



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA

Escuela Profesional de Derecho

TESIS

**“LA EFICIENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y
EL DESARROLLO DEL CABOTAJE MARÍTIMO SEGÚN LOS
TRANSPORTISTAS DE CARGA DEL PUERTO DE CALLAO,
AÑO 2014”**

PRESENTADO POR:

JOSE MARTIN GUERRA ALVA

ASESOR:

Dr. MARCO ANTONIO HUAMAN SIALER

Mg. VICTOR DANIEL HIJAR HERNANDEZ

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

LIMA, PERÚ

2016

DICTAMEN DE EXPEDITO DE TESIS N° 049-T -2015-OIPS-FDCP-UAP

Visto; el Oficio N° 042/ODGYT/FDYCP-UAP, de fecha 03 de diciembre de la Oficina de Grados y Títulos, en el que se solicita la revisión final de Trabajo de Investigación presentado por el bachiller **JOSE MARTIN GUERRA ALVA** a fin que se declare expedita para sustentar la tesis intitulada **"LA EFICIENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA POSRUTARIA Y EL DESARROLLO DEL CABOTAJE MARÍTIMO SEGÚN LOS TRASPORTISTAS DE CARGA DEL PUERTO DE CALLAO"**

CONSIDERANDO

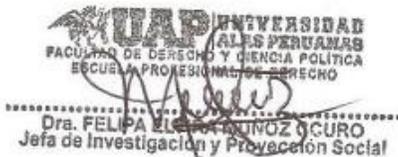
Que, las disposiciones normativas relacionadas con las funciones de la Oficina de Investigación de la Escuela Profesional de Derecho de la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Alas Peruanas, comprenden el Reglamento de Investigación Científica aprobado por Resolución N° 904-2000 de fecha 15/09/2000) y el Reglamento de Grados y Títulos aprobado por Resolución N° 991-2001 de fecha 25/07/2001).

Que, de la revisión de la tesis, se aprecia que ésta cuenta con el informe del temático Dr. Marco Huamán Sialer, de fecha 02 de diciembre de 2015, y el informe del asesor metodológico Mg. Víctor Daniel Hajar Hernández, de fecha 02 diciembre de 2015, informes que señalan que la tesis ha sido desarrollada conforme a las exigencias requeridas para el trabajo de investigación correspondiente al aspecto temático y procedimiento metodológico.

DICTAMEN

Atendiendo a estas consideraciones y al pedido del bachiller **JOSE MARTIN GUERRA ALVA** esta Jefatura **DECLARA EXPEDITA LA TESIS;** **"LA EFICIENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA POSRUTARIA Y EL DESARROLLO DEL CABOTAJE MARÍTIMO SEGÚN LOS TRASPORTISTAS DE CARGA DEL PUERTO DE CALLAO"** debiendo la interesado continuar y cumplir con el proceso y procedimientos para que se le programe el examen oral de sustentación de Tesis.

La Victoria, 03 de diciembre de 2015


Dra. FELIPA ELIZALDE MUÑOZ CURO
Jefa de Investigación y Proyección Social



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

INFORME DE ASESORIA DE TESIS

A : Dr. RICARDO DIAZ BAZAN
Decano de la Facultad de Derecho y Ciencia Política

DE : Mg. VICTOR DANIEL HIJAR HERNANDEZ
Asesor metodólogo

ASUNTO : Asesoría Metodológica de Tesis
"LA EFICIENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y EL
DESARROLLO DEL CABOTAJE MARITIMO SEGÚN LOS
TRANSPORTISTAS DE CARGA DEL PUERTO DE CALLAO, 2015"
Bachiller: JOSE MARTIN GUERRA ALVA

FECHA : 02 de Diciembre de 2015

De mi mayor consideración:

Es grato dirigirme a usted con la finalidad de informar que habiendo concluido con mi labor de Asesoría de Tesis del Sr. Bachiller JOSE MARTIN GUERRA ALVA requisito para optar el Título Profesional de Abogado, debo expresar que se ha cumplido de forma satisfactoria con los requisitos que se requiere para la presentación del mencionado documento en lo que corresponde al procedimiento Metodológico.

El trabajo de investigación en su contenido es responsabilidad exclusiva del alumno, se ha realizado correcciones finales en tiempos diferentes, habiendo sido subsanados algunos extremos solicitados y otros son parte de la defensa de la tesis del Bachiller **JOSE MARTIN GUERRA ALVA** que sustentara en el debate de la tesis.

Es todo cuanto se pueda informar.

Atentamente



Mg. Víctor Daniel Híjar Hernández
Asesor Metodólogo
DNI Nro. 09461497



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

INFORME DE ASESORIA DE TESIS

A : Dr. RICARDO DIAZ BAZAN
Decano de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas.

DE : Dr. MARCO ANTONIO HUAMÁN SIALER
Asesor Temático

ASUNTO : Asesoría Temática de Tesis.

"LA EFICIENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y EL
DESARROLLO DEL CABOTAJE MARÍTIMO SEGÚN LOS
TRANSPORTISTAS DE CARGA DEL PUERTO DE CALLAO, 2015"
Bachiller: JOSE MARTIN GUERRA ALVA

FECHA : 02 de Diciembre de 2015

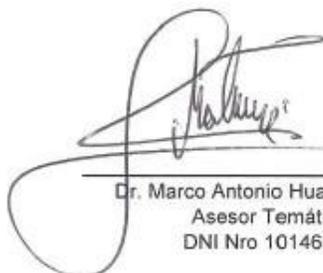
De mi mayor consideración:

Es grato dirigirme a usted con la finalidad de informar que habiendo concluido con mi labor de Asesoría de Tesis de la Sr. Bachiller JOSE MARTIN GUERRA ALVA requisito para optar el Título Profesional de Abogado, debo expresar que se ha cumplido de forma satisfactoria con los requisitos que se requiere para la presentación del mencionado documento, en lo que corresponde al procedimiento temático.

El trabajo de investigación en su contenido es responsabilidad exclusiva del alumno, se ha realizado correcciones finales en tiempos diferentes, habiendo sido subsanados algunos extremos solicitados y otros son parte de la defensa de la tesis del Bachiller **JOSE MARTIN GUERRA ALVA** que sustentara en el debate de la tesis.

Es todo cuanto se pueda informar.

Atentamente



Dr. Marco Antonio Huamán Sialer
Asesor Temático
DNI Nro 10146097

Dedicatoria

A mis docentes y en especial a mis padres por su apoyo incondicional y la confianza depositada para el logro de mis proyectos y desarrollo profesional.

AGRADECIMIENTOS

A todos los docentes de la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Alas Peruanas. Por su valiosa enseñanza y permanente orientación en los estudios de la tesis.

Al Dr. Marco Antonio Huamán Sialer asesor de la presente tesis, por haber compartido sus conocimientos

A la Universidad Alas Peruanas por haberme brindado la oportunidad de poder desarrollarme profesionalmente a través de los estudios de la Investigación de Tesis.

Se hace extensiva a los docentes de la mención de comercio internacional por haberme forjado en los conocimientos previos del comercio en la actualidad sobre el mercado mundial para el forjamiento competitivo y productivo de los agentes aduaneros e asesores del comercio internacional.

Finalmente, mi reconocimiento a todas las personas que colaboraron de una u otra manera en la ejecución de la investigación.

RECONOCIMIENTO

Señores miembros del jurado:

En cumplimiento a las normas establecidas en el Reglamento de Grados y títulos de la facultad de derecho de la Universidad Alas Peruanas, para optar el título de abogado se presenta la tesis descriptivo correlacional titulada “La eficiencia de la infraestructura portuaria y el desarrollo del cabotaje marítimo según los trasportistas de carga del puerto de callao, 2014”.

La investigación tiene como propósito de determinar la relación que existe entre La eficiencia de la infraestructura portuaria y el desarrollo del cabotaje marítimo según los trasportistas de carga del puerto de callao,año 2014.

La presente investigación está dividida en tres capítulos: En el Capítulo I se expone el planteamiento del problema: incluye la descripción de la Realidad Problemática, la delimitación de la investigación, el problema de la investigación, los objetivos, la hipótesis, la metodología, el método e diseño, la población y muestra, técnicas e instrumentos de recolección de datos, justificación, importancia y limitaciones. En el Capítulo II: que contiene el Marco teórico sobre el tema a investigar, los antecedentes, bases teóricas y la definición de términos básicos. Finalmente el Capítulo III: se desarrolla la presentación, análisis e interpretación de resultados, análisis de tablas y gráficos, conclusiones, Recomendaciones y Fuentes de información.

Señores miembros del jurado espero que esta investigación sea evaluada y merezca su aprobación.

INDICE

	Pagina
Dedicatoria	5
Agradecimiento	6
Reconocimiento	7
Índice	8
Resumen	12
Abstract	13
Introducción	14
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	
1.1. Descripción de la realidad problemática	18
1.2. Delimitación de la investigación	
1.2.1. Delimitación Espacial	21
1.2.2. Delimitación Social	21
1.2.3. Delimitación Temporal	21
1.2.4. Delimitación Conceptual	21
1.3. Problema de la Investigación	
1.3.1. Problema Principal (general)	22
1.3.2. Problema Específico (Específicos)	22
1.4. Objetivos de la investigación	
1.4.1. objetivo general	22
1.4.2. objetivo específico	23

1.5. Hipótesis y variables de la investigación	
1.5.1 Hipótesis general	23
1.5.2 Hipótesis Secundario	23
1.5.3 Variables (definición conceptual y operacional)	24
1.5.3.1 Operacionalizacion de las variables	26
1.6. Metodología de la Investigación	
1.6.1 a) tipo de la investigación	27
b) Nivel de investigación	28
1.6.2 Método y Diseño de la Investigación	
a) Método de la investigación	28
b) Diseño de la investigación	29
1.6.3 Población y muestra de la Investigación	
a) Población	30
b) Muestra	31
1.6.4 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos	
a) Técnicas	32
b) Métodos	32
1.6.5 Justificación, importancia y Limitaciones de la Investigación	
a) Justificación	33
b) Importancia	35
c) Limitaciones	36

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la investigación

2.1.1 internacionales	38
2.1.2 Nacionales	41

2.2 Bases Teóricas

2.2.1 Infraestructura Portuaria	44
2.2.1.1 Acceso Acuático	45
2.2.1.2 Zonas de Traslferencias de carga y descarga	45
2.2.1.3 Acceso Terrestre	46
2.2.2 El Cabotaje Marítimo	46
2.2.2.1 La Carga Marítima	48
2.2.2.2 Tráfico Marítimo Interno	50
2.2.2.3 Los Buques	53

2.2.3 Base Legal

2.2.3.1 Nacional	54
2.2.3.1.1 La Constitución Política del Perú	54
2.2.3.1.2 Ley del Sistema Portuario Nacional	55
2.2.3.1.3 Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional	56
2.2.3.1.4 Decreto Legislativo N° 683 – Ministerio de Transporte y Comunicaciones	57
2.2.3.2 Internacional	
2.2.3.2.1 Decisión 314, 390, 371 del Reglamento de la Comunidad Andina de Naciones (CAN).	58
2.2.3.2.2 Reglamento N° 3577/92 de la Comisión Económica europea (CEE)	60

2.3. Definición de Términos Básicos	62
--	-----------

CAPÍTULO III. PRESENTACION, ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS.

3.1 Análisis de Tablas y Gráficos	66
--	-----------

3.2 Conclusiones	77
-------------------------	-----------

3.3 Recomendaciones	78
----------------------------	-----------

3.4 Fuentes de Información	80
-----------------------------------	-----------

ANEXOS

Anexo: 1.Matriz de consistencia	83
---------------------------------	----

Anexo: 2.Encuesta	84
-------------------	----

RESUMEN

El presente trabajo de investigación tuvo como problema general: ¿Cómo se relaciona la eficiencia de la infraestructura portuaria y el desarrollo del cabotaje marítimo según los transportistas de carga del puerto de callao, 2014?, cuyo objetivo principal fue determinar la relación que existe entre la eficiencia de la infraestructura portuaria y el desarrollo del cabotaje marítimo según los transportistas de carga del puerto de callao, 2014.

El tipo de investigación fue básica de nivel descriptiva - correlacional, con un diseño no experimental de corte transversal. La muestra estuvo conformada por 50 transportistas de carga entre ellos agentes de carga y agentes marítimos que laboran en el puerto del callao. Se utilizó la técnica de la recolección de datos con su instrumento que fue la encuesta para ambas variables.

Finalmente, la investigación llegó a la conclusión de que la eficiencia de la infraestructura portuaria está relacionada con el desarrollo del cabotaje marítimo según los transportistas de carga del puerto del callao, 2014

Palabras Claves: infraestructura portuaria, cabotaje marítimo

ABSTRACT

The present research had as general question: What is the relationship between the efficiency of port infrastructure and development of maritime cabotage according to transportistas charging port Callao, 2014 ?, whose main objective was to determine the relationship between the efficiency of port infrastructure and development of maritime cabotage according to trasportistas charging port Callao, 2014.

The research was descriptive basic level - correlational, not experimental design with cross sectional. The sample consisted of 50 cargo carriers including freight forwarders and shipping agents working in the port of Callao. The survey technique with his instrument was a questionnaire with a Likert scale was used for both variables.

Finally, the investigation concluded that the efficiency of port infrastructure is related to the development of maritime cabotage according to transportistas cargo port of Callao, 2014

Keywords: port infrastructure, maritime cabotage

INTRODUCCIÓN

A lo largo de los años el transporte marítimo es el medio de traslado más utilizado por los exportadores e importadores del comercio internacional; en el Perú el 70% de transporte interno se realiza por vía terrestre, por ello se origina una serie de inconvenientes como la demora en el transporte, el sobre costo del servicio y la poca capacidad de poder trasladar el producto desde un puerto a otro puerto nacional al momento de trasladar una mercancía: para su posterior exportación generando de esa manera un perjuicio para el exportador , productor nacional o extranjero.

Lo que busca aduanas conjuntamente con el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo es el de potenciar de una vez por todas los puertos ubicados en el interior del país mediante la modalidad del cabotaje marítimo siendo ello una herramienta necesaria para el desarrollo del comercio interno. Pero para la implementación del cabotaje se necesita de una eficiente infraestructura portuaria capacitada para responder frente a la globalización de los mercados mundiales por ello la ausencia de aquellos mecanismos establecidos generaría la inexistencia del cabotaje.

El antiguo término cabotaje alude a la navegación costera desde un punto geográfico notable a otro, navegando de “cabo a cabo”, pero actualmente se emplea para designar a las naves que realizan el tráfico de mercancías entre puertos de un mismo país. Nuestra inmejorable ubicación geográfica con un extenso litoral de más de 3,000 kilómetros y con el principal puerto en el Callao, ubicado en la zona central del país, permitiría presumir que el tráfico de mercaderías se debería efectuar mayoritariamente por mar entre este y los puertos del norte y sur, y de allí, vía terrestre o ferroviaria para la penetración y salida de mercancías al interior del país.

El transporte terrestre, desde el punto de vista de economía de escala es 25% más caro que el de cabotaje a partir del traslado de volúmenes de carga sobre las 900 toneladas y distancias mayores de 500 kilómetros –incrementándose hasta 50% sobre los 2,000 kilómetros; además de su menor rendimiento, presenta informalidad, inseguridad, ineficiencia y produce congestión e contaminación. Así como lo

señala Gonzales, F y Sánchez, Ricardo (2007) Lecciones de Economía Marítima, Madrid. España.

El objetivo de esta tesis fue determinar hasta qué nivel de eficiencia de la infraestructura portuaria se relaciona con el desarrollo del cabotaje marítimo según los transportistas de carga del puerto de Callao, 2014.

Iniciada el proyecto, implicó la elaboración de un instrumento para obtener información necesaria de una población de trabajadores portuarios, dicha información fue procesada y analizada estadísticamente hasta hallar resultados. Estos, fueron contrastados y se obtuvo respuestas hasta que finalmente se consiguió conclusiones definitivas.

Expuestos estos puntos que dan fundamento a esta investigación, referimos que el estudio se divide en seis capítulos:

En el capítulo I, del estudio se expone la situación problemática de la institución, la justificación de la investigación, las limitaciones, el objetivo general, objetivos específicos, hipótesis y variables de la investigación, la metodología del estudio, población y muestra, También se describe el marco metodológico del estudio donde se ubican las hipótesis de la investigación, las variables independiente, dependiente y de control, sus indicadores respectivos, la metodología del estudio, población y muestra, así como el método, la técnica e instrumento de recolección de datos y el método de análisis de datos.

En Capítulo II, se desarrolla el marco teórico donde se plasma las diversas teorías, conceptos y leyes vigentes de las bibliografías investigadas, relacionadas con la investigación, las bases teóricas, la definición de Términos básicos y los antecedentes nacionales e internacionales.

En el Capítulo III, se muestran los resultados de las tablas y figuras estadísticas, que son el resultado del cuestionario usado para evaluar la relación existente entre la eficiencia y el desarrollo respectivamente.

Finalmente, se especifica cada una de las conclusiones y sugerencias a las que ha arribado la investigación, ultimando se presenta las referencias bibliográficas usadas, y los anexos diversos.

Bajo este panorama, por razones geográficas, económicas, operativas, de seguridad y como reserva naval, se debería fomentar el cabotaje marítimo, el cual no genera las externalidades negativas del transporte terrestre y ahorraría costos a los operadores y baja de tarifas a los clientes. Se requiere que navieros o empresas navieras nacionales arrienden o adquieran naves para iniciar la reactivación de nuestra flota mercante y permita abanderar en el Perú naves de cabotaje, y asimismo, que el gobierno mejore la infraestructura de los puertos e instalaciones portuarias, así como las conexiones viales desde la costa hacia el interior del país. Asimismo esta modalidad no se fomenta por la limitación de la infraestructura que poseen los puertos nacionales la cual no se abastecen para amplificar el cabotaje en todas sus dimensiones en favorecimiento al comercio exterior, el exportador y el trabajador portuario.

CAPÍTULO I:
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la Realidad Problemática

La eficiencia es un fenómeno de cambio y respuesta hacia una exigencia para afrontar con responsabilidad e importancia la globalización de los mercados y el desarrollo es parte de ese cambio en busca del mejoramiento de las líneas navieras que posee un país como punto de partida hacia su modernización.

El Perú enfrenta un creciente déficit de infraestructura en la provisión de servicios públicos, en especial con respecto a la infraestructura de transporte, y dentro de esta los puertos. Según el Informe de Competitividad Global 2012 – 2013, el Perú ocupa el puesto 90 en Índice de calidad global de infraestructura y el puesto 111 en el índice de calidad de la infraestructura portuaria de un total de 131 países.

El sistema portuario nacional cumple un importante rol en la competitividad del comercio exterior. En efecto, aproximadamente el 95% del comercio internacional se realiza por vía marítima, lo que pone en evidencia la importancia de dicho sector como pieza fundamental en el crecimiento del país. En ese sentido, es de suma importancia que los puertos actúen de manera eficiente con el objetivo de reducir los costos logísticos. Por lo tanto, los puertos son piezas claves en la competitividad de un país, ya que ante puertos ineficientes, los costos de las exportaciones e importaciones se encarecerían, lo que tendría un impacto en el crecimiento económico, de ese modo “ningún país puede pensar en su progreso económico sin el desarrollo de una infraestructura de transporte eficiente” como sostiene Gonzales Serrano (2004). Una de las preocupaciones de los reguladores de la infraestructura portuaria es lograr que se liberalice por completo el transporte marítimo.

En este sentido, el trabajo que se presenta es claro al determinar que el ámbito de la investigación es no solo en la infraestructura sino además la competitividad del puerto y por consiguiente de los servicios portuarios en la implementación de una modalidad de transporte marítimo que de alguna u otra manera sea una alternativa al transporte nacional como es el cabotaje marítimo.

Durante años el comercio marítimo fue y es un medio para comercializar bienes o servicios con diversas culturas, específicamente a partir del siglo XVI los navieros sustentaron el Comercio Mundial y se reconoce su valioso aporte en el Comercio Internacional, constituyeron el principal elemento de proyectar el poder de las principales naciones del mundo. Con la aparición de los buques a vapor en nuestras costas alrededor de 1840, el transporte es revolucionado, llegándose a acortar los viajes a menos de la mitad del tiempo que tomaban las naves veleras.

Luego de la Colonia, en el Perú la primera línea naviera regular fue la Pacific Steam Corporation que operó en 1854 cruzando el Cabo de Hornos, haciendo cabotaje desde Valparaíso hasta Panamá. Alrededor de 1872 la línea chilena Sudamericana de Vapores inicia sus operaciones en rutas similares.

En aquella época el Perú sólo contaba con algunos buques pequeños de propiedad de particulares sin capacidad de efectuar navegaciones de ultramar. En ese entonces los puertos estaban naturalmente ligados a los ferrocarriles peruanos.

Recién en 1906 se crea la CPV, en su gran mayoría veleros que se emplearon para el cabotaje nacional. La operación internacional de líneas navieras era irrestricta y bastante empleada para movilizar pasajeros a inicios de siglo hasta la construcción de la carretera Panamericana en 1935, paralela al mar.

Durante las décadas, entre 1970 y 1990, la CPV y líneas navieras del Estado y privadas hicieron uso y abuso de la bandera peruana, sin operar el cabotaje. En los años 90 se liquida CPV, se privatiza a Transoceánica, se suprime la reserva de carga y naturalmente todas las navieras de bandera vandesapareciendo quedando a la fecha con alguna flota, Naviera Amazónica que opera en el río Amazonas y USA; y la Oficina Naviera Comercial de la Marina de Guerra del Perú en el transporte de combustibles.

Por ello, para el mercado peruano que moviliza alrededor de 30 millones de toneladas en el Comercio Exterior no se cuenta con flota mercante propia dependiendo exclusivamente de flotas extranjeras. El cabotaje dentro del país, está restringido al transporte de hidrocarburos, las cargas las movilizan la naviera “Transoceánica” ahora privatizada, Repsol con flota contratada, y en menor escala participa la Oficina Naviera Comercial, siendo la única que opera naves con bandera nacional.

La crisis se inicia a partir de los años 80 con la debacle de la Corporación Peruana de Vapores (CPV), acentuándose con la promulgación de los decretos legislativos 644 del 22 de junio de 1991 y 683 del 2 de noviembre 1991, los cuales liberaron el acceso a las cargas y gravaron en 30% los costos de adquisición de buques, desalentando a los inversionistas peruanos y, por ende, al servicio de cabotaje.

El cabotaje generaría mayor competencia con el transporte terrestre en beneficio de los usuarios del comercio exterior. No obstante se podrían implementar nuevos servicios, como el *Roll-on/Roll-off*, trasladando camiones con contenedores y mercancías en los buques y recogiendo los después en el lugar de destino, disminuyendo así el costo de transferencia intermodal, pero no es viable por la infraestructura portuaria que posee el principal puerto del Callao toda vez que se encuentra limitado por los escasos servicios logísticos que presenta aunado a ello por la ausencia del estado en la fomentación del cabotaje marítimo.

Las reflexiones que hemos precisado en esta exposición no tratan de sugestionar ni de aconsejar la apertura total y descontrolada de nuestro espacio acuático. Esto lógicamente afectaría la economía interna, fiscal y comercial. El objetivo primordial es robustecer el tráfico y transporte marítimo a través de políticas y acciones eficientes, generando más intercambio, más empleo, más oferta a la población y mejor y efectivo transporte que abarque todo el territorio. Ofrecemos, como un pequeño aporte a un estudio que debe ser profundamente debatido e implementado.

1.2 Delimitación de la Investigación

1.2.1 Delimitación Espacial

El presente trabajo tendrá como punto de ubicación el puerto del Callao, la cual se realizará mediante encuestas, entrevistas, revisión de Trabajos estratégicos concerniente al cabotaje y diversos hechos suscitados en el transporte marítimo en el puerto del callao.

1.2.2 Delimitación Social

Se tendrá como fuente de Información al Puerto del Callao, esto quiere decir a los Transportistas de Carga, agentes de carga, agentes marítimos ya que gracias a su aporte se podrá optar por tomar una decisión en lo que concierne a la eficiencia de la Infraestructura Portuaria y el desarrollo del cabotaje marítimo.

1.2.3 Delimitación Temporal

El presente trabajo tuvo como periodo el año 2014 para su ejecución e informe, con respecto a la promoción del cabotaje en las operaciones del comercio exterior teniendo en consideración que la principal barrera de flexibilización del cabotaje se da por la limitación de nuestra infraestructura portuaria que posee el principal puerto nacional.

1.2.4 Delimitación Conceptual

El presente trabajo abarca dos conceptos fundamentales como la eficiencia de la Infraestructura Portuaria y el desarrollo del Cabotaje Marítimo según los Transportistas de Carga del Puerto del Callao.

1.3 Problema de Investigación

1.3.1 Problema Principal

¿Cómo se relaciona la eficiencia de la infraestructura portuaria y el desarrollo del cabotaje marítimo según los trasportistas de carga del puerto del callao en el año 2014?

1.3.2 Problemas Específicos

¿Cómo se relaciona el acceso acuático y el desarrollo del cabotaje marítimo según los trasportistas de carga del puerto del callao en el año 2014?

¿Cómo se relaciona las zonas de transferencia de carga y descarga con el desarrollo del cabotaje marítimo en el puerto del callao según los trasportistas de carga del puerto de callao en el año 2014?

¿Cómo se relaciona el acceso terrestre y el desarrollo del cabotaje marítimo según los trasportistas de carga del puerto de callao en el año 2014?

1.4 Objetivos de la Investigación

1.4.1 Objetivo General

Determinar la relación entre la infraestructura portuaria y el desarrollo del cabotaje marítimo según los trasportistas de carga del puerto del callao, año 2014.

1.4.2 Objetivos Específicos

- a) Determinar la relación entre el acceso acuático y el desarrollo del cabotaje marítimo según los transportistas de carga portuaria del puerto de Callao, año 2014.

- b) Determinar la relación entre las zonas de transferencia de carga y descarga y el desarrollo del cabotaje marítimo según los transportistas de carga del puerto del Callao, año 2014.

- c) Determinar la relación entre el acceso terrestre y el desarrollo del cabotaje marítimo según los transportistas de carga del puerto de Callao, año 2014.

1.5 Hipótesis y Variables de la Investigación

1.5.1 Hipótesis General

- La Eficiencia de la infraestructura portuaria se relaciona significativamente con el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014

1.5.2 Hipótesis Específicas

- El acceso acuático se relaciona significativamente con el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.

- Las Zonas de Tránsito de carga y descarga se relacionan significativamente con el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.
- El acceso terrestre se relaciona significativamente con el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.

1.5.3 Variables

Variable 1: Infraestructura portuaria

Según el glosario de la ley 27947 Ley del Sistema Portuario Nacional está definida como zonas de Obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal. Está constituida por los accesos acuáticos, Zonas de transferencia de carga y descarga y Accesos terrestres que lo interconectan a la red vial nacional.

Definición operacional.- Para medir esta variable se utilizó el cuestionario de la Ley 27947 “Ley del Sistema Portuario Nacional” Considerando los problemas de accesibilidad y de capacidad logística observados en el puerto del Callao se midió a través de las siguientes dimensiones: Acceso acuático (conformado por 4 ítems), Zonas de Transferencia de Carga y descarga, (conformado por 8 ítems), y el acceso terrestre (conformado por 4 ítems).

Variable 2

Cabotaje marítimo

Freire y González (2007), refiere que:

La palabra cabotaje proviene del español “cabo” o del francés “caboter”, que describe “*la navegación o tráfico que hacen los buques entre los puertos de su nación sin perder de vista la costa, o sea, siguiendo de ruta de cabo a cabo.*”

Definición operacional.- Para medir esta variable se utilizó el cuestionario de *Freire Seoane, María Jesús y González Laxe Fernando “fletes y comercio marítimo”,* (2007), determinándose tres indicadores o componentes: Carga Marítima, Tráfico Marítimo Interno y los Buques.

Carga Marítima, como conjunto debienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que permite agilizar la manipulación, embarque, descarga o transporte marítimo. Sin embargo, existe carga que no requiere embalaje por la naturaleza de la mercancía; por ejemplo: la mercancía líquida a granel, gas licuado, etc. Es medido a través de los ítems 13, 14, 15, 16,17 y 18 del “Cuestionario para medir el nivel de desarrollo del cabotaje marítimo según los trasportistas de carga del puerto del callao, 2014.

Tráfico Marítimo Interno, son las rutas e itinerarios preestablecidos que las naves cumplen para una adecuada facilitación en la programación del transporte de las mercancías. Además es el recorrido o transporte efectuado por buques de navegación entre dos lugares (uno de carga y otro de descarga) encontrándose situados dentro de un mismo país, medidos a través de los ítems 19, 20, 21, 22, 23, y 24 del “Cuestionario para medir el nivel de desarrollo del cabotaje marítimo según los trasportistas de carga del puerto del callao, 2014”

Los Buques, como un barcocon cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones marítimasde importancia. Para aclarar este concepto,

se puede decir que cualquier buque es una embarcación o barco, pero que cualquier embarcación o barco no es necesariamente un buque. Además, debe reunir las siguientes condiciones: Flotabilidad, Solidez o resistencia, Estanqueidad, Estabilidad, y Navegabilidad (velocidad y evolución).medidos a través de los ítems 25,26, 27,28, 29 y 30 del “Cuestionario para medir el desarrollo del cabotaje marítimo según los trasportistas de carga del puerto del callao, 2014.

1.5.3.1 Operacionalizacion de las Variables

Tabla N° 1

Operacionalización de la variable 1: eficiencia de la infraestructura Portuaria

Dimensión	Indicador	Ítems	Escala y Valores	Niveles y Rangos
Acceso Acuático	1.1. Obras de Defensa 1.2. Obras de Señalización	1,2,3,4		Alto (13- 16) Medio (9-12) Bajo (4-8)
Zonas de trasferencia de carga y descarga	2.1. Áreas de almacenamiento 2.2. plataformas y muelles	5,6,7,8	Alta eficiencia Media eficiencia Baja eficiencia	Alto (13- 16) Medio (9-12) Bajo (4 - 8)
Acceso Terrestre	3.1. Vías interiores de circulación 3.2. Vías de líneas férreas	9,10,11,12		Alto (13-16) Medio (9-12) Bajo (4 -8)
Rango de la variable: Alto (42- 63) Medio (37 -52) Bajo (24-36)				

Fuente: Elaboración propia.

Tabla N° 2

Operacionalización de la variable 2: desarrollo del cabotaje marítimo

Dimensión	Indicador	Ítems	Escala y Valores	Niveles y Rangos
carga marítima	1.1. Carga líquida	13,14,15,	Alto desarrollo	Alto (27- 32)
	1.2.Carga a granel	16,17,18	Medio desarrollo	Medio (13-20)
	1.3. carga contenerizada		Bajo desarrollo	Bajo (6-12)
tráfico marítimo interno	2.1. marina mercante	19,20,21,		Alto (27-32)
	2.2. terminal portuario	22,23,24		Medio (13- 20)
	2.3.trasporte marítimo			Bajo (6-12)
Buques	3.1. buques portacontenedores	25,26,27,		Alto (27- 32)
	3.2. buques de carga general	28,29,30		Medio (13-20)
	3.3. buques Graneleros			Bajo (6 - 12)

Fuente: Elaboración propia

1.6 Metodología de la Investigación

1.6.1 Tipo y Nivel de Investigación

a) Tipo de Investigación.

Ha sido considerado una investigación básica, ya que el estudio tuvo como finalidad mejorar el conocimiento y comprensión de los fenómenos sociales, asimismo, sirve de fundamento para otras investigaciones o el surgimiento de las mismas” (Sierra, 2007, p. 32).

Esta investigación es básica, según Zorrilla (1993, p.43) este tipo de investigaciones se denomina también pura o fundamental, busca el progreso científico, acrecentar los conocimientos teóricos, sin interesarse directamente en sus posibles aplicaciones o consecuencias prácticas; es más formal y persigue las generalizaciones con vistas al desarrollo de una teoría basada en principios y leyes. Por ello es la que no tiene

propósitos aplicativos inmediatos, pues solo busca ampliar y profundizar el caudal de conocimientos científicos existentes acerca de la realidad. Carrasco (2005).

b) Nivel de la Investigación.

Es considerado descriptivo y correlacional ya que el estudio busca especificar la propiedad, características y los perfiles de la persona, grupos, comunidad, proceso, objeto o asimismo los estudios correlacionales tienen como propósito conocer la relación o grado de asociación que existe entre dos o más conceptos, categorías o variables en un contexto en particular. El presente estudio de investigación tuvo como propósito determinar si la variable la eficiencia de la infraestructura portuaria tiene alguna relación con el desarrollo del cabotaje marítimo según los transportistas del carga del puerto de callao, año 2014.

De acuerdo a la naturaleza del estudio de la investigación el estudio es descriptivo y correlacional que pertenecen a los niveles II y III. Sánchez (1996).

1.6.2 Métodos y Diseño de la Investigación

a) Método de la investigación

El método empleado en el presente estudio fue hipotético deductivo y un enfoque cuantitativo.

El método hipotético deductivo es el procedimiento o cambio que sigue el investigador para hacer su actividad una práctica científica. El método hipotético deductivo tiene varios pasos esenciales: observación del fenómeno a estudiar, creación de una hipótesis para explicar dicho fenómeno, deducción de consecuencias o propósitos más elementos que la propia hipótesis, verificando y comprobando la verdad de los enunciados deducidos comparándolos con la experiencia. (Torres.2006, p.56). Enfoque cuantitativo porque se usa la recolección

de datos para probar hipótesis, con base en la medición numérica y el análisis estadístico” (Hernández et al, 2010, p.4).

Por ello los métodos científicos elegidos para la presente investigación y demostración de la hipótesis es el Deductivo porque de estos problemas generados por la escasa eficiencia de la infraestructura portuaria se puede deducir que dichas operaciones de transporte interno deben ser controlados mediante reformas legislativas que lleven a cabo modificaciones normativas con el fin de reducir trabas burocráticas, el des-congestionamiento portuario, la modernización del puerto a favor del desarrollo y fomento del cabotaje marítimo con este problema y también porque en el pasado se careció de elementos que pudieron atacar la problemática. En la actualidad en muchos países se ha liberalizado el transporte marítimo siendo este un elemento fundamental para el favorecimiento del comercio exterior.

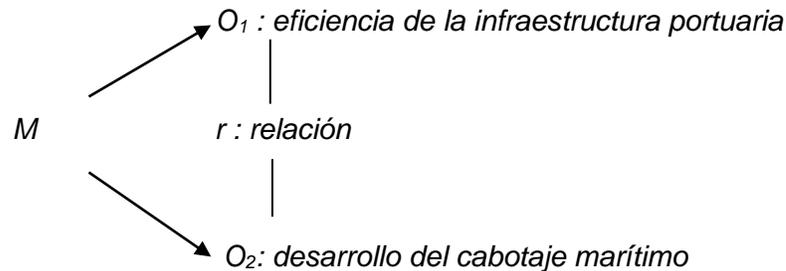
b) Diseño de investigación

Por el diseño es no experimental correlacional, dicho diseño como manifiesta Saldivar (2011), no son investigaciones de causa y efecto; en consecuencia los resultados de estadística solo señaló dependencia entre ambas variables basándose en las observaciones de los hechos en estado natural sin la intervención o manipulación del investigador, que a diferencia de las investigaciones experimentales hay condiciones o estímulos a los cuales se exponen en los sujetos del estudio. Los estudios correlacionales miden dos o más variables que se pretenden identificar si están o no relacionados en el mismo sujeto y después se analizaría la correlación (Hernández, Fernández y Baptista, 2010, p 167).

El diseño básico de este presente trabajo de investigación es No Experimental debido a que no se harán pruebas; es decir en esta investigación las variables no van a ser manipuladas. Transversal porque recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único y es correlacional porque se establece una relación en categorías, conceptos y variables (Hernández Sampieri, 2006)

Asimismo, la investigación se ubicó dentro proceso transeccional, donde se recogieron los datos en un solo momento o período único, cuya intención fue detallar las variables y analizar la correlación e incidencia en un momento dado. Así, se decidió optar por el diseño obtenido.

Esquema 1: Estudio Correlacional.



Dónde:

M : Muestra del estudio

O₁ : Observación de la variable eficiencia de la infraestructura portuaria

O₂ : Observación de la variable desarrollo del Cabotaje marítimo

r : Relación entre las variables de estudio. Coeficiente de correlación

1.6.2 Población y Muestra de la Investigación

a) Población

Según Hernández, Fernández y Baptista (2006:2005), “la población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones (...) Las poblaciones deben situarse claramente en torno a sus características e contenido, lugar y de tiempo”.

La población objeto de la presente investigación estuvo compuesta por 80 transportistas de carga del puerto de callao conformados entre agentes de carga y agentes marítimos, el criterio que se empleó para determinar la población materia

de la presente investigación, se basó en la información de la dirección general de actividad naviera del ministerio del transporte y comunicaciones.

Tabla N° 3

Población:	
Dirección General de Actividad Naviera	Total N° de Transportistas de Carga
Puerto del Callao	80

Fuente: Dirección General de Actividad Naviera – MTC.

b) Muestra.

Según Hernández, Fernández y Baptista (2008; 2035), la muestra es en esencia, un subgrupo de la población. Digamos que es un subconjunto de elementos que pertenecen a ese conjunto definido en sus características al que llamamos población (...) Básicamente categorizamos las muestras en dos grandes ramas, las muestras no probabilísticas y las muestras probabilísticas.

En estas últimas todos los elementos de la población tienen la misma posibilidad de ser escogidos y se obtienen definiendo las características de la población y el tamaño de la muestra (...) 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 de quien hace la muestra. Aquí el procedimiento no es mecánico, ni con base de fórmula de probabilidad sino depende del proceso de toma de decisiones de una persona o de un grupo de personas, y desde luego las muestras seleccionadas obedecen a otros criterios de investigación”.

La muestra con la que se trabajó la presente investigación es no probabilística intencionada. El criterio que se utilizó para delimitar estuvo relacionada con:

La función que desempeñan en el puerto del Callao, que son operadores de transporte y tienen conocimiento en gestión aduanera. Estuvo constituida por 50 personas.

Tabla N° 4

Muestra	
Dirección General de Actividad Naviera	Total N° de Transportistas de Carga
Puerto del Callao	50

Fuente: Dirección General de Actividad Naviera – MTC.

1.6.3 Técnica e instrumentos de recolección de datos

Técnica: Para el estudio, se hizo uso del cuestionario, dicha técnica es una de las estrategias de recogida de datos más conocida y practicada, basada en las declaraciones emitidas por una muestra representativa de una población concreta y que permite conocer sus opiniones, actitudes, creencias, valoraciones subjetivas (Abril, 2010, p.58).

Métodos: La encuesta como instrumento, es un conjunto de preguntas, preparado cuidadosamente, sobre los hechos y aspectos que interesan en una investigación, para que sea contestado por la población o su muestra.

Para la variable 1, eficiencia de la infraestructura portuaria, primera se realizó un cuestionario constituido por 12 interrogantes, dichas cuestiones fueron elaboradas de acuerdo a las dimensiones de la variable en estudio que fueron: (constituida por preguntas de 1 al 12); acceso acuático (constituida por 1 al 4), Zonas de transferencia de carga y descarga (constituida por preguntas de 5 al 8); acceso terrestre y (constituido por preguntas de 9 al 12).

Para la variable 2, se hizo uso de un instrumento que fue la encuesta determinándose tres indicadores o componentes:

- Carga Marítima como el conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que permite agilizar la manipulación, embarque, descarga o transporte marítimo. Medidos a través de los ítems 13, 14, 15, 16, 17, 18 del cuestionario.
- Tráfico Marítimo interno, es la navegación realizada entre puertos nacionales sin salir de las aguas jurisdiccionales del país, dicho control consiste en asistir y monitorear las naves mercantes en su arribo, tránsito y zarpe en las aguas jurisdiccionales peruanas, con el propósito de fortalecer aspectos fundamentales de la navegación como la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino. Se determinó mediante los indicadores de la marina mercante, Terminal portuario y transporte marítimo medidos a través de los ítems 19, 20, 21, 22, 23, 24 de la encuesta.
- Los Buques, como un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones marítimas de importancia, medidos a través de los ítems 25, 26, 27, 28, 29, 30 de la encuesta.

1.6.5 Justificación, Importancia y Limitaciones de la Investigación

a) Justificación de la Investigación

Este estudio se justificó en la medida que los datos obtenidos están asumiendo un valor teórico, metodológico, práctico, social y jurídico. Así a continuación se detalla:

- **Como Justificación teórica:**

Se justifica teóricamente, ya que la teoría empleada en el estudio tiene toda la fundamentación bibliográfica necesaria, desde la revisión de textos y documentos donde se recopiló material suficiente y reconstruido lo que sirvió de sustento al estudio. Así mismo, el estudio da a conocer algunas bases teóricas básicas de las variables de estudio postulados ya establecidos en la ciencia.

- **Como Justificación metodológica**

Los métodos, técnicas e instrumentos empleados en la investigación, una vez demostrada la hipótesis respectiva han constituido herramientas de estudio, de manera que se establece en un diagnóstico metodológico para otras ilustraciones.

- **Como Justificación práctica**

Se justifica porque sus resultados permiten confrontar una teoría, tomar iniciativas que ayuden a resolver problemas en relación a las variables de estudio generando reflexión y debate; considerando que la eficiencia y el desarrollo son factores determinantes para lograr cambios en el mejoramiento de nuestro puertos nacionales y el desarrollo ayudara que nuestras flotas navieras sean competitivas y respondan frente a la inversión privada y la globalización de los mercados; no solo a favor de los trasportistas de carga que laboran en el puerto del callao sino de todos los sujetos que intervienen en las operaciones del comercio exterior, lo que provoca la práctica del mejoramiento e implementación de una modalidad de transporte interno.

- **Como justificación jurídica**

El estudio se apoyó en la Ley de Sistema Portuario Nacional N° 27943, Ley N° 28583 Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional donde manifiesta que el cabotaje marítimo es el transporte comercial doméstico para buques que enarbolan la bandera nacional de ese estado que abarca al transporte costero,

de ultramar y también a los transportes en las aguasinteriores". Por ello la ley de puertos en su artículo tres del tercer acápite señala el fomento del cabotaje y la intermodalidad (el transbordo y tránsito de mercancías).

- **Como justificación social**

Como justificación social, a través de esta investigación se pretende proporcionar informes como respuesta a las necesidades, la importancia reside en dar a conocer la sociedad que existe posibilidades de mejorar sus limitaciones e inexactitudes hacia un punto de vista positivo, y que a partir de esas faltas impulsar nuevas decisiones que conduzcan a la mejora continua y al éxito organizacional.

- b) Importancia**

La importancia del presente trabajo de Investigación se encuentra enmarcado, en poder realizar un diagnóstico sobre la realidad de la Infraestructura Portuaria y el crecimiento del Cabotaje Marítimo y encontrar en dicho propósito, como poder solucionar el presente problema, donde el estado peruano restringe el libre acceso al negocio del cabotaje por mar de forma ineficiente y limitativo que perjudican gravemente al comercio Exterior.

- c) Limitaciones de la Investigación**

Dentro del marco de la investigación se ha enfrentado ciertas dificultades y limitaciones que ha ido superándose progresivamente. Ciertas limitaciones que a considerar fueron las siguientes:

- Limitaciones bibliográficas: La escasa existencia de estudios sobre el tema a nivel nacional, las cuales dificultaros desarrollar los antecedentes de estudio, las

cuales se fueron superando paulatinamente con ayuda de otras fuentes bibliográficas internacionales.

- Limitaciones de orden económico: Se asumió en forma total los gastos generados por el presente proyecto para garantizar el desarrollo de la investigación.
- Limitaciones en la elaboración de los instrumentos: La dificultad en la formulación de los ítems y/o preguntas se requiere cierta experiencia por parte de los investigadores, además de profesionales calificados para la validación de las encuestas; problema que fue superado con el apoyo del asesor de la investigación y de otros profesionales con suficiente experiencia en el uso metodológico para este tipo de trabajo.

**CAPÍTULO II:
MARCO TEÓRICO**

2.1 Antecedentes de la Investigación

2.1.1 Internacionales

Hottman, J. (2001) en el trabajo sobre “el transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: Caso Chile”, la presente investigación tuvo como propósito promover los servicios de transporte marítimo nacional el cabotaje y los servicios marítimos regulares internacionales, a la vez facilitando una mayor integración de ambos en el territorio de Chile.

A pesar de su larga costa, en Chile los principales flujos de carga general se transportan por vía terrestre, notablemente en camión. Por razones económicas y ambientales convendría aumentar el modo marítimo, es decir, el cabotaje. A nivel mundial, se observa una creciente integración internacional de los procesos de producción de bienes y servicios. Las restricciones artificiales que en la actualidad dificultan la integración de servicios de transporte son un obstáculo innecesario para la participación de Chile en la economía globalizada.

Las principales propuestas son las siguientes: primero, reducir las desventajas fiscales del cabotaje marítimo frente al transporte camionero. Segundo, reducir los requerimientos administrativos exigidos al cabotaje. Tercero, discontinuar acuerdos bilaterales que en la actualidad protege determinados flujos internacionales. Cuarto, en foros latinoamericanos, buscar acuerdos regionales de cabotaje en base a la reciprocidad. Quinto, permitir a los servicios regulares Internacionales de aprovechar su capacidad ociosa para transportar carga general también dentro de Chile. En su conjunto, estas medidas beneficiarían a los usuarios, los puertos, y los proveedores de servicios de transporte marítimo chilenos.

Maldonado, R. (2012) el trabajo sobre “El Sistema de cabotaje en Venezuela y la experiencia europea” tuvieron como propósito describir el desarrollo del cabotaje en materia marítima en la cual ha tenido un desarrollo y reglamentación distinta en el derecho venezolano y en el derecho comparado.

Que los esfuerzos en Venezuela por fortalecer la flota nacional, han llevado a establecer beneficios administrativos, regulatorios y fiscales para los buques venezolanos, por lo que la intervención de buques extranjeros se ve limitada. Aunado a esto, y pese al gran potencial y espacios acuáticos que posee el país, no se desarrolla la actividad en toda su capacidad.

Que según la opinión de la Unión Europea, manifiesta que bajo el principio de libre prestación de servicios y la creación de un espacio común para los Estados Miembros, ha llevado a flexibilizar, uniformizar, y permitir el libre acceso de buques que ejercen el cabotaje. Esta realidad es producto de una evolución legislativa y comercial que ha encontrado numerosas dificultades, pero que ha logrado la uniformidad y una gran explotación del transporte de cabotaje, generando un impulso en la actividad económica regional.

El objetivo de este artículo es reseñar brevemente ambos sistemas y evaluar las posibilidades para Venezuela de liberalizar y flexibilizar el transporte de cabotaje, teniendo en cuenta las dificultades normativas, técnicas y de infraestructura que encuentra este tipo de transporte en el país.

Coincidimos con lo descrito por el autor, debido a que como nos señala la carencia y poca importancia que posee América Latina para poder implementar el cabotaje marítimo a nivel nacional, aunando los problemas internos que se suscitan por la política portuaria de cada país que es exportador en grandes niveles como lo es Venezuela junto a su petróleo.

Rodríguez, D. (2014) en el trabajo sobre “Estimación del mercado potencial del cabotaje en México mediante un modelo de arbitraje- cabotaje”, la presente tesis tuvo como propósito determinar el mercado potencial del cabotaje en México, por medios de modelo de arbitraje que contengan cabotaje y transporte terrestre, además la participación del cabotaje tanto en sus rutas dentro del litoral como su mercado actual, conociendo también el cabotaje como al autotransporte y al ferrocarril tomando en cuenta que el origen y/o destino puede ubicarse lejos de la ruta marítima ya que el cabotaje resulta poco practicado en México

El cabotaje es el transporte marítimo de carga entre los puertos de un mismo país, el cual al realizarse en naves de considerable tamaño (capacidad de bodega) permite trasladar grandes volúmenes de carga en un solo viaje, lo cual por economías de escala hace potencialmente más económico al transporte por vía acuática que al transporte terrestre. En el Perú, el cabotaje con flota mercante nacional se venía sucediendo con éxito hasta mediados de los ochenta, pero luego de que a inicios de los años noventa el gobierno peruano dictara dispositivos de liberalización del acceso a las cargas y de desregulación (los que eliminaron la reservade carga y otras normas de promoción), ocasionaron que las navierasperuanas no pudieran incursionar en el mercado.

Que la inversión depositada para el mejoramiento del cabotaje marítimo no pudo competir en el aspecto tributario, laboral y financiero con flotas mercantes extranjeras. Actualmente, el único servicio de cabotaje que existe en el Perú es el de hidrocarburos. Muy ocasionalmente se realiza transporte de carga sólida por vía marítima (los cuales se hacen con naves de bandera extranjera) debido a lo señalado, el trasporte de carga sólida de los centros de producción a los centros de consumo que se efectúa por vía terrestre.

La presente investigación se realiza un análisis estratégico del cabotaje, además que pretende explorar la oportunidad de reactivar el cabotaje de carga sólida en el países decir, reavivar una línea de negocio de un subsector que actualmente

no existe, el movimiento de mercadería general de los centros de producción hacia sus centros de consumo, mediante vía acuática entre los puertos del litoral peruano la oportunidad de realizar cabotaje de carga sólida.

Además no existe una empresa en el mercado peruano que realice tal servicio es cierto que anteriores proyectos de cabotaje de carga sólida han fracasado, sin embargo, en la actualidad se han dado ciertos cambios en la política nacional (como por ejemplo la ley de reactivación y promoción de la marina mercante nacional) que favorecen la realización de cabotaje de carga sólida por una empresa naviera peruana. Desde el punto de vista del mercado, si se ofrece un servicio de cabotaje más competitivo que el transporte terrestre, el transporte marítimo interno será más atractivo para los generadores y consumidores de carga, debido a que estos siempre están interesados en reducir sus costos logísticos.

2.1.2. Nacionales

Chang, A. (2012) en el trabajo sobre “la Medición de Productividad y Eficiencia de los Puertos Regionales del Perú: Un enfoque no paramétrico” tuvieron como propósito en este sentido que el trabajo que se presenta es claro al determinar que el ámbito de la investigación es la prestación de servicios de provisión de infraestructura de uso público por parte del Estado peruano o alguna empresa privada. Por lo que no considerando otros servicios o actividades marítimas.

Las medidas de productividad y eficiencia aplicadas en el Perú respecto a los puertos, están enfocadas mediante la elaboración de indicadores parciales de productividad e indicadores físicos, los cuales a pesar de sus limitaciones se aplican en decisiones gerenciales o de política sectorial y/o regulatoria.

Es por ello que los mayores aportes del presente trabajo son; en primer lugar realizar una medición del desempeño relativo de los puertos regionales del Perú, principalmente de la eficiencia técnica del servicio de prestación de infraestructura

portuaria de uso público que se encuentra en las regiones del Perú en el periodo 2002-2009, con la finalidad de conocer la situación en que se encuentran los puertos regionales en nuestro país y en función a ello poder tomar decisiones de política primordialmente sobre los menos eficientes replicando lo realizado en los más eficientes. En segundo lugar obtener una medición del cambio de productividad total de los factores (PTF) para el periodo 2002- 2009 y explicar las principales causas de dicha variación. Finalmente si determinados factores como la ubicación del puerto, el tipo de administración y/o el tamaño de los mismos son variables que explican diferencias de eficiencia.

Manchego, J (2011) en el trabajo sobre “ Planteamiento Estratégico del Cabotaje en el Perú” tuvieron como propósito la presente investigación en realizar un análisis estratégico del cabotaje, además que pretende explorar la oportunidad de reactivar el cabotaje de carga sólida en el país, es decir reavivar un alineamiento de negocio de un subsector que actualmente no existe, el movimiento de mercadería general de los centros de producción hacia sus centros de consumo, mediante vía acuática entre los puertos del litoral peruano.

La oportunidad de realizar cabotaje de carga solida se presenta al notar que no existe una empresa en el mercado peruano que realice tal servicio. Es cierto que anteriores proyectos de cabotaje de carga solida han fracasado, sin embargo en la actualidad se han dado ciertos cambios en la política nacional (como por ejemplo la ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional) que favorecen la realización de cabotaje de carga solida por una empresa naviera de bandera peruana. Desde el punto de vista del mercado, si se ofrece un servicio de cabotaje será de mayor competitividad que el transporte terrestre, el transporte marítimo interno será más atractivo para los productores y consumidores de carga, debido a que estos siempre están interesados en reducir sus costos logísticos.

Y tuvo como conclusión que la infraestructura portuaria representa un limitante para el desarrollo del cabotaje puesto que solo algunos de los terminales portuarios se

encuentran preparados para el atraque de los buques Ron/onn- Roll of, restringiendo así los puntos de embarque y desembarque de carga solida por ello bajo este panorama mostrado por razón geográficas, operativas de seguridad se debe fomentar el cabotaje marítimo el cual no genera externalidades ahorrando costos a los operadores y eliminando la contaminación ambiental.

Suppol, A. (2012) en el trabajo sobre “Análisis del Cabotaje aplicado al Grupo Gloria”. Tuvieron como propósito El cabotaje marítimo es el transporte de mercancías y pasajeros entre los puertos dentro del territorio nacional. Se trata de un esquema que en nuestro país se encuentra entrampado y generando altos sobrecostos a las empresas de transporte. En el Perú del pasado, ante la ausencia o ineficiencia de carreteras, las personas utilizaban barcos de bandera nacional como medio de transporte para desplazarse de puerto a puerto a lo largo de la costa nacional. Sin embargo, actualmente, no contamos con una flota de buques mercantes.

La Ley N° 28583 del año 2010 promueve en el papel la reactivación de la Marina mercante, marítima, fluvial y lacustre; apoya a los navieros y empresas navieras nacionales; impulsa la construcción y reparación naval; y otorga exclusividad del cabotaje para barcos de bandera nacional. Sin embargo, el problema se presenta por no contar con una flota mercante propia y porque la ley prohíbe que empresas peruanas puedan alquilar buques de bandera extranjera, por lo que casi todo nuestro comercio exterior se ve obligado a emplear naves de bandera de conveniencia (bandera de un buque, cuyo propietario es de otro país, pero utiliza el registro de buques de la nación que le da máximas ventajas fiscales y le exige mínimos compromisos), lo que nos origina pagos de fletes a empresas extranjeras por alrededor de US\$ 2,000 millones anuales. Sino además el puerto no cuenta con una vía de acceso acuático para albergar diversas clases de buques debido a la limitación de los puertos.

Hay que añadir a ello que las empresas de transporte terrestre de carga y de pasajeros cuentan con un significativo peso político. Bajo estos esquemas, el

cabotaje está entrampado, a pesar de sus ventajas de seguridad, eficiencia y rentabilidad.

Coincidimos con lo descrito por el autor, debido a que evadir el desarrollo de una alternativa de transporte por mar para reducir costos y tiempo es un error en todos sus extremos debido al crecimiento demanda producto de los mercados competitivos.

2.2 Bases Teóricas:

2.2.1 Infraestructura Portuaria

Para Montero L; “Modelos de gestión portuaria. Participación privada Concesiones administrativas”, editorial Prisa, Barcelona 2007, pag11. Manifiesta que es el Conjunto de elementos o servicios que se consideran necesarios para el funcionamiento de una organización o para el desarrollo de la actividad del puerto.

También Domingo, j. (1960) “derecho de la navegación”, define a la infraestructura es el medio de mecanismos que necesita una actividad para la reorganización y distribución de las funciones de cada puerto frente al comercio.

Este mismo autor además sostenía que cuando se habla de infraestructura definiendo al conjunto de elementos o servicios que están considerados como necesarios para que una organización (puerto) puede funcionar o bien para que una actividad (servicios en puertos) se desarrollen efectivamente, por ello la infraestructura es la base material de una sociedad y la que determinara la estructura social, el desarrollo y el cambio de la misma, incluyéndose en estos niveles las fuerzas productivas y las relaciones de producción que se dan.

En otras palabras según la ley del sistema portuario nacional; la infraestructura portuaria en el glosario de terminología marítima consiste en las “Obras civiles e instalaciones mecánicas, electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los

puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal dentro del puerto". Y se encuentra constituida por:

2.2.1.1 Acceso Acuático

Según sostenía Domingo José (1960). "Derecho de la Navegación", son aquellos espacios prediseñados que se encuentran adecuados para el desembarque o dirección de buques, lanchas o cualquier medio acuático para su posterior desembarco ante un puerto que une un punto de inicio con un punto de destino para su posterior traslado ya sea hacia los barcos o almacenes aduaneros que están constituidas por canales, obras de defensa (rompeolas, espigones, esclusas) y señalización (faros, bollas) que se encuentran en el área de operaciones acuáticas.

Para Montero, Luis; (2007) "Modelos de gestión portuaria, participación privada Concesiones administrativas", manifiesta que cuando se habla de acceso se refiere a la acción de acercarse o aproximarse, de libertad de ingreso o salida hacia los espacios prediseñados y el término acuático estodo referente al agua, al desarrollo del mar, por lo tanto se puede definir al acceso acuático como el ingreso o salida de buques hacia el puerto de un determinado país, para su posterior recorrido y traslado hacia otro punto de destino por las vías marítimas.

2.2.1.2 Zonas de transferencia de carga y descarga

Como Freire M, y Gonzales F. (2007), "Fletes y comercio marítimo" definen a las zonas de transferencia de carga y descarga como aquellos accesos que sirven de traslado de mercancías para su posterior encallamiento dentro de un buque para su exportación, el proceso de transporte están diferenciados por diversas áreas de congestionamiento de carga, la cual están constituidas por Muelles, diques, dárselas, áreas de almacenamiento, boyas de amarre, tuberías subacuáticas, ductos, plataformas y muelles flotantes.

En cambio para Gómez E. (2009) “transporte marítimo de mercancías en el comercio peruano” sostiene que es un servicio portuario que comprende desde el momento que la unidad de carga queda colgada del equipo hasta que es desenganchada por los estibadores de un barco o viceversa.

El proceso de carga y descarga se considera finalizado cuando la carga (mercancía) descansa en el vehículo que la va a transportar y se ha desenganchado de la grúa.

2.2.1.3 Acceso Terrestre

Como define Moguillansky, D. (2000) “las reformas estructurales y la inversión privada en áreas de infraestructura” son aquellas áreas de transporte interno que se realiza dentro del puerto en favorecimiento al movimiento de carga, donde es utilizado por vías férreas por su mayor capacidad de almacenamiento para su posterior comercialización, se encuentra constituida por la vías interiores de carga que son los espacios diseñados para el movimiento de la mercancía y por líneas férreas que permitan siempre y cuando la interconexión directa e inmediata con el sistema nacional de circulación vial que la administración encargado de la gestión, planificación y funcionamiento del tránsito vehicular.

Así como sostiene Montero, L. (2007) “Modelos de gestión portuaria, participación privada, concesiones administrativas” señala que son obras de infraestructura de transporte como caminos, vías férreas, autovías, túneles, definitivamente se encuentra constituida por vías interiores de circulación que engloban dentro del puerto y además su señalización en ingreso y manejo dentro de las áreas portuarias.

2.2.2. Cabotaje marítimo.

Según Martiarena, M, Miyahira, A y Manchego, J “Planteamiento Estratégico del Cabotaje, el caso de Chile y Perú”, Chile 2007, Editorial CETRUM Publishing, pag.32 El cabotaje es el transporte marítimo de carga entre los puertos de un

mismo país, el cual al realizarse en naves de considerable tamaño (capacidad de bodega) permite trasladar grandes volúmenes de carga en un solo viaje, lo cual hace potencialmente más económico al transporte por vía acuática que al transporte terrestre.

Por ello los mismos autores sostenían que el cabotaje con flota mercante nacional se venía sucediendo con éxito hasta mediados de los ochenta, pero luego de que a inicios de los años noventa el gobierno peruano dictara dispositivos de liberalización del acceso a las cargas y de desregulación (los que eliminaron la reserva de carga y otras normas de promoción), ocasionaron que las navieras peruanas no pudieran competir en el aspecto tributario, laboral y financiero con flotas mercantes extranjeras.

Actualmente, el único servicio de cabotaje que existe en el Perú es el de hidrocarburos. Muy ocasionalmente se realiza transporte de carga sólida por vía marítima (los cuales se hacen con naves de bandera extranjera). Debido a lo señalado, el transporte de carga sólida de los centros de producción a los centros de consumo se efectúa por vía terrestre.

Para Freire, M. y González, F. "fletes y comercio marítimo", España 2007, Editorial Gesbiblo, pág. 58. Lapalabra cabotaje proviene del español "cabo" o del francés "caboter", que describe "la navegación o tráfico que hacen los buques entre los puertos de su nación sin perder de vista la costa, o sea, siguiendo de ruta de cabo a cabo.

Pero según sostenía Moguillansky, G, "las reformas estructurales y la inversión privada en áreas de infraestructura", CEPAL, Santiago de Chile, pág. 35. Menciona que el cabotaje esta aplicada a la navegación, significa la que se hace próxima a la costa, en oposición a la llamada de altura; pero tratándose del comercio, cabotaje es el que tiene lugar entre dos puntos de una misma nación, y equivale por tanto a comercio marítimo interior.

Así lo define Cabanellas, G. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. 21^o Edición. Tomo II. Pág. 9. Afirma que el transporte marítimo es utilizado por más del 90% del comercio internacional del Perú. Para que este comercio nos permita aprovechar todos los beneficios de nuestra integración con el mundo debemos contar con puertos eficientes, como ya hemos discutido muchas veces. Pero además de puertos, el comercio marítimo requiere de buques que transporten la carga. En lo que respecta a transporte de carga internacional, el régimen legal peruano es moderno y ha permitido un fuerte crecimiento de nuestro transporte marítimo internacional, 56% entre 1999 y 2009.

En cambio para Freire, M. y González, F. “fletes y comercio marítimo”, España 2007, Editorial Gesbiblo, pág. 65. Señala que el Cabotaje como la “Navegación o tráfico que hacen los buques entre los puertos de su nación sin perder de vista la costa, o sea siguiendo de ruta de cabo a cabo. La legislación marítima y la aduanera de cada país suelen alterar sus límites en el concepto administrativo, pero sin modificar su concepto técnico”. A su vez el cabotaje presenta tres elementos de suma importancia para que pueda existir y funcionar el transporte interno de carga a favor de las exportaciones como mecanismo impulsivo al mejoramiento de la economía del país; estos son:

2.2.2.1 La carga marítima.

Es muy común en la industria portuaria hablar de cinco tipos de carga, los gráneles sólido, gráneles líquido, carga contenerizada, carga fraccionada y carga rodante. Sin embargo, estos se pueden clasificar de modo más general como carga a granel y carga general.

La carga general puede encontrarse embalada o no, sin embargo la característica central es que esta puede movilizarse como una unidad. En primer lugar, tenemos la carga fraccionada, dentro de la cual se puede mencionar a los paquetes, sacos,

cajas, etc. En segundo lugar, tenemos a la carga general unificada, dentro de la que tenemos dos sub clasificaciones, la carga contenerizada y la carga rodante

En cuanto a la carga a granel tenemos al granel sólido y el granel líquido, en cuanto al primero se pueden mencionar productos como el trigo, los minerales, el carbón, entre otros.; mientras que con respecto al segundo se puede mencionar por ejemplo al petróleo y sus derivados.

La carga es el conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que permite agilizar la manipulación, embarque, descarga o transporte marítimo. Sin embargo, existe carga que no requiere embalaje por la naturaleza de la mercancía; por ejemplo: la mercancía líquida a granel, gas licuado, etc.

Las cargas son la razón del transporte, el transporte marítimo aventaja a otros modos de transporte por que permite el manejo de grandes volúmenes y pesos. La importancia de la manipulación de la carga a dado lugar a grandes esfuerzos tecnológicos para optimizar esos procesos y facilitar para que la carga sea trasladada con rapidez, seguridad y economía. Eso se refleja en la actualidad en el uso de contenedores en el transporte, la construcción de naves porta-contenedores cada vez más grande, con nuevas exigencias tecnológicas portuarias.

Según la doctrina los tipos de carga son:

- a) Carga General.- es todo tipo de carga de distinta naturaleza que se transporta conjuntamente en pequeñas cantidades y en unidades independientes. La principal característica es que pueden contar el número de bultos y en consecuencia se manipulan como unidades se consideran por ejemplo: cilindros, cajas, cartones, botellas.
- b) Carga a Granel.- es aquella mercancía sólida, líquida o gaseosa que por su cantidad o estado es transportada sin embalaje de ninguna clase, en medios de

transporte o unidades de carga especialmente diseñadas para el efecto. Pueden ser líquidas y sólidas por ejemplo: petróleo, gaseosa, granos, gases propano, butano.

- c) Carga Contenerizada.- es aquella carga general de diverso embalaje que se utiliza en el interior de una caja metálica o de fibra de vidrio de un mismo tamaño, que permite movilizar mayor cantidad de carga en el menor tiempo posible. Existen diversos tipos de contenedores que se han especializado en transportar carga.

2.2.2.2 Tráfico Marítimo.

Para Gonzales, F y Sánchez, R (2007) “Lecciones de Economía Marítima” El tráfico marítimo portuario es el efectuado por buques de navegación entre dos lugares (uno de carga y otro de descarga) situados en el mismo o países distintos

En cambio según, Domingo José (1960), Derecho de la Navegación, sostiene que el tráfico marítimo está compuesto por tres elementos esenciales:

- a) La Marina Mercante.- se define como la flota de barcos de un país o ciudad y/o como el conjunto de barcos tripulados por Marineros mercantes debidamente capacitados, que se dedican al transporte de pasajeros o de mercancías cumpliendo con la exigencia de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Además según Enrique, J (1988) el buque: Una introducción al estatuto jurídico de las embarcaciones sostiene que es la flota de barcos usados para el comercio y turismo. Estas flotas pueden ser divididas en diversas categorías de acuerdo con su propósito o tamaño:

- Buques de carga seca, principalmente contenedores
 - Buques especializados, por ejemplo para cargas muy pesadas, congeladores, para el transporte de vehículos o maquinaria especial.
 - Buques costeros, barcos más pequeños para cualquier categoría de carga que normalmente no hacen rutas transoceánicas, sino transportes a lo largo de las costas (cabotaje).
 - Buques transbordadores, la mayoría una combinación de carga de pasajeros y automóviles, que se utilizan normalmente para rutas regulares entre dos puertos.
 - Buques tanques, son para el transporte de combustible u otros líquidos, como crudo de petróleo, refinado y otros productos petrolíferos, gas licuado (como el gas natural) y productos químicos. También líquidos comestibles como aceites vegetales, vino y otros alimentos. El sector de los tanques comprende una tercera parte del tonelaje mundial.
- b) Terminal portuario.- Según Manchego J. (2011) Tesis sobre “El Planteamiento estratégico del Cabotaje en el Perú”, denomina al terminal portuario como la instalación o conjunto de instalaciones portuarias que constituyen la interface entre el modo de transporte marítimo y los demás modos del transporte. No debemos confundir el puerto con terminal portuario, pues el puerto es el conjunto de distintos terminales, instalaciones y sistemas auxiliares que posibilitan la actividad del propio puerto.

El terminal es por tanto esencial en el funcionamiento de un puerto teniendo a especializarse en un tipo de carga (mercancía general, granel, sólido y líquido o contenedores o pasajeros) y subtipos de las mencionadas (hidrocarburos, GNL, carbón). Debido a su importancia, el resto de elementos del puerto deben posibilitar su funcionamiento de forma segura y eficiente.

c) Transporte marítimo.- Según Martiarena, M, Miyahira, A y Manchego, J. Planteamiento Estratégico del Cabotaje, el caso de Chile y Perú, Chile 2007, Editorial CETRUM Publishing, pag.40 El transporte marítimo es la acción de llevar personas (pasajeros) o cosas (cargas sólidas, líquidas y gaseosas) por vía marítima desde un punto geográfico hacia otro a bordo de un buque .

El transporte marítimo en el ámbito mundial es la modalidad más utilizada para el comercio internacional, es el que soporta mayor movimiento de mercancías tanto en contenedores, como gráneles secos o líquidos.

Teniendo en cuenta que el planeta tierra está cubierta por agua en sus dos terceras partes, el hombre ha buscado la forma de viajar sobre el agua. Así las vías marítimas se han unificado diversas partes del globo terráqueo navegando los barcos en ellas.

El transporte marítimo es por su propia naturaleza internacional, aunque existe el cabotaje a lo largo de las costas de un país.

El servicio del transporte marítimo es el principal instrumento del comercio exterior, y es un indicador del estado en la economía del país. Permite movilizar masivamente gran tonelada de carga, incluida carga general fraccionada en contenedores, carga a granel sólida y carga a granel líquida. Dentro de esto tipos de carga están incluidas están incluidas materias primas y bienes de capital.

La participación de buques de bandera nacional en el transporte marítimo, es necesaria e importante, es además el transporte marítimo un factor multiplicador para la generación de actividades en industrias conexas, lo que contribuye a un crecimiento en la generación de empleos.

A nivel mundial, en las últimas décadas, se ha producido una sustancial reestructuración del transporte marítimo. Las naciones en vías de desarrollo han eliminado medidas proteccionistas, incluida la reserva de carga. Debido a esta

medida, pero también en virtud de otros factores de igual importancia, muchas marinas mercantes nacionales de países en desarrollo enfrentan dificultades para poder competir, como en épocas pasadas, con flotas extranjeras constituidas por buques de gran capacidad de carga y alto costo. Actualmente el transporte marítimo tiene un acentuado proceso de concentración. En tal entorno será muy difícil para el sector naviero nacional competir con empresas navieras extranjeras, particularmente en el tráfico de línea regular, salvo que se dedica dar al sector un tratamiento especial, que le permita competir con ellos en igualdad de condiciones.

2.2.2.3 Los buques.

Según Enrique, J (1988), *El Buque: Una Introducción al estatuto jurídico de las embarcaciones*”, sostiene que un buque es un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones marítimas de importancia comercial. Para aclarar este concepto, se puede decir que cualquier buque es una embarcación o barco, pero que cualquier embarcación o barco no es necesariamente un buque. Además se debe reunir las siguientes condiciones: flotabilidad, solidez o resistencia, estanqueidad, estabilidad y navegabilidad (velocidad y evolución).

Para Salgado, J (2002) *“Análisis de la transferencia del Bill o Leading en el transporte marítimo internacional”*, señala que con diversas reglamentaciones técnicas, la diferencia respecto del término “embarcación”, es que una embarcación es toda aquella unidad de tamaño inferior a 24 metros de eslora. A pesar de ello, las traducciones oficiales al castellano del Reglamento Internacional para prevenir abordajes (RIPA) definen al buque como toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los Hidroaviones, que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua.

Por ello el mismo autor sostiene que existen tres tipos de buques los cuales son los siguientes:

- a) Buques graneleros.- es un buque que se dedica al transporte de carga secas a granel. Suele tratarse de un barco en gran tamaño, estos buques son un tipo de buque que pertenece a la familia general, también conocidos por la palabra inglesa “bulkcarries” se dedican al transporte de cargas secas a granel. Suelen ser de gran tamaño (hasta 200.000 TPM), superando en algunos casos los 300m de eslora. Normalmente navegan a baja velocidad.

Son fácilmente identificables por tener una única cubierta corrida con varias escotillas (normalmente impares) y unas correderas a uno o ambos lados por donde corren la tapa o tapas de las escotillas.

- b) Buques portacontenedores.- son aquellos buques que cuentan con gran capacidad de transporte de mercancías dentro de contenedores de 20 o 40 pies. Este tipo de buques es de una de las familias de buques de mayor tamaño. Los mayores llegan a los 350 metros de eslora con una capacidad para casi 9.000 contenedores, aunque un no han finalizado su crecimiento en tamaño.
- c) Buques de carga general.- transportan mercancías diversas, carga general, a granel, contenedores incluso puede llevar algún pequeño tanque. Normalmente llevan grúas en el centro para su propia carga y descarga.

2.3 Bases Legales

2.3.1 Nacional

2.3.1.1 La Constitución Política del Perú

Según Salgado, J (2002), “Análisis de la transferencia del Bill o Leading en el transporte marítimo internacional” sostiene que el artículo 63 acerca de la inversión nacional y extranjera, se sujetan a las mismas condiciones en favorecimiento a la liberalización de transporte en el comercio exterior ya que el estado debe siempre

velar por los intereses de los empresarios nacionales. La producción de bienes y servicios y el comercio exterior son libres. Si otro país o países adoptan medidas proteccionistas o discriminatorias que perjudiquen el interés nacional, el Estado puede, en defensa de éste, adoptar medidas análogas,

Como también sostiene Gómez, E (2009). Tesis sobre “transporte marítimo de mercancías en el comercio peruano” que en concordancia con el segundo párrafo del art 58 sobre la Economía Social de Mercado donde sostiene la ley que el estado orienta el desarrollo del país y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, servicios públicos e infraestructura.

En conclusión la constitución define de manera clara que el rol del estado es el desarrollo del país, incentivando el libre comercio y protegiendo a los exportadores nacionales ante el exceso de medidas dictadas por el sector privado, pero además añade algo sumamente importante en comercio exterior; que es orienta el desarrollo de los servicios público e infraestructura esto conlleva en la actualidad portuaria que el desarrollo del cabotaje marítimo ya no sea una alternativa sino una necesidad en el comercio nacional pero si se implemente se debe contar con los servicios y infraestructura adecuadamente moderna para responder frente a la globalización de los mercados

2.3.1.2 Ley N° 27943- Modificado por el Decreto Legislativo 1022- Ley del Sistema Portuario Nacional

SegúnMontero, L; (2007) “Modelos de gestión portuaria. Participación privada Concesiones administrativas “define que la realidad del comercio marítimo nacional es alarmante porque el estado en sus políticas de gestión siempre busca y propone trabas en el desarrollo del transporte por mar implementando requisitos para las concesiones o alquileres de buques nacionales a un corto plazo para el trasporte en modalidad de cabotaje por mar generando sobre costos, inseguridad, deficiencia en los servicios y retraso en la entrega de la carga en perjuicio de los exportadores

nacionales, el artículo 3 sostiene una de sus principales lineamientos de la política portuaria es el fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional. Además en el acápite segundo menciona la integración de los puertos al sistema de transporte nacional y a la cadenalógica internacional. Aunado a ello el acápite tres y cuatro menciona que el estado promociona la competitividad internacional del sistema portuario nacional y El fomento del cabotaje y la inter-modalidad (el transbordo y tránsito de Mercancías).

2.3.1.3 Ley N°28583 – Modificado por Ley 29475- Ley de reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional

Para Gómez E. (2009) Tesis sobre “transporte marítimo de mercancías en el comercio peruano” manifiesta que el artículo siete de la mencionada ley da por conocimiento que transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje, queda reservado, exclusivamente, a naves mercantes de bandera peruana de propiedad del Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional o bajo las modalidades de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, con opción de compra obligatoria. Esto conlleva a que exista monopolización de los precios a la hora de transportar por cabotaje, pero además en la actualidad la misma ley solo brinda una preferencia por cabotaje a los hidrocarburos, teniendo en cuenta que nuestro litoral peruano es extenso, no se llega a ampliar nuestras líneas navieras con banderas peruanas.

Según Gómez E. (2009) Tesis sobre “transporte marítimo de mercancías en el comercio peruano”, señala que el transporte acuático entre puertos peruanos únicamente y en los casos de inexistencia de naves propias se permitirá el fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas, únicamente, por Navieros Nacionales o Empresas Navieras Nacionales, por un período que no Superará los seis (6) meses. Según la ley portuaria nacional en casos de no existir una flota marina mercante adecuada que es una realidad sopesante, el exportador

deberá someterse a las flotas navieras extranjeras que con autonomía disponen sus tarifas y precios de transporte reduciendo así la liberalización del comercio exterior mediante los cobros excesivos en la prestación de un servicio tan básico y necesario en el comercio exterior.

El transporte de hidrocarburos en tráfico nacional o cabotaje queda reservado hasta en un veinticinco por ciento (25%) para los buques de la Marina de Guerra del Perú, por razones de seguridad y defensa nacional. Por ello como sostiene Manchego, J. (2011). “El Planteamiento Estratégico del Cabotaje en el Perú” cuando el estado solo da prioridad a los hidrocarburos de operar por cabotaje se está dando a entender que vela por sus propios intereses económicos, mas no de los empresarios u fabricantes nacionales esto conlleva a que toda norma de transporte limita al cabotaje por que dicha ley se encuentra entrampada y desfasada, se debe tener en cuenta que con la modernización y los avances tecnológicos lo que más preocupa a un exportador o importador son tres puntos esenciales para que el comercio crezca y el primero es la seguridad en el transporte de la carga, segundo el tiempo es fundamental para el cumplimiento de los contratos internacionales en el comercio y el tercero son la calidad de servicios portuarios que brinda el puerto , en consideración se debe tener en cuenta que el transporte marítimo debe basar en los lineamientos que impongan la globalización de los mercados y la competitividad de los puertos en poder asumir los retos en el comercio nacional como internacional.

2.3.1.4 Decreto Legislativo N° 683 – Ministerio de Transporte y Comunicaciones

En el acápite segundo sobre los considerando el presente decreto manifiesta que es imprescindible disponer las medidas necesarias para desarrollar y modernizar el transporte acuático comercial en tráfico nacional o Cabotaje, pues ello contribuirá a mejorar los servicios que la actividad naviera comercial en su conjunto, puesta al comercio exterior e interior del país; por ello en el artículo primero el presente decreto declara la necesidad de utilidad públicas y de preferente interés nacional, el transporte acuático comercial en tráfico nacional o Cabotaje, sea marítimo, fluvial o

lacustre. Asimismo, declarándose la libertad total de rutas en el transporte acuático comercial de tráfico nacional o Cabotaje; y en consecuencia, elimínese todas las restricciones, obstáculos legales y administrativos que impidan la adecuada y eficiente ejecución de dicho tráfico a las Empresas Navieras Nacionales.

Además el artículo segundo define al cabotaje marítimo sostiene que “el transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje es el que se realiza entre puertos peruanos”. Y por último Artículo tercero resalta que el transporte acuático comercial de pasajeros, así como de carga, cualquiera fuere su origen/destino, en tráfico nacional o Cabotaje, queda reservado exclusivamente en favor de los buques mercantes propios de bandera peruana, así como de los buques de bandera extranjera fletados u operados únicamente por Empresas Navieras Nacionales.

2.3.2 Internacional

2.3.2.1 Decisión 314, 390 y 671 del Reglamento de la Comunidad Andina de Naciones (CAN)

Para Gonzales, F y Sánchez, Ricardo (2007) Lecciones de Economía Marítima señala que a principios de los 90 la política comercial de la CAN consideraba la libertad de acceso a las cargas como un recurso para fortalecer el intercambio comercial. En este sentido, en 1992, se dicta la Decisión N° 314 del Acuerdo de Cartagena Sobre Libertad de Acceso a las Cargas Transportadas por Vía Marítima y Políticas para el Desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino; decisión que exigía políticas de desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino con la eliminación de la Reserva de Cargas, ya que esto mejoraría los niveles de competitividad.

El artículo 2, establece que la libertad de acceso a que se refiere la presente Decisión se efectuará dentro del principio de la “reciprocidad”, el cual es el principio reinante dentro del Convenio.

En su artículo 7, esta Decisión prevé las Políticas para el Desarrollo de la marina Mercante del Grupo Andino entre las que destacamos la armonización las políticas de transporte marítimo, competitividad internacional de la Sub Región y el equilibrio de Políticas para evitar competencias desleales de terceros países.

El artículo 9, recomienda a los Estados Implantar: a) Políticas de flexibilización en materia de registro de naves; consorcios de compañías de transporte marítimo regionales; b) Legislación que equipare en materia laboral, arancelaria y tributaria c) La flexibilización de los controles en transporte marítimo; d) La flexibilización de las exigencias legales en materia de porcentajes de capital nacional para la constitución de empresas de transporte marítimo.

Esta postura cambia el 2 de julio de 1996, en la Sesión 68º del Periodo Ordinario de Sesiones con la adopción de la Decisión 390, artículo 4. Mediante el cual se permite a los Estados Miembros establecer restricciones a empresas de transporte marítimo de terceros países incluyendo a países miembros. Además sosteniendo en sus considerandos que es compromiso de los Países Miembros contribuir con el fomento y desarrollo de las marinas mercantes de la Subregión, pues éstas constituyen un componente fundamental para promover el comercio exterior de los Países Miembros. la adopción de políticas y medidas efectivas para el mejoramiento de la infraestructura a nivel portuario. En la medida que el país cuente con Puertos aptos para el transporte de mercancía y personas de gran importancia, se incentivará al desarrollo del transporte de cabotaje.

Y por último como refiere la decisión 671 de la Comunidad Andina referida a la armonización de los Regímenes Aduaneros la misma que en su artículo 48º se refiere al Transporte de Mercancías por Cabotaje como “el régimen aduanero aplicable a las mercancías comunitarias en libre circulación y a las mercancías importadas, que no hayan sido declaradas, bajo la condición que sean transportadas en un buque distinto al buque en que fueron importadas en el territorio aduanero de un País Miembro, siendo cargadas a bordo de un buque en un lugar del territorio aduanero de ese país y transportadas a otro lugar dentro del mismo territorio

aduanero donde serán descargadas”. Dicha norma comunitaria se encuentra vigente desde el 01 de junio de 2009 y forma parte de nuestro ordenamiento jurídico nacional. Asimismo, tenemos una definición similar en el artículo 2° del Decreto Legislativo N.° 683 donde se estipula que “el transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje es el que se realiza entre puertos peruanos”.

En consecuencia, el cabotaje desde el punto de vista de la legislación comunitaria, corresponde únicamente a la navegación o tráfico que realizan los buques entre los puertos de nuestro país. Razón por la cual, no se admite ningún tratamiento aduanero a las mercancías que se transportan como cabotaje, debido a que corresponden en esencia al comercio interno de mercancías realizado entre los puertos del Perú.

2.3.2.2 Reglamento N° 3577/92 de la Comisión Económica Europea (CEE) de la Unión Europea

Para Martínez, Carlos y Alfonso, M. (2009) “España en el comercio marítimo Internacional (Siglo XVII-XIX) manifiesta que en cuanto a este tipo de transporte, se encuentra en vigencia el Reglamento número 3577/92 del Consejo Europeo de fecha siete (7) de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).

El artículo 1 de dicho reglamento, prevé que a partir del primer (01) de enero de 1993, el cabotaje se aplicara a los armadores comunitarios que utilicen buques matriculados en un Estado Miembro y que naveguen bajo pabellón de dicho estado miembro, siempre que cumplan todos los requisitos necesarios para poder efectuar servicios de cabotaje en su Estado de matriculación, incluidos los buques matriculados en el registro EUROS, cuando este registro haya sido aprobado por el consejo.

El artículo 2 define al cabotaje marítimo como el transporte de personas o mercancías bajo una remuneración, bien sea el cabotaje continental (entre puertos situados en la parte continental), los servicios de abastecimiento off-shore y el cabotaje insular. El transporte (puerto-isla).

Se define el armador comunitario (nacional de un Estado Miembro, las Compañías Marítimas establecidas en cualquier estado miembro, realizándose su control efectivo en ese estado miembro; buques matriculados en un Estado Miembro y sujetos a su legislación).

El artículo 3 por su parte, establece que será competencia del Estado, lo relativo al estatuto y regulaciones de la tripulación, salvo en el cabotaje insular, en el cual se seguirán las reglas del Estado de acogida.

Una novedad en este reglamento es lo previsto en su artículo 4, los estados miembros pueden celebrar o bien imponer a las empresas que deseen realizar cabotaje insular de forma regular, obligaciones de Servicio público, estableciendo claramente los puertos, regularidad, continuidad, frecuencia, capacidad, tarifas, y tripulación del buque.

Es necesario recordar, que en las obligaciones de servicio público, el armador comunitario no asumiría o no lo haría en la misma medida ni en las mismas condiciones, si considerara su propio interés comercial, ya que de cumplir con las características de todo servicio público (ser ininterrumpido, para todo público con tarifas regulares).

El artículo 5 del Reglamento, expresa que en caso de que la liberalización del cabotaje produzca perturbaciones graves del mercado interior de transportes, cualquier estado miembro podrá pedir a la comisión que adopte medidas de Salvaguardia. Esto constituye un límite necesario al libre acceso, ya que si la apertura al cabotaje conlleva al peligro de la flota o mercado interno o amenazas graves a un Estado miembro, debería y así ocurrido limitarse. Será la comisión quien previa consulta a los demás Estados miembros, tomara una decisión. Dichas

medidas podrán incluir la exclusión temporal de la zona afectada del ámbito de aplicación del presente Reglamento durante un periodo máximo de doce (12) meses.

El artículo 8, por otra parte prevé que la persona que preste un servicio de transporte marítimo podrá con este fin ejercer temporalmente sus actividades en el Estado miembro en el que se preste el servicio, en las mismas condiciones que impone dicho Estado a sus propios nacionales. De esta forma , el transportista deberá estar autorizado de acuerdo a las reglas del Estado de Pabellón, para hacer cabotaje y el estado de acogida no podrá aplicar medidas ni reglas diferentes a los buques extranjeros que las que aplica a sus nacionales.

2.4 Definición de Términos Básicos

- **Armador Comunitario**

Es aquel naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión, con objeto de asumir su gestión náutica y operación.

Es la persona física o jurídica quien es titular del ejercicio de la navegación de un buque. Lo hace navegar por cuenta y riesgo propios.

- **Bilf of Lading**

Denominado “Conocimiento de embarque”. Documento que se emplea en el transporte marítimo. Emitido por el naviero o el capitán del buque, sirve para acreditar la recepción o carga a bordo de las mercancías a transportar, en las condiciones consignadas. Suelen emitirse tres originales y varias copias no negociables. Es necesario presentar un original para retirar la mercancía.

- **Contenedor**

Es un recipiente consistente en una gran caja con puertas o paneles laterales desmontables, normalmente provistos de dispositivos (ganchos, anillos, soportes, ruedas) para facilitar la manipulación y estiba a bordo de un medio de transporte, utilizado para el transporte de mercancías sin cambio de embalaje desde el punto de partida hasta el punto de llegada, cuya capacidad no sea inferior a un metro cúbico.

- **Depósito Aduanero**

Lugar habilitado por la ley o por el Servicio donde se almacenan mercancías bajo su potestad hasta el momento del retiro para su importación, exportación u otra destinación aduanera, con exclusión de los almacenes particulares.

- **Exportación**

Salida legal de mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo en el exterior.

- **Infraestructura de Área Portuaria**

Constituida por muelles, diques, dársenas, áreas de almacenamiento en tránsito, boyas de amarre y otras vías de comunicación interna (pistas, veredas)

- **Marina Mercante**

Es la flota de barcos de un estado, usados para el comercio y el turismo, que en caso de catástrofe pueden conformar la marina militar. Estas flotas pueden ser divididas en diversas categorías de acuerdo con su propósito o tamaño: Buques de carga seca, principalmente portacontenedores.

- **Servicios Portuarios**

Son actividades que se desarrollan en la zona portuaria, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos que se presten en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no-discriminación.

- **Transbordo**

Traslado directo o indirecto de mercancías, de un vehículo a otro, o al mismo en diverso viaje, incluso su descarga a tierra con el mismo fin de continuar a su destino, y aunque transcurra cierto plazo entre su llegada y su salida.

- **Trasporte multimodal**

Es la articulación entre diferentes modos de transporte, a fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones de transbordo de materiales y mercancías (incluyendo contenedores, pallets o artículos similares utilizados para consolidación de cargas) El transporte multimodal es aquel en el que es necesario emplear más de un tipo de vehículo para transportar la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final, pero mediando un solo contrato de transporte

CAPÍTULO III
PRESENTACION, ANALISIS E INTERPRETACIÓN DE
RESULTADOS

3.1 Análisis de Tablas y Gráficos

A continuación se presentan, los resultados obtenidos luego de la aplicación y tabulación de dos instrumentos, para la variable la eficiencia de la infraestructura portuaria se utilizó un cuestionario de 12 ítems, distribuidos en 3 dimensiones de esta variable de estudio. Por otro lado para la variable el desarrollo del cabotaje marítimo se aplicó un cuestionario de 18 ítems, ambos instrumentos se aplicaron a los 50 Transportistas de Carga del puerto del Callao en el año 2014

Organización de los datos de acuerdo a las características de los mismos en forma politómica tomada mediante un test con 3 índices de opción para la variable la eficiencia de la infraestructura portuaria y con 3 índice de opción para la variable el desarrollo del cabotaje marítimo.

Los datos obtenidos fueron procesados, analizados e interpretados con el apoyo de la herramienta informática o software estadístico SPSS, versión 21 con el cual se elaboraron las tablas de contingencia y figuras en tres dimensiones, que grafican los resultados, para su mayor comprensión.

Los resultados obtenidos se organizaron de acuerdo a las variables y dimensiones de estudio, cuyos resultados fueron los siguientes.

Tabla 5

La eficiencia la infraestructura portuaria y el desarrollo del cabotaje marítimo *según la percepción* de los trasportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.

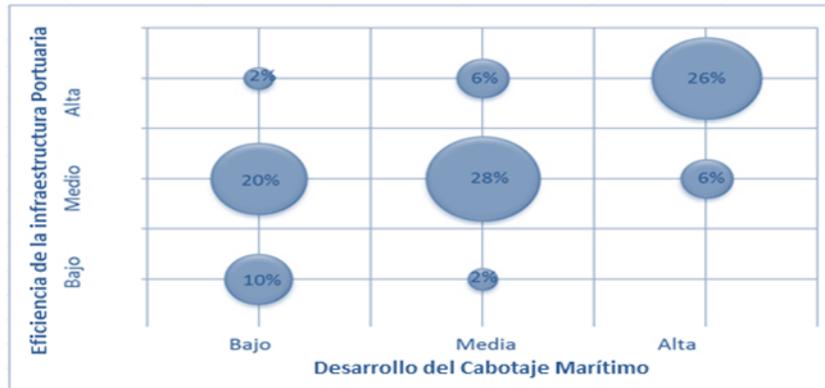
La eficiencia de la Infraestructura Portuaria	Desarrollo del cabotaje Marítimo						Total	
	Bajo		Medio		Alto		f	%
	f	%	f	%	f	%		
Bajo	5	10	10	20	1	2	16	32
Medio	1	2	14	28	3	6	18	36
Alto	0	0	3	6	13	26	16	32
Total	6	12	27	54	17	34	50	100

Chi-cuadrado de Pearson = 28,985a g.l. = 4 p < .000
 Correlación de Rho Spearman = 0,670** p < .001

Fuente: *Elaboración de la base de datos*

Como se muestra en la tabla 5, la variable la eficiencia de la infraestructura portuaria está relacionada con el desarrollo del cabotaje marítimo según la correlación de RhoSpearman de 0,670** representando ésta una relación alta de las variables y siendo altamente significativo. Además, según la prueba de independencia (Chi-cuadrado: ***p < .000) altamente significativo, se acepta la relación entre la eficiencia de la infraestructura portuaria y con el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción los trasportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.

Grafico N° 1



Fuente: Elaboración de la base de datos.

Figura 1: La eficiencia de la infraestructura portuaria y el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014

Como se observa en la figura 1; la variable la eficiencia de la infraestructura portuaria, que se encuentran en el nivel bajo, el 10% se ubica en el nivel bajo, el 20% se encuentra en el nivel medio, el 2% se encuentra en el nivel alto del desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014, por otro lado los que se encuentran en el nivel medio de la variable la eficiencia de la infraestructura portuaria, el 2% se encuentra en el bajo, el 28% se encuentra en el medio, el 6% se encuentra en un nivel alto del desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014, finalmente aquellos transportistas de carga del puerto de Callao que se ubican en el nivel alto de la variable la eficiencia de la infraestructura portuaria, el 6% se encuentra en el medio, el 26% se encuentra en un nivel alto del desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.

Tabla N° 6

El acceso acuático y el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.

Acceso Acuático	Desarrollo del cabotaje marítimo						Total	
	Bajo		Medio		Alto		f	%
	f	%	f	%	f	%		
Bajo	5	10	9	18	1	2	15	30
Medio	1	2	15	30	5	10	21	42
Alto	0	0	3	6	11	22	14	28
Total	6	12	27	54	17	34	50	100

Chi-cuadrado de Pearson = 24,435a g.l. = 4 p < .000
*Correlación de Rho Spearman = 0,625** p < .001*

Fuente: Elaboración de la base de datos

Como se muestra en la tabla 6, la dimensión acceso acuático está relacionada con el desarrollo del cabotaje marítimo según la correlación de Rho Spearman de 0,625** representando ésta una relación alta de las variables y siendo altamente significativo. Además, según la prueba de independencia (Chi-cuadrado: ***p < .000) altamente significativo, se acepta la relación entre la dimensión acceso acuático y con el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.



Fuente: Elaboración de la base de datos

Grafico 2 El acceso acuático y el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los trasportistas de carga del puerto delCallao en el año 2014.

Como se observa en la figura 2; la dimensión acceso acuático, que se encuentran en el nivel bajo, el 10% se ubica en el nivel bajo, el 18% se encuentra en el nivel medio, el 2% se encuentra en el nivel alto del desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los trasportistas de carga del puerto del callao en el año 2014., por otro lado los que se encuentran en el nivel medio de la dimensión acceso acuático, el 2% se encuentra en el bajo, el 30% se encuentra en el medio, el 10% se encuentra en un nivel alto del desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los trasportistas de carga del puerto del Callaoen el año 2014, finalmente aquellos trasportistas de carga del puerto de callao que se ubican en el nivel alto de la dimensión acceso acuático, el 6% se encuentra en el medio, el 22% se encuentra en un nivel alto del desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los trasportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.

Tabla N° 7

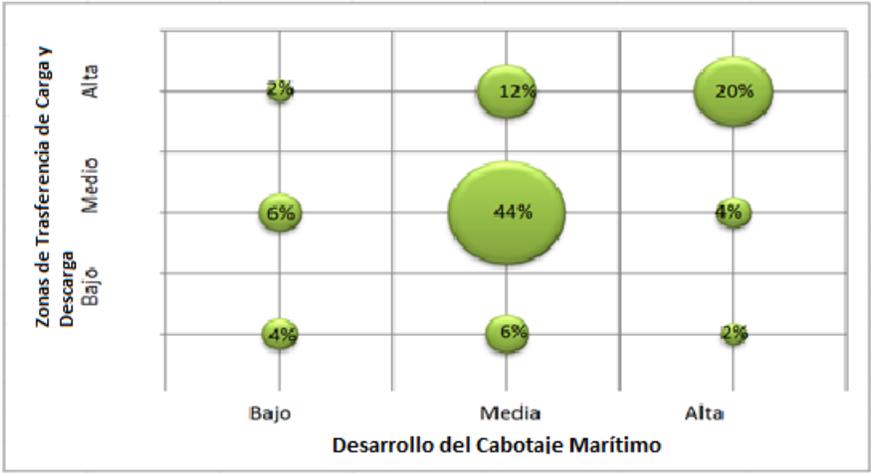
Las Zonas de Traslferencia de carga y descarga y el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los trasportistas de carga del puerto del Callaoen el año 2014

Zonas de trasferencia De descarga	Desarrollo del cabotaje marítimo						Total	
	Bajo		Medio		Alto		f	%
	f	%	F	%	f	%		
Bajo	2	4	3	6	1	2	6	12
Medio	3	6	22	44	6	12	31	62
Alto	1	2	2	4	10	20	13	26
Total	6	12	27	54	17	34	50	100

Chi-cuadrado de Pearson = 17,406a g.l. = 4 p < .000
*Correlación de Rho Spearman = 0,463** p < .001*

Fuente: Elaboración de la base de datos.

Como se muestra en la tabla 7, la dimensión zonas de transferencia de carga y descarga está relacionada con el desarrollo del cabotaje marítimo según la correlación de Rho Spearman de 0,463** representando ésta una relación moderada de las variables y siendo altamente significativo. Además, según la prueba de independencia (Chi-cuadrado: ***p < .000) altamente significativo, se acepta la relación entre la dimensión zonas de transferencia de carga y descarga con el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.



Fuente: Elaboración de la base de datos

Figura 3: Las Zonas de transferencia de carga y descarga y el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.

Como se observa en la figura 3; la dimensión Zonas de transferencia de carga y descarga, que se encuentran en el nivel bajo, el 4% se ubica en el nivel bajo, el 6% se encuentra en el nivel medio, el 2% se encuentra en el nivel alto del desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014, por otro lado los que se encuentran en el nivel medio de la dimensión Zonas de transferencia de carga y descarga, el 6% se encuentra en el bajo,

el 44% se encuentra en el medio, el 12% se encuentra en un nivel alto del desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los trasportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014, finalmente aquellos trasportistas de carga del puerto del Callao que se ubican en el nivel alto de la dimensión Zonas de transferencia de carga y descarga, el 2% se encuentra en el bajo, el 4% se encuentra en el medio, el 20% se encuentra en un nivel alto del desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los trasportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.

Tabla N° 8

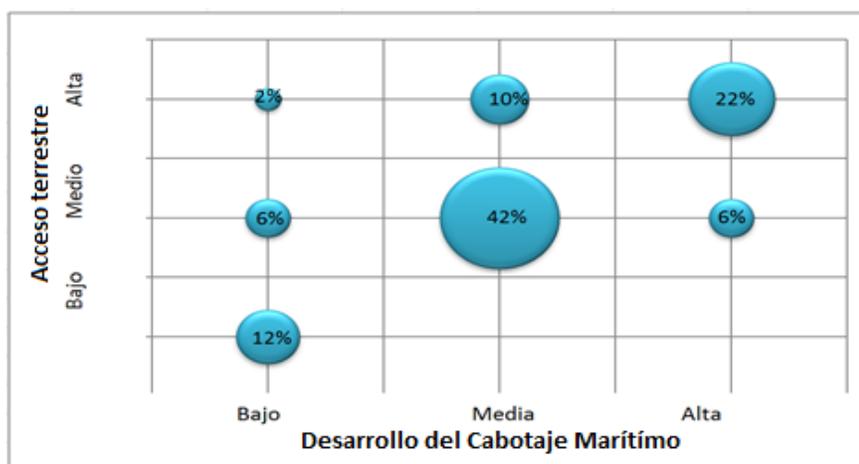
El acceso terrestre y el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los trasportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.

Acceso Terrestre	Desarrollo del cabotaje marítimo						Total	
	Bajo		Medio		Alto		f	%
	f	%	f	%	f	%	f	%
Bajo	6	12	3	6	1	2	10	20
Medio	0	0	21	42	5	10	26	52
Alto	0	0	3	6	11	22	14	28
Total	6	12	27	54	17	34	50	100

Chi-cuadrado de Pearson = 42,810a g.l. = 4 p < .000
*Correlación de Rho Spearman = 0,668** p < .001*

Fuente: Elaboración de la base de datos

Como se muestra en la tabla 8, la dimensión acceso terrestre está relacionada con el desarrollo del cabotaje marítimo según la correlación de Rho Spearman de 0,668** representando ésta una relación alta de las variables y siendo altamente significativo. Además, según la prueba de independencia (Chi-cuadrado: ***p <.000) altamente significativo, se acepta la relación entre la dimensión acceso terrestre con el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los trasportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.



Fuente: Elaboración de la base de datos

Figura 4: El acceso terrestre y el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los trasportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.

Como se observa en la figura 4; la dimensión acceso terrestre, que se encuentran en el nivel bajo, el 12% se ubica en el nivel bajo, el 6% se encuentra en el nivel medio, el 2% se encuentra en el nivel alto del desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los trasportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014, por otro lado los que se encuentran en el nivel medio de la dimensión acceso terrestre, el 42% se encuentra en el medio, el 10% se encuentra en un nivel alto del desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los trasportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014, finalmente aquellos trasportistas de carga del puerto del Callao que se ubican en el nivel alto de la dimensión acceso terrestre, el 6% se encuentra en el medio, el 22% se encuentra en un nivel alto del desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los trasportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014.

- **Discusión de los resultados**

De los resultados que se aprecian en la tabla adjunta, se aprecia el grado de correlación entre las variables determinada por Spearman de 0,670** representando ésta una relación alta de las variables y siendo altamente significativo. Además, según la prueba de independencia (Chi-cuadrado:***p < .000) altamente significativo, se acepta la relación entre la eficiencia de la infraestructura portuaria y con el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014, por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, por lo que, la eficiencia de la infraestructura está relacionada con el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014. Asimismo como menciona Amador Suppol Maldonado (2012) El cabotaje es el transporte marítimo de carga entre los puertos de un mismo país, el cual al realizarse en naves de considerable tamaño (capacidad de bodega) permite trasladar grandes volúmenes de carga en un solo viaje, lo cual por economías de escala hace potencialmente más económico al transporte por vía acuática que al transporte terrestre en el Perú, esto en beneficio del mismo desarrollo comercial.

Éste resultado es fundamental, puesto que la eficiencia de la infraestructura genera un mayor desarrollo en favorecimiento del puerto en la implementación del cabotaje marítimo en transporte interno. Coincidiendo por lo que ha señalado Delia Elsa Rodríguez Islas (2014). Desde el punto de vista del comercio, si se ofrece un servicio de cabotaje más competitivo que el transporte terrestre, el transporte marítimo interno será más atractivo para los generadores y consumidores debido a que estos siempre están interesados en reducir sus costos logísticos.

En referencia a los resultados que se aprecia el grado de correlación entre las variables determinada por la correlación de Spearman de 0,625** representando ésta una relación alta de las variables y siendo altamente significativo. Además, según la prueba de independencia (Chi-cuadrado: ***p < .000) altamente significativo, donde

rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, y que el Acceso Acuático se relaciona con el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014. Ello demuestra que la accesibilidad de los barcos navieros tiende a obtener un nivel medio ante el desarrollo del cabotaje marítimo toda vez que se demuestra la poca accesibilidad e inoperancia de los puertos en el congestionamiento del ingreso hacia el principal puerto generando de esta manera demora e inseguridad al momento de desembarcar los buques de transporte por vía marítima, por ello como señala Amador Suppol Maldonado (2012) el puerto no cuenta con una vía de acceso acuático para albergar diversas clases de buques debido a la limitación de sus infraestructuras internas de traslado y acceso.

Por otro lado, de los resultados que se aprecian en la tabla adjunta, se aprecia el grado de correlación entre las variables determinada por según la correlación de Rho Spearman de 0,463** representando ésta una relación moderada de las variables y siendo altamente significativo. Además, según la prueba de independencia (Chi-cuadrado: ***p < .000) altamente significativo, por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, por lo que, las zonas de carga y descarga se relacionan con el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014. Así algunos transportistas demuestran como señala Domingo Ray, José 1960, sirven de traslado de mercancías para su posterior encallamiento dentro de un buque para su posterior exportación, el proceso de transporte están diferenciados por diversos áreas de congestionamiento de carga.

Por ello las zonas de transferencias de carga y descarga adquieren una significación importante para los transportistas porque son zonas exclusivas con capacidad limitada para algunos tipos de mercancías para su posterior traslado hacia áreas internas del barco, siempre y cuando previamente pase por control aduanero para su posterior arribo, si las zonas de transferencia no son capaces de albergar todo tipo de carga que llegue a puerto para su posterior exportación, es inservible los servicios

comerciales de un país para ser competitivo hacia el desarrollo tecnológico de la globalización, y si se toma en consideración a la nulidad del desarrollo del cabotaje marítimo se estaría entrapando el estado que supervisa los puertos concesionados en un grave error de desarrollo hacia la excelencia del comercio internacional.

Finalmente, de los resultados visualizados en la tabla adjunta, se aprecia el grado de correlación entre las variables determinada por el Rho Spearman de 0,668** representando ésta una relación alta de las variables y siendo altamente significativo. Además, según la prueba de independencia (Chi-cuadrado: ***p < .000) altamente significativo, por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, por lo que el acceso terrestre se relaciona con el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga del puerto del Callao en el año 2014. Por ello como señala Enrique Gómez Penalillo (2009) advierte que el acceso terrestre hacia los puertos se encuentra congestionado por la poca infraestructura que dispone el puerto pero a partir de los nuevos cambios en la política económica y social se encuentra dando pasos efectivos para convertir esta modalidad de transporte en una importante fuente de ingresos.

De acuerdo a los proyectos realizados por el ministerio de transportes y comunicaciones conjuntamente con la Autoridad Portuaria Nacional en favorecimiento a los puertos se busca interconectar una modalidad de transporte denominado el roll on / off donde se intenta trasladar camiones dentro de los buques para buscar la agilización y des-congestionamiento de las carreteras al momento de transportar un producto hacia otro punto de destino en favor de los productores.

3.2 CONCLUSIONES

Primera

Se determinó que la eficiencia de la infraestructura portuaria tiene una relación directa ($r = 0,670$) y significativa ($p < 0.001$) en favorecimiento del desarrollo de cabotaje marítimo de acuerdo a la percepción de los transportistas de carga que operan en el puerto de Callao en el año 2014; se probó la hipótesis planteada y esta relación es alta.

Segunda

Se determinó que la dimensión acceso acuático posee una relación directa ($r = 0,625$) y significativa ($p < 0.001$) con el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga que operan en el puerto del Callao en el año 2014. Se probó la hipótesis planteada y esta relación es alta.

Tercera

Se determinó que la dimensión Zonas de transferencia de carga y descarga tienen una relación directa ($r = 0,463$) y significativa ($p < 0.001$) sobre el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga que operan en el puerto del Callao en el año 2014. Se probó la hipótesis planteada y esta relación es moderada.

Cuarta

Se determinó que la dimensión sobre el acceso terrestre tiene una relación directa ($r = 0,668$) y significativa ($p < 0.001$) en el desarrollo del cabotaje marítimo según la percepción de los transportistas de carga que operan en el puerto del Callao en el año 2014. Se probó la hipótesis planteada y esta relación es alta.

3.3 RECOMENDACIONES

Primera

Se recomienda al estado planificar una mayor inversión en la infraestructura portuaria (en caso que se encuentre en concesión se debe buscar como objetivo una mejora sustancial en el puerto) para una modernización constante en favorecimiento a la competitividad de los servicios portuarios, así como lo señala el art. 10 Administración de la Infraestructura portuaria de la ley 27943 “Ley Portuaria Nacional” porque sin la infraestructura externa e interna necesaria es imposible el desarrollo y fomento del cabotaje marítimo, según la percepción de los transportistas de carga del puerto de callao, año 2014.

Segunda

Se recomienda al estado la modificación del párrafo primero del Art15 sobre los tratamientos de las naves y mercancías en los puertos- ley 27943- “Ley Portuaria Nacional” que solo señala la responsabilidad de la APN en el ingreso y salida de los buques; pero es necesario que intervenga en casos excepcionales como cuando el transporte marítimo nacional necesite mejorar o ampliar muelles especiales para que tenga la capacidad logística de albergar todo tipo y tamaños de buques que llegan a nuestro principal puerto , ello aseguraría que el acceso acuático sea constantemente competitivo y con ello se podría implementar el cabotaje marítimo, según la percepción de los transportistas de carga del puerto de callao, año 2014.

Tercera

Se recomienda que el estado modifique el art. 16- Zonas de actividades logísticas de la ley portuaria nacional en donde sostiene en el párrafo tercero que para la creación de las ZAL se debe emitir un proyecto de factibilidad que solo retrasaría de manera engorrosa la necesidad de poder eliminar el incremento de volúmenes de la carga y la reducción del congestionamiento en las zonas de transferencia de carga y

descarga, la solución que se estima es la construcción zonales de actividad logística (ZAL) y áreas de antepuerto , ya que ayudaran a disminuir la congestión y diversificar la carga, ello ayudaría a promover el cabotaje por mar en favorecimiento al movimiento de mayor volumen en el transporte de la carga Según la percepción de los transportistas de carga del puerto del callao, año 2014.

Cuarta

Se recomienda al Ministerio de Transporte y comunicaciones en establecer proyectos de inversión en los terminales interiores de carga y en el desarrollo de la marina mercante nacional, así como sostiene el art 10 de los acápite b) y d) sobre Competencias del MTC de la Ley 28583 - “ley de reactivación y promoción de la marina mercante”, para eliminar el congestionamiento en el acceso terrestre hacia el puerto se debe ampliar los terminales interiores de carga (TIC) y el fomento de la marina mercante nacional; que buques con bandera nacional se trasladen desde los muelles norte y sur del Callao hacia el sur, este y norte de cada terminal portuario del país, donde deberían estar ubicados los llamados puertos secos. Esto descongestionaría las vías de ingreso y salida del puerto, porque se traslada más carga a un punto determinado y llegaría a descongestionar carreteras, lo cual asegura una menor cantidad de viajes, y un punto a favor del desarrollo del cabotaje marítimo por mar la cual se incrementaría las operaciones, se movilizaría mayor carga, se reducirían costos y se facilitaría el acceso al puerto, según la percepción de los transportistas de carga del puerto del callao, año 2014.

3.4 FUENTES DE INFORMACION

Chang, Alejandro.(2012), Tesis sobre “ La Medición de Productividad y Eficiencia de los puertos Regionales del Perú: Un enfoque no paramétrico”, tesis de Maestría, Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Perú.

Domingo José. (1960), Derecho de la navegación”, Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires. Argentina.

Enríquez J, (1988) El buque: una introducción al estatuto jurídico de las embarcaciones”, primera edición, Editorial Universidad autónoma de la ciudad de México.

Freire M, y Gonzales F. (2007), “Fletes y comercio marítimo”, Editorial Gesbiblo, Madrid. España.

Gómez E. (2009) Tesis sobre “transporte marítimo de mercancías en el comercio peruano”, tesis de Maestría, Universidad San Martín de Porres

Gonzales S, María M. y Trujillo L. (2005) “La Medición de la eficiencia en el Sector Portuario: revisión de la Evidencia Empírica”, Universidad de las Palmas de G.C. Departamento de Análisis Económico Aplicado. España.

Gonzales, F y Sánchez, Ricardo (2007) Lecciones de Economía Marítima; Editorial Gesbilio S.L, Madrid. España.

Hoffmann, Jan. (2001) “Tesis sobre “Transporte Marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile” Universidad de Santiago de Chile.

Instituto de Estudios Históricos Marítimos Del Perú (2012). Comisión de estudios Estratégicos - Marítimos y Política de Estado, Comercio Marítimo. Recuperado el 29 de Noviembre del 2013 en http://www.iehmp.org.pe/pages/qotrasp/Comercio_Maritimo.pdf

Maldonado, Rubén (2012) Tesis sobre “El Sistema de cabotaje en Venezuela y la experiencia europea”, Tesis de Maestría, Universidad de Maracaibo.

Manchego, Juan. (2011) Tesis sobre “El Planteamiento Estratégico del Cabotaje en el Perú”, Tesis de Maestría, Universidad ESAN (Escuela Administrativa de Negocios). Perú.

Martínez, Carlos y Alfonso, M. (2009) “España en el comercio marítimo Internacional (Siglo XVII- XIX)”, Editorial UNED, Madrid. España.

Montero, Luis; (2007) “Modelos de gestión portuaria. Participación privada Concesiones administrativas”, editorial Prisa, Barcelona. España.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2007). *Ley del Sistema Portuario Nacional* Recuperado el día 25 de Mayo del 2013 en: <http://www.minedu.com.pe>.

Moguillansky G. (2000), “Las reformas estructurales y la inversión privada en áreas de infraestructura”, editorial Universal Lima.

Rodríguez, Delia; (2014) Tesis sobre la Estimación del mercado potencial del cabotaje en México mediante un modelo de arbitraje Cabotaje – Transporte terrestre, tesis de Maestría, Universidad Nacional Autónoma de México, México DF.

Salgado, J (2002), Análisis de la transferencia del Bill o Leading en el transporte marítimo internacional, editorial lumbreras. Lima. Perú.

Suppol, A. (2013) Tesis sobre “Análisis del Cabotaje aplicado al Grupo Gloria”, tesis de Maestría, Universidad ESAN (Escuela de Administración de Negocios).

ANEXOS



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
 ESCUELA ACADÉMICA PROFESIONAL DE DERECHO

ENCUESTA SOBRE LA EFICIENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Estimado Transportista de Carga encuestado: Agradecemos su gentil participación en la presente investigación, para obtener información sobre la exportación.

El cuestionario está elaborado con fines académicos porque ser parte de un trabajo de investigación. Por favor responda con sinceridad.

Instrucciones:

En las siguientes proposiciones marque con una (x) en el valor del casillero que según Ud. corresponde.

Calificación:

Bajo	Medio	Alto
1	2	3

Nº	Dimensiones e indicadores			
		1	2	3
ACCESO ACUATICO				
1	¿En qué nivel la eficiencia de los espacios acuáticos implementados en el terminal portuario es competitiva para el desarrollo del transporte por cabotaje?			
2	¿En qué nivel Las áreas de accesibilidad para los buques que ingresan al puerto del callao por vía marítima son fundamentales para el desarrollo del transporte interno en favor de los exportadores?			
3	¿En qué nivel La capacidad de acceso y de señalización en el puerto del callao favorecería al mejoramiento de un mejor servicio en el desarrollo del cabotaje marítimo?			
4	¿En qué nivel Para un agente marítimo el elemento esencial para el traslado de productos es la visualización acuática en el transporte?			
ZONAS DE TRASFERENCIA DE CARGA Y DESCARGA				
5	¿En qué nivel se brinda el beneficio para el transportista de carga en reducir la congestión de carga y descarga?			
6	¿El nivel de las áreas de almacenamiento está preparado para responder frente a la globalización de los mercados y el crecimiento del comercio?			
7	¿En qué nivel El fomento del cabotaje marítimo no se extiende por la incapacidad de recepción de carga de muelles?			
8	¿En qué nivel La dificultad de fomentar el cabotaje marítimo se genera por una deficiencia logística en la infraestructura de los muelles norte y sur del principal puerto?			
ACCESO TERRESTRE				
9	¿En qué nivel el crecimiento del comercio exterior es indispensable para la obtención de una vía exclusiva para camiones en beneficio del mejoramiento de las vías interiores de circulación del principal puerto?			
10	¿En qué nivel se brinda un planteamiento estratégico por parte del estado en poder descongestionar las vías de acceso al puerto del callao?			
11	¿En qué nivel Transportar contenedores por vía férrea reduce costo del flete en un 50%. A favor de los exportadores?			
12	¿En qué nivel El estado ha implementado el mejoramiento de los ferrocarriles para un transporte interno rápido y menores costos para el favorecimiento del exportador?			

Gracias por su colaboración



**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
ESCUELA ACADÉMICA PROFESIONAL DE DERECHO**

ENCUESTA SOBRE EL DESARROLLO DEL CABOTAJE MARITIMO

Estimado Transportista de Carga encuestado: Agradecemos su gentil participación en la presente investigación, para obtener información sobre el cabotaje marítimo.

El cuestionario está elaborado con fines académicos porque es parte de un trabajo de investigación. Por favor responda con sinceridad.

Instrucciones:

En las siguientes proposiciones marque con una (x) en el valor del casillero que según Ud. corresponde.

Calificación:

Bajo	Medio	Alto
1	2	3

Nº	Dimensiones e indicadores			
		1	2	3
CARGA MARITIMA				
13	¿En qué nivel considera usted que se encuentra la problemática del cabotaje marítimo?			
14	¿En qué nivel considera usted que el desarrollo del cabotaje marítimo genera un mejor transporte interno de carga líquida?			
15	Es constante que por el cabotaje marítimo solo se da preferencia carga a granel			
16	¿En qué nivel según usted se encuentra preparado el puerto de callao para ser implementado el cabotaje marítimo transportando carga de mayor volumen?			
17	¿En qué nivel la carga contenerizada ha llegado a mejorar la sostenibilidad del comercio exterior en el puerto?			
18	¿El nivel de carga contenerizada se transporta por vía terrestre y no por vía marítima?			
TRAFICO MARITIMO INTERNO				
19	¿En qué nivel el estado peruano ha implementado y facilitado una flota naviera nacional para el transporte de carga en favorecimiento de manera directa la exportación?			
20	¿En qué nivel la ausencia de una flota naviera nacional ocasiona la dependencia de los exportadores e importadores hacia las empresas navieras internacionales para el transporte de mercancías?			
21	¿En qué nivel las rutas marítimas es un problema logístico del terminal portuario del callao que impide la aplicación del cabotaje en el puerto?			
22	¿En qué nivel el terminal portuario se encuentra preparado para afrontar la implementación de cabotaje marítimo que favorezca el traslado de personas y servicios?			
23	¿En qué nivel el desarrollo del tráfico marítimo en el puerto es versátil frente al comercio exterior?			
24	¿En qué nivel Es necesario que se implemente el cabotaje marítimo a nivel nacional para facilitar el transporte de mercancías, brindando mayor capacidad y seguridad comercial e económica?			
BUQUES				
25	¿En qué nivel los buques portacontenedores pueden adaptarse al cabotaje para facilitar la exportación?			
26	¿En qué nivel la infraestructura portuaria puede abastecer la llegada de buques porta contenedores en el cabotaje?			
27	¿Si se planifica la modalidad de cabotaje en qué nivel beneficia a los transportistas y exportadores en la reducción sobre el tráfico de carga y reducción de costos que se producen?			
28	¿En qué nivel la capacidad de los buques de carga a granel favorece al transportista en la reducción del tiempo y manejo rápido de carga a favor del productor nacional.			
29	¿El nivel el transporte por vía marítima de buques de carga general es rápido, seguro y posee mayor capacidad que el cabotaje en vía terrestre?			
30	¿En qué nivel se encuentra La infraestructura del puerto y la implementación de buques nacionales son elementos esenciales para la reactivación de la flota naviera Nacional?			

Gracias por su colaboración