

UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA

ESCUELA DE POSGRADO



MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN

TESIS

**APLICACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA Y EL
DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE LA REGIÓN CALLAO**

Presentado por:

EDUARDO ZEVALLOS RONCAGLIOLO

ASESOR: DR. JUAN VÍCTOR RODRÍGUEZ CHIRINOS

**PARA OPTAR POR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN
ADMINISTRACIÓN**

**LIMA – PERÚ
2024**

Turnitin Informe de Originalidad

Procesado el: 05-feb.-2024 10:00 a. m. -05
Identificador: 2286966849
Número de palabras: 25193
Entregado: 1

APLICACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL
MARÍTIMA Y EL DESARROLLO
SOCIOECONÓMICO DE LA REGIÓN
CALLAO Por Eduardo Zevallos Roncagliolo

Índice de similitud	Similitud según fuente
29%	Internet Sources: 29% Publicaciones: N/A Trabajos del estudiante: 29%

9% match (trabajos de los estudiantes desde 05-sept.-2023)
[Submitted to Universidad Inca Garcilaso de la Vega on 2023-09-05](#)

4% match (Internet desde 15-dic.-2020)
<https://www.elperulegal.com/2019/12/politica-nacional-maritima-2019-2030-ds.html>

4% match (trabajos de los estudiantes desde 18-may.-2022)
[Submitted to Escuela Naval del Peru on 2022-05-18](#)

3% match (Internet desde 05-dic.-2020)
<https://sites.google.com/site/boletinfpjulyo2011/homenaje-mes-de-la-marina-de-guerra-del-peru>

3% match (Internet desde 26-dic.-2023)
<http://repositorio.uigv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.11818/7601/Tesis%20Jose%20Castro%20%20Navarro%20rp.pdf?isAllowed=y&sequence=1>

2% match (Internet desde 15-ene.-2023)
<https://es.slideshare.net/zulmivasquez/2el-pibpdf>

2% match (Internet desde 18-oct.-2017)
<http://revistaespacios.com/a17v38n46/a17v38n45p43.pdf>

2% match (Internet desde 08-abr.-2023)
<https://spij.minjus.gob.pe/Normas/textos/270704T.pdf>

2% match (Internet desde 29-sept.-2022)
<https://repositorio.esup.edu.pe/bitstream/20.500.12927/285/1/VALLES.pdf>

UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN TESIS APLICACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA Y EL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE LA REGIÓN CALLAO Presentado por: EDUARDO ZEVALLOS RONCAGLILO ASESOR: DR. JUAN VÍCTOR RODRÍGUEZ CHIRINOS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN LIMA – PERÚ 2023 ii DEDICATORIA A mi familia, por su compañía y apoyo permanente en todos los proyectos emprendidos, por su formación y su sacrificio, por su ejemplo, por su permanente motivación a ser mejor en todo lo alcanzable (y por ayudarme a creer que absolutamente todo es alcanzable), por recorrer el camino difícil para que yo pueda recorrer uno menos complicado y con más oportunidades, por ayudarme a ver la vida desde una perspectiva más positiva, alegre y diferente, por darme la contra y la razón en el momento apropiado, por su ejemplo de dedicación, por ayudarme a crecer, por su desprendimiento, por darme la mayor felicidad del mundo que es la de ser papá de Emilia (y a ella, por hacer de mi vida un caos maravilloso). iii AGRADECIMIENTOS A mi Institución, la Marina de Guerra del Perú, por permitirme el honor de ser miembro de ella y a través suyo, de servir a mi patria. [A mis asesores y profesores de la escuela de postgrado de la UIGV, por sus enseñanzas](#), por compartir sus conocimientos y por apoyarme incondicionalmente, en la lucha por alcanzar este muy importante objetivo. iv ÍNDICE GENERAL DEDICATORIA

ii AGRADECIMIENTOS	iii ÍNDICE GENERAL
iv ÍNDICE DE CUADROS	vi ÍNDICE DE FIGURAS
DE TABLAS	vii INDICE DE ANEXOS
x RESUMEN	xii
ABSTRACT	
INTRODUCCIÓN	

DEDICATORIA

A mi familia, por su compañía y apoyo permanente en todos los proyectos emprendidos, por su formación y su sacrificio, por su ejemplo, por su permanente motivación a ser mejor en todo lo alcanzable (y por ayudarme a creer que absolutamente todo es alcanzable), por recorrer el camino difícil para que yo pueda recorrer uno menos complicado y con más oportunidades, por ayudarme a ver la vida desde una perspectiva más positiva, alegre y diferente, por darme la calma y la razón en el momento apropiado, por su ejemplo de dedicación, por ayudarme a crecer, por su desprendimiento, por darme la mayor felicidad del mundo que es la de ser papá de Emilia y Camila.

AGRADECIMIENTOS

A mi Institución, la Marina de Guerra del Perú, por permitirme el honor de ser miembro de ella y a través suyo, de servir a mi patria.

A mis profesores y asesores de la escuela de postgrado de la Universidad Inca Garcilazo de la Vega, por sus enseñanzas, por compartir sus conocimientos y por apoyarme incondicionalmente, en la lucha por alcanzar este muy importante objetivo.

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTOS	iii
ÍNDICE GENERAL.....	iv
ÍNDICE DE CUADROS	vi
ÍNDICE DE FIGURAS	vii
INDICE DE TABLAS	viii
INDICE DE ANEXOS.....	x
RESUMEN	xi
ABSTRACT.....	xii
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPITULO I. FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	3
1.1 Marco Histórico.....	3
CAPITULO II. EL PROBLEMA, OBJETIVOS, HIPÓTESIS Y VARIABLES	32
2.1 Planteamiento del problema.....	32
2.1.1 Descripción de la realidad problemática.	32
2.1.2 Definición del problema: Problema General y Problemas Específicos.....	33
2.2 Finalidad y objetivos de la presente investigación.....	34
2.2.1 Finalidad	34
2.2.2 Objetivo General y Específicos	34
2.2.3 Delimitación del presente estudio.....	36
2.2.4 Justificación e importancia del presente estudio.	36
2.3 Hipótesis y variables	37
2.3.1 Supuestos teóricos relacionados al presente estudio.	37
2.3.2 Hipótesis principal e Hipótesis específicas.	38
2.3.3 Variables e indicadores.....	39
CAPITULO III. MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS EMPLEADOS.....	41
3.1 La Población y muestra	41
3.1.1 La Población.....	41
3.1.2 La Muestra.....	41
3.2 Tipo, Nivel, Método y Diseño de Investigación	42
3.2.1 Tipo de investigación.....	42

3.2.2	Nivel de Investigación.	42
3.2.3	Método y Diseño de la investigación.	42
3.3	Técnica e instrumentos de recolección de datos	44
3.3.1	Técnica.....	44
3.3.2	Instrumentos.	44
3.4	Procesamiento de datos	46
3.4.1	Confiabilidad del Instrumento.	46
CAPITULO IV. PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS.....		48
4.1	Presentación de resultados	48
4.2	Contrastación de hipótesis	75
4.2.1	Prueba de las hipótesis específicas	76
4.3	Discusión de resultados.....	84
CAPITULO V. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO Y RECOMENDACIONES.....		86
5.1	Conclusiones.....	86
5.2	Recomendaciones	87
BIBLIOGRAFÍA		89

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Variables e Indicadores.....	40
Cuadro 2 Estadístico de Fiabilidad Sobre el Instrumento	44

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 NIVEL DE PRODUCTIVIDAD ACUÍCOLA	45
Figura 2 MEJORAR EL NIVEL DE PRODUCTIVIDAD ACUÍCOLA	46
Figura 3 NIVEL DE PRODUCTIVIDAD PESQUERA	47
Figura 4 MEJORAR EL NIVEL DE PRODUCTIVIDAD PESQUERA	48
Figura 5 NIVEL DE PRODUCTIVIDAD PORTUARIA	49
Figura 6 MEJORAR EL NIVEL DE PRODUCTIVIDAD PORTUARIA.....	50
Figura 7 TONELAJE DE CARGA COMERCIALIZADORA	51
Figura 8 MEJORAR EL TONELAJE DE CARGA COMERCIALIZADORA.....	52
Figura 9 COSTOS DE CARGA COMERCIALIZADORA	58
Figura 10 MEJORAR COSTOS DE CARGA COMERCIALIZADORA	59
Figura 11 TONELAJE Y COSTOS DE CARGA.....	55
Figura 12 MEJORAR EL TONELAJE Y COSTOS DE CARGA	56
Figura 13 PBI PERUANO	57
Figura 14 MEJORAR EL PBI PERUANO.....	58
Figura 15 PBI PERCÁPITA	59
Figura 16 MEJORAR EL PBI PERCÁPITA.....	60
Figura 17 ÍNDICE DE DENSIDAD ECONÓMICA.....	61
Figura 18 ÍNDICE DE DENSIDAD ECONÓMICA.....	62
Figura 19 TASA DE ALFABETIZACIÓN EN ADULTOS	63
Figura 20 MEJORAR LA TASA DE ALFABETIZACIÓN EN ADULTOS	64
Figura 21 TASA NETA DE MATRICULACIÓN EN LA EDUCACIÓN	65
Figura 22 MEJORAR LA TASA NETA DE MATRICULACIÓN EN LA EDUCACIÓN	66
Figura 23 ESPERANZA DE VIDA AL NACER.....	67
Figura 24 MEJORAR ESPERANZA DE VIDA AL NACER	68

INDICE DE TABLAS

TABLA 1 NIVEL DE PRODUCTIVIDAD ACUÍCOLA	45
TABLA 2 MEJORAR EL NIVEL DE PRODUCTIVIDAD ACUÍCOLA.....	46
TABLA 3 NIVEL DE PRODUCTIVIDAD PESQUERA	47
TABLA 4 MEJORAR EL NIVEL DE PRODUCTIVIDAD PESQUERA.....	48
TABLA 5 NIVEL DE PRODUCTIVIDAD PORTUARIA	49
TABLA 6 MEJORAR EL NIVEL DE PRODUCTIVIDAD PORTUARIA	50
TABLA 7 TONELAJE DE CARGA COMERCIALIZADORA	51
TABLA 8 MEJORAR EL TONELAJE DE CARGA COMERCIALIZADORA.....	52
TABLA 9 COSTOS DE CARGA COMERCIALIZADORA.....	58
TABLA 10 MEJORAR COSTOS DE CARGA COMERCIALIZADORA	59
TABLA 11 TONELAJE Y COSTOS DE CARGA.....	55
TABLA 12 MEJORAR EL TONELAJE Y COSTOS DE CARGA.....	56
TABLA 13 PBI PERUANO	57
TABLA 14 MEJORAR EL PBI PERUANO	58
TABLA 15 PBI PERCÁPITA	59
TABLA 16 MEJORAR EL PBI PERCÁPITA.....	60
TABLA 17 ÍNDICE DE DENSIDAD ECONÓMICA.....	61
TABLA 18 ÍNDICE DE DENSIDAD ECONÓMICA.....	62
TABLA 19 TASA DE ALFABETIZACIÓN EN ADULTOS	63
TABLA 20 MEJORAR LA TASA DE ALFABETIZACIÓN EN ADULTOS.....	64
TABLA 21 TASA NETA DE MATRICULACIÓN EN LA EDUCACIÓN.....	65
TABLA 22 MEJORAR LA TASA NETA DE MATRICULACIÓN EN LA EDUCACIÓN	66

TABLA 23 ESPERANZA DE VIDA AL NACER.....	67
TABLA 24 MEJORAR ESPERANZA DE VIDA AL NACER.....	68
TABLA 25 CORRELACIÓN DE SPEARMAN - HIPÓTESIS ESPECIFICA 1.....	70
TABLA 26 CORRELACIÓN DE SPEARMAN - HIPÓTESIS ESPECIFICA 2.....	71
TABLA 27 CORRELACIÓN DE SPEARMAN - HIPÓTESIS ESPECIFICA 3.....	72
TABLA 28 CORRELACIÓN DE SPEARMAN - HIPÓTESIS ESPECIFICA 4.....	74
TABLA 29 CORRELACIÓN DE SPEARMAN - HIPÓTESIS ESPECIFICA 5.....	75
TABLA 30 CORRELACIÓN DE SPEARMAN - HIPÓTESIS ESPECIFICA 6	76

INDICE DE ANEXOS

Anexo 1 Matriz de coherencia interna

Anexo 2 Instrumento de Recolección de Datos (Encuesta)

RESUMEN

El objetivo principal de esta investigación fue analizar la relación entre la implementación de la política nacional marítima y el progreso socioeconómico en la región de Callao. En cuanto a la metodología empleada, se optó por un enfoque descriptivo y de nivel aplicado, y método hipotético deductivo.

La población objeto de estudio consistió en 25,648 miembros, incluyendo oficiales, personal subalterno y personal civil de la Marina de Guerra del Perú, que hayan prestado servicio en la Región Callao a lo largo de su carrera. Para la muestra, se seleccionaron 380 oficiales a quienes se les administró un cuestionario compuesto por 24 preguntas, utilizando la escala de Likert con opciones de respuesta múltiple.

Posteriormente, se analizaron los resultados y se llevaron a cabo pruebas de hipótesis, utilizando el coeficiente de correlación de Spearman debido a la naturaleza cualitativa de las variables estudiadas. Como resultado, se confirmó una relación significativa entre la implementación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región de Callao.

Palabras claves: Política, política nacional, política nacional marítima, desarrollo, desarrollo socioeconómico.

ABSTRACT

The main objective of this research was to analyze the relationship between the implementation of the national maritime policy and the socio-economic progress in the Callao region. Regarding the methodology employed, a descriptive and applied level approach was chosen, with an hypothetical deductive method.

The target population consisted of 25,648 members, including officers, subaltern personnel, and civilian personnel of the Peruvian Navy, who have served in the Callao Region throughout their careers. For the sample, 380 officers were selected and administered a questionnaire consisting of 24 questions, using the Likert scale with multiple-choice options.

Subsequently, the results were analyzed, and hypothesis testing was conducted using the Spearman correlation coefficient due to the qualitative nature of the variables studied. As a result, a significant relationship between the implementation of the national maritime policy and the socio-economic development of the Callao region was confirmed.

Keywords: Politics, national policy, national maritime policy, development, socioeconomic development.

INTRODUCCIÓN

Según el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú IEHMP (2012), los Intereses Marítimos son la expresión colectiva del deseo nacional de utilizar el medio marítimo y aprovechar sus recursos. Esto se logra mediante el desarrollo de actividades en diversos ámbitos como el político, económico, jurídico, científico, cultural, entre otros, con el objetivo de contribuir al bienestar nacional continuo y ciertos aspectos de seguridad, fortaleciendo así la capacidad del Estado. Los Intereses Marítimos también se consideran parte integral de la capacidad nacional para aprovechar los recursos marítimos y alcanzar objetivos de desarrollo, así como para contribuir al bienestar general a través de su utilización.

Además de sus responsabilidades relacionadas con la defensa y seguridad marítima, la Marina de Guerra del Perú lleva a cabo una variedad de actividades en colaboración con otros organismos estatales para promover el uso y aprovechamiento del mar. Estas actividades incluyen el comercio marítimo, la industria naval, la conservación y explotación de recursos marinos, la investigación científica, la protección del medio ambiente, las relaciones internacionales en geopolítica y áreas de influencia, la promoción de la conciencia marítima y el desarrollo humano, entre otras.

Por tanto, la Marina de Guerra del Perú dedica grandes esfuerzos para que los Intereses Marítimos se conviertan en elementos fundamentales para el bienestar y la seguridad nacional, mediante el fortalecimiento de la conciencia marítima y la implementación de una Política Marítima que involucre a todos los actores del sector marítimo.

Con este contexto en mente, esta tesis busca investigar la relación entre la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico en la región de Callao. El estudio se estructura en varios capítulos: el primero aborda los fundamentos teóricos, incluyendo antecedentes, marco teórico y conceptual. El segundo capítulo describe el problema de la investigación, delimita el alcance del estudio, plantea los objetivos, hipótesis, variables e indicadores, y justifica la importancia del trabajo. El tercer capítulo detalla la metodología empleada, incluyendo el tipo de diseño, la población y muestra, las técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos. El cuarto capítulo presenta y analiza los resultados, mientras que el quinto capítulo resume las conclusiones y recomendaciones derivadas de la investigación.

CAPITULO I. FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Marco Histórico

Aplicación de la Política Nacional Marítima

Según la Marina de Guerra del Perú (2022), lograr los objetivos de desarrollo en el ámbito marítimo, luego de definir previamente los intereses marítimos, constituye una tarea constante del Estado mediante una gestión activa y un seguimiento de los resultados llevados a cabo tanto por la Marina de Guerra del Perú como por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en calidad de Autoridad Marítima.

Es relevante señalar que la Marina de Guerra del Perú es una institución que surgió en el contexto del proceso de independencia. Sin embargo, la relación del antiguo poblador peruano con el mar se remonta a tiempos ancestrales, cuando los cazadores recolectores que habitaban los Andes descendían hacia la costa para aprovechar los abundantes recursos marinos que ofrecía la Corriente Peruana.

De acuerdo con el autor, las embarcaciones en el mundo andino tuvieron su propio proceso evolutivo. Al parecer, las más antiguas estaban hechas de totora y madera, utilizadas en la pesca hasta transformarse en los actuales caballitos de totora y balsillas del litoral norte. Según indican los registros, debido a las necesidades estatales moche, la balsa de totora creció hasta alcanzar dimensiones importantes, utilizándose para el intercambio y eventualmente para fines bélicos, como lo demuestra su rica iconografía.

El autor revela que, durante la época virreinal, el Callao, como primer puerto del Virreinato del Perú y el asentamiento hispano más importante de la costa del Pacífico sudamericano, desempeñó un papel destacado. En el virreinato peruano, se estableció el control de las rutas marítimas en el Pacífico, lo que llevó a la creación en 1570 de la Armada de la Mar del Sur, encargada de ejercer el dominio efectivo sobre esa vasta área marítima.

Según Marina de Guerra del Perú (2022), en la segunda mitad del siglo XVIII se introdujo una nueva estructura para las fuerzas navales en el Perú. Esta reforma estableció el Callao como su centro operativo, donde se estableció una Capitanía de Puerto responsable de la supervisión de las actividades marítimas y navales en la región. Además, se creó la Real Academia de Náutica de Lima, el Departamento Marítimo del Callao con capitanías de puerto subsidiarias en Valparaíso, Concepción y Guayaquil, el Hospital Naval de Bellavista, así como varios otros establecimientos.

En este sentido, el autor afirma que todo este proceso sentó las bases materiales y humanas sobre las cuales surgiría la institución naval peruana, como un elemento necesario para hacer respetar el incipiente Estado que comenzó a formarse a partir de julio de 1821.

Durante la época de la Independencia, tal como expresa la MGP, el mar fue el camino por el cual las fuerzas libertadoras llegaron al territorio peruano y pusieron en jaque a las fuerzas realistas para finalmente lograr la independencia del Perú.

Es importante destacar que el primer conflicto internacional al que la naciente República del Perú tuvo que enfrentarse fue contra la Gran Colombia, debido al reclamo de dicha nación sobre los territorios de Jaén y Maynas, que pertenecían legítimamente al Perú antes de la independencia. La declaración de guerra por parte de la Gran Colombia se produjo el 3 de julio de 1828, lo que llevó al gobierno peruano a preparar sus fuerzas terrestres y navales.

A fines del siglo XIX, como plantea el autor, el gobierno chileno, a raíz de demandas relacionadas con cambios en las condiciones de explotación minera en Antofagasta, entonces territorio boliviano, vio un motivo para intervenir militarmente e invadir la costa de ese país. El Perú, unido a Bolivia mediante un tratado de alianza firmado en 1873, después de intentar detener la guerra por diversos medios, se vio obligado a honrar su compromiso, ingresando a la guerra en condiciones de alistamiento muy limitadas.

Según la Marina de Guerra del Perú, debido a las características del litoral boliviano y del extremo sur peruano, donde se extiende el desierto de Atacama, y considerando las experiencias de la Guerra

de la Independencia y contra la Confederación, Chile sabía que era necesario sortear este territorio por mar para trasladar sus tropas e invadir el territorio peruano. Para lograrlo, tendría que dominar el mar. El Perú, por su parte, también comprendió que esta era la maniobra lógica que adoptaría el enemigo. Ambas naciones iniciaron una campaña naval en una guerra que, al finalizar, dejó a la flota en condiciones tan adversas que se tuvieron que tomar medidas para su reconstrucción material.

Para el autor, con el advenimiento del gobierno de José Pardo y Barreda, comenzaron a cambiar las circunstancias para la institución. Se manifestó un deseo expreso de apoyarla y rescatarla del ostracismo en que se encontraba. En este sentido, desempeñó un papel crucial el Ministro de Hacienda Augusto B. Leguía, quien impulsó el resurgimiento de la Marina.

Es relevante mencionar que, al inicio de la Segunda Guerra Mundial en 1939, el Perú decidió no participar en el conflicto. Sin embargo, debido a la orientación de la política internacional del gobierno del presidente Manuel Prado, así como a la influencia económica y política de los Estados Unidos en la región, después de que este último país fuera atacado sorpresivamente por Japón, el Perú decidió apoyar a la causa aliada.

El autor indica que, al finalizar la Segunda Guerra Mundial, la Marina, aprovechando los excedentes de los inventarios navales aliados, finalmente pudo iniciar un proceso de renovación de sus unidades, cuyo tiempo en servicio y obsolescencia eran evidentes. De esta manera, en 1947, se realizaron gestiones en el extranjero para adquirir varios buques que progresivamente iban siendo retirados debido a que eran excedentes de guerra. La Marina de Guerra del Perú describe que en 1958 se retiraron de servicio los antiguos cruceros Grau y Bolognesi, luego de 51 años de servicio. Por esta razón, y en un gran esfuerzo nacional, entre 1959 y 1960 se concretó la compra de dos cruceros británicos de la clase Ceylon para

reemplazarlos, que fueron rebautizados como Almirante Grau y Coronel Bolognesi, prestando servicios importantes a la Armada hasta principios de los años 80.

Asimismo, el autor destaca que en el año 1963 se restableció la Aviación Naval bajo el nombre de Servicio Aeronaval, dotando a las fuerzas navales de un elemento de apoyo indispensable en la guerra naval.

Marina de Guerra del Perú (2022), destaca que en las últimas tres décadas la institución ha enfrentado considerables retos y obstáculos. Durante este periodo, la Marina ha participado activamente en dos conflictos internacionales con Ecuador (en 1981 y 1995), desempeñando un papel crucial no solo en el ámbito marítimo y fluvial, sino también proporcionando personal para operaciones terrestres. Además, en este mismo contexto, varios miembros de la Marina han participado activamente en las negociaciones posteriores a cada uno de estos conflictos.

Por último, la Marina de Guerra del Perú se encuentra en un proceso de modernización institucional con el objetivo de contar con las capacidades necesarias para cumplir con los diversos roles institucionales asignados. Por esta razón, en los últimos años se han llevado a cabo una serie de procesos para incorporar nuevas unidades navales, algunas mediante procesos de adquisición y otras a través de la industria naval nacional; esto permitirá asegurar el equilibrio naval en la región, proteger la soberanía nacional y contribuir a la solución de problemas internacionales contemporáneos que tienen al mar como escenario (Marina de Guerra del Perú, 2022).

Desarrollo de la Región Callao

Según BBVA (2017), la historia de la economía abarca desde sus inicios más simples y locales, como el trueque, hasta evolucionar hacia el complejo y globalizado capitalismo, pasando por otros modelos como el esclavista, el feudal o el mercantilista.

El autor describe que la actividad económica ha estado presente desde tiempos antiguos, como cuando dos pastores intercambiaban una cabra por cinco gallinas hace cinco mil años, lo

cual constituía un acto económico. Desde entonces, han surgido diferentes sistemas económicos en sucesión, cada uno respondiendo a las necesidades e inquietudes de su época.

BBVA sostiene que cada sistema económico surge junto con un cambio en la filosofía de la sociedad y responde a las condiciones y preocupaciones de su tiempo.

Inicialmente, toda la actividad económica se centraba en la agricultura, la pesca y el pastoreo, sin la existencia del dinero, y los intercambios se realizaban mediante trueques.

Durante siglos, las principales vías de comercio fueron los ríos, y los intercambios se basaban en los excedentes de las familias y en productos artesanales. Estos intercambios constituían los principales núcleos económicos de las economías de subsistencia.

Con las culturas egipcia, griega y romana, el sistema esclavista fue la base de la economía, donde la principal riqueza provenía del trabajo de los esclavos en la agricultura. Durante el Imperio Romano, se produjo un aumento en la actividad comercial, aunque no muy eficiente, ya que todas las mercancías se dirigían a Roma y luego se redistribuían.

El derrumbamiento del Imperio Romano provocó una reestructuración de la actividad económica, con una mayor vertebración y protección de los campesinos por parte de los señores feudales.

Durante la época feudal, los campesinos entregaban una parte de su cosecha al señor feudal y a la iglesia como pago por protección, en lo que se conoce como diezmo. El comercio durante esta época se limitaba a ferias anuales donde se intercambiaban artículos artesanales.

Con el fin de la época feudal, surgió una nueva forma de producción basada en el valor añadido a las mercancías, con la aparición de gremios de artesanos, precursores de las fábricas.

A medida que avanzaba el tiempo, las ciudades crecieron fuera de las murallas y se difundió el uso de la moneda, la letra de cambio y los pagarés. Surgió una nueva clase social, la burguesía, impulsada por el comercio.

Con todos estos cambios, el cobro de interés dejó de ser tabú, entendido como una compensación por el riesgo de no recuperar el dinero prestado y el "lucro cesante".

El capitalismo, con la llegada de fábricas, sindicatos y producción en cadena, transformó la riqueza en un fin en sí mismo. El enriquecimiento se convirtió en la meta, basado en la idea de la evolución económica darwiniana.

Inicialmente, el capitalismo se basaba en la creencia errónea de que los recursos eran ilimitados, pero la crisis del petróleo de 1973 demostró lo contrario. El comunismo, por su parte, falló en la práctica debido a la falta de altruismo humano y la planificación centralizada.

BBVA sugiere que el próximo sistema económico debería basarse en la cooperación y el reciclaje, ya que los recursos son limitados y la población mundial está en aumento. El aprovechamiento óptimo de los recursos y una reducción de la jornada laboral podrían ser clave en este nuevo modelo económico (BBVA, 2017).

1.2 Marco teórico

Aplicación de la Política Nacional Marítima

Según la Marina de Guerra del Perú (2019), el mar representa una plataforma de gran utilidad para los Estados, siendo un recurso de alta relevancia y potencialidad para los intereses estatales que requiere una protección especial, especialmente en la era de la globalización, donde se demanda una mayor cooperación y coordinación frente a desafíos como la contaminación y el crecimiento económico.

En este contexto, se destaca la responsabilidad del Estado en establecer regulaciones y conexiones intersectoriales que faciliten una gestión efectiva de este recurso crucial. Además,

se subraya la importancia del mar tanto a nivel nacional, a través de una política nacional, como en el ámbito internacional, mediante la política exterior. En consecuencia, es fundamental impulsar la relevancia de los temas marítimos en la agenda estatal y promover una visión más sólida hacia el mar.

Según el autor, tras dos años de trabajo arduo por parte de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Mar (COMAEM), compuesta por diez sectores y el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), la Secretaría Técnica, a cargo de la Marina de Guerra del Perú, presentó el 18 de diciembre de 2019 la Política Nacional Marítima ante el Consejo de Ministros y el presidente de la República, siendo aprobada su promulgación.

Para la Marina de Guerra del Perú (2019), el propósito de esta política nacional, que abarca múltiples sectores, es fomentar el uso responsable y sostenible del entorno marítimo. Busca unificar la actuación del Estado en el mar mediante un enfoque completo e integrado, lo que facilita la coordinación de las políticas sectoriales y la toma de decisiones a nivel estatal, asegurando así una adecuada gestión del espacio marítimo nacional.

Desde la perspectiva del autor, con la promulgación de esta política nacional marítima se espera lograr cinco objetivos prioritarios: fortalecer la influencia del Perú en asuntos marítimos internacionales, aumentar el comercio marítimo, fortalecer las actividades productivas de manera racional y sostenible, asegurar la sostenibilidad de los recursos y ecosistemas, y fortalecer la seguridad en el ámbito marítimo.

En conclusión, esta Política Nacional representa la materialización del deseo colectivo de la nación peruana, tanto de hombres como mujeres, de utilizar y proteger el ámbito marítimo de manera eficiente y sostenible, aprovechando sus recursos, espacios y actividades para su desarrollo (Marina de Guerra del Perú, 2019).

Nivel de productividad Acuícola en la Región Callao

Pérez y Gardey (2017) explican que la acuicultura se refiere a un conjunto de métodos utilizados para criar tanto especies animales como vegetales en ambientes acuáticos. Estos procedimientos se emplean con diversos propósitos.

Según los autores, la acuicultura puede llevarse a cabo tanto en aguas saladas como dulces, y en ocasiones se realiza en condiciones controladas artificialmente. También puede tener lugar en entornos naturales, con intervenciones de diversa índole.

Los especialistas señalan que cuando las condiciones naturales lo permiten, la acuicultura se desarrolla en cuerpos de agua como lagunas, ríos o mares. Utilizando diferentes estructuras, es posible cultivar especies como mejillones u ostras en el lecho marino. Sin embargo, estos sistemas extensivos no son los más comunes, ya que la acuicultura suele realizarse de manera semi-intensiva o intensiva, incluso en piscinas o estanques artificiales.

Además, la salmonicultura (cría de salmones y truchas), la carpicultura (carpas) y la camaricultura (camarones) son algunas de las formas más populares de acuicultura. Esta actividad es de gran importancia económica, ya que proporciona alimentos y recursos para diversas industrias (Pérez y Gardey, 2017).

Nivel de productividad Pesquera en la Región Callao

Según Tilio (2021), el término "pesquero" se refiere a todo lo relacionado con la actividad o industria de la pesca. Esta palabra proviene del término "piscarius" del latín, que se refiere al oficio de pescar. Además, se utiliza comúnmente para hacer referencia a las embarcaciones utilizadas en la pesca, ya sea un barco o bote pesquero.

El autor también señala que los barcos pesqueros pueden variar en tipos y tamaños según su uso. Pueden ser utilizados en ríos, lagos o en el mar, con propósitos deportivos, artesanales o comerciales. Algunas embarcaciones pesqueras pueden ser grandes y complejas, especialmente las utilizadas en la industria pesquera.

Asimismo, Tilio (2021) menciona que un barco o bote pesquero también puede ser simple y pequeño cuando se utiliza de manera aficionada o artesanal. Este tipo de botes pesqueros, que funcionan con remos y vela, son los más tradicionales y son utilizados por quienes pescan por deporte. En resumen, el término "pesquero" está estrechamente relacionado con la pesca y suele describir una embarcación destinada a esta actividad, ya sea en ríos, lagos o mares, con el objetivo de llegar a las zonas donde se encuentran los peces.

Nivel de productividad Portuaria en la Región Callao

El Gobierno del Perú (2022), expone que se consideran actividades portuarias, a diversas acciones como la construcción, operación y gestión de puertos y terminales portuarios, así como los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica. Estas actividades abarcan todo lo que se realiza en los puertos, terminales, embarcaderos y construcciones en playas, zonas de bajamar y riberas de ríos donde existan instalaciones portuarias, incluyendo los servicios técnico-náuticos.

Según el Estado, estas actividades comerciales brindan servicios a las naves, carga y pasajeros en las áreas portuarias, garantizando condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.

En palabras del Gobierno del Perú (2022), se identifican como servicios técnico-náuticos los siguientes:

-Practicaje: servicio ofrecido a las naves a través de un práctico, quien asesora al capitán para maniobrar, atracar, desatracar y mover la nave dentro del área portuaria, garantizando la seguridad de la vida humana, la nave y las instalaciones portuarias, así como la protección del medio ambiente y la ecología.

-Remolcaje: servicio que implica ayudar a las naves durante las maniobras de atraque, desatraque y movilización mediante el uso de remolcadores dentro del área portuaria.

-Amarre y desamarre: servicio de recepción y aseguramiento de las amarras de una nave, su cambio de punto de amarre y su liberación en los dispositivos designados para este propósito.

-Buceo: servicio que implica trabajar bajo la superficie del agua con equipo de buceo para inspeccionar el fondo, realizar reparaciones y mantenimiento en partes sumergidas de naves, artefactos navales o instalaciones portuarias (Gobierno del Perú, 2022).

Tonelaje de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en Región Callao

Según Educalingo (2022), la primera acepción de tonelaje en el diccionario de la Real Academia Española es equivalente a arqueo. Otra definición de tonelaje en el diccionario es la cantidad de toneladas que puede transportar un conjunto de buques mercantes. Además, tonelaje se refiere al derecho de un real de vellón por tonelada, que solían pagar las embarcaciones al iniciar la carga, en los puertos de la Península Ibérica e islas cercanas.

Para el autor, el tonelaje representa una medida del tamaño o la capacidad de carga de un barco. Este término se originó a partir del impuesto pagado en cubas o toneles de vino y luego se empleó para referirse al peso de la carga de un barco. Sin embargo, en la terminología marítima moderna, "tonelaje" se refiere específicamente a un cálculo del volumen o la carga de un buque. A veces, se utiliza de manera incorrecta para referirse al peso de un buque cargado o vacío.

Es importante destacar que el arqueo (también conocido como tonelaje cuando se expresa en toneladas) se rige por un Convenio de la OMI (Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, Londres), que se aplica a todas las embarcaciones construidas después de julio de 1982. Según esta Convención, el término apropiado a utilizar ahora es GT, que representa una medida del volumen moldeado de todos los espacios cerrados de la nave (Educalingo, 2022).

Costos de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao

Según Logisber (2022), en una operación de transporte marítimo internacional participan diversos operadores, cada uno de los cuales establece un precio por el servicio que brinda a la carga. Por lo tanto, en el transporte marítimo internacional se aplican varios precios.

El autor destaca que el principal costo en el transporte marítimo internacional es el flete marítimo, que es la tarifa que el exportador o importador paga para trasladar su carga de un puerto de origen a otro de destino en un barco. Esta tarifa la establece y cobra la naviera, y generalmente está determinada por el peso y el volumen de la carga. En el caso del transporte en contenedor, la naviera fija el precio por unidad, que se conoce como TEU (Twenty Equivalent Unit) o contenedor de 20 pies (20’).

Logisber señala que cuando la carga transportada sea “grupaje”, es decir, carga LCL (Less than Container Load) que no ocupa todo el espacio del contenedor, la naviera aplica una tarifa basada en el peso o el volumen de la carga. Los fletes varían según el equilibrio entre la oferta o capacidad de transporte de las navieras y la demanda real del mercado, es decir, el volumen de mercancías que exportadores e importadores mueven a nivel mundial.

Es importante considerar que el precio del flete también puede cambiar según el país de origen o destino de la mercancía, dependiendo de si el país es más importador o exportador, o viceversa. Además, las condiciones sociopolíticas de un territorio pueden influir en la tarifa del flete aplicada por la naviera (Logisber, 2022).

Tonelaje y Costos de carga comercializada mediante Cabotaje Marítimo en la Región Callao

Según McBride (2013), el cabotaje marítimo se define como el transporte de carga y pasajeros entre puertos dentro del territorio nacional, una práctica que enfrenta obstáculos en el Perú, lo que resulta en costos adicionales para las empresas de transporte.

En el pasado peruano, ante la falta de carreteras eficientes, la población solía utilizar barcos nacionales para viajar de puerto a puerto a lo largo de la costa. Sin embargo, en la actualidad, el país carece de una flota de buques mercantes.

Para McBride (2013), la crisis comenzó en la década de 1980 con el colapso de la Corporación Peruana de Vapores (CPV), y empeoró con la implementación de los decretos legislativos 644 de junio de 1991 y 683 de noviembre de 1991. Estos decretos liberaron el acceso a las cargas y gravaron en un 30% los costos de adquisición de buques, desanimando a los inversionistas peruanos y afectando el servicio de cabotaje.

Además, se señala que la Ley N° 28583 del año 2010 promovió en teoría la reactivación de la Marina mercante, marítima, fluvial y lacustre. La ley respalda a los armadores y empresas navieras nacionales, fomenta la construcción y reparación naval, y otorga exclusividad del cabotaje a los buques de bandera nacional. Sin embargo, el problema radica en la falta de una flota mercante propia y en la prohibición de que las empresas peruanas alquilen buques extranjeros McBride (2013).

Desarrollo de la Región Callao

Según Ovallos et al. (2017), a lo largo del tiempo, las sociedades han experimentado una serie de cambios significativos que han marcado el inicio y el fin de distintos tipos de sociedades. Los autores señalan que la sociedad económica actual se basa en el conocimiento, un concepto que comenzó a aparecer en la literatura desde la década de 1940 y que refleja los nuevos cambios sociales que está experimentando la sociedad moderna, donde el conocimiento se considera un factor productivo fundamental.

Los autores argumentan que la sociedad del conocimiento implica cambios profundos más allá de la mera aplicación de tecnologías de la información y comunicación (TIC) en los procesos productivos y sociales. Se trata de un cambio en los objetivos, buscando el desarrollo humano integral, la convivencia, el desarrollo socioeconómico y la sustentabilidad ambiental a través de proyectos colaborativos, la co-creación de conocimientos y la resolución de problemas

con una perspectiva sistémica. Además, promueve una visión más pluralista asociada al desarrollo sostenible y equitativo.

Según Ovallos et al., el desarrollo socioeconómico puede entenderse como el resultado de avances cualitativos dentro de un sistema económico facilitados por tasas de crecimiento sostenidas en el tiempo, que han permitido la acumulación de capital. Sin embargo, estos avances no se limitan únicamente a condiciones internas, ya que pueden depender también de factores externos.

Citando a los autores, la Innovación Social se aborda desde diversos enfoques y perspectivas, pero comparte una base común. Cambios en los procesos de gobernanza, colaboración público-privada, el fomento de empresas que buscan beneficios sociales, así como prácticas de gestión ciudadana y movimientos sociales, forman parte de los diferentes enfoques de la Innovación Social. En el contexto europeo, se considera un elemento clave para lograr la cohesión social, la competitividad y la sostenibilidad de las sociedades.

Es importante destacar que la innovación social y las nuevas concepciones del conocimiento pueden contribuir a un futuro prometedor, sostenible, equitativo y sustentable, pero esto requiere la participación de diversos actores y un compromiso genuino para realizar cambios estructurales y colaborativos. Solo de esta manera se puede lograr un verdadero impacto social a nivel local y global, alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible planteados por el PNUD para beneficiar a las personas y al planeta.

En conclusión, el desarrollo implica la transformación de estrategias económicas para satisfacer las necesidades de la población y mejorar la calidad de vida, mientras que el crecimiento se manifiesta en el aumento de la renta y el valor de los bienes y servicios, así como en la expansión de la oferta de productos y servicios. Ambos conceptos están relacionados, pero presentan diferencias significativas, cada uno ocupando su propio espacio en el dinamismo de las economías nacionales e internacionales (Ovallos et al., 2017).

Producto Bruto Interno (PBI)

Sevilla (2017) explica que el Producto Bruto Interno (PBI) es un indicador económico que representa el valor monetario de todos los bienes y servicios finales producidos en un territorio durante un período específico, utilizado para evaluar la generación de riqueza de un país. También conocido como PBI, este indicador refleja la producción total de bienes y servicios de un país, lo que implica un cálculo complejo que requiere considerar una amplia gama de actividades económicas, desde la producción de bienes como alimentos, productos manufacturados y servicios hasta servicios profesionales como atención médica, educación, servicios legales y financieros.

Según Sevilla, el resultado del cálculo del PBI proporciona una medida del tamaño de la economía de un país, es decir, su riqueza económica en su conjunto. Un mayor PBI indica una mayor capacidad económica y, por lo tanto, una mayor capacidad para generar empleo e inversión. Aunque el PBI se calcula trimestralmente, generalmente se utiliza el dato anual para evaluar el tamaño y la salud de una economía en su conjunto.

El aumento del PBI de un país se considera una señal positiva para la economía y afecta a prácticamente todos los habitantes del territorio, mientras que una disminución se percibe como una señal negativa. Esta dinámica se puede comparar con los ingresos de una familia o empresa: un aumento suele ser indicativo de una situación económica favorable, mientras que una disminución sugiere problemas económicos (Sevilla, 2017).

PBI per cápita

Según lo expuesto por Sánchez (2017), el Producto Interno Bruto (PBI) per cápita, también conocido como ingreso per cápita o renta per cápita, es un indicador económico utilizado para medir la relación entre el nivel de ingresos de un país y su población. Este indicador se calcula dividiendo el PBI total del país entre el número de habitantes.

El autor sostiene que el uso del PBI per cápita como medida de la riqueza o estabilidad económica de un territorio tiene fundamentos sólidos, ya que refleja la relación entre la renta nacional (representada por el PBI en un período determinado) y la población que la genera.

Sánchez (2017) argumenta que el propósito del PBI per cápita es proporcionar una medida del nivel de riqueza o bienestar de un territorio en un momento específico. Este indicador se utiliza con frecuencia para comparar las condiciones económicas entre diferentes países y mostrar las disparidades en términos de desarrollo económico.

Es importante destacar que el PBI utilizado para calcular el ingreso per cápita se expresa en términos nominales, lo que significa que se emplean los precios corrientes de los bienes y servicios producidos durante un período determinado, en contraposición al PBI real, que utiliza precios constantes (Sánchez, 2017).

Índice de Densidad Económica

Dipublico (2017) explica que la densidad económica se refiere a la cantidad de actividad económica por unidad de área en una región específica, o la concentración geográfica de dicha actividad. El propósito de medir la densidad económica es identificar las áreas más productivas dentro de un país, es decir, aquellas regiones que generan más riqueza. En muchos casos, debido al efecto de las economías de aglomeración, las áreas de mayor densidad económica suelen coincidir con las zonas más urbanizadas y con la presencia de ciudades más pobladas.

Además, el autor señala que el Índice de Desarrollo Humano (IDH) evalúa el progreso alcanzado por un país en tres aspectos fundamentales del desarrollo humano: la esperanza de vida saludable, el acceso a la educación y el nivel de vida adecuado. El IDH se calcula como la media geométrica de índices normalizados que miden los logros en cada una de estas dimensiones, utilizando indicadores como la esperanza de vida al nacer, los años promedio de escolaridad, los años esperados de escolarización y el ingreso familiar disponible o el consumo per cápita. Por lo tanto, el IDH ofrece una medida comparativa de diversos aspectos del bienestar humano, como la salud, la educación y el nivel de vida.

Es importante destacar que todos estos indicadores de desarrollo (PIB, IDH, ingreso per cápita, etc.) tienden a clasificar a los mismos países en las primeras posiciones. Esto refleja una visión similar del desarrollo a nivel global, donde países como Estados Unidos, Noruega o Canadá suelen ocupar los primeros lugares en todos estos índices. Esta coincidencia revela una concepción particular de lo que se considera desarrollo.

Además, estos indicadores tradicionales están arraigados en una economía convencional, que suele asociar el desarrollo con el crecimiento económico. Este enfoque se basa en un modelo económico centrado en la competitividad y la maximización de beneficios, donde el crecimiento constante es el objetivo principal (Dipublico, 2017).

Tasa de alfabetización en adultos

Según Pérez y Merino (2022), el concepto de alfabetización se refiere al proceso y al resultado de enseñar a leer y escribir. Esta práctica, conocida como alfabetización, implica actividades destinadas a capacitar a una persona en estas habilidades básicas.

Los autores sostienen que el término alfabetización abarca tanto la enseñanza como la habilidad adquirida por el individuo para leer y escribir de manera independiente. Esta competencia es fundamental para la integración social, ya que sin ella resulta difícil acceder a empleos bien remunerados y con oportunidades de desarrollo. Además, la alfabetización es crucial para que las personas puedan defender y ejercer sus derechos.

Es importante destacar que la alfabetización ocupa un lugar destacado en la UNESCO (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura). Según la UNESCO:

- Se considera un derecho fundamental.
- Se reconoce como la base del aprendizaje a lo largo de toda la vida de una persona, siendo esencial para su desarrollo social y humano.
- Se percibe como un recurso vital e indispensable para el progreso global.

- La UNESCO ha establecido los Premios Internacionales de Alfabetización, que se otorgan desde 1967 (Pérez y Merino, 2022).

Tasa neta de matriculación en educación primaria, secundaria y terciaria

Según el INEI (2022), la tasa de matriculación se divide en bruta y neta. La tasa bruta representa la matrícula de la población en edad escolar en algún nivel o grado del sistema educativo, mientras que la tasa neta refleja la matrícula de la población en edad correspondiente al nivel de estudios adecuado.

El autor señala que la población entre 6 y 11 años tiene la edad correcta para inscribirse en algún grado de educación primaria. Sin embargo, no todos están matriculados en ese nivel, ya que algunos pueden estar inscritos en otros niveles educativos. Para representar esta situación, se presentan indicadores de matrícula de este grupo de edad en algún nivel de educación (tasa bruta) y en la educación primaria correspondiente a la edad (tasa neta).

Según el INEI, en 2015, el 91,4% de la población de 6 a 11 años estaba matriculada en el nivel educativo correspondiente a su edad. Sin embargo, la tasa bruta de matriculación en este grupo de edad alcanzó el 99,1%. Esto significa que, de cada 100 niños de 6 a 11 años, 91 estaban matriculados en el nivel adecuado para su edad, 8 estaban en otros niveles educativos y uno no estaba matriculado.

Por último, a lo largo de los años se ha observado un aumento constante en la tasa bruta y neta de matriculación. La tasa neta de matriculación en educación secundaria para la población de 12 a 16 años alcanzó el 84,1%, mostrando un crecimiento de 13,5 puntos porcentuales desde 2005. La tasa bruta de matriculación en este grupo de edad aumentó en 6,6 puntos porcentuales entre 2005 y 2015, pasando del 87,8% al 94,4% (INEI, 2022).

Esperanza de vida al nacer

Como señala Quiroa (2020), la esperanza de vida representa un indicador que calcula el promedio de años que se espera que una persona viva, basándose en la tasa de mortalidad de un

grupo de población específico. En este contexto, factores como el género, el nivel educativo, las condiciones sanitarias, la implementación de medidas de salud preventivas y el nivel socioeconómico influyen significativamente en el nivel de mortalidad.

El autor destaca que el índice de esperanza de vida se utiliza como parte de la evaluación del Índice de Desarrollo Humano (IDH), el cual es elaborado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

Según Quiroa, una mayor esperanza de vida indica un mejor nivel de vida para la población, mientras que una menor esperanza de vida sugiere condiciones de vida más precarias, lo que puede tener un impacto negativo en la salud y reducir la longevidad.

En resumen, la medición de la esperanza de vida es crucial al evaluar el IDH de un país específico. Un aumento en la esperanza de vida indica condiciones de vida favorables, mejor bienestar económico y, en consecuencia, una mayor longevidad para los ciudadanos (Quiroa, 2020).

1.3 Marco legal

Aplicación de la Política Nacional Marítima

De acuerdo con El Peruano (2019), el Poder Ejecutivo posee la responsabilidad exclusiva de desarrollar y supervisar políticas nacionales, las cuales son aprobadas mediante decreto supremo, previa autorización del Consejo de Ministros, según lo establecido en el inciso 1 del artículo 4 de la Ley 29158: Ley Orgánica del Poder Ejecutivo. Estas políticas son de obligatorio cumplimiento para todas las entidades estatales en todos los niveles de gobierno.

En consonancia con lo establecido en el Decreto Supremo 029-2018-PCM, las Políticas Nacionales Marítimas representan decisiones de política mediante las cuales se establecen una serie de objetivos y medidas prioritarias para abordar un problema público específico de alcance nacional y sectorial o multisectorial durante un período determinado.

A partir de este punto, se hará referencia a los artículos iniciales del mencionado Decreto Supremo:

Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional Marítima 2019-2030

DECRETO SUPREMO N° 012-2019-DE

1. ANTECEDENTES

1.1. Presentación

A lo largo de la historia, los océanos y mares han tenido un impacto significativo en la vida de las comunidades, especialmente desde que los humanos aprendieron a aprovechar y utilizar sus recursos para su beneficio. Con el progreso científico, estas oportunidades y recursos han aumentado, convirtiéndose en un factor crucial para el desarrollo nacional y un elemento esencial para asegurar la seguridad de las naciones en la actualidad.

a. Situación del problema público

Debido a la abundante regulación existente en el campo marítimo, que a veces carece de una dirección clara para ciertas funciones, competencias y atribuciones, y a las distintas perspectivas que cada sector tiene sobre la realidad marítima, se han observado discrepancias frecuentes en la terminología, funciones duplicadas y solapamiento de competencias.

b. Justificación

Dado que una Política Nacional es la directriz establecida por el Poder Ejecutivo para definir los objetivos prioritarios, los lineamientos principales y los estándares nacionales que deben cumplirse para garantizar una prestación adecuada de servicios y el desarrollo normal de actividades públicas y privadas, la Política Nacional Marítima debe dirigir tanto las actividades del sector público como del privado hacia la consecución de una gobernanza marítima adecuada a nivel estatal.

c. Mandato legal

A través del Decreto Supremo 118-2017-PCM, se estableció la creación de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (Comaem), una entidad de carácter permanente adscrita a la Presidencia del Consejo de Ministros. Su propósito es

supervisar y controlar la implementación de políticas sectoriales, regionales y locales, además de emitir informes técnicos. Su objetivo principal es proponer una Política Nacional Marítima y mantenerla actualizada, así como abordar otros temas relacionados con las actividades marítimas.

La Comaem, bajo la presidencia de la Presidencia del Consejo de Ministros, está integrada por delegados de varios ministerios, incluyendo Relaciones Exteriores, Defensa, Educación, Producción, Comercio Exterior y Turismo, Energía y Minas, Transportes y Comunicaciones, Ambiente y Cultura, junto con un representante del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan). La Marina de Guerra del Perú desempeña el papel de Secretaría Técnica.

d. Horizonte temporal

El horizonte temporal determinado para la presente Política Nacional Marítima será el 2030 (El Peruano, 2019).

Desarrollo de la Región Callao

Según lo establecido por la Ley N° 30056. Ley que modifica diversas leyes para facilitar la inversión, impulsar el desarrollo productivo y el crecimiento empresarial, dicha norma tuvo como propósito fomentar la creación, el establecimiento, el crecimiento y la competitividad de la Micro y Pequeña Empresa Descentralizada (MYPE Descentralizada), con el fin de integrarlas en la economía a nivel local, nacional e internacional.

A continuación, se presentarán los artículos más relevantes de la mencionada regulación:

LEY QUE MODIFICA DIVERSAS LEYES PARA FACILITAR LA INVERSIÓN,
IMPULSAR EL DESARROLLO PRODUCTIVO Y EL CRECIMIENTO EMPRESARIAL

TÍTULO I

TÍTULO PRELIMINAR

Artículo 1.- Objeto de la Ley

El propósito de esta ley es fomentar el surgimiento, el crecimiento y la competitividad de las Micro y Pequeñas Empresas Descentralizadas (MYPE Descentralizadas), con el fin de integrarlas en los ámbitos económicos a nivel local, nacional e internacional. Esto busca asegurar que los recursos disponibles y el potencial de los departamentos y regiones se utilicen de manera eficaz, promoviendo la descentralización productiva, el desarrollo de corredores económicos y ciudades intermedias, así como el fortalecimiento de las cadenas de valor. Además, se establecerá un régimen especial de respaldo por parte de COFIDE y la cooperación internacional para priorizar a estas MYPE en las cuencas cocaleras.

Artículo 2.- Definición del concepto de MYPE Descentralizada

La MYPE Descentralizada se define como una entidad económica formada por una persona natural o jurídica, que opera bajo cualquier estructura empresarial permitida por la ley y se encuentra ubicada en provincias fuera de Lima, llevando a cabo sus actividades de producción de bienes y servicios en esa área.

La distinción entre una microempresa descentralizada y una pequeña empresa descentralizada se establece en base a ciertas características:

- Una microempresa descentralizada se caracteriza por tener niveles de ventas anuales que no superan las ciento cincuenta (150) Unidades Impositivas Tributarias (UIT) y un máximo de diez (10) empleados.

- Por otro lado, una pequeña empresa descentralizada es aquella cuyas ventas anuales no exceden las ochocientas cincuenta (850) Unidades Impositivas Tributarias y cuenta con un máximo de cincuenta (50) empleados.

Artículo 3.- Instrumentos y mecanismos para el crecimiento y desarrollo de la competitividad de la MYPE Descentralizada

La MYPE Descentralizada empleará, además de los recursos establecidos en la Ley N° 28015, Ley de Promoción y Formalización de la Micro y Pequeña Empresa, los siguientes instrumentos y mecanismos para fomentar su crecimiento y desarrollo competitivo:

- a) El Sistema Integrado de Asistencia Técnica a la MYPE Descentralizada.
- b) El Programa de Asistencia Financiera para la MYPE Descentralizada.
- c) El Programa de interacción entre los sistemas educativo y productivo en favor de la MYPE Descentralizada.

- d) El Programa de fortalecimiento de capacidades empresariales municipales.
- e) El Programa de Modernización Tecnológica.

1.4 Investigaciones relacionadas

Según Amaya, Cantú, & Marreros (2021), como se citó en Suyo (2021), para efectos del desarrollo de las investigaciones relacionadas, se deben identificar los antecedentes de las investigaciones, a partir de los siguientes elementos: Título, Autor, Año, Objetivo, Ciudad (lugar), Metodología, Muestra, Instrumento, Resultados y Conclusiones.

Investigaciones nacionales:

Se mencionará inicialmente el antecedente relacionado con la "**Propuesta de Diseño y Formulación de una Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021-2030, Enfoque en el Componente de Transporte Fluvial del Eje de Contribución al Desarrollo**", presentado en 2020 como parte de la obtención del grado académico de Maestro en Política Marítima por Hugo Valles ante la Escuela Superior de Guerra Naval.

El objetivo principal de este estudio fue desarrollar una propuesta para diseñar y formular la Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú para el período 2021-2030, específicamente centrada en el transporte fluvial como un componente clave para contribuir al desarrollo. La intención de esta propuesta era ofrecer alternativas para abordar el problema público identificado, que era el bajo aprovechamiento de las vías fluviales en la Amazonía peruana, con la participación activa de todos los actores tanto públicos como privados involucrados en esta actividad.

Para llevar a cabo la investigación, se realizaron entrevistas con especialistas en transporte fluvial en la región amazónica, así como con expertos internacionales, y se examinaron diversos documentos normativos y datos estadísticos relevantes. La propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica se desarrolló siguiendo la metodología establecida por la Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN, que es el organismo rector del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico del Perú.

Se concluyó que la propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica, enriquecida con la opinión de expertos, tiene el potencial de contribuir significativamente a la reducción del subdesarrollo regional y a la mejora de las condiciones sociales de los habitantes de la Amazonía peruana que están integrados en el país (Valles, 2020).

Después, se hará referencia a la investigación titulada "**Criterios para el Desarrollo de una Política Nacional Aeronáutica**", presentada en 2018 como requisito para obtener el grado de Magíster en Diplomacia y Relaciones Internacionales en la Academia Diplomática del Perú por José Gómez.

El propósito principal de esta investigación fue examinar el tema de la aviación en el contexto peruano, considerando que no ha recibido suficiente atención en términos de gestión pública, lo que ha llevado a la falta de objetivos claros a nivel estatal para su desarrollo. En este sentido, se reconoce que el núcleo de este tipo de política pública radica en abordar un problema público específico.

A través del diagnóstico y análisis de información obtenida de fuentes documentales y entrevistas, se formularon recomendaciones sobre los criterios que deberían tenerse en cuenta para una eventual política pública que aborde los desafíos presentes en la aviación peruana. Se llegó a la conclusión de que el foco de una posible Política Nacional Aeronáutica sería la necesidad de modernizar el sector aeronáutico nacional con una perspectiva internacional, considerándolo como un instrumento clave para el desarrollo. Para lograr esto, es esencial identificar las características principales, problemas y posibles causas en el sector aeronáutico peruano (Gómez, 2018).

Posteriormente, se hará referencia al estudio previo titulado "**Impacto de la Gestión Logística en la Marina de Guerra del Perú en el Desarrollo Nacional**", presentado en 2018 como parte de los requisitos para obtener el grado de Magíster en Administración y Gestión Pública en el Centro de Altos Estudios Nacionales por Sofía Urteaga.

El objetivo de la investigación fue determinar en qué medida la Gestión Logística en la Marina de Guerra del Perú afecta el Desarrollo Nacional. El enfoque del estudio fue cuantitativo, con un alcance descriptivo y un diseño no experimental. La población de estudio estuvo compuesta por 188 individuos pertenecientes a la Marina de Guerra del Perú, con conocimiento y experiencia en los procesos logísticos a nivel de la Dirección General del Material de la institución. Se seleccionó una muestra de 126 personas, y se utilizó un cuestionario de encuesta como instrumento de investigación para la prueba empírica. Se aplicó la Prueba de Chi-cuadrado para evaluar la hipótesis planteada: "La Gestión Logística en la Marina de Guerra del Perú tiene un impacto significativo en el Desarrollo Nacional".

Como resultado, se llegó a la conclusión de que la Gestión Logística en la Marina de Guerra del Perú tiene un impacto significativo en el Desarrollo Nacional, ya que una gestión efectiva facilita el logro de los objetivos dirigidos a contribuir efectivamente al desarrollo nacional del país (Urteaga, 2018).

Investigaciones Internacionales:

Luego, se mencionará el estudio titulado "**Contribuciones de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible y la Ley de Política Nacional de Aguas para la construcción de una visión integral del territorio**", presentado en 2017 como parte de los requisitos para obtener el grado de Magíster en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en la Universidad de la República, Uruguay, por Matilde Saravia.

El objetivo de la investigación fue examinar, desde una perspectiva jurídica e institucional, la integración de las políticas públicas de ordenamiento territorial y de gestión de aguas en Uruguay, a partir de la promulgación del nuevo marco regulatorio de la política nacional de aguas y del ordenamiento territorial. Para lograr esto, se analizó la normativa relevante, incluyendo sus antecedentes, génesis, marco conceptual, desarrollo y marco institucional. Posteriormente, se identificaron los vínculos entre ambas políticas, destacando sus fortalezas y debilidades.

El marco normativo uruguayo experimentó cambios significativos con la aprobación del Artículo 47 de la Constitución por iniciativa popular en 2004, así como con la promulgación de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible en 2008 y la Ley de Política Nacional de Aguas en 2009. Estas modificaciones representan un cambio en la gestión de los recursos naturales, con un enfoque territorial más pronunciado. Esto plantea desafíos importantes para los sistemas de gestión estatales, especialmente en la superación de las prácticas sectoriales en la gestión de los recursos naturales y en la adaptación de la organización institucional existente para que se alinee mejor con las dinámicas de los recursos naturales en general (Saravia, 2017).

A continuación, se mencionará la investigación titulada **"La responsabilidad del estado por daño ambiental causado por actividades marítimas (concesiones de playas marítimas y terrenos de bajamar) según el inciso 1 del artículo 90 de la Constitución Política de Colombia"**, presentada en 2017 como requisito para obtener el grado de Doctor en Derecho en la Universidad Santo Tomás, Colombia, por Andrea Ariza.

El objetivo principal del estudio fue contribuir al ámbito académico mediante una reflexión sobre los métodos de interpretación normativa en relación con la responsabilidad del Estado, particularmente en lo concerniente al reconocimiento del daño ambiental derivado de actividades marítimas como las concesiones de playas y terrenos de bajamar. Para este propósito, se emplearon como fundamentos el inciso primero del artículo 90 de la Constitución Política de Colombia, la jurisprudencia y la doctrina tanto nacional como internacional hasta enero de 2017. El material utilizado fue obtenido de las principales bibliotecas de Bogotá y de bases de datos especializadas.

Como conclusión, se destaca que las zonas costeras representan ecosistemas de gran riqueza en recursos fundamentales para el desarrollo humano, y Colombia cuenta con una extensa costa. Sin embargo, la atención hacia la protección de estas áreas ha surgido relativamente recientemente, en gran medida durante el siglo pasado. Este cambio de paradigma

refleja un nuevo enfoque global que reconoce la importancia de preservar el medio ambiente como condición indispensable para garantizar derechos fundamentales como la vida, la salud y la dignidad humana (Ariza, 2017).

Finalmente, se abordará la investigación titulada "**La historia marítima de la Patagonia Atlántica: circulación de especies en el contexto social global (1800-1914)**", presentada en 2020 como parte de los requisitos para obtener el grado de Doctor en Historia en la Universidad Nacional de San Martín, Argentina, por Sofia Haller.

El objetivo principal de la investigación fue analizar las conexiones marítimas y su inserción en los movimientos sociohistóricos globales que integraron la costa patagónica en una red interoceánica. Para llevar a cabo este análisis, se empleó una metodología que permitió sistematizar grandes volúmenes de datos sobre embarcaciones durante un extenso período. Este enfoque se centró en identificar patrones de navegación, fondeo y explotación que pudieran explicar estas conexiones y sus impactos en el entorno ambiental. La amplitud del tema abordado refleja la complejidad de las relaciones marítimas que tuvo la Patagonia durante el siglo XIX y principios del XX. Aunque de manera tangencial, se exploraron los usos costeros, la navegación de las poblaciones originarias y las relaciones interétnicas con los tripulantes extranjeros.

En conclusión, el estudio de las prácticas extractivas en la región permite comprender la historia del trabajo marítimo y abordar las condiciones laborales y los problemas sociales de los trabajadores. Se destacan tensiones dentro de las tripulaciones, casos de motines y desertiones, así como los intercambios con los residentes y nativos de la costa patagónica, que contribuyen a otras discusiones relevantes para explicar el proceso de conquista y colonización regional (Haller, 2020).

1.5 Marco conceptual

Aplicación de la Política Nacional Marítima: Esta política de carácter multisectorial busca garantizar el uso eficiente y sostenible del ámbito marítimo, integrando la acción estatal

en el mar de manera holística e integral para fortalecer la coordinación entre las políticas sectoriales (Marina de Guerra del Perú, 2019).

Costos de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao: El principal gasto asociado al transporte marítimo internacional es el flete marítimo, que representa el pago que realizan exportadores e importadores por el traslado de mercancías entre puertos de origen y destino (Logisber, 2022).

Desarrollo de la Región Callao: El progreso socioeconómico se caracteriza por avances significativos dentro de un sistema económico, impulsados por un crecimiento sostenido que permite acumular capital a lo largo del tiempo (Ovallos et al., 2017).

Esperanza de vida al nacer: Este indicador refleja el promedio de años que se espera que una persona viva, considerando el nivel de mortalidad de un grupo poblacional determinado. Factores como el sexo, el nivel educativo, las condiciones sanitarias y el nivel económico influyen en la mortalidad (Quiroa, 2020).

Índice de Densidad Económica: Este índice representa la actividad económica por unidad de superficie en una región específica, revelando la concentración geográfica de la actividad económica. Su propósito es identificar las zonas más productivas en términos económicos dentro de un país (Dipublico, 2017).

Nivel de productividad Acuícola en la Región Callao: La acuicultura abarca diversas técnicas para cultivar organismos acuáticos con diferentes fines, como animales y plantas. Estos procedimientos son fundamentales para criar especies acuáticas en distintos entornos (Pérez y Gardey, 2017).

Nivel de productividad Pesquera en la Región Callao: Se refiere a todas las actividades e industrias relacionadas con la pesca, incluyendo la captura de especies marinas y el uso de embarcaciones destinadas a esta actividad (Tilio, 2021).

Nivel de productividad Portuaria en la Región Callao: Engloba las actividades vinculadas con la construcción, operación y administración de puertos y terminales, así como los trabajos de ingeniería costera y oceánica. Comprende todas las acciones realizadas en puertos y áreas portuarias (Gobierno del Perú, 2022).

Objetivos Prioritarios de la Política Nacional Marítima: Se han identificado cinco objetivos clave de esta política, orientados a abordar los problemas públicos planteados. Cada objetivo incluye directrices específicas para lograr su cumplimiento y abordar los desafíos identificados (MGP, 2019).

Producto Bruto Interno (PBI): Este indicador económico cuantifica el valor monetario de todos los bienes y servicios finales producidos en un país durante un período determinado, reflejando la generación de riqueza en la economía nacional (Sevilla, 2017).

PBI per cápita: Representa el ingreso promedio por habitante en un país, obtenido al dividir el Producto Bruto Interno (PBI) entre la población total. Es una medida útil para evaluar el nivel de bienestar económico de una sociedad (Sánchez, 2017).

Tasa de alfabetización en adultos: Se refiere al proceso de enseñanza y aprendizaje para adquirir habilidades de lectura y escritura en la población adulta. Es una medida fundamental para evaluar el nivel educativo de una sociedad (Pérez y Merino, 2022).

Tasa neta de matriculación en educación primaria, secundaria y terciaria: Esta tasa compara la matrícula de la población en edad escolar con la matrícula correspondiente a su nivel educativo. Es importante para comprender el acceso y la participación en la educación en diferentes niveles (INEI, 2022).

Tonelaje de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao: Se refiere al volumen total de carga transportada por vía marítima en la región del

Callao. Este indicador cuantifica la cantidad de bienes movilizados a través del transporte marítimo (Educalingo, 2022).

Tonelaje y Costos de carga comercializada mediante Cabotaje Marítimo en la Región Callao: El cabotaje marítimo implica el transporte de mercancías y pasajeros entre puertos dentro del mismo país. En el caso del Callao, este sistema enfrenta desafíos que generan sobrecostos para las empresas de transporte (Esan, 2021).

CAPITULO II. EL PROBLEMA, OBJETIVOS, HIPÓTESIS Y VARIABLES

2.1 Planteamiento del problema

2.1.1 Descripción de la realidad problemática.

El Perú cuenta con una extensa línea costera de más de 3080 kilómetros que ofrece acceso natural al mar y sustenta una amplia gama de actividades, como el transporte y el comercio marítimo, la exploración y explotación de recursos marinos, la investigación científica y desarrollo tecnológico, la vigilancia marítima para garantizar la seguridad, la protección del medio ambiente marino, la represión de actividades ilícitas, la práctica de deportes y recreación náutica, así como el turismo, entre otras. Estas actividades involucran a múltiples sectores tanto públicos como privados.

A pesar del potencial del ámbito marítimo peruano, se observaba un uso inadecuado y poco eficiente, principalmente debido a la falta de coordinación entre los diferentes sectores y entidades estatales encargadas de regular y gestionar diversas actividades marítimas. Aunque cada una de estas entidades había establecido normativas específicas para sus respectivas áreas de competencia, estas normativas no estaban debidamente alineadas ni coordinadas a nivel estratégico por parte del Poder Ejecutivo.

Esta falta de coordinación afectaba la gobernanza del ámbito marítimo, entendida como los procesos e instituciones que facilitan el desarrollo sostenible del área marítima mediante el conocimiento de sus recursos, la articulación de actores y la construcción de consensos para un uso racional y sostenible.

Por tanto, se determinó la necesidad de que estos procesos e instituciones siguieran las directrices establecidas en la Ley 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, que insta al Estado a armonizar las políticas y estrategias de diferentes actores, sectores y niveles de gobierno para lograr un uso efectivo, racional y sostenible de los recursos marítimos.

En este contexto, se creó la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (Comaem) mediante el Decreto Supremo 118-2017-PCM, con el objetivo de desarrollar e implementar la Política Nacional Marítima (PNM). Esta política busca integrar la acción del Estado en el mar y fortalecer la coordinación de políticas sectoriales para una toma de decisiones más efectiva y consensuada a nivel estatal, en beneficio del bienestar de la población peruana.

En este sentido, para evaluar si se ha logrado este objetivo, es necesario analizar la relación entre la aplicación de la PNM y el desarrollo socioeconómico de la región Callao. Para ello, se considerarán dos de los cinco Objetivos Prioritarios de la PNM que guardan mayor relación con el desarrollo socioeconómico: (1) Fortalecer las actividades productivas en el ámbito marítimo de manera racional y sostenible, y (2) Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo.

2.1.2 Definición del problema: Problema General y Problemas Específicos.

2.1.2.1 Problema General

¿En qué medida es que se relaciona la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao?

2.1.2.2 Problemas Específicos (PE).

- a) ¿En qué medida es que se relaciona el nivel de productividad acuícola como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao?
- b) ¿En qué medida es que se relaciona el nivel de productividad pesquera como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao?

- c) ¿En qué medida es que se relaciona el nivel de productividad portuaria como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao?
- d) ¿En qué medida es que se relaciona el tonelaje de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao?
- e) ¿En qué medida es que se relacionan los costos de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao?
- f) ¿En qué medida es que se relacionan el tonelaje y costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao?

2.2 Finalidad y objetivos de la presente investigación

2.2.1 Finalidad

La finalidad del trabajo es comprobar la existencia de una relación entre la implementación de la Política Nacional Marítima y el desarrollo socioeconómico en la región Callao.

2.2.2 Objetivo General y Específicos

2.2.2.1 *Objetivo General*

Determinar la relación existente entre la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

2.2.2.2 *Objetivos Específicos*

- a) Determinar la relación existente entre el nivel de productividad acuícola como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
- b) Determinar la relación existente entre el nivel de productividad pesquera como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
- c) Determinar la relación existente entre el nivel de productividad portuaria como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
- d) Determinar la relación existente entre el tonelaje de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
- e) Determinar la relación existente entre los costos de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

- f) Determinar la relación existente entre el tonelaje y costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

2.2.3 Delimitación del presente estudio.

Esta investigación metodológica se centra en los siguientes aspectos delimitados:

1. **Delimitación espacial:** Se concentra exclusivamente en la Región Callao.
2. **Delimitación temporal:** Comprende el período desde el 20 de diciembre de 2019, fecha de aprobación de la Política Nacional Marítima 2019-2030, hasta la actualidad.
3. **Delimitación social:** Involucra al personal de oficiales, personal subalterno y personal civil de la Marina de Guerra del Perú que haya prestado servicio en la Región Callao durante el transcurso de su carrera.

2.2.4 Justificación e importancia del presente estudio.

Justificación teórica del estudio

Para Hernández, Fernández y Baptista (2014), Bernal (2010), Pyrczak (2014) y Salinas y Cárdenas (2009), como se citó en Fernández-Bedoya (2020, p.70), una investigación se encuentra respaldada teóricamente cuando se identifica la ausencia de conocimiento en un área científica, por lo que llevar a cabo el estudio contribuiría a abordarla, ya sea de manera completa o parcial.

En tal sentido, la presente investigación se justifica teóricamente debido a que la misma permitió confirmar la existencia, como aporte teórico, de una relación significativa entre la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

Justificación práctica del estudio

Según Bernal (2010) y Blanco y Villalpando (2012), como se citó en Fernández-Bedoya (2020, p.70), un estudio se justifica prácticamente cuando su ejecución ayuda a resolver un problema o propone estrategias que contribuyen a su solución.

A partir de lo antes indicado, siendo un problema el desconocimiento de la relación existente entre la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao, la presente investigación se justifica prácticamente debido a que la misma permitió confirmar la existencia de dicha relación significativa.

Justificación social del estudio

Para Arias (2012) y Hernández, Fernández y Baptista (2014), Salinas y Cárdenas (2009) y Tamayo y Tamayo (1999), como se citó en Fernández-Bedoya (2020, pp.71-72), toda investigación debe tener cierta relevancia social, logrando ser trascendente para la sociedad y denotando alcance o proyección social, por lo cual los estudios de investigación aplicada deben estar orientados a la mejora de la sociedad.

Por ello, la presente investigación se justifica socialmente debido a que la misma, al confirmar la existencia de una relación significativa entre la aplicación de una política nacional y el desarrollo socioeconómico de una región, aporta con información relevante respecto a medidas que, al ser aplicadas por parte de las autoridades competentes, tendrían un impacto en el desarrollo socioeconómico de una localidad, y por lo tanto, relevancia social, pudiendo potencialmente contribuir con mejoras en la sociedad.

2.3 Hipótesis y variables

2.3.1 Supuestos teóricos relacionados al presente estudio.

La Política Nacional Marítima, a través de sus objetivos de Fortalecer las actividades productivas e incrementar el comercio marítimo, incrementará los valores de los

indicadores relacionados al desarrollo de la población de la Región Callao, especialmente en los aspectos económico, educativo y sanitario.

Por tal motivo, se ha planteado las siguientes hipótesis que se muestran a continuación:

2.3.2 Hipótesis principal e Hipótesis específicas.

2.3.2.1 Hipótesis principal (HP).

La aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

2.3.2.2 Hipótesis específicas (HE).

- a) El nivel de productividad acuícola como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
- b) El nivel de productividad pesquera como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
- c) El nivel de productividad portuaria como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
- d) El tonelaje de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

- e) Los costos de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relacionan significativamente con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
- f) El tonelaje y costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relacionan significativamente con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

2.3.3 Variables e indicadores.

2.3.3.1 Variables

VI. (X) Aplicación de la Política Nacional Marítima. (variable independiente)

VD. (Y) Desarrollo socioeconómico. (variable dependiente)

2.3.3.2 Matriz operacional

Cuadro 1

Variables e Indicadores

Variable X: Aplicación de la Política Nacional Marítima

X₁: Nivel de productividad Acuícola

X₂: Nivel de productividad Pesquera

X₃: Nivel de productividad Portuaria

X₄: Tonelaje de carga comercializada mediante Transporte Marítimo

X₅: Costos de carga comercializada mediante Transporte Marítimo

X₆: Tonelaje y Costos de carga comercializada mediante Cabotaje Marítimo

Variable Y: Desarrollo Socioeconómico

Y₁: Producto Bruto Interno (PBI)

Y₂: PBI per cápita

Y₃: Índice de Densidad Económica

Y₄: Tasa de alfabetización en adultos

Y₅: Tasa neta de matriculación en educación primaria, secundaria y terciaria

Y₆: Esperanza de vida al nacer

CAPITULO III. MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS EMPLEADOS

3.1 La Población y muestra

3.1.1 La Población.

La población objetivo estuvo conformada por 25,648 miembros de la Marina de Guerra del Perú, entre oficiales, personal subalterno y personal civil, que tengan como característica, además del conocimiento técnico propio de su carrera profesional, el que en su carrera hayan prestado servicio (trabajado) en la Región Callao.

3.1.2 La Muestra

Para calcular la muestra a estudiar, se empleó la siguiente fórmula, diseñada específicamente para poblaciones finitas que son menores a 100,000, y se representa mediante el siguiente estadístico:

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * q}$$

dónde:

- p : probabilidad de éxito representada por el 50% (0.5) encuesta (asumiendo p = 50%)
- q : probabilidad de fracaso (asumiendo 1-p = 50%)
- d : error estadístico 5% asignado por el investigador
- N : la Población (25648)
- n= tamaño considerado de la muestra
- Z= distribución estándar (1.96 para un N.C 95%)

$$n = 380$$

3.2 Tipo, Nivel, Método y Diseño de Investigación

3.2.1 Tipo de investigación.

Conforme a lo señalado por Hernández-Sampieri y Mendoza (2018, p. xxxiii), la investigación científica tiene dos objetivos primordiales: generar conocimiento y teorías, lo cual constituye la investigación básica, y abordar problemas concretos, lo que se traduce en la investigación aplicada. Por ende, el tipo de investigación llevado a cabo en este estudio se cataloga como Básica o Pura.

3.2.2 Nivel de Investigación.

Según Hernández-Sampieri y Mendoza (2018, p.106), existen cuatro niveles o alcances de la investigación: exploratorio, descriptivo, correlacional y explicativo. Estos niveles, según los autores, no son clases o tipos de investigación y tampoco son mutuamente excluyentes, sino que forman parte de lo que ellos llaman un continuo de causalidad.

El nivel correlacional tiene como objetivo comprender el grado de asociación o relación entre dos o más conceptos, variables, categorías o fenómenos en un contexto específico, lo que permite al investigador realizar ciertas predicciones.

Por lo tanto, el nivel de la investigación se identificó como correlacional, ya que se pretendía determinar la relación entre las variables Aplicación de la Política Nacional Marítima (variable independiente) y Desarrollo socioeconómico (variable dependiente).

3.2.3 Método y Diseño de la investigación.

3.2.3.1 Método de la investigación.

El método utilizado fue el Hipotético Deductivo.

3.2.3.2 Diseño de la investigación.

Hernández-Sampieri y Mendoza (2018) explican que existen tres enfoques de investigación que representan diferentes vías para abordar problemas de investigación, estudiar fenómenos y generar conocimiento y desarrollo tecnológico: el cuantitativo, el cualitativo y los métodos mixtos.

En el enfoque cuantitativo, según los autores, se busca comprender o capturar la realidad externa o el fenómeno estudiado tal como es, o al menos, aproximarse lo más posible a ello. Argumentan que las suposiciones deben ajustarse a esta realidad y no al contrario, y concluyen que, si no coinciden, lo que se debe cambiar son las suposiciones o hipótesis (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018, p. 7).

Un diseño no experimental es aquel que se lleva a cabo sin manipular deliberadamente las variables. Se basa principalmente en la observación de fenómenos tal como se presentan en su contexto natural para luego analizarlos. Estos estudios no implican la variación intencional de las variables independientes para observar su efecto sobre otras variables (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018, p. 174).

Los diseños transversales o transeccionales son aquellos que recopilan datos en un solo momento y en un tiempo único. Se asemejan a tomar una fotografía de algo que está sucediendo en un momento determinado (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018, p. 176).

En consonancia con lo anteriormente mencionado, la presente investigación se ha desarrollado siguiendo un enfoque cuantitativo y un diseño no experimental, específicamente de tipo transversal.

El siguiente esquema representa el diseño desarrollado:

$$M = O_{x_1} r O_y$$

Donde:

M = La muestra

O = La Observación

r = El Índice de Correlación de variables

Y = El Desarrollo socioeconómico

X₁ = La Aplicación de la Política Nacional Marítima

3.3 Técnica e instrumentos de recolección de datos

3.3.1 Técnica.

La técnica utilizada en el presente estudio fue la técnica de la encuesta.

3.3.2 Instrumentos.

Como instrumento de recolección de datos se utilizó el cuestionario que, por intermedio de un cuestionario de preguntas estructurada, en su modalidad cerrada, se tomó a la muestra señalada.

Cabe señalar que, después del proceso de análisis y revisión del cuestionario de preguntas estructurado, cuyo contenido se detalla en el Anexo 2, el mismo fue validado por los siguientes profesionales:

Dr. Juan Víctor RODRÍGUEZ Chirinos (Asesor técnico).

Dr. Fernando VIGIL Cornejo (Asesor metodológico).

Magister Álvaro PALACIOS Aguilar (Asesor externo).

La evaluación por parte de los expertos consideró los aspectos de claridad, pertinencia, coherencia y suficiencia, a partir de los siguientes criterios:

No	Aspectos	Criterios
1	Claridad	La pregunta se entiende con claridad, es decir, está formulada con una estructura y significado adecuados.
2	Pertinencia	La pregunta aborda temas pertinentes para el objetivo de la investigación.
3	Coherencia	La pregunta guarda coherencia lógica con el indicador de la variable que está evaluando.
4	Suficiencia	Las preguntas que pertenecen a una misma unidad de variable incluyen los aspectos más relevantes a investigar y son suficientes para evaluar sus indicadores.

Los resultados de la evaluación por parte de los expertos fueron sometidos a la prueba de validez V de Eicken, utilizando la siguiente fórmula:

$$V = S / [n (c - 1)]$$

Donde:

V = Coeficiente V de Eicken

S = Suma de la valoración de todos los expertos por pregunta

n = Número de expertos que participaron en el estudio

c = Número de niveles de la escala de valoración

Habiéndose obtenido un resultado para V de 0.743 con lo que se valida su contenido.

3.4 Procesamiento de datos

Se emplearon instrumentos de recopilación de datos para obtener información sobre las variables investigadas, y una vez recabada, se construyó una base de datos utilizando el software estadístico SPSS versión 27.

Se generaron tablas y gráficos que incluían interpretaciones de frecuencias, porcentajes, entre otros. Posteriormente, se llevó a cabo el análisis estadístico inferencial.

Para poner a prueba la hipótesis, se empleó la prueba de correlación de Spearman.

3.4.1 Confiabilidad del Instrumento.

Se empleó el modelo de consistencia interna de la prueba alfa de Cronbach para evaluar la confiabilidad del instrumento dirigido a los 380 miembros de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. El resultado obtenido fue de 0,863 ($\alpha=0,863$), indicando una confiabilidad del instrumento considerada como buena (Hernández-Sampieri, R. y Mendoza, C. 2018, p. 240).

Es importante mencionar que, según Oviedo y Campo (2005, p. 577), los valores de la prueba alfa de Cronbach que oscilan entre 0,7 y 0,9 se consideran aceptables.

Esta evaluación de confiabilidad se realizó en relación con los 24 ítems principales de la encuesta, lo que indica que el instrumento utilizado fue confiable, válido y aplicable. Los resultados del coeficiente de confiabilidad alfa de Cronbach se muestran en el cuadro 2.

Asimismo, se realizó una prueba piloto previa, a partir de los resultados obtenidos de 38 personas, también integrantes de la Marina de Guerra del Perú, cuyas características profesionales y de experiencia fueron las mismas respecto de las consideradas para la población seleccionada. Para evaluar dicha prueba piloto, también se utilizó el modelo de consistencia

interna de la prueba alfa de Cronbach, cuyo resultado en este caso fue de 0,795 ($\alpha=0,795$), con lo que el resultado de la prueba fue confiable.

Cuadro 2

Cuadro Estadístico de Confiabilidad Sobre el Instrumento

Resumen del proceso			
		N	%
Casos	Validados	380	100,0
	Excluidos	0	0
	Total	380	100,0

Resultado Estadístico	
Alfa de Cronbach	Nº de elementos
0,863	24

CAPITULO IV. PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

4.1 Presentación de resultados

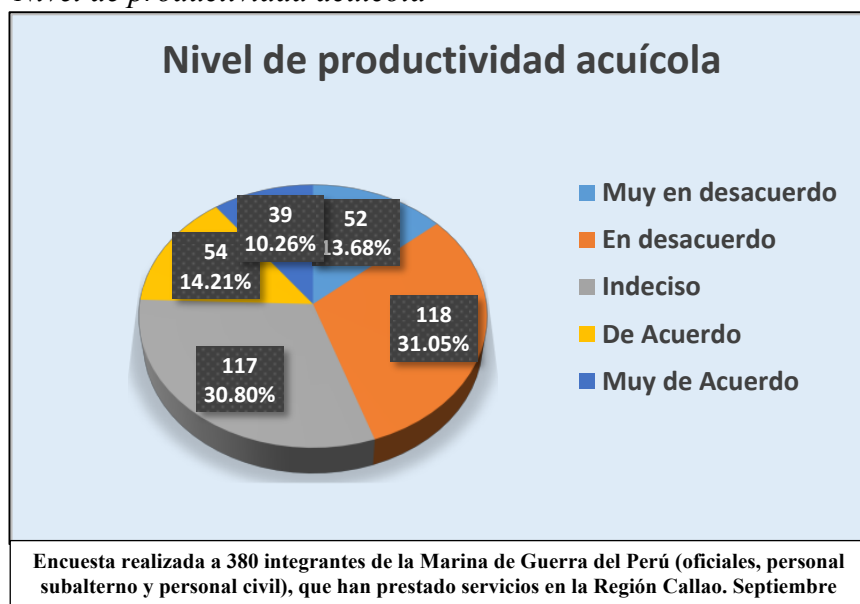
A continuación, se presentan los hallazgos de la encuesta llevada a cabo en septiembre de 2022, dirigida a 380 miembros de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), quienes han prestado servicios en la Región Callao. El propósito principal de esta encuesta es identificar la relación entre la implementación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

Tabla 1
Nivel de productividad acuícola

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	52	13.68%
En desacuerdo	118	31.05%
Indeciso	117	30.80%
De Acuerdo	54	14.21%
Muy de Acuerdo	39	10.26%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 1
Nivel de productividad acuícola



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado el nivel de productividad acuícola en la Región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020: Un total de 118 tripulantes expresaron su desacuerdo, lo que equivale al 31.05% de la muestra. Además, 117 tripulantes indicaron estar indecisos, lo que representa el 30.80%. Por otro lado, 54 tripulantes manifestaron estar de acuerdo, lo que constituye el 14.21%, mientras que 52 tripulantes expresaron un fuerte desacuerdo, equivalente al 13.68%. Por último, 39 tripulantes mencionaron estar muy de acuerdo, lo que representa el 10.26%. En conclusión, el 44.74% de los encuestados muestran su desacuerdo con la consideración del nivel de productividad acuícola en la región Callao.

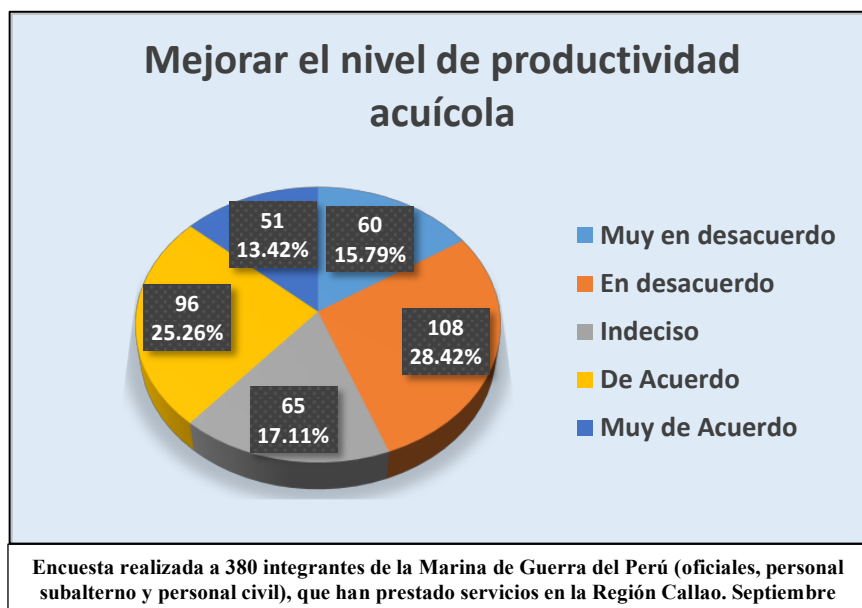
Tabla 2

Mejorar el nivel de productividad acuícola

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	60	15.79%
En desacuerdo	108	28.42%
Indeciso	65	17.11%
De Acuerdo	96	25.26%
Muy de Acuerdo	51	13.42%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 2
Mejorar el nivel de productividad acuícola



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado mejorar el nivel de productividad acuícola en la Región Callao: Un total de 108 tripulantes expresaron su desacuerdo, lo que corresponde al 28.42% de la muestra. Por otro lado, 96 tripulantes indicaron estar de acuerdo, lo que representa el 25.26%. Además, 65 tripulantes señalaron estar indecisos, equivalente al 17.11%, mientras que 60 tripulantes manifestaron un fuerte desacuerdo, representando el 15.79%. Por último, 51 tripulantes mencionaron estar muy de acuerdo, lo que equivale al 13.42%. En resumen, el 44.21% de los encuestados muestran su desacuerdo con respecto a la consideración de mejorar el nivel de productividad acuícola en la región Callao.

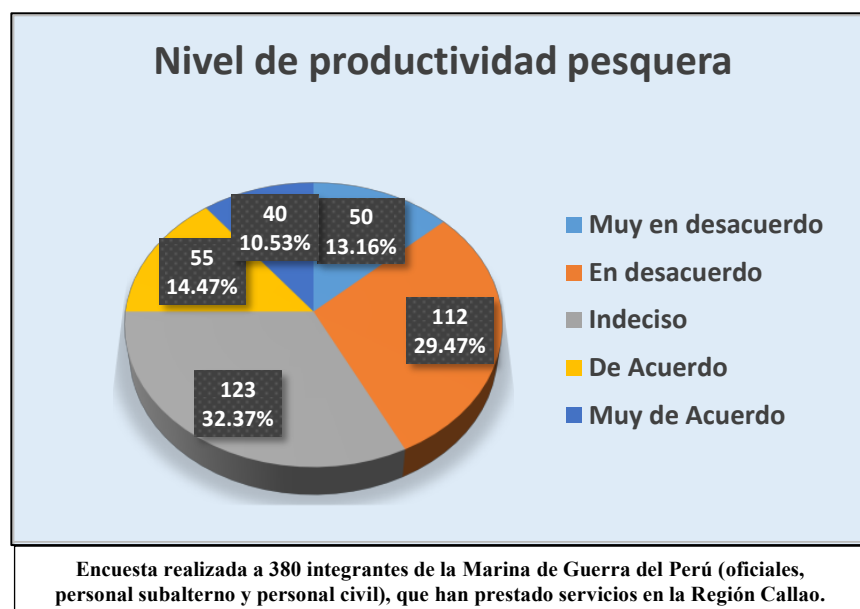
Tabla 3
Nivel de productividad pesquera

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	50	13.16%
En desacuerdo	112	29.47%

Indeciso	123	32.37%
De Acuerdo	55	14.47%
Muy de Acuerdo	40	10.53%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 3
Nivel de productividad pesquera



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado el nivel de productividad pesquera en la Región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020: Un total de 123 tripulantes expresaron su indecisión, lo que equivale al 32.37% de la muestra. Por otro lado, 112 tripulantes indicaron estar en desacuerdo, lo que representa el 29.47%. Además, 55 tripulantes señalaron estar de acuerdo, lo que corresponde al 14.47%, mientras que 50 tripulantes manifestaron un fuerte desacuerdo, representando el 13.16%. Por último, 40 tripulantes mencionaron estar muy de acuerdo, lo que equivale al 10.53%. En resumen, el

42.63% de los encuestados muestran su desacuerdo con respecto a la consideración de mejorar el nivel de productividad pesquera en la región Callao.

Tabla 4

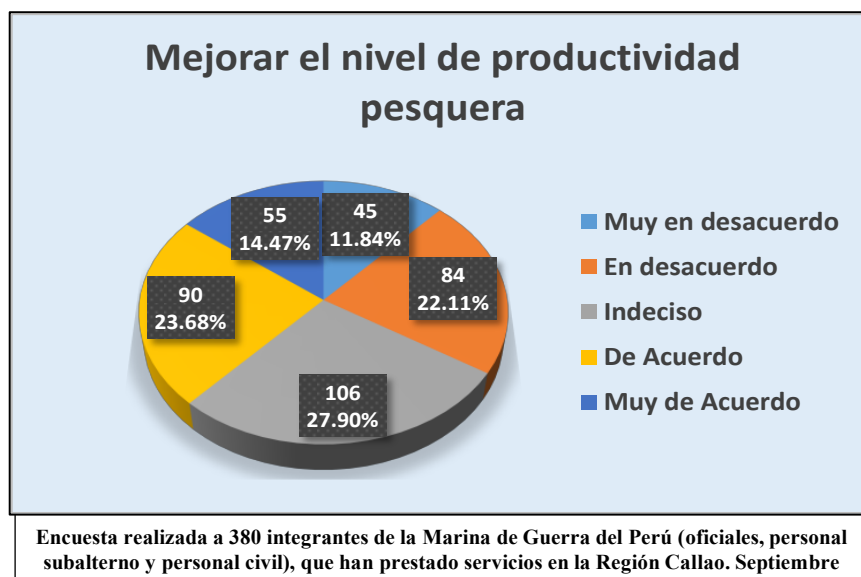
Mejorar el nivel de productividad pesquera

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	45	11.84%
En desacuerdo	84	22.11%
Indeciso	106	27.90%
De Acuerdo	90	23.68%
Muy de Acuerdo	55	14.47%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 4

Mejorar el nivel de productividad pesquera



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado mejorar el nivel de productividad pesquera en la Región Callao: Un total de 106 tripulantes expresaron su

indecisión, lo que equivale al 27.90% de la muestra. Por otro lado, 90 tripulantes indicaron estar de acuerdo, lo que representa el 23.68%. Además, 84 tripulantes señalaron estar en desacuerdo, lo que corresponde al 22.11%, mientras que 55 tripulantes manifestaron un fuerte acuerdo, representando el 14.47%. Por último, 45 tripulantes mencionaron estar muy en desacuerdo, lo que equivale al 11.84%. En resumen, el 38.16% de los encuestados muestran su acuerdo con respecto a la consideración de mejorar el nivel de productividad pesquera en la región Callao.

Tabla 5

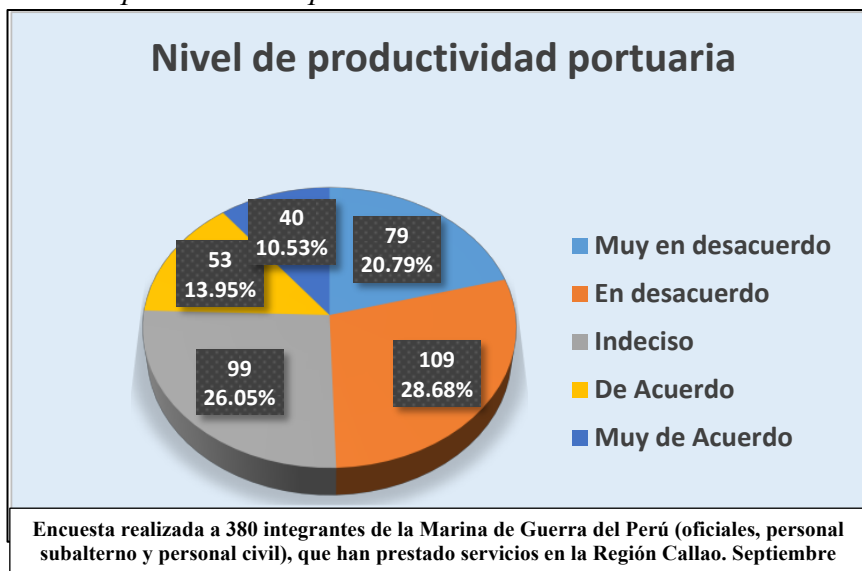
Nivel de productividad portuaria

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	79	20.79%
En desacuerdo	109	28.68%
Indeciso	99	26.05%
De Acuerdo	53	13.95%
Muy de Acuerdo	40	10.53%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 3

Nivel de productividad portuaria



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil),

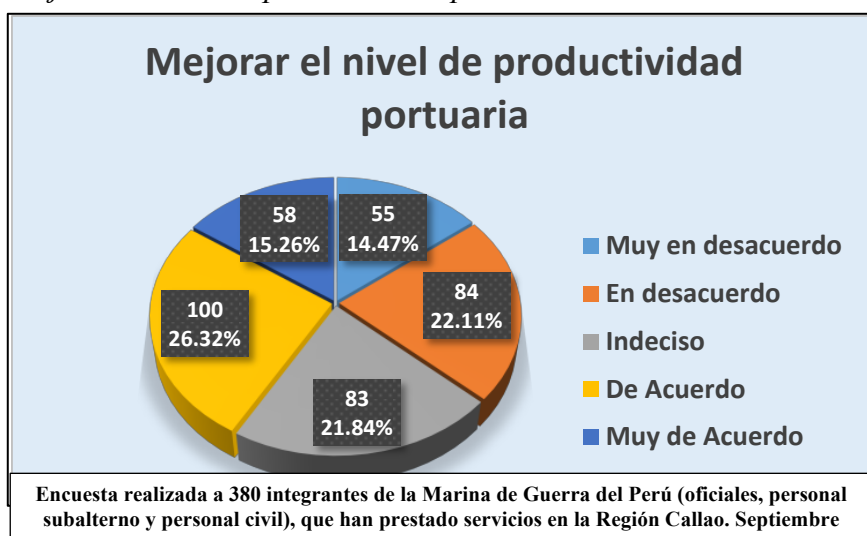
expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado el nivel de productividad portuaria en la Región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020: Un total de 109 tripulantes expresaron su desacuerdo, lo que equivale al 28.68% de la muestra. Por otro lado, 99 tripulantes indicaron estar indecisos, representando el 26.05%. Además, 79 tripulantes señalaron estar muy en desacuerdo, lo que corresponde al 20.79%, mientras que 53 tripulantes manifestaron estar de acuerdo, representando el 13.95%. Por último, 40 tripulantes mencionaron estar muy de acuerdo, lo que equivale al 10.53%. En resumen, el 49.47% de los encuestados muestran su desacuerdo con respecto a la consideración de mejorar el nivel de productividad portuaria en la región Callao.

Tabla 4
Mejorar el nivel de productividad portuaria

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	55	14.47%
En desacuerdo	84	22.11%
Indeciso	83	21.84%
De Acuerdo	100	26.32%
Muy de Acuerdo	58	15.26%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 6
Mejorar el nivel de productividad portuaria



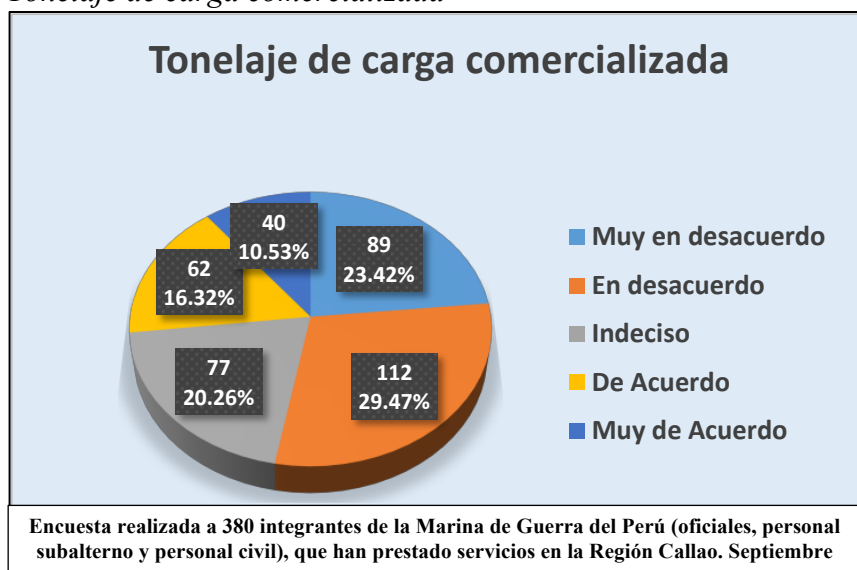
Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado mejorar el nivel de productividad portuaria en la Región Callao: Un total de 100 tripulantes expresaron su acuerdo, lo que equivale al 26.32% de la muestra. Por otro lado, 84 tripulantes indicaron estar en desacuerdo, representando el 22.11%. Además, 83 tripulantes señalaron estar indecisos, lo que corresponde al 21.84%, mientras que 58 tripulantes manifestaron estar muy de acuerdo, representando el 15.26%. Por último, 55 tripulantes mencionaron estar muy en desacuerdo, lo que equivale al 14.47%. En resumen, el 41.58% de los encuestados muestran su acuerdo con respecto a la consideración de mejorar el nivel de productividad portuaria en la región Callao.

Tabla 5
Tonelaje de carga comercializada

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	89	23.42%
En desacuerdo	112	29.47%
Indeciso	77	20.26%
De Acuerdo	62	16.32%
Muy de Acuerdo	40	10.53%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 7
Tonelaje de carga comercializada



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado el tonelaje de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020: Un total de 112 tripulantes expresaron su desacuerdo, lo que equivale al 29.47% de la muestra. Además, 89 tripulantes indicaron estar muy en desacuerdo, representando el 23.42%. Por otro lado, 77 tripulantes señalaron estar indecisos, lo que corresponde al 20.26%, mientras que 62 tripulantes manifestaron estar de acuerdo, representando el 16.32%. Finalmente, 40 tripulantes mencionaron estar muy de acuerdo, lo que equivale al 10.53%. En resumen, el 52.89% de los encuestados muestra su desacuerdo con respecto a considerar adecuado el tonelaje de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao.

Tabla 6

Mejorar el tonelaje de carga comercializada

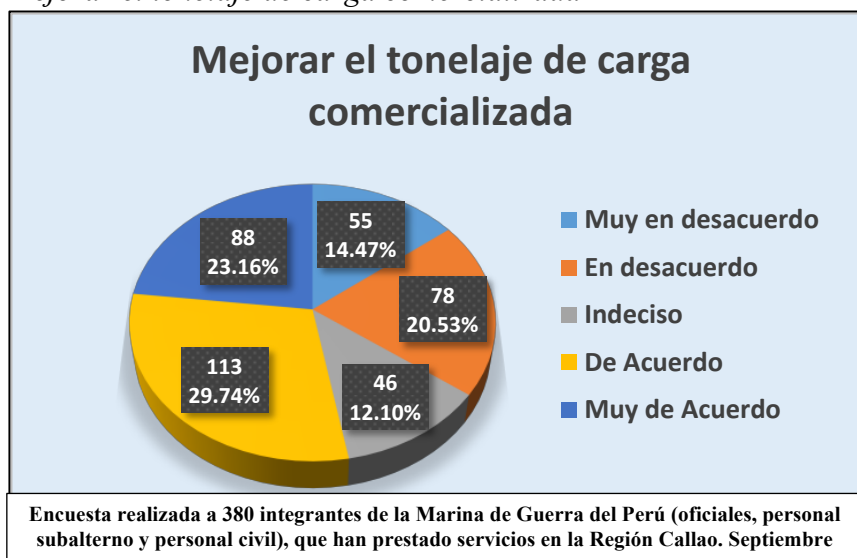
Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	55	14.47%
En desacuerdo	78	20.53%

Indeciso	46	12.10%
De Acuerdo	113	29.74%
Muy de Acuerdo	88	23.16%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 8

Mejorar el tonelaje de carga comercializada



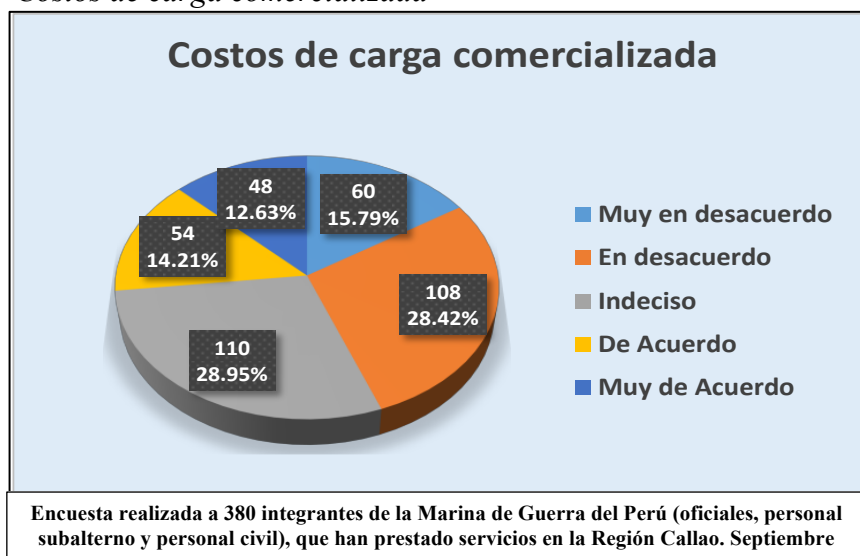
Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado el tonelaje de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020: Un total de 113 tripulantes expresaron su acuerdo, lo que equivale al 29.74% de la muestra. Además, 88 tripulantes indicaron estar muy de acuerdo, representando el 23.16%. Por otro lado, 78 tripulantes señalaron estar en desacuerdo, lo que corresponde al 20.53%, mientras que 55 tripulantes manifestaron estar muy en desacuerdo, representando el 14.47%. Finalmente, 46 tripulantes mencionaron estar indecisos, lo que equivale al 12.10%. En resumen, el 52.89% de los encuestados muestra su acuerdo con respecto a considerar adecuado mejorar el tonelaje de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao.

Tabla 7
Costos de carga comercializada

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	60	15.79%
En desacuerdo	108	28.42%
Indeciso	110	28.95%
De Acuerdo	54	14.21%
Muy de Acuerdo	48	12.63%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 9
Costos de carga comercializada



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, hay diferentes opiniones respecto a si consideran adecuados los costos de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao, en comparación con los presentados antes del 2020: 110 tripulantes expresaron estar indecisos, lo que equivale al 28.95%. Además, 108 tripulantes indicaron estar en desacuerdo, representando el 28.42%, mientras que 60 tripulantes manifestaron estar muy en desacuerdo, lo que corresponde al 15.79%. Por otro lado, 54 tripulantes señalaron estar de acuerdo, lo que representa el 14.21%, y 48 tripulantes mencionaron estar muy de acuerdo, representando el

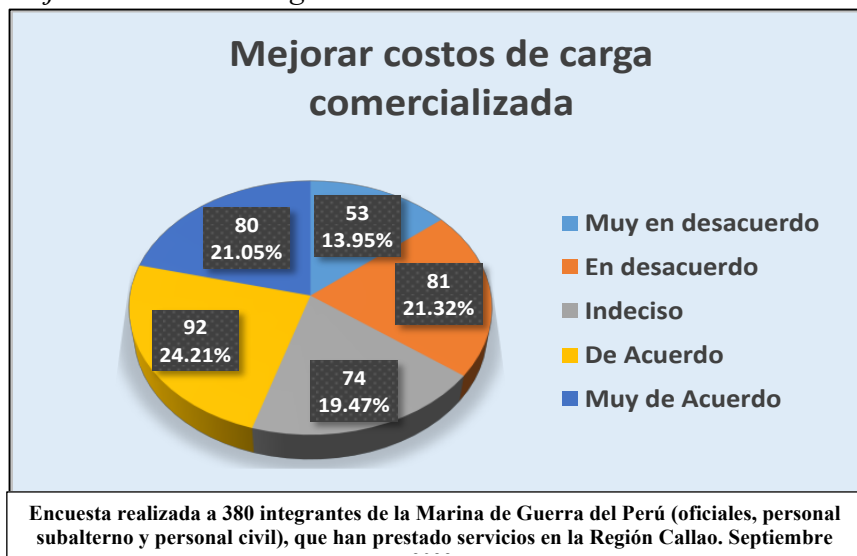
12.63%. En conclusión, el 44.21% de los encuestados mostró su desacuerdo con respecto a considerar adecuado el costo de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao.

Tabla 8
Mejorar costos de carga comercializada

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	53	13.95%
En desacuerdo	81	21.32%
Indeciso	74	19.47%
De Acuerdo	92	24.21%
Muy de Acuerdo	80	21.05%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 10
Mejorar costos de carga comercializada



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado mejorar los costos de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao: 92

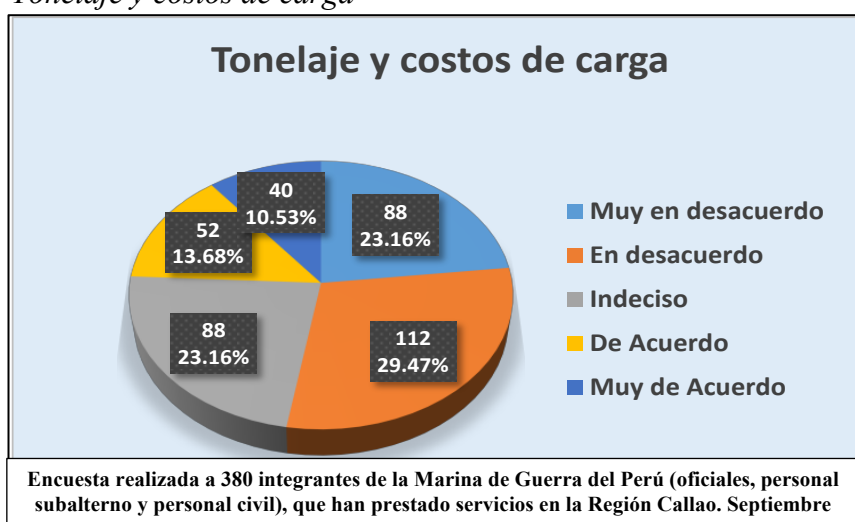
tripulantes expresaron su acuerdo, lo que equivale al 24.21%, mientras que 81 tripulantes indicaron su desacuerdo, representando el 21.32%. Además, 80 tripulantes manifestaron estar muy de acuerdo, lo que corresponde al 21.05%. Por otro lado, 74 tripulantes mencionaron estar indecisos, representando el 19.47%, y 53 tripulantes señalaron estar muy en desacuerdo, lo que equivale al 13.95%. En conclusión, el 45.26% de los encuestados mostró su acuerdo con respecto a considerar adecuado mejorar los costos de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao.

Tabla 9
Tonelaje y costos de carga

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	88	23.16%
En desacuerdo	112	29.47%
Indeciso	88	23.16%
De Acuerdo	52	13.68%
Muy de Acuerdo	40	10.53%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 11
Tonelaje y costos de carga



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado el tonELAJE y

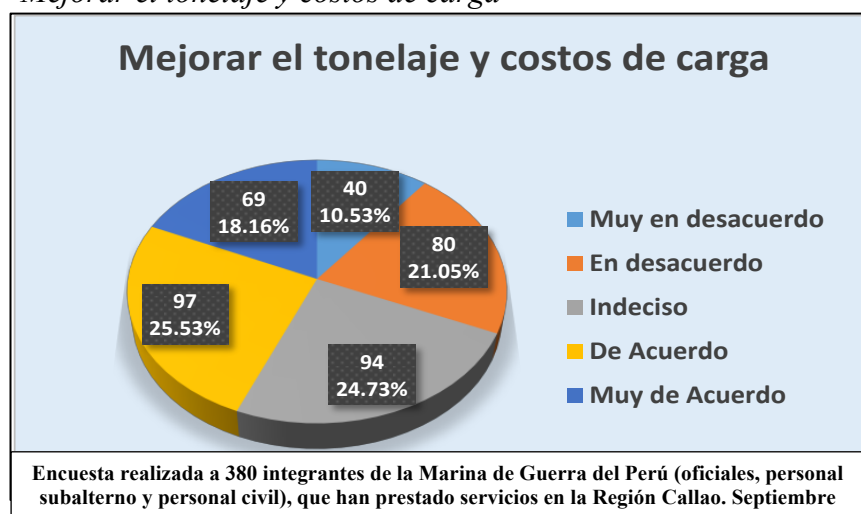
costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo en la Región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020: 112 tripulantes expresaron su desacuerdo, lo que equivale al 29.47%, mientras que 88 tripulantes indicaron estar muy en desacuerdo, representando el 23.16%. Además, 88 tripulantes manifestaron estar indecisos, lo que corresponde al 23.16%. Por otro lado, 52 tripulantes señalaron estar de acuerdo, representando el 13.68%, y 40 tripulantes mencionaron estar muy de acuerdo, lo que equivale al 10.53%. En resumen, el 52.63% de los encuestados mostró su desacuerdo con respecto a considerar adecuado el tonelaje y los costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo en la Región Callao.

Tabla 10
Mejorar el tonelaje y costos de carga

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	40	10.53%
En desacuerdo	80	21.05%
Indeciso	94	24.73%
De Acuerdo	97	25.53%
Muy de Acuerdo	69	18.16%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 12
Mejorar el tonelaje y costos de carga



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil),

expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado mejorar el tonelaje y costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo en la Región Callao: 97 tripulantes expresaron su acuerdo, lo que equivale al 25.53%, mientras que 94 tripulantes indicaron estar indecisos, representando el 24.73%. Además, 80 tripulantes señalaron estar en desacuerdo, lo que corresponde al 21.05%. Por otro lado, 69 tripulantes manifestaron estar muy de acuerdo, representando el 18.16%, y 40 tripulantes mencionaron estar muy en desacuerdo, lo que equivale al 10.53%. En resumen, el 43.68% de los encuestados mostró su desacuerdo con respecto a considerar adecuado mejorar el tonelaje y los costos de carga comercializada mediante transporte marítimo en la Región Callao.

Tabla 11

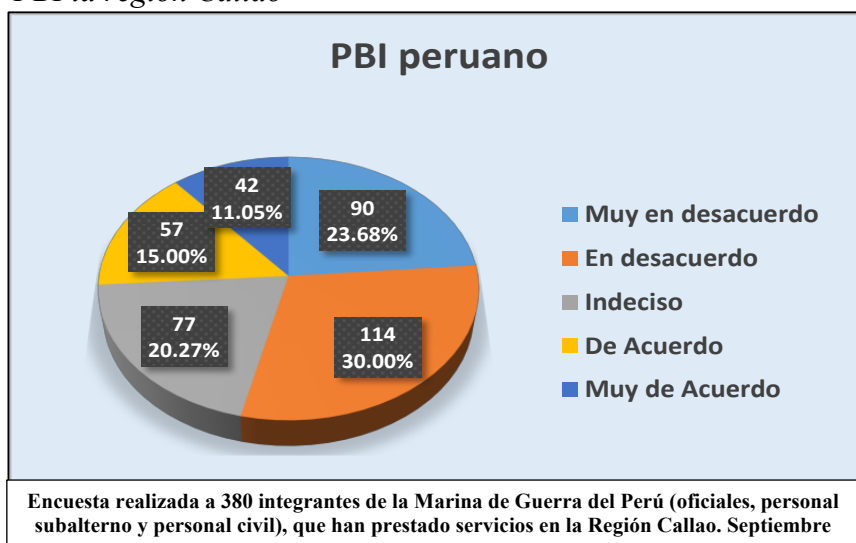
PBI en la región Callao

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	90	23.68%
En desacuerdo	114	30.00%
Indeciso	77	20.27%
De Acuerdo	57	15.00%
Muy de Acuerdo	42	11.05%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 13

PBI la región Callao



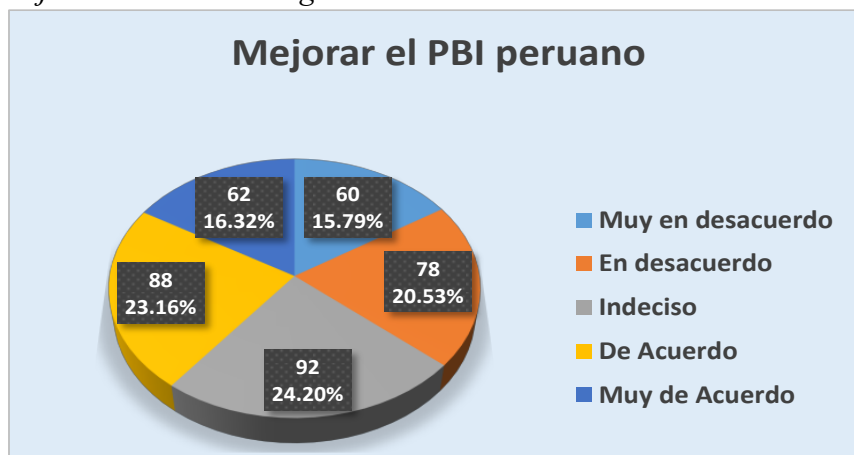
Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado el Producto Bruto Interno (PBI) en la región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020: 114 tripulantes expresaron su desacuerdo, lo que equivale al 30.00%, mientras que 90 tripulantes indicaron estar muy en desacuerdo, representando el 23.68%. Además, 77 tripulantes señalaron estar indecisos, lo que corresponde al 20.27%. Por otro lado, 57 tripulantes manifestaron estar de acuerdo, representando el 15.00%, y 42 tripulantes mencionaron estar muy de acuerdo, lo que equivale al 11.05%. En resumen, el 53.68% de los encuestados mostró su desacuerdo con respecto a considerar adecuado el Producto Bruto Interno (PBI) en la región Callao.

Tabla 12
Mejorar el PBI en la región Callao

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	60	15.79%
En desacuerdo	78	20.53%
Indeciso	92	24.21%
De Acuerdo	88	23.16%
Muy de Acuerdo	62	16.32%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 4
Mejorar el PBI en la región Callao



Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre

Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado mejorar el PBI peruano: 92 tripulantes expresaron su indecisión, lo que equivale al 24.21%, mientras que 88 tripulantes indicaron estar de acuerdo, representando el 23.16%. Además, 78 tripulantes señalaron estar en desacuerdo, lo que corresponde al 20.53%. Por otro lado, 62 tripulantes manifestaron estar muy de acuerdo, representando el 16.32%, y 60 tripulantes mencionaron estar muy en desacuerdo, lo que equivale al 15.79%. En resumen, el 39.47% de los encuestados mostró su acuerdo con respecto a considerar adecuado mejorar el Producto Bruto Interno (PBI) peruano.

Tabla 13

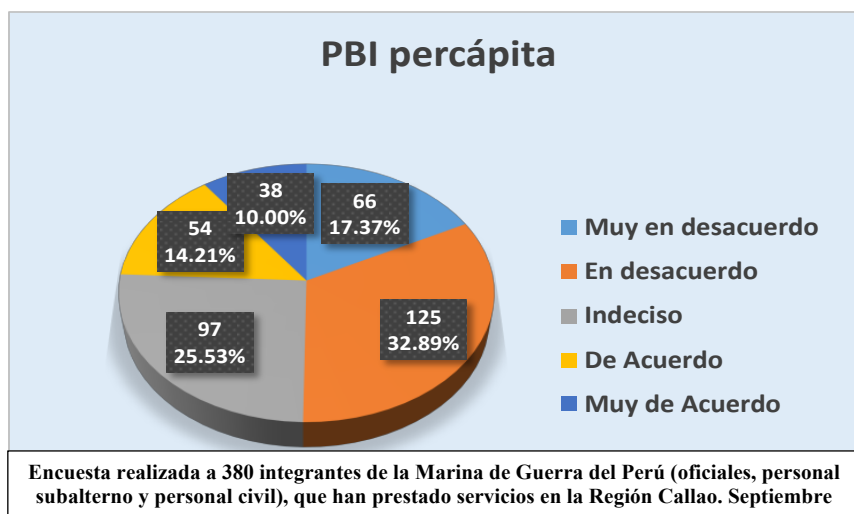
PBI per cápita en la región Callao

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	66	17.37%
En desacuerdo	125	32.89%
Indeciso	97	25.53%
De Acuerdo	54	14.21%
Muy de Acuerdo	38	10.00%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 5

PBI per cápita en la región Callao



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado el PBI per cápita en la región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020: 125 tripulantes expresaron su desacuerdo, lo que equivale al 32.89%, mientras que 97 tripulantes indicaron estar indecisos, representando el 25.53%. Además, 66 tripulantes señalaron estar muy en desacuerdo, lo que corresponde al 17.37%. Por otro lado, 54 tripulantes manifestaron estar de acuerdo, representando el 14.21%, y 38 tripulantes mencionaron estar muy de acuerdo, lo que equivale al 10.00%. En resumen, el 50.26% de los encuestados mostró su desacuerdo con respecto a considerar adecuado el Producto Bruto Interno (PBI) per cápita en la región Callao.

Tabla 14

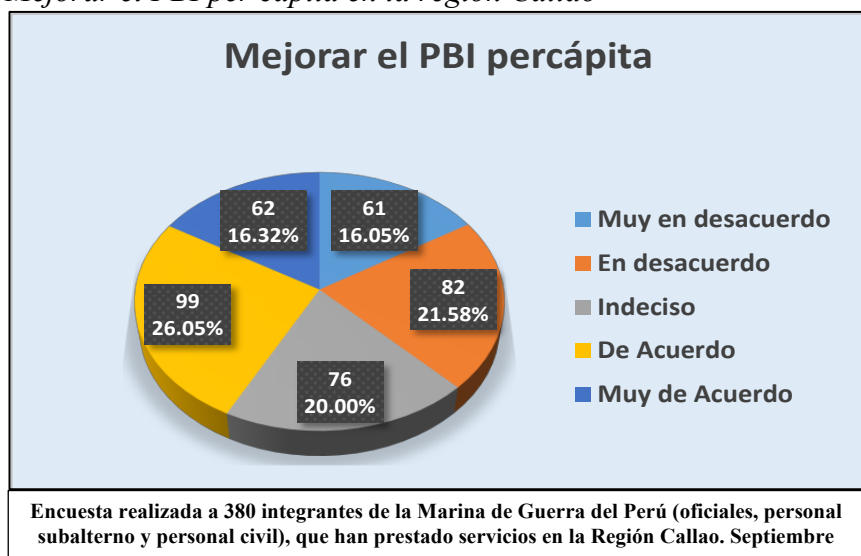
Mejorar el PBI per cápita en la región Callao

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	61	16.05%
En desacuerdo	82	21.58%
Indeciso	76	20.00%
De Acuerdo	99	26.05%
Muy de Acuerdo	62	16.32%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 6

Mejorar el PBI per cápita en la región Callao



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado mejorar el PBI per cápita en la región Callao: 99 tripulantes expresaron su acuerdo, lo que corresponde al 26.05%, mientras que 82 tripulantes indicaron estar en desacuerdo, representando el 21.58%. Además, 76 tripulantes manifestaron estar indecisos, lo que equivale al 20.00%. Por otro lado, 62 tripulantes mencionaron estar muy de acuerdo, lo que representa el 16.32%, y 61 tripulantes mencionaron estar muy en desacuerdo, equivalente al 16.05%. En resumen, el 42.37% de los encuestados mostró su acuerdo con respecto a considerar adecuado mejorar el Producto Bruto Interno (PBI) per cápita.

Tabla 15

Índice de Densidad Económica en la región Callao

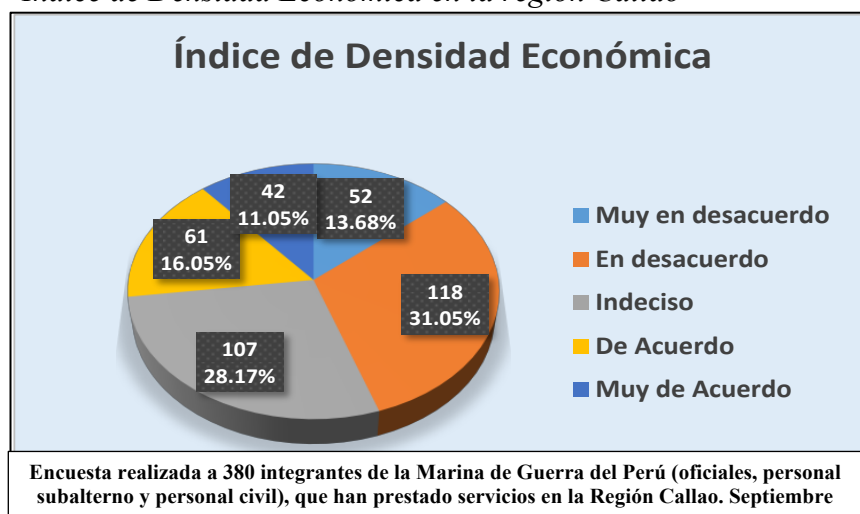
Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	52	13.68%
En desacuerdo	118	31.05%

Indeciso	107	28.17%
De Acuerdo	61	16.05%
Muy de Acuerdo	42	11.05%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 7

Índice de Densidad Económica en la región Callao



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado el índice de densidad económica en la región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020: 118 tripulantes expresaron su desacuerdo, lo que equivale al 31.05%, mientras que 107 tripulantes indicaron estar indecisos, representando el 28.17%. Además, 61 tripulantes señalaron estar de acuerdo, lo que corresponde al 16.05%, y 52 tripulantes manifestaron estar muy en desacuerdo, equivalente al 13.68%. Por último, 42 tripulantes mencionaron estar muy de acuerdo, representando el 11.05%. En conclusión, el 44.74% de los encuestados expresó su desacuerdo con respecto a considerar adecuado el índice de densidad económica en la región Callao.

Tabla 16

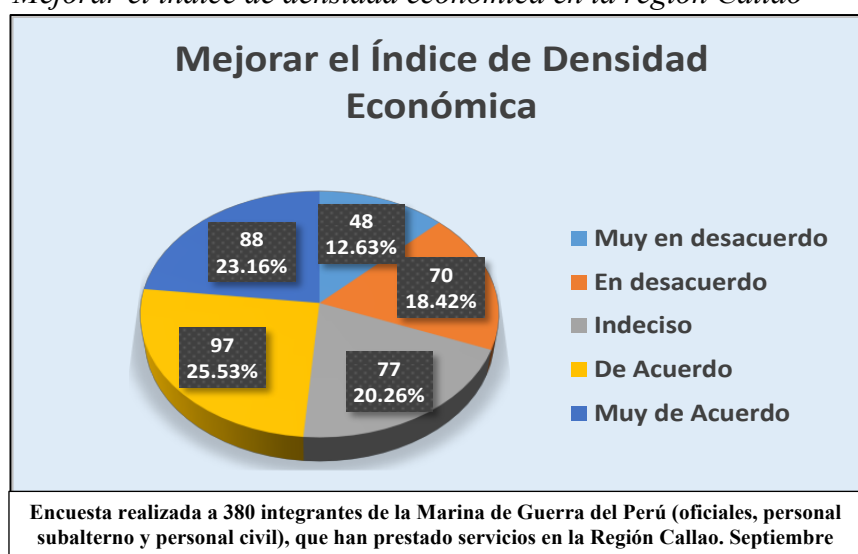
Mejorar el índice de densidad económica en la región Callao

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	48	12.63%
En desacuerdo	70	18.42%
Indeciso	77	20.26%
De Acuerdo	97	25.53%
Muy de Acuerdo	88	23.16%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 18

Mejorar el índice de densidad económica en la región Callao



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado mejorar el índice de densidad económica: 97 tripulantes expresaron su acuerdo, lo que equivale al 25.53%, mientras que 88 tripulantes indicaron estar muy de acuerdo, representando el 23.16%. Además, 77 tripulantes señalaron estar indecisos, lo que corresponde al 20.26%, y 70 tripulantes manifestaron estar en desacuerdo, equivalente al 18.42%. Por último, 48 tripulantes mencionaron estar muy en desacuerdo, representando el 12.63%. En conclusión, el 48.68% de

los encuestados mostró su acuerdo en considerar adecuado mejorar el índice de densidad económica.

Tabla 19

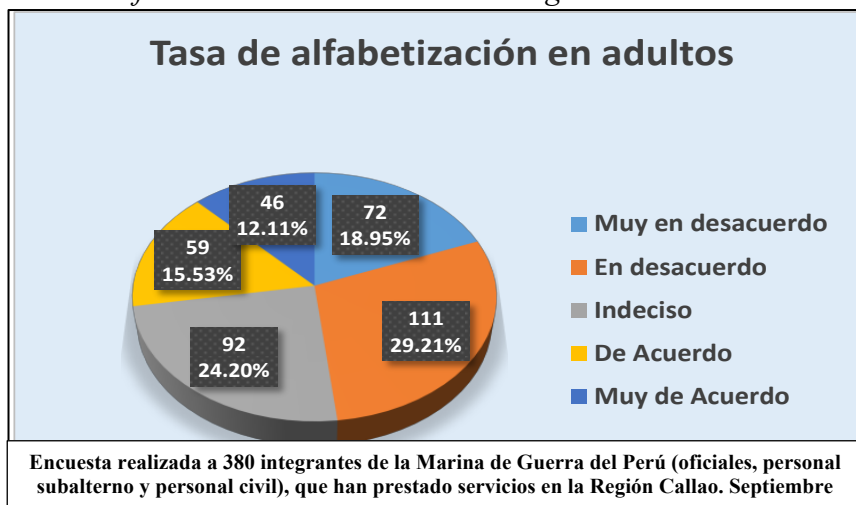
Tasa de alfabetización en adultos en la región Callao

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	72	18.95%
En desacuerdo	111	29.21%
Indeciso	92	24.20%
De Acuerdo	59	15.53%
Muy de Acuerdo	46	12.11%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 19

Tasa de alfabetización en adultos en la Región Callao



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuada la tasa de alfabetización en adultos en la región Callao, en comparación con la presentada antes del 2020: 111 tripulantes expresaron su desacuerdo, lo que equivale al 29.21%, mientras que 92

tripulantes indicaron estar indecisos, representando el 24.20%. Además, 72 tripulantes señalaron estar muy en desacuerdo, lo que corresponde al 18.95%, y 59 tripulantes manifestaron estar de acuerdo, equivalente al 15.53%. Por último, 46 tripulantes mencionaron estar muy de acuerdo, representando el 12.11%. En conclusión, el 48.16% de los encuestados mostró su desacuerdo en considerar adecuada la tasa de alfabetización en adultos.

Tabla 20

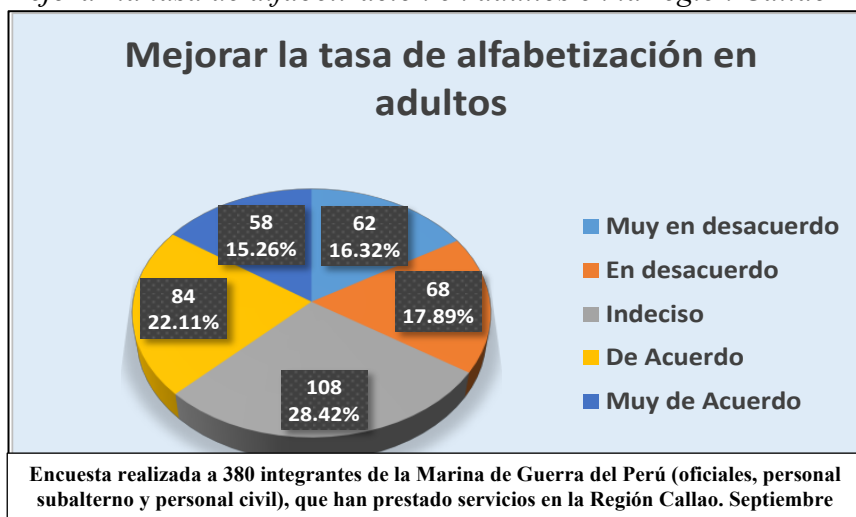
Mejorar la tasa de alfabetización en adultos en la región Callao

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	62	16.32%
En desacuerdo	68	17.89%
Indeciso	108	28.42%
De Acuerdo	84	22.11%
Muy de Acuerdo	58	15.26%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 20

Mejorar la tasa de alfabetización en adultos en la región Callao



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado mejorar la tasa

de alfabetización en adultos en la región Callao: 108 tripulantes expresaron indecisión, lo que constituye el 28.42% del total. Además, 84 tripulantes indicaron estar de acuerdo, lo que representa el 22.11%, mientras que 68 tripulantes señalaron estar en desacuerdo, equivalente al 17.89%. Por otro lado, 62 tripulantes manifestaron estar muy en desacuerdo, lo que corresponde al 16.32%, y 58 tripulantes mencionaron estar muy de acuerdo, representando el 15.26%. En resumen, el 52.89% de los encuestados está a favor de mejorar la tasa de alfabetización en adultos.

Tabla 21

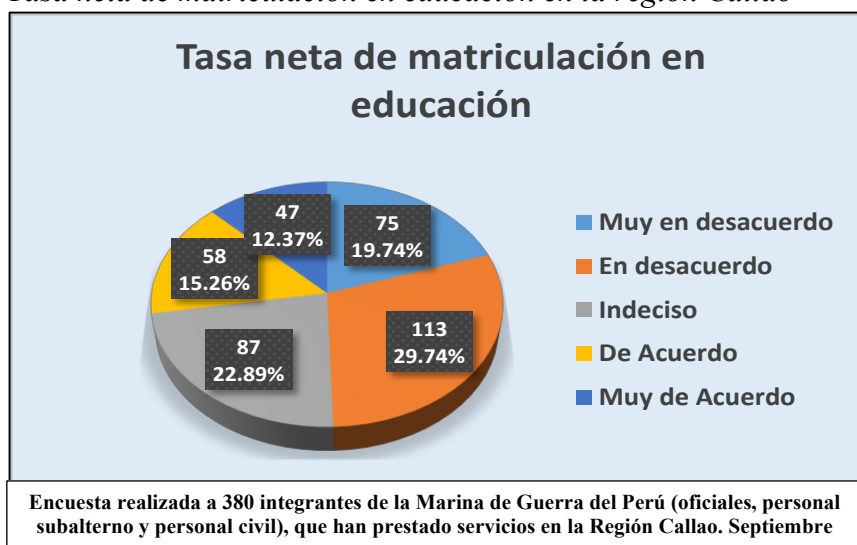
Tasa neta de matriculación en educación en la región Callao

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	75	19.74%
En desacuerdo	113	29.74%
Indeciso	87	22.89%
De Acuerdo	58	15.26%
Muy de Acuerdo	47	12.37%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 21

Tasa neta de matriculación en educación en la región Callao



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil),

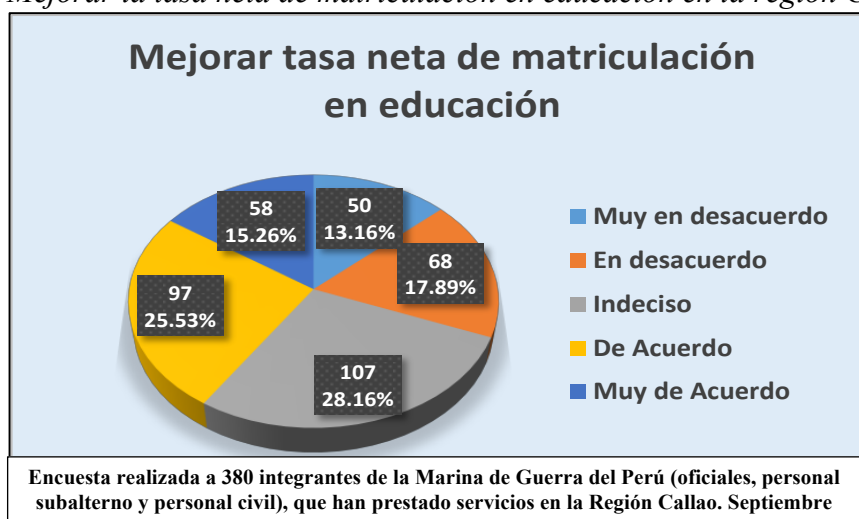
expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuada la tasa neta de matriculación en educación primaria, secundaria y terciaria en la región Callao, en comparación con la presentada antes del 2020: 113 tripulantes expresaron desacuerdo, lo que equivale al 29.74% del total. Además, 87 tripulantes indicaron estar indecisos, representando el 22.89%. Por otro lado, 75 tripulantes señalaron estar muy en desacuerdo, lo que supone el 19.74%, mientras que 58 tripulantes manifestaron estar de acuerdo, equivalente al 15.26%. Por último, 47 tripulantes mencionaron estar muy de acuerdo, constituyendo el 12.37%. En resumen, el 49.47% de los encuestados está en desacuerdo con respecto a si considera adecuada la tasa neta de matriculación en educación primaria, secundaria y terciaria.

Tabla 22
Mejorar la tasa neta de matriculación en educación en la región Callao

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	50	13.16%
En desacuerdo	68	17.89%
Indeciso	107	28.16%
De Acuerdo	97	25.53%
Muy de Acuerdo	58	15.26%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 22
Mejorar la tasa neta de matriculación en educación en la región Callao



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado mejorar la tasa neta de matriculación en educación primaria, secundaria y terciaria en la región Callao: 107 tripulantes expresaron estar indecisos, lo que equivale al 28.16% del total. Además, 97 tripulantes indicaron estar de acuerdo, representando el 25.53%. Por otro lado, 68 tripulantes señalaron estar en desacuerdo, lo que supone el 17.89%, mientras que 58 tripulantes manifestaron estar muy de acuerdo, equivalente al 15.26%. Por último, 50 tripulantes mencionaron estar muy en desacuerdo, constituyendo el 13.16%. En resumen, el 40.79% de los encuestados está de acuerdo con respecto a si considera mejorar la tasa de matriculación en educación primaria, secundaria y terciaria.

Tabla 23

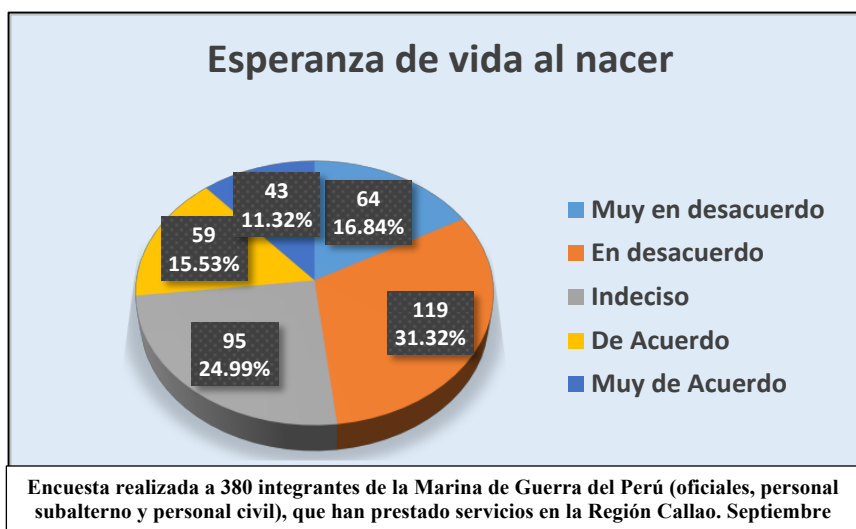
Esperanza de vida al nacer en la región Callao

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	64	16.84%
En desacuerdo	119	31.32%
Indeciso	95	24.99%
De Acuerdo	59	15.53%
Muy de Acuerdo	43	11.32%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 23

Esperanza de vida al nacer en la región Callao



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuada la esperanza de vida al nacer en la región Callao, en comparación con la presentada antes del 2020: 107 tripulantes expresaron estar indecisos, lo que equivale al 28.16% del total. Además, 97 tripulantes indicaron estar de acuerdo, representando el 25.53%. Por otro lado, 68 tripulantes señalaron estar en desacuerdo, lo que supone el 17.89%, mientras que 58 tripulantes manifestaron estar muy de acuerdo, equivalente al 15.26%. Por último, 50 tripulantes mencionaron estar muy en desacuerdo, constituyendo el 13.16%. En resumen, el 40.79% de los encuestados está de acuerdo con respecto a si considera mejorar la tasa de matriculación en educación primaria, secundaria y terciaria.

Tabla 24

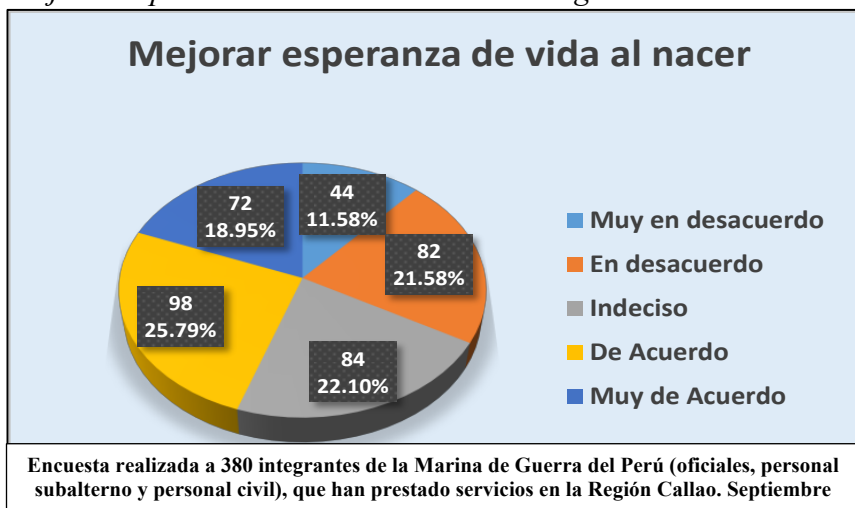
Mejorar esperanza de vida al nacer en la región Callao

Respuestas	Cantidad	Porcentaje
Muy en desacuerdo	44	11.58%
En desacuerdo	82	21.58%
Indeciso	84	22.10%
De Acuerdo	98	25.79%
Muy de Acuerdo	72	18.95%
N° de Respuestas	380	100.00%

Encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022.

Figura 24

Mejorar esperanza de vida al nacer en la región Callao



Según la tabla anterior se puede apreciar los resultados de la encuesta realizada a 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil), expertos en temas marítimos y que han prestado servicios en la Región Callao. Septiembre 2022. Del personal encuestado, manifiestan respecto a si consideran adecuado mejorar la esperanza de vida al nacer en la región Callao: 98 tripulantes refieren estar de acuerdo, lo que representa el 25.79%, 84 tripulantes indican que están indecisos, lo que representa el 22.10%, 82 tripulantes señalan estar en desacuerdo, lo que representa el 21.58%, 72 tripulantes manifiestan estar muy de acuerdo, lo que representa el 18.95%, 44 tripulantes mencionaron estar muy en desacuerdo, lo que representa el 11.58%. Es decir, el 44.74% está de acuerdo con respecto a si considera adecuado mejorar la esperanza de vida al nacer.

4.2 Contratación de hipótesis

Se empleó el Coeficiente de Correlación de Spearman, representado por ρ (ro), como herramienta para contrastar la hipótesis. Este coeficiente constituye una medida de la correlación existente entre dos variables, las cuales son objeto de estudio en esta investigación.

Posteriormente, el valor de p fue utilizado para tomar decisiones estadísticas respecto a cada una de las hipótesis planteadas.

El coeficiente de correlación de Spearman genera un rango que facilita la identificación del grado de correlación, es decir, la asociación o interdependencia entre dos variables a partir de un conjunto de datos. Además, permite determinar si la correlación es positiva o negativa, según la pendiente de la línea correspondiente en el análisis de datos.

El estadístico ρ está dado por la siguiente expresión:

$$\rho = 1 - \frac{6 \sum D^2}{N(N^2 - 1)}$$

Donde D es el resultado de la diferencia entre los estadísticos correspondientes de orden de $x - y$. N representa el número de expertos que fueron consultados, en este caso, el personal de la MGP encuestado.

4.2.1 Prueba de las hipótesis específicas

1. Hipótesis específica 1:

H₁: El nivel de productividad acuícola como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

H₀: El nivel de productividad acuícola como parte de la aplicación de la política nacional marítima NO se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

2. **Nivel de confianza:** 99%, NIVEL DE SIGNIFICACIÓN: 1%

3. **Estadístico de prueba:** Coeficiente de correlación de Spearman

Tabla 25*Coefficiente de Correlación de Spearman – para la hipótesis específica 1*

		Nivel de productividad acuícola	Desarrollo socioeconómico
Spearman's rho	Nivel de productividad acuícola	Correlation	1,000
		Coefficient	0,827
		Sig. (2-tailed)	0,000
	Desarrollo socioeconómico	N	380
		Correlation	0,827
		Coefficient	1,000
	Sig. (2-tailed)	0,000	
	N	380	

4. **Decisión:** Dado que $p > 0.01$ se rechaza la H_0

5. **Conclusión:** Al emplear el coeficiente de correlación de Spearman para analizar la posible relación entre las variables del estudio, se constata que hay una evidencia significativa de que el nivel de productividad acuícola, como parte de la implementación de la política nacional marítima, está correlacionado de manera importante con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

1. **Hipótesis específica 2:**

H₂: El nivel de productividad pesquera como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

H₀: El nivel de productividad pesquera como parte de la aplicación de la política nacional marítima NO se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

2. **Nivel de confianza:** 99%, NIVEL DE SIGNIFICACIÓN: 1%

3. Estadístico de prueba: Coeficiente de correlación de Spearman

Tabla 26

Coeficiente de Correlación de Spearman – para la hipótesis específica 2

		Nivel de productividad pesquera	Desarrollo socioeconómico
Spearman's rho	Nivel de productividad pesquera	Correlation Coefficient	1,000
		Sig. (2-tailed)	0,000
		N	380
	Desarrollo socioeconómico	Correlation Coefficient	0,832
Sig. (2-tailed)		0,000	
N		380	380

4. **Decisión:** Dado que $p > 0.01$ se rechaza la H_0

5. **Conclusión:** Al emplear el coeficiente de correlación de Spearman para analizar la posible asociación entre las variables del estudio, se puede confirmar que existe una evidencia significativa de que el nivel de productividad pesquera, como parte de la implementación de la política nacional marítima, está correlacionado de manera importante con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

1. Hipótesis específica 3:

H₃: El nivel de productividad portuaria como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

Ho: El nivel de productividad portuaria como parte de la aplicación de la política nacional marítima NO se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

2. **Nivel de confianza:** 99%, NIVEL DE SIGNIFICACIÓN: 1%

3. **Estadístico de prueba:** Coeficiente de correlación de Spearman

Tabla 27

Coeficiente de Correlación de Spearman – para la hipótesis específica 3

		Nivel de productividad portuaria	Desarrollo socioeconómico	
Spearman's rho	Nivel de productividad portuaria	Correlation	1,000	
		Coefficient	0,846	
		Sig. (2-tailed)	0,000	
			N	380
	Desarrollo socioeconómico	Correlation	0,846	
		Coefficient	1,000	
Sig. (2-tailed)		0,000		
		N	380	

4. **Decisión:** Dado que $p > 0.01$ se rechaza la H_0

5. **Conclusión:** Al aplicar el coeficiente de correlación de Spearman para evaluar la posible relación o dependencia entre las variables del análisis, se observa evidencia concluyente de que el nivel de productividad portuaria, en el contexto de la implementación de la política nacional marítima, está estrechamente vinculado de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

1. **Hipótesis específica 4:**

H₄: El tonelaje de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

H₀: El tonelaje de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima NO se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

2. **Nivel de confianza:** 99%, NIVEL DE SIGNIFICACIÓN: 1%

3. **Estadístico de prueba:** Coeficiente de correlación de Spearman

Tabla 28

Coeficiente de Correlación de Spearman – para la hipótesis específica 4

			El tonelaje de carga comercializada	Desarrollo socioeconómico
Spearman's rho	El tonelaje de carga comercializada	Correlation Coefficient	1,000	0,813
		Sig. (2-tailed)		0,000
		N	380	380
	Desarrollo socioeconómico	Correlation Coefficient	0,813	1,000
Sig. (2-tailed)		0,000		
N		380	380	

4. **Decisión:** Dado que $p > 0.01$ se rechaza la H_0

5. **Conclusión:** Al emplear el coeficiente de correlación de Spearman para analizar la posible relación o dependencia entre las variables del estudio, se evidencia de manera significativa que el volumen de carga comercializada a través del transporte marítimo, dentro del marco de la implementación de la política nacional marítima,

guarda una relación estrecha y significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

1. Hipótesis específica 5:

H₅: Los costos de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relacionan significativamente con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

H₀: Los costos de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima NO se relacionan significativamente con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

2. **Nivel de confianza:** 99%, NIVEL DE SIGNIFICACIÓN: 1%

3. **Estadístico de prueba:** Coeficiente de correlación de Spearman

Tabla 29

Coeficiente de Correlación de Spearman – para la hipótesis específica 5

			Los costos de carga comercializada	Desarrollo socioeconómico
Spearman's rho	Los costos de carga comercializada	Correlation	1,000	0,818
		Coefficient Sig. (2-tailed)		0,000
		N	380	380
	Desarrollo socioeconómico	Correlation	0,818	1,000
Coefficient Sig. (2-tailed)		0,000		
N		380	380	

4. **Decisión:** Dado que $p > 0.01$ se rechaza la H_0

5. **Conclusión:** Al aplicar el coeficiente de correlación de Spearman para investigar si hay alguna relación o dependencia entre las variables del estudio, se constata de manera concluyente que los gastos asociados a la carga transportada por vía marítima, en el marco de la implementación de la política nacional marítima, están estrechamente relacionados con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

1. **Hipótesis específica 6:**

H₆: El tonelaje y costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

H₀: El tonelaje y costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima NO se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

2. **Nivel de confianza:** 99%, NIVEL DE SIGNIFICACIÓN: 1%

3. **Estadístico de prueba:** Coeficiente de correlación de Spearman

Tabla 30

Coefficiente de Correlación de Spearman – para la hipótesis específica 6

		El tonelaje y costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo	Desarrollo socioeconómico
Spearman's rho	El tonelaje y costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo	Correlation	0,839
		Coefficient Sig. (2-tailed)	0,000
		N	380
	Desarrollo socioeconómico	Correlation	1,000
	Coefficient Sig. (2-tailed)	0,000	
		N	380

4. **Decisión:** Dado que $p > 0.01$ se rechaza la H_0
5. **Conclusión:** Al aplicar el coeficiente de correlación de Spearman para evaluar la posible relación entre las variables del estudio, se puede verificar que hay una evidencia significativa de que el tonelaje y los costos de carga comercializada a través del cabotaje marítimo, como parte de la implementación de la política nacional marítima, están asociados de manera importante con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

Luego de haber comprobado las seis hipótesis específicas, se comprobó la hipótesis general:

La aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

4.3 Discusión de resultados

Después de analizar las encuestas realizadas a los 380 integrantes de la Marina de Guerra del Perú (oficiales, personal subalterno y personal civil) experto en temas marítimos y que hayan prestado servicios (trabajado) en la Región Callao, se encontraron similitudes con investigaciones previas, como las siguientes:

La investigación de Hugo Valles en 2020 sobre la "Propuesta de Diseño y Formulación de una Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021-2030" concluyó que la implementación de una política nacional fluvial puede contribuir significativamente al desarrollo regional y mejorar las condiciones sociales de los habitantes amazónicos. Valles realizó entrevistas a expertos y análisis de documentos normativos para elaborar su propuesta.

La investigación de José Gómez en 2018 sobre "Criterios para la elaboración de una Política Nacional Aeronáutica" concluyó que la modernización del sector aeronáutico peruano es fundamental para su desarrollo y proyección internacional. Gómez (2018) recomendó criterios a considerar para una eventual política pública en este ámbito.

La investigación de Sofía Urteaga en 2018 sobre "Gestión logística en la Marina de Guerra del Perú y su influencia en el desarrollo nacional", concluyó que una gestión logística adecuada en la Marina de Guerra del Perú puede tener un impacto significativo en el desarrollo nacional. Urteaga (2018) utilizó un enfoque cuantitativo y un diseño no experimental en su estudio.

Al comparar los resultados de estas investigaciones con el presente estudio, se puede evidenciar que la implementación de la política nacional marítima está estrechamente relacionada con el desarrollo socioeconómico de la región Callao, como se ha demostrado en investigaciones anteriores que sugieren que las políticas sectoriales pueden ser herramientas importantes para el desarrollo y mejora de las condiciones sociales en diversas áreas (como el empleado en el estudio de Valles, 2020).

También se evidencia, en la comparación de los resultados de los estudios previos con el presente, la pertinencia del empleo de la ruta metodológica cuantitativa, con un diseño no experimental en un estudio de nivel correlacional (como el empleado en el estudio de Urteaga, 2018).

CAPITULO V. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

1. Se determinó que el nivel de productividad acuícola como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
2. Se determinó que el nivel de productividad pesquera como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
3. Se determinó que el nivel de productividad portuaria como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
4. Se determinó que el tonelaje de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
5. Se determinó que los costos de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relacionan significativamente con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
6. Se determinó que el tonelaje y costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relacionan significativamente con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
7. Se determinó que la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

5.2 Recomendaciones

1. Se recomienda elevar los resultados de la presente investigación a los niveles de gestión nacional, regional y local correspondientes, para que los mismos cuenten con información que les permita sustentar que la promoción de la aplicación de la política nacional marítima en lo relacionado a la promoción de la actividad productiva acuícola, promovería el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
2. Se recomienda elevar los resultados de la presente investigación a los niveles de gestión nacional, regional y local correspondientes, para que los mismos cuenten con información que les permita sustentar que la promoción de la aplicación de la política nacional marítima en lo relacionado a la promoción de la actividad productiva pesquera, promovería el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
3. Se recomienda elevar los resultados de la presente investigación a los niveles de gestión nacional, regional y local correspondientes, para que los mismos cuenten con información que les permita sustentar que la promoción de la aplicación de la política nacional marítima en lo relacionado a la promoción de la actividad productiva portuaria, promovería el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
4. Se recomienda elevar los resultados de la presente investigación a los niveles de gestión nacional, regional y local correspondientes, para que los mismos cuenten con información que les permita sustentar que la promoción de la aplicación de la política nacional marítima en lo relacionado a la promoción de la actividad productiva de transporte marítimo en cuanto al incremento del tonelaje de carga comercializada, promovería el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

5. Se recomienda elevar los resultados de la presente investigación a los niveles de gestión nacional, regional y local correspondientes, para que los mismos cuenten con información que les permita sustentar que la promoción de la aplicación de la política nacional marítima en lo relacionado a la promoción de la actividad productiva de transporte marítimo en cuanto a la reducción de los costos de la carga comercializada, promovería el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
6. Se recomienda elevar los resultados de la presente investigación a los niveles de gestión nacional, regional y local correspondientes, para que los mismos cuenten con información que les permita sustentar que la promoción de la aplicación de la política nacional marítima en lo relacionado a la promoción de la actividad productiva de cabotaje marítimo (tonelaje de carga comercializada y costos), promovería el desarrollo socioeconómico de la región Callao.
7. Se recomienda elevar los resultados de la presente investigación a los niveles de gestión nacional, regional y local correspondientes, para que los mismos cuenten con información que les permita sustentar que la promoción de la aplicación de la política nacional marítima en general, promovería el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

BIBLIOGRAFÍA

- Ariza, A. (2017). Responsabilidad del estado por daño ambiental generado por actividades marítimas (concesiones de playas marítimas y terrenos de bajamar) conforme al inciso 1 del artículo 90 de la Constitución Política de Colombia. [tesis para obtener el grado académico de Doctor en Derecho. Universidad Santo Tomás]. *Repositorio Universidad Santo Tomás USTA*.
<https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/37622/Tesis%20ANDREA%20ARIZA%20S%C3%81NCHEZ%20-%20JULIO%202017-.pdf>
- BBVA. (2017). Historia de la economía: los cuatro grandes modelos económicos. *BBVA*.
<https://www.bbva.com/es/la-economia-en-la-historia-una-mirada-al-pasado-una-vision-de-futuro/>
- Ley N° 30056. Ley que modifica diversas leyes para facilitar la inversión, impulsar el desarrollo productivo y el crecimiento empresarial. (01 de julio del 2013). Diario Oficial El Peruano. <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/956689-1>
- Dipublico. (2017). Un nuevo indicador para medir el desarrollo: el Índice de Desarrollo Socioeconómico (IDSE). *Dipublico*. <https://www.dipublico.org/103068/un-nuevo-indicador-para-medir-el-desarrollo-el-indice-de-desarrollo-socioeconomico-idse/>
- Decreto Supremo N° 012-2019-DE. Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional Marítima 2019-2030. (20 de diciembre del 2019). Diario Oficial El Peruano. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-aprueba-la-politica-nacional-maritima-20-decreto-supremo-n-012-2019-de-1839591-1/>
- Educalingo. (2021). Etimología de la palabra tonelaje. <https://educalingo.com/es/dic-es/tonelaje>
- McBride, E. (2013). La necesidad del cabotaje marítimo. *Conexión ESAN*.
<https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/necesidad-cabotaje-maritimo>
- Fernández Bedoya, V. (2020). Tipos de justificación en la investigación científica. *Espíritu Emprendedor TES*. Volumen 4, número 3, pp. 65–76.
<https://doi.org/10.33970/eetes.v4.n3.2020.207>

- Gobierno del Perú. (2022). Servicios Portuarios Básicos. *Plataforma Digital Única del Estado - Autoridad Portuaria Nacional*. <https://www.gob.pe/9953-autoridad-portuaria-nacional-servicios-portuarios-basicos>
- Gómez, J. (2018). Criterios para la elaboración de una Política Nacional Aeronáutica [tesis para obtener el grado académico de maestro en Diplomacia y Relaciones Internacionales. Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuéllar]. Repositorio Principal de la ADP.
<http://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/handle/ADP/58/2018%20Tesis%20Davis%20Gómez%20de%20la%20Torre%20José.pdf>
- Haller, S. (2020). La historia marítima de la Patagonia Atlántica: circulación de especies en el contexto social global (1800-1914) [tesis para obtener el grado académico de doctor en Historia. Universidad Nacional San Martín]. Repositorio Principal de la Universidad Nacional San Martín (Argentina).
http://ri.unsam.edu.ar/bitstream/123456789/1642/1/TDOC_IDAES_2020_HSC.pdf
- Hernández-Sampieri, R. & Mendoza, C. (2018). Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta. Mc Graw Hill Education.
- INEI. (2022). Evolución de la matrícula escolar. *Instituto Nacional de Estadística e Informática*.
https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1360/cap01.pdf
- Logisber (2022). Transporte marítimo internacional precios: ¿cómo influyen?
<https://logisber.com/blog/transporte-maritimo-internacional-precios>
- Marina de Guerra del Perú (2019). Se promulga Política Nacional Marítima. *Marina de Guerra del Perú*. <https://marina.mil.pe/es/noticia/se-promulga-politica-nacional-maritima/>
- Marina de Guerra del Perú. (2022). Historia. *Marina de Guerra del Perú*.
<https://www.marina.mil.pe/es/cultura/historia/>
- Ovallos, D. et al. (2017). Conocimiento y desarrollo socioeconómico. Una revisión de la literatura. *Revista Espacios*. Volumen 38, número 46, p. 43.
<https://www.revistaespacios.com/a17v38n46/a17v38n45p43.pdf>

- Oviedo, C. y Campo, A. (2005). Aproximación al uso del coeficiente alfa de Cronbach. *Revista Colombiana de Psiquiatría*, Volumen 34, número 4, pp. 572-580.
- Pérez, J. y Gardey, A. (2017). Definición de acuicultura. <https://definicion.de/acuicultura/>
- Pérez, J. y Merino, M. (2022). Definición de alfabetización. <https://definicion.de/alfabetizacion/>
- Quiroa, M. (2020). Esperanza de vida. *Economipedia*. <https://economipedia.com/definiciones/esperanza-de-vida.html>
- Sánchez, J. (2017). PIB per cápita. *Economipedia*. <https://economipedia.com/definiciones/renta-pib-per-capita.html>
- Saravia, M. (2017). Aportes de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible y Ley de Política Nacional de Aguas para la construcción de una visión integral del territorio. <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/bitstream/20.500.12008/20955/1/SAR529.pdf>
- Sevilla, A. (2017). Producto interior bruto (PIB). *Economipedia*. <https://economipedia.com/definiciones/producto-interior-bruto-pib.html>
- Suyo, J. (2021, 13 de octubre). Antecedentes de Investigación Científica [Video]. <https://www.youtube.com/watch?v=oe7gobMsRTg>
- Tilio, A. (2021). Pesquero. <https://designificados.com/pesquero/>
- Urteaga, S. (2018). Gestión logística en la Marina de Guerra del Perú y su influencia en el desarrollo nacional [tesis para obtener el grado académico de Magister en Administración y Gestión Pública con Mención en Defensa Nacional. Centro de Altos Estudios Nacionales - CAEN]. <https://repositorio.caen.edu.pe/server/api/core/bitstreams/0df8087e-cb27-46c6-a3b9-a253647b9690/content>.
- Valles, H. (2020). Propuesta de Diseño y Formulación de una Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021-2030, Respecto al Componente de Transporte Fluvial del Eje de Contribución al Desarrollo [tesis para obtener el grado académico de Magister en Política Marítima. Escuela Superior de Guerra Naval]. <https://repositorio.esup.edu.pe/bitstream/20.500.12927/285/1/VALLES.pdf>

4. ANEXOS

ANEXO 1 Matriz de Coherencia Interna

ANEXO 2 Instrumento de Recolección de Datos

Anexo 1 Matriz de Coherencia Interna

Título	Definición del Problema	Objetivos	Formulación de Hipótesis	Clasificación de variables	Definición Operacional	Metodología	Población, Muestra y Muestreo	Técnica e Instrumento
<p>APLICACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA Y EL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE LA REGIÓN CALLAO</p>	<p>Problema general ¿En qué medida es que se relaciona la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao?</p> <p>Problemas específicos ¿En qué medida es que se relaciona el nivel de productividad acuícola como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao? ¿En qué medida es que se relaciona el nivel de productividad pesquera como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao? ¿En qué medida es que se relaciona el nivel de productividad portuaria como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao?</p>	<p>Objetivo General: Determinar la relación existente entre la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.</p> <p>Objetivos Específicos: Determinar la relación existente entre el nivel de productividad acuícola como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao. Determinar la relación existente entre el nivel de productividad pesquera como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao. Determinar la relación existente entre el nivel de productividad portuaria como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.</p>	<p>Hipótesis Principal: La aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.</p> <p>Hipótesis Específicas: El nivel de productividad acuícola como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao. El nivel de productividad pesquera como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao. El nivel de productividad portuaria como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.</p>	<p>Variables: a) Aplicación de la Política Nacional Marítima</p>	<p>X₁: Nivel de productividad Acuícola X₂: Nivel de productividad Pesquera X₃: Nivel de productividad Portuaria X₄: Tonelaje de carga comercializada mediante Transporte Marítimo X₅: Costos de carga comercializada mediante Transporte Marítimo X₆: Tonelaje y Costos de carga comercializada mediante Cabotaje Marítimo</p>	<p>Tipo: De acuerdo al tipo de investigación, el presente estudio fue de tipo Básico o Puro.</p> <p>Nivel: Correlacional</p> <p>Método: En la presente investigación utilizamos el método correlacional.</p> <p>Diseño: No experimental de corte transversal, representado de la siguiente manera:</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> $M = O_{x_1} r O_y$ </div>	<p>Población: 25,648 oficiales, personal subalterno y personal civil de la Marina de Guerra del Perú, que en su carrera hayan prestado servicio (trabajado) en la Región Callao.</p> <p>Muestra: 380 miembros de la MGP.</p> <p>Muestreo Se utilizará el muestreo probabilístico.</p>	<p>Técnica La principal técnica que se utilizó en el presente estudio fue la encuesta.</p> <p>Instrumento Cuestionario que, por intermedio de una encuesta de preguntas estructurada, en su modalidad cerradas, se tomó a la muestra señalada.</p>

	<p>socioeconómico de la región Callao?</p> <p>¿En qué medida es que se relaciona el tonelaje de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao?</p> <p>¿En qué medida es que se relacionan los costos de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao?</p> <p>¿En qué medida es que se relacionan el tonelaje y costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao?</p>	<p>Determinar la relación existente entre el tonelaje de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.</p> <p>Determinar la relación existente entre los costos de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.</p> <p>Determinar la relación existente entre el tonelaje y costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.</p>	<p>El tonelaje de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relaciona de manera significativa con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.</p> <p>Los costos de carga comercializada mediante transporte marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relacionan significativamente con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.</p> <p>El tonelaje y costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo como parte de la aplicación de la política nacional marítima se relacionan significativamente con el desarrollo socioeconómico de la región Callao.</p>	<p>b) Desarrollo Socioeconómico.</p>	<p>Y₁: Producto Bruto Interno (PBI) Y₂: PIB per cápita Y₃: Índice de Densidad Económica Y₄: Tasa de alfabetización en adultos Y₅: Tasa neta de matriculación en educación primaria, secundaria y terciaria Y₆: Esperanza de vida al nacer</p>			
--	--	---	---	--------------------------------------	--	--	--	--

Anexo 2 Instrumento de Recolección de Datos (Cuestionario para la Encuesta)

Objetivo: Determinar la relación existente entre la aplicación de la política nacional marítima y el desarrollo socioeconómico de la región Callao.

PREGUNTAS	MA	A	I	D	MD
1. Considera adecuado el nivel de productividad Acuícola actual en la Región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020.					
2. Considera que debe mejorar el nivel de productividad Acuícola en la Región Callao.					
3. Considera adecuado el nivel de productividad Pesquera en la Región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020.					
4. Considera que debe mejorar el nivel de productividad Pesquera en la Región Callao.					
5. Considera adecuado el nivel de productividad Portuaria en la Región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020.					
6. Considera que debe mejorar el nivel de productividad Portuaria en la Región Callao.					
7. Considera adecuado el tonelaje de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020.					
8. Considera que debe mejorar el tonelaje de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020.					
9. Considera adecuados los costos de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao, en comparación con los presentados antes del 2020.					
10. Considera que deben mejorar los costos de carga comercializada mediante Transporte Marítimo en la Región Callao, en comparación con los presentados antes del 2020.					

PREGUNTAS	MA	A	I	D	MD
11. Considera adecuado el tonelaje y costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo en la Región Callao, en comparación con los presentados antes del 2020.					
12. Considera que debe mejorar el tonelaje y costos de carga comercializada mediante cabotaje marítimo en la Región Callao.					
13. Considera adecuado el Producto Bruto Interno (PBI) en la región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020.					
14. Considera que puede mejorar el Producto Bruto Interno (PBI) en la región Callao.					
15. Considera adecuado el PBI per cápita en la región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020.					
16. Considera que puede mejorar el PBI per cápita en la región Callao.					
17. Considera adecuado el Índice de Densidad Económica en la región Callao, en comparación con el presentado antes del 2020.					
18. Considera que puede mejorar el Índice de Densidad Económica en la región Callao.					
19. Considera adecuada la tasa de alfabetización en adultos en la región Callao, en comparación con la presentada antes del 2020.					
20. Considera que puede mejorar la tasa de alfabetización en adultos en la región Callao.					
21. Considera adecuada la tasa neta de matriculación en educación primaria, secundaria y terciaria en la región Callao, en comparación con la presentada antes del 2020.					
22. Considera que puede mejorar la tasa neta de matriculación en educación primaria, secundaria y terciaria en la región Callao.					
23. Considera adecuada la esperanza de vida al nacer en la región Callao, en comparación con la presentada antes del 2020.					

PREGUNTAS	MA	A	I	D	MD
24. Considera que puede mejorar la esperanza de vida al nacer en la región Callao.					