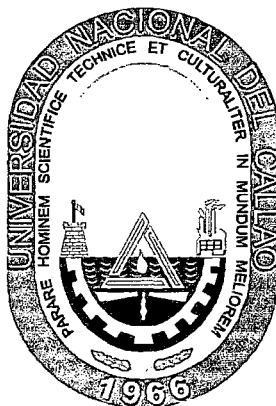


1.11/377/20

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
ESCUELA DE POSGRADO
SECCIÓN DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE
CIENCIAS ECONÓMICAS



**“ANÁLISIS DE LOS FACTORES QUE INCIDEN EN
LA COMPETITIVIDAD DEL MUELLE NORTE DEL
PUERTO DEL CALLAO, AÑO 2012”**

TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO
EN INVESTIGACIÓN Y DOCENCIA UNIVERSITARIA
CON MENCIÓN EN INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA Y
TECNOLÓGICA

AUTOR: Econ. PAUL GREGORIO PAUCAR LLANOS

Callao, Marzo, 2014
PERÚ

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

SECCIÓN DE POSGRADO

MAESTRÍA EN INVESTIGACIÓN Y DOCENCIA UNIVERSITARIA

RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 031-2014-SPG-FCE-UNAC

JURADO EXAMINADOR:

- | | |
|-------------------------------------|-------------------|
| • Mg. JUAN VALDIVIA ZUTA | Presidente |
| • Dr. ALMINTOR TORRES QUIROZ | Secretario |
| • Mg. CESAR CADILLO VASQUEZ | Miembro |
| • Mg. ORLANDO MARQUEZ CARO | Miembro |

ASESOR DE TESIS: Mg. WALTER ARSENIO VIDAL TARAZONA

N° de Libro de Acta de Sustentación	:	Pag. 73
N° de Acta de Sustentación	:	N° 048
Fecha de Aprobación de la Tesis	:	17.12.2014



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
SECCIÓN DE POSGRADO

RESOLUCIÓN N° 031 - 2014-SPG-FCE-UNAC

Bellavista, 03 de Diciembre del 2014.

LA DIRECCIÓN DE LA SECCIÓN DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

VISTA:

La solicitud de fecha 25 de Noviembre del 2014, presentado por el **Bach. PAUL GREGORIO PAUCAR LLANOS**, solicitando el **Nombramiento de un Jurado Examinador**, así como el día y la hora para sustentar la Tesis intitulada: **"ANÁLISIS DE LOS FACTORES QUE INCIDEN EN LA COMPETITIVIDAD DEL MUELLE NORTE DEL PUERTO DEL CALLAO, AÑO 2012"**.

CONSIDERANDO:

Que, habiendo sido declarado Expedito el **Bach. PAUL GREGORIO PAUCAR LLANOS**, mediante **Resolución N° 029-2014-SPG-FCE-UNAC** de fecha 17 de Noviembre del 2014, teniendo los informes favorables de los integrantes del Jurado Revisor y habiendo presentado sus 04 ejemplares de la Tesis de Maestría antes mencionada;

En uso de las atribuciones que le confiere al Director de la Sección de Post Grado de la Facultad de Ciencias Económicas, de los Art. 70°, 71° del Reglamento de Estudios de Maestría, aprobado por Resolución N° 043-2012-CU de fecha 29 de febrero de 2012;

RESUELVE:


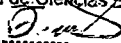
1.-**Designar como Jurado Examinador para evaluar en Acto Público** el día Miércoles 17 de Diciembre del 2014 a las 11:00 horas en el Auditorio de la Facultad de Ciencias Económicas de esta Casa Superior de Estudios, la Tesis del **Bach. PAUL GREGORIO PAUCAR LLANOS**, intitulada: **"ANÁLISIS DE LOS FACTORES QUE INCIDEN EN LA COMPETITIVIDAD DEL MUELLE NORTE DEL PUERTO DEL CALLAO, AÑO 2012"**, Para optar el Grado Académico de Maestro en Investigación y Docencia Universitaria, el cual está conformado por los siguientes Docentes:

- | | | |
|---|-----------------------------------|--|
| ➤ | Mg. JUAN VALDIVIA ZUTA | Presidente |
| ➤ | Dr. ALMINTOR TORRES QUIROZ | Secretario |
| ➤ | Mg. CESAR CADILLO VASQUEZ | Miembro |
| ➤ | Mg. ORLANDO MARQUEZ CARO | Miembro |
| ➤ | ASESOR DE TESIS | : Mg. WALTER A. VIDAL TARAZONA. |

2.- Transcribir la presente Resolución a las Dependencias Académicas que corresponda, y al interesado para los fines consiguientes.

Regístrese, Comuníquese y Archívese.

DDC/eb
c.C/Archivo

 UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
Facultad de Ciencias Económicas

.....
Mg. David Dávila Cajahuanca
DIRECTOR DE LA SECCIÓN DE POSGRADO



**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
SECCIÓN DE POSGRADO**

**ACTA N° 048 DE SUSTENTACIÓN DE TESIS PARA OPTAR EL GRADO DE MAESTRO
EN INVESTIGACION Y DOCENCIA UNIVERSITARIA CON MENCIÓN EN DOCENCIA
UNIVERSITARIA**

Siendo las 11:30 del día Miércoles 17 de Diciembre del dos mil catorce, en el Auditorio de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional del Callao, se reunió el Jurado Examinador conformado por los siguientes docentes:


Mg. JUAN VALDIVIA ZUTA
Dr. ALMINTOR TORRES QUIROZ
Mg. CESAR CADILLO VASQUEZ
Mg. ORLANDO MARQUEZ CARO

Presidente
Secretario
Miembro
Miembro

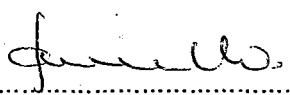
Con el fin de evaluar la sustentación de Tesis del Bach. **PAUL GREGORIO PAUCAR LLANOS**, Intitulada: **"ANÁLISIS DE LOS FACTORES QUE INCIDEN EN LA COMPETITIVIDAD DEL MUELLE NORTE DEL PUERTO DEL CALLAO, AÑO 2012"**. Con el quórum establecido según el correspondiente reglamento de Estudios de Maestría de la Universidad Nacional del Callao (Resolución de Consejo Universitario N° 006-2012 CU del 20 de Enero del 2012), vigente y luego de la exposición del sustentante, los Miembros del Jurado hicieron las respectivas preguntas, las mismas que fueron absueltas.

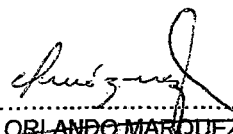
En consecuencia, este Jurado acordó APROBAR con la escala de calificación cualitativa de BUENO y calificación cuantitativa de QUINTE (15). La tesis, para optar el **GRADO ACADEMICO DE MAESTRO EN INVESTIGACION Y DOCENCIA UNIVERSITARIA CON MENCIÓN EN DOCENCIA UNIVERSITARIA**, conforme al artículo (30° inc. b) del reglamento mencionado, con lo que se dio por terminado el Acto, siendo las 13:30 P.M. del mismo día.

Bellavista, 17 de Diciembre del 2014.


.....
Mg. JUAN VALDIVIA ZUTA
Presidente


.....
Dr. ALMINTOR TORRES QUIROZ
Secretario


.....
Mg. CESAR CADILLO VASQUEZ
Miembro


.....
Mg. ORLANDO MARQUEZ CARO
Miembro

HOJA DE REFERENCIA DEL JURADO

Integrantes:

1. Presidente : Mg. JUAN VALDIVIA ZUTA
2. Secretario : Dr. ALMINTOR TORRES QUIROZ
3. Miembro : Mg. CESAR CADILLO VASQUEZ
4. Miembro : Mg. ORLANDO MARQUEZ CARO

Asesor: Dr. WALTER VIDAL TARAZONA

N° de Folio:.....

N° de Acta: 048

DEDICATORIA

Quiero dedicarle este trabajo

A Dios que me ha dado la vida y fortaleza para lograr las metas que me he trazado y hacer siempre el bien a la humanidad.

A mi Padre que me guía desde el cielo y protege mi diario caminar.

A mi hermosa y querida madre por estar siempre ahí cuando la necesito y por su amor infinito.

A mi Asesor por haber guiado el desarrollo de la presente investigación.

ÍNDICE

Página

HOJA DE REFERENCIA DEL JURADO Y APROBACIÓN

DEDICATORIA

ÍNDICE

TABLAS DE CONTENIDO

RESUMEN

ABSTRACT

I.	PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN	1
1.1	Identificación del problema	1
1.2	Formulación de problemas	8
1.3	Objetivos de la investigación	9
1.4	Justificación	10
II.	MARCO TEÓRICO	
2.1	Antecedentes del estudio	13
2.2	Base teórica	22
2.3	Definición de términos básicos	75

III.	VARIABLES E HIPÓTESIS	
3.1	Definición de las variables	78
3.2	Operacionalización de variables	78
3.3	Hipótesis	80
IV.	METODOLOGÍA	
4.1	Tipo de investigación	82
4.2	Diseño de la investigación	82
4.3	Población y muestra	83
4.4	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	85
4.5	Procedimientos de recolección de datos	87
4.6	Procesamiento estadístico y análisis de datos	87
V.	RESULTADOS	89
VI.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS	101
VII.	CONCLUSIONES	104
VIII.	RECOMENDACIONES	107
IX.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	108

ANEXOS

Matriz de Consistencia

Tablas de contenido

	Página
Tabla 1. <i>Medias y desviación estándar</i>	89
Tabla 2. <i>Dimensión: Marco Jurídico</i>	90
Tabla 3. <i>Dimensión: Infraestructura</i>	91
Tabla 4. <i>Dimensión: Ambiente propicio para la inversión</i>	92
Tabla 5. <i>Políticas adecuadas y coordinadas por diversas autoridades</i>	93
Tabla 6. <i>Capacitación</i>	94
Tabla 7. <i>Competitividad</i>	95
Tabla 8. <i>Marco jurídico según nivel de Competitividad</i>	96
Tabla 9. <i>Tabla de contingencia Infraestructura según nivel de Competitividad</i>	97
Tabla 10. <i>Tabla de contingencia Ambiente propicio para la inversión según nivel de Competitividad</i>	98
Tabla 11. <i>Tabla de contingencia Políticas adecuadas y coordinadas por diversas autoridades según nivel de Competitividad</i>	99
Tabla 12. <i>Tabla de contingencia Capacitación según nivel de Competitividad</i>	100

	Página
<i>Figura 1.</i> Dimensión: Marco jurídico	90
<i>Figura 2.</i> Dimensión: Infraestructura	91
<i>Figura 3.</i> Dimensión: Ambiente propicio para la inversión	92
<i>Figura 4.</i> Políticas adecuadas y coordinadas por diversas autoridades	93
<i>Figura 5.</i> Capacitación	94
<i>Figura 6.</i> Competitividad	95

RESUMEN

La presente investigación se orientó a comprender los factores que inciden en la competitividad en el Muelle Norte del puerto del Callao, en el año 2012. El estudio se basó en la Teoría de las Ventajas Competitivas de Porter (2010), y el Modelo de Competitividad portuaria de Ruiz (2004), el cual manifiesta que la competitividad de los puertos se expresa a través de una variable dependiente Competitividad y seis variables independientes. El estudio descriptivo-correlacional, de corte transversal; tuvo una muestra conformada por 50 agentes que operan en el Puerto del Callao. Para la recolección de datos se utilizó el Cuestionario de Competitividad Portuaria de Ruiz (2004). Para la prueba de hipótesis se utilizó la prueba de Chi cuadrado, dando como resultado la aceptación de la hipótesis planteada, es decir: Existe una relación significativa entre los Factores Marco Jurídico, Infraestructura, Ambiente para la inversión en la competitividad del puerto del Callao, Políticas por parte de autoridades y Capacitación y la competitividad portuaria, la cual es directa, en decir, en la medida que se incrementa la presencia de dichos factores, aumenta la competitividad. El Factor que obtuvo un nivel mayor fue Infraestructura con un nivel medio, los demás factores solo alcanzaron el nivel bajo. La competitividad obtuvo un nivel bajo/medio.

Palabras claves: *Factores, Puerto, Competitividad portuaria.*

ABSTRACT

This research was aimed at understanding the factors that affect competitiveness in the North Dock port of Callao in 2012. The study was based on the Theory of Competitive Advantage Porter (2010) and the Model of Competitiveness port of Ruiz (2004), which states that the competitiveness of ports is expressed through a dependent variable competitiveness and six independent variables. The correlational descriptive, cross-sectional study; had a sample comprised of 50 agents operating in the Port of Callao. Port Competitiveness Questionnaire Ruiz (2004) was used for data collection. The chi-square test was used to test hypotheses, resulting in the acceptance of the hypothesis, that is: There is a significant relationship between factors Legal Framework, Infrastructure, Environment for investment in the competitiveness of the port of Callao, policies by authorities and Training and port competitiveness, which is direct, in other words, to the extent that the presence of these factors increases, increases competitiveness. The Factor was obtained a higher level infrastructure with a medium level, other factors only reached the lowest level. Competitiveness scored low / medium.

Keywords: *Factors, Harbour, Port Competitiveness.*

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Identificación del problema

La economía mundial ha experimentado importantes cambios como resultado de una redistribución internacional de los factores productivos trabajo y capital, así como por la integración y globalización de los mercados.

Originalmente la mayoría de los puertos fueron concebidos como grandes obras de desarrollo financiadas por el Estado. Este origen, de alguna manera estigmatizó a los puertos, en el sentido de que eran un bien del Estado y por tanto estaban destinados a prestar un servicio en lugar de ser considerados como un negocio. El pago por un servicio tiene una retribución económica menor, comparado con la oportunidad de aprovechar esas instalaciones para generar nuevas actividades que generen mayores ingresos a los puertos. A la larga, su deficiente administración, afectada por los altibajos del comercio mundial, épocas de crisis económicas globales, falta de directivos visionarios no burócratas, les impidió, con algunas excepciones, crecer y modernizarse, siguiendo las tendencias del comercio marítimo mundial.

La industria portuaria ha experimentado un proceso de racionalización a lo largo de la última década. Cada vez más, gran parte de sus negocios y operaciones están siendo controlados por grupos de operadores globales; muchos de ellos que anteriormente sólo competían por el negocio local, han extendido su ámbito de actuación a escala regional o global. En la actualidad, los operadores portuarios pueden ser considerados como corporaciones multinacionales. Consecuentemente, el concepto de competencia portuaria y los factores que afectan a su competitividad han variado con el incremento en el ámbito de actuación de los operadores y carriers que actúan en este subsector, si bien, también han influido entre otras razones la mejora de las comunicaciones y la tecnología, el uso de contenedor como forma de manipulación de mercancías y el incremento del tamaño de los buques (Cerbán, 2009, p. 73).

En los últimos años, el concepto de servicio se ha venido reforzando con el concepto del negocio portuario integral, basado en la competitividad, el gerenciamiento moderno y la creación de valor agregado.

La competitividad es el factor estratégico para la captación de tráficos por un puerto. Solamente en tanto el costo total y/o otros

factores de competitividad hagan al puerto preferible respecto a las alternativas competidoras será posible capturar o desviar tráfico.

Bajo esta nueva concepción del negocio portuario, la mayoría de los países latinoamericanos han pasado o están pasando por procesos de modernización y concesión de sus puertos.

Perú no estuvo ajeno a este proceso, produciéndose la concesión de los principales puertos, entre ellos el Muelle Norte del Puerto del Callao, concesionado a la empresa APM Terminals, que le permite operar el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, por un periodo de 30 años.

El transporte puede considerarse como uno de los pilares de la globalización, junto con las telecomunicaciones, la liberalización del comercio y la estandarización internacional de los productos (Hoffmann, 2003).

Dentro del transporte acuático, el marítimo es el principal medio por el cual se trasladan mercancías a nivel mundial y, por esta razón, los puertos conectan los países al mundo y constituyen

conectores dinámicos de transporte que constantemente se adaptan para satisfacer las demandas del comercio internacional.

La integración del puerto en cadenas de transporte determina en buena parte la cantidad, el grado de heterogeneidad y el alcance en que las mercancías son transformadas, o son modificadas su apariencia y, consecuentemente, cuáles son las infraestructuras, las instalaciones y los equipos y servicios requeridos en los procesos que tienen lugar a lo largo y ancho de ese elemento singular y complejo que llamamos puerto.

El movimiento de mercancías a través de los puertos marítimos en el Perú representa actualmente el 95% del movimiento comercial del país, es decir, los puertos pueden facilitar o detener el comercio exterior del país.

En el 2011, nuestros puertos movilizaron 35.9 millones de toneladas de carga. De ese total, el 48.5% correspondió a contenedores, en tanto que el restante 51.6% a mercancía no contenedorizada, granel sólido, granel líquido o carga rodante. Esta cifra, proporcionada por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), muestra un importante crecimiento frente al total embarcado y desembarcado en el 2010 y refleja el buen año de nuestro

comercio exterior, con exportaciones e importaciones que crecieron significativamente; de otro lado se sabe que los contenedores constituyen la forma más moderna y eficiente de movilizar la mercadería en los puertos, por lo que la tendencia mundial es a aumentar su participación en los totales.

El Perú no es ajeno a esta tendencia, como lo demuestra el incremento de su participación en las cifras totales: de 41.4% en el 2009 pasó a 41.3% en el 2010 y, como ya dijimos, a 48.5% en el 2011, estando a punto de alcanzar la mayoría absoluta en el movimiento portuario. En total, nuestros terminales movilizaron 1'807,833 TEU (contenedores de 20 pies de largo).

La dinámica actual del comercio exterior ha convertido a los puertos en lugares de transacciones o de ruptura de carga y por ello necesitan de complejas instalaciones para que las operaciones de carga y descarga se realicen en el menor tiempo posible y con bajo costo. En el Perú, los elevados costos portuarios, es una causa del problema de competitividad.

En los momentos actuales en que se viven situaciones de grandes cambios que afectan el desarrollo de las instituciones que no hacen innovación, obliga pues a que los diversos agentes

económicos, comerciales, técnicos, tecnológicos, productivos y de servicios como es el caso del puerto, se vean comprometidos con alcanzar niveles de competitividad que tengan incidencia en el desarrollo económico, comercial y social de sus pueblos.

La competitividad se puede entender como la capacidad de competir de la empresa, que no va a depender sólo de sus propias fortalezas, sino también de la capacidad que tenga de hacer frente a sus debilidades y transformar sus amenazas en oportunidades (Winkelmanns, 2002).

También podemos entender la competitividad, en términos generales, como la habilidad de una entidad de mantener una posición destacada en determinados mercados, que le permita un crecimiento y desarrollo económico y social elevado y sostenido.

La definición empresarial se refiere a cómo las naciones crean y mantienen un entorno que sostiene la competitividad de sus empresas. Para las empresas, ser competitivas significa estar presentes en los mercados, obteniendo beneficios, consolidando su presencia y su capacidad de producir bienes y servicios que son demandados en los mercados.

Desde el punto de vista académico, la competitividad se relaciona con un campo del conocimiento económico que analiza los hechos y políticas que determinan la capacidad de una nación para crear y mantener un entorno que propicie una mayor creación de valor para sus empresas y mayor prosperidad para su población. Dentro de esta perspectiva en el presente estudio pretendemos analizar los factores que inciden en la competitividad del Muelle Norte del Puerto del Callao.

Según el Reporte de Competitividad Mundial 2012-2013 del Foro Económico Mundial, Perú en el año 2011 se ubicó en el puesto 88 de la competitividad portuaria, y en el año 2012 ocupó el puesto 89, lo que grafica que a pesar de los esfuerzos de modernización de los principales puertos del Perú, éstos aún presentan serias limitaciones que afecta su competitividad.

El avance de la globalización y de la internacionalización hace imprescindible valorar la evolución de las distintas economías desde el punto de vista de su capacidad de competir en los mercados internacionales.

Como consecuencia de los cambios experimentados en el sector portuario a nivel global, el concepto de competencia

portuaria y los factores que afectan a su competitividad han variado, de ahí la necesidad de analizar los factores que inciden en la competitividad del puerto del Callao.

1.2 Formulación del problema

Para describir y analizar la problemática expuesta es preciso plantear algunas interrogantes con la finalidad de definirla fehacientemente:

Problema general

¿Cuáles son los factores que inciden en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao, en el año 2012?

Subproblemas

- a) ¿En qué medida incide el marco jurídico vigente en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao, en el año 2012?

- b) ¿Cómo influye la infraestructura en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao, en el año 2012?

- c) ¿En qué medida incide el ambiente propicio para la inversión en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao, en el año 2012?

- d) ¿En qué magnitud inciden las políticas por parte de las autoridades en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao, en el año 2012?

- e) ¿En qué medida la capacitación del personal que labora directamente en el Muelle Norte del puerto del Callao incide en su competitividad, en el año 2012?

1.3 Objetivos de la investigación

Objetivo general

Analizar los factores que inciden en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao, en el año 2012.

Objetivos específicos

- a) Establecer la incidencia del marco jurídico vigente en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao, en el año 2012.

- b) Conocer la influencia de la infraestructura en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao, en el año 2012.
- c) Determinar la incidencia del ambiente para invertir en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao, en el año 2012.
- d) Determinar la influencia de las políticas por parte de las autoridades en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao, en el año 2012.
- e) Establecer la influencia de la capacitación del personal que labora en el Muelle Norte del puerto del Callao en su competitividad, en el año 2012.

1.4 Justificación

Es de suma importancia realizar una investigación científica que permita identificar los factores que inciden en la competitividad del Muelle Norte del Puerto del Callao, en el contexto global en la que la tendencia principal es el incremento del comercio internacional, como lo muestran las estadísticas de las

exportaciones e importaciones de bienes y servicios en el país en las últimas décadas.

Dada la trascendencia de los puertos en el comercio internacional y por ende en la economía peruana, la importancia práctica de la presente investigación es plantear alternativas frente a las limitaciones que se encuentren en el Muelle Norte del puerto del Callao, ya que en una economía abierta al comercio mundial, como es el caso del Perú, cuando la red de infraestructura portuaria y sus servicios operan de manera eficiente y bajo costo, contribuyen a mejorar la productividad, competitividad de los puertos, lo que a su vez influirá en el incremento de la participación del Perú en el comercio mundial, al crecimiento del tráfico de carga y a la integración de la producción nacional en el mercado mundial.

Desde el punto de vista metodológico, la investigación permitirá validar un instrumento técnico para medir los factores de competitividad de los puertos en el contexto de la realidad peruana.

El desarrollo económico de un país depende en parte de la capacidad de comercializar productos a través de sus puertos; esta investigación es importante dado que permitirá conocer los factores que inciden en la competitividad del Muelle Norte del Puerto del

Callao. Los beneficiados directos de la investigación son los empresarios peruanos, quienes tendrán un estudio a su alcance para normar su criterio de inversión y el rumbo de la gestión portuaria a realizar en el Muelle Norte del Puerto del Callao. La relevancia social del mismo corresponde a evaluar el posible costo de oportunidad y beneficios que se obtendrán de la inversión en el mismo.

La magnitud de la investigación, nos permitirá conocer la posición competitiva del puerto del Callao. A la par el estudio servirá de referencia para la toma de decisiones de inversión, por parte del sector público.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes del estudio

Internacional

Palma, L. (2004) en su estudio *La Competitividad de un puerto de Ultramar: Un modelo basado en los costos de las cadenas de transporte multimodal, y su aplicación al caso del Puerto de Montevideo*, desarrolló un modelo para el análisis de la competitividad de un puerto de ultramar para captar tráficos de tránsito de exportación/importación de países vecinos basado en los costos de transporte. Para ello se basó en la comparación de costos de las diferentes cadenas alternativas multimodales de transporte. Concluyendo que la competitividad es el factor estratégico para la captación de tráficos por un puerto. Solamente en tanto el costo total y/o otros factores de competitividad hagan al puerto preferible respecto a las alternativas competidoras será posible capturar o desviar tráficos. Asimismo concluye que los factores de competitividad para la atracción de tráficos son: la disponibilidad de infraestructuras de transporte, conexiones

multimodales, régimen aduaneros, régimen fiscal, calidad de los servicios prestados y eficiencia para lograr menores costos.

Estrada, J. (2007), en su tesis titulada: *Mejora de la competitividad de un puerto por medio de un nuevo modelo de gestión de la estrategia aplicando el cuadro de mando integral*, presentado en la Universidad Politécnica de Madrid, para optar el título de Doctor de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. El objetivo de la investigación fue la elaboración de una metodología que facilite la formación de la estrategia de una comunidad portuaria, su gestión y aplicación práctica al día a día, su medición y comunicación, permitiendo el aprendizaje y corrección de sus deficiencias, en un proceso de mejora continua. Utiliza para ello dos herramientas fundamentales: el Plan Estratégico y el Cuadro de Mando Integral. La metodología sirve para un puerto genérico, cualesquiera que sean sus características, su escala y tipo de Autoridad Portuaria, pero ha sido elaborada pensando, preferentemente, en un modelo que refleja lo que probablemente constituye la visión más evolucionada del puerto actual y de su previsible futuro inmediato. El resultado es la obtención de un mapa estratégico, constituido por veintitrés objetivos que reflejan, de forma simplificada a la vez que genérica, la estrategia del puerto y de su comunidad portuaria. Concluyendo que la metodología

utilizada permite 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 en que se mueve, elabora una estrategia para mejorar la eficiencia y competitividad del puerto, orientada al mercado y en un determinado entorno sociopolítico, en donde la sostenibilidad es una premisa básica.

Ortíz, S. (2010), en su investigación titulada *Modernización y ampliación del Puerto de Veracruz y su Impacto en la economía mexicana*, para optar el título Doctor en la Facultad de Administración de la Universidad Veracruzana, Campus Veracruz México, plantea como objetivo determinar la relación entre infraestructura y competitividad del Puerto de Veracruz.

Desde hace 20 años el gobierno mexicano pone en marcha el sistema portuario vigente con el propósito de que los puertos sean competitivos internacionalmente. Ello trajo consigo la reestructuración del puerto de Veracruz para satisfacer las necesidades de nacionales y extranjeros que trafican sus mercancías por esta vía, la que de paso valga decir que en el entorno histórico, movimiento de mercancías y competitividad es muy importante en México. Por ello el interés de plasmar que el otrora puerto natural del siglo XVI de difícil acceso por su fuerte

oleaje y viento, ahora es un puerto de altura artificial que se encuentra en una nueva etapa de modernización y también ampliación de ciertas instalaciones portuarias, al amparo del Programa Maestro de Desarrollo del puerto de Veracruz, el cual contempla metas puntuales y significativas sobre inversión de mediano y largo plazo para alcanzar sus objetivos de productividad, seguridad y competitividad en la medida que se efectúen acciones en cada etapa de operación del citado Programa. Concluyendo que, conforme la inversión para modernizar y ampliar el puerto de Veracruz se materializa e incorpora a su operación, se generan más y mejores actividades por parte de las personas y organizaciones involucradas de manera directa e indirecta en el recinto portuario en cuestión, lo que lleva al incremento del movimiento de carga. Esos logros operacionales traen consigo impactos como más ingresos y empleos en las empresas del puerto, entre otras variables económicas y por ende, entre los puertos mexicanos, Veracruz se mantiene en el liderato por el tráfico de mercancías y por ende, su importancia en la economía nacional. La aplicación del Programa Maestro de Desarrollo del puerto de Veracruz, ha logrado mejorar su productividad y competitividad. Además, entre los puertos mexicanos, registra el mayor valor monetario del tráfico de mercancías exportadas e importadas, hecho que trae efectos favorables en el empleo, en los

ingresos de las empresas que participan de manera directa e indirecta en la prestación de servicios portuarios, en ingresos para el gobierno, y en rentas para 14,490 empleados.

Salgado, O. y Cea, P. (2012), realizaron una investigación titulada: *Análisis de la conectividad externa de los puertos de Chile como un factor de competitividad*, Universidad Católica de la Santísima Concepción, Chile, donde plantean que los puertos son un nodo dentro de la cadena de transporte, por lo que evaluar y determinar la conectividad externa de los puertos de Chile con los principales socios económicos del país es una de las piezas fundamentales para determinar y analizar su competitividad portuaria dado el creciente desarrollo comercial que ha llevado nuestro país. Esta investigación está basada en el contenido de los lineamientos de investigación sobre conectividad externa de países de la UNCTAD. En el caso de este estudio, esta metodología fue modificada y aplicada para medir la conectividad externa de los puertos que transfieren contenedores en Chile. Se seleccionaron siete puertos utilizando el criterio de la participación en el mercado de este tipo de carga, para los cuales se determinaron nueve tasas que conforman el Índice de Conectividad Externa Portuaria (ICEP) definido en este trabajo. Los resultados obtenidos arrojaron que los puertos de Iquique, San Vicente y Valparaíso brindan mayores

oportunidades a los exportadores de acceder a cadenas logísticas más adecuadas a sus productos o acceder a distintos mercados desde un mismo puerto. Sin embargo, en las vecindades portuarias de la Quinta y Octava regiones se encontró que los puertos del sur poseen mejores condiciones de accesibilidad marítima, pudiendo atraer más compañías navieras a dicha zona. Los puertos de la zona central no presentan mayores diferencias de conectividad externa para los exportadores. En cambio para los puertos del sur los exportadores tienen mejores alternativas de acceso a mercados a través del puerto de San Vicente.

Nacional

Esparza, M., et al. (2012) en su tesis *Plan Estratégico de la Industria de Equipos para el manejo de contenedores en el Callao*, para obtener el grado de Magister en Administración de Negocios Globales, presentado a la Pontificia Universidad Católica del Perú, plantean que para competir en este mercado global, el puerto del Callao cuenta con una ubicación estratégica, que favorece el acceso a todo el continente americano, lo cual reduce costos de logística y transporte, lo que hay que aprovechar. Entre las oportunidades del entorno destaca el crecimiento del comercio mundial, a mayor velocidad que la economía, incrementándose la

demanda por equipos para el manejo de los contenedores en los puertos. Destacando los autores que las condiciones macroeconómicas del Perú, en conjunto con la estabilidad política crean un entorno propicio para las inversiones. Es por ello que se plantea la búsqueda de capital abierto a través del mercado de valores dado que es una industria intensiva en capital.

Chang, V. (2011), en el estudio *Una aproximación de los cambios en la productividad y los determinantes de la eficiencia de los puertos del Perú*, para optar el título profesional de Economista, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Ciencias Económicas. El sistema portuario nacional cumple un importante rol en la competitividad del comercio exterior. El 95% del comercio internacional peruano se realiza por vía marítima. Esto pone en evidencia la importancia de dicho sector como pieza fundamental en el desarrollo del país. El principal objetivo de la presente investigación es realizar una medición del desempeño de los puertos regionales del Perú, principalmente de la eficiencia técnica del servicio de prestación de infraestructura portuaria de uso público que se encuentra en las regiones del Perú en el periodo 2002 – 2009, con la finalidad de conocer la situación en la que se encuentran los puertos regionales en nuestro país y en función a ello poder tomar decisiones de política sobre los menos eficientes

replicando lo realizado en los más eficientes y proponiéndose nuevas alternativas. Para la medición de la eficiencia técnica, se empleó la metodología de Data Envelopment Analysis (DEA), y para medir las variables ambientales o de entorno como la ubicación, el tipo de administración y/o el tamaño del puerto se aplicó el test no paramétrico de Mann Whitney y el análisis de segunda etapa, sugerido por Coelli (2005). Los resultados obtenidos, con respecto al nivel de eficiencia técnica, muestran que los puertos peruanos más eficientes, en promedio para el periodo 2004 - 2009, resultaron ser el puerto del Callao, el puerto de Paita y Matarani, seguido de San Martín, Ilo, Chimbote y Salaverry. Con respecto al cambio en la Productividad Total de los Factores, concluyen que hubo un incremento en la productividad en los puertos peruanos para el periodo 2002 – 2009 que fue en promedio aproximadamente 3.5% por año. Dicho cambio se explica en su mayor parte por el componente de Cambio Tecnológico (CT), el cual a su vez es explicado por un shock exógeno producido por la mayor demanda derivada de la infraestructura y servicios portuarios, ya que en los puertos peruanos la inversión ha sido mínima, a excepción de la realizada en el puerto del Callao, adquiriendo dos grúas portacontenedores, y en el puerto de Matarani, donde se ha realizado inversiones que corresponden principalmente a la ampliación de capacidad de almacenamiento de

silos para granos, la instalación de una torre absorbente para granos, la ampliación de la faja transportadora de minerales y a un nuevo sistema de embarque de minerales.

Aguilar, M., et al. (2007), en su investigación: *Análisis de la Competitividad de los Puertos Peruanos*, para optar el título de Licenciado en la Pontificia Universidad Católica del Perú, lograron realizar un diagnóstico integral y sistémico de los aspectos que afectan la competitividad de nuestros puertos. Para ello se investigó los puertos de Paita, Salaverry, Chimbote, Callao, General San Martín, Matarani e Ilo con el objetivo de determinar los factores clave en el modelo de competitividad portuaria. Su gestión y aplicación práctica al día a día, su medición y comunicación, permitiendo el aprendizaje y corrección de sus deficiencias, en un proceso de mejora continua. Utilizaron como herramienta el Plan Estratégico y el Cuadro de Mando Integral. El resultado fue la obtención de un mapa estratégico constituido por veintitrés objetivos que reflejan de forma simplificada, a la vez que genérica, la estrategia del puerto y de su Comunidad Portuaria. Los puertos pueden facilitar o detener el comercio exterior de un país. Para el caso de Perú esto representa el 95% del movimiento comercial. Una vía de desarrollo en crecimiento que necesita perfeccionarse y no elevar los costos logísticos con puertos ineficientes. Con este

avance teórico se busca aprovechar la ubicación geoestratégica del país, así como la consolidación de los corredores interoceánicos que nos permitirán movilizar comercio entre Europa, África y Asia.

2.2 Base teórica

2.2.1 Definición de competitividad

Competitividad, “es la capacidad para competir en los mercados por bienes o servicios” (Diccionario Oxford de Economía, 1998).

El diccionario de la Real Academia Española (RAE, 2003) define competitividad como la “capacidad para competir”.

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”.

El Grupo Asesor de Competitividad GAC de la Unión Europea (1997) señalan que la competitividad de una región o

nación se da por su capacidad de desarrollar factores que permitan el crecimiento económico a largo plazo: productividad, eficiencia, especialización o rentabilidad.

Porter (1991), dice que la competitividad de una nación depende principalmente de la capacidad de sus industrias para innovar y mejorar.

Ezeala-Harrison (1999) indica que la competitividad de las naciones puede expresarse como la capacidad relativa de las empresas de un país para producir y comercializar productos de una calidad superior a precios bajos; Baldwin (1995) y Krugman (1994), sostienen que la competitividad en el ámbito nacional, no es un concepto relevante, ya que los países más desarrollados no se encuentran compitiendo entre ellos, por lo que se trata más de un asunto interno de la nación que de un aspecto externo. De esta forma, tenemos que este concepto, ha evolucionado hacia una definición relacionada con el entorno local, teniendo como determinantes a los factores propios de la economía nacional a estudio. Debido a esto podemos observar a la competitividad en dos niveles: a través de los criterios que están relacionados con la empresa o el sector de que se trata, que permiten describirla en el nivel micro, mientras que los que están relacionados con el entorno

nacional, hacen referencia a su nivel macro. Podemos decir entonces que la competitividad de una nación, está determinada por los cambios esenciales que se realicen en el nivel micro con la influencia de los factores de nivel macro.

Es importante señalar que las condiciones geográficas de una nación pueden facilitar o en su caso dificultar la actividad económica que realiza, afectando tanto los factores micro o macro de la competitividad. En el cuadro 1 se presentan los principios de competitividad mundial que establece el estudio del “International Institute for Management Development”, donde aparecen factores micro y macro de competitividad. Resulta difícil analizar la competitividad de un país o de una región sin hacer referencia a otros países u otras partes del mundo.

“La competitividad es un término comparativo con el comportamiento de los competidores” (Avilés, 2009). Por lo que las comparaciones internacionales sobre la base de indicadores de competitividad, son utilizadas para ofrecer comparativas que podrían destacar las mejores prácticas.

Cuadro 1.

Principios de Competitividad Mundial.

<p>1. Actividad Económica.</p> <ol style="list-style-type: none">1. La prosperidad de un país refleja su actividad económica pasada.2. La competencia gobernada por las fuerzas del mercado mejora la actividad económica3. Cuanta más competencia exista en la economía doméstica, más competitivas serán las empresas domésticas en el exterior.4. El éxito de un país en el comercio internacional refleja la competitividad de su economía doméstica, siempre y cuando no existan barreras comerciales.5. La apertura hacia actividades económicas internacionales incrementa la actividad económica del país.6. La inversión internacional asigna de forma eficiente los recursos económicos a nivel mundial.7. La competitividad de las exportaciones a menudo está asociada con la orientación al crecimiento en la economía doméstica. <p>2. Eficiencia del Gobierno.</p> <ol style="list-style-type: none">1. La intervención estatal en las actividades empresariales debería ser minimizada, aparte de crear las condiciones competitivas para las empresas.2. El gobierno debería, sin embargo proporcionar las condiciones microeconómicas y sociales que hagan previsible y de esta forma minimizar los riesgos para las empresas.3. El gobierno debería ser flexible en adaptar sus políticas económicas a un entorno internacional cambiante. <p>3. Eficiencia de la empresa.</p> <ol style="list-style-type: none">1. La eficiencia en la actividad económica y la capacidad para adaptarse a los cambios en un entorno competitivo son atributos directivos cruciales para la competitividad de las empresas.2. Las finanzas facilitan las actividades de valor añadido.3. En un país, un sector financiero bien desarrollado e integrado internacionalmente apoya su competitividad internacional.4. Mantener un elevado estándar de vida requiere integración con la economía internacional.5. La capacidad emprendedora es crucial para la actividad económica en sus etapas iniciales.6. Una mano de obra capacitada incrementa la competitividad de un país.7. La productividad refleja el valor añadido a corto plazo.8. La actitud de la mano de obra afecta la competitividad de un país. <p>4. Infraestructura.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Una infraestructura bien desarrollada que incluya sistemas empresariales funcionales apoya la actividad económica.2. Una infraestructura bien desarrollada también incluye desarrollos en tecnología de información y una eficiente protección del entorno.3. La ventaja competitiva se puede construir sobre la aplicación eficiente e innovadora de tecnologías existentes.4. La inversión en investigación es básica y la actividad innovadora que crea nuevo conocimiento es crucial para un país en una etapa más madura de desarrollo económico.
--

Fuente: IMD 1999

La competitividad internacional es considerada como un área natural de acción para evaluar comparativamente a las regiones, a través de algunas prácticas usadas para ayudar a las empresas a competir con otras del mismo sector, como el benchmarking, según afirman Lloy-Reason y Wall (2000).

Es importante apuntar que a pesar de que la experiencia de un país con sus experiencias históricas y culturales no pueden ser transferidas con facilidad a otros, por lo que las comparaciones se han convertido en una buena herramienta para diseñar políticas macroeconómicas, microeconómicas y estructurales de una nación. Actualmente, la competitividad es un factor primordial en el desarrollo de cualquier estado, por lo que su concepción y concepto siempre se encuentran renovándose al mismo ritmo que los eventos internacionales.

2.2.2 Evolución conceptual

En el pensamiento económico ha evolucionado en sus postulados sobre competitividad, en dos sentidos fundamentales: la teoría económica tradicional y la moderna. La primera corresponde a una escuela de pensamiento económico cuyos principales exponentes son Adam Smith, David Ricardo, Thomas Malthus y John Stuart Mill; históricamente inicia con la publicación del libro de Adam Smith titulado "Una investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones" en 1776; misma que estuvo activa hasta mediados del siglo XIX y fue sucedida por la escuela neoclásica, que comenzó en el Reino Unido alrededor de 1870.

Es importante señalar que los economistas clásicos intentaron explicar el crecimiento y el desarrollo económico, a través de "dinámicas de crecimiento" en una época en la que el capitalismo se encontraba en pleno auge, luego de salir de una sociedad feudal y en la que la revolución industrial provocaba enormes cambios sociales que provocaron la cuestión de si se podría organizar una sociedad alrededor de un sistema en la que cada individuo buscara simplemente su propia ganancia; identificaron la riqueza de la nación con el producto nacional bruto; Smith ve a este producto nacional como el trabajo aplicado a la tierra y al capital. Una vez que la tierra y el capital son apropiados por los individuos, el producto nacional se divide entre trabajadores, terratenientes y capitalistas, en la forma de salario, renta e interés, mientras enfatizaba los beneficios del libre comercio, un análisis organizado alrededor del precio natural de los bienes, y la teoría del valor como costo de producción o la teoría del valor del trabajo.

Por su parte, una de las teorías modernas del pensamiento económico enfocado sobre la competitividad, es el modelo propuesto por Michael Porter, definido como el diamante de la ventaja nacional, caben también en este orden de ideas los modelos propuestos por Cho, o Moon, Rugman y Verbekey, así como los modelos del Foro Económico Mundial (WEF por sus

siglas en inglés) y el modelo del Instituto Internacional de desarrollo gerencial (IMD por sus siglas en inglés).

La Figura 1 muestra la evolución de las teorías económicas sobre la competitividad, como se relata en los párrafos anteriores.

Gracias al análisis histórico de las teorías que refieren a la competitividad, podemos observar que trata de explicar en un principio los beneficios y estructura del comercio; donde el éxito o fracaso de una nación estaba siempre determinado por las ventajas comparativas y a las cantidades variables de recursos y factores entre los socios comerciales.

Figura 1.

Teoría Económica de la Competitividad Internacional.



Fuente: <http://www.eumed.net> 2004

Posteriormente, las teorías tratan de acercarse al estudio de los factores que determinan la competitividad de una nación, donde su entorno y capacidad de innovación de las empresas (nivel micro) juega un papel fundamental en la determinación de la

competitividad nacional (nivel macro). Es importante caracterizar la evolución histórica referente al concepto de competitividad, ya que nos permitirá comprender mejor como es que se desarrolla la idea, a fin de asentarla en el concepto de “competitividad portuaria”:

2.2.3 Teorías Clásicas

En este apartado se reseñan las principales teorías de la competitividad, abordadas desde una perspectiva clásica o tradicional.

Teoría de la Ventaja Absoluta.

Esta teoría fue desarrollada por Adam Smith, quién ha sido considerado durante mucho tiempo como el “Padre de la economía política”, y su libro principal, “Investigación sobre la Naturaleza y Causas de la Riqueza de las Naciones”, como punto de referencia para todos los economistas.

Esta teoría, refuta la visión mercantilista del comercio, y en cambio, presenta al libre comercio como la mejor política para los países del mundo. Smith (1776) sostenía que con el libre comercio cada país podría especializarse en la producción de aquellos bienes en los cuales tuviera una ventaja absoluta, es decir, que

podiera producir de manera más eficiente que los demás países, e importar aquellos otros en los que tuviera una desventaja absoluta o que pudiera producir de manera menos eficiente; esta especialización intencional de los factores productivos debería conducir a un incremento de la producción mundial, la cual sería compartida por todos los países involucrados. Sin embargo, el principio de la ventaja absoluta, implica que un país desarrollado podría producir a un precio menor todo tipo de artículos y por lo tanto, estaría en condiciones de exportar de todo y no le convendría importar cosa alguna; además no considera el a las industrias nacientes, ni a los desequilibrios y distorsiones vigentes en las economías en desarrollo.

Teoría de la ventaja Comparativa

La ventaja comparativa es aquella que tiene un país en comparación con otro en la elaboración de un producto, siempre y cuando éste se pueda producir a un menor costo en términos de otros bienes y en comparación con su costo en el otro país.

Krugman y Obstfeld (2000) comentan que “Un país tiene una ventaja comparativa en la producción de un bien si el costo de oportunidad de producir ese bien en términos de otros bienes es menor en ese país que en otros países”.

Esta teoría es un argumento favorable al libre comercio; fue elaborada por el economista inglés David Ricardo, expuso que una nación debe especializarse en la producción y exportación de la mercancía en que resulte menor su desventaja absoluta e importar la mercancía en la que su desventaja absoluta sea mayor, ya que lo decisivo en el comercio internacional no serían los costes absolutos de producción en cada país, sino los costes relativos.

2.2.4 Teorías sobre ventaja Competitiva

El modelo de ventaja Competitiva pretende dar respuesta a teorías más complejas que las asumidas por los teóricos clásicos, ya que la teoría de la ventaja comparativa ya no explicaba convincentemente la competitividad de las naciones; recordemos que el proceso de globalización que vivimos hoy en día, ha llevado a las diferentes naciones a intensificar su competencia (independientemente del su grado de desarrollo), a fin de obtener la mayor cantidad de beneficios posibles; históricamente, es importante recordar que entre los siglos XVIII y XIX, el comercio reflejaba las diferencias en las dotaciones de factores en cada nación; actualmente, podemos apreciar que las diferencias económicas entre países desarrollados y no desarrollados son cada vez más grandes, a nivel micro, las personas tratan de tener

una mejor calidad de vida, lo que se refleja a nivel macro en gran interés por ser realmente competitivo a nivel internacional, pero para ello es necesario conocer los factores que rigen la competitividad entre las naciones. Las diversas teorías sobre ventaja competitiva nacen a partir de la necesidad de explicar la diferencia cada vez mayor entre países desarrollados y no desarrollados.

Porter (1990) explica cómo las industrias de las naciones son las que determinan el éxito de la misma nación; por tanto, las ventajas de una nación con respecto a otra no se basan en las dotaciones de factores y en los costos comparativos, sino en la elección de estrategias adecuadas y en la capacidad de innovación de las empresas.

“La ventaja competitiva depende de ofrecer una propuesta de valor única a partir de una cadena de producción de valor adaptada, lo que implica un sistema de contrapartidas diferente al de los rivales, y en el que existe un ajuste entre las numerosas actividades que pasan a fortalecerse unas con otras” (Porter, 2010, p. 12).

Por otro lado, Kogut indica que la competitividad internacional se encuentra impulsada por las diferencias en la capacidad de transformar insumos en bienes y servicios para obtener la máxima utilidad.

Modelo de Diamante de la Ventaja Competitiva Nacional

El modelo del diamante de Michael Porter está basado en un análisis de las características del entorno nacional; con este modelo pretendía dar respuesta a por qué ciertas empresas ubicadas en determinados países eran capaces de innovar y otras no, así como a por qué las empresas de estas naciones persiguen implacablemente mejoras: buscando nuevas fuentes cada vez más perfeccionadas de ventajas competitivas.

La respuesta de este modelo a estas preguntas se halla en cuatro grupos de variables que influyen en la habilidad de una empresa para establecer y mantener la ventaja competitiva en los mercados internacionales: condiciones de los factores, condiciones de la demanda, sectores afines y auxiliares, estrategia, estructura y rivalidad en las empresas. Existen otros dos factores que, conjuntamente con los anteriores, forman “el diamante nacional” y se corresponden con el azar y el Gobierno; estos factores

determinantes interactúan entre sí formando lo que Porter denomina el diamante de la ventaja nacional.

La ventaja competitiva en un solo factor no sería sostenible, debido a que estaría expuesta a la imitación por parte de competidores globales; sin embargo, para que una empresa tenga éxito a nivel internacional, no es necesario que exista ventaja en cada uno de los vértices del diamante.

Los factores de producción del diamante propuesto por Michael Porter, pueden agruparse en las siguientes categorías:

- **Recursos humanos.-** representan la cantidad, capacidad y costo del personal; hay que tener en cuenta las horas normales de trabajo y la ética del personal al realizar el mismo.
- **Recursos físicos.-** son la abundancia, calidad, accesibilidad y costo de los recursos físicos como la tierra y el agua; entra también en esta línea la localización, y el clima.
- **Recursos de capital.-** representa la cantidad y costo de capital disponible para realizar inversiones.

- **Recursos del conocimiento.-** está compuesto por el conocimiento científico, técnico y el mercado sobre los bienes y servicios disponibles en una nación.
- **Infraestructura.-** se refiere al tipo, calidad y costo de la infraestructura con que dispone la competencia, incluye al sistema de transportes, de comunicaciones, correo, pagos y transferencias.

2.2.5 Competitividad portuaria

Según Pelayo (2003), "competitividad es la capacidad que tiene una organización pública o privada, lucrativa o no, de mantener sistemáticamente ventajas comparativas que le permiten alcanzar, sostener y mejorar una determinada posición en el entorno socioeconómico.

El International Institute for Management Development (1997) define la competitividad como "la capacidad que tiene un país o una empresa para, proporcionalmente, generar más riqueza que sus competidores en mercados internacionales".

El concepto de competitividad ya no es posible restringirlo solo al movimiento físico de las cargas, sino que es necesario

insertarlo en un enorme campo de elementos que es preciso tener presente y considerar integrado como un todo sistémico.

Esto se produce porque el puerto, como uno de los eslabones más importantes en una cadena de transporte, en su calidad de interfase, ya no basta que entregue un buen rendimiento interno en la transferencia física de la carga, sino que hay que adicionar a ello una función compleja que va mucho más allá y que debe conjugarse con los objetivos centrales de obtener una mejor expedición de la carga en toda la cadena de distribución de origen a destino final. Esto produce la integración de otros elementos adicionales, tales como las vías de acceso, las externalidades, los procedimientos administrativos, etc., es decir algunos directamente portuarios u otros, consecuencia del transporte y del comercio en general.

En este nuevo escenario los puertos deben ofrecer sus servicios al comercio exterior, más que al transporte marítimo, adoptando tecnologías de punta para el manejo físico de las cargas, adecuando sus infraestructuras marítimas, terrestres, de accesos y de interrelación con la ciudad-puerto y con la red nacional de transporte, protegiendo el medio ambiente, reduciendo sus externalidades, mejorando sus sistemas de gestión y de

información, reestructurando sus tarifas y lo más importante capacitando y cambiando la mentalidad de sus recursos humanos en todos los niveles.

Cerbán (2007), plantea que la competitividad portuaria “es el desarrollo y aplicación de estrategias alternativas para atraer más clientes o de mayor potencial para alejarse de sus competidores”.

Es decir, la competitividad portuaria se refiere al desarrollo y aplicación de estrategias alternativas para atraer a más clientes o a clientes con un mayor potencial de negocio hacia el puerto. Los puertos analizan continuamente estrategias con el objeto de alejarse de sus competidores. Como consecuencia, los puertos compiten localmente, pero también lo hacen a nivel global, incluso a grandes distancias, sirviendo a las mismas zonas comerciales.

Ahora bien, podemos identificar la competitividad portuaria en cuatro niveles diferentes: entre empresas de un puerto, entre puertos, entre grupos de puertos y entre rangos portuarios.

Velazco y Heredia (2003) mencionan que es necesario resaltar que actualmente no se compite bajo el esquema

tradicional, es decir, entre empresas, sino entre cadenas empresariales, regiones o países.

La Organización de Cooperación para el Desarrollo Económico (OCDE, 1992) define la competitividad como “el grado en el cual un país, bajo condiciones de mercado libres y justas, puede producir bienes y servicios que superen los test de los mercados internacionales, incrementando en forma sostenida los ingresos reales de su población”.

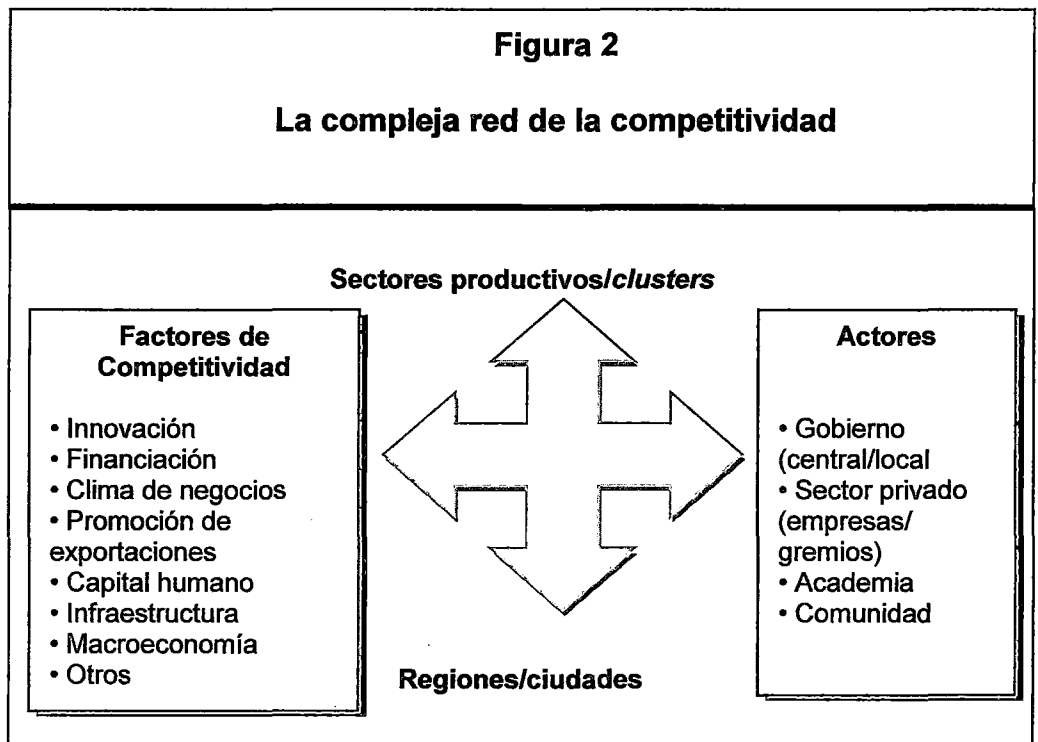
2.2.6 Factores de la competitividad portuaria

Los factores que influyen en la competitividad pueden variar en función del ámbito de referencia y del tipo de tráfico analizado. Las fuerzas competitivas de las empresas de un mismo puerto están determinadas principalmente por los factores productivos (tierra, trabajo, capital, tecnología y posición en el mercado), mientras que la competencia entre puertos, comunidades portuarias y rangos portuarios se ven afectadas por otros factores como la localización geográfica, la infraestructura disponible, el nivel de industrialización, la política gubernamental, etc. Concretamente, se pueden resumir en seis los factores que influyen en la competitividad de los puertos (Fleming y Baird, 1999).

Los factores que influyen en la competitividad portuaria pueden variar.

Desde el punto de vista empresarial, y con un enfoque macroeconómico, podríamos afirmar que no existen países o regiones competitivos sino empresas competitivas (la riqueza no se crea a nivel macro sino a nivel micro).

Siguiendo a Porter (2001), como factores de competitividad se señalan la innovación, el capital humano y la infraestructura, entre otros (Figura 2).



Fuente: Porter, M. (2001)

Siguiendo a Porter (2001), como factores de competitividad se señalan la innovación, el capital humano y la infraestructura, entre otros (Figura 2).

El diamante extendido de Porter aplicado a los puertos marítimos

Los puertos compiten por categorías de bienes o por tipos de tráfico que, individualmente, puede ser considerados equivalentes a una industria o mercado (Haezendonck y Notteboom, 2002).

Porter (1990) afirma que las ventajas competitivas para cada categoría analizada están creadas y sustentadas en un proceso muy localizado, de forma que otros países o regiones no influyen en el éxito competitivo local.

La estructura del diamante de Porter identifica los principales determinantes que contribuyen al éxito competitivo de los países en una industria específica, distinguiendo cuatro bloques que se interrelacionan. Los determinantes del diamante son cuatro: recursos o condiciones de factor condiciones de demanda, industrias de soporte y relacionadas, y estrategia corporativa y rivalidad, denominada también competencia.

Porter afirma que el gobierno, tanto local, como regional, nacional o supranacional, no llega a ser un determinante separado del diamante, sino sólo un factor externo al mismo, aunque puede influir sobre los cuatro determinantes principales y sus interrelaciones.

Determinantes

Primer determinante: Recursos o Condiciones de Factor

Este determinante hace referencia a los medios empleados para proporcionar los servicios portuarios. Se puede hacer una distinción entre los factores determinados históricamente o factores básicos, como el acceso marítimo, y los factores avanzados que se han ido logrando con el paso del tiempo, como la tecnología.

Segundo determinante. Condiciones de demanda

Recoge las relaciones entre los clientes del puerto, entendiéndolos como aquéllos que tienen la capacidad de decidir sobre si una mercancía pasa o no por un puerto, y los diferentes actores implicados en la actividad portuaria o comunidad portuaria. Se refiere, entre otros factores, a la capacidad de la comunidad portuaria de responder a los requerimientos de la demanda, de realizar inversiones en nuevos productos e instalaciones ante

crecimientos rápidos de la demanda y a al grado de colaboración entre los distintos agentes implicados en la actividad portuaria.

Tercer determinante. Industrias de soporte

Para la creación de ventajas competitivas de un puerto es fundamental contar con la existencia de una industria de soporte que posibilite el ejercicio de su actividad. Ejemplos de estas industrias son los feeders, los servicios de remolque, las empresas de almacenamiento, de transporte por carretera, de seguros, ferrocarril, etc.

Cuarto determinante. Competencia del puerto

Se refiere a la manera en que los operadores son organizados y dirigidos, es decir, a la estructura estratégica de la empresa y su rivalidad. En este sentido, es muy importante determinar cuál es el rango de puertos que se considera competitivo con respecto al analizado.

Atributos

Los dos atributos, el gobierno y los factores de riesgo, son relevantes para poder determinar las ventajas competitivas de los puertos. Las influencias del gobierno sobre las operaciones portuarias son manifestadas a diferentes niveles: internacional,

nacional, regional y local. Los riesgos posibles o casualidades se refiere a los efectos que tiene sobre la actividad portuaria hechos como una invasión o una guerra, terremotos, huelgas, etc. y la posibilidad de adaptación a esta situación cambiante de forma que no se pierdan las ventajas competitivas.

Obsérvese que hay una relación muy estrecha entre los diferentes determinantes y atributos, formando parte de una totalidad interconectada que no afecta al proceso competitivo individualmente. Un solo hecho o un suceso, como por ejemplo un proyecto de inversión, inicia un proceso dinámico que puede afectar a todos los componentes del diamante en su conjunto. Este proceso lleva a los puertos a desarrollar las competencias clave que les permiten crecer, siendo su identificación fundamental para la determinación de la estrategia portuaria.

Según Aguilar et al. (2006), un concepto de la competitividad portuaria es el de los componentes de la competitividad portuaria, es decir, las características del puerto que lo hacen atractivo para ser elegido por los usuarios finales (básicamente líneas navieras y los dueños de la carga).

Actualmente los puertos están cambiando su papel en el comercio internacional, de ser solo el lugar de llegada de mercancía a mucho más, debido a transformaciones en el sector de transporte, innovaciones tecnológicas, contenerización de la carga, armonización internacional de políticas portuarias, incremento en la autonomía local de los puertos; lo que se gestiona una cadena de transporte debido a la competencia entre operadores logísticos por el incremento del tráfico.

Si está cambiando el papel de los puertos a nivel macro, es importante preguntar al usuario final ¿qué buscan conseguir los usuarios del un puerto? Alcántara (2005) responde esta cuestión, explicando que las prioridades de los usuarios del puerto, definirían los objetivos de competitividad portuaria en el siguiente orden:

- a) Que los puertos sean estratégicos y seguros.
- b) Que se encuentren bien equipados y con instalaciones adecuadas para el tráfico comercial deseado.
- c) Que sus tarifas y costes relacionados sean bajos y competitivos.
- d) Que los riesgos para el tiempo del buque y para el tiempo de la carga sean asumibles y no elevados

- e) Que la actuación de los diversos servicios portuarios sea eficiente y disponible (es decir, no sujeta a actuaciones laborales frecuentes).
- f) Que la organización portuaria esté bien gestionada y que el marco jurídico de obligaciones y responsabilidades sea razonable.

Coca y Compés (2003), definen la competitividad portuaria en función de cuatro indicadores ubicados dentro del marco institucional:

- La infraestructura marítima, terrestre y telemática.
- La superestructura: equipos, instalaciones y recursos humanos.
- La organización: como la comunidad portuaria ayuda a brindar un servicio de calidad.
- La productividad: en lo que se refiere a tarifas y precios.

De acuerdo con Porter (1991) hay cinco fuerzas en el siglo XXI que interactúan para modular el paisaje competitivo en el que se desenvuelven las Autoridades Portuarias y los proveedores de servicios portuarios esto es, los puertos. Dichas fuerzas son:

1. La rivalidad entre los competidores.
2. La amenaza de nuevos competidores.

3. El potencial para sustitutos globales.
4. El poder de negociación de los clientes del puerto.
5. El poder de negociación de los proveedores de servicios portuarios.

Estas fuerzas impactarán en todo tipo de puertos, cualquiera que sea su tamaño, incidiendo en las decisiones sobre su expansión, precios y otros componentes de la gestión. Los ganadores y perdedores emergerán en el sector portuario global, que dependerá en gran medida de cómo se posicionen estratégicamente los gestores portuarios en este cambiante entorno competitivo.

Según Varillas (2012), la pérdida de competitividad portuaria en el país responde a que en nuestros terminales se generan una serie de sobrecostos. Estos, agrega, quedaron demostrados en el estudio encargado por la Autoridad Portuaria Nacional sobre los Costos y Sobrecostos de la Cadena de Servicios Logísticos en los Terminales Portuarios de Uso Público.

El estudio refirió que los sobrecostos en la cadena logística marítima, portuaria y terrestre,, que actualmente pagan los

exportadores e importadores, ascienden a por lo menos US\$ 289.8 millones anuales.

La actividad portuaria se realiza con la prestación de servicios de infraestructura, logística y transporte, orientado a la satisfacción de la demanda, producción, exportación y comercio.

Los puertos más importantes en la economía actual son los puertos de tránsito que sirven de conexión intermodal a otro tipo de transporte, y los puertos de transbordos y eje central o "*transhipments and hub*" donde parte de las mercancías pasan de un buque a otro y donde el puerto es nudo de distribución de las mercancías, en este caso la logística se integra en el puerto.

Las principales condiciones de un puerto *hub* son su situación geográfica y el *hinterland*.

Además, en cuanto al buque, ha de poseer un diseño técnico para buques de diverso calado, zonas de fondeos, muelles con calados, para barcasas fluviales y para buques *feeder*.

En relación con la zona contigua terrestre y la mercancía, deberá disponer de grandes explanadas para contenedores con pavimentos adecuados, y unos modernos equipos de manipulación.

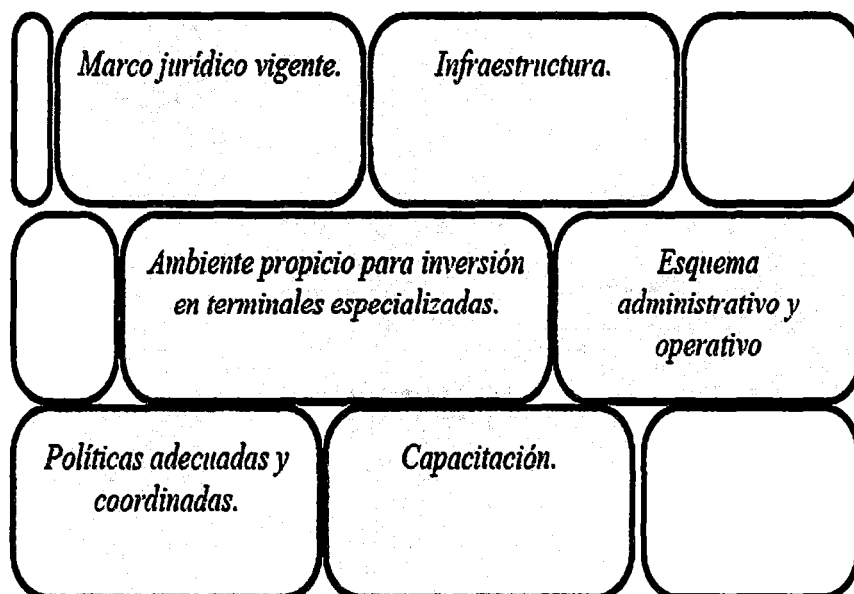
Por lo que se refiere a la logística e intermodalidad, tiene que ser un nudo de conexiones intermodales, apto para la navegación de cabotaje, con unos buenos sistemas de telecomunicaciones, un área de actividades logísticas, servicios de inspección, horario todo el año y a todas horas.

2.2.7 Modelo de competitividad portuaria

El presente estudio se basa en la Teoría de las Ventajas Competitivas de Porter, y el Modelo de Competitividad portuaria de Ruiz (2004), el cual identifica las siguientes variables que inciden en la competitividad de los puertos:

- El marco jurídico vigente.
- La infraestructura.
- Ambiente propicio para la inversión en terminales especializadas.
- Las políticas adecuadas y coordinadas por parte de las diversas autoridades.
- La capacitación en todas las instancias portuarias y en todos los niveles.

Figura 3.
Variables que inciden en la competitividad de los puertos



Fuente: Olmedo 2004 (Adaptado).

a) Marco jurídico vigente

El Sistema Portuario Nacional (SPN), incluidas las actividades portuarias que se realizan y los servicios portuarios que se prestan en su entorno como efecto de la dinámica del comercio exterior e interior peruano, se encuentra regulado por distintas normas de diverso rango, y ésta abarca desde preceptos constitucionales hasta normas de menor jerarquía como resoluciones de acuerdo de directorio.

El plexo normativo que regula el SPN, constituye el ordenamiento portuario nacional y su finalidad consiste en facilitar y

brindar seguridad al conjunto de relaciones jurídicas que se dan en los puertos, sea entre organismos públicos vinculados con la gestión portuaria, entre particulares –denominados usuarios intermedios y finales–, o entre éstos y aquéllos.

Los cuerpos normativos que integran el mencionado ordenamiento portuario nacional se ven complementados por otro conjunto de normas generales, cuya aplicación en el SPN es relevante, tanto en lo concerniente a las transacciones que se puedan dar en él como en la consecución de los objetivos de modernización portuaria.

Las normas más importantes –incorporadas en leyes o normas reglamentarias– que gobiernan el SPN y que integran nuestro ordenamiento portuario, así como aquellas normas generales complementarias que resultan aplicables en el SPN son:

Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN)

La LSPN, regula las actividades y los servicios portuarios, delimitando sus competencias entre las distintas entidades públicas vinculadas con el ámbito portuario, así como regula todas las relaciones jurídicas que nacen, se desarrollan y se extinguen dentro de la zona portuaria. En este orden de ideas, dentro de la

zona portuaria, la LSPN atribuye competencias exclusivas a cargo de la APN y de las APRs, según corresponda.

La LSPN configura un marco legal adecuado para la provisión de servicios portuarios y para la realización de actividades portuarias, de tal manera que tanto las actividades como los servicios portuarios se puedan brindar en términos de competitividad y eficiencia. Asimismo La modernización portuaria en el Perú, no se podría concebir sin la existencia del PNDP, cuya utilidad principal es la de catalizar las inversiones privadas en el SPN.

Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP)

El PNDP es el documento técnico normativo elaborado por la APN que tiene como objetivo orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del SPN.

Este Plan es aprobado por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones en el marco de la política del sector transportes y comunicaciones -párrafo 4.1. del artículo 4º-. También establece que los actos administrativos, autorizaciones, proyectos, actividades, inversiones y la celebración

de contratos en general, deberán tener concordancia con los lineamientos y estrategias básicas señalados en el PNDP; y que el PNDP articula los planes maestros de los terminales portuarios de titularidad y uso público de ámbito nacional elaborados por la APN y los planes regionales de desarrollo portuario elaborados por las APRs.

Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional

El RLSPN fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, tiene especial importancia porque desarrolla el articulado de la LSPN. Es decir, es la norma adjetiva de mayor importancia en el SPN pues complementa disposiciones generales establecidas en la LSPN.

Reglamento de Recepción y Despacho de Naves

El Reglamento de Recepción y Despacho de Naves en los puertos de la República del Perú, aprobado por Decreto Supremo N° 013-2011-MTC estipula las funciones y atribuciones exclusivas de la Autoridad Portuaria competente en el proceso de recepción y despacho de naves; adicionalmente, desarrolla los procedimientos de ingreso y recepción, despacho y salida de buques, tanto los que transportan carga como pasajeros.

Normas medioambientales

Reglamento de Agencias Generales, Marítimas, Fluviales, Lacustres; Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba del Decreto Legislativo N° 707.

Aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-99-MTC, establece disposiciones específicas relacionadas con las Agencias Generales, Agencias Marítimas, Agencias Fluviales, Agencias Lacustres, y Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba. En el citado Reglamento se establecen las generalidades, clasificación y requisitos para el otorgamiento y prórroga de las licencias correspondientes, las cuales son el título habilitante para poder prestar servicios.

Reglamento de los Servicios de Transporte Acuático y Conexos Prestados en Tráfico de Bahía y Áreas Portuarias

Reglamento aprobado mediante Resolución Ministerial N° 259-2003-MTC-02. En este Reglamento se establecen los procedimientos y condiciones que rigen a las personas naturales y jurídicas que prestan servicios de transportes acuáticos y conexos en bahía y áreas portuarias. La ejecución de la citada resolución es competencia de la APN.

La APN aplica el presente reglamento, para el otorgamiento, renovación y modificación de las licencias, prestación de los servicios básicos, asimismo, ejecuta las acciones de supervisión y fiscalización a los operadores de los mencionados servicios.

La aplicación de normas portuarias y aduaneras ha permitido ingresar a la modernidad en los puertos del Callao y de Paita mediante la participación del sector privado. Mejorar el ordenamiento portuario para evitar conflictos de competencia entre entidades públicas, con la finalidad de delimitar el régimen de utilización del dominio público portuario adecuándolo al Derecho portuario comparado, a través del establecimiento de mecanismos que permitan mejorar la eficiencia en la provisión de los servicios portuarios. Todo tiempo y toda circunstancia son favorables para mejorar las leyes y los reglamentos, para lo cual resulta de vital importancia el compromiso por parte de la Comunidad Portuaria Nacional, el Sector correspondiente y los entes encargados de legislar, en aras de avanzar aún más en la modernización portuaria.

En el esfuerzo por perfeccionar el ordenamiento portuario peruano será necesario que participe activamente la Comunidad Portuaria, y en especial los profesionales y técnicos especialistas

en las diversas ramas de la gestión portuaria. Las fuerzas vivas portuarias a las que deberá acompañar la Academia y el compromiso de los políticos, permitirá reformar las normas en todo aquello que resulte necesario.

b) Infraestructura

Los terminales portuarios que conforman el SPN, por lo general tienen una antigüedad mayor a 45 años, siendo la excepción el Muelle Norte y Sur del Terminal Portuario del Callao, y los terminales de uso privado especializado principalmente en hidrocarburos, gas y minerales. Varios de estos han sido construidos en la última década, como por ejemplo, el Muelle Antamina en Huarmey, Juan Pablo Quay y Misky Mayo en Bayovar, Southern Tablones en Ilo, Pure Biofuels, Tercer Multiboyas de Relapasa en el Puerto del Callao y el Terminal Portuario Perú LNG Pampa Melchorita para la carga proveniente del gas de Camisea; entre otros.

La mayor antigüedad la registran los terminales de uso público. Varios de ellos sobrepasaron su vida útil, requiriendo cada cierto tiempo, obras de rehabilitación y/o reparaciones integrales para continuar operando.

En el caso del Terminal Portuario del Callao, en el Muelle Norte se realizó el refuerzo del amarradero A, con la finalidad de instalar y operar las grúas pórtico de Muelle para la atención de naves portacontenedores, puestas en operación a partir de marzo de 2009; asimismo a mediados del año 2010, se puso en operación la primera fase del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur (Muelle Sur).

El nivel de inversiones ejecutado por el sector transportes hasta antes del año 2009, estaba orientado principalmente al mantenimiento de la infraestructura existente, la misma que debido a su antigüedad, carecía de características necesarias para la atención de naves de gran calado, así como para la instalación de equipamiento portuario moderno.

Actualmente con la participación de la inversión privada en los puertos se ha logrado iniciar el proceso de modernización de la infraestructura y equipamiento portuario que posibilitará disponer de infraestructura adecuada para la atención de naves de gran calado, así como espacios portuarios dedicados al almacenamiento y equipos de manipulación de carga que se ajustan a las necesidades actuales de las naves y mercancías.

En ese sentido, uno de los factores que se tomará en cuenta en la priorización de la modernización de las infraestructuras portuarias de uso público será la antigüedad que dispongan las mismas.

c) Las políticas adecuadas y coordinadas por parte de las diversas autoridades

Las políticas institucionales, se dividen en dos grupos: políticas institucionales nacionales y políticas institucionales de ámbito internacional.

La Política Nacional del Sector Transportes (PNST), establece las Bases de la Nueva Política Nacional del Sector Transporte, incluidas las bases de la política portuaria, y en esa línea sostiene:

“La Política Nacional del Sector Transporte debe estar enfocada a transformar la situación actual apoyada en las bases siguientes:

- Visión integral de los servicios e infraestructura de transporte.
- Gestión integrada del sistema enfocada al usuario para mejorar la eficiencia, la seguridad y la calidad.
- Marco normativo y organización institucional modernos.
- Financiación adecuada para la sostenibilidad del sistema.

- Conservación prioritaria y efectiva de las infraestructuras y su desarrollo de acuerdo con la demanda y la accesibilidad.
- Desarrollo tecnológico y de las competencias del personal”.

El referido instrumento también establece que:

La Política Nacional del Sector Transporte se determina a través de lineamientos, entendidos como directrices o ejes conductores de la acción del Sector Transporte en el mediano y largo plazo, cuya aplicación permita la definición de prioridades y facilite la toma de decisiones ante situaciones de múltiples demandas. Asimismo, su establecimiento contribuirá con la política general del gobierno de construir un país más justo, equitativo, competitivo y descentralizado, con plena participación de todos sus ciudadanos, integrado nacional e internacionalmente.

Los lineamientos de la Política Nacional del Sector Transporte son los siguientes:

- Conservación prioritaria de la infraestructura de transporte en los distintos modos y niveles de gobierno. Desarrollo ordenado de la infraestructura de transporte.
- Promoción del desarrollo, seguridad y calidad en los servicios de transporte y de logística vinculados.

- Promoción de la participación del sector privado en la provisión de servicios e infraestructuras de transporte.
- Apoyo a la integración nacional e internacional.
- Contribución a la consolidación del proceso de descentralización del país.
- Fortalecimiento de la gestión socio-ambiental en el Sector Transporte”.

Las bases de la política nacional de transportes como se menciona precedentemente, están recogidas en normas con rango de Resolución Ministerial, sin embargo los lineamientos básicos de política portuaria emanan de una norma con rango de Ley como lo es la LSPN y sus normas reglamentarias aprobadas por Decreto Supremo.

Así tenemos que el Estado fomenta, regula y supervisa, a través de los organismos competentes establecidos por la LSPN, las actividades y los servicios portuarios, con sujeción a los lineamientos de política portuaria que ella establece.

El artículo 3º de la LSPN, estipula como lineamientos de la política portuaria:

- El fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional.
- La integración de los puertos en el sistema de transporte nacional y a la cadena logística internacional.
- La promoción de la competitividad internacional del sistema portuario nacional.
- El fomento del cabotaje y la intermodalidad (el transbordo y tránsito de mercancías).
- La promoción de la inversión en el SPN.
- El fomento de las actividades para dar valor agregado a los servicios que se prestan en los puertos.
- La promoción del libre acceso, la leal competencia y libre concurrencia al mercado de los servicios portuarios.
- El fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuarios.
- La promoción y fortalecimiento de la descentralización y desconcentración del sistema portuario, la tecnificación y desarrollo de los puertos.
- La promoción, preservación y mejora del patrimonio portuario nacional.
- La constante renovación tecnológica en el SPN.

- La promoción del empleo portuario, como consecuencia de la capacitación y profesionalización de los trabajadores.
- La promoción de los sistemas de calidad total en la gestión portuaria.
- La protección y cuidado del medio ambiente, con arreglo a la legislación sobre la materia.
- La especialización y capacitación permanente de los trabajadores, así como la protección de sus derechos laborales y condiciones de vida.

Líneas de acción

Las líneas de acción, durante la vigencia del actual PNDP, en lo que concierne a las distintas entidades de la administración pública vinculadas con la gestión portuaria, son las siguientes:

- Consolidar el modelo de negocio *landlord* en el SPN;
- Continuar con el proceso de modernización del Terminal Portuario del Callao, y consolidar su posicionamiento como puerto hub subregional en la Costa Oeste de Sudamérica;
- Establecer los criterios técnicos y legales que guiaran el ordenamiento de la oferta portuaria existente para la eficiente atención de las cargas en los puertos.

- Impulsar la promoción de la participación de la inversión privada, prioritariamente en los terminales portuarios de uso público General San Martín, Pucallpa y San Juan de Marcona;
- Propiciar inversiones privadas únicamente en las áreas de desarrollo portuario, y que éstas concuerden con los lineamientos de política portuaria, de tal forma que se eviten distorsiones en la oferta de infraestructuras portuarias;
- Promover la eficiencia y calidad en la prestación de los servicios portuarios, a través de un régimen de libre competencia.
- Consolidar la presencia de la Comunidad Portuaria Nacional e instaurar modelos modernos de organización –*clusters*–
- Profundizar la capacitación de los funcionarios y trabajadores portuarios, en materia portuaria y adoptar programas de reconversión laboral;
- Propiciar las buenas prácticas portuarias en el SPN como la protección del medio ambiente, la seguridad portuaria, operaciones portuarias, etc.
- Consolidar el uso de las Tecnologías de Información y Comunicación en el SPN.
- Supervisar que ningún terminal portuario supere una tasa de ocupación de muelle mayor al 70%. En caso sea superada se propiciará las inversiones necesarias.

Política ambiental

La Constitución Política del Perú establece que los recursos naturales, renovables y no renovables, son patrimonio de la Nación. El Estado es soberano en su aprovechamiento, asimismo el Estado determina la política nacional del ambiente y se promueve el uso sostenible de los recursos naturales.

El Ministerio del Ambiente elaboró la Política Nacional del Ambiente, la cual se sustenta en los principios de: transectorialidad, análisis costo – beneficio, competitividad, gestión por resultados, seguridad jurídica, mejora continua y cooperación público-privada

La Política Nacional del Ambiente es de cumplimiento obligatorio en los niveles del gobierno nacional, regional y local y de carácter orientador para el sector privado y la sociedad civil. Se estructura en base a cuatro ejes temáticos esenciales de la **gestión ambiental**, respecto de los cuales se establecen lineamientos de política orientados a alcanzar el desarrollo sostenible del país:

Eje de Política 1. Conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y de la diversidad biológica

Eje de Política 2. Gestión Integral de la calidad ambiental

Eje de Política 3. Gobernanza ambiental

Eje de Política 4. Compromisos y oportunidades ambientales internacionales

En tal sentido, cada administración portuaria debe tener en cuenta los siguientes criterios:

- Definición de una política ambiental y sanitaria adecuada a sus necesidades particulares.
- Determinación de los aspectos ambientales asociados al ejercicio de sus funciones.
- Identificación de los requisitos legales que le son aplicables.
- Identificación de prioridades y determinación de sus objetivos y metas.
- Establecimiento de una estructura y programas para implementar su política, objetivos y metas.
- Determinación de procedimientos de planificación, control, vigilancia, corrección, auditoria y revisión para el adecuado funcionamiento del sistema.
- Flexibilidad para adecuar su actuación a circunstancias cambiantes.
- Difusión de los instrumentos clave del sistema de gestión ambiental: la política y los procedimientos.
- Actualización permanente de las normas, procedimientos y criterios que conforman el sistema de gestión ambiental y

sanitaria de la entidad, así como de los documentos que lo sustentan.

d) La capacitación en todas las instancias portuarias y en todos los niveles

La necesidad de formación es especialmente importante en sectores como el logístico portuario debido a su dinamismo y a la velocidad de evolución y cambio a la que está sometida. La formación en sí misma tiene una doble misión: permite la mejora del proceso productivo y contribuye a la modernización y expansión.

La mejora del proceso productivo es un requisito indispensable para subsistir en el mercado. Asimismo, en el sistema portuario las crecientes necesidades de las cadenas logísticas y empresas de transporte han propiciado una búsqueda de la excelencia operativa que únicamente es posible combinando las mejoras tecnológicas en las comunicaciones con la formación de los recursos humanos que las explotan.

Por otro lado, la capacitación profesional de los trabajadores permite la adaptación al cambio y la evolución del sector. Con la capacitación, además de incrementar la productividad de los

profesionales y su competencia, se consigue afianzar una estrategia de modernización y expansión con unos costes de inversión mínimos.

Cabe diferenciar que existen dos tipos de formación que puede recibir la comunidad portuaria: la formación universitaria y la formación continua.

La formación universitaria, principalmente pensada para jóvenes, pretende formar nuevas generaciones de profesionales en el ámbito logístico-portuario. Esta formación también puede ser cursada por profesionales con experiencia en el sector, aunque no es la idónea para ellos. Por otra parte la formación continua proporciona a los profesionales del sector una formación específica y actualizada de diferentes áreas relacionadas con su actividad.

La formación que son un elemento clave por varias causas: por una parte, consiguen mejorar la productividad y la competitividad del clúster, logrando una reducción de costos. Por otra parte, la formación es uno de los métodos para generar cohesión en la comunidad portuaria y de poner en contacto agentes que pese estar relacionados por su actividad, en el día a día no tienen contacto. Se generan sinergias y los procesos

mejoran. Además los cursos de nivel intermedio permiten homogeneizar procesos, corregir prácticas habituales incorrectas y, por ejemplo, mejorar la calidad de las estadísticas. Todo ello sin olvidar que la formación es una de las herramientas de motivación laboral más importantes.

Algunas de las causas de las carencias en la oferta formativa del sector portuario son: el escaso dinamismo de los gremios empresariales en este tema, así como cierta escases de recursos económicos y de tiempo dedicado a la formación.

2.2.8 Sistema Portuario Nacional

El Sistema Portuario Nacional Peruano, se constituye por puertos y terminales de uso privado y público. Los de uso público son terminales de usos múltiples (TUM), administrados por la Empresa Nacional de Puertos (Enapu S.A.) depende del MTC y los más importantes son: Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo.

El Terminal de Matarani se adjudicó en concesión a la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR S.A.), el 31 de mayo de 1999, asimismo se han concesionado el Puerto del Callao

Muelle Norte (APM Terminals) y Muelle Sur (DP World), el Puerto de

El Sistema Portuario Público también abarca los terminales de Iquitos (Loreto), Pucallpa (Ucayali), Yurimaguas (Loreto) y Puerto Maldonado (Madre de Dios); y los de lanchonaje, como Huacho (Lima), Supe (Lima) y Chicama (La Libertad), que son gestionados por Enapu S.A.

Los terminales privados son especializados con infraestructura y equipo diseñado para la carga y descarga de mercancías específicas, son de empresas mineras: Southern Peru Cooper Corporation (Ilo), Shougan (San Nicolás, Ica), Fábrica Cementos Lima (Conchán Lima). Además operan atraques privados (multiboya) con líneas submarinas de carga y descarga de líquidos, gas a granel.

En materia fluvial y lacustre, los ríos de la Amazonía peruana se utilizan para la comunicación y transporte de productos como minerales y/o materias primas, los ríos son rutas transversales de integración desafíos

El Perú ofrece una excelente ubicación geográfica para el desarrollo de puertos en el centro de Sudamérica, con fácil acceso a mercados como:

- Asia Pacific Economic Cooperation (APEC), con 21 economías, Región Asia –Pacífico.
- Los EE.UU., con quienes se está negociando un Tratado de Libre Comercio (TLC).
- La Comunidad Andina de Naciones, con más de 100 millones de habitantes y un PBI en conjunto de 250 millones de dólares.

El Perú participa de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), que promueve la construcción de infraestructura vial y portuaria, bajo el auspicio de organismos multilaterales.

2.2.9 Muelle Norte del Puerto del Callao

El Puerto Multipropósito del Callao es la puerta de entrada al Perú - la cuarta economía más grande de América del Sur. Ubicado a 15 kilómetros de la capital de Lima, el puerto del Callao, además de ser el puerto más grande del Perú, es el más importante de la costa del Pacífico sudamericano.

APM Terminals se adjudica la concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao en abril de 2011 por un periodo de 30 años e inicia sus operaciones como APM Terminals Callao en julio del mismo año. APM Terminals es socio mayoritario del terminal junto con Callao Port Holdings B.V. y la peruana Central Portuaria.

APM Terminals es uno de los operadores de terminales de contenedores más grandes del mundo, ya que ocupa el segundo lugar en el ranking mundial con más de 50 terminales en 31 países en los cinco continentes.

APM Terminals Callao es un terminal marítimo multipropósito diseñado para el manejo de carga contenedorizada y carga general como: metales, granos, fertilizantes y químicos, carbón, vegetales, aceite de pescado, maquinarias, entre otros.

El proyecto de modernización consiste en 5 etapas de construcción que se realizarán en 10 años y representa una inversión mayor a 750 millones de dólares.

La primera y segunda etapa del proyecto de modernización se ejecutará simultáneamente y estarán listas en 2015. Las obras

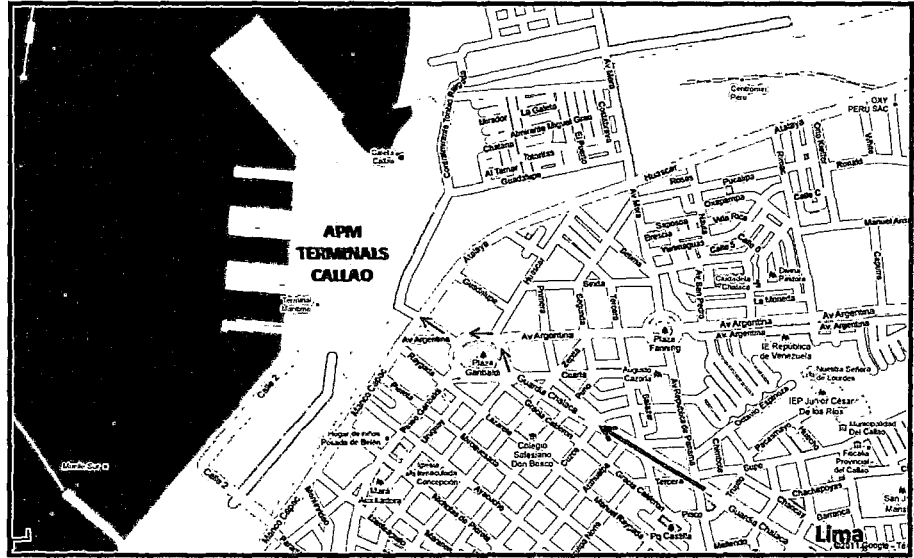
comprenden la construcción del nuevo acceso de entrada a la terminal, la ampliación del muelle 5 de contenedores, obras de dragado de 16 metros de profundidad, la adquisición de 4 grúas pórtico Súper Post Pánamax y 12 grúas de patio eléctricas e-RTG, la modernización del muelle 11 de graneles con sistema de faja transportadora subterránea, así como la construcción de nuevos edificios administrativos.

Al final de las 5 etapas de modernización, el Terminal Norte tendrá una capacidad para manejar hasta 3 millones de TEUs y 15 millones de toneladas de carga general.

La ubicación estratégica de la terminal junto con la modernización de sus instalaciones, beneficiarán directamente a todos nuestros clientes y usuarios quienes tendrán la oportunidad de un mayor crecimiento.

Ubicación

APM Terminals Callao, se encuentra ubicada en la Av. Contralmirante Raygada N° 111, Callao – Perú.



Especificaciones del Terminal

ESPECIFICACIONES DE MUELLE			
MUELLE	AMARRADERO	LONGITUD (mts)	PROFUNDIDAD (mts)
Muelle 1	Lado A	182.80	10
	Lado B	182.80	10
Muelle 2	Lado A	182.80	10
	Lado B	182.80	10
Muelle 3	Lado A	182.80	10
	Lado B	182.80	10
Muelle 4	Lado A	182.80	10
	Lado B	182.80	10
Muelle 5	Lado A	390.00	12.5
	Lado B	182.00	11
	Lado C	209.00	12.5
	Lado D	181.00	12.5
Muelle 7	Lado A	262.87	11.5
	Lado B	262.87	10.4
Muelle 11	Lado A	OBRAS CIVILES	
	Lado B		

El Callao como principal puerto del país movilizó a través de sus dos terminales, operados por las empresas DP World Callao y APM Terminals, 29.66 millones de toneladas métricas. Ambos operadores del Callao concentran cerca del 48% del movimiento de carga del SPN del año 2012, 24% cada una.

Movimiento de carga según régimen por Terminal Portuario
(Expresado en toneladas)

Régimen	Movimiento de carga
Exportación	4,825,609
Importación	9,859,077
Reestiba	1,597
Transbordo	26,661
Total General	14,712,945

En lo referido al movimiento de TEUs; en el año 2012 el SPN movilizó 2,026.7 miles de TEU's. El más importante es DP World Callao con una participación del 69% del total nacional; seguido de TNM Callao – APM Terminals y Terminales Portuarios Euroandinos con 20% y 8, respectivamente; concentrando en su conjunto el 98% del SPN.

**Movimiento Total de Teus según régimen por
Terminal portuario
(Expresado en TEUs)**

Régimen	Movimiento de TEUs
Exportación	149,740
Importación	183,027
Reestiba	34,422
Transbordo	46,960
Total General	412,149

2.3 Definición de términos básicos

Capacitación

Capacitación, o desarrollo de personal, es toda actividad realizada en una organización, respondiendo a sus necesidades, que busca mejorar la actitud, conocimiento, habilidades o conductas de su personal.

Competitividad

Capacidad de generar la mayor satisfacción de los consumidores fijado un precio o la capacidad de poder ofrecer un menor precio fijada una cierta calidad, es decir, la optimización de la satisfacción o el precio fijados algunos factores.

Infraestructura

Una infraestructura es el conjunto de elementos o servicios que están considerados como necesarios para que una organización pueda funcionar o bien para que una actividad se desarrolle efectivamente.

Marco jurídico

Son todas las leyes en general, que regulan una actividad portuaria y aduanera.

Políticas

Son las respuestas que el Estado o las empresas públicas y privadas pueden dar a las demandas de la sociedad, en forma de normas, instituciones, prestaciones, bienes públicos o servicios. En este sentido, está ligado directamente a la actividad del Estado en tanto ejecutor, es decir, aludiendo a la Administración del Estado, centralizada o descentralizada. Involucra una toma de decisiones y

previamente un proceso de análisis y de valorización de dichas necesidades.

Puerto

Un puerto marítimo es un área de tierra y mar, unida al mar por una conexión navegable, siendo considerada en esencia una entidad con sus medios o instalaciones naturales y artificiales.

Constituye un medio cuyas funciones básicas son proporcionar refugio a los barcos y permitir que personas y / o mercancías sean transbordadas de un modo de transporte a otro, siendo normalmente uno de ellos una nave oceánica.

CAPÍTULO III

VARIABLES E HIPÓTESIS

3.1 Definición de las variables

Variables independientes

X₁: Marco Jurídico Vigente (MJV).

X₂: Infraestructura (INF).

X₃: Ambiente propicio para inversión (AI).

X₄: Políticas adecuadas por parte de autoridades (PA).

X₅: Capacitación (CAP).

Variable dependiente

Y: Competitividad Portuaria (CP)

Y₁: Bajos costos

Y₂: Calidad del servicio

Y₃: Velocidad de atención a la nave

3.2 Operacionalización de las variables

Según el modelo de Ruiz (2004), manifiesta que la competitividad de los puertos se expresa a través de una variable dependiente y seis variables independientes, que comprendidas a

través de sus dimensiones que nos permiten llegar a sus indicadores.

Cuadro N° 3.1

Variable independiente	Indicador	Unidad de Medida	Items	
X ₁ : El marco jurídico vigente (MJ)	Tiempo de tramitación implementado en el puerto.	Horas/proceso que tarda un trámite en realizarse.	1,2	
	Grado de satisfacción del usuario.	Porcentaje de usuarios satisfechos/insatisfechos por con las facilidades otorgadas por la normatividad vigente.	3,4	
	Eficiencia en la aplicación del proceso normativo en la aduana	Capacidad de aplicación y conocimiento de los procesos del personal que labora en aduanas		5,6
		Satisfacción del usuario de servicios aduanales.		7,8
X ₂ :Infraestructura (INF)	Capacidad de transporte carretero.	Cantidad de mercancía que puede ser transportada por carretera por día.	9	
		Kilómetros de carreteras construidas	10	
	Capacidad Aeroportuaria	Capacidad de carga.	11	
		Capacidad del aeropuerto.	12	
	Ferroviaria.	Cantidad de mercancía que puede ser transportada por tren por día.	13	
		Kilómetros de vías férreas construidas	14	
	Grúas.	Cantidad de grúas que operan en el puerto	15	
		Capacidad de manejo TEU/Hora por grúa	16	
X ₃ : Ambiente propicio para la inversión. (AI)	Inversión extranjera directa	Inversión realizada en el puerto por parte de empresarios extranjeros.	17,18,19	
	Formación Bruta de Capital.	Inversión realizada en el puerto por parte de empresarios nacionales.	20,21,22	

X ₄ : Políticas adecuadas por parte de autoridades (PAC)	Gasto Gubernamental	Gasto ejercido en el puerto por parte del gobierno.	25,26,
		Inversiones del gobierno con capacidad operativa.	27,28
X ₅ : Capacitación (CAP)	Grado Máximo de estudio promedio	Nivel educativo del personal que labora en el puerto.	29,30,31,32
	Habilidades Laborales.	Personal certificado en el manejo de los procesos portuarios.	33,34,35,36

Variable dependiente	Indicador	Unidad de Medida	Items
Y: Competitividad Portuaria (CP)	Y ₁ : Bajos costos	Tarifas	35, 36, 37,40
	Y ₂ : Calidad del servicio	Expectativas del usuario	38
	Y ₃ : Velocidad de atención a la nave	Velocidad de atención	39

3.3 Hipótesis

Hipótesis general

H_G: Los factores que inciden en la competitividad del puerto del Callao son: el marco jurídico vigente, la infraestructura, el ambiente para realizar inversiones, las políticas por parte de las autoridades y el nivel de capacitación del personal que labora en el puerto del Callao.

Hipótesis específicas

H₁: El marco jurídico vigente incide significativamente en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao.

H₂: La infraestructura incide significativamente en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao.

H₃: El ambiente propicio para invertir incide significativamente en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao.

H₄: Las políticas adecuadas de las autoridades del Puerto del Callao le permiten competir exitosamente.

H₅: La capacitación del personal del Puerto del Callao le permite competir exitosamente.

CAPÍTULO IV

METODOLOGÍA

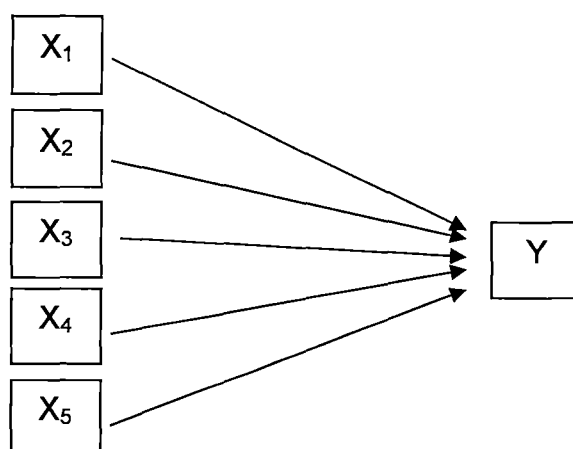
4.1 Tipo de investigación

La presente tesis se abordó desde 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.

4.2 Diseño de la investigación

Según los datos que se plantearon obtener en la presente investigación, el diseño adecuado para este estudio es correlacional, este diseño tiene como propósito describir variables y analizar su incidencia e interrelación; asimismo puede abarcar varios grupos o subgrupos de personas, objetos o indicadores (para cada uno de los puertos a estudio) de la siguiente manera:

Diagrama de estudio:



4.3 Población y muestra

La población en la investigación estuvo conformada por los agentes que operan en el Puerto del Callao:

Cuadro N° 4.1. Población de agentes en el Puerto del Callao

Agentes	N
Agencias navieras	5
Agencias de aduanas	45
Almacenes aduaneros	4
Agencias marítimas	6
Agentes de carga internacional	90
Total	150

Para definir la muestra de los agentes de carga internacional se aplicó la siguiente fórmula probabilística

$$n = \frac{Z^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{E^2(N - 1) + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Donde:

n = Tamaño de la muestra.

N = Tamaño de la población.

$Z^2 \alpha/2 = 1.96$.

p = Probabilidad de acierto, en este caso el valor será 0,5 el 50%.

q = Probabilidad de no acierto, que será 0,5 el otro 50%.

$E^2 =$ Error máximo permitido, 5% (0.05).

Luego, reemplazando los valores tenemos:

$$n = \frac{Z^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{E^2(N - 1) + Z^2 \cdot p \cdot q}$$
$$n = \frac{(1.96)^2 \times 0.5 \times 0.5 \times 150}{(0.05)^2 (149) + (1.96)^2 \times 0.5 \times 0.5}$$
$$n = 50$$

Cuadro N° 4.2

Muestra de agentes en el Puertos del Callao

Puertos	Agentes	N
Puerto del Callao Perú Muelle Norte – APM Terminals	Administradores:	
	Usuarios internos	2
	Usuarios externos:	
	Agencias navieras	2
	Agencias de aduanas	30
	Almacenes aduaneros	10
Agencias marítimas	6	
	Total	50

La muestra probabilística quedó conformada por 50 agentes que operan en el Puerto del Callao.

4.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Se utilizó como técnicas para la recopilación de los datos:

- a) La observación
- b) La Encuesta

Como instrumento se utilizó el Cuestionario Competitividad Portuaria, que analizó las variables de estudio, utilizando la escala tipo Likert.

La escala presenta un número de enunciados negativos y positivos acerca de un objeto de actitud. Al responder los individuos a los puntos de esta escala, indican su reacción asignándole un número a cada una: La codificación de los instrumentos se realizó de 5 a 1, siendo el 5 el valor máximo a obtener.

- Totalmente de acuerdo 5
- De acuerdo en general 4
- Ni de acuerdo ni en desacuerdo 3
- En desacuerdo en general 2
- Totalmente en desacuerdo 1

Estructurada de la siguiente manera:

- a) Marco jurídico vigente 8 items
- b) Infraestructura 8 items
- c) Ambiente propicio para la inversión 6 items
- d) Políticas adecuadas por las autoridades 4 items
- e) Capacitación al personal portuario 8 items
- f) Competitividad 6 items

La escala para la competitividad quedó como sigue:

Competitividad alta

Competitividad media

Competitividad baja

4.5 Procedimiento de recolección de datos

El procesamiento estadístico de los datos se realizó utilizando la estadística descriptiva e inferencial.

En la estadística descriptiva se utilizaron frecuencias y porcentajes. Los datos se procesaron mediante el programa SPSS.

4.6 Procesamiento estadístico y análisis de datos

Para el análisis e interpretación de datos, se empleó la estadística descriptiva e inferencial.

Los datos fueron procesados, analizados, clasificados y sistematizados de acuerdo a la tabulación y distribución de frecuencia. Los cálculos estadísticos se efectuaron con el paquete estadístico S.P.S.S., Versión 19 para Windows.

Se utilizó las medidas de tendencia central: la media y la desviación estándar. Los resultados se presentan en tablas de frecuencia. La prueba de hipótesis se realizó utilizando el chi cuadrado.

CAPÍTULO V

RESULTADOS

5.1 Descriptivas

A continuación se presentan los resultados estadísticos de las variables de estudio, que fueron procesados en el programa SPSS.

Tabla 1.
Medias y desviación estándar

	N		Media	Mediana	Moda	Desv. típ.
	Válidos	Perdidos				
MARCO JURIDICO	50	0	1,80	1,50	1	,881
INFRAESTRUCTURA	50	0	1,84	2,00	2	,738
AMBIENTE PROPICIO PARA LA INVERSION	50	0	1,86	2,00	1	,833
POLITICAS ADECUADAS Y COORDINADAS POR DIVERSAS AUTORIDADES	50	0	1,64	1,50	1	,722
CAPACITACION	50	0	1,72	2,00	1	,757
COMPETITIVIDAD	50	0	1,84	2,00	1	,792

La media para la dimensión Marco Jurídico 1.80, Infraestructura fue de 1.84, del Ambiente Propicio para la inversión 1.86, Políticas adecuadas y coordinadas por diversas autoridades fue de 1,64. Para la dimensión Capacitación obtuvo una media de 1,72 y en la dimensión competitividad 1,84.

Resultados de Variables Independientes

Tabla 2.

Dimensión: Marco Jurídico

Marco Jurídico	Frecuencia	Porcentaje
BAJO	25	50%
MEDIO	10	20%
ALTO	15	30%
Total	50	100,0

En la tabla 2 se puede apreciar que el 50% de los usuarios del Muelle Sur participantes en la investigación, perciben que el marco jurídico vigente tiene un nivel de competitividad Bajo, el 20% un nivel medio y el 30% un nivel alto.

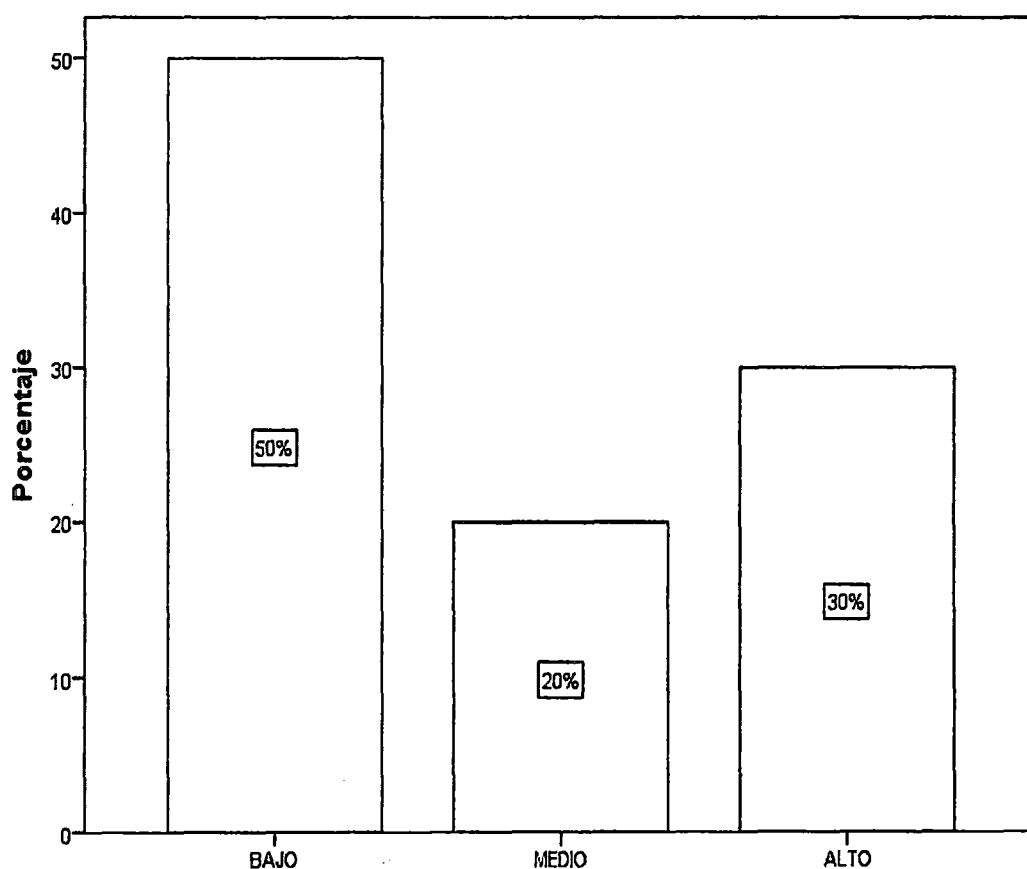


Figura 1. Dimensión: Marco Jurídico

Tabla 3.
Dimensión: Infraestructura

Infraestructura	Frecuencia	Porcentaje
BAJO	18	36%
MEDIO	22	44%
ALTO	10	20%
Total	50	100%

En la tabla 3 se observa que el 44% (22) de los usuarios del Muelle Sur participantes en la investigación, perciben que el factor Infraestructura tiene un nivel de competitividad Medio, el 36% (18) un nivel Bajo y el 20% (10) un nivel Alto.

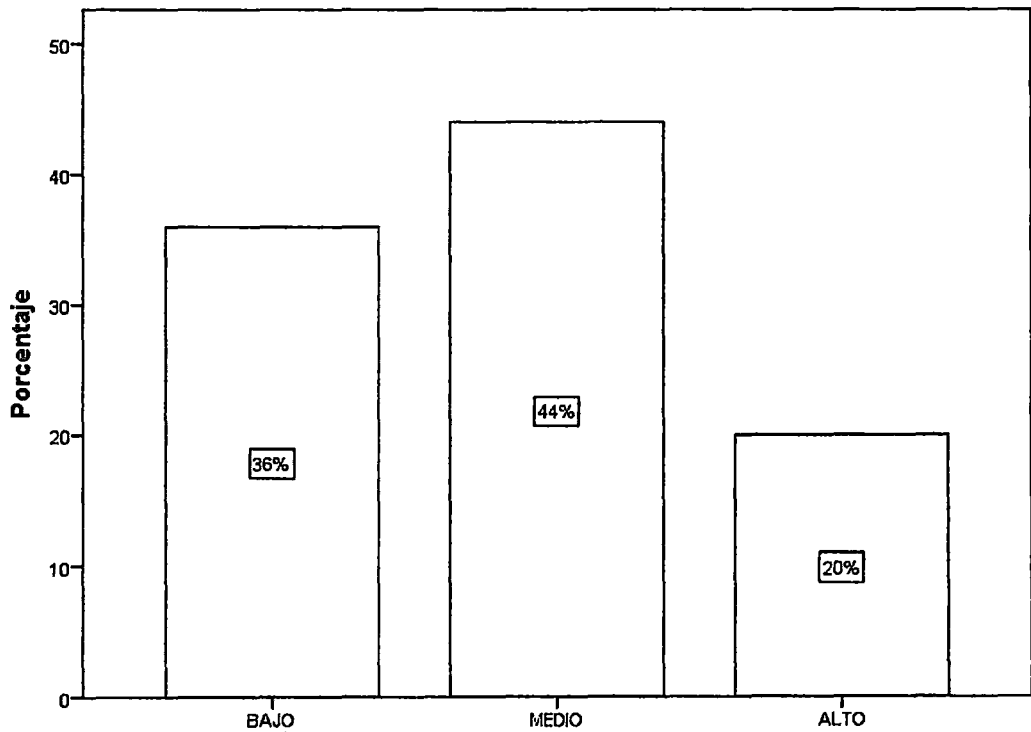


Figura 2. Dimensión: Infraestructura

Tabla 4.

Dimensión: Ambiente Propicio para la Inversión

Ambiente propicio para la inversión	Frecuencia	Porcentaje
BAJO	21	42%
MEDIO	15	30%
ALTO	14	28%
Total	50	100%

En la tabla 4, en cuanto a la Dimensión: Ambiente Propicio para la inversión: el 42% (21) percibe un nivel de competitividad: Bajo, el 30% (15) Medio y un 28% (14) Alto.

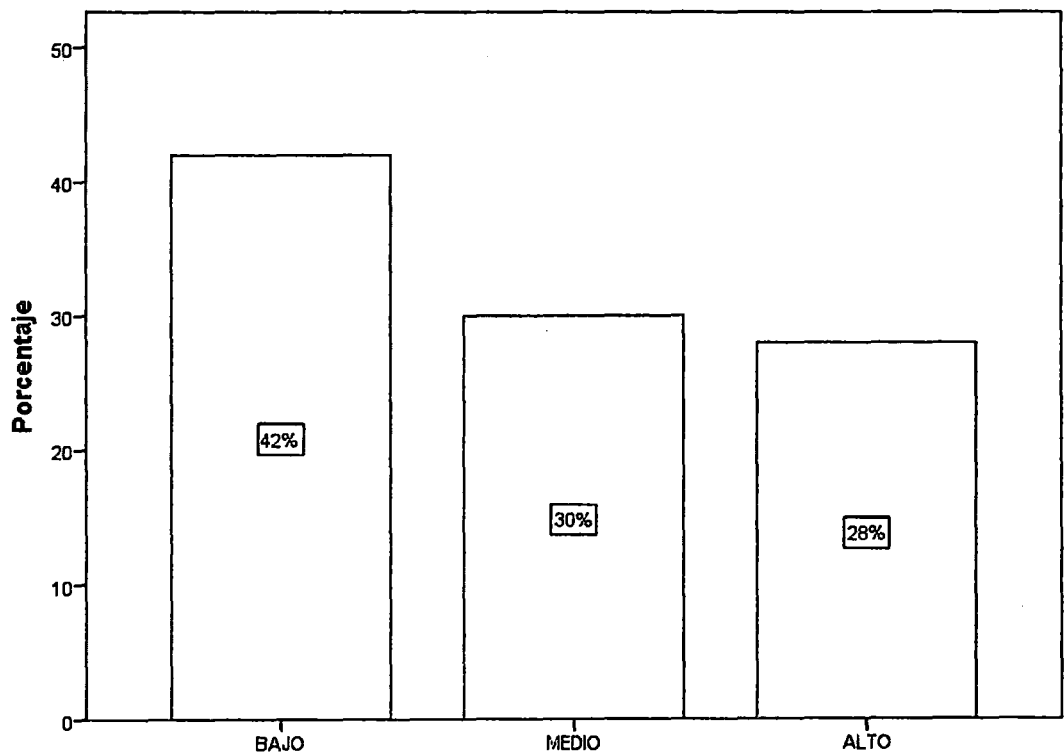


Figura 3. Dimensión: Ambiente Propicio para la Inversión

Tabla 5.
Políticas Adecuadas y coordinadas por diversas autoridades

Políticas adecuadas y coordinadas por diversas autoridades	Frecuencia	Porcentaje
BAJO	25	50%
MEDIO	18	36%
ALTO	7	14%
Total	50	100%

En la tabla 5 se observa que en la Dimensión: Políticas Adecuadas y Coordinadas por diversas autoridades, según la percepción de la muestra, el nivel de competitividad es: Bajo (50%), Medio (36%) y Alto (14%).

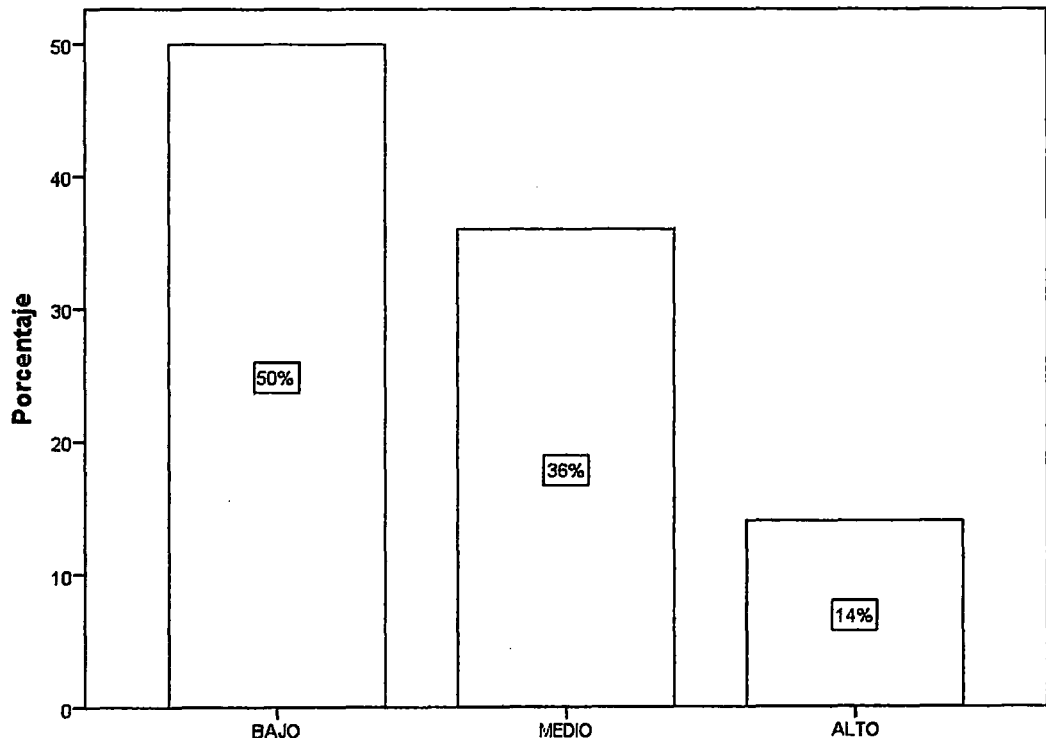


Figura 4. Políticas adecuadas y coordinadas por diversas autoridades

Tabla 6.
Capacitación

Capacitación	Frecuencia	Porcentaje
BAJO	23	46%
MEDIO	18	36%
ALTO	9	18%
Total	50	100%

En la tabla 6 se observa que en la Dimensión: Capacitación, según la percepción de la muestra, el nivel de competitividad es: Bajo (46%), Medio (36%) y Alto (18%).

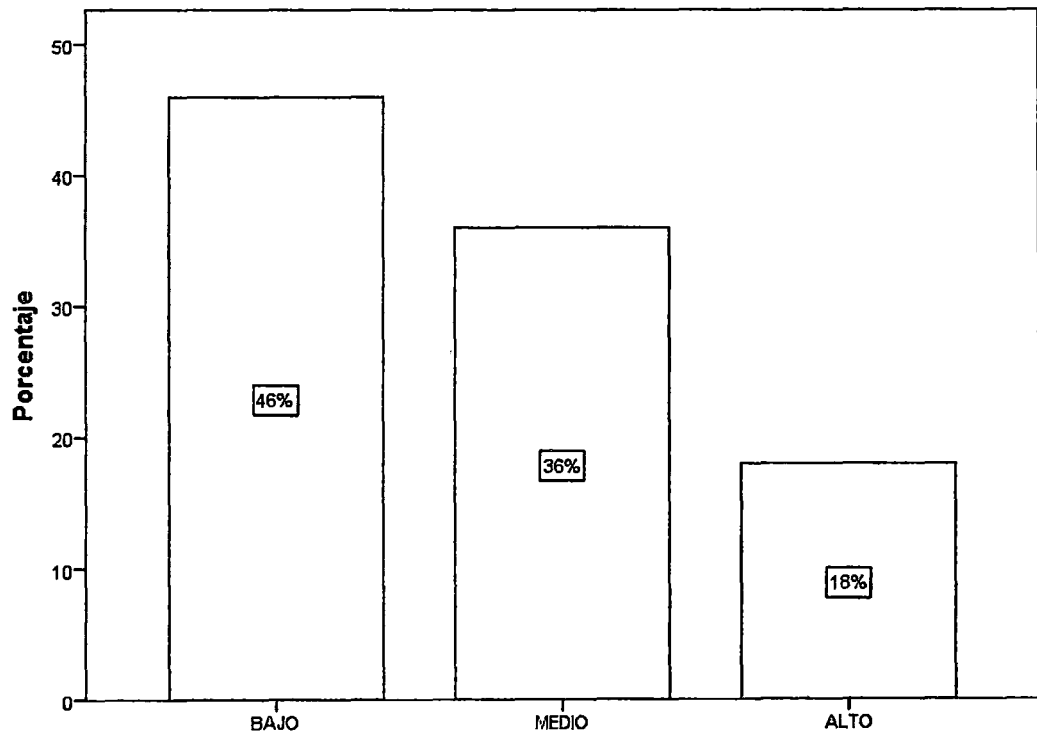


Figura 5. Capacitación

Resultados de Variable dependiente

Tabla 7.
Competitividad Portuaria

Competitividad	Frecuencia	Porcentaje
BAJO	20	40%
MEDIO	18	36%
ALTO	12	24%
Total	50	100%

En la tabla 7 se observa que en relación a la variable: Competitividad, según la percepción de la muestra, el nivel de competitividad es: Bajo (40%), Medio (36%) y Bajo (24%).

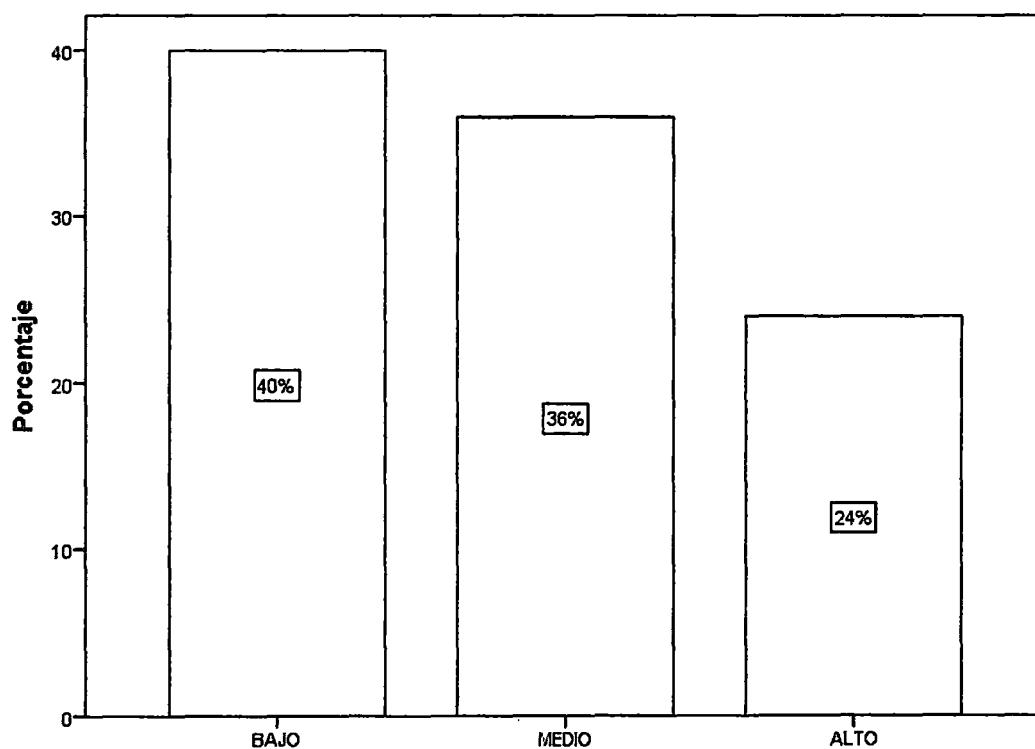


Figura 6. Competitividad

5.2 Contrastación de hipótesis con los resultados

Tabla 8. Marco Jurídico según nivel de Competitividad

		COMPETITIVIDAD			Total
		BAJO	MEDIO	ALTO	
MARCO JURIDICO	BAJO	56,0%	44,0%		100,0%
	MEDIO	30,0%	50,0%	20,0%	100,0%
	ALTO	20,0%	13,3%	66,7%	100,0%
Total		40,0%	36,0%	24,0%	100,0%

Observamos que para una presencia del factor Marco Jurídico bajo el nivel de Competitividad bajo se dio en un 56%, mientras que para un nivel del Factor Marco Jurídico medio, el nivel de Competitividad medio se dio en un 50% y para un nivel del Factor Marco Jurídico alto, el nivel de Competitividad alto fue de 66.7%.

Esta diferencia encontrada en el comportamiento de las variables resultó estadísticamente significativa ($p=0.00$) lo que permite concluir que existe una relación estadísticamente significativa entre el Factor Marco Jurídico y Competitividad.

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	23,924 ^a	4	,000
Razón de verosimilitudes	26,967	4	,000
Asociación lineal por lineal	15,798	1	,000
N de casos válidos	50		

a. 4 casillas (44,4%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 2,40.

Tabla 9. *Tabla de contingencia Infraestructura según nivel de Competitividad*

		COMPETITIVIDAD			Total
		BAJO	MEDIO	ALTO	
INFRAESTRUCTURA	BAJO	33,3%	50,0%	16,7%	100,0%
	MEDIO	45,5%	18,2%	36,4%	100,0%
	ALTO	40,0%	50,0%	10,0%	100,0%
Total		40,0%	36,0%	24,0%	100,0%

Observamos que para una presencia del factor Infraestructura bajo el nivel de Competitividad bajo se dio en un 33.3%, mientras que para un nivel del factor Infraestructura medio, el nivel de Competitividad medio se dio en un 18.2% y para un nivel del Factor Infraestructura alto, el nivel de Competitividad alto fue de 10.0%.

. Esta diferencia encontrada en el comportamiento de las variables resultó estadísticamente significativa lo que permite concluir que existe una relación estadísticamente significativa entre el Factor Infraestructura y Competitividad.

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	6,449 ^a	4	,168
Razón de verosimilitudes	6,812	4	,146
Asociación lineal por lineal	,098	1	,754
N de casos válidos	50		

a. 4 casillas (44,4%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 2,40.

Tabla 10. Tabla de contingencia Ambiente propicio para la inversión según nivel de Competitividad

		COMPETITIVIDAD			Total
		BAJO	MEDIO	ALTO	
AMBIENTE PROPICIO PARA LA INVERSION	BAJO	52,4%	33,3%	14,3%	100,0%
	MEDIO	13,3%	40,0%	46,7%	100,0%
	ALTO	50,0%	35,7%	14,3%	100,0%
Total		40,0%	36,0%	24,0%	100,0%

Observamos que para una presencia del factor Ambiente propicio para la inversión bajo el nivel de Competitividad bajo se dio en un 52.4%, mientras que para un nivel medio de dicho factor, el nivel de Competitividad medio se dio en un 40% y para un nivel alto del mismo factor, el nivel de Competitividad alto fue de 14.3%. Esta diferencia encontrada en el comportamiento de las variables resultó estadísticamente significativa lo que permite concluir que existe una relación estadísticamente significativa entre el Factor Ambiente propicio para la inversión y Competitividad.

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	8,517 ^a	4	,074
Razón de verosimilitudes	8,891	4	,064
Asociación lineal por lineal	,166	1	,684
N de casos válidos	50		

a. 2 casillas (22,2%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 3,36.

Tabla 11. *Tabla de contingencia Políticas Adecuadas y Coordinadas por diversas autoridades según nivel de Competitividad*

		COMPETITIVIDAD			Total
		BAJO	MEDIO	ALTO	
POLITICAS ADECUADAS Y	BAJO	28,0%	56,0%	16,0%	100,0%
COORDINADAS POR	MEDIO	44,4%	22,2%	33,3%	100,0%
DIVERSAS AUTORIDADES	ALTO	71,4%		28,6%	100,0%
Total		40,0%	36,0%	24,0%	100,0%

Observamos que para una presencia del factor Políticas Adecuadas y Coordinadas por diversas autoridades bajo el nivel de Competitividad bajo se dio en un 28%, mientras que para un nivel medio de dicho factor, el nivel de Competitividad medio se dio en un 22.2% y para un nivel alto del mismo factor, el nivel de Competitividad alto fue de 28.6%. Esta diferencia encontrada en el comportamiento de las variables resultó estadísticamente significativa lo que permite concluir que existe una relación estadísticamente significativa entre el Factor Políticas Adecuadas y Coordinadas por diversas autoridades y Competitividad.

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	10,345 ^a	4	,035
Razón de verosimilitudes	12,398	4	,015
Asociación lineal por lineal	,518	1	,472
N de casos válidos	50		

a. 4 casillas (44,4%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,68.

Tabla 12. *Tabla de contingencia Capacitación según nivel de Competitividad*

		COMPETITIVIDAD			Total
		BAJO	MEDIO	ALTO	
CAPACITACION	BAJO	56,5%	26,1%	17,4%	100,0%
	MEDIO	16,7%	55,6%	27,8%	100,0%
	ALTO	44,4%	22,2%	33,3%	100,0%
Total		40,0%	36,0%	24,0%	100,0%

Observamos que para una presencia del factor Capacitación bajo el nivel de Competitividad bajo se dio en un 56.5%, mientras que para un nivel de Capacitación medio, el nivel de Competitividad medio se dio en un 55.6% y para un nivel alto del mismo factor, el nivel de Competitividad alto fue de 33.3%. Esta diferencia encontrada en el comportamiento de las variables resultó estadísticamente significativa lo que permite concluir que existe una relación estadísticamente significativa entre el Factor Capacitación y Competitividad.

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	7,931 ^a	4	,094
Razón de verosimilitudes	8,318	4	,081
Asociación lineal por lineal	1,885	1	,170
N de casos válidos	50		

a. 4 casillas (44,4%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 2,16.

CAPÍTULO VI

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

El concepto de competitividad ya no es posible restringirlo solo al movimiento físico de las cargas, sino que es necesario insertarlo en un enorme campo de elementos que es preciso tener presente y considerar integrado como un todo sistémico.

Esto se produce porque el puerto, como uno de los eslabones más importantes en una cadena de transporte, en su calidad de interfase, ya no basta que entregue un buen rendimiento interno en la transferencia física de la carga, sino que hay que adicionar a ello una función compleja que va mucho más allá y que debe conjugarse con los objetivos centrales de obtener una mejor expedición de la carga en toda la cadena de distribución de origen a destino final. En este nuevo escenario los puertos deben ofrecer sus servicios al comercio exterior, más que al transporte marítimo, adoptando tecnologías de punta para el manejo físico de las cargas, adecuando sus infraestructuras marítimas, terrestres, de accesos y de interrelación con la ciudad-puerto y con la red nacional de transporte, protegiendo el medio ambiente, reduciendo sus externalidades, mejorando sus sistemas de gestión y de información, reestructurando sus tarifas y lo más importante capacitando y cambiando la mentalidad de sus recursos humanos en todos los niveles.

En este contexto, el presente estudio se basa en la Teoría de las Ventajas Competitivas de Porter, y el Modelo de Competitividad portuaria de Ruiz (2004), el cual identifica las siguientes variables que inciden en la competitividad de los puertos: El marco jurídico, la infraestructura, el ambiente propicio para la inversión en terminales especializadas, las políticas adecuadas y coordinadas por parte de las diversas autoridades y la capacitación.

En relación a los factores analizados, el factor Infraestructura obtuvo un nivel medio (44%), y los otros cuatro factores: Marco Jurídico, Ambiente propicio para la inversión, Políticas adecuadas y coordinadas por diversas autoridades y la Capacitación al personal obtuvieron un nivel Bajo. Lo que podría explicarse por la inversión en infraestructura realizada por APM Terminals.

Ortíz, (2010), plantea que conforme la inversión para modernizar y ampliar el puerto de Veracruz se materializa e incorpora a su operación, se generan más y mejores actividades por parte de las personas y organizaciones involucradas de manera directa e indirecta en el recinto portuario en cuestión, lo que lleva al incremento del movimiento de carga. Por su parte el estudio de Esparza, et al. (2012), evidencia que las condiciones macroeconómicas del Perú crean un ambiente propicio para la inversión, en conjunto con la estabilidad política, planteando la

búsqueda de capital abierto a través del mercado de valores dado que es una industria intensiva en capital.

Estrada (2007), valida la necesidad de implementar políticas y planes estratégicos para el desarrollo portuario, “a partir de las capacidades del puerto y de las características del entorno competitivo en que se mueve, elabora una estrategia para mejorar la eficiencia y competitividad del puerto, orientada al mercado y en un determinado entorno sociopolítico, en donde la sostenibilidad es una premisa básica”.

En relación a la variable Competitividad, según la percepción de la muestra, prevalece el nivel de competitividad Bajo (40%). Sin embargo, es de destacarse que la principal fortaleza que aparece en el estudio como factor de competitividad es la infraestructura. Este resultado refleja una realidad, que falta aún mucho por hacer y que no solo se trata de infraestructura sino de mejorar los demás factores analizados. Es decir, el puerto del Callao para ser competitivo debe ofrecer sus servicios al comercio exterior, adoptando tecnologías de punta para el manejo físico de las cargas, adecuando sus infraestructuras marítimas, terrestres, de accesos y de interrelación con la ciudad-puerto y con la red nacional de transporte, protegiendo el medio ambiente, mejorando sus sistemas de gestión y de información, reestructurando sus tarifas y lo más importante capacitando y cambiando la mentalidad de sus recursos humanos en todos los niveles.

CAPÍTULO VII

CONCLUSIONES

En base a la valoración y análisis e interpretación de los resultados obtenidos se llegó a las siguientes conclusiones:

1. Existe una incidencia significativa entre los factores: Marco Jurídico vigente, Infraestructura, Ambiente para realizar inversiones, Políticas por parte de las autoridades y Capacitación del personal y la competitividad del Muelle Norte del puerto, la cual es directa, en decir, en la medida que incrementa el nivel de los factores, aumenta el nivel de competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao.

2. El marco jurídico vigente en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao, estadísticamente es significativo lo que permite concluir que existe una relación estadísticamente significativa entre el Factor Marco Jurídico y Competitividad. El marco jurídico obtuvo un índice bajo (50%), lo que significa que se hace necesario que se generen normas que faciliten y agilicen las actividades de las operaciones portuarias para lograr un mayor nivel de competitividad.

3. Es destacable la influencia del factor infraestructura en la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao, estadísticamente significativa. Es la única dimensión que logró 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.

4. Es notoria la incidencia que existe entre el factor ambiente para invertir y la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao. Esta dimensión obtuvo un nivel bajo (42%) lo que confirma que se hace urgente que el Estado peruano garantice un ambiente propicio para la inversión, que cree confianza y seguridad en los usuarios portuarios lo que contribuirá a elevar el nivel de competitividad.

5. Se puede confirmar que la relación que existe entre las políticas por parte de las autoridades y la competitividad del Muelle Norte del puerto del Callao es significativa y tiene un nivel bajo (50%), lo que significa que se hace urgente que tanto el Estado como el sector privado desarrollen políticas que hagan más efectiva la operatividad portuaria y la reducción de costos haciéndola más competitiva.

6. Indudablemente existe una influencia muy notoria entre el factor capacitación del personal que labora en el Muelle Norte del puerto del Callao y su competitividad. La dimensión Capacitación del Personal logró un nivel Bajo (46%) lo que significa que no se prioriza el capital humano como un factor de competitividad estratégica, por lo que la empresa APM Terminals debe desarrollar programas de capacitación de los recursos humanos, ya que el factor humano se constituye en la ventaja competitiva más importante del Puerto y la capacitación contribuirá a que se realicen con mayor eficiencia, eficacia y seguridad las operaciones portuarias, lo que contribuirá a mejorar el modo de transporte marítimo comercial, así como la actividad portuaria que se encuentra en una permanente competencia internacional, dándole un valor agregado.

CAPÍTULO VIII

RECOMENDACIONES

- 1) 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.

- 2) Es necesario que el Estado peruano asegure un ambiente propicio para la inversión.

- 3) 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.

- 4) Se debe continuar investigando este tema ya que es prioritario para el desarrollo económico de nuestro país, por lo que se recomienda desarrollar investigaciones similares a los principales puertos del Perú.

- 5) Fomentar el desarrollo espiritual y de valores dentro de la familia, para fortalecer la comunicación que debe haber en un hogar.

REFERENCIALES BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilar, M., Martínez, B., Benavides, R., Morales, R. y Peralta, M. (2007). *Análisis de la competitividad de los puertos peruanos*. Tesis de grado. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Alcántara, J.M. (2005). *La Competencia en el Sector Portuario*. Asociación Española de Derecho Marítimo.
- Avilés, H.E. (2009). *Impacto de la Competitividad del Sector Turístico en el Desarrollo Local de Morelia, Michoacán de Ocampo*. Tesis Doctoral. ININEE-UMSNH. Morelia, México.
- Baldwin, R.E. (1995). *The Problem with Competitiveness. EFTA's 35th Anniversary Workshop*. Geneva.
- Cendrero, B. y Truyols, S. (2008). *El transporte: Aspectos y tipología*. Madrid: Delta Publicaciones.
- Cerbán, M. del M. (2007). *Competitividad Económica de los Puertos*. Universidad de Cádiz.
- Cohen, G.A. (1984). Respuesta a Marxismo, funcionalismo y teoría de juegos de Elster. *Zona Abierta N° 33*. Madrid.
- Chang, V. (2011). *Una aproximación de los cambios en la productividad y los determinantes de la eficiencia de los puertos del Perú*. Tesis de grado. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Perú.

- Chaparría, E. (2004). *Obras Marítimas. Cap. I: Ingeniería Marítima*. España: Universidad Politécnica de Valencia. Pág. 26.
- D'Alessio, F. (2012). *Planeamiento Estratégico de los Principales Puertos del Perú*. Lima: CENTRUM
- 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 Doctoral. Universidad Politécnica de Madrid.
- Esparza, M., Macedo, J., Pella, C., Sarria, C. y Trenado V. (2012). *Plan Estratégico de la Industria de Equipos para el manejo de contenedores en el Callao*. Tesis de Magister. Pontificia Universidad Católica del Perú. Perú.
- Ezeala-Harrison (1999). *Theory & Policy of International Competitiveness*. Praeger. Westport, Connecticut London.
- Hoffmann, J. (2003). *La globalización y la competitividad del sector marítimo portuario de México*. Ciclo de Conferencias Magistrales sobre Competitividad Portuaria. Universidad de Colima. México.
- Isawa, M. (1995). *La Administración Portuaria*. Colección Académica. JICA.
- Kogut, B. Designing Global Strategies: Comparative and Competitive Value-Added Chains, *Sloan Management Review*, 26(4), Ed. Summer, pp. 15-28.

Krugman, P. (1994). Competitiveness: a Dangerous Obsession. *Foreign Affairs*. vol. 73 No. 2 1994 pgs 28-44

Krugman, P.R. y Obstfeld, M. (2000). *International Economics: Theory and Policy*. Ed. Pearson.

Ley General de Aduanas. Decreto Legislativo 1053. Publicación: 27.Jun.2008

Ley del Sistema Portuario Nacional 2003. Ley N° 27943

Lloyd-Reason, L y Wall, S. (2000). *Dimensions of Competitiveness, Theory and Policies*. Edwar Elgar Publising Limited.

OCDE (1992). *Factores productivos y competitividad*. Francia.

Ortiz, S. (2010). *Modernización y ampliación del Puerto de Veracruz y su Impacto en la economía mexicana*. Tesis Doctoral. Universidad Veracruzana, Campus Veracruz. México.

Porter, M. (1990). *La ventaja competitiva de las naciones*. Buenos Aires: Javier Vergara Editor S.A.

Porter, M. (1990). ¿Dónde Radica la Ventaja Competitiva de las Naciones? *Harvard Deusto Business Review*. Especial 100. Lo mejor en Gestión HDBR. IV Trimestre.

Ruiz, S. (2004). *Competitividad portuaria ¿cuáles son los siguientes pasos?* Publicación: Transporte Siglo XXI Año 5, Volumen 58, Junio

Palma, L. (2004). *La Competitividad de un puerto de Ultramar: Un modelo basado en los costos de las cadenas de transporte multimodal, y su aplicación al caso del Puerto de Montevideo*. Universidad Católica. Uruguay

Porter, M. (1991). *La ventaja competitiva de las naciones*. Vergara Editor S.A.

Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, Decreto Supremo N° 003-2004-MTC

Sánchez, H. & Reyes, C. (1996). *Metodología y Diseños en la Investigación Científica*. (2ª Ed.). Lima: Editorial Mantaro.

Smith, A. *Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*. Free Press. 1776.

Salgado, O. y Cea, P. (2012). *Análisis de la conectividad externa de los puertos de Chile como un factor de competitividad*. Universidad Católica de la Santísima Concepción, Chile.

Winkelmans, W. (2002). Solutions beyond economics of scale and scope. Why should we care about it. ITMMAPS. The Maritime and Port Industry in Transition. Antwerp, 18 March 2002.

Varillas, J. (2011). *Perú descendió 8 posiciones en el índice de competitividad portuaria*. Diario La República, Sección Economía, 04 de diciembre de 2011.

<http://www.puertosynavieras.es/>

ANEXO

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

CUESTIONARIO COMPETITIVIDAD PORTUARIA

Instrucciones:

En cada pregunta marque la respuesta que más se aproxime a su opinión en el cuadro de la derecha. Las respuestas están en escala de 1 a 5, siendo el 5 el valor máximo que puede asignar a cada pregunta y el 1 el valor mínimo.

MARCO JURÍDICO VIGENTE	1	2	3	4	5
1. ¿Está usted satisfecho con el tiempo que tarda un trámite en realizarse en el puerto?					
2. ¿Qué tan satisfecho se encuentra usted con las facilidades otorgadas por la normatividad vigente en el puerto?					
3. ¿Qué tan satisfecho está usted con las cláusulas comerciales vigentes en el puerto?					
4. ¿Qué tan satisfecho se encuentra usted con la capacidad del personal que labora en las aduanas del puerto?					
5. ¿Qué tan importante es para usted el respeto de las leyes y normas?					
6. ¿Qué tan grave considera al problema de la corrupción?					
7. ¿Qué tan satisfecho está usted con el servicio en general que brindan las aduanas de este puerto?					
8. ¿Qué tan satisfecho se encuentra usted con el conocimiento de procesos del personal que labora en las aduanas del puerto?					
INFRAESTRUCTURA					
9. ¿Qué tan satisfecho está usted con la capacidad de transporte de mercancías por vía carretera existente en el puerto?					
10. ¿Qué tan satisfecho está usted con la cantidad de kilómetros de carreteras que conectan al puerto?					
11. ¿Qué tan satisfecho está usted con la capacidad de transporte de mercancías por vía aérea existente en el puerto?					
12. ¿Qué tan satisfecho está usted con el tamaño del aeropuerto existente en el puerto?					
13. ¿Qué tan satisfecho está usted con la capacidad					

de transporte de mercancías por tren existente en el puerto?					
14. ¿Qué tan satisfecho está usted con la cantidad de kilómetros de vías férreas que conectan al puerto?					
15. ¿Qué tan satisfecho está usted con la cantidad de grúas operando existentes en el puerto?					
16. ¿Qué tan satisfecho está usted con la capacidad de manejo de TEU/hora por grúa existente en el puerto?					
AMBIENTE PROPICIO PARA LA INVERSION					
17. ¿Qué tan grande considera que ha sido la inversión de empresarios nacionales en el puerto durante la última década?					
18. ¿Qué tan grande considera que ha sido la inversión extranjera directa en el puerto durante la última década?					
19. ¿Qué tan importante percibe la actividad portuaria para el desarrollo económico de la localidad?					
20. ¿Está usted satisfecho con la participación de asociaciones, cámaras y organizaciones no gubernamentales encargadas de promover al sector portuario?					
21. ¿Cómo percibe la situación competitiva del sector portuario del Puerto del Callao para los próximos cinco años?					
22. ¿En general, cómo considera que es el ambiente para hacer negocios en el puerto?					
POLITICAS ADECUADAS Y COORDINADAS POR DIVERSAS AUTORIDADES					
23. ¿Usted considera que las autoridades del puerto tienen la visión de impulsar el desarrollo del puerto?					
24. ¿Confía en los funcionarios de gobierno que trabajan en dependencias relacionadas con las actividades de su institución?					
25. ¿Usted está satisfecho con el presupuesto que las autoridades del puerto han ejercido para su desarrollo en la última década?					
26. ¿Qué tan satisfecho se encuentra con las inversiones gubernamentales realizadas en el puerto?					

CAPACITACION					
27. ¿Está de acuerdo en la conveniencia para el sector portuario de los programas de estudio de las carreras que se imparten en las escuelas y universidades del puerto?					
28. ¿Cómo considera la calidad de las universidades y escuelas del puerto?					
29. ¿Con qué frecuencia participa en cursos de actualización relacionados con el sector portuario?					
30. ¿Cómo considera la participación en seminarios, congresos y eventos académicos relacionados con el sector portuario?					
31. ¿Con qué frecuencia contrata usted o su empresa a personal recién egresado de una escuela o universidad local?					
32. ¿Qué porcentaje de los trabajadores de su empresa son egresados de escuelas o universidades del puerto?					
33. ¿Cuál considera que es el promedio del grado máximo de estudios entre los trabajadores del puerto?					
34. ¿Cuál considera que es el promedio de los trabajadores del puerto que se encuentran certificados en el manejo de los procesos portuarios?					
COMPETITIVIDAD					
35. ¿Qué tan competitivas considera las tarifas promedio por manejo de TEU que se aplican en el puerto?					
36. En general, ¿qué tan competitivo considera el costo por manejo de TEU en relación al beneficio obtenido?					
37. ¿Está satisfecho con los costos portuarios?					
38. ¿Está satisfecho con la calidad del servicio?					
39. ¿Considera que los costos son bajos?					
40. ¿Está satisfecho con la velocidad de atención?					

Gracias por su atención

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: “ANÁLISIS DE LOS FACTORES QUE INCIDEN EN LA COMPETITIVIDAD DEL PUERTO DEL CALLAO, EN EL AÑO 2012”

Problema	Objetivos	Hipótesis	Variables	Indicadores
<p>Problema general</p> <p>¿Cuáles son los factores que inciden en la competitividad del puerto del Callao, en el año 2012?</p>	<p>Objetivo general</p> <p>Determinar los factores que inciden en la competitividad del puerto del Callao, en el año 2012.</p>	<p>Hipótesis general</p> <p>H_G: Los factores que inciden en la competitividad del puerto del Callao son: el marco jurídico vigente, la infraestructura, el ambiente para realizar inversiones, el esquema administrativo y operativo, las políticas por parte de las autoridades y el nivel de capacitación del personal que labora en el puerto del Callao.</p>	<p>Variable dependiente Y: Competitividad Portuaria (CP) Y1: Bajos costos Y2: Calidad del servicio Y3: Velocidad de atención a la nave</p> <p>Variables independientes X₁: Marco Jurídico Vigente (MJV). X₂: Infraestructura (INF). X₃: Ambiente propicio para inversión (AI). X₄: Políticas por parte de autoridades (PA). X₅: Capacitación (CAP).</p>	
<p>Subproblemas</p> <p>¿En qué medida incide el marco jurídico vigente en la competitividad del puerto del Callao?</p>	<p>Objetivos específicos</p> <p>Establecer la incidencia del marco jurídico vigente en la competitividad del puerto del Callao.</p>	<p>Hipótesis específicas</p> <p>H₁: El marco jurídico vigente incide significativamente en la competitividad del puerto del Callao.</p>	<p>Y: Competitividad Portuaria (CP) X₁: Marco Jurídico Vigente (MJV).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tiempo de tramitación implementado en el puerto. • Grado de satisfacción del usuario. Eficiencia en la aplicación del proceso normativo en la aduana
<p>¿Cómo influye la infraestructura en la competitividad del puerto del Callao?</p>	<p>Conocer la influencia de la infraestructura en la competitividad del puerto del Callao.</p>	<p>H₂: La infraestructura incide significativamente en la competitividad del puerto del Callao.</p>	<p>Y: Competitividad Portuaria (CP) X₂: Infraestructura (INF).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Carreteras • Líneas ferroviaria • Cantidad de grúas que operan en el puerto • Capacidad de manejo TEU/Hora por grúa

<p>¿En qué medida incide el ambiente para la inversión en la competitividad del puerto del Callao?</p> <p>¿En qué magnitud inciden las políticas por parte de las autoridades en la competitividad del puerto del Callao?</p> <p>¿En qué medida la capacitación del personal que labora directamente en el puerto del Callao inciden en su competitividad?</p>	<p>Determinar la incidencia del ambiente para invertir en la competitividad del puerto del Callao.</p> <p>Determinar la influencia de las políticas por parte de las autoridades en la competitividad del puerto del Callao.</p> <p>Establecer la influencia de la capacitación del personal que labora en el puerto del Callao en su competitividad.</p>	<p>H₃: El ambiente para invertir incide significativamente en la competitividad del puerto del Callao.</p> <p>H₄: Las políticas adecuadas de las autoridades del Puerto del Callao le permiten competir exitosamente.</p> <p>H₆: La capacitación del personal del Puerto del Callao le permite competir exitosamente.</p>	<p>Y: Competitividad Portuaria (CP) X₃: Ambiente propicio para inversión (AI).</p> <p>Y: Competitividad Portuaria (CP) X₅: Políticas por parte de autoridades (PA).</p> <p>Y: Competitividad Portuaria (CP) X₆: Capacitación (CAP).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inversión realizada en el puerto por parte de empresarios extranjeros. • Inversión realizada en el puerto por parte de empresarios nacionales. • Gasto ejercido en el puerto por parte de los tres niveles de gobierno. • Inversiones del gobierno con capacidad operativa. • Nivel educativo del personal que labora en el puerto. • Personal certificado en el manejo de los procesos portuarios
--	---	--	--	---

BASE DE DATOS VARIABLES INDEPENDIENTES

Sujeto	MARCO JURIDICO							INFRAESTRUCTURA								AMBIENTE PROPIO PARA INVERSION						POLITICAS				CAPACITACION								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
1	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
2	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
3	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
4	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
5	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
6	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
7	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
8	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
9	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
10	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
11	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
12	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
13	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
14	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
15	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
16	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
17	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
18	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
19	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
20	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
21	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
22	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
23	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
24	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
25	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2	
26	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3

27	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
28	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
29	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
30	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
31	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
32	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
33	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
34	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
35	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
36	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
37	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
38	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
39	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
40	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
41	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
42	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
43	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
44	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
45	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
46	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
47	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3
48	3	3	3	4	5	5	5	5	2	3	4	4	2	1	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	3	2	2	3
49	3	2	3	4	4	1	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3	4	3	5	3	3	5	3	3	3	3	4	3	4	4	4	5	3	2
50	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3	3	1	2	3	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	4	3	3	2	4	3	2	3

BASE DE DATOS VARIABLE INDEPENDIENTE: COMPETITIVIDAD

Sujeto	COSTOS			CALIDAD DEL SERVICIO	COMPETITIVIDAD39	VELOCIDAD DE ATENCION
	35	36	37	38	39	40
1	2	2	3	4	3	2
2	4	3	3	4	2	3
3	2	3	3	4	2	2
4	2	2	3	4	3	2
5	4	3	3	4	2	3
6	2	3	3	4	2	2
7	2	2	3	4	3	2
8	4	3	3	4	2	3
9	2	3	3	4	2	2
10	2	2	3	4	3	2
11	4	3	3	4	2	3
12	2	3	3	4	2	2
13	2	2	3	4	3	2
14	4	3	3	4	2	3
15	2	3	3	4	2	2
16	2	2	3	4	3	2
17	4	3	3	4	2	3
18	2	3	3	4	2	2
19	2	2	3	4	3	2
20	4	3	3	4	2	3
21	2	3	3	4	2	2
22	2	2	3	4	3	2
23	4	3	3	4	2	3
24	2	3	3	4	2	2
25	2	2	3	4	3	2
26	4	3	3	4	2	3

27	2	3	3	4	2	2
28	2	2	3	4	3	2
29	4	3	3	4	2	3
30	2	3	3	4	2	2
31	2	2	3	4	3	2
32	4	3	3	4	2	3
33	2	3	3	4	2	2
34	2	2	3	4	3	2
35	4	3	3	4	2	3
36	2	3	3	4	2	2
37	2	2	3	4	3	2
38	4	3	3	4	2	3
39	2	3	3	4	2	2
40	2	2	3	4	3	2
41	4	3	3	4	2	3
42	2	3	3	4	2	2
43	2	2	3	4	3	2
44	4	3	3	4	2	3
45	2	3	3	4	2	2
46	2	2	3	4	3	2
47	4	3	3	4	2	3
48	2	3	3	4	2	2
49	2	2	3	4	3	2
50	4	3	3	4	2	3

FOTOS APM TERMINALS CALLAO

