



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

**Logística portuaria del Callao para mejorar el servicio del
comercio internacional, en el periodo 2010-2019**

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

AUTORA:

Zegarra Prado, Milagros Karina(ORCID: 0000-0003-4848-7439)

ASESOR:

Dr. Márquez Caro, Fernando Luis (ORCID: 0000-0001-9043-8150)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

MARKETING Y COMERCIO INTERNACIONAL

**LIMA — PERÚ
2021**

DEDICATORIA

Dedico esta tesis a mis padres Mariela y Flavio, pues ellos fueron el principal cimiento para la construcción de mi vida profesional, por su apoyo moral y económico a lo largo de la carrera.

A mis hijos Alexei y Nathan, quienes son mi mayor inspiración y motivación, por haber sentado en mi la base de responsabilidad y deseos de superación para tener un mejor futuro juntos.

A mis hermanos Héctor, María y Darlin, quienes forman parte esencial en mi vida.

AGRADECIMIENTO

A dios por sobre todas las cosas.
A mi asesor el Dr. Fernando Luis Márquez Caro, quien con su interés marcado en el desarrollo de una correcta investigación nos presionaba continuamente y siempre ha mostrado su apoyo incondicional con todos sus estudiantes.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Índice de contenidos.....	iv
Índice de tablas.....	v
Índice de gráficos y figuras.....	vi
Resumen.....	vii
Abstract.....	viii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	3
III. METODOLOGÍA.....	7
3.1 Tipo y diseño de investigación.....	7
3.2 Variables y operacionalización.....	8
3.3 Población, muestra, muestreo, unidad de análisis.....	8
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	9
3.5 Procedimientos.....	10
3.6 Método de análisis de datos.....	10
3.7 Aspectos éticos.....	10
IV. RESULTADOS.....	11
V. DISCUSIÓN.....	24
VI. CONCLUSIONES.....	26
VII. RECOMENDACIONES.....	27
REFERENCIAS.....	28
ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 5: Resultados de la variable Logística Portuaria.....	11
Tabla 6: Resultados de la dimensión Operaciones Logísticas.....	12
Tabla 7: Resultados de la dimensión Competitividad Portuaria.....	13
Tabla 8: Resultados de la dimensión Gobernanza Portuaria.....	14
Tabla 9: Resultados de la variable Comercio Internacional.....	15
Tabla 10: Resultados de tablas cruzadas de las variables Logística Portuaria y Comercio Internacional.....	16
Tabla 11: Resultados de tablas cruzadas de la dimensión Operaciones Portuarias y la variable Comercio Internacional.....	17
Tabla 12: Resultados de tablas cruzadas de la dimensión Competitividad Portuaria y la variable Comercio Internacional.....	18
Tabla 13: Resultados de tablas cruzadas de la dimensión Gobernanza Portuaria y la variable Comercio Internacional.....	19
Tabla 14: Resultado de la Correlación entre las variables Logística Portuaria y Comercio Internacional.....	20
Tabla 15: Resultado de la Correlación entre la dimensión Operaciones Portuarias y la variable Comercio Internacional.....	21
Tabla 16: Resultado de la Correlación entre la dimensión Competitividad Portuaria y la variable Comercio Internacional.....	22
Tabla 17: Resultado de la Correlación entre la dimensión Gobernanza Portuaria y la variable Comercio Internacional.....	23

ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS

Figura 1: Resultados de la variable Logística Portuaria.....	11
Figura 2: Resultados de la dimensión Operaciones Logísticas.....	12
Figura 3: Resultados de la dimensión Competitividad Portuaria.....	13
Figura 4: Resultados de la dimensión Estrategia de marketing de comunidad...14	
Figura 5: Resultados de la variable Fidelización.....	15
Figura 6: Gráficos cruzado de las variables Logística Portuaria y Comercio Internacional.....	16
Figura 7: Gráficos cruzado de la dimensión Estrategia de marketing de contenido y la Fidelización.....	17
Figura 8: Gráficos cruzado de la dimensión Competitividad Portuaria y la variable Comercio Internacional.....	18
Figura 9: Gráficos cruzado de la dimensión Gobernanza Portuaria y la variable Comercio Internacional.....	19

RESUMEN

El presente estudio tuvo como objetivo determinar la relación que existe entre la logística portuaria del Callao con la mejora del servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019. La metodología del estudio fue correlacional de tipo aplicada, de diseño no experimental – transversal, de enfoque cuantitativo. La muestra fue de tipo censal, determinando una población y tamaño de muestra de 20 directivos de la empresa DP World en el distrito del Callao. Se empleó como técnica de recolección de datos la encuesta y como instrumento el cuestionario, el cual fue validado por expertos en la materia. La confiabilidad se dio mediante el alfa de Cronbach, utilizando el programa SPSS versión 26. De los resultados, se deduce que la relación entre las variables es alta y significativa, es decir, a mayor nivel de la Logística portuaria, mayor será el nivel del Comercio internacional. Finalmente, del análisis inferencial se concluyó que, el coeficiente de correlación obtenido es de 0.810; indicando una correlación alta ya que se acerca al 1, el análisis de la significación demuestra un resultado de 0,000 inferior a 0,05, en consecuencia, se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la nula.

Palabras claves: Logística, Logística Portuaria, Puerto, Comercio Internacional.

ABSTRACT

The objective of this study was to determine the relationship that exists between Callao port logistics and the improvement of the international trade service, in the period 2010-2019. The study methodology was correlational of the applied type, of non-experimental - cross-sectional design, with a quantitative approach. The sample was of a census type, determining a population and sample size of 20 executives of the DP World company in the Callao district. The survey was used as a data collection technique and the questionnaire as an instrument, which was validated by experts in the field. Reliability was given by cronbach alpha, using the SPSS version 26 program. From the results, it can be deduced that the relationship between the variables is high and significant, that is, the higher the level of port logistics, the higher the level of the International Trade. Finally, the inferential analysis concluded that the correlation coefficient obtained is 0.810; indicating a high correlation since it is close to 1, the significance analysis shows a result of 0.000 less than 0.05, consequently, the alternative hypothesis is accepted and the null hypothesis is rejected.

Keywords: Logistics, Port Logistics, Port, International Trade.

I. INTRODUCCIÓN

Debido al gran valor del funcionamiento de los puertos y los cambios surgidos en las últimas décadas debido a las tendencias globalizadoras, se ha vuelto un desafío para todas las naciones el cubrir las exigencias de la demanda del comercio exterior, el cual involucra el mejorar la operatividad y actividad logística que se desarrollan dentro de la zona portuaria. Rúa (2006) define un puerto como un territorio terrestre rodeado de agua, el cual se encuentra acondicionado de equipos e infraestructura necesaria para la recepción de las naves y contenedores, así como también para el manipuleo de las mercancías contenidas en la embarcación, el proceso de almacenamiento, recibo y distribución de dichas mercancías, se hacen bajo la supervisión de agentes involucrados, también incluye el embarco y desembarco de pasajeros que estén a bordo del buque. Esta zona geográfica en la que se encuentra el muelle incluye la infraestructura necesaria, que puede cubrir todas las operaciones para el arribo del navío, así también, la superestructura debe contar con el equipamiento fijo y móvil el cual será fundamental para la operatoria, las instalaciones con las que cuenta el muelle deben tener acceso y comunicación directo a las vías terrestres para lograr una adecuada distribución de las mercancías. (p,27). Torres (2017) nos dice que “Durante los últimos años se empezó una inclinación hacia la especialización de las operaciones, con el objetivo de contar con infraestructura y servicios óptimos que brinden la satisfacción requerida de sus clientes, en el que agentes distintos que participan en la actividad portuaria (consignación, almacén, estiba, aduanas, aseguradoras, cargadores, brokers, depósitos, remolque, etc.) pueden coordinar sus acciones de manera más fluida”. Así también Paredes (2010) indica que los desempeños de las operaciones logísticas realizadas en un muelle crean un efecto en la economía de una nación ya que promueven el desarrollo e incrementan el potencial internacional. Según Edgar Patiño, presidente del directorio de APN, el Puerto del Callao es considerado como el principal terminal marítimo, en Latinoamérica se ubica en el 7º lugar de entre los puertos más importantes ,el puerto en mención, está dividido en muelles los cuales están concesionados por licitación internacional, siendo las empresas: APM Terminals, en el muelle norte ,el muelle sur controlado por Dubai Ports World conocida como

DP World Callao, estos puertos son los principales terminales con mayor movimiento de contenedores a nivel nacional . Rondan y Ortiz (2007) indican que en nuestro país mediante las concesiones del puerto del callao se pretende mejorar los servicios logísticos portuarios para que sean más competitivos, económicos y eficientes para que de esta manera se puedan ofrecer servicios eficaces de calidad incrementando el flujo del comercio internacional. La finalidad de las concesiones es alcanzar óptimos niveles internacionales del servicio ofrecido, por lo que las empresas realizaron un plan de inversión en tecnología avanzada y mejora continua de los muelles, entre otros procedimientos debidamente normados. (p,11). Formulación del problema: Problema General: ¿Qué relación existe entre la logística portuaria del Callao con la mejora del servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019? Problemas Específicos: (1) ¿Qué relación existe entre las operaciones portuarias del callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019? (2) ¿Qué relación existe entre la competitividad portuaria del callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019? (3) ¿Qué relación existe entre la gobernanza portuaria del Callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019?

La justificación del estudio, tiene implicancias prácticas porque busca plantear alternativas frente a las limitaciones y deficiencias portuarias, con el objetivo de mejorar el rendimiento y competitividad de los servicios ofrecidos en los puertos, lo que a su vez influirá en el aumento de la participación de la producción nacional en comercio internacional. Así mismo posee una utilidad metodológica ya que brinda un estudio al alcance de todos aquellos interesados en conocer la gestión de la logística del puerto del Callao y el servicio del comercio internacional y a la par el estudio servirá de referencia para para futuras investigaciones. Ofreciendo un contenido enriquecedor tanto para posibles inversiones del sector público como para estudiantes, operadores logísticos y empresarios peruanos. En esta investigación se plantea como Objetivo General: Determinar la relación que existe entre la Logística Portuaria del Callao con la mejora del servicio del Comercio Internacional, en el periodo 2010 -2019. Como Objetivos Específicos tenemos: (1) Determinar la relación que existe entre las operaciones portuarias del callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019. (2) Determinar la

relación que existe entre la competitividad portuaria del callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019. (2) Determinar la relación que existe entre la gobernanza portuaria del callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019. Hipótesis: La Hipótesis General. Ha: La logística Portuaria del Callao se relaciona con la mejora del servicio del Comercio Internacional, en el periodo 2010 -2019. Ho: la logística portuaria del Callao no se relaciona con la variable comercio internacional. Hipótesis Específicas: (1) Ha: Las operaciones de la logística Portuaria del callao se relaciona con la mejora del servicio del comercio internacional, en el periodo 2010 -2019. Ho: Las operaciones de la logística del Callao no se relacionan con la mejora del servicio del comercio internacional en el periodo 2010-2019. (2) Ha: La Competitividad Portuaria del callao se relaciona con la mejora del servicio del Comercio Internacional, en el periodo 2010 – 2019. Ho: La Competitividad Portuaria del callao no se relaciona con la mejora del servicio del Comercio Internacional, en el periodo 2010 – 2019. (3) Ha: La gobernanza portuaria del callao se relaciona con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2009-2019. Ho: La gobernanza portuaria del callao no se relaciona con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2009-2019.

II. MARCO TEÓRICO

Trabajos previos. Antecedentes nacionales. Torres (2017) nos dice en su tesis de licenciatura *“Factores que benefician la logística portuaria del puerto del Callao 2011-2016”* en la Universidad Cesar Vallejo. Su objeto de estudio fue determinar el beneficio de los factores de la logística portuaria del Puerto Callao 2011 – 2016. Analizando los cambios y variaciones que se presentaron en el Puerto Callao por la parte Norte con APMT y por la parte Sur con DPW. Su estudio presentó una metodología de diseño no experimental, tipo aplicado, transversal descriptiva. Por último, plantea como principal conclusión que han sido favorables los distintos agentes que intervienen en la Logística Portuaria del Puerto Callao en el 2011 – 2016. Rodríguez (2018) en su tesis de maestría titulada *“la infraestructura portuaria en la empresa APM Terminals Callao y su gestión en los procedimientos, servicios y operaciones de las naves del 2012-2015”*, presenta a fin de la obtención del grado académico de maestro en administración marítima y portuaria

, en la Universidad Nacional del Callao. Tuvo como principal objetivo analizar la infraestructura portuaria y la gestión de los procedimientos que ha venido realizando la empresa transnacional APM TERMINALS en el puerto del Callao del 2012 al 2015, con la finalidad que logre que el puerto alcance el nivel competitivo de los principales puertos de la región tanto en el ámbito operativo portuario, así como en los procedimientos y servicios que ofrece al mercado naviero internacional. Tuvo como metodología un estudio basado en el Método Inductivo ya que se va a recolectar los datos para su registro y el estudio de los mismos. Como conclusión se entiende que los puertos aportan al desarrollo de las naciones y regiones en las cuales se encuentran, por su papel esencial en el comercio internacional, a esto se le incluye su gran influencia en el desarrollo y crecimiento de las zonas en las que estas ubicados, por ello en el Perú y sobretodo el Puerto del Callao tiene un gran reto ya que por su ubicación geográfica tiene todo el potencial de convertirse en el puerto hub para toda región de Sudamérica. Para Cruzado (2016) en su investigación, para alcanzar el grado de licenciado en negocios internacionales, *"Infraestructura portuaria y su efecto en el comercio internacional, en el puerto Salaverry-Trujillo, en el periodo 2011-2015"*, en la Universidad Cesar Vallejo planteó como objetivo de su investigación, estudiar y determinar el efecto de la infraestructura del puerto en mención y su alcance con respecto al comercio internacional, para ello su metodología fue una investigación de tipo mixta, ya que es transversal, descriptiva, aplicada y no experimental, para su estudio tomó como población 8 sucursales de aduanas del distrito estudiado, el tamaño de muestra fueron 4 sucursales. Del resultado de los datos obtenidos de la entrevista y el análisis documental concluyó que el terminal en mención no posee una adecuada capacidad tanto física como logística, por ello tiene como consecuencia tiene un bajo nivel de exportaciones e importaciones a comparación de otros puertos. Los trabajos previos internacionales fueron: Muñoz (2017) en su tesis de maestría, para conseguir el grado de maestro en consultoría empresarial de título *"Metodología para evaluar proyectos de concesión portuarias en el salvador"* de la Universidad de el Salvador, tuvo como objetivo la recolección y análisis de modelos que permitan un uso más eficiente y óptimo de los fondos estatales. Tuvo como metodología el método cuantitativo ya que solo quieren establecer una proporción relativa de un elemento de su muestra. Finalmente

concluyo que, El Salvador es una nación con inmensas necesidades sociales y a su vez altos niveles de endeudamiento, por lo que está limitado a destinar dinero para actividades de mejora en la infraestructura portuaria y se obliga a encontrar socios que puedan invertir en infraestructura y tecnología para las zonas portuarias, de manera privada, prestando los servicios públicos, con eficiencia y eficacia, tal es el caso para los terminales portuarios. Arévalo, L. (2014) en su tesis de Maestría en ingeniería de las tecnologías industriales “*Estudio de la zona de almacenaje de un terminal marítimo de contenedores*” de la Universidad de Sevilla. Tuvo como objetivo determinar que la competencia dentro del sector y el crecimiento del transporte marítimo internacional, son factores que intervienen en gran medida en los avances de la logística portuaria. La Metodología utilizada en su investigación tuvo de enfoque el método cuantitativo y diseño no experimental, con un nivel de estudio correlacional, Por ello, concluyó que la facultad de los estados para otorgar concesiones al sector privado es de importancia fundamental para mejorar cada proceso y recurso con los que cuenta y así poder cumplir los objetivos de mejora que proponen, como la reducción de los costos, reducción del impacto ambiental y el tiempo que emplea en sus operaciones. Díaz (2017) en su tesis de maestría en Gestión y Dirección de Empresas, cuyo título fue “*Análisis logístico de la evolución del comercio exterior en Iquique*” de la Universidad de Chile. Se planteó los siguientes objetivos: El proveer a transportistas y cargas un espacio que les permita coordinar sus operaciones en forma segura, con conexión directa con el puerto y sus clientes. Otro objetivo es lograr coordinar el acceso de camiones, evitando congestionar el puerto y la lentitud en las operaciones portuarias. Por último, el objetivo a largo plazo es desarrollar un área integrada de atención a la carga y el transporte que de las facilidades logísticas para el desarrollo del comercio internacional. Tuvo una metodología con una investigación no experimental, aplicado y transversal descriptivo. Del análisis de su investigación concluyó que la falta de conectividad de las rutas viales es un punto relevante y vulnerable, así como también lo es, la escases de espacio y las carencias presentadas en infraestructura vial y servicios ofrecidos. Teorías relacionadas a la variable 1: González, R. (2016) nos dice que La logística de puertos suscita una eficiente adhesión y coordinación de los agentes públicos y privados que participan en la planificación, implementación y monitoreo de la

circulación del transporte ya sea marítimo o terrestre, carga e información transportada, desde el lugar de su origen hasta su destino de manera óptima y eficaz, para reducir los costos totales en los que incurre. Se ha considerado como dimensiones los siguientes conceptos (1) Operaciones portuarias, Gonzales, R. (2016) considera que la función que realiza un puerto incluye todas las actividades en las que incurre para el tratamiento, almacenamiento y distribución de las mercancías a bordo de la nave, desarrollando actividades que presten un valor agregado a sus funciones, también incluye el servicio que realiza con las personas o pasajeros que se encuentren a bordo, todas estas actividades se realizan con la supervisión de agentes y entidades aduaneras. (2) competitividad portuaria, Gonzales, R. (2006) afirma que la infraestructura en transporte y servicios básicos es un pilar que explica en gran medida la competitividad de un país, por lo tanto, resulta relevante evaluar su competitividad a través de los indicadores de infraestructura portuaria, seguridad portuaria y calidad de servicio ofrecido. (3) gobernanza portuaria. Gonzales, R. (2006) define como debería ser el sistema de los puertos basado en la ley que maneja cada país e instaura una nueva política, también analiza las reformas portuarias y los costos establecidos en los tarifarios para la prestación de servicios de interés público. Por otro lado, según Rendon (2015) La logística portuaria son las estrategias usadas en el funcionamiento de los puertos, contando con la infraestructura requerida para la llegada y el atraque de buques en el muelle, descargando las mercancías de manera rápida y eficaz seguidas de su almacenamiento, transporte y distribución. Así mismo, Rúa (2009) define que en la perspectiva logística un puerto tiene influencia en las actividades de transporte posterior y anterior a dicho puerto los puertos son sistemas de alcance multifuncional, que deben ser incorporados en la cadena logística mundial. Por ello, un puerto eficiente no sólo requiera de la más adecuada infraestructura, superestructura y equipamiento, sino también debe contar con buenas bases en comunicación y un equipo capacitado, entregado y cualificado, que contribuyan con innovaciones y aportes de mejora continua. Variable 2: Comercio Internacional. Krugman, P (1979), manifiesta que “Es el conjunto del flujo comercial y financiero, que normalmente realiza operaciones de diversas naturalezas entre naciones con capacidades similares, este fenómeno mundial se da entre diversas sociedades humanas que contribuyen con el desarrollo de

economías de escala”. Para el estudio de la variable comercio internacional se tomó como dimensiones (1) Intercambio comercial, Krugman, P (1979), definió que los volúmenes y valor de las exportaciones e importaciones en un país desarrollan economías de escala siendo una fuente de desarrollo económico para el país.(2) ventaja competitiva, Krugman, P (1979),consideró que la radica en la productividad que genere en beneficio propio un país ya que en grandes cantidades obtiene reducción en sus costos generando a diferencia y ventaja (p.38-40), (3) Globalización, afirmó que, es una fase de intercambio de aspectos financiero, político, tecnológico y religioso, que se realiza a nivel global con el propósito de utilizar al máximo los recursos adquiridos para beneficio propio de su nación. Para López (2018) El comercio internacional son todas las actividades por el que se realiza un intercambio ya sea de bienes o servicios entre todas las economías del mundo fuera de sus fronteras, implicando beneficios económicos. Según Zavala, D. (2016), en el comercio internacional, la integración económica y de tecnología entre mercados y naciones factor relevante para el desarrollo global.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

Tipo de investigación

La investigación desarrolló un estudio tipo aplicada, debido a que se investigó un problema al cual se le brindan posibles soluciones. Vargas (2009), “La investigación aplicada consiste en la utilización de conocimientos en la práctica, para imputar en provecho de los grupos que participen en esos procesos y en la sociedad” (p. 159).

Diseño de Investigación

El diseño del estudio realizado fue no experimental, transversal. Para Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). la investigación con diseño no experimental; no realiza maniobras de las variables y exclusivamente recopila datos existentes. En lo transversal, la principal incidencia es mostrar relación de las variables o en el resultado de las mismas; mediante los datos obtenidos de la muestra observada.

3.2. Variables y operacionalización

Variables

Variable 1: Logística Portuaria

González, R. (2016) nos dice que la logística de puertos suscita una eficiente adhesión y coordinación de los agentes públicos y privados que participan en la planificación, implementación y monitoreo de la circulación del transporte ya sea marítimo o terrestre, carga e información transportada, desde el lugar de su origen hasta su destino de manera óptima y eficaz, para reducir los costos totales en los que incurre.

Variable 2: Comercio Internacional

Krugman, P (1979), manifiesta que “Es el conjunto del flujo comercial y financiero, que normalmente realiza operaciones de diversas naturalezas entre naciones con capacidades similares, este fenómeno mundial se da entre diversas sociedades humanas que contribuyen con el desarrollo de economías de escala”

Operacionalización

Hernández, Fernández, y Baptista, P. (2014). refieren que la operacionalización implica establecer un concepto de teoría por cada objeto de estudio lo que demostrara su existencia (p. 211).

3.3. Población, muestra y muestreo

Población

Se conformó por 20 directivos de la empresa DP World. Según manifiestan Hernández, Fernández y Baptista (2014) “También se le conoce a la población como el universo que puede representar el total de sucesos que serán estudiados, por ello deberá poseer particularidades en común o semejantes” (p.174).

Muestra

se consideró una muestra censal de 20 directivos del terminal portuario DP World. En este sentido, López (1998) establece que “Aquella proporción que se toma y que simboliza a toda a la población en su totalidad es la muestra censal” (p. 123)

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnicas

Se usó la encuesta como técnica, así mismo López y Fachelli (2015) consideran que el propósito la encuesta es la adquisición de datos derivados de las interrogantes previamente planteadas, las cuales proceden del problema establecido (p.235).

Instrumentos de recolección de datos

Como instrumento se aplicó un cuestionario, por el cual se utilizó 2 y cada uno de ellos con sus respectivos indicadores. Pérez (1991) nos indica que “el cuestionario como instrumento brinda la posibilidad de intercambiar la información plasmada a través de diversas interrogantes” (p. 139).

Validez

El instrumento utilizado en la obtención de datos fue sometida al juicio de especialistas en la materia para su validez. “La validez consiste de una prueba percibida, que se elabora y aplica con el propósito de medir lo que se propone estudiar” (Toledo, 2013, p. 4).

Confiabilidad de instrumentos

Se aplicó el programa SPSS versión 26 para diagnosticar la fiabilidad, mediante el alfa de Cronbach se realizó un ensayo piloto con el objetivo de demostrar la consistencia de las variables en estudio. “La confiabilidad muestra si los resultados extraídos del test son precisos y fiables” (Crowder et al., 2017, p.10). el instrumento utilizado en esta investigación (cuestionario) obtuvo una confiabilidad de 84.9% y de 72.8%. Interpretación de la variable logística portuaria: Al resolver los datos obtenidos para la variable 1 fueron de 0.849, dejando ver que el cuestionario utilizado es permitido y posee una consistencia alta, por lo tanto, es aplicable. Interpretación de la variable comercio internacional: Al resolver los datos de la variable 2, se obtuvo como resultado 0.728, lo que permite usar el instrumento y demuestra una consistencia alta con la variable.

3.5. Procedimientos

Se adoptó como argumentos dos principios: el primero es el teórico, por el cual buscamos información a través de distintas herramientas como: libros, tesis, revistas, artículos científicos y búsqueda de forma virtual. Por otro lado, el segundo principio es el de campo de manera virtual, por el cual se realizó un cuestionario virtual con preguntas cerradas con el objetivo de cuantificar las respuestas de los directivos del terminal.

3.6. Método de análisis de datos

El análisis de los datos fue descriptivo e inferencial, la tabulación de la información recolectada fue a través del programa SPSS, que permitió convertir la información recaudada en tablas y figuras relacionándolos con los niveles y rangos que establecí.

3.7. Aspectos éticos

Se consideró los siguientes aspectos éticos: Primero el respeto por los derechos del autor, es decir, la información presentada en esta investigación está correctamente citada, según el manual APA, contando con sus respectivas referencias. Segundo la honestidad del contenido que desarrolló y la confidencialidad de los testimonios obtenidos, el cual no será publicado, ya que este estudio se llevó a cabo con la finalidad de aportar a futuras resoluciones de problemas que se puedan presentar.

IV. RESULTADOS

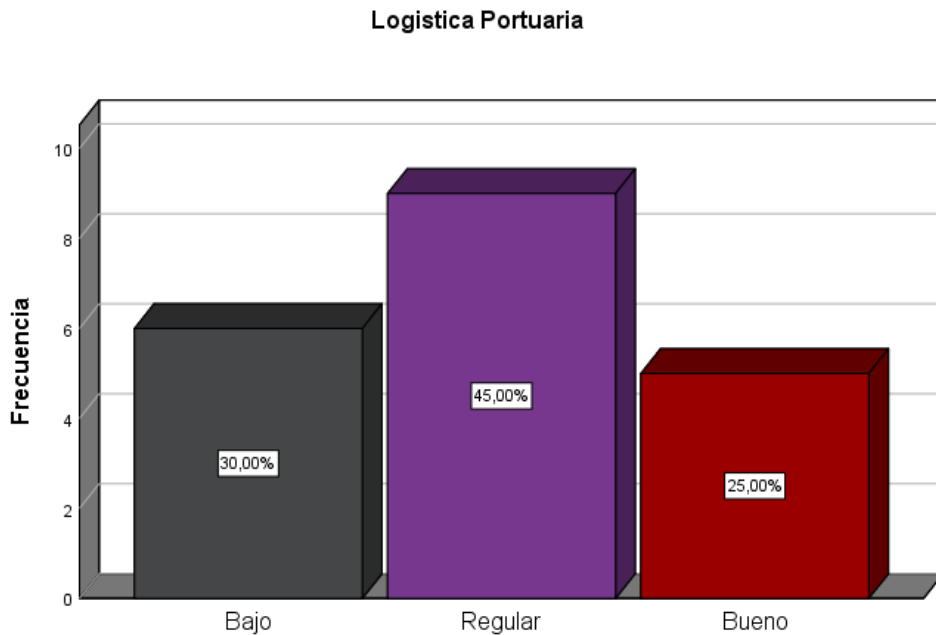
4.1. ANALISIS DESCRIPTIVO E INFERENCIAL

Análisis descriptivo Univariado

Tabla 5: Resultados de la variable Logística Portuaria

Logística Portuaria					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	6	30,0	30,0	30,0
	Regular	9	45,0	45,0	75,0
	Bueno	5	25,0	25,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Figura 1: Resultados de la variable Logística Portuaria

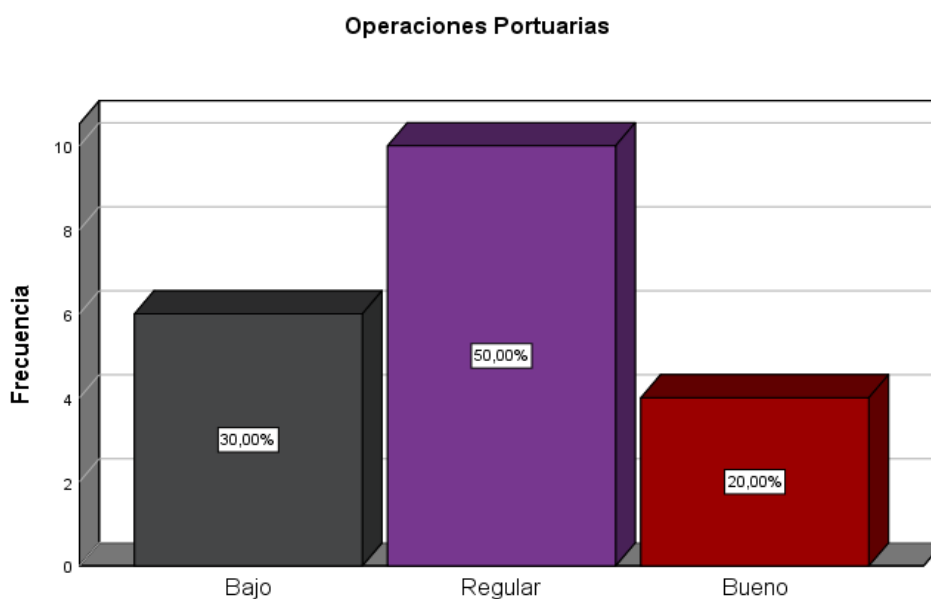


En función al estudio realizado y su exposición en la tabla 5 y figura 1, se puede inferir que, del instrumento aplicado a la muestra conformada por 20 directivos del área administrativa y logística en el puerto del Callao, el 25% indicó que tiene un nivel Bueno, 45% indicó que tiene un nivel Regular; y 30% indicó que es bajo.

Tabla 6: Resultados de la dimensión Operaciones Portuarias

Operaciones Portuarias					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	6	30,0	30,0	30,0
	Regular	10	50,0	50,0	80,0
	Bueno	4	20,0	20,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Figura 2: Resultados de la dimensión Operaciones Portuarias

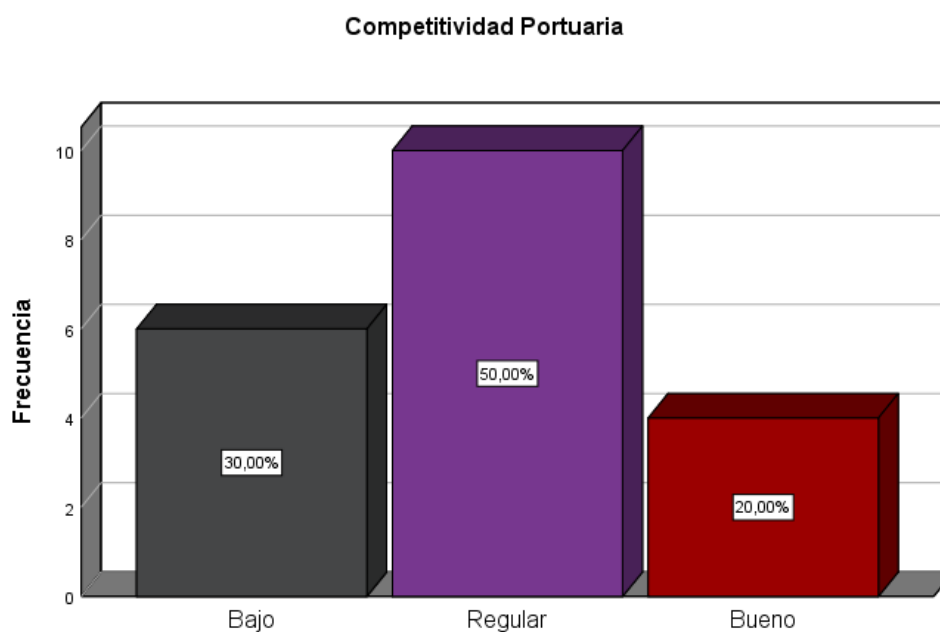


En función al estudio realizado y su exposición en la tabla 6 y figura 2, se puede inferir que, del instrumento aplicado a la muestra conformada por 20 directivos del área administrativa y logística en el puerto del Callao, el 20% indicó que tiene un nivel Bueno, 50% indicó que tiene un nivel Regular; y 30% indicó que es bajo.

Tabla 7: Resultados de la dimensión Competitividad Portuaria

Competitividad Portuaria					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	6	30,0	30,0	30,0
	Regular	10	50,0	50,0	80,0
	Bueno	4	20,0	20,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Figura 3: Resultados de la dimensión Competitividad Portuaria

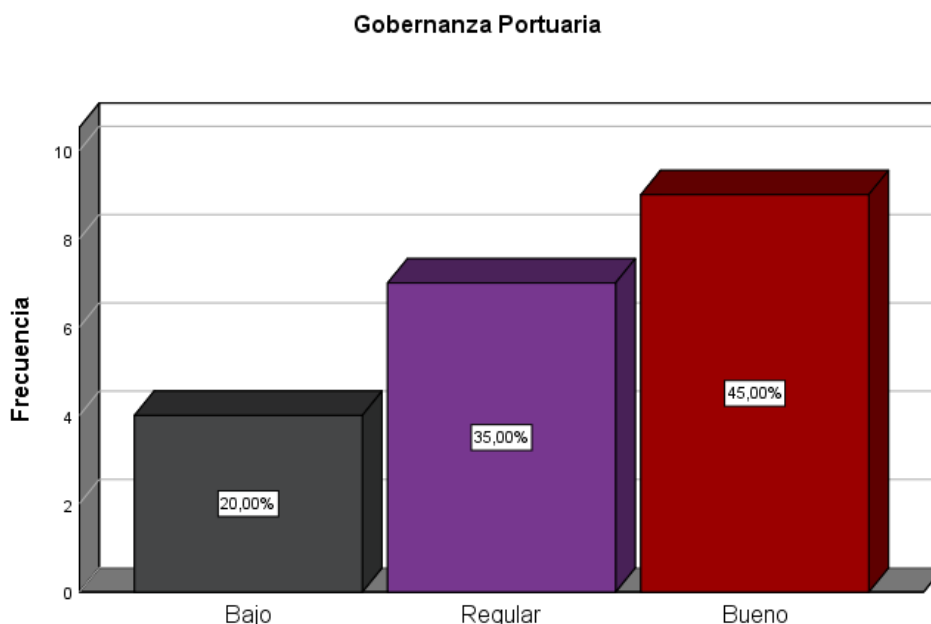


En función al estudio realizado y su exposición en la tabla 7 y figura 3, se puede inferir que, del instrumento aplicado a la muestra conformada por 20 directivos del área administrativa y logística en el puerto del Callao, el 20% indicó que tiene un nivel Bueno, 50% indicó que tiene un nivel Regular; y 30% indicó que es bajo.

Tabla 8: Resultados de la dimensión Gobernanza Portuaria

Gobernanza Portuaria					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	4	20,0	20,0	20,0
	Regular	7	35,0	35,0	55,0
	Bueno	9	45,0	45,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Figura 4: Resultados de la dimensión Gobernanza Portuaria

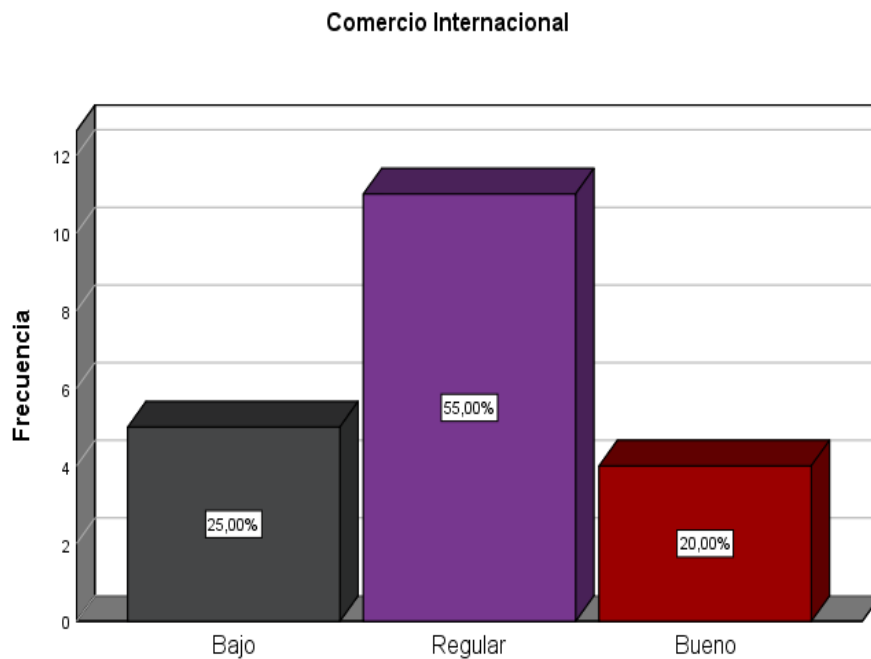


En función al estudio realizado y su exposición en la tabla 8 y figura 4, se puede inferir que, del instrumento aplicado a la muestra conformada por 20 directivos del área administrativa y logística en el puerto del Callao, el 45% indicó que tiene un nivel Bueno, 35% indicó que tiene un nivel Regular; y 20% indicó que es bajo.

Tabla 9: Resultados de la variable Comercio Internacional

Comercio Internacional					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	5	25,0	25,0	25,0
	Regular	11	55,0	55,0	80,0
	Bueno	4	20,0	20,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Figura 5: Resultados de la variable Comercio Internacional



En función al estudio realizado y su exposición en la tabla 9 y figura 5, se puede inferir que, del instrumento aplicado a la muestra conformada por 20 directivos del área administrativa y logística en el puerto del Callao, el 20% indicó que tiene un nivel Bueno, 55% indicó que tiene un nivel Regular; y 25% indicó que es bajo.

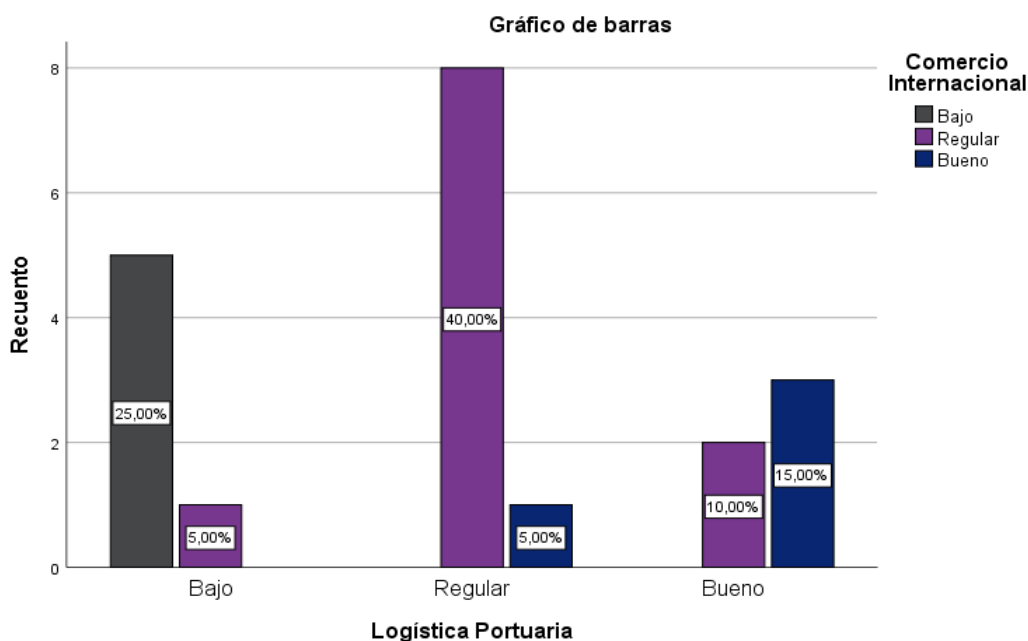
4.2 ANALISIS DESCRIPTIVO BIVARIADO.

Objetivo general: Determinar la relación que existe entre la Logística Portuaria del Callao con la mejora del servicio del Comercio Internacional, en el periodo 2010 - 2019.

Tabla 10: Resultados de tablas cruzadas de las variables Logística Portuaria y Comercio Internacional

			Comercio Internacional			Total
			Bajo	Regular	Bueno	
Logística Portuaria	Bajo	Recuento	5	1	0	6
		% del total	25,0%	5,0%	0,0%	30,0%
	Regular	Recuento	0	8	1	9
		% del total	0,0%	40,0%	5,0%	45,0%
	Bueno	Recuento	0	2	3	5
		% del total	0,0%	10,0%	15,0%	25,0%
Total		Recuento	5	11	4	20
		% del total	25,0%	55,0%	20,0%	100,0%

Figura 6: Gráficos cruzado de las variables Logística Portuaria y Comercio Internacional



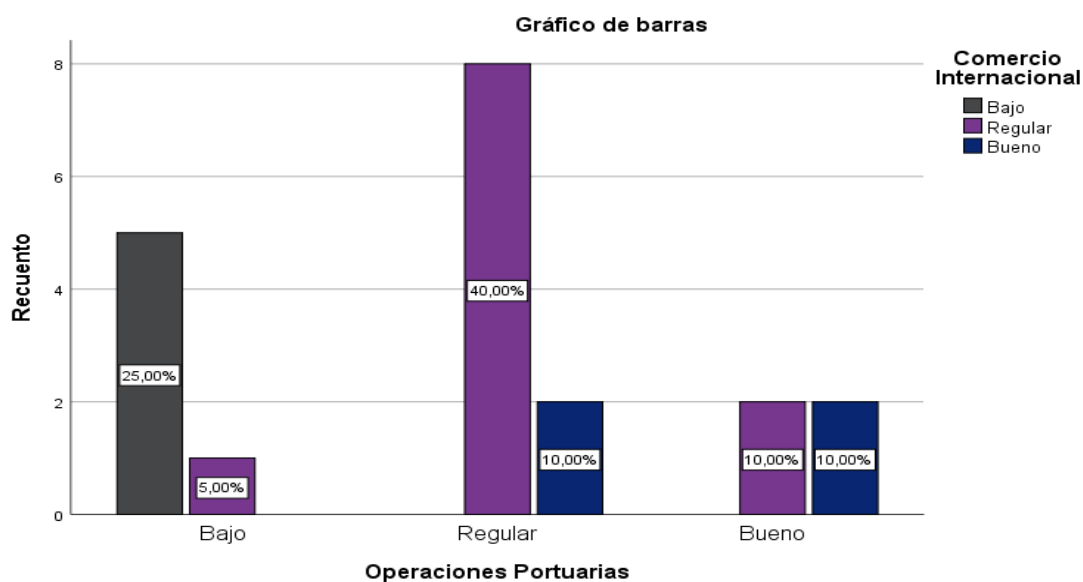
En función del estudio realizado y su exposición en la tabla 10 y figura 6 se puede inferir que existió un conjunto del 30% (1) que señalaron que tienen un nivel Bajo; un 45%(2) señaló que existe un nivel Regular y el 25%(3) señaló que se encuentra un nivel bueno, poniendo en evidencia un vínculo positivo y significativo entre ambas variables.

Objetivo Específico 1: Determinar la relación que existe entre las operaciones portuarias del callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019.

Tabla 11: Resultado de las tablas cruzadas de la dimensión Operaciones Portuarias y la variable Comercio Internacional.

			Comercio Internacional			Total
			Bajo	Regular	Bueno	
Operaciones Portuarias	Bajo	Recuento	5	1	0	6
		% del total	25,0%	5,0%	0,0%	30,0%
	Regular	Recuento	0	8	2	10
		% del total	0,0%	40,0%	10,0%	50,0%
	Bueno	Recuento	0	2	2	4
		% del total	0,0%	10,0%	10,0%	20,0%
Total		Recuento	5	11	4	20
		% del total	25,0%	55,0%	20,0%	100,0%

Figura 7: Gráficos cruzado de la dimensión Operaciones Portuarias y la variable Comercio Internacional.



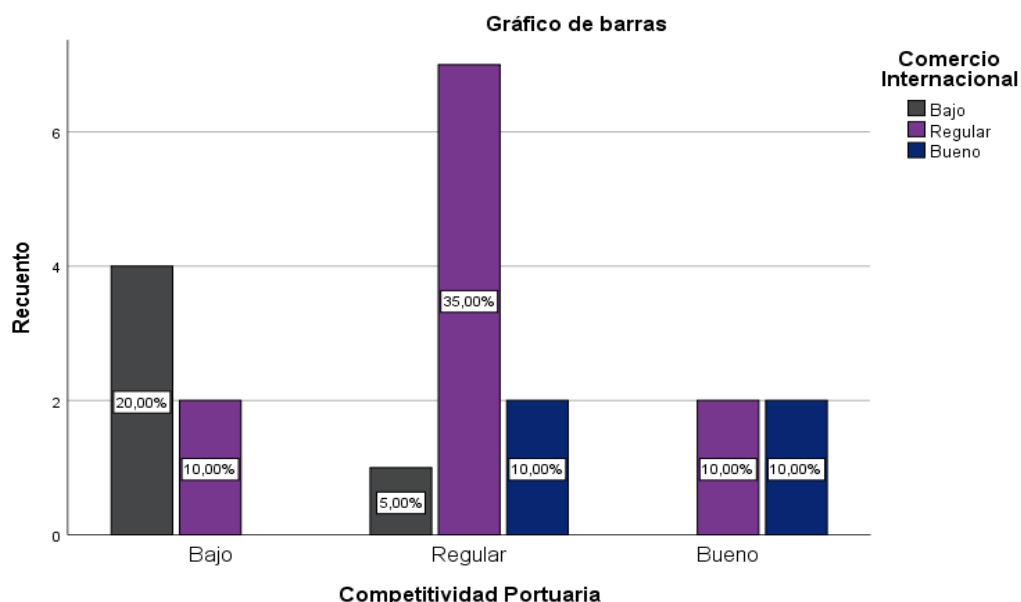
En función al estudio realizado y su exposición en la tabla 11 y figura 7 se puede señalar que existió un conjunto del 30% (1) que señalaron que tienen un nivel Bajo; un 50%(2) señaló que existe un nivel Regular y el 20%(3) señaló que se encuentra un nivel bueno, poniendo en evidencia un vínculo positivo y significativo entre ambas variables.

Objetivo Específico 2: Determinar la relación que existe entre la competitividad portuaria del callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019.

Tabla 12: Resultados de tablas cruzadas de la dimensión Competitividad Portuaria y la variable Comercio Internacional

		Comercio Internacional			Total	
		Bajo	Regular	Bueno		
Competitividad Portuaria	Bajo	Recuento	4	2	0	6
		% del total	20,0%	10,0%	0,0%	30,0%
	Regular	Recuento	1	7	2	10
		% del total	5,0%	35,0%	10,0%	50,0%
	Bueno	Recuento	0	2	2	4
		% del total	0,0%	10,0%	10,0%	20,0%
Total		Recuento	5	11	4	20
		% del total	25,0%	55,0%	20,0%	100,0%

Figura 8: Gráficos cruzado de la dimensión Competitividad Portuaria y la variable Comercio Internacional



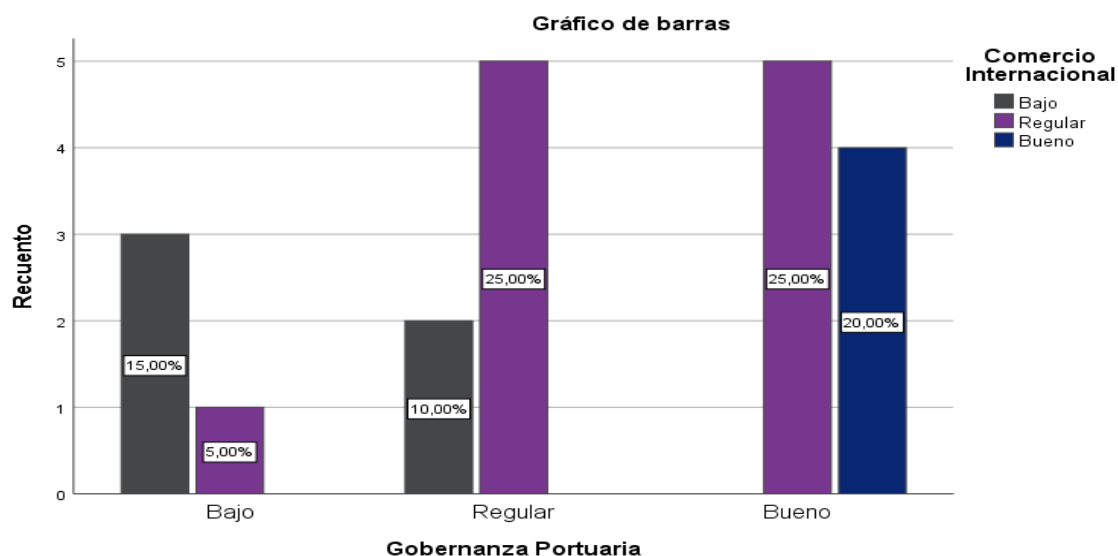
En función del estudio realizado y su exposición en la tabla 12 y figura 8 se puede señalar que existió un conjunto del 30% (1) que señalaron que tienen un nivel Bajo; un 50%(2) señaló que existe un nivel Regular y el 20%(3) señaló que se encuentra un nivel bueno, poniendo en evidencia la relación positiva y significativa entre ambas variables.

Objetivo Específico 3: Determinar la relación que existe entre la gobernanza portuaria del callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019.

Tabla 13: Resultados de tablas cruzadas de la dimensión Gobernanza Portuaria y la variable Comercio Internacional

		Comercio Internacional			Total	
		Bajo	Regular	Bueno		
Gobernanza Portuaria	Bajo	Recuento	3	1	0	4
		% del total	15,0%	5,0%	0,0%	20,0%
	Regular	Recuento	2	5	0	7
		% del total	10,0%	25,0%	0,0%	35,0%
	Bueno	Recuento	0	5	4	9
		% del total	0,0%	25,0%	20,0%	45,0%
Total		Recuento	5	11	4	20
		% del total	25,0%	55,0%	20,0%	100,0%

Figura 9: Gráficos cruzado de la dimensión Gobernanza Portuaria y la variable Comercio Internacional



En función del estudio realizado y su exposición en la tabla 13 y figura 9 se puede señalar que existió un conjunto del 20% (1) que señalaron que tienen un nivel Bajo; un 35%(2) señaló que existe un nivel Regular y el 45%(3) señaló que se encuentra un nivel bueno, poniendo en evidencia la relación positiva y significativa entre ambas variables.

4.3. ANÁLISIS INFERENCIAL

Hipótesis General

Ha: La logística Portuaria del Callao se relaciona positivamente con la mejora del servicio del Comercio Internacional, en el periodo 2010 -2019.

Ho: La logística Portuaria del Callao no se relaciona positivamente con la mejora del servicio del Comercio Internacional, en el periodo 2010 -2019.

Tabla 14: Resultado de la Correlación entre las variables Logística Portuaria y Comercio Internacional

Correlaciones				
			Logística Portuaria	Comercio Internacional
Rho de Spearman	Logística Portuaria	Coeficiente de correlación	1,000	,810**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	20	20
	Comercio Internacional	Coeficiente de correlación	,810**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	20	20

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Al analizar la tabla 14, se determina un coeficiente de correlación de 0,810 que acredita una relación positiva alta, ya que se encuentra cerca de 1, de igual forma la significancia obtenida es de ($p = 0,000$) siendo inferior a 0,05, lo que permite rechazar la hipótesis nula y tomar la alterna. En consecuencia, se concluye que existe una conexión positiva entre la Logística portuaria y el Comercio internacional.

Hipótesis Específica 1

Ha: Las operaciones de la logística Portuaria del callao se relacionan positivamente con la mejora del servicio del comercio internacional, en el periodo 2010 -2019.

Ho: Las operaciones de la logística Portuaria del callao no se relacionan positivamente con la mejora del servicio del comercio internacional, en el periodo 2010 -2019.

Tabla 15: Resultado de la Correlación entre la dimensión Operaciones Portuarias y la variable Comercio Internacional

			Correlaciones	
			Operaciones Logísticas	Comercio Internacional
Rho de Spearman	Operaciones Logísticas	Coeficiente de correlación	1,000	,755**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	20	20
	Comercio Internacional	Coeficiente de correlación	,755**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	20	20

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Al analizar la tabla 15, se determina una correlación de 0,755 lo que acredita una relación alta y positiva. Por otro lado, la significancia es de 0,000, el cual resulta menor al de 0,05, permitiendo rechazar la hipótesis nula y tomar la alterna, al igual que concluir que hay un vínculo entre las variables.

Hipótesis Específica 2

Ha: La Competitividad Portuaria del callao se relaciona positivamente con la mejora del servicio del Comercio Internacional, en el periodo 2010 – 2019.

Ho: La Competitividad Portuaria del callao no se relaciona positivamente con la mejora del servicio del Comercio Internacional, en el periodo 2010 – 2019.

Tabla 16: Resultado de la Correlación entre la dimensión Competitividad Portuaria y la variable Comercio Internacional

Correlaciones				
			Competitividad Portuaria	Comercio Internacional
Rho de Spearman	Competitividad Portuaria	Coeficiente de correlación	1,000	,638**
		Sig. (bilateral)	.	,002
		N	20	20
	Comercio Internacional	Coeficiente de correlación	,638**	1,000
		Sig. (bilateral)	,002	.
		N	20	20

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Al analizar la tabla 16, se determina una correlación de 0,638 lo que acredita una relación positiva. Por otro lado, la significancia es de 0,020, el cual resulta menor al de 0,05, permitiendo rechazar la hipótesis nula y tomar la alterna. En consecuencia, se concluye que existe un vínculo entre la Competitividad portuaria y el Comercio internacional.

Hipótesis Específica 3

Ha: La gobernanza portuaria del callao se relaciona positivamente con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2009-2019.

Ho: La gobernanza portuaria del callao no se relaciona positivamente con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2009-2019.

Tabla 17: Resultado de la Correlación entre la dimensión Gobernanza Portuaria y la variable Comercio Internacional

Correlaciones				
			Gobernanza Portuaria	Comercio Internacional
Rho de Spearman	Gobernanza Portuaria	Coeficiente de correlación	1,000	,714**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	20	20
	Comercio Internacional	Coeficiente de correlación	,714**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	20	20

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Al analizar la tabla 17, se determina una correlación de 0,714 lo que acredita una relación alta y positiva. Por otro lado, la significancia es de 0,000, el cual resulta menor al de 0,05, permitiendo rechazar la hipótesis nula y tomar la alterna. En consecuencia, se concluye que existe un vínculo entre la Gobernanza portuaria y el Comercio internacional.

V. DISCUSIÓN

Con respecto al objetivo e hipótesis general de esta investigación se puede determinar que se presenta una correlación positiva y significativa entre la Logística portuaria del Callao y el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019. Los datos obtenidos evidencian que el 30% de los encuestados señalaron que existe un nivel Bajo; un 45% señaló que existe un nivel Regular y el 25% señaló que existe un nivel bueno. El coeficiente de correlación tiene un valor de 0,810 y el valor de significancia ($p = 0,000$) el cual resulta menor al de 0,05, lo que permite rechazar la hipótesis nula y tomar la alterna. Los resultados de este estudio pueden ser corroborado con los de Torres (2017) en su tesis titulada *"Factores que benefician la logística portuaria del puerto del Callao 2011-2016"* refiere que los costos de embarque y descarga de contenedores ocasionan una diferencia en los movimientos de TEUS para cada muelle concesionado. Los resultados se basaron en la información obtenida de diversas fuentes. Con lo cual concluyó, que los factores de la logística portuaria influyeron positivamente en el puerto del Callao.

En cuanto al objetivo e hipótesis específica 1, se puede afirmar que existe relación entre las operaciones de la logística portuaria del Callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019; el 30% de los encuestados señalaron que tienen un nivel Bajo; un 50% señaló que existe un nivel Regular y el 20% señaló que se encuentra un nivel bueno. El coeficiente obtenido arroja un valor de 0,755; y la significancia es ($p = 0,000$) siendo inferior a 0,05, por ello se rechaza la hipótesis nula y se acepta la alterna, estableciendo una correlación positiva y alta entre ambas variables. Cruzado (2016) en su tesis titulada *"Infraestructura portuaria y su efecto en el comercio internacional, en el puerto Salaverry-Trujillo, en el periodo 2011-2015"*, en este estudio se demostró la existencia de una relación entre las variables. Se concluyó que el adecuado desarrollo del comercio internacional es reflejo de la adecuada infraestructura que poseen los puertos.

En cuanto al objetivo e hipótesis específica 2, se confirma que existe relación entre Competitividad portuaria del Callao con el Comercio Internacional, en el periodo 2010-2019; ya que del 100% de los encuestados, el 30% (1) que señalaron que tienen un nivel Bajo; un 50%(2) señaló que existe un nivel Regular y el 20%(3)

señalo que se encuentra un nivel bueno. La correlación lograda tiene es de 0,638. Es decir, que hay una correlación positiva alta. Por otro lado, la probabilidad es ($p = 0,002$) siendo inferior a 0,05, por ende, se desestima la hipótesis nula y se acepta la otra hipótesis, es así que, se demuestra la existencia de una relación entre la dimensión y variable. Los resultados se reafirman con los de Rodríguez (2011) en su tesis *“la infraestructura portuaria en la empresa APM Terminals Callao y su gestión en los procedimientos, servicios y operaciones de las naves del 2012-2015”*, en este estudio se puede evidenciar que la relación de sus variables es directa. Se concluyó que el actual sistema portuario funciona de manera eficiente pero aún necesita mejoras en cuanto a infraestructura para poder alcanzar un mejor nivel competitivo en el servicio del comercio internacional.

Para el objetivo e hipótesis específica 3, se afirma que existe relación entre la Gobernanza Portuaria con el Comercio Internacional, en el periodo 2010-2019; ya que del 100% de los encuestados, tanto el nivel de gobernanza portuaria y comercio internacional, el 20% (1) afirma que hay un nivel Bajo; un 35%(2) que existe un nivel Regular y el 45%(3) se encuentra en un nivel bueno. la correlación alcanzada es de 0,714 y la probabilidad ($p = 0,000$) siendo menor a 0,05, se desestima la hipótesis nula y se admite la hipótesis planteada. Los resultados se corroboran con los de Muñoz (2017) en su tesis titulada *“Metodología para evaluar proyectos de concesión portuarias en el salvador”* tuvo como conclusión que El Salvador no cuenta con los fondos requeridos para destinarlo a los puertos, es por ello la necesidad de otorgar concesiones, a fin de incrementar un mayor volumen en los movimientos de contenedores.

VI. CONCLUSIONES

Primero, se establece la existencia de una relación directa de la logística portuaria del Callao con la mejora del servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019. Los resultados mostrados en la tabla 14 indica un $Rho=0,810$. Lo que acredita una relación positiva muy alta, de igual forma se observa que la $P = 0,000$ el cual resulta menor al valor crítico de $0,05$. En consecuencia, se rechaza la hipótesis nula.

Segundo: Se establece que las operaciones portuarias del callao tienen relación positiva con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019. Como lo refleja la tabla 15, el valor $Rho = 0,755$; lo cual expresa una correlación positiva muy alta. Además, se puede observar que el $p=,000$, resultado menor a $0,05$. Por ello, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la alternativa.

Tercera: Se establece que la competitividad portuaria del callao posee una relación positiva con el comercio internacional, en el periodo 2010-2019. Como lo indica la tabla 16; el valor Rho es de $0,638$; lo cual expresa una correlación positiva alta. Así también, se puede apreciar que el $p=,002$, siendo menor a $0,05$, en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la alternativa.

Cuarta: Se establece que la gobernanza portuaria del Callao tiene relación positiva con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019. Como lo indica en la tabla 17; el valor $Rho = 0,967$; lo cual expresa una correlación positiva muy alta. Así también, se aprecia que el $p=,000$, siendo menor a $0,05$. Por ello rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa.

VII. RECOMENDACIONES

Se recomienda seguir trabajando en el sector de la Logística portuaria, ya que las concesiones portuarias están generando buenos resultados, en vista a que el Estado puede contar con puertos de mejor calidad sin la necesidad de inversión propia.

Se sugiere gestionar una mejora en las especializaciones en las operaciones logísticas, así mismo invertir en tecnología, infraestructura y equipamiento portuario, con el fin de reducir los sobrecostos. Esto no solo agilizará los procesos logísticos y de distribución, sino que también optimizará los recursos y nos hará más competitivos en el mercado internacional.

Con respecto a la gobernanza portuaria, se recomienda evaluar los plazos establecidos y el proceso de mejoras que se plantean las empresas concesionarias en los muelles del Callao, con la finalidad de adecuar su proyección al contexto real en el que se encuentran, de esta manera se fomentará mayor interés a otras empresas en querer invertir en los puertos del Perú.

REFERENCIAS

- Arévalo, L. (2014). *Estudio de la zona de almacenaje de un terminal marítimo de contenedores* (Tesis de maestría) Universidad de Sevilla. Sevilla - España. Recuperado de <http://bibing.us.es/proyectos/abreproy/90136/fichero/Estudio+de+la+zona+d+e+almacenaje+de+una+TCP+basado+en+simulaci%C3%B3n.pdf>
- Ascencio, F. y Gonzales, A. (2016). *Infraestructura portuaria: desafíos en la cadena logística portuaria*. Bogotá <https://grupoverona.pe/desafios-logisticos-de-los-terminales-portuarios/>
- Ballesteros, A. (2019). *El Comercio Exterior: teoría y práctica* (1ra ed). Universidad de Murcia. Recuperado de https://books.google.com.mx/books?id=aPnsvU2CMVIC&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
- Benavides, F. (2019). *Factores determinantes de la rentabilidad en el puerto del Callao, 2006-2015*. (Tesis de Maestría) . Universidad Nacional del Callao. Lima – Perú. <http://repositorio.unac.edu.pe/handle/UNAC/4375>
- Bernal, C. (2006). *Metodología de la investigación: para administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Naucalpan, México: Editorial Pearson Educación. Recuperado de https://books.google.com.pe/books?id=h4X_eFai59oC&pg=PA116&dq=la+unidad+de+análisis+en+una+investigaci%C3%B3n+es&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiBqu-gpNXpAhURIrkGHUTOAj0Q6AEITTAE#v=onepage&q=la%20unidad%20de%20análisis%20en%20una%20investigaci%C3%B3n%20es&f=false
- Cruzado, A. (2016). *Infraestructura portuaria y su efecto en el comercio internacional, en el puerto Salaverry-Trujillo, en el periodo 2011-2015*. (Tesis de Pregrado). Universidad Cesar Vallejo. Trujillo – Perú.

<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/380>

Díaz, J. (2017.). *Análisis logístico de la evolución del comercio exterior de Iquique*. (Tesis de Maestría). Universidad de Chile. Santiago de Chile - Chile.
<http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/102980>

Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. (6ta ed.). México D.F.: McGraw Hill Education. Recuperado de
<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>

Hernández, R. y Cuello, S. (2012). *El proceso de investigación científica*. (2da ed.). La Habana: Editorial Universitaria

Krugman, P. (1979). *Teoría del Nuevo Comercio y la Geografía Económica*. Recuperado de
<file:///C:/Users/user/Downloads/DialnetPaulKrugmanYElNuevoComercioInternacional-4547087.pdf>

López, J. (2018). *Economipedia*. Recuperado de
<https://economipedia.com/definiciones/comercio-internacional.html>

Lopez, R. y Fachelli, S. (2015). *Metodología de la investigación social Cuantitativa*. (1ª. ed.). Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona. Recuperado
<http://tecnicasavanzadas.sociales.uba.ar/wp-content/uploads/sites/156/2020/08/A04.02-Roldan-y-Fachelli.-Cap-3.6-Analisis-de-Tablas-de-Contingencia-1.pdf>

Muñoz, R. (2017). *Metodología para evaluar proyectos de concesión portuaria en el salvador*. (Tesis de Maestría). Universidad de El Salvador. San Salvador - El salvador. <http://www.redicces.org.sv/jspui/handle/10972/677>

Paredes, Y. (2010) *Logística portuaria*. Recuperado de
[LOGISTICA PORTUARIA.pdf - Superintendencia de Puertos y ... \(yumpu.com\)](LOGISTICA PORTUARIA.pdf - Superintendencia de Puertos y ... (yumpu.com))

- Patiño, E. (6 de diciembre de 2018). En el sistema portuario peruano tenemos una política clara de inversión. Portal Portuario. <https://portalportuario.cl/edgar-patino-en-el-sistema-portuario-peruano-tenemos-una-politica-clara-de-inversion/>
- Pérez, R. (2010) *Nociones Básicas de Estadística*. Servicio de publicaciones de la Universidad de Oviedo, Recuperado de https://books.google.es/books?id=0mHWT5Zs7pIC&pg=PA138&lpg=PA138&dq=concepto+de+muestra+censal&source=bl&ots=09z1J1n9At&sig=4_NTvcIRKZ0_fluWuK6mhvdaWJQ&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwi8xOmukuvSAhUE5GMKHRNvAQM6AEIUjAJ#v=onepage&q=concepto%20de%20muestra%20censal&f=false
- Rendon, O. (2013). El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. (39), 29-45. Recuperado de http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S207718862013000200007&script=sci_abstract
- Rodriguez, J. (2018). *La infraestructura portuaria en la empresa APM Terminals Callao y su gestion en los procedimientos, servicios y operaciones de las naves del 2012-2015*. (Tesis de Maestria). Universidad Nacional del Callao. Lima – Perú. <http://repositorio.unac.edu.pe/handle/UNAC/3940>
- Rogers, E (1995). Difusión de innovaciones. Recuperado de: <http://bdigital.unal.edu.co/51979/1/Teor%C3%ADa%20de%20la%20Difusi%C3%B3n%20de%20Innovaciones.pdf>
- Rua, C. (2006). Los puertos en el transporte marítimo. *Revista Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona*. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>

- Toledo, L. H. (2013). *Principles of Research: From Idea to Publication*. New York: Nova Science Publishers, Inc.
<http://eds.a.ebscohost.com/eds/ebookviewer/ebook/bmxlYmtfXzYzMDk3OV9fQU41?sid=ec7564f0-f177-4784-ba0f-1f2bfc8b3ac3@sdv-sessmgr02&vid=3&format=EB&rid=20>
- Torres, B. (2017.). *Factores que benefician la logistica portuaria del puerto del Callao 2011-2016*. (Tesis de Pregrado). Universidad Cesar Vallejo, Lima - Perú. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/33617>
- Vara, A. (2012). *7 Pasos para una tesis exitosa: Un método efectivo para las ciencias empresariales*. (3ra ed.). Lima, Perú: Universidad de San Martín de Porres
- Zavala, D. (4 de marzo del 2016). Crítica a la Teoría Clásica del Comercio Internacional, un enfoque de equilibrio general entre país grande y país pequeño. Science Direct.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0185084916000153>.

ANEXOS

Anexo 1: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Tabla 1: Operacionalización de la variable 1: Logística portuaria

VARIABLES DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	ITEMS	ESCALA DE MEDICIÓN
Logística portuaria	González, R. (2016) nos dice que La logística de puertos suscita una eficiente adhesión y coordinación de los agentes públicos y privados que participan en la planificación, implementación y monitoreo de la circulación del transporte ya sea marítimo o terrestre, carga e información transportada, desde el lugar de su origen hasta su destino de manera óptima y eficaz, para reducir los costos totales en los que incurre.	El presente estudio, aplico la encuesta como técnica, y el cuestionario como instrumento, asimismo, se tomó los indicadores y dimensiones de la teoría principal, de las teorías relacionadas al tema.	Operaciones Portuarias	Manipuleo, Transporte, y Almacenamiento	1; 2;3; 4;5	Likert y Ordinal (1) Nunca (2) Casi Nunca (3) A veces (4) Casi Siempre (5) Siempre
			Competitividad portuaria	Infraestructura portuaria, Seguridad portuaria y Calidad de servicio	6;7; 8;9; 10;11	
			Gobernanza portuaria	Ley del sistema portuario nacional, Reforma portuaria y Tarifas portuarias.	12;13; 14; 15	

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 2: Operacionalización de la variable: Comercio Internacional.

VARIABLES DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	ITEMS	ESCALA DE MEDICIÓN
Comercio internacional	Krugman, P (1979), manifiesta que “Es el conjunto del flujo comercial y financiero, que normalmente realiza operaciones de diversas naturalezas entre naciones con capacidades similares, este fenómeno mundial se da entre diversas sociedades humanas que contribuyen con el desarrollo de economías de escala”	El presente estudio, aplico la encuesta como técnica, y el cuestionario como instrumento, asimismo, se tomó los indicadores y dimensiones de la teoría principal, de las teorías relacionadas al tema.	Intercambio comercial	Exportación, Importación y economías de escala	1;2 3;4 5	Likert y Ordinal (1) Nunca (2) Casi Nunca (3) A veces (4) Casi Siempre (5) Siempre
			Ventaja competitiva	Productividad, Diferenciación y capital humano	6;7 8;9 10	
			Globalización	Tendencias internacionales Tecnologías e innovación	11;12; 13;14 15	

Fuente: Elaboración Propia.

Anexo 2: Instrumentos de recolección de datos

ENCUESTA PARA DIRECTIVOS SOBRE LOGISTICA PORTUARIA

Estimado (a) participante

La presente encuesta es parte de un proyecto de investigación que tiene por finalidad la obtención de información acerca de la logística portuaria del callao. Sus respuestas serán anónimas y se mantendrá la confidencialidad de ellas. Por favor responda con sinceridad.

INSTRUCCIONES:

En la siguiente encuesta, se presenta cinco posibles alternativas de ~~respuestas~~ que debes calificar. Responde marcando con una "x" la alternativa elegida, teniendo en cuenta los siguientes criterios.

1) NUNCA	2) CASI NUNCA	3) A VECES	4) CASI SIEMPRE	5) SIEMPRE
----------	---------------	------------	-----------------	------------

OPERACIONES PORTUARIAS						
MANIPULEO						
1	Las operaciones de manipulación y transferencia de cargas en instalaciones portuarias se realiza con la maquinaria y vehículos adecuados	1	2	3	4	5
TRANSPORTE						
2	Considera que el tiempo de transporte de los contenedores hacia el almacén es optimo	1	2	3	4	5
3	Los accesos y conexión con las vías estructurales de transporte del muelle a los almacenes o fabricas son adecuados	1	2	3	4	5
ALMACENAMIENTO						
4	Se verifica el procedimiento de la recepción, almacenaje, registro, autorización y Distribución de los artículos	1	2	3	4	5
5	Los almacenes cuentan con la capacidad adecuada para la recepción de mercancías	1	2	3	4	5
COMPETITIVIDAD PORTUARIA						
INFRAESTRUCTURA PORTUARIA						

6	Se hace un uso adecuado de los recursos con los que cuenta el terminal	1	2	3	4	5
7	Se realiza inspecciones de mantenimiento preventivo o correctivo de las instalaciones, maquinarias y equipos, a fin de verificar su correcto estado operativo	1	2	3	4	5
SEGURIDAD PORTUARIA						
8	El personal de seguridad recibe entrenamiento permanentemente a fin de actualizar sus conocimientos y mantener sus habilidades en condiciones adecuadas , que le permitan afrontar situaciones anormales y de emergencia	1	2	3	4	5
9	El terminal portuario cuenta con un plan de contingencia certificado por defensa civil y la APN que haga frente a algún siniestro ya sea natural o provocado	1	2	3	4	5
CALIDAD DE SERVICIO						
10	La Institución garantiza la prestación de servicios en forma eficiente, segura y permanente	1	2	3	4	5
11	La Institución fomenta la política de incentivos con sus trabajadores	1	2	3	4	5
GOBERNANZA PORTUARIA						
LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL						
12	Considera que los plazos establecidos por el Estado, para el desarrollo del Plan de Desarrollo Portuario, son adecuados y reflejan el contexto real en el que se encuentra el puerto.	1	2	3	4	5
13	La Institución fomenta el cumplimiento de la normatividad socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, a través de auditorias	1	2	3	4	5
REFORMA PORTUARIA						
14	Las reformas al sistema portuario han contribuido con el desarrollo económico de las zonas en las que se encuentra ubicado el puerto.	1	2	3	4	5
TARIFAS PORTUARIAS						
15	Considera que el tarifario establecido por OSITRAN refleja el costo real de las prestaciones de servicio ofrecidos	1	2	3	4	5

ENCUESTA PARA DIRECTIVOS SOBRE COMERCIO INTERNACIONAL

Estimado (a) participante

La presente encuesta es parte de un proyecto de investigación que tiene por finalidad la obtención de información acerca de la logística portuaria del callao. Sus respuestas serán anónimas y se mantendrá la confidencialidad de ellas. Por favor responda con sinceridad.

INSTRUCCIONES:

En la siguiente encuesta, se presenta cinco posibles alternativas de ~~respuestas~~ que debes calificar. Responde marcando con una "x" la alternativa elegida, teniendo en cuenta los siguientes criterios.

1) NUNCA	2) CASI NUNCA	3) A VECES	4) CASI SIEMPRE	5) SIEMPRE
----------	---------------	------------	-----------------	------------

INTERCAMBIO COMERCIAL						
EXPORTACIÓN						
1	Considera que el volumen y cantidad de los bienes exportados influyen en la inflación interna	1	2	3	4	5
2	Considera que los costos logísticos de exportación son los más competitivos del mercado	1	2	3	4	5
IMPORTACIÓN						
3	Considera que el valor de los bienes importados determinan la competitividad del terminal portuario	1	2	3	4	5
4	la institución se encuentra articulada a otras instituciones del sector marítimo que le permita establecer precios implícitos más homogéneos en cuanto a valor y cantidad de bienes importados	1	2	3	4	5
ECONOMIAS DE ESCALA						
5	Está de acuerdo que mientras mayores sean los volúmenes de producción, en cuanto a movimientos de contenedores se incurre en menores costos					
VENTAJA COMPETITIVA						
PRODUCTIVIDAD						

6	Considera que mientras menor sea el tiempo empleado en el manipuleo de mercancías mayor será la productividad del terminal	1	2	3	4	5
7	Cree Ud. que el uso de los recursos del muelle influyen en la rentabilidad	1	2	3	4	5
DIFERENCIACION						
8	El terminal cuenta con servicios especializados que le generen ventaja frente a sus competidores	1	2	3	4	5
9	La Institución ejecuta estrategias de diferenciación que permitan disminuir las brechas entre países desarrollados y subdesarrollados	1	2	3	4	5
CAPITAL HUMANO						
10	El personal con el que cuenta la institución está debidamente capacitado para el manejo y uso de equipos modernos					
GLOBALIZACIÓN						
TENDENCIAS INTERNACIONALES						
12	La Institución está preparada para responder y gestionar las tendencias globalizadoras del sector marítimo y portuario	1	2	3	4	5
32	La Institución promueve el uso de energía limpia y otros mecanismos de mitigación en todos los modos de transporte, con el propósito de lograr una sostenibilidad ambiental	1	2	3	4	5
PROGRESO TECNOLÓGICO						
14	La Institución dentro del proceso de globalización, implementa el uso de nuevas tecnologías	1	2	3	4	5
15	La robotización en los puertos contribuye en la mejora del servicio ofrecido del terminal					
INNOVACIÓN						
14	la institución fomenta innovación humana a través de concursos, talleres y charlas dirigidas a sus empleados					

Anexo 3: Validez y confiabilidad del instrumento

Tabla 2

Validez del instrumento por juicio de expertos

Expertos	Aplicable
Dr. Márquez Caro, Fernando Luis	Aplicable
Dra. Michca Maguiña, Mary Hellen Mariela	Aplicable
Mg. Pasache Ramos, Máximo Fidel	Aplicable

La validez del instrumento por juicio de expertos indica que es aplicable

Tabla 3: Variable 1, Logística Portuaria

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	20	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	20	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,849	15

Tabla 4: Variable 2, Comercio Internacional

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	20	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	20	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,728	15

Anexo 5. Opinión de expertos del instrumento de investigación



INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Pasache Ramos, Máximo Fidel.
- I.2. Especialidad del Validador: Mg. En Administración.
- I.3. Cargo e Institución donde labora: DTC.
- I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Cuestionario.
- I.5. Autor del instrumento: Zegarra Prado, Milagros Karina

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

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

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

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

.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

80%

Los olivos, 21 de abril del 2021

Mg. Pasache Ramos, Máximo Fidel

DNI: 07903350

Teléfono:

V. PERTINENCIA DE ÍTEM O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO:

Variable 1: Logística Portuaria.

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Item 1	✓		
Item 2	✓		
Item 3	✓		
Item 4	✓		
Item 5	✓		
Item 6	✓		
Item 7	✓		
Item 8	✓		
Item 9	✓		
Item 10	✓		
Item 11	✓		
Item 12	✓		
Item 13	✓		
Item 14	✓		
Item 15	✓		

Variable 2: Comercio Internacional.

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Item 1	✓		
Item 2	✓		
Item 3	✓		
Item 4	✓		
Item 5	✓		
Item 6	✓		
Item 7	✓		
Item 8	✓		
Item 9	✓		
Item 10	✓		
Item 11	✓		
Item 12	✓		
Item 13	✓		
Item 14	✓		
Item 15	✓		



Mg. Pasache Ramos, Máximo Fidel

DNI: 07903350

Teléfono:

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

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Márquez Caro, Fernando Luis
- I.2. Especialidad del Validador: Dr. En Administración
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Docente DTP Universidad Cesar Vallejo
- I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Cuestionario
- I.5. Autor del instrumento: Zegarra Prado, Milagros Karina

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

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

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

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

.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

80%

Los olivos, 21 de abril del 2021



Firma de experto informante

DNI: 08729589

Teléfono: 964891990

V. PERTINENCIA DE ÍTEM O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO:

Variable 1: Logística Portuaria

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Item 1	✓		
Item 2	✓		
Item 3	✓		
Item 4	✓		
Item 5	✓		
Item 6	✓		
Item 7	✓		
Item 8	✓		
Item 9	✓		
Item 10	✓		
Item 11	✓		
Item 12	✓		
Item 13	✓		
Item 14	✓		
Item 15	✓		

Variable 2: Comercio Internacional.

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Item 1	✓		
Item 2	✓		
Item 3	✓		
Item 4	✓		
Item 5	✓		
Item 6	✓		
Item 7	✓		
Item 8	✓		
Item 9	✓		
Item 10	✓		
Item 11	✓		
Item 12	✓		
Item 13	✓		
Item 14	✓		
Item 15	✓		



Firma de experto informante

DNI: 08729589

Teléfono: 964891990

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

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Michca Maguiña, Mary Hellen
 I.2. Especialidad del Validador: Dra. En Educación
 I.3. Cargo e Institución donde labora: Docente DTC Universidad Cesar Vallejo
 I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Cuestionario
 I.5. Autores del instrumento: Zegarra Prado, Milagros Karina

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

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

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

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

.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

80%

Los olivos 21 de abril del 2021



Firma de experto informante

DNI: 41478652

Teléfono: 995801023

V. PERTINENCIA DE ÍTEM O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO:

Variable 1: Logística Portuaria

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Item 1	✓		
Item 2	✓		
Item 3	✓		
Item 4	✓		
Item 5	✓		
Item 6	✓		
Item 7	✓		
Item 8	✓		
Item 9	✓		
Item 10	✓		
Item 11	✓		
Item 12	✓		
Item 13	✓		
Item 14	✓		
Item 15	✓		

Variable 2: Comercio Internacional.

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Item 1	✓		
Item 2	✓		
Item 3	✓		
Item 4	✓		
Item 5	✓		
Item 6	✓		
Item 7	✓		
Item 8	✓		
Item 9	✓		
Item 10	✓		
Item 11	✓		
Item 12	✓		
Item 13	✓		
Item 14	✓		
Item 15	✓		



Firma de experto informante

DNI: 41478852

Teléfono: 995801023

ANEXO 6: Matriz de Consistencia

MATRIZ DE CONSISTENCIA

Título: Logística portuaria del Callao para mejorar el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019.

Autor: Milagros Karina, Zegarra Prado

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	ITEMS
<p>Problema general:</p> <p>¿Qué relación existe entre la logística portuaria del Callao con la mejora del servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019?</p> <p>Problemas Específicos:</p> <p>¿Qué relación existe entre las operaciones portuarias del callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019?</p> <p>¿Qué relación existe entre la competitividad portuaria del callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019?</p> <p>¿Qué relación existe entre la gobernanza portuaria del Callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019?</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Determinar la relación que existe entre la Logística Portuaria del Callao con la mejora del servicio del Comercio Internacional, en el periodo 2010 -2019.</p> <p>Objeticos Específicos:</p> <p>Determinar la relación que existe entre las operaciones portuarias del callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019.</p> <p>Determinar la relación que existe entre la competitividad portuaria del callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019.</p> <p>Determinar la relación que existe entre la gobernanza portuaria del callao con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019.</p>	<p>Hipótesis general:</p> <p>La logística Portuaria del Callao se relaciona positivamente con la mejora del servicio del Comercio Internacional, en el periodo 2010 -2019.</p> <p>Hipótesis Específicas:</p> <p>Las operaciones de la logística Portuaria del callao se relacionan positivamente con la mejora del servicio del comercio internacional, en el periodo 2010 -2019.</p> <p>La Competitividad Portuaria del callao se relaciona positivamente con la mejora del servicio del Comercio Internacional, en el periodo 2010 – 2019.</p> <p>La gobernanza portuaria del callao se relaciona positivamente con el servicio del comercio internacional, en el periodo 2009-2019.</p> <p>Hipótesis nula:</p> <p>la relación entre la logística portuaria del Callao con el servicio del comercio internacional no ha sido positivo.</p>	<p>Variable 1:</p> <p>Logística Portuaria</p> <p>Variable 2:</p> <p>Comercio Internacional</p>	<p>Operaciones Portuarias</p> <p>Competitividad Portuaria</p> <p>Gobernanza Portuaria</p> <p>Intercambio Comercial</p> <p>Ventaja Competitiva</p> <p>Globalización</p>	<p>15 preguntas para la variable 1</p> <p>15 preguntas para la variable 2</p> <p>Escala de medición: Escala de Likert.</p>

TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN Y MUESTRA	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS	
<p>Enfoque: Cuantitativo Diseño: No experimental Tipo de estudio: Aplicada Nivel de estudio: Correlacional</p>	<p>Población: La población informante del presente trabajo de investigación y estudio ha quedado definida por 20 directivos de DP World.</p> <p>Tamaño de muestra: 10.</p> <p>Tipo de muestreo: no aleatoria por conveniencia.</p>	<p>Variable 1 Logística Portuaria</p> <p>Técnica: Encuesta</p> <p>Instrumento: Cuestionario sobre logística portuaria desde la perspectiva de directivos de DP World callao.</p> <p>Año: 2021</p> <p>Elaboración: propia</p> <p>Ámbito de aplicación: terminal portuario DP WORLD.</p> <p>Forma de administración: Individual.</p>	<p>Variable 2 Comercio Internacional</p> <p>Técnica: Encuesta</p> <p>Instrumento: Cuestionario sobre comercio internacional desde la perspectiva de directivos de DP World callao.</p> <p>Año: 2021</p> <p>Elaboración: propia</p> <p>Ámbito de aplicación: terminal portuario DP WORLD.</p> <p>Forma de administración: Individual.</p>