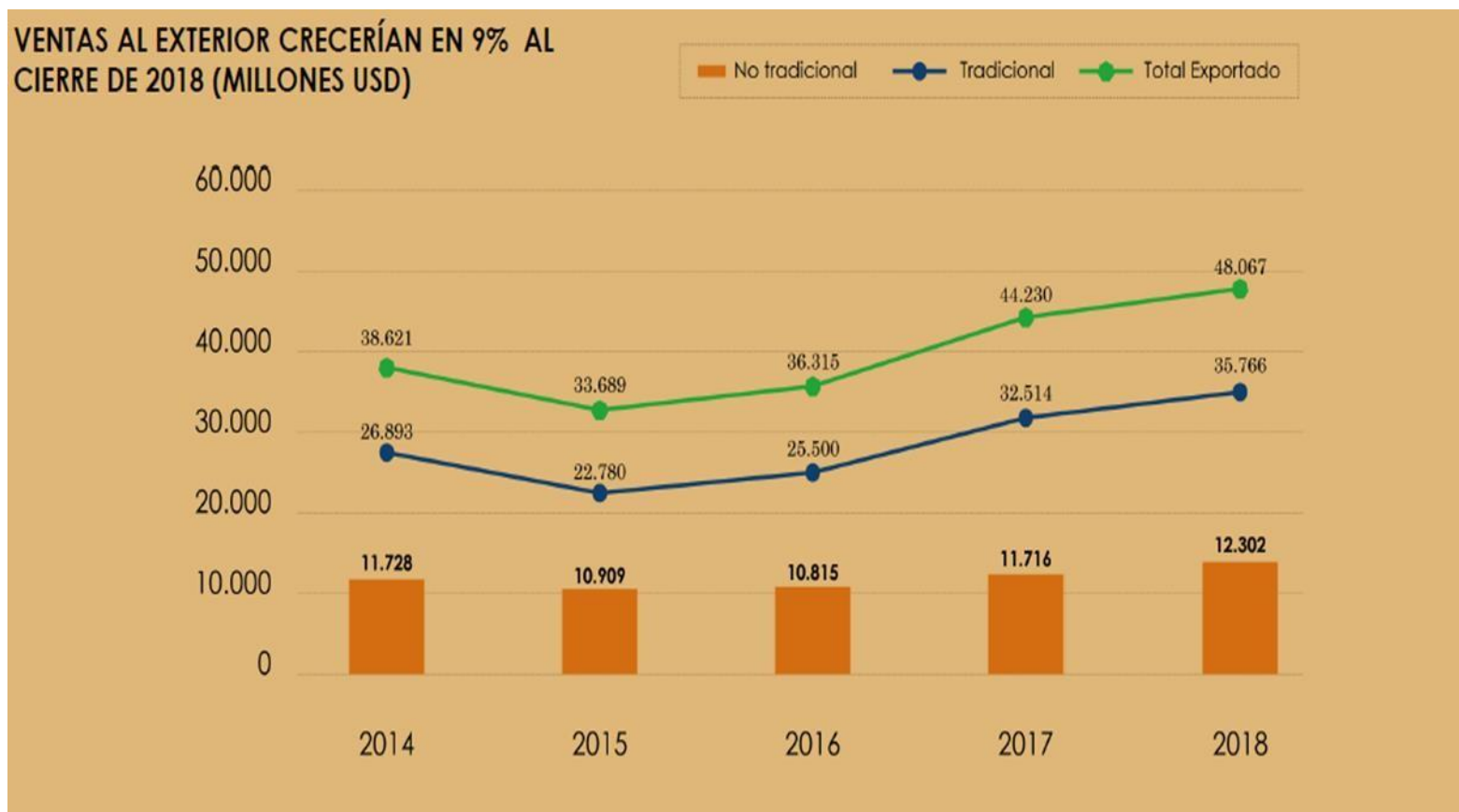
<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.  
<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

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

03 de Julio de 2018

  
 .....  
 Firma del Experto Informante

#### Anexo 4. Evolución de Exportaciones Peruanas 2014 - 2018



Fuente: APN

## Anexo 5. Principales Destinos de Exportación Peruanas



Fuente: APN

Anexo 6. Evolución del Movimiento de Carga en las Instalaciones Portuarias a Nivel Nacional (TM)



Fuente: Área de Estadísticas - APN, Enero 2018

Fuente. APN

Yo, **Roberth Frías Guevara**, docente de la Facultad **Ciencias Empresariales** y Escuela Profesional **Negocios Internacionales** de la Universidad César Vallejo **Lima Norte**, revisor (a) de la tesis titulada

**"INFLUENCIA DE LA LOGISTICA PORTUARIA DEL CALLAO EN EL INCREMENTO DEL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PERÚ, 2010 - 2017"**, del estudiante **Correa Barreda Yersin Diego**, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 16 % verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

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

Los Olivos, 23 de noviembre del 2018



.....  
Firma

Dr. Roberth Frías Guevara

DNI: 08312356

# FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

INFLUENCIA DE LA LOGÍSTICA PORTUARIA DEL CALLAO EN EL  
INCREMENTO DEL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PERÚ, 2010 -

2017

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO EN  
NEGOCIOS INTERNACIONALES

AUTOR:

CORREA BARREDA, YERSIN DIEGO

ASESOR:



Resumen de coincidencias

16 %

Se están viendo fuentes estándar

Ver fuentes en inglés (Beta)

Coincidencias

1	Entregado a Pontificia	2 %
2	repositorio.ude.edu.ec	2 %
3	Entregado a Universidad	2 %
4	biblioteca digital.unma...	1 %
5	tiaret.univer	1 %
6	repositorio.unimilitar.edu	1 %
7	es.scribd.com	1 %
8	www.economia.pue.cl	1 %
9	alicia.concytec.gob.pe	1 %
10	www.agn.gob.pe	<1 %
11	www.vippost.com	<1 %



## FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

### 1. DATOS PERSONALES

Apellidos y Nombres: Correa Barreda Yersin Diego

D.N.I. : 74876547

Domicilio : M z o Lt. 20 Urb San Elias – Los Olivos

Teléfono : Móvil : 942250528

E-mail : yersin\_diego@outlook.es

### 2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

Tesis de Pregrado

Facultad : Ciencias Empresariales

Escuela : Negocios Internacionales

Carrera : Negocios Internacionales

Título : Licenciado en Negocios Internacionales

Tesis de Post Grado

Maestría

Doctorado

Grado : .....

Mención : .....

### 3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es) Apellidos y Nombres:

Correa Barreda Yersin Diego

Título de la tesis:

Influencia de la Logística Portuaria del Callao en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 - 2017

Año de publicación : 2018

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

A través del presente documento,

Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

No autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

Firma :  .....

Fecha : 11/12/2018





# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

## AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE

La Escuela de Negocios Internacionales

---

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

Correa Barreda, Yersin Diego

INFORME TÍTULADO:

Influencia de la Logística Portuaria del Callao en el Incremento del Comercio Internacional del Perú, 2010 -2017

---

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

---

Licenciado en Negocios Internacionales

SUSTENTADO EN FECHA:

11/12/18

NOTA O MENCIÓN:

13



FIRMA DEL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN