

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

ESCUELA DE POSGRADO

UNIDAD DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE
CIENCIAS ADMINISTRATIVAS



“EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN EL
ÁMBITO DEL DESARROLLO COMERCIAL
PERUANO 2018”

TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE
MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA PORTUARIA

AUTOR:

JUAN CARLOS LEONARDO NIZAMA ZEVALLOS

Callao, 2020

PERÚ

HOJA DE REFERENCIA DEL JURADO Y APROBACION

MIEMBROS DEL JURADO:

- Dr. Juan Héctor Moreno San Martín – Presidente
- Dra. María Celina Huamán Mejía – Secretaria
- Mg. Cesar Augusto Zamalloa Dueñas – Miembro
- Mg. Vicente Tomas Guerrero Acosta – Miembro

ASESOR:

- Dr. Luis Alberto De La Torre Collao

N° de Libro: 001

N° de Acta: 031

N° de Folio: 032

Fecha de Aprobación de tesis:

03 de diciembre del 2020

DEDICATORIA

A dios, mis padres y a mis hermanos, quienes han sido la guía y el camino para poder llegar a este punto de mi carrera, que con su ejemplo, dedicación y palabras de aliento nunca bajaron los brazos para que yo tampoco lo haga, siempre recordándome la frase "El mundo es de los valientes y no de los cobardes" frase que mi abuelo Manuel Nizama Ramírez con gran ahínco nos repetía a mí y a mis hermanos.

AGRADECIMIENTO

Un agradecimiento para mi familia que me apoyó y me animó en mis estudios y constituyó para mí la fuerza para seguir adelante...

ÍNDICE DE CONTENIDOS

	Pág.
	ii
HOJA DE REFERENCIA DEL JURADO Y APROBACION	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vi
ÍNDICE DE TABLAS	viii
ÍNDICE DE FIGURAS	x
RESUMEN	xi
I. INTRODUCCIÓN	1
1.1 Realidad problemática	1
1.2 Formulación del problema	3
1.3 Justificación	4
1.4 Limitaciones	5
1.5 Objetivos	6
II. MARCO TEÓRICO	7
2.1 Antecedentes internacionales	7
2.2 Antecedentes nacionales	11
2.3 Bases teóricas	16
2.4 Definición de términos básicos	36
2.5 Contenidos que fundamentan la investigación	40
III. HIPÓTESIS	72
3.1 Formulación de la hipótesis	72
3.2 Operacionalización de variables	72
IV. MATERIALES Y MÉTODOS	79
4.1 Tipo de diseño de investigación	79
4.2 Material de estudio	80
4.2.1 Unidad de estudio	80
4.2.2 Población	80
4.3 Muestra	81
4.4 Técnica, instrumento y procedimiento	82

4.4.1	Técnica de muestreo	82
4.4.2	Instrumento de investigación	83
4.4.3	Procedimiento	85
V.	RESULTADOS	86
VI.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS	98
VII.	CONCLUSIONES	101
VIII.	RECOMENDACIONES	102
IX.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	103
	ANEXOS	108
-	ANEXO 1: Matriz de Consistencia	109
-	ANEXO 2: Instrumentos para la recolección de datos	111
-	ANEXO 3: Instrumento de opinión de expertos	115

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Distribución del comercio marítimo internacional por región 2018	41
Tabla 2. Tráfico comercial internacional por tipo de carga	44
Tabla 3. Tráfico de carga contenedorizada principales rutas 2014-2018	46
Tabla 4. Tráfico de carga contenedorizada rutas secundarias 2016-2018	47
Tabla 5. Crecimiento mensual del transporte marítimo internacional año 2018	48
Tabla 6. Comercio exterior - exportaciones e importaciones 2013-2018	49
Tabla 7. Evolución de las exportaciones 2014 - 2018	50
Tabla 8. Exportaciones e importaciones Perú 2017 - 2018	52
Tabla 9. Principales destinos de las exportaciones - regiones año 2018	54
Tabla 10. Países destino de las principales exportaciones 2017 - 2018	55
Tabla 11. Exportaciones FOB según sector económico 2017 - 2018	56
Tabla 12. Importaciones FOB según tipo de bienes 2017-2018	57
Tabla 13. Importaciones FOB según uso o destino económico 2017 - 2018	58
Tabla 14. Export. FOB productos tradicionales, no tradicionales y otros 2018	59
Tabla 15. Variaciones porcentuales de las exportaciones FOB 2017 -2018	60
Tabla 16. Variación porcentual mensual de las exportaciones FOB 2018	60
Tabla 17. Comparación de los valores obtenidos para las variables	62
Tabla 18. Volumen portuario mundial de contenedores por región 2018	64
Tabla 19. Volumen de movimiento de carga por tipo de mercancía 2018	66
Tabla 20. Porcentajes del nivel de participación en movimiento de carga 2018	66
Tabla 21. Movimiento de carga por tipo de operación puertos peruanos 2018	67
Tabla 22. Variación porcentual mensual de movimiento de carga portuaria 2018	69
Tabla 23. Comparación de los valores obtenidos para las variables 2018	70
Tabla 24. Matriz de operacionalización de las variables	78
Tabla 25. Ficha técnica de la Encuesta N° 1	84
Tabla 26. Ficha técnica de la Encuesta N° 2	84
Tabla 27. Resumen de procesamiento de casos	86
Tabla 28. Estadísticas de fiabilidad	86
Tabla 29. Resumen de procesamiento de datos	87
Tabla 30. Estadísticas de fiabilidad	87
Tabla 31. Pruebas de normalidad	88
Tabla 32. Correlaciones	90
Tabla 33. Correlaciones	91
Tabla 34. Correlaciones	91
Tabla 35. Correlaciones	92

Tabla 36. Variable independiente Transporte marítimo internacional Dimensión 1	93
Tabla 37. Variable independiente Transporte marítimo internacional Dimensión 2	94
Tabla 38. Variable independiente Transporte marítimo internacional Dimensión 3	95
Tabla 39. Variable dependiente Desarrollo comercial peruano 2018 Dimensión 1	96

ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Distribución del comercio marítimo internacional por región	42
Figura 2. Volumen de tráfico comercial internacional por tipo de carga	44
Figura 3. Tráfico de carga contenedorizada principales rutas 2014 - 2018	46
Figura 4. Tráfico de carga contenedorizada rutas secundarias 2016 -2018	47
Figura 5. Promedio de crecimiento mensual del transporte marítimo 2018	48
Figura 6. Evolución de las exportaciones e importaciones 2013 - 2018	50
Figura 7. Evolución de las exportaciones peruanas - comercio exterior	51
Figura 8. Exportaciones tradicionales y no tradicionales 2017 - 2018	52
Figura 9. Importaciones por tipo de bienes 2017 - 2018	53
Figura 10. Principales destinos de exportación año 2018	54
Figura 11. Exportaciones según países destino 2017 - 2018	55
Figura 12. Importaciones según países destino 2017 - 2018	58
Figura 13. Promedio de variación porcentual mensual exportaciones 2018	61
Figura 14. Relación entre la variable independiente y la dependiente 2018	62
Figura 15. Volumen portuario mundial de contenedores año 2018	64
Figura 16. Niveles de participación por tipo de mercancía 2018	67
Figura 17. Niveles de participación - tipo de operación movimiento de carga 2018	68
Figura 18. Relación entre el transporte marítimo e infraestructura portuaria 2018	70
Figura 19. Gráfico Q-Q de normalidad - Variable independiente	88
Figura 20. Gráfico Q-Q de normalidad - Variable dependiente	89
Figura 21. Resultados Variable independiente - Dimensión 1	93
Figura 22. Resultados Variable independiente - Dimensión 2	94
Figura 23. Resultados Variable independiente - Dimensión 3	95
Figura 24. Resultados Variable dependiente - Dimensión 1	96
Figura 25. Resultados Variable dependiente - Dimensión 2	97

RESUMEN

El presente trabajo de investigación sobre el transporte marítimo internacional, en el ámbito del desarrollo comercial peruano en el año 2018, tiene como objetivo general el determinar de qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con el desarrollo comercial peruano en el año 2018, teniendo en cuenta la infraestructura portuaria peruana y las políticas de comercio internacional del Estado peruano. El estudio se enmarca en un proceso de investigación aplicada, con alcance descriptivo y correlacional, con un diseño de tipo descriptivo, correlacional y no experimental. La técnica de muestreo ha sido el no probabilístico y seleccionado de manera intencional u ocasional, en el cual el investigador selecciona las muestras basadas en un juicio subjetivo, por lo que esta muestra se selecciona basándose en el conocimiento y credibilidad del investigador, y de acuerdo a las características de la investigación, es decir se ha seleccionado información de utilidad, de los organismos competentes en transporte marítimo internacional y desarrollo comercial peruano del año 2018, así como a 54 expertos en los temas de investigación. Como conclusión se ha determinado que existe una relación positiva entre el Transporte marítimo internacional con el Desarrollo comercial peruano, la Infraestructura portuaria peruana, y las políticas de comercio internacional.

Palabras clave: Transporte marítimo, movimiento de carga y descarga, exportaciones, importaciones, infraestructura portuaria.

RESUMO

O presente trabalho de pesquisa sobre transporte marítimo internacional, no campo do desenvolvimento comercial do Peru em 2018, tem o objetivo geral de determinar como o transporte marítimo internacional se relaciona com o desenvolvimento comercial do Peru em 2018, levando em consideração a infraestrutura portuária peruana e internacional. políticas comerciais do Estado peruano. O estudo faz parte de um processo de pesquisa aplicada, de âmbito descritivo e correlacional, com delineamento descritivo, correlacional e não experimental. A técnica de amostragem tem sido a não probabilística e selecionada intencionalmente ou ocasionalmente, na qual o pesquisador seleciona as amostras com base em um julgamento subjetivo, portanto esta amostra é selecionada com base no conhecimento e credibilidade do pesquisador, e de acordo com as características do a pesquisa, ou seja, informações úteis foram selecionadas, dos órgãos competentes em transporte marítimo internacional e desenvolvimento comercial peruano do ano 2018, bem como 54 especialistas nos temas de pesquisa. Em conclusão, determinou-se que existe uma relação positiva entre o transporte marítimo internacional com o desenvolvimento comercial peruano, a infraestrutura portuária peruana e as políticas de comércio internacional.

Palavras-chave: Transporte marítimo, movimentação de carga e descarga, exportação, importação, infraestrutura portuária.

I. INTRODUCCIÓN

1.1 Realidad problemática

En el devenir de la historia, en lo relacionado con el comercio internacional a partir del término de la posguerra y como consecuencia de la necesidad de las naciones de reintegrarse a la economía mundial para sanear sus necesidades de desarrollo, surge el comercio internacional como una alternativa positiva para generar divisas y es así como en el transcurso de los años se impulsó el desarrollo del transporte marítimo obedeciendo a la creciente demanda ocasionada por las razones antes mencionadas.

La globalización y la necesidad de efectuar transacciones comerciales entre dos estados y comunidades económicas para sanear las economías dieron como resultado la aparición del contenedor como herramienta para el transporte de carga con calidad y eficiencia y con ello la evolución de las naves que produjo sin duda una revolución en el transporte marítimo iniciándose el transporte de mercancías en grandes volúmenes dando nacimiento a las economías de escala en las cuales los grandes volúmenes de carga de un exportador/importador daban como consecuencia directa una reducción en los costos de fletes.

Esta condición indudablemente dio resultados inmediatos en el desarrollo comercial y si puntualizamos los conceptos y la trazabilidad también fue y es una importante herramienta para el desarrollo del comercio internacional peruano.

Lo que actualmente afecta al desarrollo comercial peruano es sin duda el desarrollo de aquellos factores que va a proporcionar la flexibilidad a las operaciones como son la infraestructura, la superestructura y la infraestructura portuaria y evidentemente, esto, acompañado de una política de estado que permita el desarrollo portuario, hecho que actualmente no está muy desarrollado en nuestro país.

Asimismo, indicaremos que, dentro del transporte acuático, en forma general el marítimo es el principal medio por el cual se trasladan las mercancías a nivel mundial, y por esta razón, los puertos conectan los países del mundo y constituyen conectores dinámicos de transporte que constantemente se adaptan para satisfacer las demandas del comercio internacional. (Paucar. 2014).

Dentro del negocio portuario, la mayoría de países latinoamericanos han pasado o están pasando por procesos de modernización y concesión de sus puertos. Perú no ha estado ajeno a ello, ya que se han llevado a cabo la concesión de sus principales puertos.

Como sabemos, el transporte puede considerarse como uno de los pilares de la globalización, así como las telecomunicaciones, la liberalización del comercio y la estandarización internacional de los productos (Hoffmann, 2003).

El movimiento de mercancías a través de los puertos marítimos en el Perú representa actualmente el 95% del movimiento comercial del país. Del 100% del transporte de carga que se movilizan a través de los puertos peruanos el 48.5% corresponden a mercancías a través de contenedores, en tanto que el 51.5% restante a mercancía no contenedorizada, granel sólido, granel líquido o carga rodante, las cifras que son transportadas se incrementan año tras año, por lo que el movimiento de este sistema de transporte refleja necesariamente el estado de nuestra economía de importaciones y exportaciones. Por tanto, el estudio debe estar enfocado en determinar los factores del transporte marítimo internacional que inciden en el desarrollo comercial peruano.

1.2 Formulación del problema

Para describir y analizar el problema de investigación se describen el problema general y problemas específicos:

1.2.1 Problema general

¿De qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con el desarrollo comercial peruano en el año 2018?

1.2.2 Problemas específicos

¿De qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con la infraestructura portuaria peruana?

¿De qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con las políticas de comercio exterior del Estado peruano?

1.3 Justificación

Es imprescindible efectuar una investigación que permita determinar y desarrollar, de qué manera influye el contexto del transporte marítimo internacional en el desarrollo comercial peruano, establecer si su influencia es positiva y en qué grado contribuye al desarrollo económico del país, a través de los datos estadísticos económicos, que se puedan recopilar y desarrollar a través de métodos de investigación adecuados durante el año 2018. Los resultados que se lleguen a establecer serán de suma importancia para comprender el nivel de integración de nuestras exportaciones e importaciones con el resto del mundo, y de qué manera nuestra infraestructura portuaria es eficiente y económica a

través de las ventajas competitivas que se llegue a determinar, ya que el desarrollo económico de un país depende en gran parte, de la capacidad de comercialización de productos a través de sus puertos.

El presente proyecto es viable, porque consideramos que tendremos acceso a la información necesaria para el trabajo de investigación, así como el autor cuenta con los recursos para ejecutarla.

1.4 Limitaciones

La presente investigación está circunscrita a la información obtenida de los organismos internacionales y nacionales que se encuentran involucrados en la formulación de reportes relacionados con el transporte marítimo internacional, comercio exterior e interior, desarrollo de la infraestructura portuaria y las políticas de comercio exterior, en exportaciones e importaciones; sin embargo, se ha recurrido a expertos en el tema para corroborar nuestra información y así obtener los resultados correspondientes. Los resultados obtenidos en esta investigación, pueden ser aplicados a otras investigaciones relacionadas con los temas abordados.

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo general

Determinar de qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con el desarrollo comercial peruano en el año 2018.

1.5.2 Objetivo específico 1

Determinar de qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con la infraestructura portuaria peruana.

1.5.3 Objetivo específico 2

Determinar de qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con las políticas de comercio internacional del Estado peruano.

II. MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes internacionales

Monfort, (2001), en su libro “Terminales Marítimas de Contenedores”, hace una evaluación de cómo el desarrollo portuario a través del tiempo se ha convertido en uno de las principales herramientas para el ingreso de divisas al estado y más aun si el transporte de carga se ve optimizada con la contenedorización lo cual le da un valor agregado importante en eficiencia, cumplimiento de tiempos y credibilidad en la calidad de entrega de las mercancías.

Espinel (2013), en su trabajo de investigación “Aspectos generales del derecho marítimo, los seguros de navegación y el transporte marítimo de mercancías”, determina que las Cláusulas del Instituto de Londres y el Plan de Cascos de Noruega que intervienen en Colombia poseen coberturas limitadas que cubren pocos riesgos, que se hallan contemplados en la normativa, como riesgos de la navegación e incidentales, sin embargo desamparan riesgos de navegación de piratería, la estafa y las averías particulares, mientras que otras pólizas sobre seguros de transporte marítimo o mercancías si están a la altura de estándares internacionales. Por lo que resulta importante tener una panorámica general de los seguros que amparan los diferentes riesgos, tanto de la navegación propiamente dicha como de la

explotación comercial de las naves, mediante los diferentes contratos de transporte marítimo; y orienta normativamente el proceso de tramitación al presentarse siniestros marítimos y determinar responsabilidades, respecto a las naves y la carga.

Payán (2015), en su tesis doctoral: “La política marítima comunitaria: evolución, instrumentación por los estados miembros e impacto en las flotas nacionales”, concluye que la ayuda del Estado al transporte marítimo, se orientan en todo momento a mejorar la competitividad de la flota abanderada en Europa, frente a la competencia internacional de las banderas de conveniencia y otros registros extranjeros, y sin embargo la accesibilidad de buques dedicados a al tráfico de cabotaje implica que flotas no sujetas a una competencia internacional se benefician de los incentivos introducidos en los segundos registros. Además, se debe tener en cuenta que la libre prestación de los servicios de cabotaje no apertura esta tipología de tráfico a todas las nacionalidades, sino que lo limita a los buques de la Unión Europea, por lo tanto, sujeto a las diferentes competitividades de los pabellones de los países de la UE. Por otro lado, uno de los temores que planteó la apertura del cabotaje era la penetración de pabellones extranjeros en los mercados nacionales, debido principalmente a la diferencia de costes de los registros. Debido a la falta de datos, es muy difícil determinar qué tipo de buques y

tráficos componen las flotas de los registros especiales. En determinados casos como el de España, un importante porcentaje de la flota inscrita, se dedica exclusivamente al tráfico de cabotaje, no sujeto a competencia internacional y beneficiaria de las ayudas, situación similar a la que se observa en Bélgica.

Romero (2017) en su libro “Transporte Marítimo de Mercancías” señala la importancia del transporte marítimo en el desarrollo económico. Indica en su análisis que el nivel de la infraestructura portuaria va a marcar el desarrollo de un proceso que conllevará a la competitividad portuaria. Esto se verá reflejado en el resultado económico de cada estado, es decir, cuanto más eficientes sean los estados y mejores políticas públicas tendrán mayores serán los beneficios comerciales y económicos.

Nos indica también que el transporte marítimo es una pieza clave de la cadena de suministro global en la que su capacidad y versatilidad que ofrecen los buques, la seguridad y la eficacia alcanzada mediante el uso del contenedor, permiten una cobertura mundial a un costo reducido para transportar todo tipo de mercancías. Se detalla los elementos que intervienen en la cadena del transporte marítimo, y describe las infraestructuras y las figuras profesionales que participan en esta actividad: la empresa naviera, la estibadora, la consignataria, la transitaria, entre otros.

Otro aspecto relevante que se examina en profundidad son las diferentes tipologías de buques de acuerdo con las mercancías que transportan. En un apartado jurídico y legal, se hace un exhaustivo estudio de los contratos, los seguros y las incidencias que pueden sobrevenir en el transporte. Todo ello permite obtener una visión completa de los requerimientos y las eventualidades que los usuarios y los operadores de transporte deben contemplar, especialmente en el momento de formalizar la contratación de los servicios basados en los destinos que puedan tener las empresas navieras o empresas de transporte.

Salama (2016) en su trabajo de investigación: “Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico. Casos de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil”, señala que la globalización se ha sostenido por las mejoras en la tecnología del transporte y las inversiones masivas en infraestructura, el objetivo de dicha investigación fue el de analizar la globalización del transporte marítimo y el desarrollo portuario en los puertos de América del Sur, desde el punto de vista de ciertos indicadores de acuerdo a su importancia, y la generación de aportes que garanticen la mejora de las operaciones portuarias en la región. La metodología utilizada fue la investigación documental, de tipo descriptivo y analítico, concluyendo que existen diferencias en la gestión portuaria y

desequilibrios en los puertos estudiados en cuanto a equipos, estructuras y eficiencia portuaria.

2.2 Antecedentes nacionales

El comercio internacional y, en particular, el mercado de transporte marítimo internacional de carga cumple un papel fundamental en la economía peruana. Con 81 instalaciones portuarias, no podríamos preguntar si es suficiente para lograr la eficiencia del sistema portuario nacional si este garantiza la seguridad de mercancías valorizadas en millones de soles.

Si bien es cierto que se necesita mayor inversión en infraestructura de puertos, aeropuertos, redes viales, ferrocarriles y plataformas logísticas, no se podrá mejorar los tiempos, flujos y seguridad del transporte si no se cuenta con los profesionales que hoy requieren miles de empresas en el Perú y el mundo para la comercialización de mercancías: los expertos en logística.

Oportunidades en el campo

En el ámbito nacional tenemos como antecedentes principales la firma de Acuerdos Comerciales con las principales potencias como Estados Unidos, China y la Unión Europea y en ese sentido el desarrollo comercial peruano necesita de operaciones logísticas en transporte y distribución que permitan la más alta seguridad en la

comercialización, por ejemplo, de, harina de pescado, frutas, gas natural, metal, cafés, entre otros.

En esa línea, de acuerdo podemos indicar que, dentro de la política de desarrollo nacional del comercio exterior del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), los puertos son la salida de entre el 80% y 90% de las exportaciones peruanas. Se trata de un movimiento de carga de todo un sistema que asciende a 90 millones de toneladas métricas.

Y aunque los puertos son muy importantes para el desarrollo del comercio internacional peruano, el traslado hasta el terminal marítimo o aéreo y la movilización de toneladas de carga al interior del país y a centros de distribución son también partes fundamentales para asegurar un servicio eficiente que llegue a todas las zonas del Perú y permita mejorar la actividad económica de las regiones.

Desde coordinar el envío del 7,5% del cobre mundial que sale por el Puerto de Matarani en Arequipa, recibir una carga de 68,000 toneladas de trigo de Canadá o gestionar el despacho de productos alimenticios de consumo masivo a nivel nacional; no existe sector que no necesite de la eficiencia de las operaciones logísticas para el comercio de mercancías. Las oportunidades son casi infinitas.

Dentro de los antecedentes de investigaciones a nivel nacional podemos citar los siguientes:

Córdova (2010), en su trabajo de investigación: “Tráfico de carga contenedorizada en el Puerto del Callao: Optimización de las vías de acceso y propuestas de mejora para contribuir con la competitividad del puerto”, analiza las características de la red vial de transporte de carga en el trayecto al puerto del Callao para transporte de carga contenerizada. Explica que los flujos de carga de acuerdo a la demanda son importantes para optimizar el comercio internacional peruano y teniendo en consideración los flujos de carga aproximados que se mueven hacia las terminales extraportuarias, evaluó la fluidez de las vías, la cantidad de carga que transcurre por ellas, y su longitud, Con esos datos se determinaron las principales propuestas para mejorar la red vial de transporte de carga contenedorizada del callao para el año 2017.

Campos y Latorre (2017), en su trabajo de investigación: “Impacto económico social del proyecto Terminal Marítimo de Puerto Eten en la Región Lambayeque”, señala que existen insuficientes estudios sobre el impacto económico social que el puerto crea sobre la población. En el caso puntual de Puerto Eten, se ha obtenido información actual para dicha fecha sobre el PBI Per Cápita de su población a nivel regional y distrital, su nivel académico, y comprobó el estado de sus servicios básicos: agua,

desagüe y energía eléctrica, concluyendo que el proyecto de Terminal marítimo de Puerto Eten tendrá un impacto positivo con un monto de S/. 774.44 por persona a nivel regional.

Corilla y Ponce (2018), en su tesis: “Rol de la autoridad marítima nacional y su incidencia en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú, periodo 2010-2016”, analiza el rol supervisor, director, promotor y su participación en la vigilancia y control en la explotación pesquera, a través de siete (7) años, obteniendo datos importantes sobre los permisos de navegación con licencias de operación válidas, y las horas hombre de capacitación, esto para conocer el grado de participación de la autoridad marítima en la explotación del mar.

Cabe indicar que el flujo de carga es importante y el estudio del hinterland prioritario para obtener datos sobre la demanda de carga habida cuenta que el transporte marítimo fija sus rutas marítimas en concordancia con el nivel de carga en la zona de influencia del puerto donde van a arribar. Técnica y estratégicamente esto es posible.

Morales Palomino (2015), en su libro “Financiamiento del Comercio Exterior”, indica que si bien es cierto el transporte de carga internacional es una actividad comercial de derecho de cada estado, sin embargo ningún progreso económico se podrá explicar si es que no existen políticas públicas que apoyen las actividades

portuarias por cuanto estas requieren una gran inversión en cuanto a infraestructuras y maquinaria portuaria, además del diseño del layout para establecer la seguridad corporativa de la instalación portuaria.

En este sentido, el Perú tiene una gran inversión en las concesiones portuarias quienes deben aportar un canon para el desarrollo de la ciudad colindante al terminal portuario, por lo tanto el desarrollo del comercio exterior peruano va a estar fundamentado en cuanto es la capacidad de oferta exportable tiene para concesionar sus terminales portuario y generar a través de financiamiento un importante ingresos de divisas al estado para que éste pueda cumplir con sus obligaciones con el desarrollo de aparato estatal.

Salas, (2015), en su libro “Gestión de Almacenes para el Comercio Internacional”, señala que la gestión de los almacenes es imprescindible para el desarrollo portuario y del desarrollo de la cadena de suministros, por lo cual es necesario conocer que la productividad portuaria va a disponer la cantidad de almacenaje que requiere un puerto para atender su demanda de carga.

Todo almacenaje deberá ser controlado por el representante del dueño de la carga siendo los pagos arancelarios necesarios para su regulación y el control de los tiempos para no caer en sobrecostos, es decir, debe existir una coherencia de actividades

que conlleven a optimizar las actividades de comercio exterior. El caso peruano no deja de ser importante por cuanto ha tenido un crecimiento de almacenaje de alrededor del 7% anual en los últimos 5 años debido a los efectos de la globalización y el desarrollo y evolución de los puertos y también considerando la evolución de las naves que ahora tiene una categoría de Triple "E". Entonces el desarrollo comercial va a depender del desarrollo de los puertos y la optimización de la cadena de suministros acompañado de un correcto y necesario almacenaje que permita una fluidez en la entrada y salida de cargas internacionales.

2.3 Bases teóricas

Según la Organización Marítima Internacional (OMI), el transporte marítimo es "el Vehículo del Comercio Mundial", por lo tanto se confía en que los Gobiernos, organizaciones, el sector y demás partes interesadas sean capaces de resaltar su gran importancia como base del comercio internacional y de la economía mundial.

El transporte marítimo es uno de los más importantes a nivel internacional. Aproximadamente un 80% de la superficie terrestre está compuesto por agua, por lo que es normal que sea una de las **principales formas de transportar mercancías** de un lugar a otro. Además, este tipo de transporte se caracteriza por su adaptabilidad y versatilidad, ya que permite trasladar toda clase de productos, así como por sus costes reducidos comparados con

otros medios de transporte. Tanto es así, que el 90% de la mercancía que se transporta a nivel mundial utiliza el barco como principal medio de transporte, por lo tanto estamos indicando que el alcance es global con un porcentaje de 90% de transporte mundial transportado vía marítima.

También podemos indicar que dentro de los alcances de la misma está el estudio del hinterland de cada puerto para establecer el nivel de demanda.

Los volúmenes de carga o de mercancías están en razón directa a la tipología de los puertos, es decir, en cuanto mayor sea el hinterland, mayor va a ser la demanda y si establecemos que la economía de escala juega un papel preponderante dentro del esquema del transporte marítimo pues indicará que la carga marítima está con niveles de flete menores en cuanto los volúmenes de carga sean mayores.

Técnicamente esto es posible, y de hecho las navieras están tomando muy en serio esta propuesta debido al alcance de sus empresas en el negocio naviero, de los cuáles podemos indicar que ofrece grandes beneficios al comercio internacional, siendo el transporte marítimo de carga:

- Apto para casi todo tipo de productos o mercancías.
- Permite trasladar grandes volúmenes de carga.

- Tiene gran flexibilidad, ya que existen multitud de rutas marítimas en el mundo.
- Coste relativamente económico.
- Se trata de un tipo de transporte seguro y estable.
- Es un medio de transporte más sostenible que el aéreo o terrestre o ferroviario.

Transportar mercancía por mar es una de las opciones más versátiles a la hora de exportar e importar productos.

No obstante, como en cualquier otro ámbito, este tipo de traslados requieren de cierta planificación, si queremos que nuestras operaciones sean lo más efectivas y satisfactorias posible.

La planificación es y siempre será una pieza clave en el desarrollo de las empresas. Ser capaz de prever situaciones futuras y organizarnos en el tiempo, por tanto, nos permitirá ahorrar costes y solventar problemas a tiempo. Se trata, en definitiva, de una herramienta fundamental para trazar y garantizar la consecución de los objetivos empresariales y, en el caso del transporte marítimo, no podía ser menos.

Por qué debes empezar a planificar tus importaciones en el transporte marítimo

Llevamos más de 20 años gestionando la logística y el transporte marítimo de nuestros clientes. Por ello, durante todo este periodo, hemos podido comprobar que la mayoría de los problemas que

surgen en los procesos de importación vienen dados por la falta de una correcta planificación. Bien sea por la ausencia de tiempo o la falta de costumbre, algunas compañías fallan a la hora de estimar los tiempos correctos de ejecución. Planificar, por tanto, es esencial si quieres que la mercancía llegue a puerto cuando corresponde.

En el ámbito de las importaciones, por ejemplo, es imprescindible asegurarnos de que la mercancía estará lista a tiempo para ingresar en el buque. Para ello, deberemos seguir el siguiente proceso:

- Solicitar a nuestro proveedor la fecha en que tendrá lista la mercancía.

En primer lugar, deberemos ponernos en contacto con nuestro proveedor y acordar la fecha en que su mercancía estará lista para ser enviada.

- Contactar a nuestra empresa transitoria para establecer a conectividad marítima con la finalidad de entrega la carga en el tiempo y de acuerdo a lo acordado en le Contrato de Compra Venta Internacional.

El segundo paso será informar a nuestra empresa transitoria. Así, la propia compañía se pondrá en contacto con el agente de origen. Este, a su vez, contactará con el proveedor y harán las gestiones oportunas para asegurar que la mercancía llega a tiempo al buque.

Otro aspecto que es importante tener en cuenta cuando planificamos importaciones en transporte marítimo es el **GRI**. Sus siglas quieren decir “General Rate Increase” y hace referencia a la subida de las tarifas de los fletes que dependen de varios factores como son la distancia a recorrer por la nave, el peso/volumen o la calidad del producto a transportar.

Entonces, en base a estos principios las navieras aplican ciertas subidas a los precios de flete. Este tipo de cambios suelen llevar consigo que las empresas quieran realizar sus envíos antes de que entre en vigor la subida de precios. En consecuencia, los buques se llenan de mercancía y muchas compañías se quedan sin espacios. Por esta razón, el GRI es un aspecto clave a tener en cuenta a la hora de planificar tus importaciones en transporte marítimo. De esta forma, con organización y anticipación, podrás ahorrar costes en el envío de mercancías.

Ventajas de planificar las operaciones en el transporte marítimo

Como hemos visto, planificar con antelación las operaciones lleva consigo numerosos beneficios. No obstante, si todavía no estás del todo seguro sobre su eficacia, te enumeramos algunas de sus ventajas más destacables.

- Reduce la incertidumbre y minimiza los riesgos.

- Permite solucionar problemas antes incluso de que se produzcan.
- Supone un ahorro notable en costes.
- Conlleva un aumento en la rentabilidad.
- Permite detectar necesidades antes de que surjan.
- Proporciona una base estable de control.
- Permite focalizar la atención en los objetivos y su consecución.
- Implica una mejor toma de decisiones.

Finalmente, podemos decir que el transporte marítimo se ha convertido en una pieza fundamental para exportar e importar mercancías. Su versatilidad y capacidad son algunas de las características que lo hacen indispensable en el comercio internacional. No obstante, como hemos indicado anteriormente, es imprescindible conocer bien el funcionamiento de este tipo de envíos. La planificación juega, por tanto, un papel muy importante, al permitir a las empresas anticiparse a problemas futuros, sacándole el mayor rendimiento a su cargamento. Si, además, cuentas con el asesoramiento de profesionales en el sector, tendrás parte del éxito asegurado.

En el Perú, estos aspectos no son ajenos a nuestra realidad, habida cuenta que cuenta con un hinterland muy aprovisionado en todos los sectores relacionados con los puertos de alcance nacional liderados por el puerto del Callao y seguido por el puerto

de Paita y los demás, por lo tanto, este aspecto es muy tomado en cuenta por las navieras convirtiendo la producción nacional en un importante medio de incrementar el PBI y el diseño de nuevas instalaciones además de ser polos de desarrollo con importantes fuentes originarias de trabajo, o que significa que se convierte nuestro país en uno de los mas importantes impulsores del comercio internacional en costa oeste sudamericana y Latinoamérica en general.

El Transporte Marítimo en el Perú, así como en todo el mundo globalizado, tiene como pilares fundamentales el contar con factores primordiales para obtener la eficiencia que se desea. Esto es contar con una infraestructura, una superestructura y una infoestructura que sea eficiente, lo que le valdrá finalmente ser competitivos para las empresas navieras y en comparación con os principales puertos competidores de la costa oeste sudamericana.

Flota mundial

Para tener conocimiento del transporte marítimo internacional, es necesario entender cómo ha evolucionado y cómo está conformado la flota mundial y los tipos principales de buques. La composición de la flota mundial obedece a la demanda del transporte marítimo de distintos productos, en particular graneles secos y líquidos y bienes manufacturados. Dado que los bienes manufacturados se

transportan cada vez más en contenedores, la flota correspondiente incrementó su participación en la flota mundial del 1,6% en 1990 a más del 13% en 2017. Ello ocurrió principalmente a costa de los buques de carga general, cuya proporción se redujo del 17% al 7,8% en el mismo período. La carga refrigerada también está cada vez más contenedorizada, y se construye solo una escasa cantidad de nuevos buques frigoríficos especializados. Se calcula que en 2015 solamente el 35% de la carga perecedera refrigerada fue transportada por buques frigoríficos especializados, en tanto que el 65% ya lo hizo en forma contenedorizada, proporción que se prevé crecerá al 85% a más tardar en 2020. La mayoría de los exportadores de carga refrigerada como bananas, otras frutas, carne y pescado son los países en desarrollo, que deben adaptar su cadena de suministros a esta evolución hacia una mayor contenedorización. La participación del tonelaje de carga seca a granel se ha elevado del 27% al 38% desde 1990, en tanto que la de los petroleros ha disminuido desde casi el 50% hasta el 34%.

En enero de 2011 había 103.392 buques comerciales de navegación marítima en servicio, con un tonelaje total de 1.396 millones de TPM (Tonelaje de Peso Muerto). Los petroleros representaron 475 millones de TPM, y los graneleros de carga seca 532 millones de TPM, cifras que muestran un incremento anual del

5,5% y el 16,5%, respectivamente. Los portacontenedores alcanzaron 184 millones de TPM en enero de 2011, o sea un aumento del 8,7% con respecto a 2010. La flota de carga general permanecía a un nivel de 109 millones de TPM en enero de 2011.

Entre otros tipos de buques, siguió aumentando el tonelaje de los que se utilizan para el transporte de gas licuado, que alcanzó 43 millones de TPM para enero de 2015, lo cual constituyó un aumento del 6,6% con respecto al año precedente. A comienzos de 2015 se manifestó un interés creciente en los buques para el transporte de gas licuado, dado que se prevé que la demanda de dicha carga crecerá como parte de la búsqueda de fuentes alternativas de energía. Entre los petroleros, se calcula que siguen en actividad alrededor de 26 millones de TPM de buques monocasco, aunque se había programado su reemplazo antes de fines de 2010 para reducir el riesgo de derrames de petróleo. Se los utiliza principalmente en los países en desarrollo, en particular en el tráfico intraindonesio, y para las exportaciones de Arabia Saudita a la India y Egipto. En virtud de las excepciones otorgadas por la OMI (Organización Marítima Internacional), se permitirá la actividad de los petroleros monocasco hasta 2015, siempre que tengan menos de 25 años de antigüedad y que una inspección de evaluación los encuentre en condiciones.

Los armadores enfrentan la perspectiva a largo plazo de un combustible más caro y unos requisitos más estrictos con respecto a las emisiones. Se están considerando buques de propulsión nuclear que, sin embargo, posiblemente no cuenten con la aceptación pública en vista de los recientes debates relativos a la energía nuclear. Se está prestando creciente atención al gas natural como posible combustible para el transporte marítimo mercante: en 2010, dos empresas europeas presentaron el diseño de un portacontenedores de 8.700 TEU que utiliza como combustible el gas y del que se informa que reduce las emisiones de CO₂ en un tercio.

Según el informe de la UNCTAD (2018), tras cinco años de desaceleración, en 2017, la expansión de la flota mundial mejoró levemente, a lo largo del año, el tonelaje mundial se vio incrementado en 42 millones de toneladas brutas, lo que equivale a una tasa de crecimiento del 3.3%, esto se ha debido a un ligero aumento de las entregas y a un descenso de la actividad de desguace, excepto en el mercado de buques de tanque, que registró un repunte de dicha actividad. La capacidad de oferta aumentó a menor velocidad que el volumen del comercio marítimo, lo que alteró el equilibrio de mercado y favoreció una mejora de los fletes y los ingresos.

El Comercio marítimo internacional

En el año 2017, el comercio marítimo mundial aumento su volumen en un 4%, la mayor tasa de crecimiento registrada en los últimos cinco años, según cifras de la UNCTAD (2018) el comercio marítimo mundial alcanzó un total de aproximado de 10.700 millones de toneladas como resultado de un incremento cuya mitad prácticamente correspondió a las mercancías transportadas a granel. Teniendo en cuenta que la recuperación partió de una base exigua, esta benefició a todos los segmentos del mercado; las mercancías contenedorizadas y a granel experimentaron el crecimiento más rápido. Tras dos años de bajos resultados, el comercio contenedorizado creció un 6.4% en 2017, las mercancías transportadas a granel, por su parte crecieron un 4% frente a un 1,7% del 2016. El análisis apunta a un crecimiento sostenido del comercio marítimo mundial sobre la base de la mejora constante de la economía, dadas las previsiones de crecimiento del producto interno bruto (PIB) mundial, por lo que se prevé que el comercio marítimo mundial crecerá un 4% en el 2018. De hecho, se prevé una expansión del comercio marítimo mundial a una tasa compuesta de crecimiento anual del 3,8% entre 2018 y 2023.

También se prevé un incremento del comercio de buques tanque a un ritmo menor que otros segmentos del mercado.

Crecimiento económico y transporte marítimo contenedorizada en Latinoamérica.

De acuerdo a Rivera-Batiz y Romer (1991), las relaciones entre crecimiento económico y comercio son la base de la economía internacional. Los trabajos de investigación basados en especificaciones empíricas son relativamente recientes y no abundan, sobre todo en lo relativo a la relación entre actividad portuaria y los indicadores macroeconómicos de los países (Grossmann et al. 2007).

Según López y Freire (2018), no existe literatura científica que analice directamente la incidencia del transporte marítimo contenedorizado y el crecimiento económico para el caso latinoamericano, pero si pueden ser citados algunos antecedentes importantes que se han acercado tangencialmente a esta cuestión.

La CEPAL realizó en el 2004, un primer intento de resaltar la importancia económica de las infraestructuras portuarias de América Latina y el Caribe en el complejo y cambiante esquema global de las rutas marítimas, analizando la oferta y la demanda de los servicios marítimos, el precio de los fletes, la propiedad de la flota y el régimen de gobernanza portuaria (Sánchez, 2004).

Para el caso de las alianzas de los países latinoamericanos como son la Alianza del Pacífico (AP) y el Mercosur, tenemos: Según Bartesaghi (2014), la Alianza del Pacífico se presenta con un

marcado rasgo liberalizador en su funcionamiento, orientado, fundamentalmente, a facilitar las relaciones comerciales con los países de la Costa Este de Asia, en contraposición con Mercosur, que incorporó el aspecto de integración aduanera y arancelaria intra-regional como eje fundamental de su actuación. La dicotomía propuesta planteada adicionalmente en términos de polarización entre los dos países líderes México (AP) y Brasil (Mercosur), adquiere un matiz adicional al superponer las cifras de *throughput* contenedorizado de los principales puertos de América Latina y el Caribe para 2015 donde, a excepción del caso especial de Panamá, los principales hubs también se encuentran localizados precisamente en esos dos países.

Bernal-Meza (2013) plantea la dificultad que tiene Mercosur de armonizar y expandir su influencia, ante la proliferación de prácticas comerciales unilaterales entre sus socios que, quizá, han percibido como excesivas las aspiraciones de liderazgo de Brasil en el seno de este bloque (desviación de objetivos económicos hacia una agenda política de liderazgo); en contraposición, la AP es presentada aquí como la versión del Pacífico de Mercosur, pero planteada en un claro marco de equilibrio de decisión y operación entre los países integrantes.

Briceño-Ruiz (2013) señala que la división de bloques económicos en América Latina, en la cual se distingue la AP como “eje de

integración abierta”, es decir, con el objetivo de promover un espacio comercial común, pero que mantenga intactas las oportunidades de los países integrantes en términos de ulteriores desarrollos bilaterales; y Mercosur como “eje revisionista”, es decir, haciendo hincapié en la prioridad de los procesos de convergencia interregional sobre las consideraciones en términos de apertura a nuevos canales de comercio exterior.

Transporte marítimo en el Perú

El Perú posee más de 2,900 kilómetros de costa y un dominio marítimo que se extiende hasta las 200 millas en el Pacífico Sur, cuya superficie -incluida el área marítima reclamada ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya- es de 855,783 km². Para tener una referencia aproximada de lo que esta extensión significa, conviene señalar que el área del dominio marítimo equivale a dos tercios del territorio nacional. Por otro lado, al Perú le pertenecen 4,996 km² de los 8,380 km² de la superficie total del lago Titicaca, el lago navegable más alto del mundo.

El clima de la costa del Perú, que, de acuerdo con su latitud, debería ser tropical, es modificado, principalmente, por la Corriente Peruana (o de Humboldt), que discurre de Sur a Norte, y por la cordillera de los Andes, que corre a lo largo de nuestro territorio. Producto de la combinación de estos y otros factores, el clima es templado y sin tormentas ni lluvias significativas en el litoral. La

Corriente Peruana, sumada a las continuas afloraciones, enriquece el mar con nutrientes y transforma esta zona marítima en una de las áreas más ricas del mundo en biomasa y en diversidad de recursos vivos.

Si hay un sector del transporte marítimo que aporta al desarrollo económico del país, este es la Industria Naval, la industria de reparaciones marítimas navales del Perú tiene la mayor trayectoria en la región, es una industria estratégica, clave para el desarrollo económico del país. En los países asiáticos las industrias navales tuvieron y siguen teniendo una importancia estratégica para el auge económico de estas naciones, ya que no solo garantizan la defensa nacional, sino que también impulsan el desarrollo tecnológico e industrial. (Barzola et al., 2013).

Son varios factores los que hacen competitiva la industria de reparaciones marítimo navales, la ubicación geográfica del Perú le permite actuar de manera *hub* para el comercio entre Sudamérica y Asia, la estabilidad macroeconómica, la privatización de los puertos y los tratados de libre comercio generarán más demanda por los puertos peruanos y esto a su vez la demanda de reparaciones de alto y bajo bordo, lo que representa un gran potencial de ingresos para la industria peruana, su participación exitosa en el mercado mundial requiere la disponibilidad de alta tecnología y mano de obra calificada.

Infraestructura portuaria

Los puertos no son únicamente parte de la infraestructura nacional, sino que, en función de sus facilidades, tamaño, posición y eficacia, pasan a convertirse en parte del sistema de transporte mundial, y son lugares donde no solo se articulan y combinan las exportaciones e importaciones de un país, sino donde se plasman y efectúan servicios de reparación naval, y en los que también se proporciona valor agregado o trabajos finales a una diversidad de productos.

En muchas instalaciones portuarias modernas, encontramos, además de los servicios de reparación naval, una serie de servicios industriales, que vienen generando alrededor del mundo un número nada despreciable de fuentes de trabajo. El suministro de servicios industriales portuarios debe ser entendido como una exportación de servicios en la que los locales tienen la oportunidad de proporcionar valor agregado a productos que están “de paso”; con ello se proporcionan oportunidades para la mano de obra local, e implica un esquema que necesariamente pasa por procesos de capacitación, entrenamiento, nuevos desarrollos de investigación y desarrollo e innovación (I&D + i), y otros factores más, que contribuyen con la sinergia del desarrollo.

La demanda global de servicios ha originado que los parques industriales, conforme crecen física y tecnológicamente, pasan a

atender mayores exigencias y a generar nuevas industrias conexas. Mirando al mundo, vemos que el desarrollo portuario de China ha posibilitado el crecimiento de estos parques, el cual viene avanzando hacia el centro de su territorio, y hace participar a un mayor número de ciudadanos, que anteriormente se encontraban excluidos o amenazados por la creciente competitividad global, de las oportunidades y los beneficios de la globalización.

Este modelo de desarrollo chino nos debería hacer reflexionar sobre el esquema para hacer participar de la modernidad a los pobladores de la sierra y la selva del Perú. Antes, los servicios de transporte que se efectuaban eran de puerto a puerto. Ahora los puertos son puntos intermedios de transbordo, y los servicios de transporte son de puerta a puerta, y, como tales, requieren de otras prestaciones tales como aduanas, transporte terrestre y almacenes, que, según la eficacia de cada puerto, requieren cada vez menos tiempo.

El desarrollo de los puertos debe estar en función de la posible carga que se debe captar y de la evolución del transporte marítimo, la cual se centra últimamente en el desarrollo de buques portacontenedores, debido a que el transporte de contenedores se ha visto más que duplicado en la última década. No obstante, debemos analizar desarrollos recientes y, con base en el potencial de carga y en los convenios con los principales operadores

logísticos y conglomerados navieros, diseñar el desarrollo portuario nacional.

Uno de los objetivos marítimos del Perú debe ser, desarrollar y convertir a un puerto peruano en puerto pivote (*hub*) regional -del Pacífico Sur- y en uno de los nodos del comercio marítimo global. Si analizamos nuestro entorno, este probable puerto pivote debería priorizar el transbordo y considerar principalmente el *foreland*, debido a que actualmente el *hinterland* de nuestros puertos está limitado por las reducidas, lentas y costosas vías de comunicación que atraviesan la cordillera de los Andes. Adicionalmente a este esquema de desarrollo, se debe tener en cuenta que los puertos pivotes requieren contar con amplios espacios portuarios (muelles y patios de maniobra) para la carga y descarga de contenedores.

En el caso de nuestros puertos, el crecimiento desordenado de las ciudades costeras, la invasión de terrenos “estratégicos” de las zonas portuarias y cierta propensión política populista a entregar títulos de propiedad en estas áreas han contribuido a reducir espacios indispensables para el crecimiento de las denominadas zonas de actividades logísticas (ZAL) adyacentes a los puertos.

Los principales puertos para el transporte marítimo a Perú son: **Puerto del callao** es el más grande del país, se encuentra en la

costa central y es el principal puerto de tráfico y capacidad de almacenaje. Consta de cinco muelles, once almacenes, cuatro zonas de contenedores y cinco patios de contenedores. El tráfico de contenedores en este puerto ha ido aumentando a lo largo de los años, se debe, sobre todo al aumento de demanda de exportaciones desde el extranjero.

Puerto de Matarani es el segundo puerto con mayor tráfico de Perú después del Callao. Está ubicado en el distrito de Islay, siendo uno de los tres puertos del Pacífico sur peruano. Su infraestructura es moderna y maneja diferentes tipos de cargas, dispone de dos grúas, así como servicios a los contenedores: transferencias; consolidación; Stacking; reparación; suministro de energía para contenedores refrigerados; montaje y desmontaje. Matarani está conectado al sur de Perú, Brasil, Bolivia y el Atlántico brasileño. También recibe cruceros y se está convirtiendo en puerto fijo para los cruceros del Pacífico sur, lo cual es una buena manera de darle un empujón al turismo y enseñar a los viajeros los encantos de Arequipa.

Puerto de Paita es uno de los puertos más importantes del país ubicado en Piura, al norte. Su carga se centra sobre todo en productos agrícolas, minerales, pesqueros y derivados del petróleo. Durante los últimos años, las infraestructuras del puerto de Paita han sido ampliadas y mejoradas convirtiendo el puerto en el

segundo puerto nacional de Perú en referencia al movimiento de contenedores de importación y exportación desde el norte peruano. Es decir, si antes las exportaciones de Paita eran casi todas movilizadas en el Callao, ahora ya se utiliza Paita como puerto principal.

Políticas de comercio exterior peruano

Para Tello (2008), en los últimos quince años, la política comercial externa peruana ha seguido dos estrategias claras. Primero, el apoyo dinámico al proceso de negociaciones, que culminó con la firma de acuerdos con los principales socios comerciales y continúa en futuras negociaciones con mercados potenciales; y, segundo, el diseño e implementación de planes estratégicos y operativos a favor de las exportaciones por parte de entidades gubernamentales. Estas estrategias tienen como objetivo principal dinamizar el comercio exterior, y convertirlo en motor de desarrollo económico para el país.

La primera estrategia, o la política de negociaciones comerciales, tienen como objetivo aprovechar y mejorar las condiciones de acceso de los productos peruanos a los mercados internacionales. Sin embargo, teniendo en cuenta que la mayoría de negociaciones de comercio internacional han sido implementadas recientemente o aún se encuentran en su fase de negociación, el análisis de su impacto recién se realizará cuando haya mayor información.

La política de fomento exportador tiene como objetivo promover la mayor producción de bienes y servicios en los mercados globales.

Para Ponce y Quispe (2010) la política de comercio exterior en el Perú ha tenido cuatro ejes centrales: medidas financieras, medidas aduaneras, promoción comercial y medidas tributarias.

2.4 Definición de términos básicos

Actividades marítimas

Se considera todas aquellas actividades que se efectúan en el mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, suelo y subsuelos pertenecientes a la plataforma continental, y en las costas y puertos de un país, relacionadas con la navegación de altura, cabotaje, pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros.

Accidente marítimo

Acontecimiento que ha sido causado, o está relacionado con las operaciones de un buque, por las cuales el buque o cualquier persona se exponen a peligro o cuyo resultado puede causar serios daños a las personas, al buque, estructuras o medio ambiente.

Administrador portuario

Es la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, pública, privada o mixta, que tiene la titularidad legal o contractual, para

realizar actividades de administración de la infraestructura y superestructura marítima portuaria, incluyendo terminales.

Agente marítimo

Es la persona designada por el propietario, armador o Capitán para realizar, ante las Autoridades Marítimas, Portuarias y Aduaneras, las gestiones relacionadas con la atención de un buque en puerto.

Almacenamiento

Servicio que consiste en la permanencia de la mercancía en las bodegas, cobertizos, aleros y patios.

Atraque

Operación de ubicar un buque en un sitio previsto del muelle. Este concluye en el momento que es amarrado el último cabo a la bita del muelle.

Buque

Es toda construcción flotante destinada a navegar por agua, cualquiera que sea la finalidad para la que fue construido, así como cualquiera sea la propulsión que lo haga navegar. Este concepto incluye buques de transporte de carga y de pasajeros, lanchas recreativas y de pesca, barcasas, veleros, transbordadores, remolcadores y cualquier otro tipo de vehículo acuático. La expresión buque, comprende además de su casco, arboladuras, máquinas principales o auxiliares y las demás pertenencias fijas o

no, que son necesarias para sus servicios de maniobra, navegación y equipamiento, aunque se hallen separadas.

Carga

Son los bienes, productos, mercancías y artículos de cualquier clase transportados en los buques.

Carga a granel

Mercancías sólidas o líquidas uniformes que carecen de empaque o envase y que para su embarque o desembarque es necesario utilizar sistemas de bombeo, succión, paleado, cucharón o banda transportadora.

Concesionario portuario

Persona natural o jurídica autorizada para la explotación de una facilidad portuaria mediante contrato de concesión parcial o total, por tiempo determinado a cambio de un canon anual; o se le entrega la explotación de los servicios portuarios. El concesionario puede operar los servicios o contratar a personas naturales o jurídicas que ejecuten los servicios portuarios como operadores.

Embarque

Ingreso de personas, tripulación y pasajeros, o mercancías al buque.

Infraestructura portuaria

Son todas aquellas instalaciones que tienen por finalidad flexibilizar las actividades de comercio exterior en la terminal portuaria como muelles, almacenes, patios de contenedores, silos, fondo marino, vías de acceso internas, zonas de parqueo de maquinaria y vehicular, zonas administrativas.

Muelle

Parte de la infraestructura del terminal portuario, destinada para la estadía de un buque y facilitar sus operaciones de carga y/o descarga.

Puerto

Ámbito acuático y terrestre, natural o artificial, e instalaciones fijas, que por sus condiciones físicas y de organización resulta apto para realizar maniobras de fondeo, atraque, desatraque y estadía de buques o cualquier otro artefacto naval; para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transporte acuático y terrestre, embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques, artefactos navales, pasajeros y cargas, y plataformas fijas o flotantes para alijo o comportamiento de cargas y cualquier otra operación considerada portuaria.

Recinto portuario

Área terrestre de un puerto en donde se realizan actividades operacionales propias a la naturaleza de éste y que tiene como finalidad dar cobertura a las instalaciones y/o terminales portuarias.

Régimen aduanero

Tratamiento legal aplicable a las mercancías que se encuentran bajo la potestad aduanera.

Servicios portuarios

Son todos los servicios que se prestan dentro de un puerto a los buques, cargas y pasajeros.

Layout

Diseño de una instalación y la distribución interna de sus instalaciones.

2.5 Contenidos que fundamentan la investigación

La investigación estará enfocada en primer lugar a evaluar la relación existente entre el transporte marítimo internacional, la cual esta basada en el alcance a nivel internacional y la posibilidad de exportaciones a nivel nacional con volúmenes de carga que permitan tener terminales competitivas y que abarquen el 60% del comercio internacional peruano, y el desarrollo comercial peruano; en segundo lugar, su relación con la infraestructura portuaria

peruana; y por último la relación del transporte marítimo internacional y las políticas de comercio internacional del Estado peruano que están basadas en el PENX 2020, que es el Plan Nacional Exportador hacia optimizar las actividades de comercio exterior con una visión a largo plazo, es decir, hasta el 2030.

Con respecto a la relación existente entre el Transporte Marítimo Internacional y el comercio internacional se ha establecido para el año 2018, la distribución del comercio marítimo internacional por regiones.

Tabla 1

Distribución del comercio marítimo internacional por región - 2018, porcentajes.

Regiones	Cargado	Descargado
	%	%
Asia	42	61
Europa	17	20
América	21	13
Oceanía	13	1
África	7	5

Elaboración propia.

Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

Lo que se grafica de la siguiente manera:

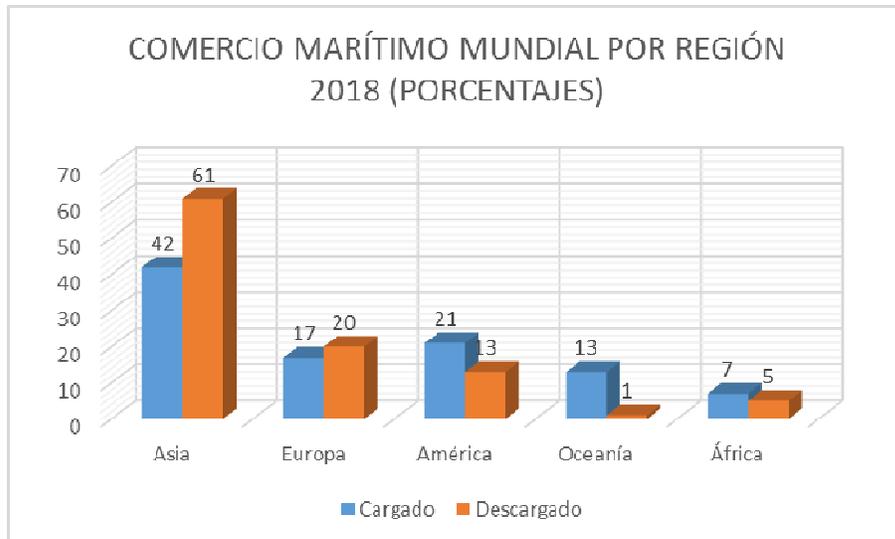


Figura 1.- Distribución del comercio marítimo internacional por región.
Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

De la tabla 1 y figura 1, se evidencia que para el año 2018 la influencia del comercio marítimo internacional la participación de Asia con 41% de cargado y 61% de descargado era de gran importancia seguido de Europa, América, Oceanía y África en forma descendente.

Con relación al transporte marítimo internacional para el año 2018 este aumentó en aproximadamente 5%, el cual se muestra por el comercio marítimo en toneladas-milla, que refleja las distancias recorridas y el empleo de la capacidad de carga, por tanto este aumento se dio frente al 4,45% del año anterior, y 3,41% del año 2016, obteniéndose un total de 58.098 millones de toneladas-milla en 2018; gran parte del crecimiento se debió a los embarques de

petróleo crudo y carbón, que han sido muy beneficiosos para el sector transporte marítimo, debido al aumento de los volúmenes y las distancias . Un 17,5% del crecimiento corresponde al comercio de petróleo crudo, Un 28% a los graneles principales, los graneles secundarios junto a otra carga seca generaron un 17.7% del crecimiento, y los embarques de carga contenedorizada, un 17,4%. La contribución de los productos derivados del petróleo y gas fue mucho menor.

Las toneladas-milla del comercio de buques tanque, incluidos el petróleo crudo y los derivados del petróleo aumentaron un 4,4% y los graneles principales y el comercio contenedorizado experimentaron incrementos de 5,5% y del 5,6% respectivamente, y los graneles secundarios aumentaron un 4,5%. Entonces el transporte marítimo internacional en función directa al comercio marítimo internacional tuvo un aumento considerable de 5% respecto al año anterior, lo que de una manera u otra se tendrá que ver reflejada en el volumen del comercio exterior de nuestro país.

Así también, en el tráfico marítimo comercial se obtuvo un entorno operativo globalmente positivo para el año 2018, lo que ha contribuido al beneficio de la demanda mundial de servicios de transporte marítimo. Si hacemos un análisis más detallado del comercio marítimo por tipo de producto se puede tener una idea más clara de la magnitud de la recuperación. Para esto se hace

una evaluación de los embarques de buques tanque, comercio del gas y productos derivados del petróleo, tráfico de carga seca, dentro de éste se ubican los graneles principales y los graneles secundarios. Los resultados se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 2

Tráfico comercial internacional por tipo de carga (en millones de toneladas).

Tipo de Carga	2017	2018	Variación porcentual 2017-2018
Petróleo crudo	1,831.4	1,874.9	2.4
Otro tráfico de buques tanque	1,223.7	1,271.2	3.9
Graneles principales	3,040.9	3,196.3	5.1
Graneles secundarios	1,874.6	1,916.5	2.2

Elaboración propia.

Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

Esto se muestra en la siguiente gráfica:

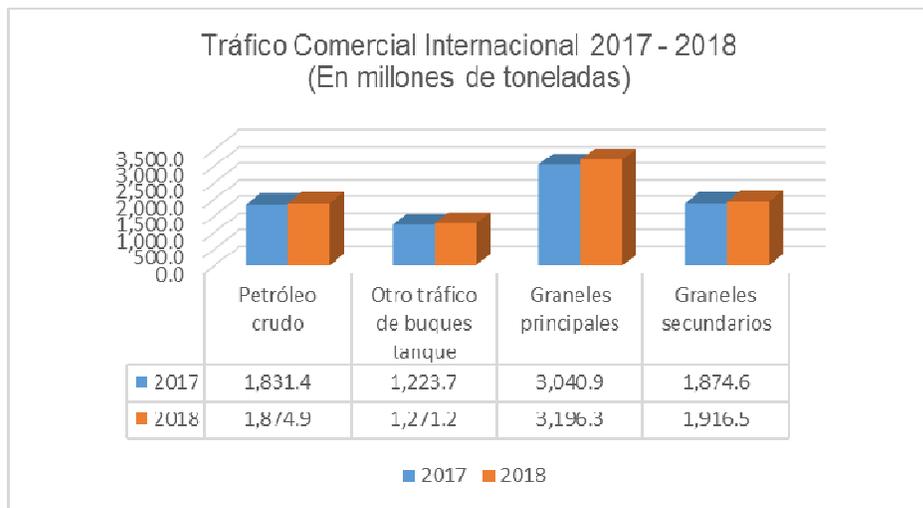


Figura 2.- Volumen de Tráfico comercial internacional por tipo de carga.

Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

De lo mostrado en la tabla 2 y figura 2, se evidencia que para el año 2018, ha habido un incremento del tráfico de petróleo crudo en

2,4% respecto al año 2017, la UNCTAD (2019) calcula que el comercio mundial de petróleo crudo en 2018 aumentó a 1,870 millones de toneladas debido al aumento de las exportaciones estadounidenses, un incremento de la actividad de refinación mundial, especialmente en el Asia, una disminución de las existencias de petróleo y un tráfico constante de petróleo crudo desde el Asia Occidental, entre otros. Tras una expansión limitada en el 2016-2017, el comercio mundial de carga seca creció en torno a un 4% en el 2018, con lo que el volumen total se situó en 5,100 millones de toneladas, contribuyeron a este aumento un fuerte incremento de las importaciones de mineral de hierro a China, un repunte del comercio mundial de carbón y al crecimiento del comercio de graneles secundarios. Es decir, la gran demanda de importaciones de China siguió siendo el principal factor de crecimiento del comercio de carga seca.

Con relación al Tráfico contenedorizado:

Tras los años 2015, 2016 y parte de 2017, en los que el comercio contenedorizado creció de forma moderada (1.1% y un 3.1% respectivamente), las condiciones del mercado mejoraron en la segunda parte de 2017 y el año 2018, y se registraron grandes aumentos de volumen en todas las rutas. El volumen del comercio contenedorizado mundial creció un 6,4% en 2018, la mayor tasa desde 2011, alcanzando 148 millones de TEU (Twenty-foot

Equivalent Unit), o unidad equivalente a veinte pies, como resultado de varios factores positivos

Esto se muestra a continuación:

Tabla 3

Tráfico de carga contenedorizada en las principales rutas del comercio contenedorizado Este-Oeste 2014-2018 (en millones de toneladas).

Rutas principales	2014	2015	2016	2017	2018
Transpacífica	23	24	25	27	28
Europa-Asia-Europa	22	22	22	24	25
Transatlántica	7	7	7	8	8

Elaboración propia.

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, basados en datos de Clarksons Research. 2018 y World Steel Association 2018.

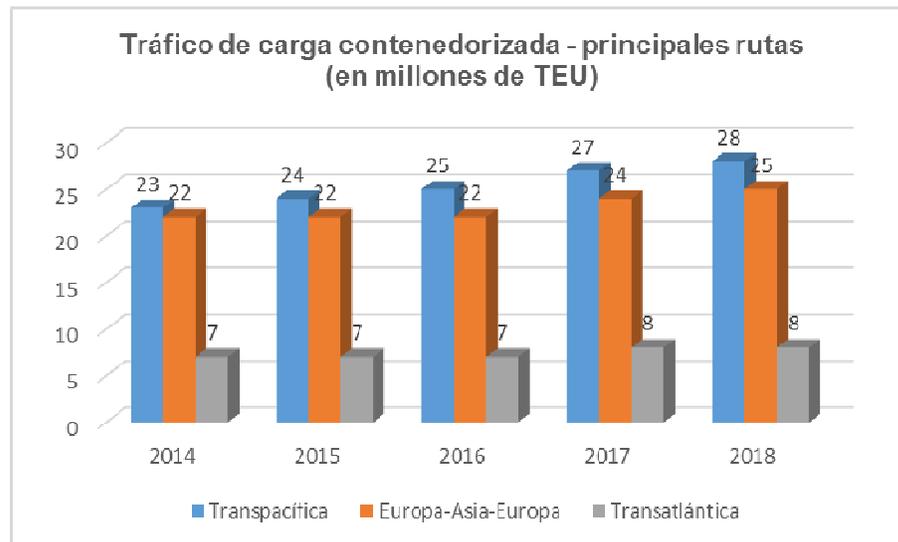


Figura 3.- Tráfico de carga contenedorizada en las principales rutas 2014-2018.

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Clarksons Research. 2018 y World Steel Association 2018.

Por otro lado, también se ha calculado el volumen de tráfico contenedorizado en las rutas comerciales secundarias en el segmento comprendido entre 2016-2018, estas rutas no obstante

denominadas “secundarias”, también son importantes, estos se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 4

Tráfico de carga contenedorizada en las rutas secundarias 2016-2018 (en millones de toneladas).

Rutas secundarias	2016	2017	2018
Intrarregional	5.0	6.3	6.1
Intraasiático	5.6	6.7	6.8
Secundarias Este-Oeste	4.9	4.0	5.2
Norte-Sur	1.9	6.5	6.4

Elaboración propia.

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, basados en datos de Clarksons Research. 2018 y World Steel Association 2018.

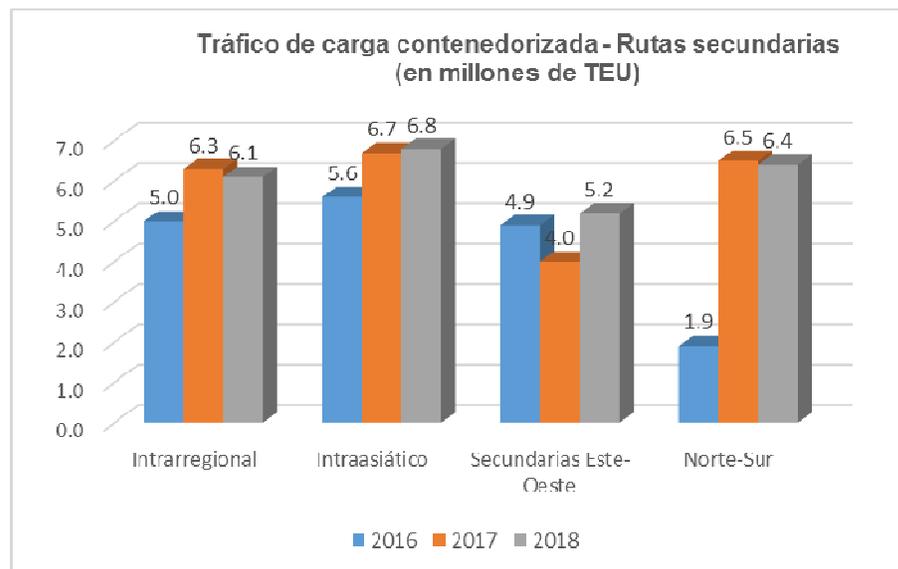


Figura 4.- Tráfico de carga contenedorizada en las rutas secundarias 2016-2018. Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Clarksons Research. 2018 y World Steel Association 2018.

Con los datos obtenidos se ha estimado los valores de crecimiento mensual en el transporte marítimo internacional en el año 2018.

Tabla 5

*Estimado de crecimiento mensual del transporte marítimo internacional
Año 2018 - Variación porcentual.*

Factores	Variación porcentual												
	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Tráfico Comercial internacional	0.3	0.2	0.5	0.3	0.5	0.5	0.4	0.6	0.5	0.3	0.4	0.6	5.1
Tráfico de carga contenedorizada	0.4	0.3	0.5	0.6	0.5	0.4	0.6	0.2	0.5	0.6	0.8	1.0	6.4
carga contenedorizada rutas sec.	0.2	0.2	0.3	0.3	0.4	0.4	0.7	0.5	0.8	0.6	0.8	0.9	6.1
Promedio	0.3	0.2	0.4	0.4	0.5	0.4	0.6	0.4	0.6	0.5	0.7	0.8	5.9

Elaboración propia.

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, basados en datos de Clarksons Research. 2018 y World Steel Association 2018.

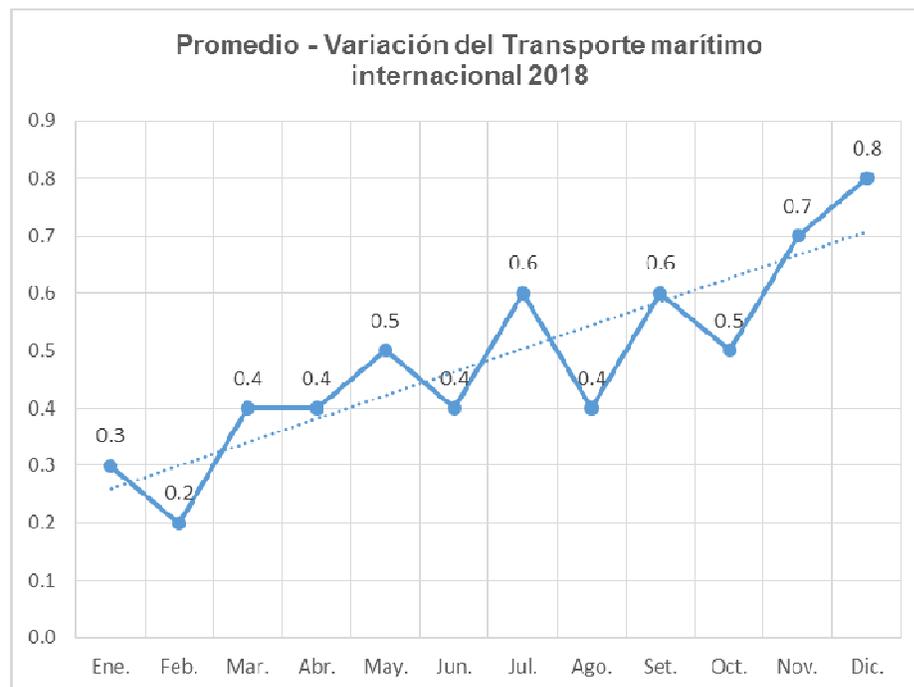


Figura 5.- Estimado promedio de crecimiento mensual del Transporte Marítimo Internacional Año 2018.

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Clarksons Research. 2018 y World Steel Association 2018.

Con relación al desarrollo comercial peruano tenemos que evaluar cómo se ha desarrollado las exportaciones e importaciones en el

Perú; para esto se ha analizado las cifras que reporta el INEI en el mes de febrero de 2019.

Tabla 6

Comercio Exterior - Exportaciones e Importaciones Peruanas 2013 - 2018 (en miles de millones de USD.)

Comercio Exterior	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Exportaciones	37	36	36	40	45	48
Importaciones	35	35	34	34	37	39

Elaboración propia.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática INEI Informe Técnico Diciembre 2018.

El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) señala que los datos publicados tienen como fuente los registros de la administración de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), con información actualizada al 30 de enero de 2019, la cual no incluye la estadística de ZOFRATACNA y algunas partidas específicas como la reparación de bienes de capital en el exterior. La información disponible representa alrededor del 98,5% del valor total exportado e importado. Asimismo, se efectuó un cambio de año base (2007) en los índices de precios por partida arancelaria. Los que se grafican a continuación:

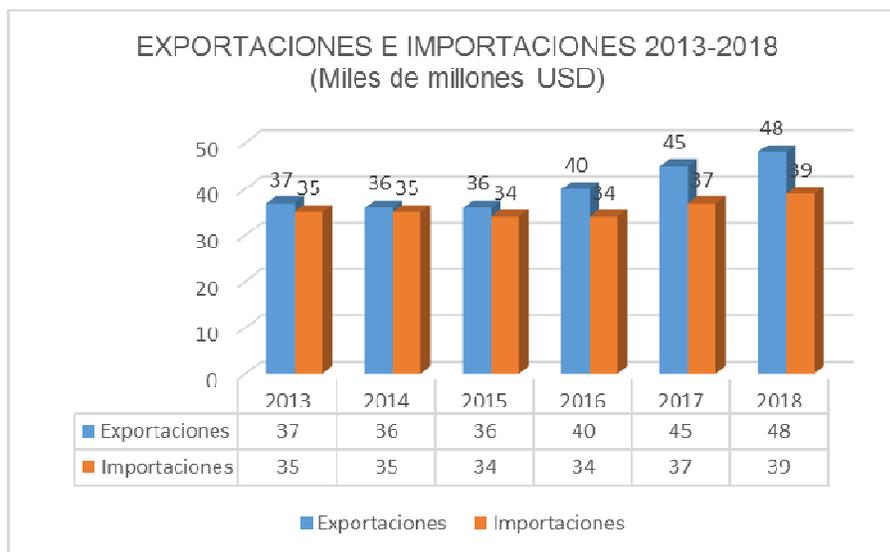


Figura 6.- Evolución de las Exportaciones e Importaciones peruanas 2013-2018.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática INEI Informe Técnico Diciembre 2018.

Así también tenemos los datos publicados por la Autoridad Portuaria Nacional APN, en un reporte de Comercio Exterior como parte del material de Competitividad Portuaria - Perú como HUB ha informado datos respecto a las exportaciones e importaciones:

Tabla N° 7.

Evolución de las exportaciones 2014 - 2018
(En Millones de USD)

AÑOS	No Tradic. U.S.\$	Tradicional U.S.\$	Total U.S.\$
2014	11,728.00	26,893.00	38,621.00
2015	10,909.00	22,780.00	33,689.00
2016	10,815.00	25,500.00	36,315.00
2017	11,742.00	32,643.00	44,385.00
2018	13,219.00	34,483.00	47,702.00

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional APN.
Elaboración propia

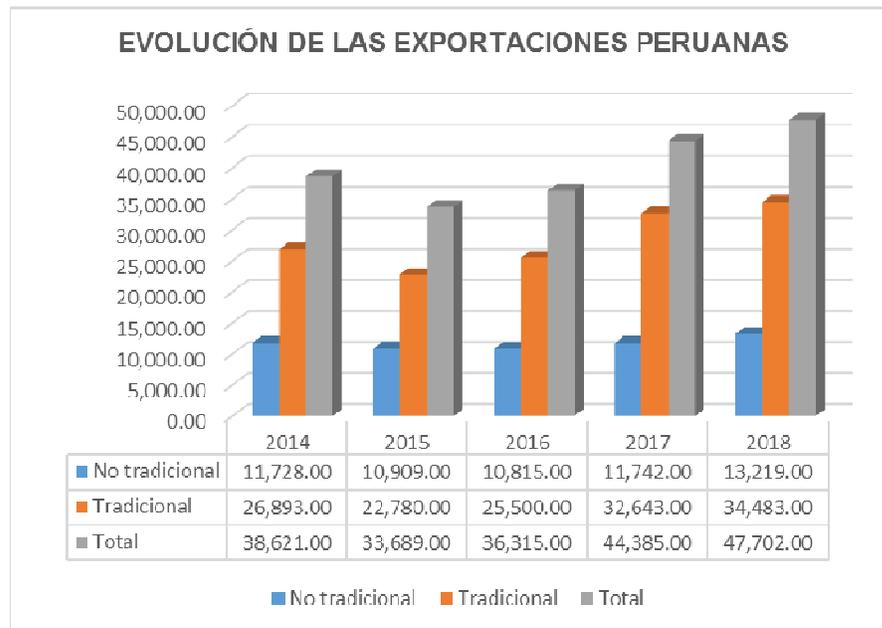


Figura 7. Evolución de las exportaciones peruanas - Comercio Exterior
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional APN.

Para poder medir el crecimiento del comercio exterior peruano necesitamos conocer las variaciones de las exportaciones e importaciones en el año 2018 con respecto a los del año 2017; por tanto, recurrimos a los datos que reporta el Mincetur y tenemos lo siguiente:

Tabla 8.

Exportaciones e Importaciones Perú 2017-2018

PERÚ INTERCAMBIO COMERCIAL			
(Millones US \$)			
	2017	2018	Var. %
1. Intercambio comercial (2+3)	84,173	90,832	7,9%
2. Exportaciones FOB	44,385	47,702	7,5%
Tradicional	32,643	34,483	5,6%
No Tradicional	11,742	13,219	12,6%
3. Importaciones CIF	39,788	43,130	8,4%
Bienes de consumo	9,432	9,645	2,3%
Bienes Intermedios	18,572	21,363	15,0%
Bienes de Capital	11,765	12,102	2,9%
Otros Bienes	19	21	11,3%
4. Saldo Comercial (2-3)	4,597	4,571	-0,6%
N° Total de Empresas	35,775	37,938	6,0%
Exportadoras	7,877	7,979	1,3%
Importadoras	31,328	33,489	6,9%

Fuente: SUNAT/Mincetur - Elaboración propia

De la Tabla 8, se puede determinar que la variación de las exportaciones e importaciones, es decir el Intercambio comercial, es de 7.9%.



Figura 8. Exportaciones Tradicionales y No tradicionales 2017-2018

Fuente: SUNAT/Mincetur - Elaboración propia

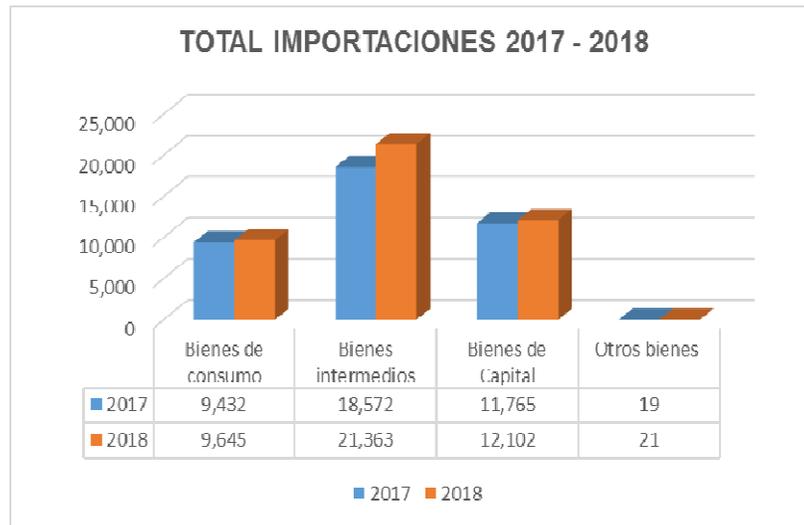


Figura 9. Importaciones Bienes de consumo, Bienes intermedios, Bienes de capital y Otros bienes 2017-2018

Fuente: SUNAT/Mincetur - Elaboración propia

De acuerdo a la tabla 8 y las figuras 8 y 9, el comercio exterior ha continuado creciendo en 2018 (+7,9%), alcanzando un récord de más de US\$ 90,832 millones (40% del PBI). La exportación llegó a US\$ 47,702 millones (+7,5%) y la importación superó los US\$ 43,130 millones (+8,4%), generado un saldo comercial de US\$ 4 571 millones. El comercio fue impulsado por el dinamismo de los negocios con EEUU (+13,5%) y los países asiáticos (+10,8%), principalmente India (+21,1%) y China (+13,5%).

Los principales destinos de las exportaciones de acuerdo al Reporte mensual de comercio diciembre 2018 del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo Mincetur fueron los siguientes:

Tabla 9.

*Principales destinos de las exportaciones -Regiones-Año 2018
(Porcentajes)*

Destino	Minería	Hidrocarburos	Agroindustrial	Pesquería	Textiles y prendas	Total
Asia	66%	17%	9%	61%	7%	46%
América	16%	62%	51%	16%	78%	33%
Europa	17%	16%	39%	21%	14%	20%

Elaboración propia

Fuente: Mincetur - Reporte mensual de comercio - diciembre 2018

Por regiones:

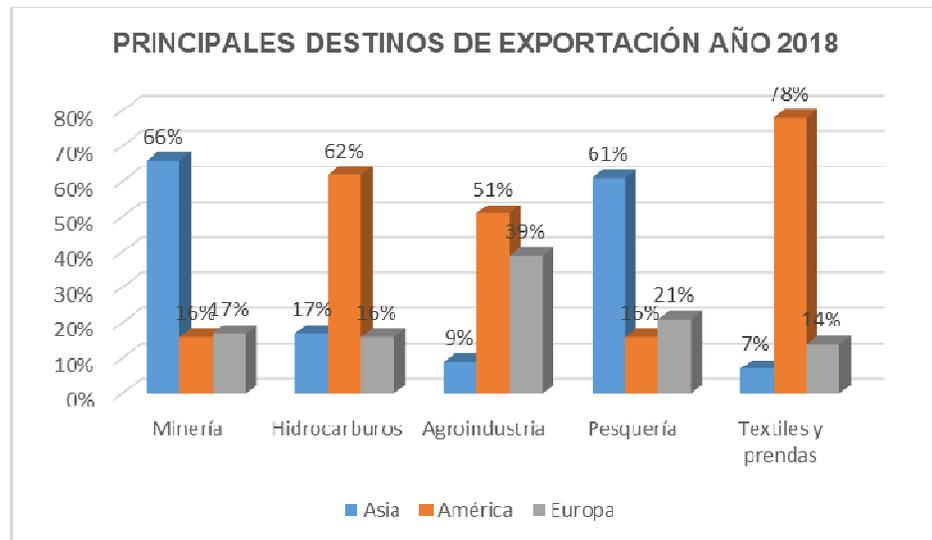


Figura 10. Principales destinos de exportación Año 2018

Fuente: MINCETUR 2019.

De la Tabla 9 y figura 10 se determina que la región con mayor promedio de exportaciones es Asia con un 46%, seguido por América y Europa con 33% y 20% de promedio respectivamente; tomando en cuenta los rubros de minería, hidrocarburos, agroindustria, pesquería, textiles y prendas.

El INEI también ha reportado los datos relacionados a las exportaciones, por países destino, los que se muestran:

Tabla 10

*Países destino de las principales exportaciones 2017 - 2018
(En millones de USD de 2017)*

Años	China	EE.UU.	Corea del Sur	Japón	España
2017	13,023	6,437	2,508	2,335	2,470
2018	14,390	7,261	2,970	2,571	2,412

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.
Instituto Nacional de Estadística e Informática – Informe Técnico diciembre 2018

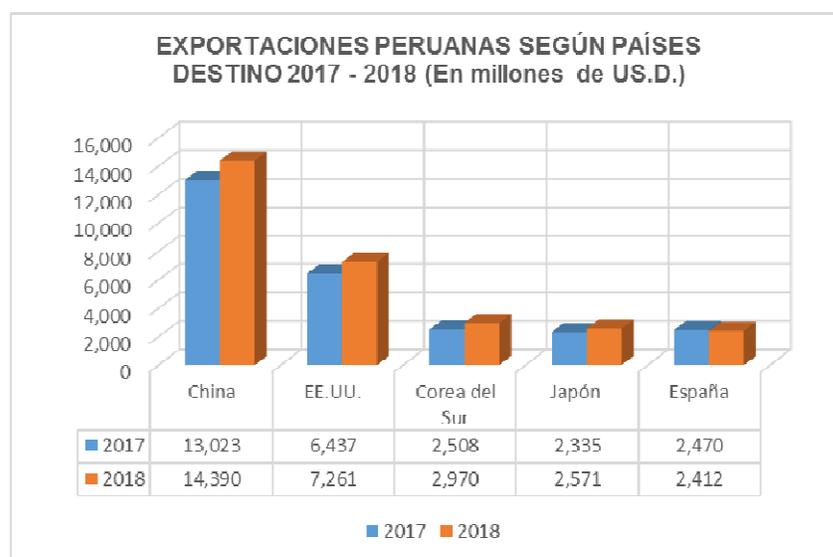


Figura 11.- Exportaciones según países destino 2017 - 2018

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.
Instituto Nacional de Estadística e Informática.

De la tabla 10 y figura 11 se puede establecer que el principal país destino es China con 13,023 y 14,390 millones de dólares (Tipo de cambio 2017) para los años 2017 y 2018 respectivamente, seguido por Estados Unidos, Corea del Sur, Japón y España.

Del total de exportaciones peruanas, para un mejor análisis de sus variaciones, hemos obtenido las cifras de este rubro por sector económico.

Tabla 11

*Exportaciones FOB según sector económico: 2017-2018
(Millones de USD)*

Sector económico	2017	2018	Var %
Total	45,224.5	47,772.7	5.6
I. Productos tradicionales	33,799.7	34,365.0	1.7
Pesquero	1,243.8	1,190.9	-4.3
Agrícola	702.5	70.7	-0.2
Minero	26,924.4	27,856.4	3.5
Petróleo y gas natural	4,929.0	4,617.0	-6.3
II. Productos no tradicionales	11,335.1	13,297.2	17.3
Agropecuario	4,130.5	4,910.1	18.9
Textil	993.5	1,058.2	6.5
Pesquero	2,118.4	2,994.9	41.4
Químico	1,185.8	1,333.2	12.4
Metalmecánico	572.1	615.8	7.6
Siderometalúrgico	1,266.4	1,294.2	2.2
Minería no metálica	544.1	571.8	5.1
Resto	524.3	519.0	-1.0

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.
Instituto Nacional de Estadística e Informática.

El valor real de las exportaciones FOB en el año 2018, fueron por un valor de US. \$ 47 773 millones. Monto superior en 5.6% al valor registrado en el año 2017, debido al incremento en los volúmenes embarcados de productos tradicionales mineros (3,5%) y productos no tradicionales (17,3%), principalmente de los sectores agropecuario (18,9%), pesquero (41,4%), químico (12,4%), textil (6,5%) y siderometalúrgico (2,2%).

Con relación a las importaciones tenemos la información obtenida del INEI.

Tabla 12

Importaciones FOB según tipo de bienes: 2017 - 2018
(Millones de USD de 2017)

Uso o destino económico	2017	2018	Var. %
Total	37,250.6	38,627.00	3.7
I. Bienes de Consumo	8,837.6	9,119.8	3.2
1. Bienes de consumo no duradero	4,906.7	5,117.3	4.3
2. Bienes de consumo duradero	3,930.8	4,002.5	1.8
II. Materias Primas y Productos Intermedios	17,692.3	18,694.8	5.7
3. Combustibles, lubricantes y productos conexos	6,011.5	6,009.1	0.0
4. Materias primas y productos intermedios para la agricultura	1,242.6	1,149.8	-7.5
5. Materias primas y productos intermedios para la industria	10,438.2	11,535.9	10.5
III. Bienes de Capital y materiales de Construcción	10,663.9	10,763.2	0.9
6. Materiales de construcción	934.3	995.0	6.5
7. Bienes de capital para la agricultura	143.7	142.5	-0.9
8. Bienes de capital para la industria	7,071.9	6,947.5	-1.8
9. Equipos de transporte	2,514.1	2,678.3	6.5
IV Diversos	20.4	20.0	-1.9

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.
 Instituto Nacional de Estadística e Informática.

El volumen importado de bienes de consumo creció en 3,2% respecto al nivel alcanzado en el año anterior, por las mayores compras de bienes de consumo no duradero (4,3%) y bienes de consumo duradero (1,8%). Los principales países de origen fueron China y México, con tasas de crecimiento de 11,4% y 13,7%, respectivamente. Las materias primas y productos intermedios aumentaron en 5,7%, destacando las mayores compras de materias primas y productos intermedios para la industria (10,5%), principalmente de maíz amarillo duro, aceite de soya en bruto y polipropileno en formas primarias.

Importaciones por países de origen:

Tabla 13

*Importaciones FOB según uso o destino económico:
2017 - 2018 (Millones de USD de 2017)*

Años	China	EE.UU.	Brasil	México	Ecuador
2017	8,024	7,771	2,185	1,723	1,701
2018	8,966	8,145	2,068	1,866	1,710

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. - INEI.

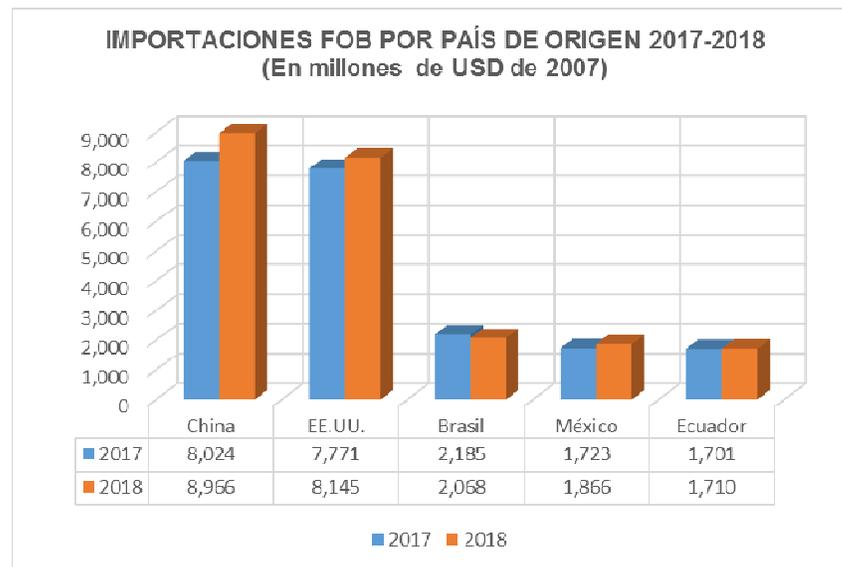


Figura 12.- Importaciones según países destino 2017 - 2018

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.
Instituto Nacional de Estadística e Informática.

China se ubicó como el principal país de origen de nuestras importaciones, su participación en el volumen importado fue de 23,2% y creció en 11,7%. Entre los productos que registran aumento en el volumen importado se encuentran los teléfonos móviles y los de otras redes inalámbricas, máquinas para el

procesamiento de datos de peso menor e igual a 10Kg, televisores, calzados y los demás poliésteres y resinas, entre otros. Estados Unidos de América fue el segundo país de origen de los productos importados, con una tasa de crecimiento de 4,8%. Entre los bienes más demandados por el mercado local, se encuentran el diésel B5 con un contenido de zinc de azufre menor, y otros.

Para medir el Desarrollo Comercial peruano en el 2018, para fines comparativos por la investigación, consideraremos los volúmenes y las variaciones porcentuales de las exportaciones del 2018 respecto al año anterior (2017). Para esto tenemos el volumen de exportaciones - Año 2018.

Tabla 14
Exportación FOB productos tradicionales, no tradicionales y otros - 2018
(En miles de US.D.)

Exportaciones	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.
Productos Tradicionales	2,831,620	2,565,545	3,085,645	2,690,896	3,025,951	3,346,939	2,932,429	2,793,580	2,715,408	2,650,596	2,827,118	2,842,356
Productos no tradicionales	1,128,769	996,027	1,023,133	1,031,314	1,114,401	1,095,581	1,067,174	1,158,232	1,050,482	1,188,567	1,133,854	1,235,468
Otros	11,988	8,961	14,083	13,449	11,017	10,074	13,129	12,175	14,381	22,953	26,235	19,233
Total	3,972,377	3,570,533	4,122,861	3,735,659	4,151,369	4,452,594	4,012,732	3,963,987	3,780,271	3,862,116	3,987,207	4,097,057

Elaboración propia

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. INEI 2019 Informe Técnico. Febrero 2019.

Las variaciones porcentuales de exportaciones 2018 con respecto al año anterior:

Tabla 15

Variaciones porcentuales de las Exportaciones FOB de 2018, con relación a los mismos meses del año 2017. (%)

Exportaciones	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.
Productos Tradicionales	24.8	-4.6	31.2	19.7	21.4	18.9	24.6	-2.9	-16.2	-6.6	-6.8	-11.0
Productos no tradicionales	16.8	20.8	17.3	29.6	15.2	15.9	7.5	13.3	5.6	15.6	7.1	-0.9
Otros	3.8	-8.6	43.4	93.2	36.1	4.8	99.7	26.1	15.3	96.2	140.5	53.7
Total	15.1	2.5	30.6	47.5	24.2	13.2	43.9	12.2	1.6	35.1	46.9	13.9

Elaboración propia

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. INEI 2019 Informe Técnico. Febrero 2019.

Los valores obtenidos en la tabla 15, se refieren a las variaciones del volumen de exportaciones obtenidos en cada mes del año 2018, comparados a los obtenidos en los mismos meses del 2017, por sector económico; en algunos meses y por sector económico se tienen variaciones positivas como en el caso de los productos tradicionales por 24.8% en enero y 24.6% en julio y negativas como por -16.2% en setiembre y -11.0% en diciembre 2018, igual con los otros sectores económicos.

Tabla 16

Variación porcentual mensual de las Exportaciones FOB del año 2018 (%)

Exportaciones	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Productos Tradicionales	0.0	0.1	0.2	0.1	0.2	0.1	0.2	0.0	0.2	0.1	0.2	0.3	1.7
Productos no tradicionales	0.5	1.0	0.0	1.0	1.1	1.1	1.5	1.8	1.5	2.0	3.0	2.6	17.1
Otros	-3.5	-3.5	-0.1	-0.1	-1.2	-2.5	1.4	-1.0	0.0	2.0	3.0	3.6	-1.9
Promedio	-1.0	-0.8	0.0	0.3	0.0	-0.4	1.0	0.3	0.6	1.4	2.1	2.2	5.6

Elaboración propia

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. INEI 2019 Informe Técnico. Febrero 2019.

La gráfica del promedio de variación mensual de las exportaciones peruanas a valores FOB en el año 2018 es la siguiente:

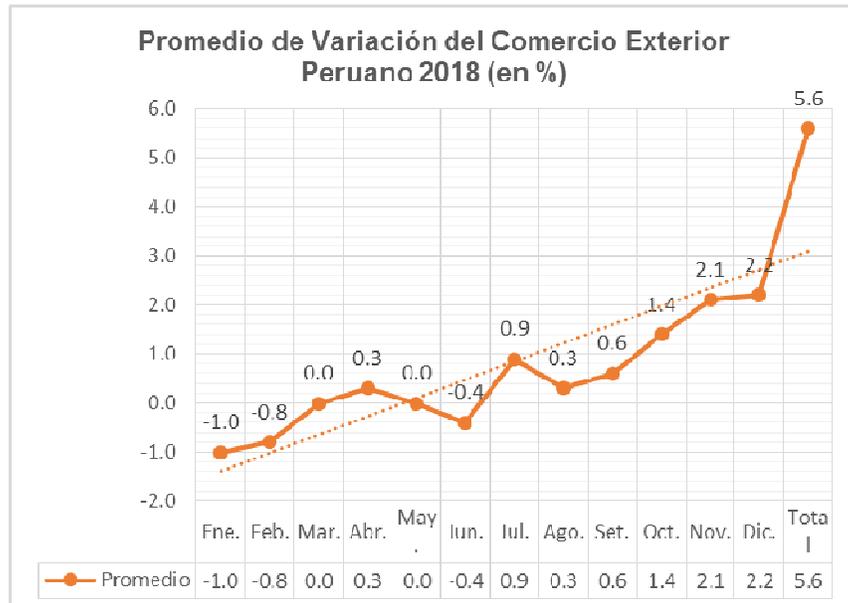


Figura 13.- Promedio de variación porcentual mensual de las exportaciones peruanas en el año 2018 que constituye el Desarrollo Comercial peruano en el año 2018.
Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.
Instituto Nacional de Estadística e Informática.

Para responder al objetivo general de la investigación sobre la manera en que el Transporte marítimo internacional se relaciona con el Desarrollo comercial peruano en el año 2018, tenemos que comparar los resultados obtenidos por cada variable, dichos resultados se han obtenido de manera similar; es decir midiendo la variación mensual del desarrollo o crecimiento en términos de volúmenes tanto del transporte marítimo como del desarrollo comercial peruano, definido como las exportaciones.

La comparación entre variables se muestra en la tabla siguiente:

Tabla 17

Comparación de los valores obtenidos para las variables Transporte marítimo internacional y Desarrollo comercial peruano 2018. (%)

Variables 2018	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Transporte marítimo	0.3	0.2	0.4	0.4	0.5	0.4	0.6	0.4	0.6	0.5	0.7	0.8	5.9
Desarrollo comercial	-1.0	-0.8	0.0	0.3	0.0	-0.4	0.9	0.3	0.6	1.4	2.1	2.2	5.6

Elaboración propia

Fuente: UNCTAD, y Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. INEI 2019

La gráfica de la relación es la siguiente:

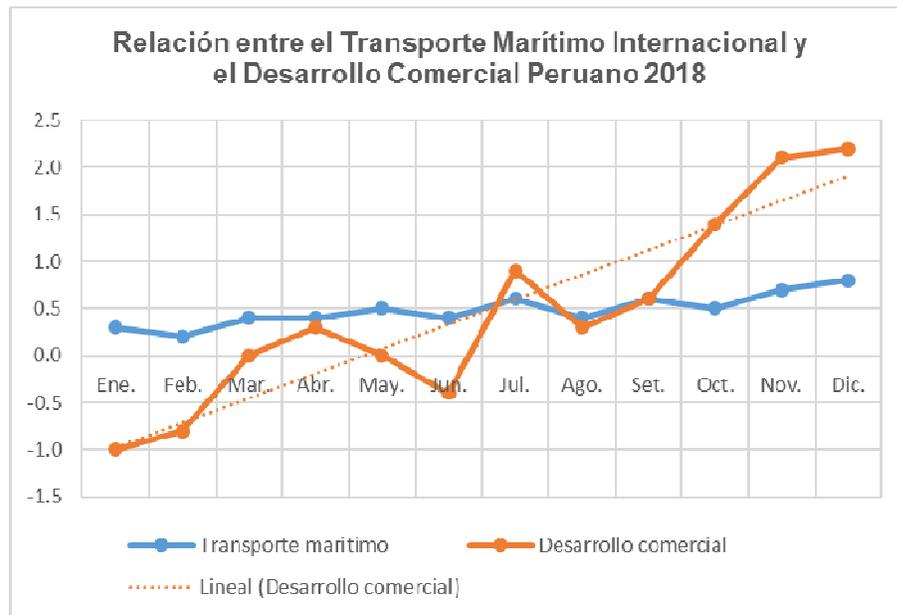


Figura 14.- Relación entre el Transporte marítimo internacional y el Desarrollo comercial peruano para el año 2018.

Fuente: UNCTAD y Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - Instituto Nacional de Estadística e Informática.

Para establecer la relación entre las variables de estudio se ha utilizado el coeficiente de **correlación de Pearson**, obteniendo el siguiente Coeficiente de Correlación: **0.903**, es decir el Transporte

marítimo internacional tiene relación lineal positiva muy alta con respecto al Desarrollo comercial peruano en el 2018.

Con relación a la Infraestructura portuaria peruana 2018

De acuerdo a ComexPerú (2018), el Perú de acuerdo al modelo de crecimiento de apertura e integración con el mundo, dos décadas después tenemos, la economía ha despegado y eso se debe, en gran medida, al desempeño de las exportaciones. Un factor clave para este sector es la infraestructura portuaria, ya que una mejor calidad de esta representa menores costos y mayor eficiencia para toda la cadena de comercio exterior: exportadores, importadores y todos aquellos que les brindan servicios.

Comparativamente a otros, nuestro país, en infraestructura portuaria no se encuentra bien ubicado; de acuerdo con el índice de competitividad en viajes y turismo, publicado en el 2017 por el Foro Económico Mundial, el Perú se ubicó en el puesto 109 de 136 economías en infraestructura terrestre y portuaria.

Si revisamos el indicador Calidad de la infraestructura portuaria nuestro país se encuentra en el puesto 88, lo que nos ubica en el cuarto lugar si nos comparamos con los países que conforman la Alianza del Pacífico, pues Chile, México y Colombia se ubican en las posiciones 34, 57 y 83 respectivamente.

Para hacer una primera evaluación de la infraestructura portuaria peruana, tenemos que tener conocimiento del volumen portuario mundial de contenedores por región en el año 2018, para lo cual tenemos las cifras que reporta la UNCTAD.

Se señala que cerca del 80% del volumen del comercio mundial de mercancías se manipula en puertos de todo el mundo y casi dos tercios de esas mercancías se cargan y descargan en puertos de los países en desarrollo.

Tabla 18
Volumen portuario mundial de contenedores por región 2018. (%)

	Asia	Europa	América del Norte	América - Países en desarrollo	África	Oceanía
2018	63%	16%	8%	6%	4%	2%

Elaboración propia

Fuente: UNCTAD. Informe sobre el Transporte marítimo 2018.

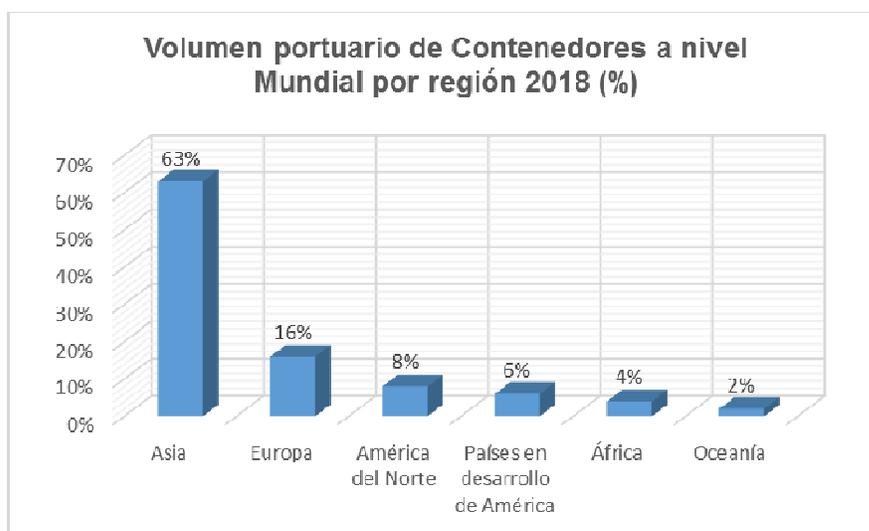


Figura 15.- Volumen portuario mundial de contenedores Año 2018.

Fuente: UNCTAD. Informe sobre el Transporte marítimo 2018.

De acuerdo a lo mostrado en la tabla 18 y figura 15, el mayor volumen de movimiento de contenedores lo tiene la región de Asia con un 63%, seguido por Europa con un 16%, y así sucesivamente, Perú se encuentra en la región considerada como 'Países en desarrollo de América', con un movimiento de contenedores de 6% del total de movimiento mundial.

Una de las principales características del desarrollo de nuestro comercio exterior es la gran dependencia que se tiene del puerto del Callao como puerta de entrada y salida al exterior.

De acuerdo con datos de la Sunat, el primer puerto, en 2017 representó la puerta de salida de exportaciones por un valor de US\$. 16,068 millones que representan un 36% del total de envíos al mundo, seguido por el aeropuerto internacional Jorge Chávez, con un valor de US\$. 9,108 millones (21%) y el puerto de Matarani, con US\$. 7,811 millones (18%), con respecto a las importaciones, el puerto del Callao recibió mercancías por un valor de US\$. 29,553 millones, equivalentes al 75% del total importado, seguido por el aeropuerto Jorge Chávez, con US\$. 5,038 millones (13%).

De acuerdo a lo que señala ComexPerú (2019), en su reporte CargoComex de febrero de 2019, en donde consigna los volúmenes de movimiento de carga y los porcentajes de variación comparados con el mismo periodo del año anterior, por tipo de mercancía, obteniendo los siguientes resultados:

Tabla 19

Volumen de movimiento de carga por tipo de mercancía en los puertos peruanos Año 2018, Variación porcentual respecto al año anterior (2017) enero- diciembre 2018. En TM y %

Tipo de mercancía	enero - diciembre	
Contenedorizada	23,503,728	(+5.7%)
Graneles sólidos	19,266,564	(-1.6%)
Carga fraccionada	3,936,587	(+17.6%)
Graneles líquidos	3,138,024	(-7%)
carga rodante	346,381	8-1.2%)
Total	50,191,284	(+2.7%)

Elaboración propia

Fuente: COMEXPERU Reporte mensual –Febrero 2019.

TM: Unidad de medida correspondiente a Toneladas métricas.

El rubro de carga fraccionada en el periodo enero - diciembre 2018, es el que tuvo mayor incremento con respecto al mismo periodo del año 2017.

Tabla 20

Porcentajes del Nivel de participación en el movimiento de carga por Tipo de mercancía en los puertos peruanos Año 2018.

Participación	%
Contenedorizada	47%
Graneles sólidos	38%
Carga fraccionada	8%
Graneles líquidos	6%
Carga rodante	1%
Total	100%

Elaboración propia

Fuente: COMEXPERU Reporte mensual - Febrero 2019.

Los niveles de participación de movimiento de carga por tipo de mercancía en los puertos peruanos:

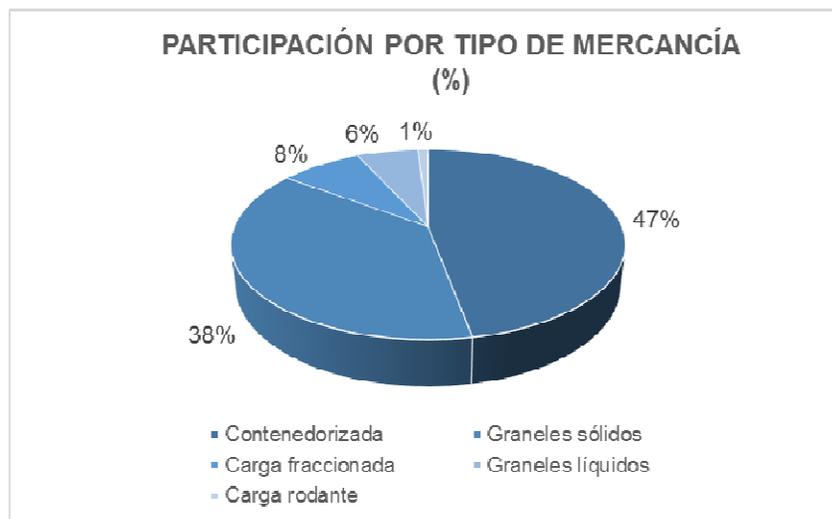


Figura 16.- Niveles de participación por tipo de mercancía en el movimiento de carga en los puertos peruanos Enero - diciembre 2018.

Fuente: COMEXPERU Reporte mensual -Febrero 2019. - Gráfico elaboración propia.

Igualmente ComexPerú (2019), reporta en CargoComex de febrero 2019 el Movimiento de carga por tipo de operación:

Tabla 21
Movimiento de carga por Tipo de operación -puertos peruanos Año 2018, Variación porcentual respecto al año anterior (2017). En TEUS y %

Tipo de operación	enero - diciembre	
Desembarque	1,038,779	(+7.6%)
Embarque	1,043,851	(+7.2%)
Transbordo	471,827	(+0.3%)
Reestiba	75,206	(-18.6%)
Cabotaje	14,808	(-6%)
Tránsito	2,020	(+111.3%)
Otros (*)	83	(+48.2%)
Total	2,646,574	(+5.1%)

Elaboración propia

Fuente: COMEXPERU Reporte mensual -Febrero 2019. TEUS es la Unidad de medida del transporte marítimo normalizada a un contenedor de 20 pies.



Figura 17.- Niveles de participación por tipo de operación en el movimiento de carga en los puertos peruanos Enero - diciembre 2018.

Fuente: COMEXPERU Reporte mensual - Febrero 2019. – Gráfico elaboración propia.

En resumen, la variación del movimiento de carga para enero-diciembre 2018, con respecto al mismo periodo de 2017, es el siguiente:

Por tipo de mercancía: +2.7%

Por tipo de operación: +5.1%

Para fines comparativos tomaremos una media de 3.9% de variación de movimiento de carga en puertos peruanos, por el año 2018.

Tabla 22

Variación porcentual mensual del Movimiento de carga portuaria por tipo de mercancía y por tipo de operación, que constituye la capacidad de Infraestructura Portuaria Peruana entre enero – diciembre 2018. (%)

Mov. Carga Portuaria	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Por tipo de mercancía	-0.1	0.2	0.1	0.1	0.2	0.2	0.3	0.2	0.3	0.3	0.4	0.5	2.7
Por tipo de operación	0.2	0.2	0.4	0.2	0.4	0.3	0.4	0.4	0.6	0.5	0.8	0.7	5.1
Promedio	0.1	0.4	0.5	0.3	0.6	0.5	0.7	0.6	0.9	0.8	1.2	1.2	3.9

Elaboración propia

Fuente: COMEXPERU Reporte mensual - Febrero 2019.

Para responder al objetivo específico de la investigación sobre la manera en que el Transporte marítimo internacional se relaciona con el Infraestructura portuaria peruana en el 2018, tenemos que comparar los resultados obtenidos por cada variable, dichos resultados se han obtenido de manera similar; es decir midiendo la variación mensual del desarrollo o crecimiento en términos de volúmenes tanto del transporte marítimo como de la Infraestructura portuaria peruana, en términos de movimiento de carga portuaria, ya que es el indicador que evalúa el nivel de respuesta de la infraestructura de los puertos.

Tabla 23

Comparación de los valores obtenidos para las variables Transporte marítimo internacional e Infraestructura Portuaria Peruana 2018. (%)

Variables 2018	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Transporte marítimo	0.3	0.2	0.4	0.4	0.5	0.4	0.6	0.4	0.6	0.5	0.7	0.8	5.9
Infraestructura portuaria	0.1	0.2	0.1	0.2	0.3	0.3	0.4	0.3	0.4	0.5	0.5	0.6	3.9

Elaboración propia

Fuente: COMEXPERU Reporte mensual - febrero 2019.

La gráfica de la relación es la siguiente:

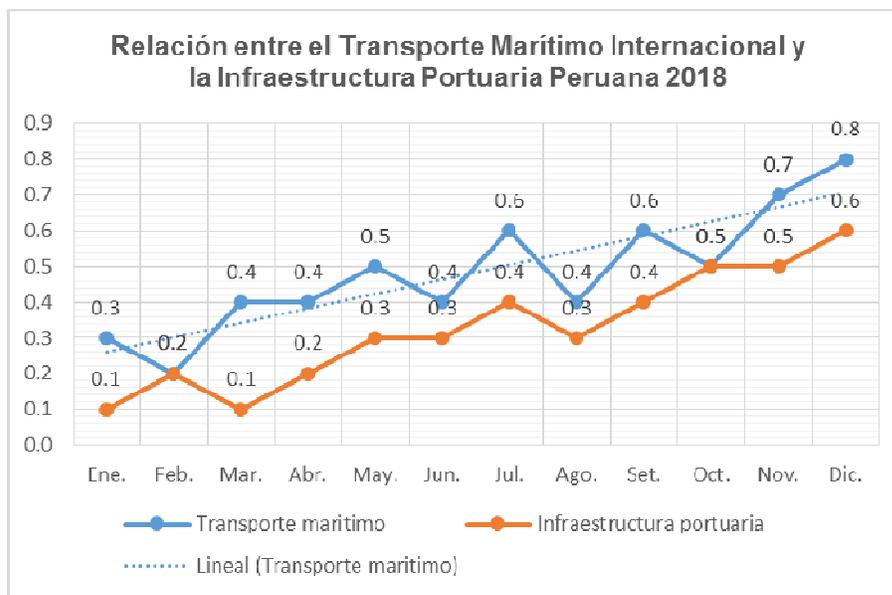


Figura 18.- Relación entre el Transporte marítimo internacional y la Infraestructura Portuaria Peruana para el año 2018.

Fuente: UNCTAD y Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - Instituto Nacional de Estadística e Informática y COMEXPERU.

Para establecer la relación entre las variables de estudio se utiliza el coeficiente de **correlación de Pearson**, obteniendo el Coeficiente de Correlación: **0.85256**, es decir el Transporte marítimo internacional tiene relación lineal positiva muy alta con la Infraestructura Portuaria Peruana en el 2018.

En el caso de la relación existente entre el Transporte marítimo internacional y las Políticas de comercio internacional, no ha sido posible obtener la correlación debido a que las políticas de comercio exterior cambian con una periodicidad mayor a cinco años; sin embargo, aplicando las encuestas a los expertos se ha obtenido una correlación lineal positiva muy alta entre ellos.

III. HIPÓTESIS

3.1 Formulación de la hipótesis

3.1.1 Hipótesis general

El transporte marítimo internacional se relaciona significativamente con el desarrollo comercial peruano en el año 2018.

3.1.2 Hipótesis específicas

Hipótesis específica 1

El transporte marítimo internacional se relaciona significativamente con la infraestructura portuaria peruana.

Hipótesis específica 2

El transporte marítimo internacional se relaciona significativamente con las políticas de comercio internacional del Estado peruano.

3.2 Operacionalización de variables

Transporte marítimo internacional

Aunque parezca que el transporte aéreo sea muy utilizado para el transporte de mercancías, en realidad, las cifras muestran que las empresas de transporte marítimo internacional son mucho más utilizadas en todo el comercio internacional.

Así es, según las estadísticas, el 90% del transporte de mercancías en el mundo lo realizan miles de buques cruzando los mares. A través de las empresas de transporte internacional conocemos estadísticas como estas:

- El precio del transporte marítimo ha caído un 3,8% en el año 2018.
- El 44% de las mercancías movidas desde puertos peruanos tienen como destino Europa.
- En 2018 se movieron 345 millones de toneladas en puertos peruanos.
- La actividad económica vinculada a los puertos genera el 8,7% del PIB peruano.

Además, el movimiento de mercancías en el transporte marítimo tiene precios diferentes en el mercado, como veremos más adelante en este artículo.

Dentro del transporte marítimo, se pueden transportar personas o cosas. Ciertamente el transporte aéreo y sus precios asequibles han provocado que hoy en día, las personas se decanten por él, sin embargo, lo más normal en el pasado era que la gente viajase en barcos.

Casi todos los alimentos que consumimos nos llegan en buques y una creciente demanda de la sociedad ha hecho que el transporte marítimo y sus precios, sean los más usados para el transporte de mercancías, mucho más que el aéreo y es por eso que el transporte marítimo es hoy en día el principal medio de transporte de carga internacional por que abarca el 90% de la carga mundial.

La situación estratégica de nuestro país, aparte de la gran longitud de costa, han fomentado que el transporte marítimo sea un motor de desarrollo comercial de los puertos.

Por ejemplo, puertos como Algeciras, Barcelona, Valencia o Bilbao en España, son de los que más volúmenes de mercancía manejan en esa parte de Europa. El transporte de carga por mar es más rentable en el transporte internacional, en función de los volúmenes de carga y características de la carga.

El transporte marítimo y sus precios nos permiten una serie de ventajas como:

- Una mayor capacidad: el gran volumen y peso de mercancías que se pueden cargar un buque no es comparable al del transporte aéreo.

- Alcance internacional: El mar conecta a todo el planeta a través de “miles de autopistas” por las que circulan miles de barcos diariamente.
- Más flexibilidad: Se pueden utilizar buques de distintos tipos y tamaños (Porta contenedores, RO-RO, barcos frigoríficos, buques tanque, multipropósito, etc.) adecuados a los distintos tipos carga y tonelaje.
- El transporte terrestre internacional y el aéreo son eficaces, pero el transporte marítimo, tiene tarifas relativas mucho más económicas, no comparables en función de los volúmenes y tipos de carga, un solo contenedor marítimo transporta mucha más carga que un avión completo y desde 2015 se observa una baja en las tarifas del transporte marítimo.

Es el traslado de un lugar situado en un cierto país hasta otro lugar situado en un país distinto, efectuado en una forma tal que la mercancía llegue a su destino en las condiciones contratadas. Constituye la actividad fundamental del comercio exterior, ya que sin el transporte no podría concretarse el objeto de la compra venta internacional. Tiene como principales características: su carácter internacional; la capacidad de los buques de transportar grandes toneladas de carga; su flexibilidad por la posibilidad de emplear buques de diversos tamaños; su competencia ya que, a pesar de las tendencias proteccionistas de algunos países, la mayor parte

del tráfico internacional se realiza en régimen de libre competencia según las leyes del mercado de fletes; y su versatilidad.

Desarrollo comercial peruano 2018

El comercio exterior es el soporte fundamental para el desarrollo de la actividad productiva y el desarrollo económico del país en general, aporta a la industrialización, genera empleo, satisface las necesidades de consumo de bienes no producidos en el país, es decir el comercio exterior influye en el desarrollo económico del Perú. El comercio internacional se mide a través de las exportaciones, las importaciones y la balanza comercial; y sus efectos se reflejan directamente en la balanza de pagos, en el mercado de divisas y en el tipo de cambio y de manera indirecta en el empleo, la producción y en el desempeño económico del país.

Infraestructura portuaria

Está constituida por los canales de acceso al puerto, el área de maniobras de los buques o dársena o rada, las obras de abrigo como rompeolas y esclusas, los elementos de señalización para la navegación de buques en los canales de acceso y rada, los muelles y diques, áreas abiertas de almacenamiento y vías de transporte internas del puerto.

Políticas de comercio exterior

Se define como el manejo del conjunto de instrumentos al alcance del Estado, para mantener, alterar o modificar sustantivamente las relaciones comerciales de un país con el resto del mundo, comprende entre otros, la política arancelaria que es un mecanismo protector y de captación de recursos para el erario nacional bajo la forma de impuestos indirectos, que gravan las operaciones del comercio exterior, añadiendo un componente artificial al precio del artículo; los subsidios, restricciones cuantitativas, y el dumping.

Variable 1: Transporte marítimo internacional

Para evaluar la influencia del transporte marítimo internacional es necesario medir tres dimensiones: Alcance, volumen, y carga marítima.

Variable 2: Desarrollo comercial peruano en el 2018

Para evaluar esta variable, es necesario medir dos dimensiones: Infraestructura portuaria peruana y Políticas de comercio internacional del Estado peruano.

Tabla 24*Matriz de operacionalización de las variables.*

Variables	Dimensiones	Indicadores
Variable Independiente		
Transporte marítimo internacional	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alcance 2. Volumen 3. Carga marítima 	<ul style="list-style-type: none"> - Países destino - Tonelaje - Cantidad de buques - Compañías de transporte
Variable Dependiente		
Desarrollo comercial peruano en el 2018	<ol style="list-style-type: none"> 1. Infraestructura portuaria peruana 2. Políticas de comercio internacional del Estado Peruano 	<ul style="list-style-type: none"> - Coeficiente de Exportación/Importación - Conectividad marítima - Productividad carga/descarga - Intensidad de uso - Tiempo operativo de buque - Arancel efectivo - Peak arancelarios - Progresividad arancelaria

Nota: Matriz de operacionalización de las variables de estudio, mencionando dimensiones e indicadores.

Fuente: Elaboración propia.

IV. MATERIALES Y MÉTODOS

4.1 Tipo de diseño de investigación

Para determinar de qué manera influye el transporte marítimo internacional en el desarrollo comercial peruano, nuestro estudio tendrá un proceso de investigación aplicada, en un inicio con alcance descriptivo y correlacional, por lo siguiente: Descriptivo, porque nuestra investigación se va a encargar de describir las características, volúmenes e información disponible de las variables desde una perspectiva innovadora, que será de utilidad para futuros estudios (Hernández-Sampieri, Fernández y Baptista, 2014) y correlacional, ya que se asociarán conceptos y variables tanto para demostrar la hipótesis general como las específicas.

El diseño del trabajo responde a una investigación descriptivo, correlacional, no experimental, ya que recopilaremos información estadística del transporte marítimo internacional, y del desarrollo comercial peruano en el periodo comprendido entre el mes de enero a diciembre 2018 y analizaremos los cambios producidos a través del tiempo, sin la manipulación deliberada de las variables, y se recurre a la observación para identificar la evolución de los hechos económicos y el desarrollo comercial peruano. (Hernández-Sampieri, et al., 2014). Se obtendrán datos económicos publicados por las instituciones competentes del comercio exterior y del

transporte marítimo internacional, con la finalidad de examinar sus variaciones en el tiempo. (Bernal, 2010).

4.2 Material de estudio

4.2.1 Unidad de estudio

La unidad de estudio o unidad de análisis en una investigación, según Hernández-Sampieri, et al. (2014), pueden ser individuos, organizaciones, periódicos, comunidades, situaciones, eventos, etc., una vez definida la unidad de análisis se delimita la población. En nuestro caso la unidad de estudio es el comercio interior y exterior peruano, sobre la base del transporte marítimo internacional, como materia de estudio, para obtener resultados e inferir las conclusiones y recomendaciones correspondientes.

4.2.2 Población

Para Hernández-Sampieri, et al. (2014), “Una población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones” (p.174), conocemos que la unidad de análisis es el comercio interior y exterior peruano, sobre la base del marco jurídico del transporte marítimo internacional; la información que se necesita para llevar a cabo la investigación obran en los reportes que emite el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo MINCETUR, COMEXPERU

Sociedad de Comercio Exterior del Perú, así como los reportes sobre indicadores macroeconómicos que emite el Ministerio de Economía y Finanzas MEF. Por otro lado tenemos al conjunto de expertos vinculados a los temas de transporte marítimo internacional y desarrollo comercial peruano; estos expertos en la actualidad vienen laborando en las diferentes reparticiones especializadas en exportaciones e importaciones, agencias de aduana, administración marítima, oficiales de marina mercante ejerciendo cargos administrativos en empresas marítimas, CEOs de empresas vinculadas, Comexperú, entre otros.

Por tanto, esta es la población sujeta de estudio, en concordancia con lo que señala Bernal (2010), población es el conjunto de todos los elementos a los cuales se refiere la investigación, se puede definir, además, como el conjunto de todas las unidades de muestreo. (p.160)

4.3 Muestra

La muestra es la parte de la población que se selecciona, de la cual realmente se obtiene la información para el desarrollo del estudio y sobre la cual se efectuarán la medición y la observación de las variables objeto de estudio. (Bernal, 2010). Para nuestra investigación se ha tomado una muestra de cincuenta y cuatro (54)

expertos en temas de comercio exterior peruano, transporte marítimo internacional e infraestructura portuaria peruana, y políticas de comercio internacional del Estado peruano que han estado vinculados a las diferentes entidades especializadas ya descritas en la población materia de estudio.

4.4 Técnica, instrumento y procedimiento

4.4.1 Técnica de muestreo

La técnica de muestreo que utilizamos fue el no probabilístico y seleccionado de manera intencional u ocasional. Bernal (2010), señala que el muestreo no probabilístico es una técnica de muestreo en la cual el investigador selecciona las muestras basadas en un juicio subjetivo, dentro de este tipo de muestreo, existe la técnica denominada “intencional” o “por juicio”, en el que las muestras se seleccionan basándose en el conocimiento y la credibilidad del investigador.

De acuerdo a Hernández-Sampieri et al. (2014), en las muestras no probabilísticas, la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de causas relacionadas con las características de la investigación o los propósitos del investigador. El procedimiento depende del proceso de toma de decisiones del investigador; por tanto, en la presente investigación la muestra se elige por el planteamiento del estudio.

Criterios de selección

Criterios de inclusión: Se incluye la información que obra en los reportes de organismos competentes en transporte marítimo internacional y desarrollo comercial peruano, exportaciones e importaciones, que correspondan al año 2018; así como a los expertos en dichos temas y relacionados con COMEX PERU Sociedad de Comercio Exterior del Perú y con las demás instituciones vinculadas en al año 2018.

Criterios de exclusión: La información relacionada al transporte marítimo internacional y desarrollo comercial peruano, que no correspondan al año 2018 y los correspondientes al año 2017 se utilizaron como parámetro de comparación.

4.4.2 Instrumento de investigación

El instrumento de investigación que utilizaremos para la recopilación de datos debe cumplir con los tres requisitos esenciales: confiabilidad. Validez y objetividad. (Hernández-Sampieri, et al. 2014). Se recurrirán a las fuentes primarias, y se utilizarán: encuestas y formatos donde se consignarán la información obtenida respecto al desarrollo comercial peruano en el año 2018, de los informes emitidos por las instituciones y organismos internacionales competentes en el tema de comercio exterior, desarrollo portuario y transporte marítimo internacional,

Las encuestas o formatos son dos, una por cada variable de estudio.

Tabla 25
Ficha técnica de la Encuesta N° 1.

Nombre:	Encuesta para determinar la magnitud del transporte marítimo internacional Año 2018.
Autores:	Juan Carlos Nizama Zevallos
Año:	2019
Procedencia:	Perú
Objetivo:	Determinar la magnitud de la variable Transporte marítimo internacional en el 2018
Aplicación:	Individual
Población:	54 personas
Número de ítems:	18 preguntas
Duración:	60 minutos
Validación:	Pendiente

Nota: Ficha técnica con los datos del instrumento a usar para el estudio.

Tabla 26
Ficha técnica de la Encuesta N° 2.

Nombre:	Encuesta para determinar el nivel del Desarrollo comercial peruano en el 2018.
Autores:	Juan Carlos Nizama Zevallos
Año:	2019
Procedencia:	Perú
Objetivo:	Determinar la magnitud de la variable Desarrollo comercial peruano en el 2018.
Aplicación:	Individual
Población:	54 personas
Número de ítems:	24 preguntas
Duración:	60 minutos
Validación:	Pendiente

Nota: Ficha técnica con los datos del instrumento a usar para el estudio.

4.4.3 Procedimiento

Para obtener los datos que nos permitan realizar el trabajo de investigación aplicaremos los formatos pre establecidos y denominados formato 1 y formato 2, a expertos en comercio exterior y operadores de transporte marítimo internacional.

Plantearemos una matriz de datos en donde se consignará la información relevante relacionada al comercio de importación y exportación durante el periodo comprendido entre enero y diciembre 2018, luego lo relacionaremos con los datos que se recopilen del transporte marítimo internacional y su influencia en la economía peruana, los resultados de las encuestas han sido procesados estadísticamente.

V. RESULTADOS

5.1. Con relación al instrumento y las variables

Los resultados obtenidos en nuestro trabajo de investigación, con respecto a las variables de investigación son los siguientes:

Variable independiente:

Transporte marítimo internacional

Se ha efectuado la prueba de confiabilidad de la variable independiente:

Tabla 27

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	54	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	54	100,0

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

Fuente: Elaboración propia

Tabla 28

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,908	18

Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar, la confiabilidad de los ítems de la variable independiente es muy alta, ya que el coeficiente de Alfa de Cronbach que mide la fiabilidad es 0,908, indicador Alto, por lo que es posible aplicar el instrumento en esta primera parte.

Variable dependiente:

Desarrollo comercial peruano en el 2018

Se ha efectuado la prueba de confiabilidad de la variable dependiente.

Tabla 29

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	54	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	54	100,0

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

Fuente: Elaboración propia

Tabla 30

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,817	24

Fuente: Elaboración propia

Se ha procesado los datos de la variable dependiente, los resultados obtenidos como se puede observar en las tablas 29 y 30, se ha establecido que el total (100%) de las 54 respuestas procesadas son válidas y se tiene como coeficiente de Alfa de Cronbach: 0,817, lo que indica un nivel de fiabilidad Alto, por lo que los resultados de los ítems con respecto a la variable dependiente es posible aplicar a nuestra investigación.

Prueba de normalidad

La prueba Kolmogorov-Smirnov, es una prueba no paramétrica que determina la bondad de ajuste y concordancia de dos distribuciones de probabilidad entre sí, alternativamente el test de Shapiro-Wilk es una prueba más potente que el anterior, estos test fueron aplicados y los resultados fueron:

Tabla 31
Pruebas de normalidad

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	Gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
SUMVI	,085	54	,200*	,982	54	,571
SUMVD	,067	54	,200*	,989	54	,896

*. Esto es un límite inferior de la significación verdadera.

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Elaboración propia

Los resultados de la prueba kolmogorov-Smirnov y test de Shapiro-Wilk, determinan que la distribución de los datos de las variables independiente y dependiente son normales y comparables

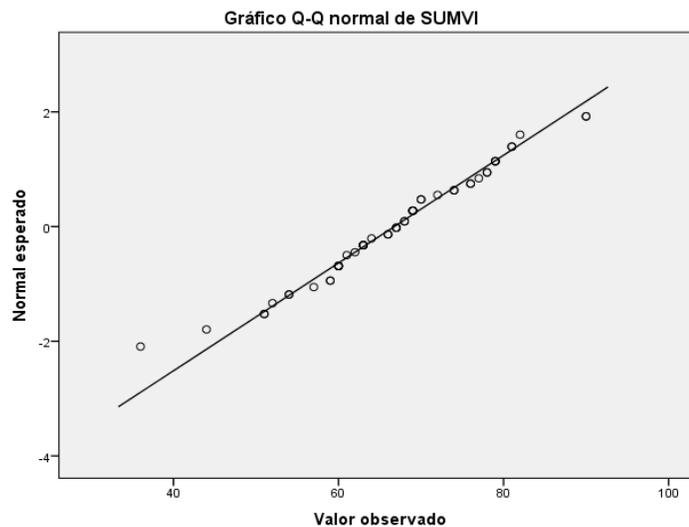


Figura 19.- Gráfico Q-Q de normalidad - Variable independiente
Fuente: Elaboración propia

El gráfico Q-Q Normal nos permite comparar la distribución empírica de un conjunto de datos con la distribución normal, por lo que este gráfico se puede considerar como una técnica gráfica para la prueba de normalidad de un conjunto de datos.

En la figura 19, se puede establecer visualmente que los datos de las variables tienden a tener similares características respecto a la variable independiente.

Respecto a la variable dependiente:

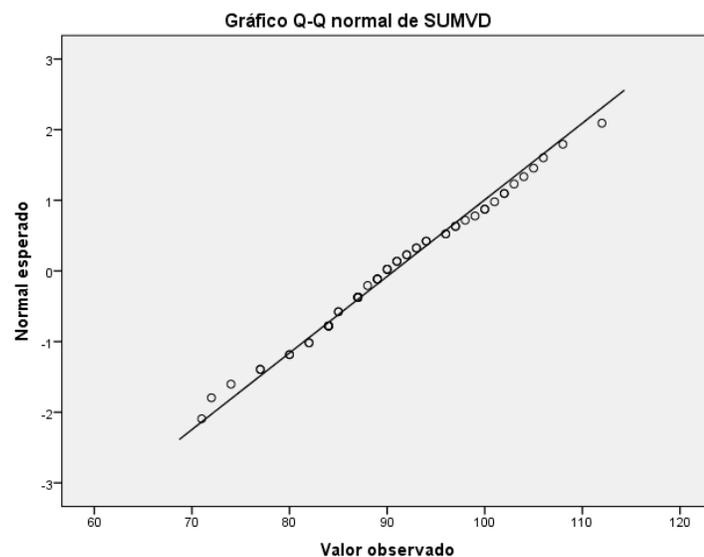


Figura 20.- Gráfico Q-Q de normalidad - Variable dependiente
Fuente: Elaboración propia

En la figura 20, se puede establecer visualmente que los datos de la variable dependiente tienden a tener características de línea recta ascendente respecto a los de la otra variable.

5.2. Respecto a la correlación entre los resultados de las variables

De acuerdo a los indicadores de normalidad al aplicar el coeficiente de kolmogorov - Smirnov, nos permite aplicar la correlación de Pearson respecto a los resultados obtenidos de aplicar las encuestas por cada una de las variables.

Análisis de Correlación de VI – VD

Tabla 32
Correlaciones

		SUMVI	SUMVD
SUMVI	Correlación de Pearson	1	,568**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	54	54
SUMV D	Correlación de Pearson	,568**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	54	54

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

En la tabla 32, se tiene un nivel de significancia de 0,000 la misma que se encuentra dentro del valor permitido ($p < 0,05$) por lo que se acepta la hipótesis general de investigación rechazando la hipótesis nula. Se encontró una relación lineal estadísticamente significativa moderada ($r = 0,568$) y directamente proporcional (con signo positivo) entre el transporte marítimo y el desarrollo comercial peruano 2018.

Prueba de hipótesis específicas:

Tabla 33
Correlaciones

		SUMD1V	
		D	SUMVD
SUMD1VD	Correlación de Pearson	1	,867**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	54	54
SUMVD	Correlación de Pearson	,867**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	54	54

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

En la tabla 33, se tiene un nivel de significancia de 0,000 la misma que se encuentra dentro del valor permitido ($p < de 0,05$) por lo que se acepta la hipótesis general de investigación rechazando la hipótesis nula. Se encontró una relación lineal estadísticamente significativa muy alta ($r = 0,867$) y directamente proporcional (con signo positivo) entre el transporte marítimo internacional y la infraestructura portuaria.

Tabla 34
Correlaciones

		SUMD2V	
		D	SUMVD
SUMD2V D	Correlación de Pearson	1	,857**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	54	54
SUMVD	Correlación de Pearson	,857**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	54	54

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

En la tabla 34, se tiene un nivel de significancia de 0,000 la misma que se encuentra dentro del valor permitido ($p < de 0,05$) por lo que

se acepta la hipótesis general de investigación rechazando la hipótesis nula. Se encontró una relación lineal estadísticamente significativa muy alta ($r = 0,857$) y directamente proporcional (con signo positivo) entre el transporte marítimo internacional y las políticas de comercio internacional.

5.3. Respecto a la frecuencia y porcentajes de los resultados

De acuerdo a los datos obtenidos de la aplicación de las encuestas a nuestra muestra, los que fueron procesados estadísticamente se obtuvieron los siguientes resultados:

Tabla 35

Variable independiente transporte marítimo internacional - Dimensión 1

		VID1 (agrupado)			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	BAJO	14	25,9	25,9	25,9
	MEDIO	29	53,7	53,7	79,6
	ALTO	11	20,4	20,4	100,0
	Total	54	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado

En la tabla 35, se establece que el nivel de frecuencia de la variable independiente: Transporte marítimo internacional en su dimensión 1, Alcance, es el nivel medio, ya que predomina con un porcentaje de 53,7%.

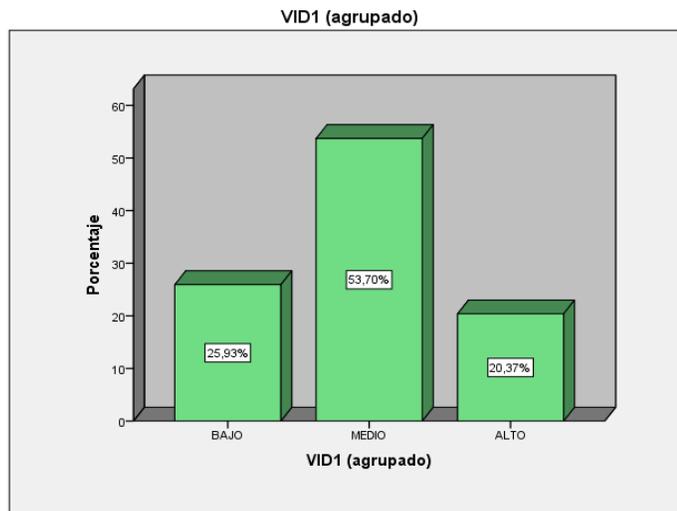


Figura 21.- Resultados Variable independiente - Dimensión 1.
Fuente: Elaboración propia

En la figura 21, se visualiza gráficamente los resultados obtenidos, en los que predomina el nivel de frecuencia medio con el 53,7% en la escala de Likert.

Tabla 36

Variable independiente Transporte marítimo internacional -Dimensión 2

		VID2 (agrupado)			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	BAJO	13	24,1	24,1	24,1
	MEDIO	32	59,3	59,3	83,3
	ALTO	9	16,7	16,7	100,0
Total		54	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado

En la tabla 36, se establece que el nivel de frecuencia de la variable independiente: Transporte marítimo internacional en su dimensión 2, Volumen, es el nivel medio, ya que predomina con un porcentaje de 59,3%.

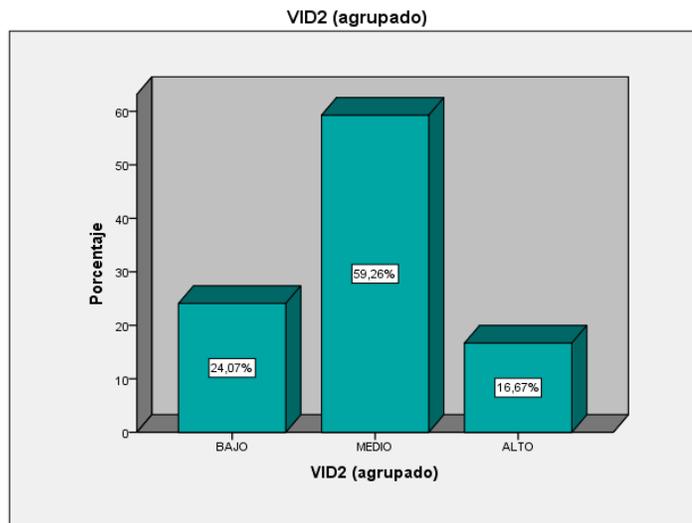


Figura 22.- Resultados Variable independiente - Dimensión 2.
Fuente: Elaboración propia

En la figura 22, se visualiza gráficamente los resultados obtenidos, en los que predomina el nivel de frecuencia medio con el 59,3% en la escala de Likert.

Tabla 37

Variable independiente Transporte marítimo internacional - Dimensión 3

		VID3 (agrupado)			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	BAJO	16	29,6	29,6	29,6
	MEDIO	26	48,1	48,1	77,8
	ALTO	12	22,2	22,2	100,0
Total		54	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado

En la tabla 37, se establece que el nivel de frecuencia predominante de la variable independiente: Transporte marítimo internacional en su dimensión 3, Carga marítima, es el nivel medio, con un porcentaje de 48,1%

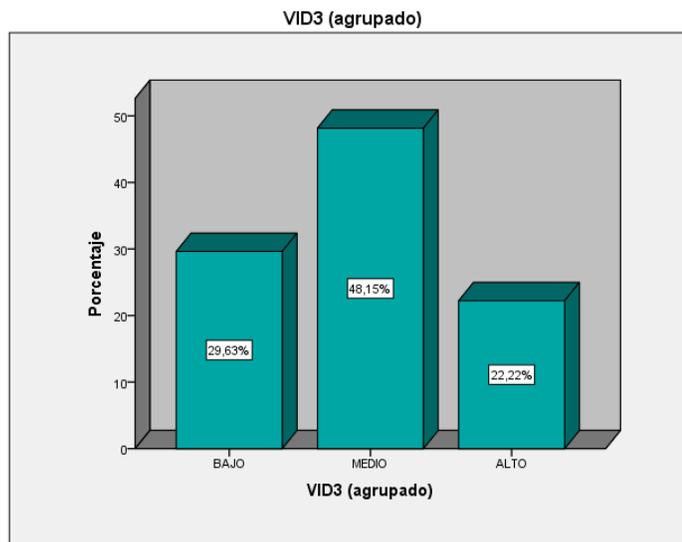


Figura 23.- Resultados Variable independiente - Dimensión 3.
Fuente: Elaboración propia

En la figura 23, se visualiza gráficamente los resultados obtenidos, en los que predomina el nivel de frecuencia medio con el 48,1% en la escala de Likert.

Tabla 38

Variable dependiente Desarrollo comercial peruano 2018 - Dimensión 1

		SUMD1VD (agrupado)			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	BAJO	13	24,1	24,1	24,1
	MEDIO	30	55,6	55,6	79,6
	ALTO	11	20,4	20,4	100,0
	Total	54	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado

De la tabla 38, se establece que el nivel de frecuencia predominante de la variable dependiente: Desarrollo comercial peruano 2018, en su dimensión 1, Infraestructura portuaria, es el nivel medio, con un porcentaje de 55,6%.

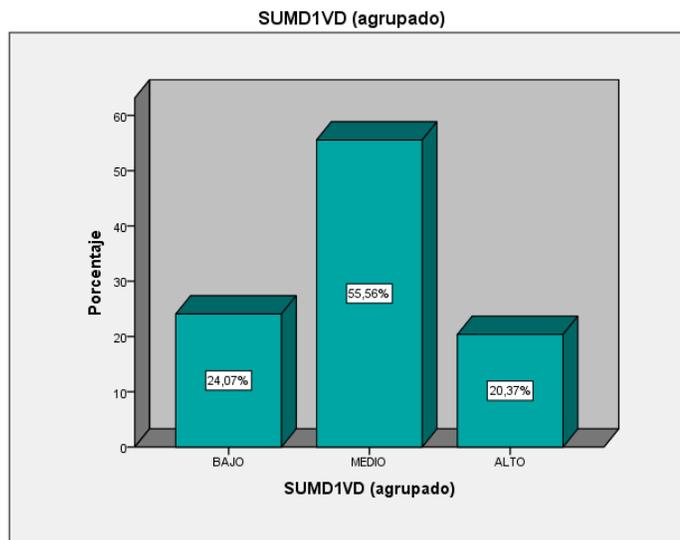


Figura 24.- Resultados Variable dependiente - Dimensión 1.
Fuente: Elaboración propia

En la figura 24, se visualiza gráficamente los resultados obtenidos, en los que predomina el nivel de frecuencia medio con el 55,6% en la escala de Likert.

Tabla 39

Variable dependiente Desarrollo comercial peruano 2018 - Dimensión 2

SUMD2VD (agrupado)					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	BAJO	18	33,3	33,3	33,3
	MEDIO	25	46,3	46,3	79,6
	ALTO	11	20,4	20,4	100,0
	Total	54	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado

De la tabla 39, se establece que el nivel de frecuencia predominante de la variable dependiente: Desarrollo comercial peruano 2018, en su dimensión 2, Políticas de comercio internacional, es el nivel medio, con un porcentaje de 46,3%.

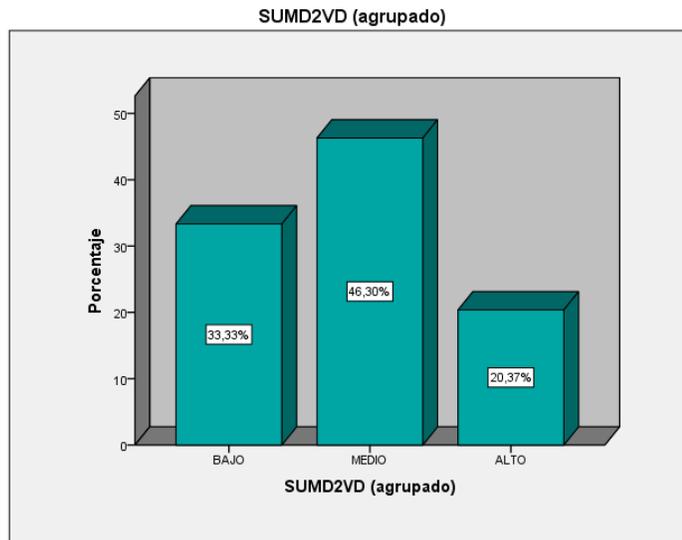


Figura 25.- Resultados Variable dependiente - Dimensión 2.
Fuente: Elaboración propia

En la figura 25, se visualiza gráficamente los resultados obtenidos, en los que predomina el nivel de frecuencia medio con el 46,3% en la escala de Likert.

VI. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

6.1 Contratación de hipótesis con los resultados

6.1.1 Se ha establecido que el transporte marítimo internacional se relaciona significativamente con el desarrollo comercial peruano año 2018; ya que se encontró una relación lineal estadísticamente significativa moderada (Pearson) ($r = 0,568$) y directamente proporcional (con signo positivo) entre el transporte marítimo y el desarrollo comercial peruano 2018.

6.1.2 Se ha establecido que el transporte marítimo internacional se relaciona significativamente con la infraestructura portuaria peruana; ya que se encontró una relación lineal estadísticamente significativa muy alta ($r = 0,867$) y directamente proporcional (con signo positivo) entre el transporte marítimo internacional y la infraestructura portuaria.

6.1.3 Se ha establecido que el transporte marítimo internacional se relaciona significativamente con las políticas de comercio internacional; Se encontró una relación lineal estadísticamente significativa muy alta ($r = 0,857$) y directamente proporcional (con signo positivo) entre el transporte marítimo internacional y las políticas de comercio internacional.

.6.2 Contrastación de resultados con otros estudios similares

Los resultados obtenidos en comparación con otros estudios similares, difieren en lo siguiente:

Con la investigación efectuada por Córdova (2010), en su estudio: “Tráfico de carga contenerizada en el Puerto del Callao: Optimización de las vías de acceso y propuestas de mejora para contribuir con la competitividad del puerto”, en el que analiza las características de la red vial de transporte de carga en el trayecto al puerto del Callao para transporte de carga contenerizada. Teniendo en consideración los flujos de carga aproximados que se mueven hacia las terminales extra portuarias, evaluó la fluidez de las vías, la cantidad de carga que transcurre por ellas, y su longitud. No tiene mucha relación con nuestra investigación, salvo en lo que respecta a la Infraestructura portuaria peruana, pero no difiere ni afirma la investigación.

Con respecto a la investigación de Campos y Latorre (2017), en su trabajo “Impacto económico social del proyecto Terminal Marítimo de Puerto Eten en la Región Lambayeque”, en donde señala que existen insuficientes estudios sobre el impacto económico social que el puerto crea sobre la población; y que en el caso puntual de Puerto

Eten, en donde se ha obtenido información actual sobre el PBI Per Cápita de su población a nivel regional y distrital, su nivel académico, y el estado de sus servicios básicos: agua, desagüe y energía eléctrica, y que concluye que el proyecto de Terminal marítimo de Puerto Eten tendrá un impacto positivo con un monto de S/. 774.44 por persona a nivel regional; tampoco tiene relación directa con nuestra investigación en cuanto a los resultados, sobre el transporte marítimo internacional y el desarrollo comercial peruano en el 2018.

Con respecto al trabajo de Corilla y Ponce (2018), sobre el “Rol de la autoridad marítima nacional y su incidencia en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú, periodo 2010-2016”, en donde analiza el rol supervisor, director, promotor y su participación en la vigilancia y control en la explotación pesquera, a través de siete (7) años, y donde obtuvo resultados con respecto a los permisos de navegación con licencias de operación válidas, y las horas hombre de capacitación, y el grado de participación de la autoridad marítima en la explotación del mar; no influye en nuestra investigación y tampoco se pueden contrastar la información obtenida en nuestro estudio.

VII. CONCLUSIONES

Como resultado de la presente investigación se ha determinado las siguientes conclusiones:

- 7.1.** Existe relación positiva y significativa entre el transporte marítimo internacional con el desarrollo comercial peruano año 2018; ya que se encontró una relación lineal estadísticamente significativa moderada (Pearson) ($r = 0,568$) y directamente proporcional (con signo positivo) entre el transporte marítimo y el desarrollo comercial peruano 2018.
- 7.2** Existe relación positiva y significativa entre el transporte marítimo internacional con la infraestructura portuaria peruana; ya que se encontró una relación lineal estadísticamente significativa muy alta (Pearson) ($r = 0,867$) y directamente proporcional (con signo positivo) entre el transporte marítimo internacional y la infraestructura portuaria.
- 7.3.** Existe relación positiva y significativa entre el transporte marítimo internacional y las políticas de comercio internacional; Se encontró una relación lineal estadísticamente significativa muy alta (Pearson) ($r = 0,857$) y directamente proporcional (con signo positivo) entre el transporte marítimo internacional y las políticas de comercio internacional.

VIII.

RECOMENDACIONES

- 7.1 Mantener y sostener el nivel óptimo de desarrollo comercial peruano, respecto al comercio exterior; dando gran importancia al transporte marítimo internacional, fortaleciendo las actividades comerciales mediante este tipo de transporte.
- 7.2 Fortalecer el desarrollo de la infraestructura portuaria peruana, ya que mientras se tenga puertos en óptimas condiciones, el desarrollo comercial peruano seguirá incrementándose.
- 7.3 Dar la real importancia a las políticas de comercio internacional aplicando adecuadas medidas arancelarias, para desarrollar nuestro comercio internacional en el campo de las exportaciones e importaciones.
- 7.4 Efectuar el estudio de los puertos de alcance nacional a fin de poder establecer la mejor forma de explotación para beneficiar el desarrollo comercial peruano.
- 7.5 Establecer políticas públicas y mejorar las existentes de modo tal que favorezcan la gestión portuaria a fin de facilitar el comercio exterior.

IX. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alfaro, L. (2010). *“Perú, País Marítimo”*. Publicación de CENTRUM Católica - Centro de Negocios de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Primera edición. Edición CENTRUM Publishing.
- APN, (2019). *“Competitividad portuaria Perú como HUB – Comercio Exterior”*. Autoridad Portuaria Nacional.
- Bartesaghi, I. (2014). *“El Mercosur y la Alianza del Pacífico, ¿más diferencias que coincidencias?”*. Mundo Asia Pacífico, vol. 3, nº 1, Medellín, Colombia, EAFIT.
- Barzola, G., Bomble, C., Esquén, C., Koenig, C. (2013). *“Plan estratégico de la industria de reparaciones marítimo navales del Perú”*. Tesis para obtener el grado de Magíster. Pontificia Universidad Católica del Perú. Centrum. Centro de negocios.
- Bernal, C. (2010). *“Metodología de la investigación”*. Tercera edición. Edición en español. Orlando Fernández Palma. Prentice Hall. 2010. Bogotá.
- Bernal-Meza, R. (2013). *“Modelos o esquemas de integración y cooperación en curso en América Latina (UNASUR, Alianza del Pacífico, ALBA, CELAC): una mirada panorámica”*. Berlín, Ibero-Amerikanisches Institut, Stiftung Preußischer Kulturbesitz.
- Bernal-Meza, R. (2015). *“Alianza del Pacífico versus Alba y Mercosur: entre el desafío de la convergencia y el riesgo de fragmentación de Sudamérica”*. Pesquisa & Debate, Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em Economia Política, vol. 26, nº 1, Sao Paulo, Brasil, PUC-SP.

- Briceño-Ruíz, J. (2013). *“Ejes y modelos en la etapa actual de la integración económica regional en América Latina”*. Estudios Internacionales, nº 175, Santiago de Chile.
- Campos y Latorre (2017). *“Impacto económico social del proyecto Terminal Marítimo de Puerto Eten en la Región Lambayeque”*. Tesis para optar el título profesional de Ingeniero Economista. Universidad Señor de Sipán. Facultad de Ingeniería Arquitectura y Urbanismo. Escuela Académico Profesional de Ingeniería Económica.
- ComexPeru (2018). *“Una mirada a la infraestructura portuaria”*. Semanario 948. ComexPerú - Sociedad de Comercio Exterior del Perú. Agosto 03, 2018.
- ComexPerú (2019). *“Perú Movimiento total de carga”*. CARGOCOMEX. Reporte Mensual de ComexPerú, lunes 25 de febrero de 2019. Año 3 N° 23.
- Córdova (2010), *“Tráfico de carga contenerizada en el Puerto del Callao: Optimización de las vías de acceso y propuestas de mejora para contribuir con la competencia del puerto”*
- Corilla y Ponce (2018), *“Rol de la autoridad marítima nacional y su incidencia en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú, periodo 2010-2016”*. Tesis para optar el grado académico de maestro en Administración Marítima y Portuaria. Unidad de posgrado de la Facultad de Ciencias Administrativas. Escuela de Posgrado. Universidad Nacional del Callao.

- Espinel Cornejo, J. (2013). *“Aspectos generales del derecho marítimo, los seguros de la navegación y el transporte marítimo de mercancías”*. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá - Colombia. Especialidad en Derechos de seguros.
- Grossmann, H., Otto, A., Stiller, S. y Wedemeier, J. (2007). *“Growth potential for maritime trade and ports in Europe”*. Intereconomics, vol. 42, nº 4. Hamburg, Alemania, Leibniz Information Centre for Economics.
- Hernández Sampieri, Fernández y Baptista (2014). *“Metodología de la investigación”*. Sexta edición, McGraw-Hill / Interamericana E., CP. 01376, México D.F. ISBN: 978-1-4562-2396-0.
- 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.
- INEI (2019). *“Evolución de las exportaciones e importaciones”*. Informe técnico. Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI.
- López, B., Freire, M., Pais, C. (2018) *“Crecimiento económico y transporte marítimo en América Latina, 2000-2015: Los efectos de políticas comerciales y modelización con datos panel”*. Regional and Sectoral Economic Studies. Vol.18-1 (2018).
- Mincetur (2019). *“Reporte Mensual de Comercio - Diciembre 2018”*. Dirección General de Investigación y estudios sobre Comercio Exterior. Vice ministerio de Comercio Exterior. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – Mincetur.

Monfort, Arturo., Ramón Gómez-Ferrer Baldova, “*Terminales Marítimas de Contenedores*” (2001). Autoridad Portuaria de Valencia y Fundación IPEC – Valencia, España.

Morales, Héctor. (2015). “*Financiamiento de Comercio Exterior*”. Universidad Inca Garcilaso De la Vega – Lima, Perú.

Paucar, P. (2014). “*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. Universidad Nacional del Callao. Escuela de Posgrado. Facultad de Ciencias Económicas.

Payán, R. (2015). “*La política marítima comunitaria: evolución, instrumentación por los estados miembros e impacto en las flotas nacionales*”. Tesis doctoral. Universidad del País vasco (UPV/EHU) Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Departamento de Economía Aplicada I.

Ponce, F. y Quispe, M. (2010). “*Políticas comerciales internacionales y la estructura del comercio exterior peruano*”. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2010

Rivera-Batiz, L.A. y Romer, P. M. (1991). “*Economic Integration and Endogenous Growth*”. The Quarterly Journal of Economics, vol. 106, nº 2, pp. 531-555.

Romero, R. (2017) “*Transporte Marítimo de Mercancías*”. Editorial Marge books, España.

Salama Benazar, R. (2016). *“Elaboración de un modelo analítico que permite relacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico, caso de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil”*. Universidad Politécnica de Catalunya.

Salas, Jorge., (2015). *“Gestión de Almacenes para el Comercio Exterior”*. Universidad Inca Garcilaso de la Vega.

Sánchez, R. (2004). *“Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente”*. CEPAL.

Tello, M. D. (2008). *“Economía Internacional 2004-2007. La Investigación Económica y Social en el Perú, 2004-2007: Balance y Prioridades para el Futuro”*. Lima: CIES.

UNCTAD (2012). *“El transporte marítimo - 2011”*, Informe de la Secretaría de la UNCTAD. Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo - UNCTAD. Naciones Unidas. Nueva York y Ginebra 2012. ISBN 978-92-1-312384-3. ISSN 0252-5410.

UNCTAD (2018). *“El transporte marítimo - 2018”*, Informe de la Secretaría de la UNCTAD. Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo – UNCTAD. Naciones Unidas. Nueva York y Ginebra 2018. ISBN 978-92-1-047243-2. ISSN 0252-5410.

ANEXOS

ANEXO 1: Matriz de Consistencia

ANEXO 2: Instrumentos para la recolección de datos

ANEXO 3: Instrumento de opinión de expertos

ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:		“EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN EL ÁMBITO DEL DESARROLLO COMERCIAL PERUANO 2018”			
PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES		
			VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
<p>General:</p> <p>¿De qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con el desarrollo comercial peruano en el año 2018?</p> <p>Específicos:</p> <p>1. ¿De qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con la infraestructura portuaria peruana?</p> <p>2. ¿De qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con las políticas de comercio internacional del Estado peruano?</p>	<p>General:</p> <p>Determinar de qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con el desarrollo comercial peruano en el año 2018.</p> <p>Objetivos Específicos:</p> <p>1. Determinar de qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con la infraestructura portuaria peruana.</p> <p>2. Determinar de qué manera el transporte marítimo internacional se relaciona con las políticas de comercio internacional del Estado peruano.</p>	<p>Hipótesis general</p> <p>El transporte marítimo internacional se relaciona con el desarrollo comercial peruano en el año 2018.</p> <p>Hipótesis específicas</p> <p>1. El transporte marítimo internacional se relaciona con la infraestructura portuaria peruana.</p> <p>2. El transporte marítimo internacional se relaciona con las políticas de comercio internacional del Estado peruano.</p>	<p>Variable Independiente</p> <p>- Transporte marítimo internacional.</p> <p>Variable Dependiente</p> <p>- El desarrollo comercial peruano en el 2018.</p>	<p>1- Alcance</p> <p>2- Volumen</p> <p>3- Carga marítima</p> <p>1- Infraestructura portuaria peruana</p> <p>2- Políticas de comercio internacional del Estado Peruano</p>	<p>- Países destino</p> <p>- Tonelaje</p> <p>- Cantidad de buques</p> <p>- Compañías de transporte</p> <p>- Coeficiente de Exportación/ Importación</p> <p>- Conectividad marítima</p> <p>- Productividad carga/descarga</p> <p>- Intensidad de uso.</p> <p>- Tiempo operativo de buque</p> <p>- Arancel efectivo</p> <p>- Peak arancelarios</p> <p>- Progresividad arancelaria</p>

MÉTODO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN Y MUESTRA	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN	MÉTODO Y ANÁLISIS DE DATOS
<p>Tipo de investigación:</p> <p>Según finalidad: Aplicada</p> <p>Diseño y esquema de investigación: Descriptivo - Correlacional No experimental</p>	<p>Población Expertos en exportaciones e importaciones, agencias de aduana, administración marítima, oficiales de marina mercante ejerciendo cargos administrativos en empresas marítimas, CEOs de empresas vinculadas, Comexperú, entre otros.</p> <p>Muestra Técnica de muestreo no probabilístico. Seleccionada por "juicio" del investigador. 54 expertos.</p>	<p>Instrumento de investigación: Recolección de datos mediante encuestas y formatos. Revisión y análisis de información emitidos por instituciones y organismos nacionales e internacionales competentes en el tema de comercio exterior, desarrollo portuario y transporte marítimo internacional. Cumplen con los requisitos: confiabilidad, validez y objetividad.</p> <p>Fuentes: Recurriremos a las fuentes primarias</p>	<p>Se utilizará el proceso de investigación concluyente, ya que a través de la muestra tomada se darán respuesta a las preguntas. Plantearemos una matriz de datos en donde se consignará la información relevante con respecto al comercio de importación y exportación durante el periodo comprendido entre enero y diciembre 2018, luego lo relacionaremos con los datos que se recopilen del transporte marítimo internacional y su influencia en la economía peruana.</p>

ANEXO N° 2

INSTRUMENTO PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS

VARIABLE: Transporte marítimo internacional

Se presenta a su consideración el siguiente cuestionario:

Indicaciones: Marca con un aspa el casillero que creas adecuado luego de analizar los ítems de la presente encuesta

Totalmente de acuerdo : E (5)
De acuerdo : D (4)
Ni de acuerdo ni en desacuerdo : C (3)
En desacuerdo : B (2)
Totalmente en desacuerdo : A (1)

PONDERACIÓN		1	2	3	4	5
ÍTEM	PROPOSICIONES	A	B	C	D	E
	ALCANCE					
1	Es Asia la región con el mayor nivel de transporte marítimo internacional.					
2	Europa es la segunda región en el mundo que cubre el transporte marítimo internacional.					
3	China es el país de origen y destino más grande que cubre el transporte marítimo internacional.					
4	América es la tercera región en transporte marítimo internacional.					
5	Un entorno operativo global positivo de tráfico marítimo contribuye a una mayor demanda mundial de servicios de transporte marítimo.					
6	El transporte marítimo internacional está relacionado con el desarrollo comercial peruano.					
	VOLUMEN					
7	El transporte marítimo internacional en el año 2018 aumentó en 5% con relación al nivel alcanzado en el año 2017.					
8	El aumento del transporte marítimo de petróleo crudo y derivados en el 2018, alcanzó un 4,4% con relación al año anterior.					
9	El aumento del transporte por mar de graneles principales el 2018 experimentó un incremento de 5,5% con relación al año anterior.					
10	El aumento del transporte del comercio contenedorizado en el 2018 se incrementó en un 5,6% con relación al año anterior.					
11	El aumento del transporte marítimo de los graneles secundarios el 2018, aumento en 4,6% con relación al año anterior.					
12	El aumento del transporte marítimo internacional refleja un aumento del comercio internacional.					

	CARGA MARÍTIMA					
13	El mayor volumen de movimiento de contenedores en el mundo lo tiene la región de Asia con un 63%.					
14	El volumen del comercio contenedorizado mundial creció un 6,4% en el 2018.					
15	El tráfico de carga contenedorizada en el año 2018, fue de 28 millones de toneladas en la ruta transpacífica.					
16	El tráfico de carga contenedorizada en el año 2018, fue de 25 millones de toneladas en la ruta Europa-Asia-Europa.					
17	El tráfico de carga contenedorizada en el año 2018, fue de 6.1 millones de toneladas en la ruta secundaria Intraarregional.					
18	El tráfico de carga contenedorizada en el año 2018, fue de 6.8 millones de toneladas en la ruta secundaria Intraasiático.					

INSTRUMENTO PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS

VARIABLE: Desarrollo comercial peruano en el 2018

Se presenta a consideración el siguiente cuestionario:

Indicaciones: Marca con un aspa el casillero que creas adecuado luego de analizar los Ítems de la presente encuesta

Totalmente de acuerdo : E (5)
 De acuerdo : D (4)
 Ni de acuerdo ni en desacuerdo : C (3)
 En desacuerdo : B (2)
 Totalmente en desacuerdo : A (1)

		PONDERACIÓN				
ÍTEM	PROPOSICIONES	1	2	3	4	5
		A	B	C	D	E
	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PERUANA					
1	El Perú se ubica en el puesto 109 de 136 economías en infraestructura portuaria, según el Foro Económico Mundial.					
2	Respecto a los países conformantes de la Alianza del Pacífico Perú se encuentra en cuarto lugar según el indicador Calidad de Infraestructura portuaria.					
3	La variación porcentual del movimiento de carga contenedorizada en puertos peruanos en el año 2018 con respecto al año anterior fue de 5,7%.					
4	El volumen de movimiento de carga contenedorizada en puertos peruanos en el año 2018 fue de 23,503,728 Toneladas métricas.					
5	En los puertos peruanos, la participación en el Movimiento de carga por Tipo de mercancía, la contenedorizada fue de 47%.					
6	En los puertos peruanos, la participación en el Movimiento de carga por Tipo de mercancía, la de graneles sólidos fue de 38%.					
7	El movimiento de carga por tipo de operación en los puertos peruanos el 2018, respecto al año 2017 tuvo una variación de +7,6%.					
8	El movimiento de carga por tipo de operación en los puertos peruanos el 2018, respecto al año anterior, la de Desembarque tuvo una variación de +7,6%.					
9	El movimiento de carga por tipo de operación en los puertos peruanos el 2018, respecto al año anterior, la de Embarque tuvo una variación de +7,2%.					
10	El volumen de las exportaciones en el Perú Año 2018 alcanzó a 47,702 millones de dólares aproximadamente.					
11	El volumen de las exportaciones de productos tradicionales supera al de productos no tradicionales.					

12	El volumen de exportaciones FOB de productos tradicionales en el Perú 2018, alcanzó a 34,483 millones de dólares aproximadamente.					
13	El volumen de exportaciones FOB de Prod. no tradicionales en el Perú 2018, alcanzó a 13,219 millones de dólares Aprox.					
14	La variación de las exportaciones peruanas del año 2018 respecto al año anterior fue de 7,5%.					
15	El volumen de las importaciones CIF en el Perú año 2018, alcanzó a 43,130 millones de dólares aproximadamente.					
16	La variación de las importaciones peruanas del año 2018 respecto al año anterior fue de 8,4%.					
17	La variación del Intercambio comercial en el Perú el año 2018, respecto al año anterior fue del orden de 7,9%.					
18	El principal destino de las exportaciones peruanas en el año 2018 fue la región de Asia con un 46% del total.					
19	China es el principal país de origen de las importaciones peruanas en el año 2018 con un 23,2%.					
	POLÍTICAS DE COMERCIO INTERNACIONAL PERUANO					
20	Las políticas de comercio internacional influyen en el desarrollo comercial peruano.					
21	Los aranceles a las importaciones influyen en el desarrollo comercial.					
22	Los aranceles afectan el costo de las importaciones.					
23	El transporte marítimo internacional se relaciona con las políticas de comercio exterior del Estado peruano.					
24	Es necesario conocer los valores o 'peaks' arancelarios para determinar la política arancelaria de un país.					

INSTRUMENTO DE OPINION DE EXPERTOS

DATOS GENERALES

Apellidos y Nombres del Informante	Cargo e Institución donde labora	Nombre del Instrumento	Autor (es) del Instrumento
GIOCCIO LUIS	UNIVERSIDAD MANTUA DEL PERU / GERENTE	OPINION DE EXPERTO	JUAN WAZMA REVALLES
Título del Estudio: EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN EL AMBITO DESARROLLO COMERCIAL PERUANO 2018			

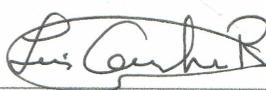
ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Coloque X el porcentaje, según intervalo

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 00-20%				REGULAR 21-40%				BUENA 41-60%				MUY BUENA 61-80%				EXCELENTE 81-100%				SUB TOTAL	
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96		
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100		
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado															X							75
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas o actividades, observables en una organización															X							75
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología															X							75
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica coherente																	X					84
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos (indicadores, sub escalas, dimensiones en cantidad y calidad)																	X					84
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar la influencia de la VI en la VD o la relación entre ambas, con determinados sujetos y contexto																	X					82
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teórico – científicos																	X					83
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones																	X					83
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico																	X					83
PROMEDIO																						80,44	

OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

Procede su Aplicación	Si
Procede su aplicación previo levantamiento de las observaciones que se adjuntan	—
No procede su aplicación	—

Cala 08 diciembre 2020	06706818		992 181 131
Lugar y Fecha	DNI Nº	Firma del experto	Teléfono

INSTRUMENTO DE OPINION DE EXPERTOS

DATOS GENERALES

Apellidos y Nombres del Informante	Cargo e Institución donde labora	Nombre del Instrumento	Autor (es) del Instrumento
JAPURA IVON	RIBEL PILOTS	OPINION DE EXPERTO	JUAN NIZAM VILLANUEVA
Título del Estudio: GERENTE			
EL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL EN EL AMBITO DESARROLLO COMERCIAL PERUANO			
2018			

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Coloque X el porcentaje, según intervalo

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 00-20%				REGULAR 21-40%				BUENA 41-60%				MUY BUENA 61-80%				EXCELENTE 81-100%				SUB TOTAL	
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96		
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100		
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado																					X	80
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas o actividades, observables en una organización																					X	80
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología																					X	75
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica coherente																					X	74
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos (indicadores, sub escalas, dimensiones en cantidad y calidad)																					X	74
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar la influencia de la VI en la VD o la relación entre ambas, con determinados sujetos y contexto																					X	80
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teórico – científicos																					X	73
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones																					X	73
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico																					X	79
PROMEDIO																					76,44		

OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

Procede su Aplicación	si
Procede su aplicación previo levantamiento de las observaciones que se adjuntan	-
No procede su aplicación	-

Gallos, 8 de febrero 2018	40039253		960622391
Lugar y Fecha	DNI Nº	Firma del experto	Teléfono

INSTRUMENTO DE OPINION DE EXPERTOS

DATOS GENERALES

Apellidos y Nombres del Informante	Cargo e Institución donde labora	Nombre del Instrumento	Autor (es) del Instrumento
ZAMALLOA CESAR	TRANSORGA SHIPPING	OPINION DE EXPERTOS	JUAN WIZAMA ZUALLAS
Título del Estudio: GERENTE GENERAL			
E) TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL EN EL AMBITO DESARROLLO COMERCIAL PERUANO 2018			

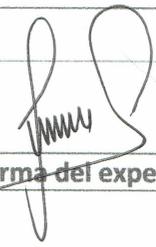
ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Coloque X el porcentaje, según intervalo

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 00-20%				REGULAR 21-40%				BUENA 41-60%				MUY BUENA 61-80%				EXCELENTE 81-100%				SUB TOTAL
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96	
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado																					74
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas o actividades, observables en una organización																					77
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología																					82
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica coherente																					80
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos (indicadores, sub escalas, dimensiones en cantidad y calidad)																					75
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar la influencia de la VI en la VD o la relación entre ambas, con determinados sujetos y contexto																					85
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teórico – científicos																					78
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones																					79
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico																					81
PROMEDIO																					79,0	

OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

Procede su Aplicación	SI
Procede su aplicación previo levantamiento de las observaciones que se adjuntan	—
No procede su aplicación	—

Cpilla, 06/12/20	43460265		960537050
Lugar y Fecha	DNI Nº	Firma del experto	Teléfono