

UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA
ESCUELA DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN MANAGEMENT INTERNACIONAL



**LA GESTIÓN PORTUARIA Y SU INFLUENCIA EN LA
COMPETITIVIDAD DEL PUERTO DE ILO**

TESIS

Presentado por:

Bach. Jhonatan Jose Velazco Santos

Asesor:

Dra. Estela E. Lizana Puelles

Para Obtener el Grado Académico de:

MAESTRO EN MANAGEMENT INTERNACIONAL

TACNA - PERÚ

2019

AGRADECIMIENTOS

A la Universidad Privada de Tacna, por el dictado de la presente maestría, cuyos contenidos me han servido para mejorar mi desempeño laboral.

A los docentes, por compartir sus diversos conocimientos teóricos y prácticos, que han logrado que mis competencias en los negocios internacionales se hayan fortalecido.

A mi asesora de la tesis, cuyos aportes metodológicos me han permitido desarrollar un trabajo de investigación pertinente.

Jhonatan

DEDICATORIA

A mis padres que me enseñaron que la lucha y la persistencia son las dos mayores fortalezas que debe tener uno en esta vida.

A mi hermana que me enseña que el amor es el mayor cambio que puede hacer uno.

Jhonatan

ÍNDICE DE CONTENIDOS

	Pág.
Agradecimientos	ii
Dedicatoria	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	viii
Índice de figuras	xi
Resumen	xiii
Abstract	xiv
Introducción	01
CAPÍTULO I: EL PROBLEMA	03
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	03
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	13
1.2.1 Interrogante principal	13
1.2.2 Interrogantes secundarias	13
1.3 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	13
1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	18
1.4.1 Objetivo general	18
1.4.2 Objetivos específicos	18

CAPÍTULO II: FUNDAMENTO TEÓRICO CIENTÍFICO	19
2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	19
2.1.1 Antecedentes internacionales	19
2.1.2 Antecedentes nacionales	21
2.2 BASE TEÓRICA “GESTIÓN PORTUARIA”	24
2.2.1 Definición de gestión	24
2.2.2 Definición y clases de puertos	25
2.2.3 Definición de gestión portuaria	26
2.2.4 La gestión portuaria en el Perú	27
2.2.5 Dimensiones de la gestión portuaria	37
2.3 BASE TEÓRICA “COMPETITIVIDAD”	38
2.3.1 Definición de competitividad	38
2.3.2 Factores que inciden en la competitividad	39
2.3.3 Competitividad portuaria	40
2.3.4 Dimensiones de la competitividad portuaria	41
2.4 DEFINICIÓN DE CONCEPTOS	43
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	51
3.1 HIPÓTESIS	51
3.1.1 Hipótesis general	51
3.1.2 Hipótesis específicas	51

3.2	VARIABLES	52
3.2.1	Variable independiente: Gestión portuaria	52
3.2.2	Variable dependiente: Competitividad	52
3.3	TIPO DE INVESTIGACIÓN	55
3.4	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	55
3.5	ÁMBITO DE ESTUDIO	56
3.6	TIEMPO SOCIAL DE LA INVESTIGACIÓN	56
3.7	POBLACIÓN Y MUESTRA	56
3.7.1	Unidad de estudio	56
3.7.2	Población	56
3.7.3	Muestra	57
3.8	PROCESAMIENTO, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS	57
3.9	ANÁLISIS DE DATOS	60
	CAPÍTULO IV: RESULTADOS	61
4.1	DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO DE CAMPO	61
4.2	DISEÑO DE LA PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS	62
4.3	RESULTADOS	62
4.3.1	Resultados “Gestión portuaria”	62
4.3.2	Resultados “Competitividad”	74
4.4	PRUEBA ESTADÍSTICA	102

4.4.1	Contraste de hipótesis específicas	102
4.4.2	Contraste de hipótesis general	103
4.5	COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS (DISCUSIÓN)	105
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		107
5.1	CONCLUSIONES	107
5.2	RECOMENDACIONES	109
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS		111
ANEXOS		116

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1: <i>Cuadro comparativo de costos portuarios</i>	12
Tabla 2: <i>Ranking de puertos latinoamericanos 2016</i>	15
Tabla 3: <i>Factores que inciden en la competitividad</i>	39
Tabla 4: <i>Operacionalización de variables e indicadores</i>	53
Tabla 5: <i>Dimensión – ítems de ambas variables</i>	59
Tabla 6: <i>Alpha de Cronbach: Gestión portuaria</i>	60
Tabla 7: <i>Alpha de Cronbach: Competitividad</i>	60
Tabla 8: <i>Dimensión N° 01: Buque – puerto</i>	62
Tabla 9: <i>Dimensión N° 01: Buque – puerto (por pregunta)</i>	63
Tabla 10: <i>Dimensión N° 02: Operación portuaria en terminal</i>	66
Tabla 11: <i>Dimensión N° 02: Operación portuaria en terminal (por pregunta)</i>	67
Tabla 12: <i>Dimensión N° 03: Puerto – hinterland</i>	69
Tabla 13: <i>Dimensión N° 03: Puerto – hinterland (por pregunta)</i>	70
Tabla 14: <i>Variable independiente: Gestión portuaria</i>	72
Tabla 15: <i>Variable independiente: Gestión portuaria (por dimensión)</i>	72
Tabla 16: <i>Dimensión N° 01: Situación geográfica del puerto</i>	74
Tabla 17: <i>Dimensión N° 01: Situación geográfica del puerto (por pregunta)</i>	75
Tabla 18: <i>Dimensión N° 02: Accesibilidad a la zona de influencia terrestre</i>	76

Tabla 19: <i>Dimensión N° 02: Accesibilidad a la zona de influencia terrestre (por pregunta)</i>	77
Tabla 20: <i>Dimensión N° 03: Capacidad y calidad de la infraestructura portuaria</i>	78
Tabla 21: <i>Dimensión N° 03: Capacidad y calidad de la infraestructura portuaria (por pregunta)</i>	79
Tabla 22: <i>Dimensión N° 04: Capacidad operativa del puerto</i>	80
Tabla 23: <i>Dimensión N° 04: Capacidad operativa del puerto (por pregunta)</i>	81
Tabla 24: <i>Dimensión N° 05: Existencia de políticas de calidad</i>	82
Tabla 25: <i>Dimensión N° 05: Existencia de políticas de calidad (por pregunta)</i>	83
Tabla 26: <i>Dimensión N° 06: Eficiencia de los servicios de control</i>	84
Tabla 27: <i>Dimensión N° 06: Eficiencia de los servicios de control (por pregunta)</i>	85
Tabla 28: <i>Dimensión N° 07: Precio de los servicios portuarios</i>	87
Tabla 29: <i>Dimensión N° 07: Precio de los servicios portuarios (por pregunta)</i>	88
Tabla 30: <i>Dimensión N° 08: Condiciones de fiabilidad del puerto</i>	89
Tabla 31: <i>Dimensión N° 08: Condiciones de fiabilidad del puerto (por pregunta)</i>	90
Tabla 32: <i>Dimensión N° 09: Respaldo activo del entorno</i>	91
Tabla 33: <i>Dimensión N° 09: Respaldo activo del entorno (por pregunta)</i>	92
Tabla 34: <i>Dimensión N° 10: Tecnologías y los sistemas de información</i>	93
Tabla 35: <i>Dimensión N° 10: Tecnologías y los sistemas de información (por pregunta)</i>	94
Tabla 36: <i>Dimensión N° 11: Oferta de servicios de valor añadido</i>	95
Tabla 37: <i>Dimensión N° 11: Oferta de servicios de valor añadido (por pregunta)</i>	96

Tabla 38: <i>Dimensión N° 12: Exigencias de las leyes y regulaciones existentes en el puerto</i>	97
Tabla 39: <i>Dimensión N° 12: Exigencias de las leyes y regulaciones existentes en el puerto (por pregunta)</i>	98
Tabla 40: <i>Variable dependiente: Competitividad</i>	99
Tabla 41: <i>Variable dependiente: Competitividad (por dimensión)</i>	100
Tabla 42: <i>Chi - cuadrado para la hipótesis general</i>	104

ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1: <i>Puerto de Ilo</i>	06
Figura 2: <i>Instalación ENAPU Ilo</i>	07
Figura 3: <i>Movimiento de contenedores – TEUs (2013 – 2015)</i>	08
Figura 4: <i>Movimiento de contenedores – TM</i>	10
Figura 5: <i>Dimensión N° 01: Buque – puerto</i>	65
Figura 6: <i>Dimensión N° 02: Operación portuaria en terminal</i>	68
Figura 7: <i>Dimensión N° 03: Puerto – hinterland</i>	71
Figura 8: <i>Variable independiente: Gestión portuaria</i>	73
Figura 9: <i>Dimensión N° 01: Situación geográfica del puerto</i>	75
Figura 10: <i>Dimensión N° 02: Accesibilidad a la zona de influencia terrestre</i>	77
Figura 11: <i>Dimensión N° 03: Capacidad y calidad de la infraestructura portuaria</i>	79
Figura 12: <i>Dimensión N° 04: Capacidad operativa del puerto</i>	81
Figura 13: <i>Dimensión N° 05: Existencia de políticas de calidad</i>	83
Figura 14: <i>Dimensión N° 06: Eficiencia de los servicios de control</i>	86
Figura 15: <i>Dimensión N° 07: Precio de los servicios portuarios</i>	88
Figura 16: <i>Dimensión N° 08: Condiciones de fiabilidad del puerto</i>	90
Figura 17: <i>Dimensión N° 09: Respaldo activo del entorno</i>	92
Figura 18: <i>Dimensión N° 10: Tecnologías y los sistemas de información</i>	94

Figura 19: <i>Dimensión N° 11: Oferta de servicios de valor añadido</i>	96
Figura 20: <i>Dimensión N° 12: Exigencias de las leyes y regulaciones existentes en el puerto</i>	98
Figura 21: <i>Variable dependiente: Competitividad</i>	103

RESUMEN

El presente trabajo tiene como objetivo principal el determinar la influencia de la gestión portuaria sobre la competitividad del Puerto de Ilo, 2018; el tipo fue aplicada de nivel explicativo, de diseño no experimental y de corte transversal, la población fue de 10 gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios del Puerto de Ilo – Moquegua.

Se encontró que el 70% de los gerentes consideran como inadecuada la gestión portuaria que caracteriza la labor del Puerto de Ilo – Moquegua, y el 30% como muy inadecuada; el 90% de los gerentes consideran como regular el nivel de competitividad, y el 10% como adecuada.

Se concluye que no existe influencia (valor de chi-cuadrado = 2,593 y valor de $p = 0,107$) de la gestión portuaria sobre la competitividad del Puerto de Ilo.

Palabras clave: Gestión portuaria, competitividad.

ABSTRACT

The present work has as principal aim determine the influence of the port management on the competitiveness of Ilo's Port, 2018; the type was applied of explanatory level, of not experimental design and of transverse court, the population belonged 10 managers of the Customs Agencies and Port Operators of the Port of Ilo - Moquegua.

One thought that 70% of the managers considers to be like inadequate the port management that characterizes the labor of the Port of Ilo - Moquegua, and 30% as very inadequate; 90% of the managers considers like to regulate the level of competitiveness, and 10% as adapted.

One concludes that there does not exist influence (value of chi-square = 2,593 and value of $p = 0,107$) of the port management on the competitiveness Port of Ilo.

Key words: port Management, competitiveness.

INTRODUCCIÓN

El trabajo de investigación tiene como principal objetivo el determinar la influencia de la gestión portuaria sobre la competitividad del Puerto de Ilo, 2018; el puerto de ILO ha crecido sin ningún ordenamiento territorial y no hubo una coordinación entre el crecimiento poblacional, etc.; además se tuvo un plan territorial urbano originando que la población construyera a inmediaciones del puerto ENAPU ILO, dichas construcciones ocasionaron que el libre tránsito de carga pesada no circulara de manera eficiente dentro de la ciudad.

Existe un conjunto de factores que están afectando el nivel de competitividad del Puerto de Ilo, y a ello se suma que la gestión portuaria carece de un adecuado equipamiento que permita proporcionar un adecuado servicio, generando que el costo de las tarifas sea elevado, no siendo atractivo para las embarcaciones.

En lo que respecta al desarrollo de los capítulos, se precisa el siguiente contenido:

- En el capítulo I se efectuó la descripción del problema, detallando los objetivos centrales y específicos, la justificación del tema.
- En el capítulo II, se desarrollaron los antecedentes internacionales y nacionales, se precisaron los términos básicos, y se hizo un marco teórico de las variables analizadas, tanto de la gestión portuaria como de

competitividad; para lo cual, se analizan teorías, enfoques, modelos, dimensiones, otros.

- En el capítulo III se efectuó del marco metodológico, definiendo las hipótesis a contrastar, el tipo y diseño de la investigación, las dimensiones e indicadores de las variables, la población y la muestra investigada, fuentes de información y el procesamiento y técnicas de recolección de datos.
- El capítulo IV se desarrolló el análisis e interpretación de los resultados encontrados, el contraste de las hipótesis definidas, y la discusión de los resultados.
- Y por último, el capítulo V de las conclusiones y recomendaciones alcanzadas en la presente investigación.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El comercio internacional cada año se incrementa más y más, los países desarrollan diversas transacciones relacionadas con importaciones y exportaciones de insumos, bienes y servicios, en lo cual es importante que en los lugares donde llega dicha mercancía cuente con las condiciones necesarias para proporcionar un servicio eficiente y de calidad, como por ejemplo en los puertos; pero actualmente se tiene que existe una diferencia significativa en las características de servicio en los diversos puertos y principalmente en los tiempos de poder desaduanar la mercadería, lo cual genera un malestar entre los representantes de las empresas que efectúan dichas transacciones.

En noviembre del 2016, el presidente del Perú Pedro Pablo Kuczynski y el presidente de Bolivia Evo Morales, suscribieron un memorándum de entendimiento para desarrollar el proyecto del tren Bioceánico y en la que el mandatario peruano dijo “En nuestra agenda está obviamente la integración..., sobre todo en transporte, acceso al océano..., al transporte internacional, allí el Perú tiene las puertas

abiertas”. A su par el presidente Evo Morales mencionó que el tren bioceánico “está totalmente” confirmado y que “será una realidad”, ya que es parte de la Agenda Patriótica del Bicentenario de Bolivia 2025 y se convertirá en el “Canal de Panamá sobre rieles”. (Agencia Andina, 2016)

En el actual contexto internacional, ambos países están intensificando sus relaciones, con el objetivo de poder comercializar y masificar sus productos a través de las exportaciones e importaciones; es por eso que la actual coyuntura exterior está generando cambios en las políticas y relaciones con los países vecinos; la región no está preparada para tal cambio por un déficit logístico y tiene más preponderancia en el Perú por un déficit portuario.

La provincia de Ilo, está ubicada en la región de Moquegua al sur del Perú, se caracteriza por ser una zona portuaria, por lo que cuenta con 7 terminales portuarios de los cuales 1 pertenece a ENAPU (Empresa Nacional de Puertos), teniendo en cuenta que ENAPU Ilo es el caso de estudio para la presente tesis.

El puerto de ILO se caracteriza por ser un puerto de tránsito, en donde se transita principalmente carga importada, como por ejemplo de soja (Argentina), combustible, carbón (Venezuela), aceite; las exportaciones que se dan son de Cobre en blíster y en épocas de pesca se da la exportación también de harina de pescado, en ambos casos son para China, sobre todo la carga es de tránsito la carga naviera

en el sur del país, generando necesidades diferentes al resto de terminales portuarios.

Actualmente en el puerto de ILO las condiciones climatológicas tienen una gran influencia sobre todo en las condiciones del mar, específicamente cuando sube la marea y las olas son mayores a los cinco metros, generando problemas en las naves que quieran entrar a puerto por lo que tiene que esperar fuera de puerto hasta que las condiciones climáticas mejoren (la marea baje), para así poder recién hacer el practicaje respectivo; esto es ocasionado por la deficiente infraestructura portuaria con la que cuenta el puerto de ENAPU ILO.

Toda nave que entre al puerto de ILO tiene la dificultad climatológica como su principal problema, según Jorge Guembes - Jefe de la Autoridad Portuaria Nacional (APN – ILO). Actualmente ENAPU Ilo no cuenta con un espigón; al no tener dicho rompeolas lo que generaría es un sobre costo para las empresas navieras, empresarios exportadores e importadores, agencias aduaneras y demás stakeholders que se encuentren en las operaciones portuarias (Figura 1).



Figura 1: Puerto de Ilo

Fuente: Información Marítima Portuaria

El puerto de ILO ha crecido sin ningún ordenamiento territorial y no hubo una coordinación entre el crecimiento poblacional, la construcción urbana, el diseño urbanístico, etc. El puerto de ILO no tuvo un plan territorial urbano lo que a su vez originó que la población construyera a inmediaciones del puerto ENAPU ILO, dichas construcciones ocasionaron que el libre tránsito de carga pesada no circulara de manera eficiente dentro de la ciudad.

El caos vehicular se genera por no contar con un buen sistema de adecuación o planificación urbana, consecuentemente deriva en un congestionamiento vehicular, dado que los camiones que ingresen a puerto no van a poder realizarlo de la mejor manera debido a la zona urbana que se encuentran a su alrededor; definitivamente esto genera un cuello de botella que no solo afecta al puerto del Estado – ENAPU Ilo, sino que también afecta a los puertos privados.

Cabe resaltar que la vía terrestre (capa asfáltica) que une al Puerto de ENAPU Ilo con las vías de acceso sea Panamericana Sur o Costanera, dentro de la ciudad no está preparada para un movimiento de camiones (carga pesada) debido a que fue diseñada para uso urbano.

La infraestructura con la que cuenta ENAPU Ilo en la actualidad data del 29 de mayo de 1970, fecha en la que ENAPU Ilo entro en operaciones. Las instalaciones no se han modernizado ni se han repotenciado desde que se iniciaron sus operaciones. El actual muelle con el que cuenta ENAPU Ilo esta con rajaduras propias del terremoto que ocurrió en el año 2001, según Jorge Guembes – Jefe de la A.P.N. - ILO (Autoridad Portuaria Nacional).



Figura 2: Instalación ENAPU Ilo

Fuente: Imagen Propia

Con las condiciones climáticas que se generan en el Puerto de ILO, y explicadas en los párrafos anteriores es por tal motivo que existe un problema en el Puerto de ILO, Así podemos analizar que ENAPU Ilo tiene un tráfico de

contenedores que está disminuyendo, realizando un parangón entre el año 2015 se movilizaron 4,750 TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies, utilizada en el transporte marítimo), según ENAPU. (Empresa Nacional de Puertos – Movimiento de carga en el terminal portuario en el año 2015), a diferencia del Terminal Puerto de Arica (TPA), la carga contenerizada fue de 226,889 TEUs según Terminal Puerto Arica movimiento de contenedores en el año 2015, y en el Puerto de Matarani fue de 19,806 TEUs – 2015 según TISUR (Terminal Internacional del Sur – Movimiento de carga en el terminal Portuario año 2015).

También en el año 2014, ENAPU Ilo tuvo un tráfico de contenedores en TEUs de 2,681, en TISUR fue de 20,679, y en TPA fue de 217,815. Así mismo en el año 2013 en ENAPU Ilo fue de 1,900 TEUs en TISUR fue de 15,370 TEUs, también en el mismo año TPA se movilizaron 204,191 TEUs.

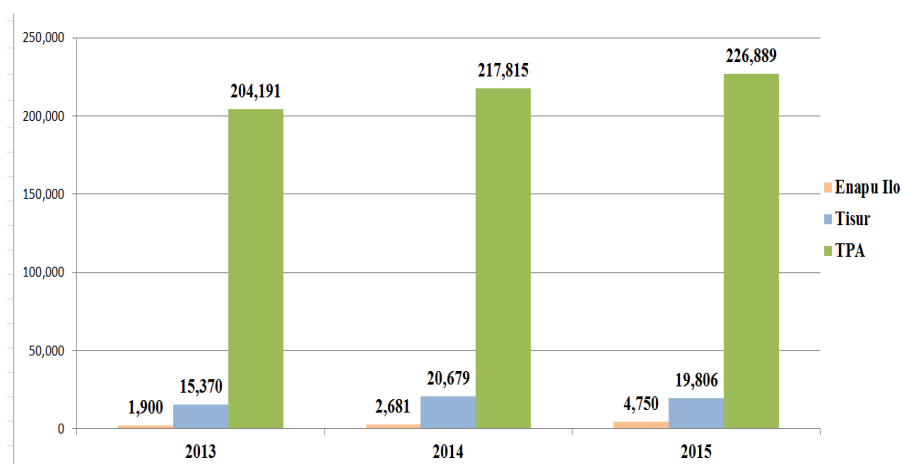


Figura 3: Movimiento de contenedores – TEUs (2013 – 2015)

Fuente: ENAPU Ilo

Como se puede apreciar en la figura 3, el gran problema que se puede visualizar es que en el Puerto de ENAPU Ilo la falta de carga exportable e importable hace que no se ha tan competitivo; frente a sus pares más cercanos como lo es TISUR Y TPA. Siendo estos dos terminales portuarios administrados por empresa privadas.

TPA (Terminal Puerto de Arica), es un terminal que tiene bastante tráfico de carga, siendo en su mayoría más del 80% del país de Bolivia según la memoria anual del TPA y con respecto a TISUR (Terminal Internacional del Sur), en su mayoría es carga a granel, esto se da porque en Arequipa existen yacimientos mineros los cuales exportan su materia prima por medio del Terminal TISUR.

En la figura N 4, el movimiento de contenedores en toneladas métricas en TISUR (Terminal Internacional del Sur) en el año 2015 fue de 3, 814,894 Tm, y en el 2010 fue de 3, 349,671, lo cual demuestra un incremento de más de 500,00 Tm entre los últimos 5 años. En el Terminal de Puerto de Arica – TPA en el año 2015, hubo un movimiento de contenedores de 3, 068,332 Tm y en el año 2010 fue de 2, 116,432 Tm, lo que nos demuestra que hubo un incremento de aproximadamente de 1 millón de Tm entre los últimos 5 años, En el caso de ENAPU Ilo en el año 2015 se movilizaron 425,574 de Tm y en el año 2010 fue de 287,748 de Tm, duplicándose aproximadamente en los años mencionados.

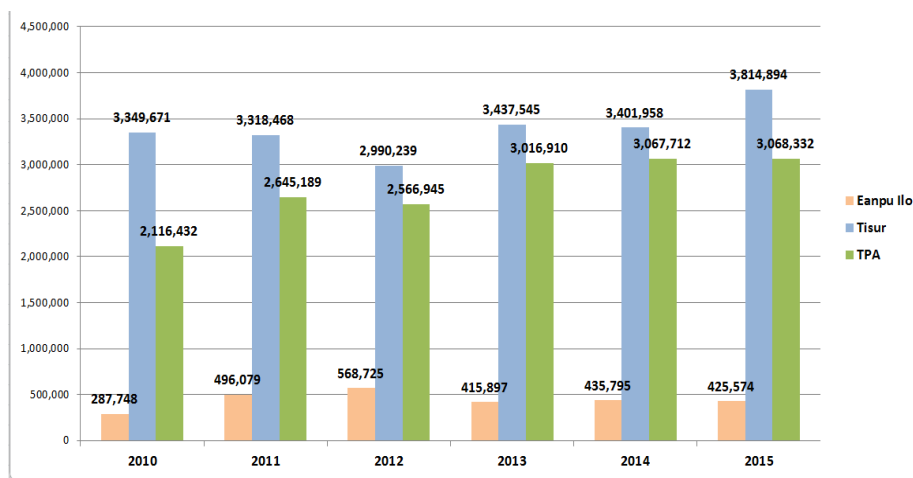


Figura 4: Movimiento de contenedores - TM

Fuente: ENAPU Ilo

Los puertos se caracterizan por cuanto afluencia de carga existe, y el puerto de ENAPU Ilo no hay afluencia de carga, como lo demuestra en la Figura 4, siendo esto un problema grave para ENAPU Ilo.

Otro punto importante para toda empresa exportadora o importadora son los costos que se generan en el puerto, los costos son fundamentales para una empresa decida por cual puerto quiere exportar o importar, por ejemplo la importación del cemento asfáltico con puerto de origen de Saint Petersburg con un volumen de 840 Tm y realizaremos un cuadro comparativo por los puertos de ENAPU Ilo y Terminal Puerto Arica.

Para una empresa, Importar Cemento Asfáltico y pagar un costo de flete marítimo por el Puerto de ENAPU ILO a través de un contenedor de 20` le costaría

1,856 \$ en el caso que se ha un contenedor de 40` le costaría 2,787\$; en caso la empresa decida importar por el Terminal Puerto Arica a través de un contenedor de 20` le costaría 1,685\$ y si fuese un contenedor de 40` sería de 2,025\$. Existe una clara evidencia que en Arica los costos son menores a los que se tiene en Ilo (Tabla 1).

Basándonos en el ejemplo anterior uno de los costos que incurriría dentro del puerto sería el de Container a camión y en el caso del Puerto de ENAPU ILO para un container de 20` es de 745.5\$, si fuese un container de 40` es de 854\$; para el caso de TPA si fuese un container de 20` sería un costo de 350\$, si lo pasamos a un container de 40` el costo sería de 350\$. Realizando una comparación de los costos que se utilizan en cada uno de los puertos, la diferencia que existe del TPA con respecto a ENAPU Ilo es más del doble, lo que en buena cuenta nos dice que el Puerto de ENAPU Ilo es muy costoso para las empresas bolivianas.

Si analizamos los costos que incurren en el almacenamiento de un container en ENAPU Ilo y siguiendo con el ejemplo anterior para uno de 20` es de 698.5\$, si fuese uno de 40` tendría un costo de 777,5\$. En el caso de hacer la misma operación, pero en esta oportunidad sería en el TPA, los costos de almacenamiento tanto para un container de 20` como para un container de 40` serían cero, esto se da porque existe un convenio u acuerdo por parte del Gobierno Chileno con el Gobierno Boliviano, que explica que toda carga importada que se derive para Bolivia esta

exonerada de algún costo de almacenaje por un periodo de 1 año y para la carga exportada por un tiempo de 60 días.

Tabla 1: Cuadro comparativo de costos portuarios

Producto:	Cemento Asfáltico			
Volumen:	840 TM			
Puerto de Carga:	Saint Petersburg			
	ILO		ARICA	
CARGA	20'	40'	20'	40'
Flete Marítimo	1856 \$	2787 \$	1685 \$	2025 \$
Gastos de Puerto				
Ctnr a camion	745 \$	854 \$	350 \$	350 \$
Ctnr a almacen	698,5 \$	777,5 \$	0	0
Fuente: Administrador de Servicios Portuarios Bolivia (ASP-B)				
Elaboracion: Propia				

Es evidente que estas diferencias que existen entre el Puerto de Arica TPA y el Puerto de ENAPU Ilo, frente a las importaciones o exportaciones que realiza un empresario boliviano las efectuara en el Puerto de Arica; con el único fin de reducir costos, Es indiscutible que los costos se reducen si existe una gran afluencia de carga, como podemos apreciar el Puerto de ENAPU Ilo carece de carga que pueda ser competitiva con los Puertos más cercanos a ENAPU Ilo, esto genera que sus costos en Puerto se encarezca.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1 Interrogante principal

¿En qué medida la gestión portuaria influye en la competitividad del Puerto de Ilo, 2018?

1.2.2 Problemas específicos

- a) ¿Cuál es el nivel de la gestión portuaria que caracteriza al Puerto de Ilo, 2018?
- b) ¿Cuál es el nivel de competitividad que caracteriza al Puerto de Ilo, 2018?

1.3 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

En los ámbitos económicos empresariales, el término “Globalización” se utiliza para referirse casi exclusivamente a los efectos mundiales del comercio internacional y los flujos de capital, y particularmente a los efectos de la liberalización y desregulación del comercio e inversiones. Asimismo, otro de los cambios disruptivos fue el desarrollo de uso de tecnologías de información y comunicación (TIC), que han generado un impacto en la producción y el comercio mundial, aminorando los gastos logísticos y la cadena de suministros.

Los puertos son más que diques o muelles, es decir, los puertos son más que una cuestión de infraestructura la calidad de servicio, le otorga una prioridad a un cliente relevante, “la tarifa de lealtad” que premia a un cliente que genera un importante volumen de tráfico, etc. Por citar un ejemplo; esto es cada día más importante en un Puerto moderno.

La “Globalización Portuaria” ha beneficiado de manera importante a América Latina y más a los puertos, que se encuentren con los estándares Internacionales en la Distribución Física Internacional, es por eso que la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) elabora un ranking a nivel Latinoamericano, en la que nos grafica la competitividad en la que se encuentran los puertos (Tabla 2).

En la Tabla 2 el puesto número 1 es para el Puerto de Santos de Brasil con un movimiento de contenedores en TUEs de 3,393,593, seguidamente del puerto de Colón de Panamá 3,258,381, en el tercer puesto se encuentra el Puerto de Balboa de Panamá con un movimiento en TEUs de 2,989,860, seguidamente del Puerto de Manzanillo de México 2,580,660 TEUs y en el puesto número 5 se encuentra el Puerto de Cartagena de Colombia con un movimiento de carga en TEUs de 2,301,099. Es evidente que el nivel competitivo que tiene cada uno de estos puertos es muy alto; en cuanto a la tecnología y/o equipamiento que usan y la infraestructura que cuentan cada uno de estos puertos mencionados.

Cabe precisar que el puerto del Callao (DP/APM) se encuentra en el sexto lugar con un movimiento de carga en TEUs de 2, 054,970; el mismo ha venido teniendo mejoras desde que se concesionó y una evidencia es el nivel competitivo que muestra a nivel internacional al ocupar un sexto lugar frente a otros puertos altamente competitivos. Es claro que en el Perú, el nivel de competitividad portuaria es deficiente, ya que solo un puerto es el que está en los estándares según el análisis que realiza la CEPAL.

Tabla 2: Ranking de puertos latinoamericanos 2016

RANKING	PUERTO	PAIS	TEUs - 2016
1	Santos	Brasil	3,393,593
2	Colon	Panamá	3,258,381
3	Balboa	Panamá	2,989,860
4	Manzanillo	México	2,580,660
5	Cartagena	Colombia	2,301,099
6	Callao	Perú	2,054,970
7	Guayaquil	Ecuador	1,821,654
8	Kingston	Jamaica	1,567,442
9	Buenos Aires	Argentina	1,352,068
10	San Antonio	Chile	1,287,658
11	Freeport	Bahamas	1,200,000
12	Limón-Moin	Costa Rica	1,177,385
13	Lazaro Cárdenas	México	1,115,452
14	Veracruz	México	965,294
15	Caucedo	Republica Dominicana	918,542
16	Navegantes	Brasil	895,375
17	Montevideo	Uruguay	888,119
18	Valparaiso	Chile	884,030
19	Buenaventura	Colombia	864,749
20	Paranaguá	Brasil	725,041
21	Rio Grande	Brasil	705,154
22	Altamira	México	684,931
23	Santo Tomas de Castilla	Guatemala	614,463
24	Puerto Cortes	Honduras	621,819
25	Itapoa	Brasil	547,679
Fuente: CEPAL			
Elaboración. Propia			

Los Puertos actualmente no solo se centran en el simple hecho de servir de concentración de carga en el almacén, sino también en centros de distribución logística y por consiguiente en la parte importante de la cadena logística internacional. Actualmente en el Perú los costos logísticos son 34% más altos que el promedio en América Latina que es de 24% y si lo comparamos con Chile es de un 18% más; lo que en definitiva nos dice que existe una deficiencia logística y es el punto neurálgico para los sobre costos que existen en el Perú, según el MTC. (Ministerio de Transporte y Comunicaciones).

Los sobre costos en el Perú fueron analizados por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo y el Banco Mundial, dichas cifras estimaron que la pérdida que genera la deficiencia logística en el Perú es de 3,800 millones de dólares, lo que en la realidad nos dice es la falta de competitividad que nos genera estos sobrecostos y la inoperancia de los involucrados como el Estado y el empresariado.

Ilo por ser un Puerto netamente de carga naviera tiene unos indicadores que no se refleja con la alta competitividad que se da en la actualidad; en el año 2013, el puerto de Ilo ha tenido 41 naves (buques navieros), su similar con el Terminal Internacional del Sur tuvo 403 naves y el Terminal Puerto Arica tuvo 433 naves; lo cual refleja una brecha muy larga por competir, claro está que también tiene una gran influencia las condiciones del puerto, vale decir los tipos de carga que se transitan en ambos puertos y desde luego la cantidad de empresas que exportan e importan por cada puerto.

En el año 2014, ENAPU Ilo tuvo un tránsito naviero de 35 naves ese mismo año TISUR tuvo un tránsito de 408 naves y TPA tuvo un total de 405 naves; en esos 2 años se puede ver que el tráfico naviero en el Puerto de ILO disminuye y en los otros terminales se mantiene. Al siguiente año ENAPU Ilo tuvo un tráfico de 34 naves, TISUR tuvo un tráfico de 423 naves y el TPA tuvo un tráfico de 395 naves, las constantes decrecientes para el Puerto de ENAPU Ilo es evidente en los años 2013, 2014 y 2015 y si comparamos con los terminales de TISUR y el TPA se revirtieron ya que paso e tráfico naviero TISUR al TPA con una diferencia de 28 naves en el año 2015.

Por tanto, ENAPU Ilo actualmente no está al nivel competitivo de los terminales más cercanos como son por el norte con TISUR y por el sur con el TPA, teniendo en cuenta que dichos terminales son de carácter privado y el de ENAPU Ilo pertenece al Estado Peruano; tales terminales tienen un tráfico naviero que sobrepasa el número de naves recibidas en ENAPU Ilo y en la que tomamos como ejemplo los años 2013, 2014 y 2015.

En base a todo lo descrito en los párrafos previos, se tiene la importancia del presente trabajo de investigación, que pretende analizar las características de la gestión portuaria que existe en el Puerto de Ilo, desde la perspectiva de los gerentes / administradores de las empresas que funcionan en Ilo y que día a día interactúan efectuando transacciones de importación y exportación, que permita identificar los puntos de mejorar que permita más adelante mejorar su nivel de competitividad.

1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1 Objetivo general

Determinar la influencia de la gestión portuaria sobre la competitividad del Puerto de Ilo, 2018.

1.4.2 Objetivos específicos

- a) Analizar el nivel de la gestión portuaria que caracteriza al Puerto de Ilo, 2018.
- b) Identificar el nivel de competitividad que caracteriza al Puerto de Ilo, 2018.

CAPÍTULO II

FUNDAMENTO TEÓRICO CIENTÍFICO

2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

En base a la revisión de trabajos de investigación afines, se destacan los siguientes:

2.1.1 Antecedentes internacionales

- a) Salamá (2016) desarrolló un trabajo denominado “Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización, y el desarrollo económico. Casos de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil”; para optar el grado académico de doctor por la Universitat Politècnica de Catalunya (Barcelona Tech); concluye que los puertos de Cartagena, el Callao y Santos siguen tendencias de la globalización en el transporte marítimo y también un modelo de gestión portuaria land lon port, la que permite las concesiones y las inversiones privadas. En dichos puertos se han observado una sempiterna modernización en los equipamientos, estructuras e infraestructuras lo que ha permitido el aumento de la capacidad de manejo de carga y de los buques

recibidos de hasta 14 000 TEUs, a diferencia de los puertos venezolanos que solo reciben buques de hasta 6 000 TEUs. Adicionalmente, no se observa la apertura a los puertos venezolanos para la inversión privada, por lo que debe retomarse al modelo que tuvo en los años 90`s con el objetivo de contar con la inversión privada y la dotación de puertos acorde con otros puertos de la región, ya que con los planes maestros actuales que tiene Venezuela no llegaría a lo que el mercado quiere y sus tendencias. Los indicadores más resaltantes que sugieren los expertos son: “la organización que tenga el puerto” (100%); “la automatización que tenga el puerto” (100%); “la eficiencia portuaria que tenga” (97%) y “el calado que tenga” (94%).

- b) Caballero (2013) investigó la “Infraestructura portuaria eficiente y competitiva en Colombia. Diagnóstico y perspectivas”; de la maestría de relaciones y negocios internacionales de la Universidad Militar de Nueva Granada; quien concluye que en términos de eficiencia y competitividad portuaria en Colombia no puede continuar como lo viene haciendo en la actualidad, ya que los puertos deben cumplir con los estándares internacionales, así como también la infraestructura operativa y administrativa portuaria, se tienen que modernizar con equipamiento y tecnología. Todo cliente quiere que sus mercancías lleguen “justo a tiempo” a un menor costo y con la máxima seguridad, las empresas navieras y los armadores buscan la excelencia y la seguridad, bajo ese objetivo los megabuques buscan mega-puertos; en la actualidad existen buques con capacidad superior a los 15 000 Teus, dada la existencia, los puertos están obligados a

reestructurarse y modificarse, si no pasarían a ser puertos de paso o transbordo.

2.1.2 Antecedentes nacionales

- a) García (2016) investigó la “Gestión del terminal portuario de Salaverry y su contribución en el desarrollo socioeconómico del distrito de Salaverry – 2014”; para optar al grado académico de doctor en economía y desarrollo industrial de la Universidad Nacional de Trujillo; donde el principal objetivo fue determinar si la actual gestión del terminal portuario de Salaverry contribuye en el desarrollo socioeconómico; la investigación fue aplicada, de nivel descriptivo, documental e histórica; se concluye que la gestión del transporte marítimo permanece estática sin proveer los cambios generacionales del entorno, existen indicios de cambio en busca de la competitividad en base a la reducción de la brecha generacional de la infraestructura actual versus la necesaria para atender los nuevos retos logísticos del desarrollo regional y sus áreas de influencia.
- b) Avalos, Choy, Merino y Moreyra (2016) desarrollaron una investigación titulada “Planeamiento estratégico del puerto Salaverry”; tesis para optar el grado académico de Magister en administración estratégica de empresas de la Pontificia Universidad Católica del Perú; concluyen que el puerto de Salaverry actualmente no es competitivo por no contar con los elementos mínimos que debe tener un puerto como son la rapidez, seguridad,

infraestructura y costos competitivos. Esto da paso a la concesión del puerto con un enfoque de administración privada y operaciones portuarias, con el objetivo de tener un puerto altamente competitivo. En el transporte del comercio Internacional, las operaciones de los buques son cada vez más grandes, porque esto trae mayor eficiencia en el manejo de la carga, brindando lo más importante a las empresas navieras un menor costo.

- c) Espinoza (2015) investigó la “Competitividad portuaria de los puertos de Ilo - Matarani y Arica y su impacto sobre las empresas exportadoras de Tacna – 2014”; para optar al grado académico de maestro en gestión empresarial de la Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann; de tipo aplicado y de nivel descriptivo y explicativo, de diseño no experimental, la muestra fue de 50 gerentes de empresas exportadoras; se concluye que los puertos de Ilo y Matarani presentan un nivel de competitividad portuaria baja a diferencia de Arica que presenta un nivel muy alto, la competitividad logística empresarial de las empresas que utilizan los puertos de Ilo y Matarani es inadecuada a diferencia de las que usan el puerto de Arica que es muy adecuada, existe influencia de la competitividad portuaria sobre la competitividad logística de las empresas exportadoras de Tacna.
- d) Chang (2013) desarrolló una investigación denominada “Análisis de la eficiencia en los terminales portuarios del pacifico sur: una función de distancia estocástica”; tesis para optar el grado académico de maestro en economía del Centro de Investigación y Docencias Económicas (CIDE); en la que concluye que las reformas que se dieron tanto en el Perú como en

Chile, comenzaron casi en el mismo tiempo y siendo Chile el país que origino más eficiencia, el hecho de que Chile haya modernizado más rápido sus terminales portuarios antes que el Perú, con una mayor participación del sector privado por medio de un esquema de concesiones les ha permitido ser más eficientes en comparación con los terminales portuarios peruanos. En el Perú la finalidad de las reformas era generar cambios por medio de las concesiones evidentemente de la inversión privada al igual que en Chile, pero en el caso peruano ha tenido un retraso significativo, teniendo como consecuencia que la mayoría de los terminales portuarios se han operados por la empresa estatal Enapu S.A. y que la mayoría de los equipos tienen una antigüedad mayor los 20 años, esto se refleja en los bajos niveles de eficiencia y competitividad frente a los terminales portuarios chilenos.

- e) Gil, Guillén, Pilares y Saldaña (2011) desarrollaron una investigación titulada “Plan estratégico del terminal portuario Ilo”; tesis para optar el grado de magister en administración estratégica de empresas de la Pontificia Universidad Católica del Perú; donde concluyen que la posición competitiva del puerto de Ilo es débil debido a que sus principales competidores cuentan con mejor infraestructura, equipos y una mejor organización como son los puertos de Arica, Iquique y Antofagasta; puertos que en la actualidad están concesionados y se vienen ejecutando planes de ampliación y modernización, otro competidor se encuentra en Matarani, cuya concesión está dada a Tisur, además posee su propio acceso ferroviario y acceso a mercados brasileños y bolivianos que se da por la transoceánica. Además,

si el puerto desea ser competitivo debería invertir aproximadamente 205.5 mil millones de dólares (APN 2008) y modernizar maquinaria equipos e infraestructura en especial la vía férrea y cumplir los estándares de seguridad a su vez se debe concesionar el puerto de Ilo, para mejorar la eficiencia administrativa, económica y financiera.

2.2 BASE TEÓRICA “GESTIÓN PORTUARIA”

2.2.1 Definición de gestión

Ramírez (2005) define la gestión como “Un conjunto de diligencias conducentes al logro de unos objetivos y la ejecución de acciones que se dirigen a determinados resultados”; de donde se entiende que dentro de una entidad se desarrollan diversas acciones que se sustentan en el alcanzar los objetivos propuestos.

Por su parte Rubio (2008) logra conceptualizar la gestión como un conjunto actividades que funcionan a través de personas, dentro de equipos de trabajos que buscan alcanzar las metas, tareas u objetivos; además resalta una buena gestión implica la capacidad de influir y orientar el comportamiento de la entidad para lograr los objetivos propuestos.

2.2.2 Definición y clases de puertos

Murcia (2004) precisa un concepto de puerto como un espacio en la costa, el cual puede estar construido o puede ser natural, siendo su principal función la de proporcionar refugio a las embarcaciones que desarrollan labores de embarque y descarga de las mercancías; pero a dicha definición se incluye su rol en la actualidad de ser nodos logísticos y enclaves intermodales.

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo de Perú (2005) establecen un concepto de puerto desde la perspectiva que se trata de “Un conjunto de obras, instalaciones y servicios que proporcionan el espacio de aguas tranquilas necesaria para la estancia segura de los buques, mientras se realizan las operaciones de carga, descarga y almacenaje de las mercancías y el tránsito de viajeros”.

Estepa (2013) desarrolla un concepto sobre el puerto marítimo como “Un conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situados en la ribera del mar o de los ríos, reúnan las condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario”.

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo de Perú (2005) logra clasificar los puertos desde una perspectiva funcional, en base a su ubicación de la siguiente forma:

- a) Zona marítima: Está dirigida principalmente para la embarcación, se encuentra conformado por un conjunto de obras de abrigo cuyo objetivo es proteger la zona de ataques de la fuerza del mar (diques); dicho espacio proporciona seguridad, permitiendo por tanto la maniobrabilidad de las naves, la anchura y el calado.
- b) Zona de evacuación: Hace referencia al transporte terrestre, a la generación de vías de acceso al puerto desde el conjunto de caminos o vías que llevan a él, el reparto con áreas de maniobra y estacionamiento.
- c) Zona terrestre: Está centrada en la mercancía, está ubicado en la superficie de operación terrestre con los muelles, genera además las condiciones para el atraque de las embarcaciones, soporte al utillaje y acopio de mercancías, y el depósito de mercancías.
- d) Zona de asentamiento: Se caracteriza por la existencia de industrias básicas como refinerías, siderúrgicas, petroquímicas, otros.

2.2.3 Definición de gestión portuaria

Montero (2012) resalta la importancia de la existencia de puertos en los países como un mecanismo para impulsar el desarrollo económico y social dentro de su territorio; en base a ello logra definir la gestión portuaria como “El conjunto de estrategias que buscan incrementar la calidad y eficiencia de los servicios y satisfacer las necesidades del cliente usuario de puerto”; señala además la eficiencia de la gestión portuaria está en función de: Lograr diversificar los servicios, la

reducción de los costos y el fomento de la competencia, el lograr que el puerto se promocióne como un mercado abierto, la promoción de recursos financieros para su desarrollo, y el poder insertar métodos modernos relacionados con la gestión empresarial.

Carbajal y Chang (2009) refuerza que un sistema portuario dentro de un país, desarrolla una función primordial en la búsqueda de la competitividad de su comercio internacional; y sobre la gestión portuaria indican que debe “Garantizar el funcionamiento eficiente de los puertos, cuyo objetivo es de garantizar que la cadena de transporte se desarrolle óptimamente y de manera integrada, reduciendo el costo de manipulación de las mercancías”.

2.2.4 La gestión portuaria en el Perú

En el Perú la principal vía a través de la que se transporta la carga de comercio exterior es a través del mar. En este contexto, los puertos cumplen un rol importante, que es el de permitir la transferencia de carga y mejorar la competitividad del comercio exterior. Existen 107 instalaciones portuarias, de las cuales solo 62 son consideradas de importancia por el Sistema Portuario Nacional, pues en estas últimas se moviliza aproximadamente 95% del comercio internacional peruano. Entre estas 62 instalaciones portuarias 43 públicas y 19 privadas, los terminales portuarios de uso público –que en total son 15 son los más importantes, primero porque en las instalaciones públicas interviene una mayor cantidad de

usuarios finales exportadores e importadores y segundo porque casi todo el volumen de carga de comercio exterior movilizado en las instalaciones públicas se efectúa por los terminales portuarios (La Concesión del Muelle Sur del Puerto de Callao – Pontificia Universidad Católica del Perú – 2007).

En lo que se refiere a las inversiones en infraestructura incluyendo superestructura y acceso marítimo, existe una diferencia notable a favor de las instalaciones de uso privado comparadas con las de uso público. Al respecto, desde 1970 la inversión en infraestructura y modernización de equipamiento en las instalaciones de uso público ha sido casi nula, y se han realizado solamente operaciones de mantenimiento, reparación y rehabilitación de infraestructura, acceso marítimo y superestructura.

Esta falta de inversión generó un gran déficit de infraestructura portuaria, que en 2006 se estimó en US \$ 695 millones, de los cuales US \$ 560 millones corresponden a los puertos de Lima. Se requiere realizar una inversión considerable dentro de un terminal portuario a fin de brindarle mayor eficiencia, mayor cantidad de movimiento de carga (La Concesión del Muelle Sur del Puerto de Callao – Pontificia Universidad Católica del Perú – 2007).

El Terminal Portuario del Callao era el único puerto que no poseía grúas móviles ni pórticos que brindan eficiencia a través de la introducción de la competencia intraterminal o intramuelle y de la participación privada en la oferta

de ciertos servicios, en el caso del TPC no ha podido solucionar los mayores costos relativos que los exportadores e importadores deben afrontar en comparación con otros puertos regionales (La Concesión del Muelle Sur del Puerto de Callao – Pontificia Universidad Católica del Perú – 2007).

Bajo la dirección de ENAPU, el terminal portuario del Callao tenía falta de recursos por parte de ENAPU para financiar las nuevas inversiones, involucradas en el mismo el Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE) y la Oficina de Normalización Previsional (ONP), generando déficit de infraestructura y equipamiento.

Se contaban con terminales extra portuarios que provocaban desorden, desplazamientos adicionales, mayores costos, desconocimiento de gran parte de los usuarios finales de la operatividad portuaria.

A partir de 1980, pasa de un modelo Service Port a un modelo Tool Port acrecentando la competencia en la oferta de diversos servicios portuarios, dejando en exclusiva para ENAPU solamente la oferta y el cobro por facilidades esenciales para la nave amarre/desamarre y uso de amarradero y la carga uso de muelle; los otros servicios pueden ser brindados por ENAPU y usuarios intermedios; supervisados por OSITRAN.

Los resultados no fueron muy grandes ya que no modifica mucho su infraestructura portuaria superestructura y equipos portuarios, siendo necesario buscar una nueva alternativa; por lo que en 1990, se evalúa la posibilidad de concesionar un nuevo terminal de contenedores, para poner solución en parte a los problemas ya descritos.

Al concesionar el Muelle Sur se obtienen buenos resultados, mayor movilidad, menos costos, más orden, se produjo el 24 de julio de 2006, por un período de 30 años, entre el Estado peruano y DP World Callao S. A. conformado por los grupos económicos Dubái Ports World, la segunda operadora de terminales más grande del mundo, y Unimar. La adjudicación de este contrato se produjo luego de un proceso de licitación en el cual el concesionario se comprometió a invertir US \$ 213,5 millones como inversión obligatoria inicial y un desembolso total de US \$ 617,1 millones.

El sistema es mono operador, en forma exclusiva. buscaba hacer atractiva la concesión para un mayor número de postores y mejorar la eficiencia y la seguridad en las operaciones portuarias; la adjudicación del contrato de concesión se formuló en dos tramos, en búsqueda de tarifas mínimas y un mayor pago para financiar obras portuarias comunes; se exige niveles de transferencia promedio de 25 contenedores/hora por grúa utilizada, que obliga al concesionario a alcanzar un rendimiento de movimiento de 75 contenedores por nave/ hora, con el uso de las tres grúas dispuestas para cada amarradero.

La ley del Sistema Portuario Nacional (SPN) modificada por el decreto legislativo N° 1022 y que entro en vigor en el año 2003, este marco jurídico se presenta con la finalidad de fomentar y facilitar la modernización del SPN para que se han competitivos con la inversión y participación del sector privado y con mecanismos de regulación que garanticen el uso de la infraestructura de uso público.

En la actual coyuntura Político – Social que presenta Perú, existe una gran resistencia por parte de la población y organizaciones no gubernamentales frente a las concesiones que el Gobierno tiene como iniciativa para reactivar la economía y la productividad que el país debe tener, esta realidad se presenta por la deficiente imagen que se tiene del gobierno; sea por irregularidades que tenga una concesión, falta de regulación por los entes competentes y la falta de difusión de estos proyectos y los beneficios que traería a la población y todo esto genera un retraso o paralización de proyectos importantes.

Desde su creación, los puertos estuvieron a cargo de diferentes administraciones hasta que, en 1970, a través del Decreto Ley 17256, se crea la Empresa Nacional de Puertos del Perú (ENAPU), la cual se convierte en el ente encargado de la administración de la infraestructura pública y la prestación de servicios en dicho ámbito. Inicialmente, se conformó como un organismo público descentralizado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cuya organización y funciones sería luego normada con el Decreto Ley 18027. En 1981,

el Decreto Legislativo 098 establece su reorganización y se convierte en una empresa de propiedad del Estado sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una sociedad mercantil.

En 1992, la empresa fue incluida en el proceso de promoción de la inversión privada del Decreto Legislativo 674, a través de la Ley 25882. En dicha norma se hace referencia, específicamente, a los terminales marítimos y fluviales de atraque directo a cargo de ENAPU: Talara, Paita, Salaverry, Chimbote, Huacho, Callao, General San Martín, Matarani, Ilo e Iquitos. Asimismo, se establece un plazo máximo de sesenta días para la entrega en concesión o liquidación de los terminales marítimos y de lanchaje administrados por la empresa. El año siguiente se constituyó el Comité Especial (CEPRI) encargado de la promoción de la inversión privada en los puertos administrados por ENAPU.

En el caso particular de los puertos cuyos procesos de concesión se dio primero en Matarani, y luego en el Callao y por último en Paita, lo que refleja que no existe mucho estudio con respecto a los beneficios o pérdidas que pueda generar esta modalidad a diferencia de las concesiones en telecomunicaciones, eléctrico, minero, viales, etc.

El primer proceso de concesión de puertos comprendió los terminales de Ilo y Matarani (esta es la primera fase del proceso según lo decidió el CEPRI Puertos). En octubre de 1998, el CEPRI Puertos publicó la Licitación Pública Especial para

su entrega en concesión al sector privado. En la primera etapa quedaron precalificados los siguientes postores Obrascon Huarte (España) Seaport Sedipsa (Bélgica Perú) A y F Wiese S.A. (Perú), Graña y Montero (e S.A. (Perú), Graña y Montero ((Perú), CCI (Argentina), CINTRA S.A. (España), International Promoters - Servicon (Perú) y Uniport S.A. (Perú).

Basándonos en el estudio realizado “Evaluación de la concesión del Puerto de Matarani 2004” en donde el sobre N° 1 contenía los requisitos técnico legales y el sobre N° 2 tenía la propuesta económica, esta nos dice que, el 11 de mayo de 1999, el CEPRI Puertos comunicó que los postores siguientes eran declarados aptos para presentar los sobres No. 1 y No. 2: Obrascón Huarte (para el puerto de Ilo), Santa Sofía Puertos S.A. (Matarani), Serlipsa-Seaport-Buenaventura (Ilo / Matarani), así como A y F Wiese S.A. (Ilo / Matarani). Entre éstos, sólo presentó propuesta la sociedad postora Santa Sofía Puertos S.A. Así, en la misma fecha, el CEPRI Puertos adjudicó la buena pro del terminal portuario de Matarani a dicha sociedad postora por haber ofrecido la única oferta económica y superar ésta el pago inicial establecido para el terminal según el estudio – “Evaluación de la concesión del Puerto de Matarani”.

El ganador de la concesión se dio al que presentó la más alta propuesta económica considerando como precio base US\$ 9.5 millones. Cabe resaltar que para la concesión del puerto de Ilo quedó desierta debido a que ningún postor había presentado propuesta económica. La oferta consistió en un pago inicial de US\$ 9.68

millones y un compromiso de inversión en infraestructura y equipo inicial de US\$ 7.85 millones durante los cinco primeros años de la concesión. Además, la adjudicataria de la buena pro presentó, como parte de los requisitos de la Licitación Pública Especial, una carta fianza emitida por el Banco de Crédito del Perú a favor de COPRI para garantizar la vigencia, validez y cumplimiento de la oferta económica, por una suma de US\$ 6 millones (Evaluación de la concesión del Puerto de Matarani – 2004).

De acuerdo a lo estipulado por las bases de la concesión, se constituyó la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR S.A.) con el objeto social específico de administrar el terminal portuario. Esta empresa fue constituida con una participación de Santa Sofía Puertos S.A. de 99.99999% y de Calixto Romero Seminario de 0.00001%. Tanto TISUR S.A. como Santa Sofía Puertos S.A. son empresas del Grupo Romero, el cual comprende a otras sociedades en diferentes sectores económicos, tales como Credicorp, Banco de Crédito del Perú, Alicorp, RANSA comercial, Trabajos Marítimos, Almacenera del Perú, Consorcio Naviero Peruano, Inversiones Centenario y Romero. Cabe resaltar la participación del Grupo en diferentes actividades en la cadena logística: transporte marítimo, agenciamiento, estiba y desestiba, servicios portuarios y almacenaje (Evaluación de la concesión del Puerto de Matarani – 2004).

El 17 de agosto de 1999 se suscribió el contrato de concesión del terminal portuario de Matarani entre el Estado Peruano y el concesionario, TISUR.

En virtud de este contrato, además del pago inicial, el Estado recibe por concepto de canon 5% mensual de los ingresos brutos del concesionario y 1% adicional destinado a OSITRAN (ente encargado de la supervisión del contrato). El objeto de la concesión es la construcción, conservación y explotación de la infraestructura por un periodo de 30 años, renovable una sola vez. La concesión es de tipo BOT (construye, opera y transfiere) según el estudio realizado – Evaluación de la concesión del Puerto de Matarani 2004 - . En el marco de este proceso, Santa Sofía Puertos y TISUR firmaron convenios de estabilidad jurídica y se suscribió un contrato de garantía a favor de TISUR.

Al iniciar todas las propuestas de concesiones y luego de una “turbulencia política” CEPRI Puertos suspendió temporalmente el proceso. El proceso fue luego paralizado a consecuencia de una iniciativa ciudadana presentada al Congreso y la promulgación de la Ley No. 27396 (enero 2001), en la cual se establece que no continuará hasta que se promulgue la nueva Ley Nacional de Puertos (para lo cual se establece como plazo el 31 de diciembre de 2001). Los obstáculos que presento este proceso dio pie a que dicho plazo fuera prorrogado por la ley N° 27648 hasta el 30 de abril del 2002 y luego por la ley N° 27734 hasta el 30 de junio del 2002. La ley del Sistema Portuario Nacional (ley 27943) y fue promulgada el 28 de febrero del 2003, según el estudio – Evaluación de la concesión del Puerto de Matarani 2004. Posteriormente, el proceso queda cancelado en virtud de un Acuerdo de COPRI (el 20 de mayo de 2002), con la consiguiente comunicación a los postores y la devolución de los sobres correspondientes.

El Puerto de Matarani fue elegido en concesión por la mayor oferta económica por encima del precio base. Uno de los aspectos más criticados respecto al factor de competencia elegido fue la fijación del precio base, ya que el monto fijado (US\$ 9.5 millones) fue considerado insuficiente por algunos sectores. Los principales argumentos utilizados en esta crítica fueron el valor superior que tenían los activos que se entregarían en concesión y las inversiones realizadas por ENAPU antes de la entrega al sector privado (aproximadamente US\$ 21.5 millones desde finales de los años setenta).

No obstante, el establecimiento del precio base no fue discrecional, sino resultado de un estudio realizado por Interinvest / Salomón Smith Barney, en su calidad de banco de inversión (asesor financiero), según el estudio – Evaluación de la concesión del Puerto de Matarani 2004 - nos dice que. Para ello se realizaron proyecciones de tráfico, además de la fijación de supuestos sobre las inversiones a realizar, supuestos operativos, ritmo de carga y descarga, tarifas e ingresos. Además, el diseño de la concesión no consideraba la transferencia de la propiedad sobre estos activos sino tan sólo un derecho para operarlos durante la vigencia de la concesión, lo que tendería a reducir el precio base.

En definitiva, la inclusión de cláusulas para un contrato de concesión de esta naturaleza es necesaria para cumplir efectivamente con los objetivos propuestos en cuanto a la eficiencia y regular otros aspectos de las operaciones diferentes de las tarifas únicamente. Las obligaciones del concesionario pueden incluir además

metas en términos de resultados (como el tiempo de construcción, la cobertura o la calidad del servicio) o de procesos (montos o detalle de inversiones), en ambos casos con el objetivo de lograr mejoras en la concesión.

En el caso de Matarani, se optó por fijar metas de inversión (de acuerdo a las necesidades proyectadas para la atención del tráfico), criterios mínimos de operación y criterios de calidad en la prestación de servicios.

2.2.5 Dimensiones de la gestión portuaria

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2016) de México ha desarrollado una metodología para la obtención de un sistema de indicadores portuarios, los cuales se sustentan en el marco de un enfoque Intermodal de la Cadena Logística Marítima - Portuaria, específicamente en tres segmentos operativos, para que funcione como una herramienta estratégica para capturar, analizar y difundir la información del sector portuario para la generación de políticas públicas y el impulsar las inversiones; los cuales son utilizados en la presente investigación como dimensiones para analizar la gestión portuario, se tiene:

- a) Interface buque-puerto: Considera el identificar y el evaluar del uso de la infraestructura y productividad en muelles, así como el índice de conectividad marítima, los costos de escala en puerto y el fondeo de buques.

- b) Interface de la operación portuaria en terminales: Considera el identificar y el evaluar la eficiencia en los terminales, tiempos de estadía e inspecciones antes de la aduana, así como la relación llenos - vacíos de contenedores.
- c) Interface puerto-hinterland: Considera la intensidad de uso de la infraestructura en la entrega / recepción por autotransporte y ferrocarril, así como la distribución modal de los sistemas de transporte terrestre, y la eficiencia en la conectividad con el hinterland portuario.

2.3 BASE TEÓRICA “COMPETITIVIDAD”

2.3.1 Definición de competitividad

Porter (2009) establece una definición sobre competitividad que hace referencia a que es “La capacidad que tiene una organización, pública o privada, lucrativa o no, de obtener y mantener ventajas comparativas que le permitan alcanzar, sostener y mejorar una determinada posición en el entorno socioeconómico” (p. 163).

Rubio y Aragón (2006) definen la competitividad empresarial como “La capacidad de una empresa para, rivalizando con otras, alcanzar una posición competitiva favorable que permita la obtención de un desempeño superior a las empresas de la competencia”.

Lall, Albadalejo y Mesquita (2005) desarrollan que las empresas compiten para captar mercados y recursos, donde logran medir la competitividad en base a su nivel de participación relativa en el mercado o su rentabilidad, lo cual les permite mejorar su desempeño.

2.3.2 Factores que inciden en la competitividad

Saavedra (2017) desarrolla un resumen sobre varios estudios afines a la competitividad empresarial, donde se resaltan diversos factores que se deberían considerar al momento de analizar el nivel de competitividad de las organizaciones, ello se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 3: Factores que inciden en la competitividad

Indicador/autor	Rubio y Aragón (2006)	De la Cruz, Morales y Carrasco (2006)	Solleiro y Castañón (2005)	OCDE (1992)	Quiroga (2003)
Indicadores externos			x		x
Tecnología	x	x	x		x
Innovación	x				
Mercadotecnia	x	x	x	x	
Recursos Humanos	x	x	x	x	x
Capacidades directivas	x				x
Recursos Financieros	x	x	x		x
Cultura	x				
Calidad	x		x		x
Producción		x		x	x
Logística		x			
Organización Interna			x		x
Compras			x	x	x
Investigación y Desarrollo			x	x	x
Interacción con proveedores y clientes				x	

Fuente: Saavedra (2017)

- Rubio y Aragón (2006) describen que son los recursos críticos, el aspecto clave para que una entidad sea competitiva, siendo ellos los que permiten alcanzar ventajas sostenibles en el tiempo.
- De la Cruz, Morales y Carrasco (2006) establecen que el aspecto prioritario para lograr ser competitivos es el desarrollo de capacidades en el sector, lo cual permite definir el monto de inversiones, la asunción de riesgos y el horizonte de tiempo para alcanzar el posicionamiento.
- Solleiro y Castañón (2005) resaltan que para que una entidad sea competitiva, es prioritario saber administrar los elementos internos controlables y fortalecer la calidad de las interacciones con el entorno.
- OCDE resalta que para alcanzar la competitividad empresarial, se deben considerar los siguientes aspectos: Flujos de producción, materias primas e inventarios; los mecanismos de interacción entre planeación, mercadotecnia, investigación y producción industrial; y la mejora de las capacidades del personal.
- Quiroga (2003) desarrolló un modelo para determinar la competitividad empresarial, cuyos componentes incorporan elementos internos controlables y elementos externos que inciden en el desempeño.

2.3.3 Competitividad portuaria

Velarde (2005) señala que los puertos en la actualidad priorizan el desarrollar sus actividades en un entorno de competencia, por tanto el formular una

estrategia de desarrollo portuario, implica analizar el nivel de competitividad de otros puertos, para lograr satisfacer de mejor forma a los usuarios y ampliar la participación de mercado. Describe además, que existe un escenario a considerar para buscar ser más competitivos, se destaca: Los actores portuarios están desarrollando la integración vertical y horizontal para consolidar su posicionamiento en el mercado; la contenerización y la intermodalidad presentan efectos de largo plazo sobre los sistemas portuarios.

Suykens (1995) señala que cuando los puertos buscan orientar sus actividades a lograr alguna ventaja competitiva, están se caracterizan por el liderazgo en costes (economías de escala) o por la diferenciación (economías de ámbito). Además indica que gestión portuaria considera ambas estrategias para buscar ser competitivos y lograr sostenibilidad en el tiempo, puesto el ser líder en costes implica ser un proveedor de servicios portuarios de bajo coste, y el diferenciarse implica proporcionar servicios portuarios específicos en nichos de mercado diferentes a los dados por otros puertos, generando mayor valor al usuario.

2.3.4 Dimensiones de la competitividad portuaria

Estrada (2007) analiza algunos factores que logran contribuir al análisis del nivel de competitividad de un puerto, los cuales son considerados en la presente investigación como las dimensiones para analizar el comportamiento de la variable de estudio:

- a) Situación geográfica del puerto: Es una característica innata al puerto y de generación de tráfico, y es más valorado cuando forma parte de las rutas marítimas y cuando está cerca de centros de producción y/o consumo.
- b) Accesibilidad a la zona de influencia terrestre: Implica que el puerto debe contar con accesos adecuados con su zona de influencia, tanto de carretera como de ferrocarril, o vías navegables.
- c) Capacidad y calidad de la infraestructura portuaria: Implica que el puerto debe contar con la disponibilidad de agua así como de superficie terrestre, áreas de fondeo, canales de navegación y dársenas abrigadas con calado, la línea de atraque, explanadas y terminales especializadas, otros.
- d) Capacidad operativa del puerto: Implica que el puerto debe dar el máximo número de servicios posibles destinados a sus usuarios, esto es al buque, a la mercancía y a los transportes interiores.
- e) Existencia de políticas de calidad: Implica que el puerto debe impulsar el trabajar bajo una gestión de calidad, que es una forma de gestión empresarial que trata de hacer a la empresa más competitiva (comunidad portuaria).
- f) Eficiencia de los servicios de control: Implica que se debe contar con inspectores en puerto en número suficiente y la coherencia de su jornada de trabajo con la de la operativa de la terminal.
- g) Precio de los servicios portuarios: Es un factor que se asocia con la rapidez del servicio, puesto que se asume que puertos más caros pero más rápidos y fiables se consideran más competitivos que puertos más baratos pero lentos.

- h) Condiciones de fiabilidad del puerto: Implica que el puerto debe generar confianza o seguridad en el cumplimiento de los plazos y sobre todo a los procesos físicos y a la información.
- i) Respaldo activo del entorno: Implica que para la competitividad de un puerto se deben considerar además factores externos y actores (presencia e intervención de grupos de presión, el soporte de la comunidad socioeconómica).
- j) Tecnologías y los sistemas de información: Implica que un puerto debe contar con un alto nivel de las tecnologías y sistemas de información que permitan soportar los requerimientos de los usuarios.
- k) Oferta de servicios de valor añadido: Hace referencia que además de los servicios portuarios tradicionales, se deberían ofrecer servicios de valor añadido vinculados al intercambio modal.
- l) Exigencias de las leyes y regulaciones existentes en el puerto: La normatividad debe dar las facilidades para que el puerto proporcione un servicio competitivo.

2.4 DEFINICIÓN DE CONCEPTOS

Se desarrollan las siguientes definiciones de términos básicos:

- a) Concesión administrativa: Es el medio creado por los estados modernos para entablar relaciones con diferentes instituciones a fin de ofrecer al pueblo una serie de actividades o la explotación de ciertos recursos del Estado a particulares, a fin de que éstos se encarguen de organizar, mantener y desarrollar. / Una concesión es el permiso que se entrega para hacer uso de un derecho de explotación de servicios o bienes durante un cierto tiempo. La concesión puede ser otorgada por una compañía a otra o por el Gobierno a una firma privada (Concesión, Propósito de la Utilización del Dominio Público – Marta García Pérez).
- b) Transporte marítimo internacional: Es el traslado de carga o pasajeros a través del mar de un país a otro, utilizando medios de transporte como barcos u otra clase de embarcaciones (Guía de Orientación al Transporte Acuático Vol. 1).
- c) Buque: Es un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones o empresas marítimas de importancia. Para aclarar este concepto podemos decir que cualquier buque es una embarcación o barco, pero que cualquier embarcación o barco no es necesariamente un buque (Guía de Orientación al Transporte Acuático Vol. 1 - 2009).
- d) Tipos de buque: Según la Guía de Orientación al transporte Acuático Vol. 1 del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo - 2009 los clasifica de la siguiente manera:

- Buques de carga general: para carga suelta no unitarizada o no consolidada (sin paleta y sin contenedor) y para carga unitarizada (con paleta y contenedor).
 - Buques tanques o “tankers”: para carga a granel líquida (crudo de petróleo, productos refinados o químicos, gases licuados, etc.).
 - Buques graneleros o “bulk carriers”: para carga a granel sólida (minerales y preferentemente cereales).
 - Buques portacontenedores o “container carriers”: para transportar los TEU (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 TM) entre los grandes puertos mundiales.
 - Buques de transbordo rodado o “roll-on/rolloff”: para la carga rodante (automóviles, camiones, tractores, etc.).
 - Buques para transporte de barcazas: las que se sueltan a la cercanía del puerto y son conducidas al puerto de destino por barcos remolcadores.
- e) Transporte por línea regular: Conocido en inglés como transporte “liner”, se orienta a la explotación de buques a través de líneas regulares ofreciendo un servicio de carácter permanente en un tráfico determinado que cubre rutas y frecuencias habituales, con salidas y entradas a puertos que integran el itinerario y escalas a intervalos regulares y tarifas fijadas de antemano. Cobran normalmente lo que se llama “liners terms”. El transporte marítimo de línea regular es adecuado para la carga general y de contenedores. Puede ser realizada a través de tráfico conferenciado, de armadores independientes

(outsiders) o bajo la modalidad de consorcios (Guía de Orientación al Transporte Marítimo y de los Servicios Portuarios - 2005).

- f) Transporte por fletamento: Es el que se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcialmente, para efectuar uno o varios viajes determinados, o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo. En el mercado de fletes la relación contractual de transporte entre fletador (cargador que tiene grandes volúmenes de mercancías) y armador fletante (navieros que disponen de buques adecuados) se establece en un documento llamado póliza de fletamento (charter party), que coexiste con el conocimiento de embarque (Guía de Orientación al Transporte Acuático Vol. 1 - 2009).
- g) Transportista: El porteador efectivo, es el transportista marítimo propiamente dicho que celebra el contrato de transporte con el usuario de la mercancía. Cuando se trate de un Armador, Porteador, Naviero, Fletador, Operador de un Buque, o el Transportador “Shipowner” (el propietario del buque), que contrata el transporte con el porteador efectivo, será considerado como Porteador Contractual (Guía de Orientación al Transporte Acuático Vol. 1 - 2009).
- h) Agencias marítimas: Conocidas también como Agencias Portuarias o “Ships Agent”, son representantes del capitán, de los propietarios, armadores, fletadores, operadores de un buque o de los porteadores efectivos que realizan las gestiones comerciales del transporte en cada puerto, tales como los trámites para el movimiento de la carga, operaciones portuarias conexas a las anteriores, emitir firmar y cancelar los

conocimientos de embarque y demás documentos pertinentes; y otros servicios encomendados por sus representantes. En tal sentido, dentro del transporte marítimo, estos agentes actúan como Transitorios (Guía de Orientación al Transporte Acuático Vol. 1 - 2009).

- i) Estiba y desestiba: Son las empresas autorizadas para realizar las operaciones portuarias efectuadas en las faenas de embarque, desembarque, transbordo y movilización de carga en buques, del muelle al buque o viceversa y en la bahía. Estas empresas pueden ser operadas por los Agentes Generales y Agentes Marítimos previamente autorizadas por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Asimismo, la cooperativa de trabajadores puede efectuar las labores de estiba y desestiba (Guía de Orientación al Transporte Acuático Vol. 1 - 2009).
- j) Agentes generales: Las Agencias Generales, Agencias Generales de Carga o Agencias de Fletamento “Chartering Broker”, son intermediarios en el transporte por línea regular y actúan por cuenta del transportista principal (porteador efectivo o contractual) en virtud a un contrato de comisión mercantil. Se encargan de contratar la carga que los buques de su principal requieren embarcar en los puertos del país, pudiendo designar a las agencias marítimas y/o de estiba en los puertos nacionales donde arriben los buques que su principal. Cuando se trata de una Agencia General de Carga, se encargará además de efectuar la consolidación y/o desconsolidación de las mercancías. (Guía de Orientación al Transporte Acuático Vol. 1 - 2009)

- k) Usuario o Shipper: Se trata del cargador, quien es el exportador o el importador responsable del embarque de la mercancía que suscribe el contrato de transporte marítimo con el porteador (Guía de Orientación al Transporte Acuático Vol. 1 - 2009).
- l) Carga general: Puede ser suelta o unitarizada, las definiciones realizadas por la Guía de Orientación al transporte Acuático, las explica de la siguiente manera:
- Carga suelta, cuando se transportan mercancías individuales, manipulados como unidades separadas, fardos, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas atadas, etc.
 - Carga unitarizada, cuando la mercancía es colocada en artículos individuales, tales como cajas, empaques u otros elementos desunidos o carga suelta agrupados en unidades como preslingas, paletas y contenedores, listos para ser transportados.
- m) Carga a granel: Donde la carga es la propia mercancía, puede ser líquida y sólida o seca. Los gránulos sólidos se almacenan generalmente en tanques, se desplazan por fajas transportadoras y son transportados en las bodegas del buque; encontrándose en este grupo los minerales, productos alimenticios (azúcar, trigo, café, soya, harina de pescado, etc.). Los gránulos líquidos se almacenan generalmente en silos, se desplazan por ductos y son transportadas en los tanques del buque o vagones-tanque; encontrándose en este grupo los químicos, combustibles, lubricantes, productos alimenticios (vino, cerveza, leche, melazas, etc.). En el transporte marítimo, la

movilización de la carga se realiza mediante el bombeo o succión, cucharones de almeja y otros elementos mecánicos (Guía de Orientación al Transporte Acuático Vol. 1 - 2009).

- n) Carga frágil: Consisten en productos susceptibles de dañarse o destruirse con rapidez y facilidad, por lo cual requieren ser manipulados con extremo cuidado, utilizando materiales de embalaje adicionales tales como el plástico, espuma de poliuretano, tecnopor, zunchos, trincas, material sintético o metálico, etc., además de etiquetar la carga con señales o instrucciones de manipulación. En tal sentido, existen instrucciones para realizar una cuidadosa manipulación durante el embarque o desembarque, durante el transporte y durante el almacenamiento o bodegaje de una carga frágil (Guía de Orientación al Transporte Acuático Vol. 1 - 2009).
- o) Carga peligrosa: La carga peligrosa consiste en materias u objetos que presentan riesgo para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en las propiedades o a las personas. En los ámbitos del transporte y de la seguridad para la salud o etiquetado se utiliza el término sustancia o preparado peligroso (Guía de Orientación al Transporte Acuático Vol. 1 - 2009).
- p) Contenedor: La evolución del transporte marítimo comprende, entre otros aspectos, la utilización de los contenedores, lo que inclusive ha significado la construcción de navíos especializados denominados buques porta contenedores (container carriers). De acuerdo con el Convenio de Contenedores de 1972, un contenedor es un elemento auxiliar de transporte,

de carácter permanente, concebido para facilitar el transporte de mercancías sin ruptura de carga por uno o varios medios de transporte, ideado de forma que resulte fácil de cargar o descargar. En la práctica, un contenedor es un gran cajón de dimensiones normalizadas, que por ello simplifica enormemente las operaciones de carga, descarga o transbordo, disminuye los robos y da una mejor protección a la mercancía. Es el mejor embalaje durante el transporte y puede ser isoterma, frigorífico, calorífico, de temperatura controlada, plegable para el transporte en vacío etc.

- q) Puerto: Es la localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias. Las actividades portuarias comprenden la construcción, conservación, desarrollo, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración de los puertos, terminales e instalaciones portuarias en general, incluyendo las actividades necesarias para el acceso a los mismos, en las áreas marítimas, fluviales y lacustres (Guía de Orientación al Transporte Acuático Vol. 1 - 2009).

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1 HIPÓTESIS

3.1.1 Hipótesis general

Existe influencia de la gestión portuaria sobre la competitividad del Puerto de Ilo, 2018.

3.1.2 Hipótesis específicas

- a) El nivel de la gestión portuaria que caracteriza al Puerto de Ilo, es inadecuada.
- b) El nivel de competitividad que caracteriza al Puerto de Ilo, es inadecuado.

3.2 VARIABLES

3.2.1 Variable independiente: *Gestión portuaria*

Dimensión

- Buque - puerto.
- Operación portuaria en terminal.
- Puerto - hinterland.

3.2.2 Variable dependiente: *Competitividad*

Dimensión

- Situación geográfica del puerto.
- Accesibilidad a la zona de influencia terrestre.
- Capacidad y calidad de la infraestructura portuaria.
- Capacidad operativa del puerto.
- Existencia de políticas de calidad.
- Eficiencia de los servicios de control.
- Precio de los servicios portuarios.
- Condiciones de fiabilidad del puerto.
- Respaldo activo del entorno.
- Tecnologías y los sistemas de información.
- Oferta de servicios de valor añadido.

- Exigencias de las leyes y regulaciones existentes en el puerto.

En la siguiente tabla se detalla la operacionalización de ambas variables, se tiene:

Tabla 4: Operacionalización de variables e indicadores

Variable	Definición conceptual	Dimensión	Indicador
Variable independiente: Gestión portuaria	El conjunto de estrategias que buscan incrementar la calidad y eficiencia de los servicios y satisfacer las necesidades del cliente usuario de puerto (Montero, 2012).	<ul style="list-style-type: none"> - Buque - puerto. - Operación portuaria en terminal. - Puerto - hinterland. 	<p>Intensidad de uso de la infraestructura de muelles, productividad de carga/descarga en muelle, ocupación de muelles por productividad en carga/descarga, índice de conectividad marítima, tiempo de fondeo en buques, tiempo operativo de buque, costo de escala en el puerto, capacidad de atención a buques según sus dimensiones.</p> <p>Intensidad de uso de las concesiones portuarias, disponibilidad de las terminales especializadas, intensidad de ocupación de las terminales y puerto, tiempo de estadía de la mercancía, inspecciones antes de la aduana, distribución de carga refrigerada, movimiento de contenedores vacíos y relación llenos/vacíos.</p> <p>Tiempo de entrega de camión, intensidad de uso de la infraestructura en la entrega/recepción, eficiencia en la conectividad con el hinterland portuario, distribución modal de los sistemas de transporte terrestre.</p>

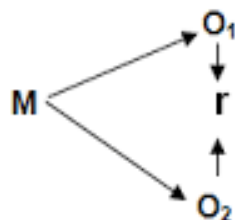
Variable dependiente: Competitividad	La capacidad de una empresa para, rivalizando con otras, alcanzar una posición competitiva favorable que permita la obtención de un desempeño superior a las empresas de la competencia (Rubio y Aragón, 2006).	<ul style="list-style-type: none"> - Situación geográfica del puerto. - Accesibilidad a la zona de influencia terrestre. - Capacidad y calidad de la infraestructura portuaria. - Capacidad operativa del puerto. - Existencia de políticas de calidad. - Eficiencia de los servicios de control. - Precio de los servicios portuarios. - Condiciones de fiabilidad del puerto. - Respaldo activo del entorno. - Tecnologías y los sistemas de información. - Oferta de servicios de valor añadido. - Exigencias de las leyes y regulaciones existentes en el puerto. 	<p>Ubicado en una ruta marítima, ubicado en un centro de producción.</p> <p>Acceso a autopista, acceso a ferrocarril.</p> <p>Capacidad a necesidades, capacidad cuantitativa y cualitativa.</p> <p>Existencia y disponibilidad, eficiencia y agilidad.</p> <p>Respuesta a requerimientos, uso de sistemas de calidad.</p> <p>Inspección fronteriza, excelencia operativa.</p> <p>Transparencia tarifaria, precios de los servicios.</p> <p>Estabilidad portuaria, cumple plazos.</p> <p>Intervención de grupos de presión, intervención de la comunidad.</p> <p>Tecnología portuaria, sistemas de información.</p> <p>Logística industrial y distribución, actividades complementarias.</p> <p>Normatividad para la iniciativa privada, normatividad para la mano de obra.</p>
---	---	---	--

3.3 TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación es aplicada, puesto que se han utilizado modelos o teorías ya existentes; de nivel correlacional, dado que se analizó el comportamiento de las variables para luego relacionarlas (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

3.4 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Con respecto al diseño de la investigación es no experimental, dado que ninguna variable fue alterada de forma deliberada; la recolección de datos de corte transversal, dado que se ha desarrollado en un momento del tiempo (Hernández y otros, 2014); el esquema es:



- M = Muestra
- O₁ = Datos de la variable “Gestión portuaria”
- O₂ = Datos de la variable “Competitividad”
- r = Correlación entre las variables

3.5 ÁMBITO DE ESTUDIO

El presente trabajo de investigación tiene como ámbito de estudio las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios del Puerto de Ilo - Moquegua.

3.6 TIEMPO SOCIAL DE LA INVESTIGACIÓN

En lo que respecta al tiempo social, abarcó el periodo 2018.

3.7 POBLACIÓN Y MUESTRA

3.7.1 Unidad de estudio

La unidad de análisis fueron los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios del Puerto de Ilo - Moquegua.

3.7.2 Población

La población de estudio son los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios del Puerto de Ilo – Moquegua, que son 10 entidades, que son:

- Agencias Marítimas Marko Busonich. (Jr. Moquegua 100, Ilo – Moquegua).
- Practimar Ilo S.A.C. (Jirón Matara, 354, Ilo – Moquegua).
- Agencia de aduanas Beagle S.A. (Jr. Junín 414 Oficinas 304 – 305).
- Agencia Ransa S.A.
- Scharff Agentes Afianzados de Aduana S.A.
- Agencia de Aduana Transoceanic S.A.
- Agencia de Aduana GEP. S.A.
- Aduamerica S.A.
- Agencia de Aduanas Ultramar S.A.C
- Tecno Sur S.A.

3.7.3 Muestra

Puesto que se trata de un número manejable, se hizo un censo, es decir se consideraron a los 10 gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios del Puerto de Ilo – Moquegua.

3.8 PROCEDIMIENTO, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

Con respecto a la descripción metodológica del trabajo de campo, se conversó con cada uno de los gerentes que responderían a los instrumentos sobre la importancia académica, se revisó de forma conjunta cada una de las preguntas para

identificar si existe alguna duda; por tanto la fuente de información fue primaria, y las bases teóricas fueron las bibliotecas y medios electrónicos.

Sobre la técnica de investigación fue la encuesta, siendo el instrumento el cuestionario, los cuales fueron elaborados por el investigador en base a los autores señalados en el marco teórico sobre las dimensiones de cada variable, los cuales fueron validados a través del Juicio de Expertos (se anexa); los instrumentos utilizados fueron:

- Cuestionario sobre el nivel de gestión portuaria, elaborado en base a la Metodología para la obtención de un Sistema de Indicadores Portuarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México (2016).
- Cuestionario sobre el nivel de competitividad portuaria, elaborado en base a los factores señalados por Estrada (2007).

Para el análisis de las respuestas, se usó la Escala de Likert en base a 05 opciones de respuesta desde 1 = Nunca / muy en desacuerdo hasta 5 = Siempre / muy de acuerdo. De donde, la relación de cada ítem con su respectiva dimensión, para ambas variables, se tiene:

Tabla 5: Dimensión – ítems de ambas variables

Variable	Dimensión	Ítem
Variable independiente:	- Buque - puerto.	01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08
Gestión portuaria	- Operación portuaria en terminal.	09, 10, 11, 12, 13, 14, 15
	- Puerto - hinterland.	16, 17, 18, 19, 20
Variable dependiente:	- Situación geográfica del puerto.	01, 02
Competitividad	- Accesibilidad a la zona de influencia terrestre.	03, 04
	- Capacidad y calidad de la infraestructura portuaria.	05, 06
	- Capacidad operativa del puerto.	07, 08
	- Existencia de políticas de calidad.	09, 10
	- Eficiencia de los servicios de control.	11, 12
	- Precio de los servicios portuarios.	13, 14
	- Condiciones de fiabilidad del puerto.	15, 16
	- Respaldo activo del entorno.	17, 18
	- Tecnologías y los sistemas de información.	19, 20
	- Oferta de servicios de valor añadido.	21, 22
	- Exigencias de las leyes y regulaciones existentes en el puerto.	23, 24

Fuente: Ambos instrumentos

En lo referente a la confiabilidad de los instrumentos, se utilizó el estadístico de Alpha de Cronbach; de donde se obtuvo el siguiente reporte:

Tabla 6: *Alpha de Cronbach: Gestión portuaria***Estadísticos de fiabilidad**

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,734	20

Fuente: Reporte del SPSS 24,0

Tabla 7: *Alpha de Cronbach: Competitividad***Estadísticos de fiabilidad**

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,795	24

Fuente: Reporte del SPSS 24,0

Dado que ambos valores obtenidos son superiores a 0,70, ello implica que dichos instrumentos son aceptables para aplicarse en el trabajo de campo (George y Mallery, 2003).

3.9 ANÁLISIS DE DATOS

En lo referente al procesamiento de los datos, se utilizó el software estadístico SPSS versión 24,0 en español; y para el análisis de los resultados se usaron las siguientes técnicas estadísticas: Tablas de frecuencias, diagramas de barras, y el coeficiente de correlación Rho de Spearman.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1 DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO DE CAMPO

Para recabar la información del trabajo de campo, se consideraron las siguientes etapas:

- a) Visita personal a cada uno de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios del Puerto de Ilo – Moquegua.
- b) En dicha visita, se les explicó la importancia académica del presente trabajo de investigación, y se revisaron cada uno de los ítems de ambos instrumentos para atender alguna duda en el llenado.
- c) El trabajo de campo abarcó dos semanas, puesto que no fue tan fácil contar con la disponibilidad de tiempo de los sujetos a encuestar.
- d) Con la información obtenida se elaboró la base de datos por variable para efectuar el análisis respectivo.

4.2 DISEÑO DE LA PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS

Para el desarrollo de los resultados, se utilizaron tablas de frecuencia para el análisis de cada una de las dimensiones de ambas variables, de forma similar para cada ítem que conforma una dimensión, y finalmente el análisis general; se efectuaron diagramas de barras por dimensión; en base a esos resultados se hizo el contraste de las hipótesis planteadas, cuyos resultados permitieron efectuar la discusión de los resultados.

4.3 RESULTADOS

4.3.1 Resultados “Gestión portuaria”

Tabla 8: Dimensión N° 01: Buque – puerto

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy inadecuada	5	50,0	50,0	50,0
Inadecuada	3	30,0	30,0	80,0
Regular	2	20,0	20,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario “Gestión portuaria”

Dichos resultados son de la dimensión “Buque – puerto”, de donde el 50% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran

como muy inadecuado el servicio del buque al puerto que caracteriza la labor del Puerto de Ilo – Moquegua, el 30% como inadecuada y el 20% como regular; siendo los aspectos focalizados de mejora: Se debería considerar el porcentaje de tiempo de operación por buque en el puerto para determinar acciones correctivas y reducir los tiempos de inactividad o demoras, además de saber aprovechar de mejor manera la infraestructura portuaria.

Tabla 9: Dimensión N° 01: Buque – puerto (por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
Considero que el nivel de aprovechamiento de la infraestructura portuaria es eficiente.	Nunca	8	80,0%
	Casi nunca	1	10,0%
	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	1	10,0%
Considero que se logran cumplir las metas de los rendimientos de carga/descarga en el Puerto de Ilo.	Nunca	7	70,0%
	Casi nunca	1	10,0%
	A veces	1	10,0%
	Casi siempre	1	10,0%
	Siempre	0	0,0%
Considero que el porcentaje de ocupación y/o saturación en el Puerto de Ilo se logra controlar adecuadamente.	Nunca	8	80,0%
	Casi nunca	1	10,0%
	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	1	10,0%
Considero que el grado de conexión del Puerto de Ilo con el resto del país y con el resto del mundo, a través de las rutas marítimas es el adecuado.	Nunca	5	50,0%
	Casi nunca	4	40,0%
	A veces	1	10,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
Considero que el tiempo de fondeo de buques por ocupación de muelle por	Nunca	6	60,0%
	Casi nunca	3	30,0%

línea de negocio en el Puerto de Ilo es un factor valorado para la planificación de la infraestructura y mejora operativa portuaria.	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	1	10,0%
Considero que el Puerto de Ilo se considera el porcentaje de tiempo de operación por buque en el puerto para determinar acciones correctivas y reducir los tiempos de inactividad o demoras.	Nunca	7	70,0%
	Casi nunca	2	20,0%
	A veces	1	10,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
Considero que el costo total cubierto por la naviera para realizar una escala en el puerto incluyendo los derechos por uso de la infraestructura y los servicios portuarios son competitivos.	Nunca	7	70,0%
	Casi nunca	1	10,0%
	A veces	2	20,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
En el Puerto de Ilo tienen clara la dimensión máxima de las embarcaciones que pueden atender, en función de la infraestructura y servicios disponibles	Nunca	3	30,0%
	Casi nunca	5	50,0%
	A veces	2	20,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%

Fuente: Cuestionario "Gestión portuaria"

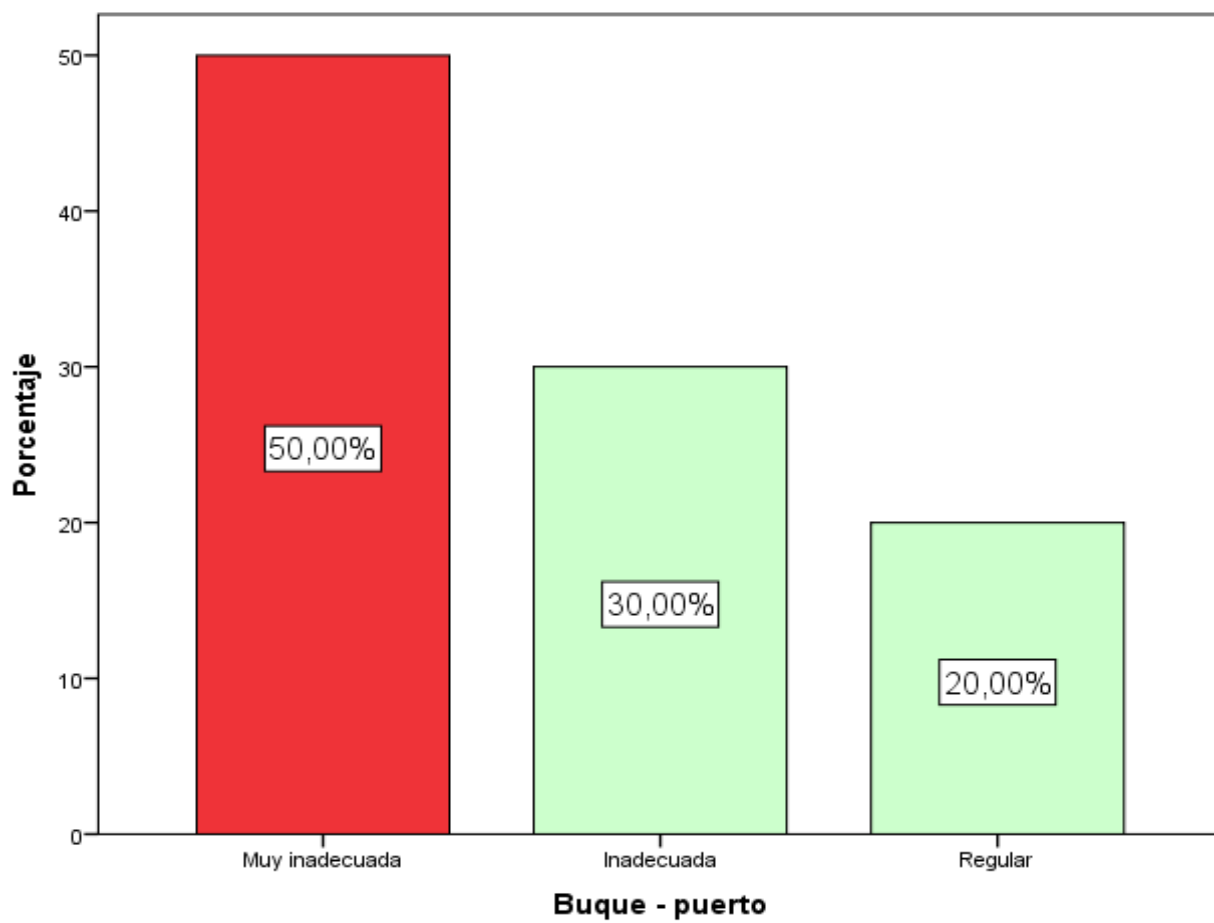


Figura 5: Dimensión N° 01: Buque – puerto

Fuente: Cuestionario “Gestión portuaria”

Tabla 10: Dimensión N° 02: Operación portuaria en terminal

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy inadecuada	4	40,0	40,0	40,0
Inadecuada	6	60,0	60,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario “Gestión portuaria”

Dichos resultados son de la dimensión “Operación portuaria en terminal”, de donde el 60% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como inadecuado el servicio de la operación portuaria en el terminal que caracteriza la labor del Puerto de Ilo – Moquegua, y el 40% como muy inadecuada; siendo los aspectos focalizados de mejora: El tiempo de estadía de la mercancía en el Puerto de Ilo debería reducirse y ser más competitivo, definir claramente el porcentaje de ocupación para la planificación y el desarrollo de infraestructura y mejora operativa portuaria.

Tabla 11: Dimensión N° 02: Operación portuaria en terminal (por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
Considero que el volumen movido en el Puerto de Ilo implica que se está dando un adecuado aprovechamiento de la infraestructura.	Nunca	6	60,0%
	Casi nunca	4	40,0%
	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
Considero que el Puerto de Ilo tiene un panorama claro del número de competidores y la necesidad de creación de nuevas terminales en el país y países vecinos.	Nunca	6	60,0%
	Casi nunca	4	40,0%
	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
Considero que en el Puerto de Ilo se tiene claro su porcentaje de ocupación para la planificación y el desarrollo de infraestructura y mejora operativa portuaria.	Nunca	7	70,0%
	Casi nunca	3	30,0%
	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
Considero que el tiempo de estadía de la mercancía en el Puerto de Ilo es el adecuado.	Nunca	10	100,0%
	Casi nunca	0	0,0%
	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
Considero que es adecuada la revisión que sufre las mercancías respecto a posibles costos adicionales por revisiones a la carga antes de pasar a la aduana.	Nunca	4	40,0%
	Casi nunca	3	30,0%
	A veces	3	30,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
Considero que el Puerto de Ilo se cuenta con la infraestructura y equipo para la carga refrigerada.	Nunca	3	30,0%
	Casi nunca	4	40,0%
	A veces	3	30,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
Considero que el Puerto de Ilo se tiene claro el porcentaje de movimiento de contenedores vacíos que impactan en el incremento de costos de transporte.	Nunca	2	20,0%
	Casi nunca	3	30,0%
	A veces	4	40,0%
	Casi siempre	1	10,0%
	Siempre	0	0,0%

Fuente: Cuestionario “Gestión portuaria”

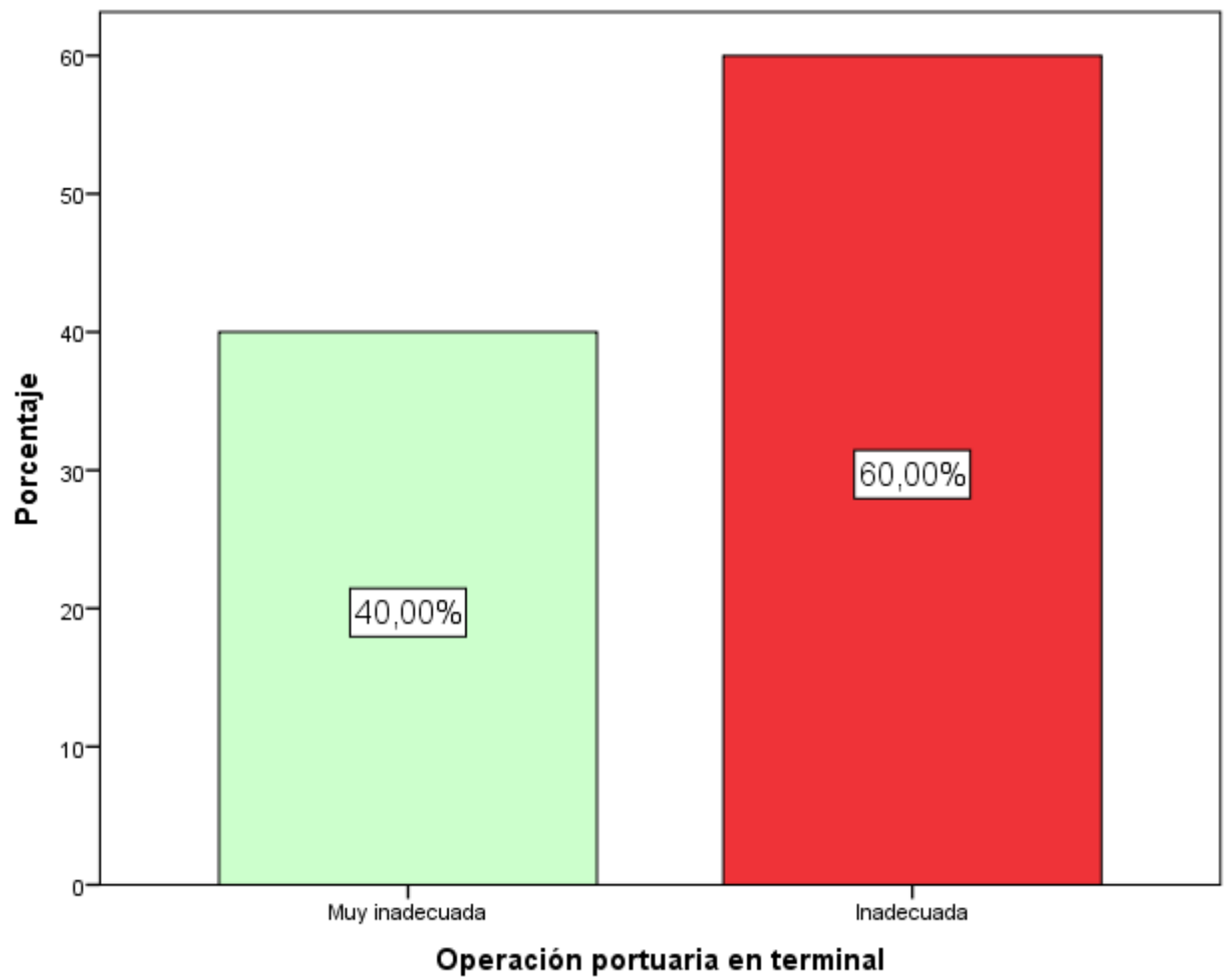


Figura 6: *Dimensión N° 02: Operación portuaria en terminal*

Fuente: Cuestionario "Gestión portuaria"

Tabla 12: Dimensión N° 03: Puerto – hinterland

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy inadecuada	7	70,0	70,0	70,0
Inadecuada	3	30,0	30,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario “Gestión portuaria”

Dichos resultados son de la dimensión “Puerto - hinterland”, de donde el 70% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como muy inadecuado el servicio del puerto al hinterland que caracteriza la labor del Puerto de Ilo – Moquegua, y el 30% como inadecuada; siendo los aspectos focalizados de mejora: El tiempo de estadía de la mercancía en el Puerto de Ilo debería ser menor y más acorde con las experiencias en otros puertos aledaños, la distribución modal de los sistemas de transporte terrestre que se utilizan.

Tabla 13: Dimensión N° 03: Puerto – hinterland (por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
Considero que es eficiente la entrega/recepción por autotransporte (ingreso del camión al puesto hasta que sale) a través del Puerto de Ilo.	Nunca	4	40,0%
	Casi nunca	6	60,0%
	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
Considero que la intensidad de uso de la infraestructura en la entrega es el adecuado.	Nunca	5	50,0%
	Casi nunca	5	50,0%
	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
Considero que la intensidad de uso de la infraestructura en la recepción es el adecuado.	Nunca	7	70,0%
	Casi nunca	3	30,0%
	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
Considero que el tiempo de estadía de la mercancía en el Puerto de Ilo es el adecuado.	Nunca	9	90,0%
	Casi nunca	1	10,0%
	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
Considero que es adecuada la distribución modal de los sistemas de transporte terrestre que se utilizan en el Puerto de Ilo.	Nunca	9	90,0%
	Casi nunca	1	10,0%
	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%

Fuente: Cuestionario “Gestión portuaria”

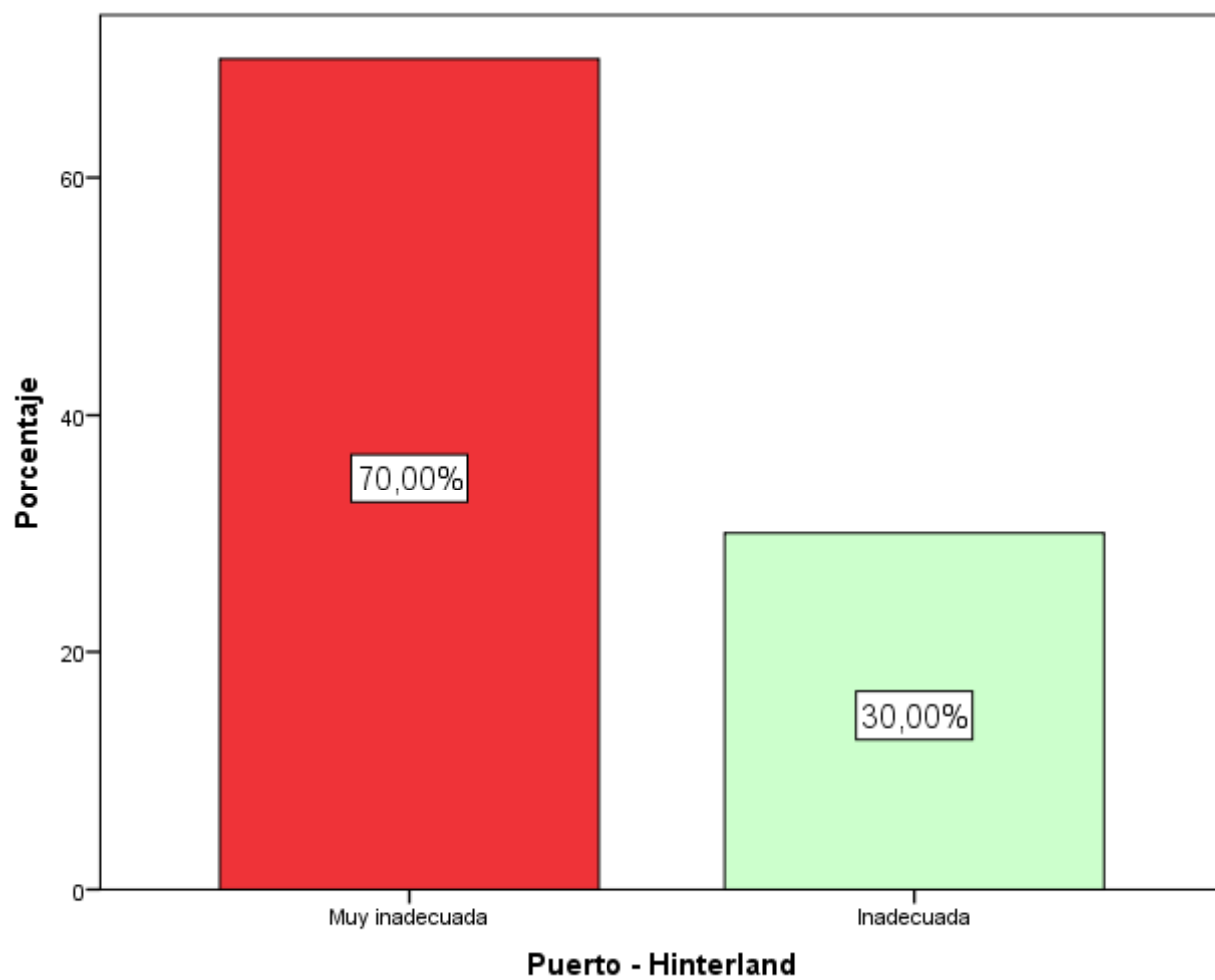


Figura 7: Dimensión N° 03: Puerto – hinterland

Fuente: Cuestionario “Gestión portuaria”

Tabla 14: Variable independiente: Gestión portuaria

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy inadecuada	3	30,0	30,0	30,0
Inadecuada	7	70,0	70,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario “Gestión portuaria”

Dichos resultados son de la variable independiente “Gestión portuaria”, de donde el 70% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como inadecuada la gestión portuaria que caracteriza la labor del Puerto de Ilo – Moquegua, y el 30% como muy inadecuada; cuando se hace el análisis comparativo entre las dimensiones utilizadas, los resultados son preocupantes, siendo la dimensión más criticada el servicio del “Puerto – Hinterland”, seguido el servicio del “Buque – puerto”, y finalmente el servicio de “Operación portuaria en terminal”.

Tabla 15: Variable independiente: Gestión portuaria (por dimensión)

	N	Media
Buque - puerto	10	1,59
Operación portuaria en terminal	10	1,63
Puerto - Hinterland	10	1,32

Fuente: Cuestionario “Gestión portuaria”

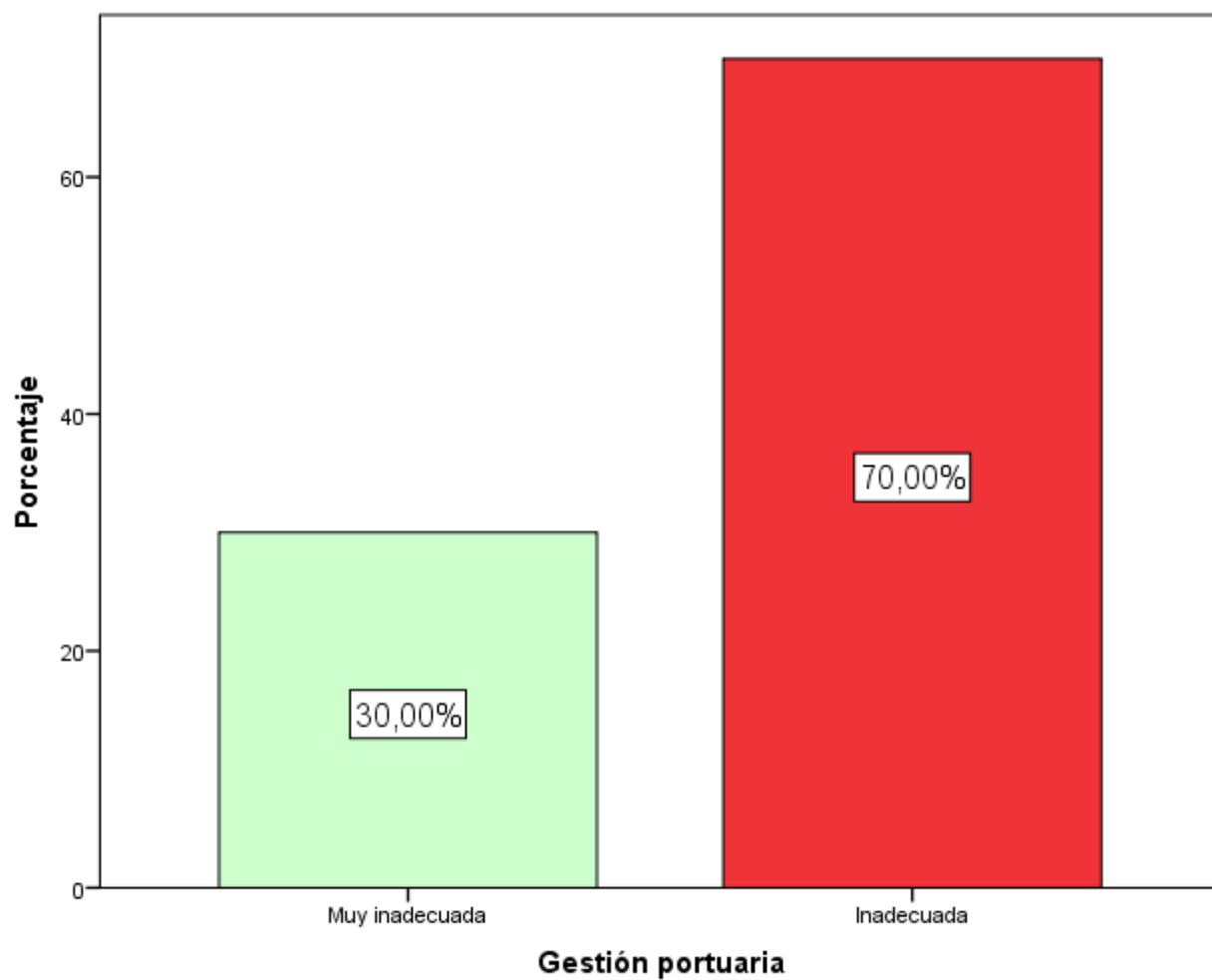


Figura 8: *Variable independiente: Gestión portuaria*

Fuente: Cuestionario "Gestión portuaria"

4.3.2 Resultados “Competitividad”

Tabla 16: Dimensión N° 01: Situación geográfica del puerto

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Regular	3	30,0	30,0	30,0
Adecuada	7	70,0	70,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

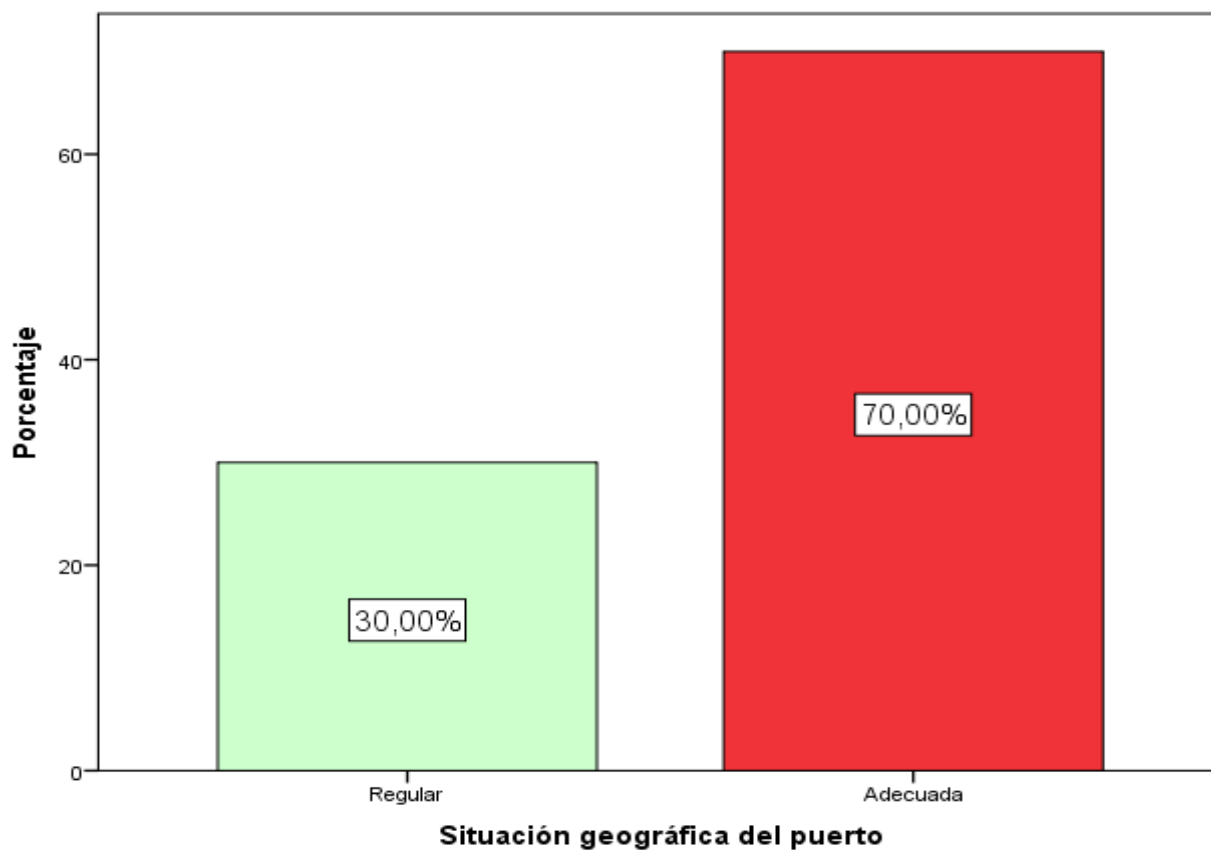
Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Dichos resultados son de la dimensión “Situación geográfica del puerto”, de donde el 70% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como adecuada la ubicación geográfica que caracteriza al Puerto de Ilo – Moquegua, y el 30% como regular; siendo el aspecto destacado el hecho de que el Puerto de Ilo se encuentra ubicado en una gran ruta marítima y el señalado a mejorar el que esté ubicado en una zona de gran producción.

Tabla 17: Dimensión N° 01: Situación geográfica del puerto (por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
El Puerto de Ilo está ubicado en una gran ruta marítima.	Nunca	0	0,0%
	Casi nunca	0	0,0%
	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	7	70,0%
	Siempre	3	30,0%
El Puerto de Ilo está ubicado en una zona de gran producción.	Nunca	0	0,0%
	Casi nunca	0	0,0%
	A veces	4	40,0%
	Casi siempre	6	60,0%
	Siempre	0	0,0%

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

**Figura 9: Dimensión N° 01: Situación geográfica del puerto**

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Tabla 18: Dimensión N° 02: Accesibilidad a la zona de influencia terrestre

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy inadecuada	8	80,0	80,0	80,0
Inadecuada	2	20,0	20,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Dichos resultados son de la dimensión “Accesibilidad a la zona de influencia terrestre”, de donde el 80% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como muy inadecuada el nivel de accesibilidad a la zona de influencia terrestre que caracteriza al Puerto de Ilo – Moquegua, y el 20% como inadecuada; siendo los aspectos señalados a mejorar el que se debería contar con un gran acceso a una vía ferroviaria, seguido de que se debería contar con una autopista acorde a la carga transportada.

Tabla 19: Dimensión N° 02: Accesibilidad a la zona de influencia terrestre (por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
El Puerto de Ilo tiene acceso mediante una gran autopista.	Nunca	2	20,0%
	Casi nunca	6	60,0%
	A veces	1	10,0%
	Casi siempre	1	10,0%
	Siempre	0	0,0%
El Puerto de Ilo tiene acceso mediante una gran vía ferroviaria.	Nunca	10	100,0%
	Casi nunca	0	0,0%
	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

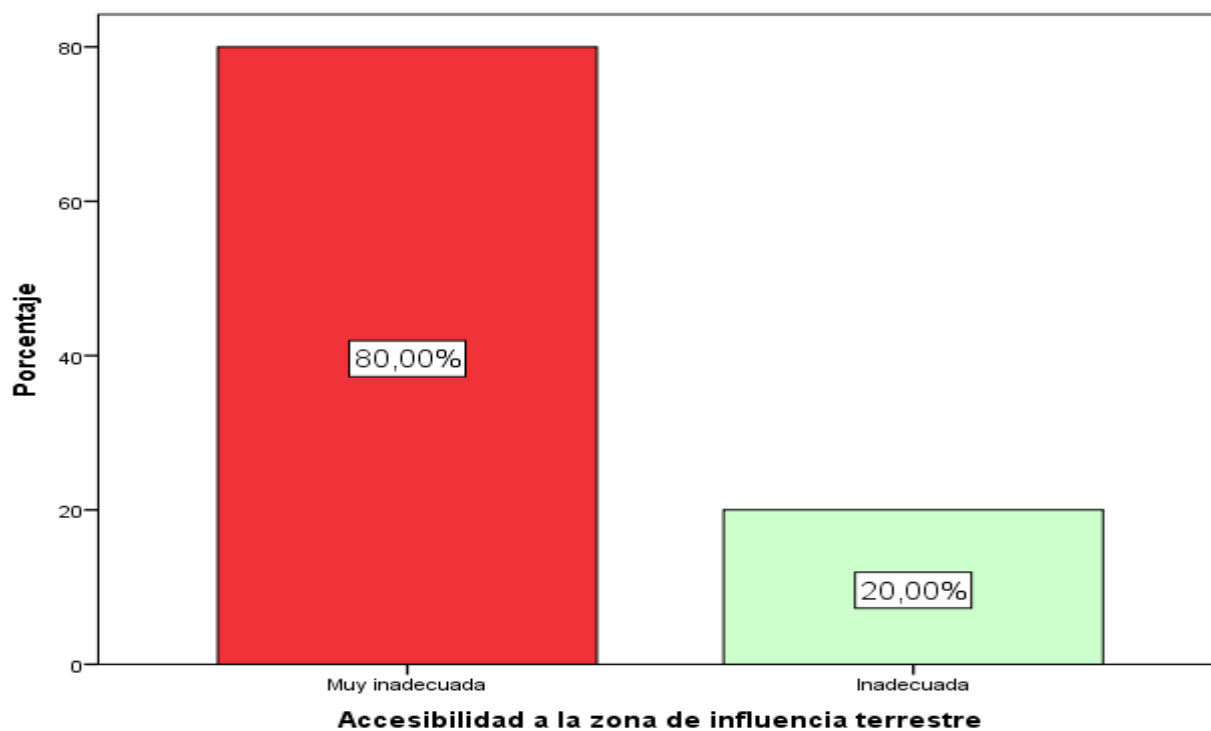


Figura 10: Dimensión N° 02: Accesibilidad a la zona de influencia terrestre

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Tabla 20: Dimensión N° 03: Capacidad y calidad de la infraestructura portuaria

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy inadecuada	2	20,0	20,0	20,0
Inadecuada	3	30,0	30,0	50,0
Regular	4	40,0	40,0	90,0
Adecuada	1	10,0	10,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Dichos resultados son de la dimensión “Capacidad y calidad de la infraestructura portuaria”, de donde el 40% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como regular la capacidad y calidad de la infraestructura que caracteriza al Puerto de Ilo – Moquegua, el 30% como inadecuada, el 20% como muy inadecuada, y el 10% como adecuada; siendo el aspecto destacado el soportar buques, mercancías, transporte interior, áreas industriales y logísticas, tanto en términos cualitativos como cuantitativos y el señalado a mejorar es la capacidad del puerto que debería ser más adecuada para las necesidades de los usuarios.

Tabla 21: Dimensión N° 03: Capacidad y calidad de la infraestructura portuaria
(por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
La capacidad del Puerto de Ilo es adecuada a las necesidades de los usuarios.	Nunca	2	20,0%
	Casi nunca	4	40,0%
	A veces	2	20,0%
	Casi siempre	2	20,0%
	Siempre	0	0,0%
Soporta buques, mercancías, transporte interior, áreas industriales y logísticas, tanto en términos cualitativos como cuantitativos.	Nunca	2	20,0%
	Casi nunca	1	10,0%
	A veces	5	50,0%
	Casi siempre	2	20,0%
	Siempre	0	0,0%

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

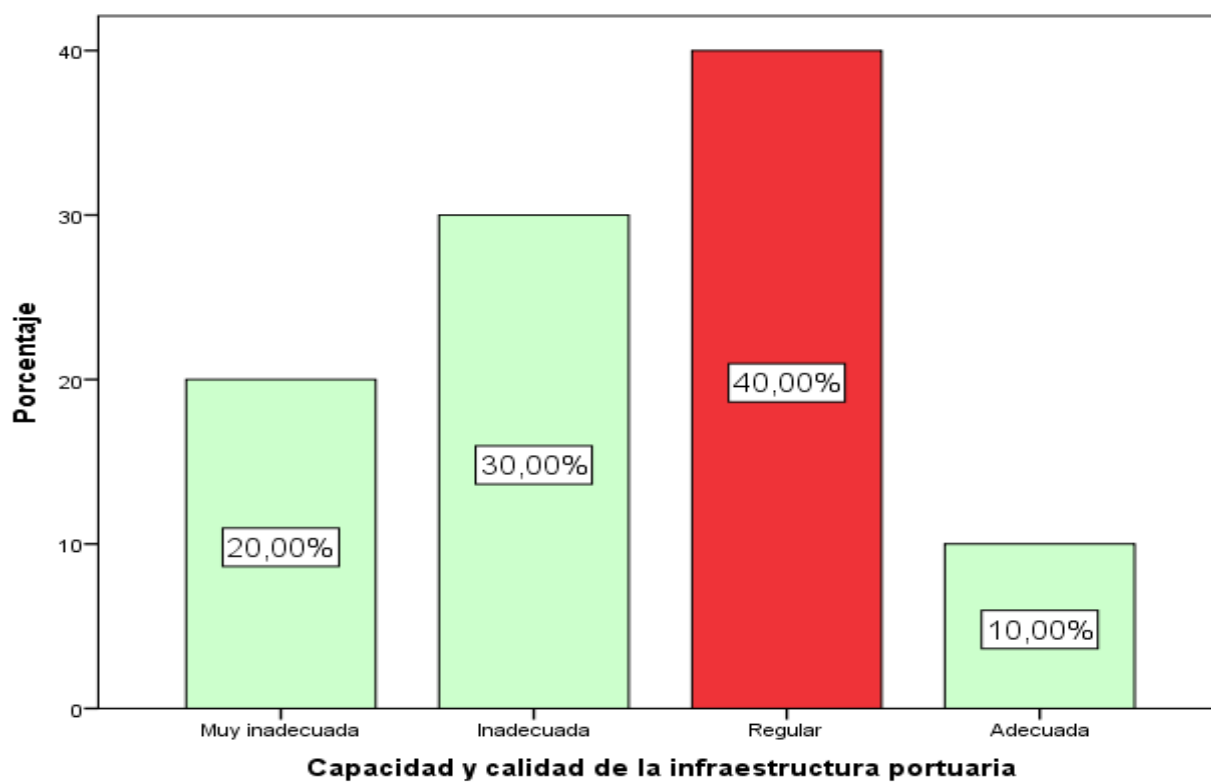


Figura 11: Dimensión N° 03: Capacidad y calidad de la infraestructura portuaria

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Tabla 22: Dimensión N° 04: Capacidad operativa del puerto

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Inadecuada	2	20,0	20,0	20,0
Regular	6	60,0	60,0	80,0
Adecuada	2	20,0	20,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

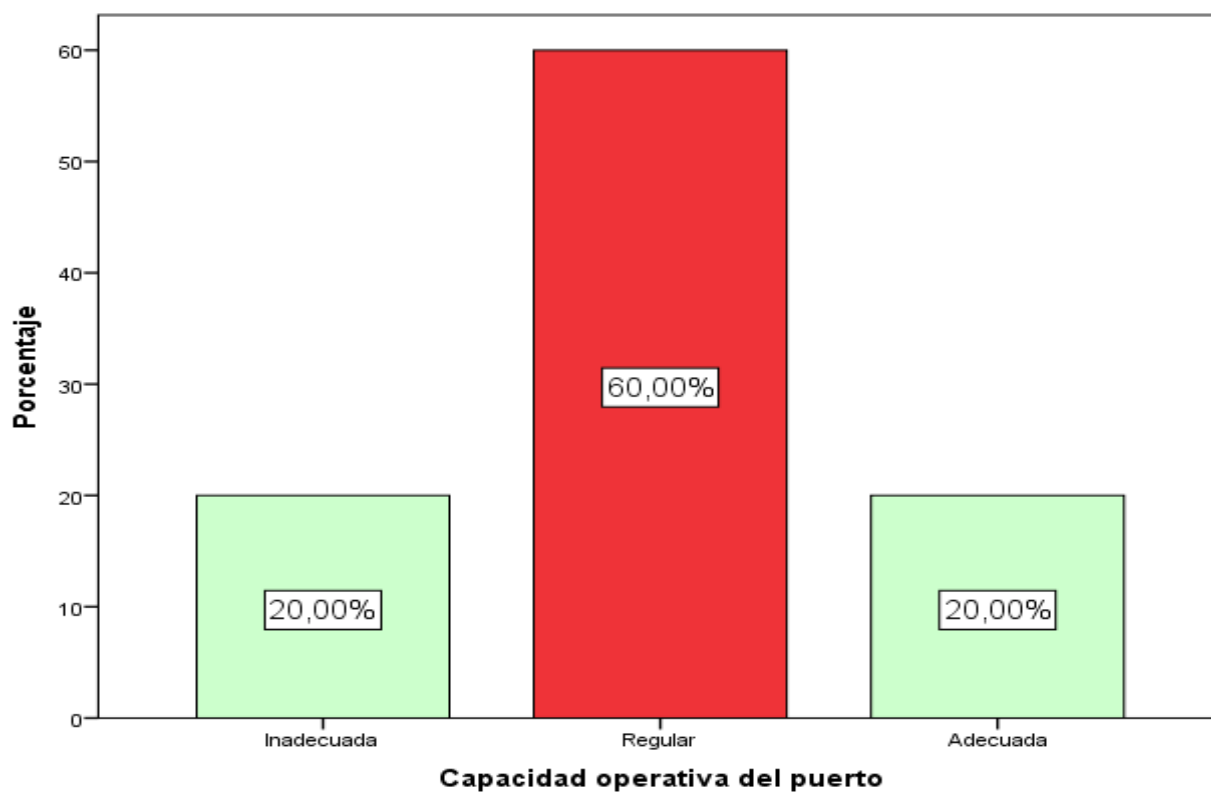
Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Dichos resultados son de la dimensión “Capacidad operativa del puerto”, de donde el 60% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como regular la capacidad operativa que caracteriza al Puerto de Ilo – Moquegua, el 20% como inadecuada, y el 20% como adecuada; siendo el aspecto destacado el que se cuente con la disponibilidad de una serie de servicios portuarios y el señalado a mejorar son la eficiencia y la agilidad del personal que labora en el Puerto de Ilo.

Tabla 23: Dimensión N° 04: Capacidad operativa del puerto (por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
Existen y están disponibles una serie de servicios portuarios.	Nunca	0	0,0%
	Casi nunca	0	0,0%
	A veces	4	40,0%
	Casi siempre	6	60,0%
	Siempre	0	0,0%
La eficiencia y la agilidad son las características fundamentales del personal que labora en el Puerto de Ilo.	Nunca	0	0,0%
	Casi nunca	2	20,0%
	A veces	5	50,0%
	Casi siempre	3	30,0%
	Siempre	0	0,0%

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

**Figura 12: Dimensión N° 04: Capacidad operativa del puerto**

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Tabla 24: Dimensión N° 05: Existencia de políticas de calidad

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Inadecuada	5	50,0	50,0	50,0
Regular	5	50,0	50,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

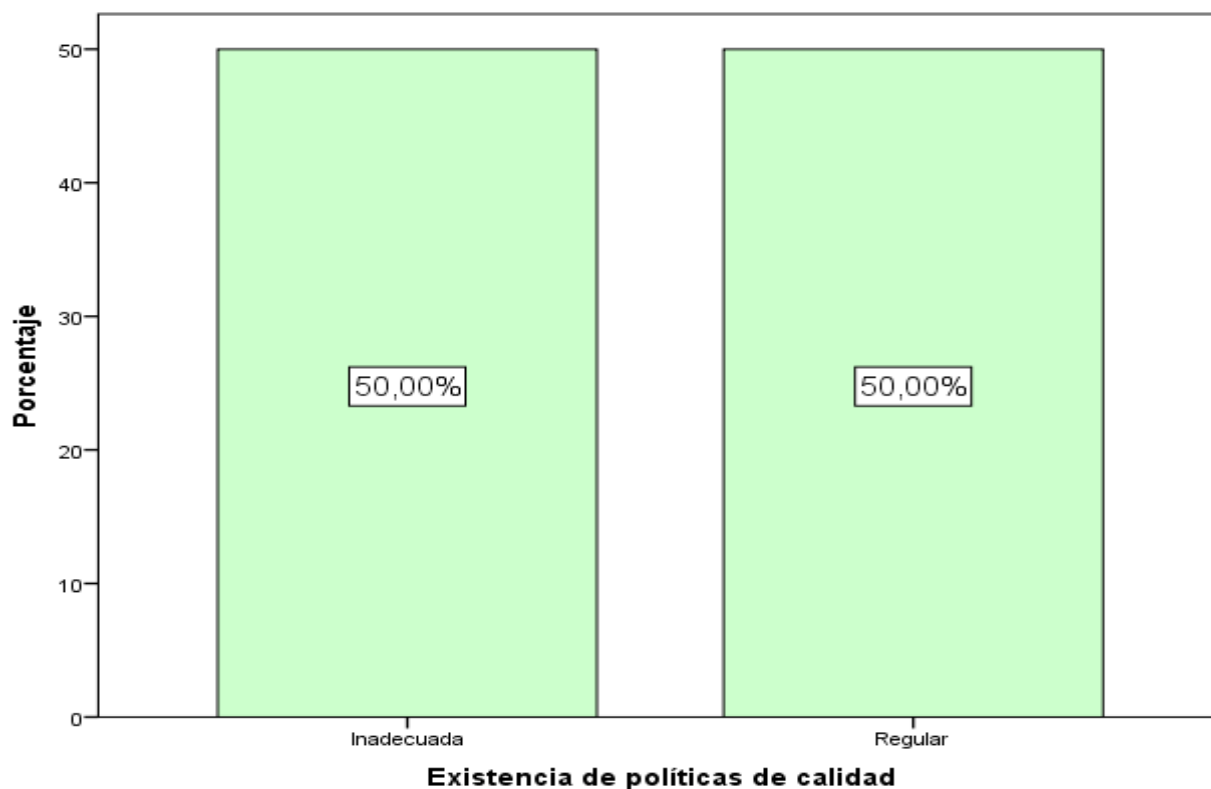
Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Dichos resultados son de la dimensión “Existencia de políticas de calidad”, de donde el 50% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como regular la existencia de políticas de calidad que caracteriza al Puerto de Ilo – Moquegua, y el 50% como inadecuada; siendo el aspecto destacado la necesidad de dar respuesta a los requerimientos planteados por sus clientes y el señalado a mejorar es que los sistemas de gestión de calidad deberían estar referidos a las normas ISO y modelos de excelencia.

Tabla 25: Dimensión N° 05: Existencia de políticas de calidad (por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
Se percibe la necesidad de dar respuesta a los requerimientos planteados por sus clientes.	Nunca	0	0,0%
	Casi nunca	4	40,0%
	A veces	4	40,0%
	Casi siempre	2	20,0%
	Siempre	0	0,0%
Los sistemas de gestión de calidad más utilizados están referidos a las normas ISO y modelos de excelencia.	Nunca	0	0,0%
	Casi nunca	4	40,0%
	A veces	6	60,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

**Figura 13: Dimensión N° 05: Existencia de políticas de calidad**

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Tabla 26: Dimensión N° 06: Eficiencia de los servicios de control

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Inadecuada	4	40,0	40,0	40,0
Regular	5	50,0	50,0	90,0
Adecuada	1	10,0	10,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Dichos resultados son de la dimensión “Eficiencia de los servicios de control”, de donde el 50% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como regular la búsqueda de querer ser eficientes con los servicios de control que caracteriza al Puerto de Ilo – Moquegua, el 40% como inadecuada, y el 10% como adecuada; siendo el aspecto destacado el que se cuenta con un Puesto de Inspección Fronterizo (PIF) dotado y operado de acuerdo con las necesidades de los tráficos del puerto y el señalado a mejorar es que la cantidad de inspectores debería ser en un número suficiente.

Tabla 27: Dimensión N° 06: Eficiencia de los servicios de control (por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
Dispone de un Puesto de Inspección Fronterizo (PIF), perfectamente dimensionado, dotado y operado de acuerdo con las necesidades de los tráficos del puerto.	Nunca	0	0,0%
	Casi nunca	2	20,0%
	A veces	6	60,0%
	Casi siempre	2	20,0%
	Siempre	0	0,0%
La presencia de inspectores en un número suficiente y la coherencia de su jornada de trabajo demuestran la excelencia operativa.	Nunca	0	0,0%
	Casi nunca	3	30,0%
	A veces	6	60,0%
	Casi siempre	1	10,0%
	Siempre	0	0,0%

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

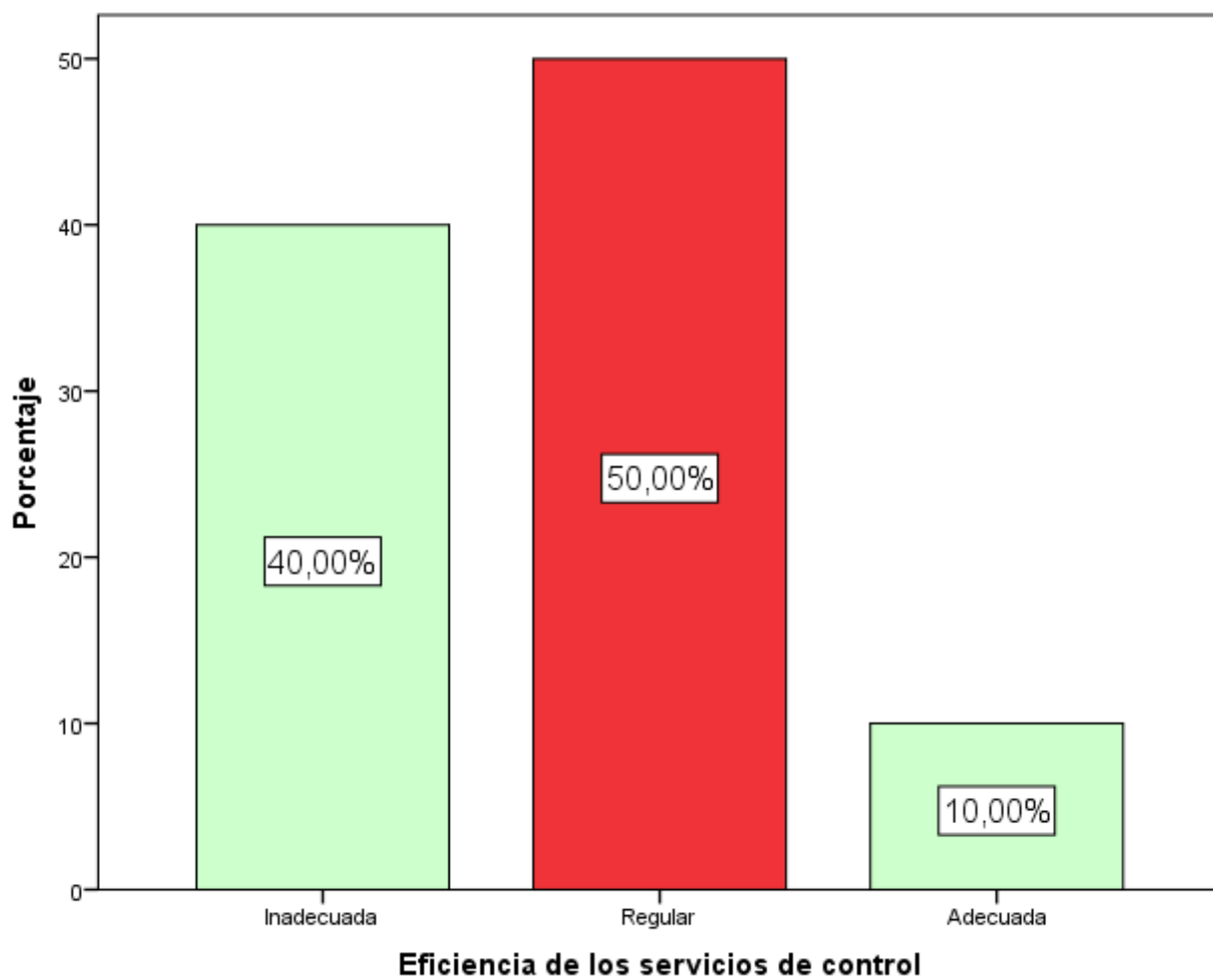


Figura 14: *Dimensión N° 06: Eficiencia de los servicios de control*

Fuente: Cuestionario "Competitividad"

Tabla 28: Dimensión N° 07: Precio de los servicios portuarios

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy inadecuada	5	50,0	50,0	50,0
Inadecuada	3	30,0	30,0	80,0
Regular	2	20,0	20,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

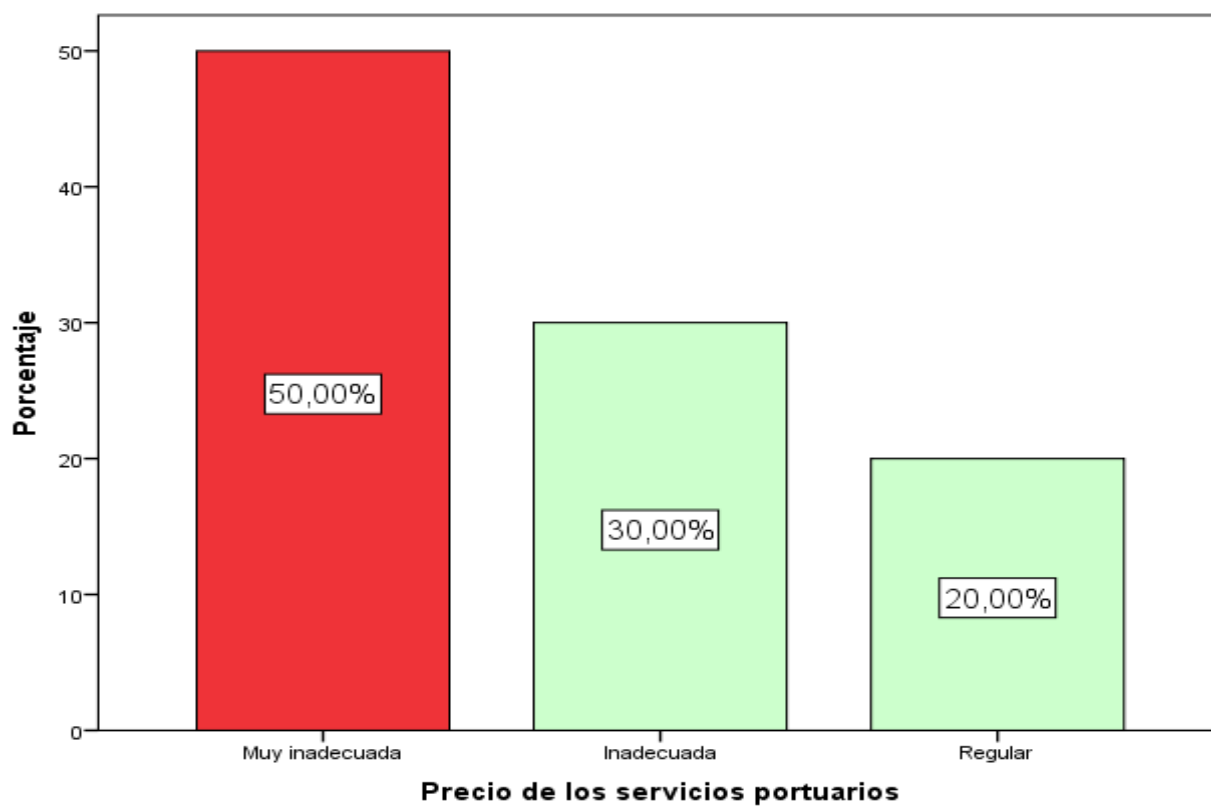
Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Dichos resultados son de la dimensión “Precio de los servicios portuarios”, de donde el 50% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como muy inadecuados los precios de los servicios portuarios que caracteriza al Puerto de Ilo – Moquegua, el 30% como inadecuada, y el 20% como regular; siendo los aspectos señalados a mejorar es que la estructura tarifaria debería caracterizarse por su simplicidad y transparencia, seguido de que los precios de los diferentes servicios deberían ampararse más en la normatividad existente.

Tabla 29: Dimensión N° 07: Precio de los servicios portuarios (por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
Un aspecto aparentemente marginal pero de importancia, es la simplicidad y transparencia de las estructuras tarifarias.	Nunca	2	20,0%
	Casi nunca	4	40,0%
	A veces	2	20,0%
	Casi siempre	2	20,0%
	Siempre	0	0,0%
Los precios de los diferentes servicios son adecuados, necesarios y justificables, amparados a la normatividad existente.	Nunca	6	60,0%
	Casi nunca	2	20,0%
	A veces	2	20,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

**Figura 15: Dimensión N° 07: Precio de los servicios portuarios**

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Tabla 30: Dimensión N° 08: Condiciones de fiabilidad del puerto

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy inadecuada	3	30,0	30,0	30,0
Inadecuada	7	70,0	70,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

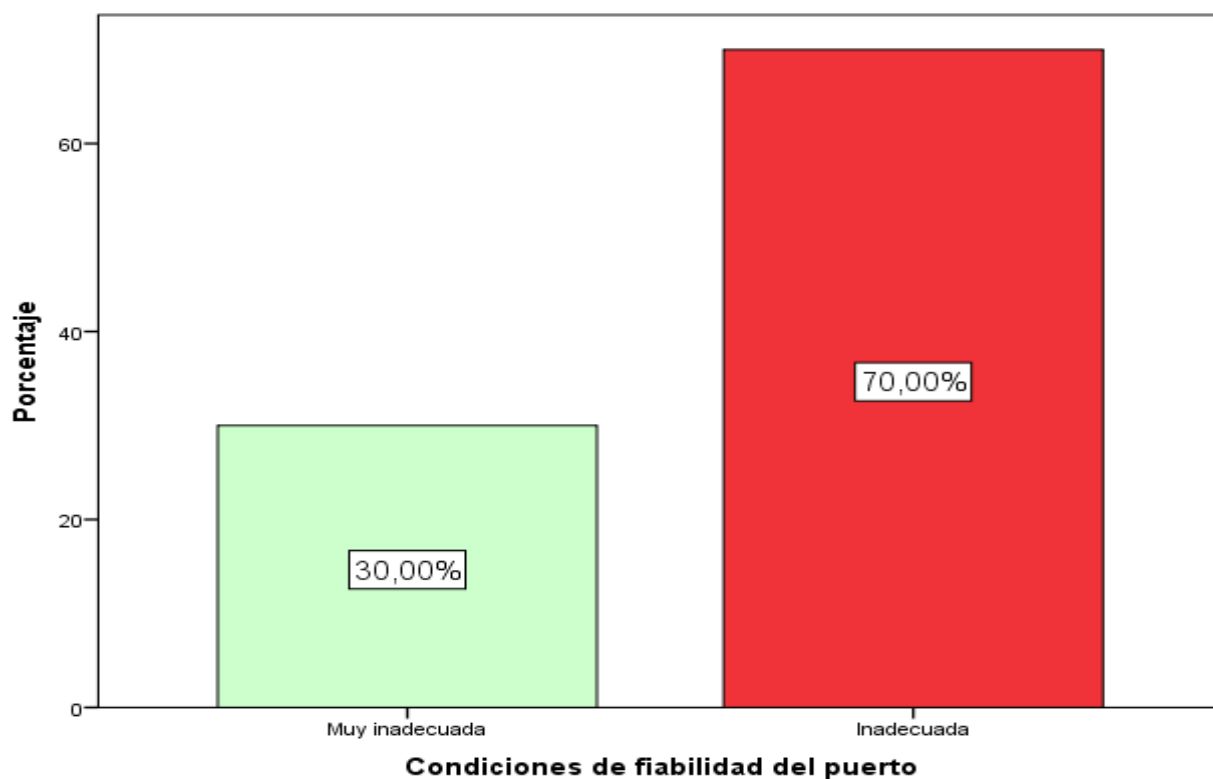
Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Dichos resultados son de la dimensión “Condiciones de fiabilidad del puerto”, de donde el 70% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como inadecuadas las condiciones de fiabilidad que caracteriza al Puerto de Ilo – Moquegua, y el 30% como muy inadecuada; siendo los aspectos señalados a mejorar lo relacionado con la fiabilidad, confianza o seguridad en el cumplimiento de los plazos establecidos, seguido de garantizar la estabilidad del puerto desde el punto de vista socioeconómico.

Tabla 31: Dimensión N° 08: Condiciones de fiabilidad del puerto (por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
Se garantiza la estabilidad del puerto desde el punto de vista socioeconómico.	Nunca	0	0,0%
	Casi nunca	3	30,0%
	A veces	7	70,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
En el Puerto de Ilo existe fiabilidad, confianza o seguridad en el cumplimiento de los plazos establecidos.	Nunca	10	100,0%
	Casi nunca	0	0,0%
	A veces	0	0,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

**Figura 16: Dimensión N° 08: Condiciones de fiabilidad del puerto**

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Tabla 32: Dimensión N° 09: Respaldo activo del entorno

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Regular	6	60,0	60,0	60,0
Adecuada	4	40,0	40,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

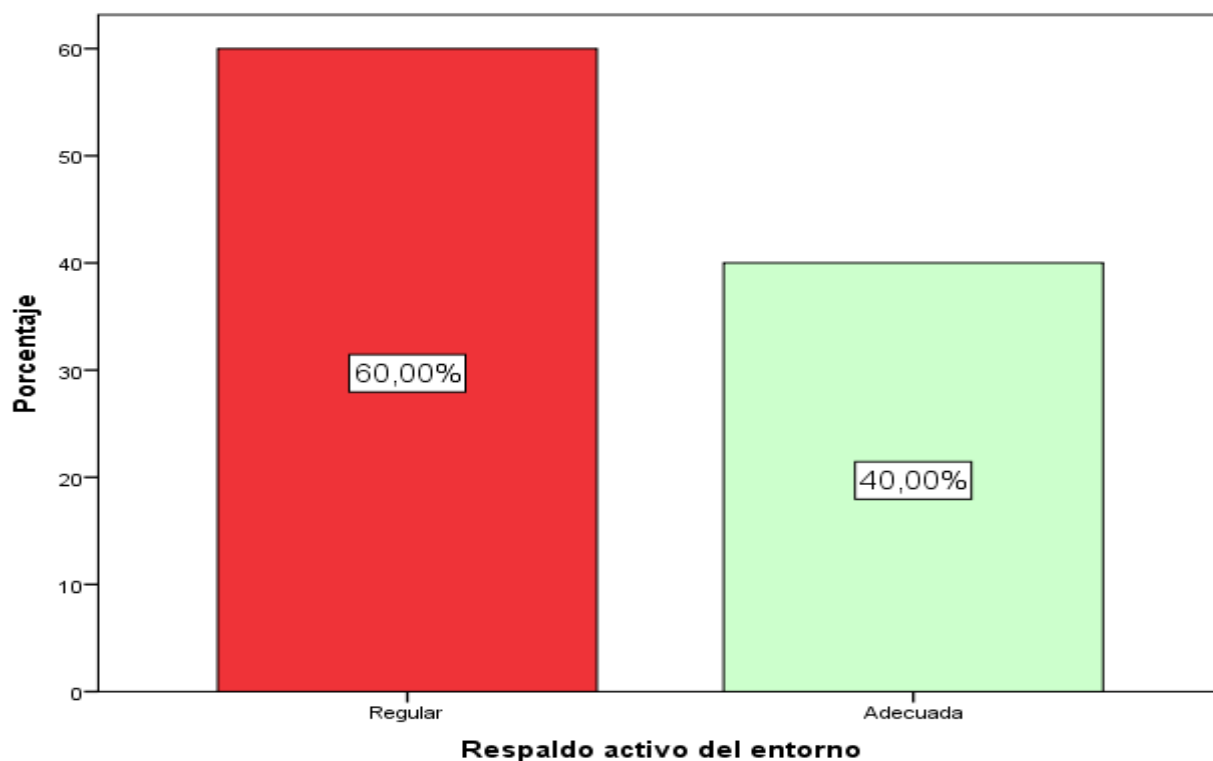
Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Dichos resultados son de la dimensión “Respaldo activo del entorno”, de donde el 60% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como regular el nivel de respaldo activo del entorno que caracteriza al Puerto de Ilo – Moquegua, y el 40% como adecuado; siendo el aspecto más destacado el que se evita la presencia e intervención de grupos de presión que muchas veces condicionan las actividades del puerto y el señalado a mejorar el que se debería implementar un alto nivel de soporte de la comunidad socioeconómica activa.

Tabla 33: Dimensión N° 09: Respaldo activo del entorno (por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
En el Puerto de Ilo se evita la presencia e intervención de grupos de presión que muchas veces condicionan las actividades del puerto.	Nunca	0	0,0%
	Casi nunca	0	0,0%
	A veces	5	50,0%
	Casi siempre	5	50,0%
	Siempre	0	0,0%
En el Puerto de Ilo está implantado un alto nivel de soporte de la comunidad socioeconómica activa.	Nunca	0	0,0%
	Casi nunca	0	0,0%
	A veces	6	60,0%
	Casi siempre	4	40,0%
	Siempre	0	0,0%

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

**Figura 17: Dimensión N° 09: Respaldo activo del entorno**

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Tabla 34: Dimensión N° 10: Tecnologías y los sistemas de información

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy inadecuada	5	50,0	50,0	50,0
Inadecuada	4	40,0	40,0	90,0
Regular	1	10,0	10,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Dichos resultados son de la dimensión “Tecnologías y los sistemas de información”, de donde el 50% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como muy inadecuadas el nivel de la tecnología y sistemas de información que caracteriza al Puerto de Ilo – Moquegua, el 40% como inadecuado, y el 10% como regular; siendo los aspectos señalados a mejorar el que el puerto debería contar con sistemas de información que permitan soportar los requerimientos de los usuarios, seguido de que además se debería tener sistemas de información que permitan soportar los requerimientos de los usuarios.

Tabla 35: Dimensión N° 10: Tecnologías y los sistemas de información (por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
Las tecnologías de la información permiten o facilitan en todo momento las actividades en el Puerto de Ilo.	Nunca	3	30,0%
	Casi nunca	6	60,0%
	A veces	1	10,0%
	Casi siempre	0	0,0%
	Siempre	0	0,0%
El puerto cuenta con sistemas de información que permiten soportar los requerimientos de los usuarios.	Nunca	6	60,0%
	Casi nunca	2	20,0%
	A veces	1	10,0%
	Casi siempre	1	10,0%
	Siempre	0	0,0%

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

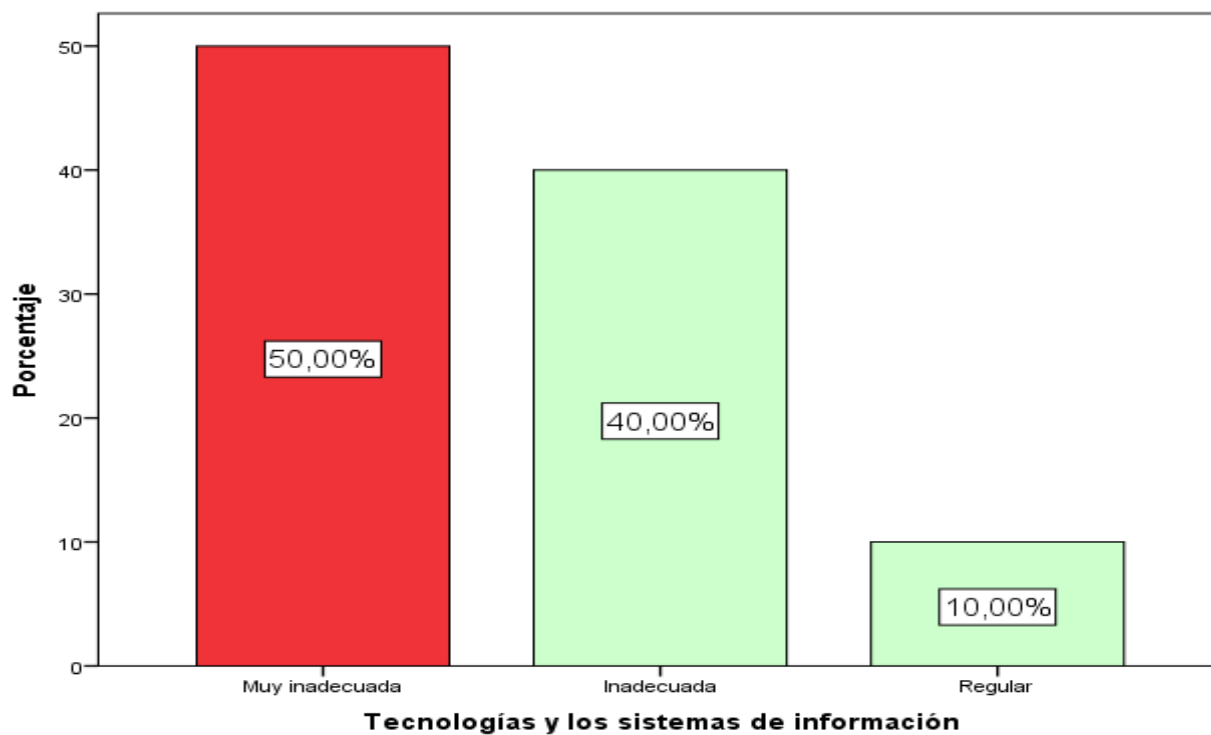


Figura 18: Dimensión N° 10: Tecnologías y los sistemas de información

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Tabla 36: Dimensión N° 11: Oferta de servicios de valor añadido

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy inadecuada	6	60,0	60,0	60,0
Inadecuada	2	20,0	20,0	80,0
Regular	1	10,0	10,0	90,0
Adecuada	1	10,0	10,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

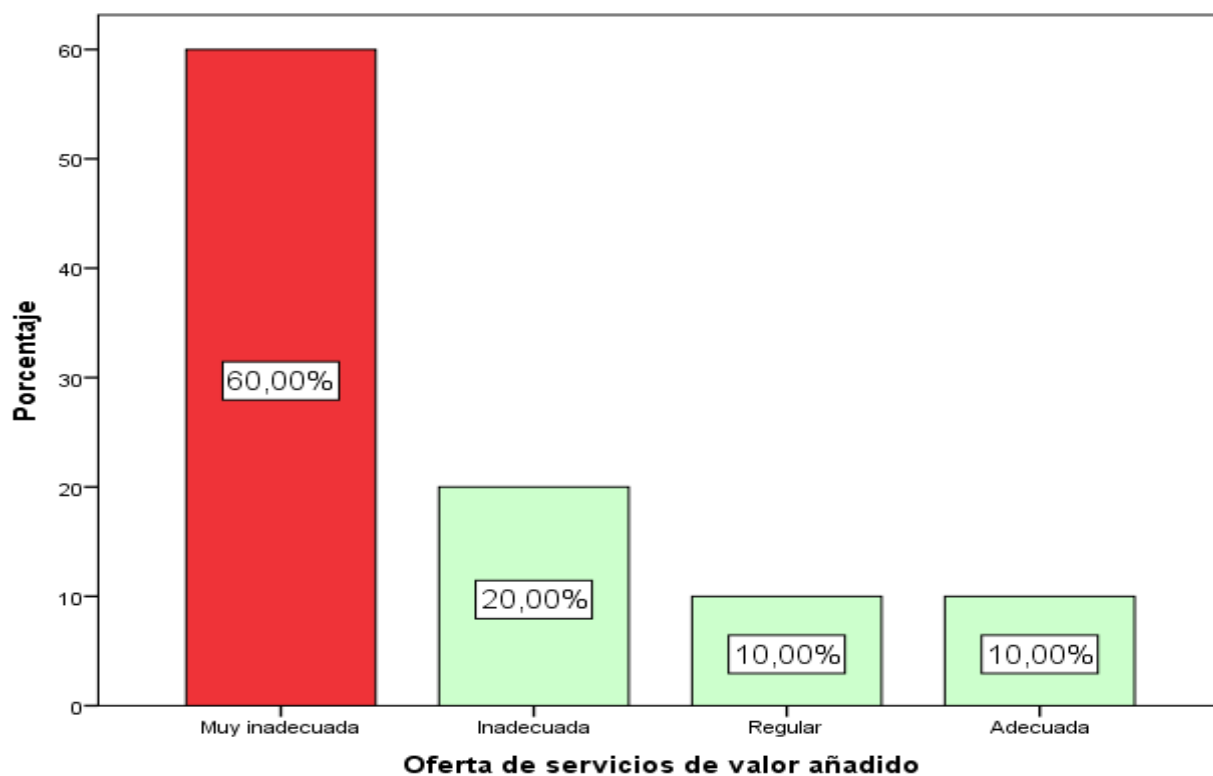
Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Dichos resultados son de la dimensión “Oferta de servicios de valor añadido”, de donde el 60% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como muy inadecuado el nivel de ofertas de valor añadido que caracteriza al Puerto de Ilo – Moquegua, el 20% como inadecuado, el 10% como regular, y el 10% como adecuado; siendo los aspectos señalados a mejorar el que se deberían ofertar servicios de valor añadido a través de actividades de logística industrial y de distribución, seguido de que deberían existir de actividades complementarias al estricto intercambio modal dentro y en sus inmediaciones exteriores.

Tabla 37: Dimensión N° 11: Oferta de servicios de valor añadido (por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
Se nota que el Puerto de Ilo oferta servicios de valor añadido a través de actividades de logística industrial y de distribución.	Nunca	6	60,0%
	Casi nunca	2	20,0%
	A veces	1	10,0%
	Casi siempre	1	10,0%
	Siempre	0	0,0%
Se observa en el Puerto de Ilo la existencia de actividades complementarias al estricto intercambio modal dentro y en sus inmediaciones exteriores.	Nunca	5	50,0%
	Casi nunca	3	30,0%
	A veces	1	10,0%
	Casi siempre	1	10,0%
	Siempre	0	0,0%

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

**Figura 19: Dimensión N° 11: Oferta de servicios de valor añadido**

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Tabla 38: Dimensión N° 12: Exigencias de las leyes y regulaciones existentes en el puerto

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Regular	4	40,0	40,0	40,0
Adecuada	6	60,0	60,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Dichos resultados son de la dimensión “Exigencias de las leyes y regulaciones existentes en el puerto”, de donde el 60% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como adecuado el nivel de exigencia legal y regulaciones que caracteriza al Puerto de Ilo – Moquegua, y el 40% como regular; siendo el aspecto más destacado el que el funcionamiento del puerto se encuentra amparado por leyes y regulaciones para la presencia de la iniciativa privada y el señalado a mejorar es el aplicar más leyes y regulaciones para el acceso de la mano de obra.

Tabla 39: Dimensión N° 12: Exigencias de las leyes y regulaciones existentes en el puerto (por pregunta)

		Recuento	% de N columnas
El Puerto de Ilo está amparado por leyes y regulaciones para la presencia de la iniciativa privada.	Nunca	0	0,0%
	Casi nunca	0	0,0%
	A veces	1	10,0%
	Casi siempre	7	70,0%
	Siempre	2	20,0%
En el Puerto de Ilo se aplican leyes y regulaciones para el acceso de la mano de obra.	Nunca	0	0,0%
	Casi nunca	0	0,0%
	A veces	4	40,0%
	Casi siempre	5	50,0%
	Siempre	1	10,0%

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

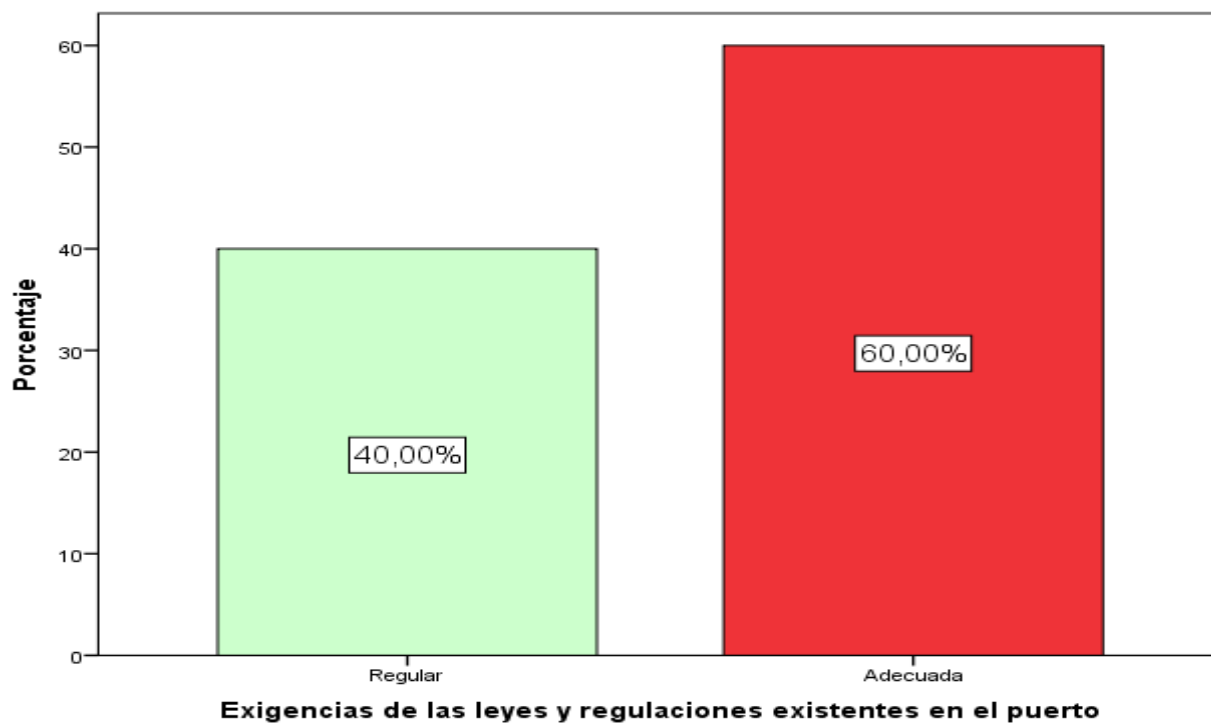


Figura 20: Dimensión N° 12: Exigencias de las leyes y regulaciones existentes en el puerto

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Tabla 40: Variable dependiente: Competitividad

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Regular	9	90,0	90,0	90,0
Adecuada	1	10,0	10,0	100,0
Total	10	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

Dichos resultados son de la variable dependiente “Competitividad”, de donde el 90% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como regular el nivel de competitividad que caracteriza la labor del Puerto de Ilo – Moquegua, y el 10% como adecuada; cuando se hace el análisis comparativo entre las dimensiones utilizadas, los más destacados fueron la “Situación geográfica del puerto” y las “Exigencias de las leyes y regulaciones existentes en el puerto”, siendo los focalizados a mejorar la “Accesibilidad a la zona de influencia terrestre”, la “Tecnologías y los sistemas de información” y la “Oferta de servicios de valor añadido”.

Tabla 41: Variable dependiente: Competitividad (por dimensión)

	N	Media
Situación geográfica del puerto	10	3,95
Accesibilidad a la zona de influencia terrestre	10	1,60
Capacidad y calidad de la infraestructura portuaria	10	2,60
Capacidad operativa del puerto	10	3,35
Existencia de políticas de calidad	10	2,70
Eficiencia de los servicios de control	10	2,90
Precio de los servicios portuarios	10	2,00
Condiciones de fiabilidad del puerto	10	1,85
Respaldo activo del entorno	10	3,45
Tecnologías y los sistemas de información	10	1,75
Oferta de servicios de valor añadido	10	1,75
Exigencias de las leyes y regulaciones existentes en el puerto	10	3,90

Fuente: Cuestionario “Competitividad”

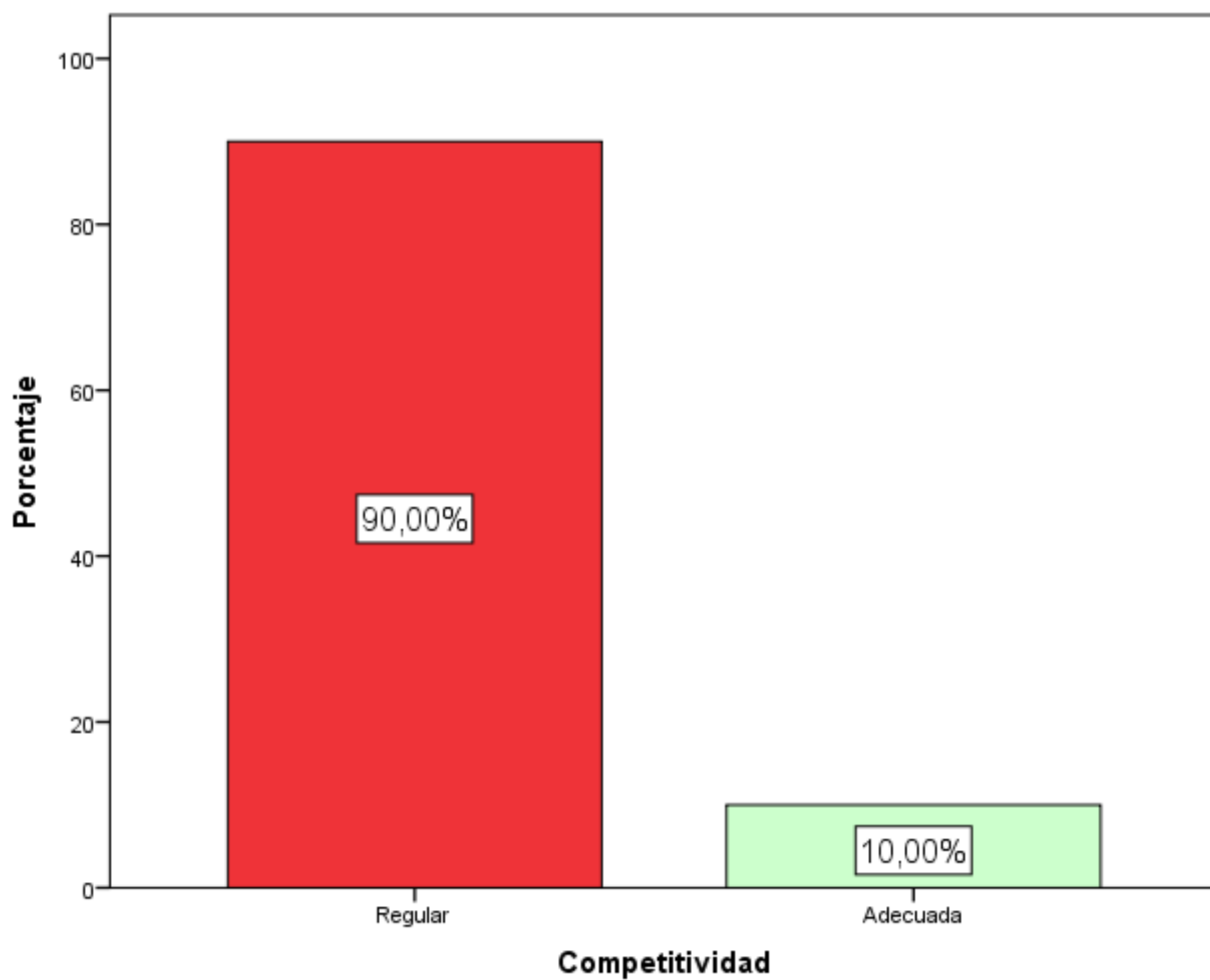


Figura 21: *Variable dependiente: Competitividad*

Fuente: Cuestionario "Competitividad"

4.4 PRUEBA ESTADISTICA

4.4.1 Contraste de las hipótesis específicas

- a) La primera hipótesis específica es “El nivel de la gestión portuaria que caracteriza al Puerto de Ilo, es inadecuada”.

H_0 : El nivel de la gestión portuaria que caracteriza al Puerto de Ilo, no es inadecuada.

H_1 : El nivel de la gestión portuaria que caracteriza al Puerto de Ilo, es inadecuada.

En base a los resultados descriptivos plasmados en la Tabla 13, se obtuvo que el 70% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como inadecuada la gestión portuaria que caracteriza la labor del Puerto de Ilo – Moquegua, y el 30% como muy inadecuada; por tanto, se procede a rechazar la H_0 ; lo cual implica que el nivel de la gestión portuaria que caracteriza al Puerto de Ilo, es inadecuada.

- b) La segunda hipótesis específica es “El nivel de competitividad que caracteriza al Puerto de Ilo, es inadecuado”.

H_0 : El nivel de competitividad que caracteriza al Puerto de Ilo, no es inadecuado.

H_1 : El nivel de competitividad que caracteriza al Puerto de Ilo, es inadecuado.

En base a los resultados descriptivos plasmados en la Tabla 39, se obtuvo que el 90% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como regular el nivel de competitividad que caracteriza la labor del Puerto de Ilo – Moquegua, y el 10% como adecuada; por tanto, se procede a no rechazar la H_0 ; lo cual implica que el nivel de competitividad que caracteriza al Puerto de Ilo, no es inadecuada.

4.4.2 Contraste de la hipótesis general

La hipótesis general es “Existe influencia de la gestión portuaria sobre la competitividad del Puerto de Ilo, 2018”.

Para lo cual se utilizó el estadístico chi-cuadrado, de donde:

H_0 : No existe influencia de la gestión portuaria sobre la competitividad

H_1 : Existe influencia de la gestión portuaria sobre la competitividad

Tabla 42: Chi - cuadrado para la hipótesis general

		Competitividad		
		Regular	Adecuada	Total
Gestión portuaria	Muy inadecuada	2	1	3
	Inadecuada	7	0	7
Total		9	1	10

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)	Significación exacta (bilateral)	Significación exacta (unilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	2,593 ^a	1	0,107		
Corrección de continuidad ^b	0,212	1	0,645		
Razón de verosimilitud	2,683	1	0,101		
Prueba exacta de Fisher				0,300	0,300
Asociación lineal por lineal	2,333	1	0,127		
N de casos válidos	10				

a. 3 casillas (75,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,30.

b. Sólo se ha calculado para una tabla 2x2

Fuente: Ambos cuestionarios

De donde se obtuvo un valor de chi-cuadrado es 2,593 (valor de $p = 0,107$), puesto que el valor de $p = 0,107$ resultó ser superior al 5% de significancia, ello implica que se procede a no rechazar H_0 , es decir que no existe influencia de la gestión portuaria sobre la competitividad del Puerto de Ilo, 2018.

4.5 COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS (DISCUSIÓN)

Los resultados encontrados señalan que no existe influencia (valor de chi - cuadrado = 2,593 y valor de $p = 0,107$) de la gestión portuaria sobre la competitividad del Puerto de Ilo, lo cual implica que los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios al considerar como de nivel inadecuado el nivel de gestión portuario que actualmente se da en el Puerto de Ilo, sustentado en que el 50% de ellos considera como muy inadecuado el servicio del buque al puerto, el 60% considera como inadecuado el servicio de la operación portuaria en el terminal, y el 70% señala como muy inadecuado el servicio del puerto al hinterland; dicha situación no logra influir en el nivel regular de competitividad que perciben en el puerto, principalmente basado en el potencial de crecer más y de dar un mejor servicio que tiene el Puerto de Ilo, si fuera mejor administrada.

Dichos resultados coinciden con los encontrados por García (2016) en la “Gestión del terminal portuario de Salaverry y su contribución en el desarrollo socioeconómico del distrito de Salaverry – 2014”, en donde concluye que la gestión del transporte marítimo permanece estática sin proveer los cambios generacionales del entorno, existen indicios de cambio en busca de la competitividad en base a la reducción de la brecha generacional de la infraestructura actual versus la necesaria para atender los nuevos retos logísticos del desarrollo regional y sus áreas de influencia; también se coincide con Avalos, Choy, Merino y Moreyra (2016) en el “Planeamiento estratégico del puerto Salaverry”, quienes concluyen que el puerto

de Salaverry actualmente no es competitivo por no contar con los elementos mínimos que debe tener un puerto como son la rapidez, seguridad, infraestructura y costos competitivos; y finalmente se coincide con Espinoza (2015) en la “Competitividad portuaria de los puertos de Ilo - Matarani y Arica y su impacto sobre las empresas exportadoras de Tacna – 2014”, quien concluye que los puertos de Ilo y Matarani presentan un nivel de competitividad portuaria baja a diferencia de Arica que presenta un nivel muy alto, la competitividad logística empresarial de las empresas que utilizan los puertos de Ilo y Matarani es inadecuada a diferencia de las que usan el puerto de Arica que es muy adecuada.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

PRIMERA

No existe influencia (valor de chi-cuadrado = 2,593 y valor de $p = 0,107$) de la gestión portuaria sobre la competitividad del Puerto de Ilo, 2018; lo cual implica que el nivel inadecuado que perciben los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios sobre la gestión portuaria, no logra impactar en el aprovechamiento de las oportunidades que se tienen para ser más competitivos.

SEGUNDA

El 70% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como inadecuada la gestión portuaria que caracteriza la labor del Puerto de Ilo – Moquegua, y el 30% como muy inadecuada; el 50% de los gerentes consideran como muy inadecuado el servicio del buque al puerto (se debe considerar el porcentaje de tiempo de operación por buque en el puerto para

determinar acciones correctivas y reducir los tiempos de inactividad o demoras), el 60% como inadecuado el servicio de la operación portuaria en el terminal (El tiempo de estadía de la mercancía debería reducirse y ser más competitivo), el 70% como muy inadecuado el servicio del puerto al hinterland (debe mejorarse la distribución modal de los sistemas de transporte terrestre).

TERCERA

El 90% de los gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios consideran como regular el nivel de competitividad que caracteriza la labor del Puerto de Ilo – Moquegua, y el 10% como adecuada; siendo los aspectos más destacados que el 70% de los gerentes consideran como adecuada la ubicación geográfica, el 60% como adecuado el nivel de exigencia legal y regulaciones y el 60% como regular la capacidad operativa; y los aspectos a mejorar son que el 80% considera muy inadecuada el nivel de accesibilidad a la zona de influencia terrestre, el 60% como muy inadecuado el nivel de ofertas de valor añadido y el 50% como muy inadecuadas el nivel de la tecnología y sistemas de información.

5.2 RECOMENDACIONES

PRIMERA

Se sugiere que el Gobierno Nacional que debería dar importancia a afrontar la problemática que atraviesan los puertos estatales, si bien la presente investigación se basó en el puerto de ENAPU Ilo (Puerto de Ilo – Moquegua), en la actualidad existe otros puertos con problemas similares y se les debería dar la debida importancia; y para ello a través de la Autoridad Portuaria Nacional lograr actualizar su PNDP (Plan Nacional de Desarrollo Portuario), pues ello está incidiendo en una falta de eficiencia por parte de las entidades competentes que son las primeras en liderar un cambio en la competitividad portuaria, y principalmente dotar de los presupuestos necesarios para la actualización de su tecnología que permita dar un servicio más competitivo.

SEGUNDA

A los directivos responsables a cargo del Puerto de Ilo – Moquegua se les sugiere que desarrollen un análisis diagnóstico de su nivel de gestión portuaria, para lo cual deberían basarse en la metodología para la obtención de un sistema de indicadores portuarios desarrollado la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2016) de México, la cual es desarrollada en el marco teórico de la presente investigación, y se sustenta en el marco de un enfoque Intermodal de la Cadena

Logística Marítima - Portuaria, específicamente en tres segmentos operativos, para que funcione como una herramienta estratégica para capturar, analizar y difundir la información del sector portuario para la generación de políticas públicas y el impulsar las inversiones (indicadores de servicio del buque al puerto, de la operación portuaria en el terminal, y del puerto al hinterland); ello le permitirá proponer un plan de mejora continua para la gestión de recursos al Gobierno Nacional conducente a proporcionar un mejor servicio en el mediano y largo plazo.

TERCERA

A los directivos responsables a cargo del Puerto de Ilo – Moquegua se les sugiere que para mejorar proporcionalmente el nivel de competitividad del puerto deben focalizar las estrategias de gestión de recursos en los temas de: Accesibilidad a la zona de influencia terrestre, tecnologías y los sistemas de información y oferta de servicios de valor añadido.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcázar L. y Lovatón R. (2004). *Evaluación de la concesión del puerto de Matarani - ¿Quién gana y quien perdió?*
- Ávalos, G.; Choy, I.; Merin, G. y Moreyra, E. (2016). *Planeamiento estratégico del puerto Salaverry*; Tesis de maestría de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Autoridad Portuaria Nacional - (A.P.N.). (2012). *Plan nacional de desarrollo portuario*.
- Autoridad Portuaria Nacional. (2014). *Memoria Institucional*.
- Autoridad Portuaria Nacional. (2016). *Movimiento de naves a nivel nacional*.
- Autoridad Portuaria Nacional. (2007). *Plan Maestro de Ilo*.
- Caballero, M. (2013). *Infraestructura portuaria eficiente y competitiva en Colombia. Diagnóstico y perspectivas*. Tesis de maestría de la Universidad Militar de nueva Granada.
- Carbajal, M. y Chang V. (2009). *Medición de productividad y eficiencia de los puertos regionales del Perú: un enfoque no paramétrico*; disponible en <http://cies.org.pe/es/investigaciones/empresa-y-finanzas/medicion-de-productividad-y-eficiencia-de-los-puertos-regionales>.
- Chang, V. (2013). *Análisis de la eficiencia en los terminales portuarios del pacífico sur: una función de distancia estocástica*. Tesis de maestría del Centro de Investigación y Docencias Económicas (CIDE).
- De la Cruz, I. y Morales, J. (2006). *Desarrollo de competencias en la micro, pequeña, mediana y gran empresa en México: Un estudio empírico*

exploratorio. En las memorias del XI Foro de Investigación. Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática.

Espinoza, Á. (2015). *Competitividad portuaria de los puertos de Ilo - Matarani y Arica y su impacto sobre las empresas exportadoras de Tacna – 2014*; para optar al grado académico de maestro en gestión empresarial de la Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann.

Estepa, M. (2013). *Los puertos del estado y el tráfico de cruceros marítimos*. Anuario Jurídico y Económico Escurialense, XLVI; disponible en <file:///C:/Users/usuario/Downloads/Dialnet-LosPuertosDelEstadoUElTraficoDeCrucerosMaritimos-4182258.pdf>.

Estrada, J. (2007). *Mejora de la competitividad en un puerto por medio de un nuevo modelo de gestión de la estrategia aplicando el cuadro de mando integral*. Universidad Politécnica de Madrid, España.

García, C. (2016). *Gestión del terminal portuario de Salaverry y su contribución en el desarrollo socioeconómico del distrito de Salaverry – 2014*; para optar al grado académico de doctor en economía y desarrollo industrial de la Universidad Nacional de Trujillo.

García, L. y Quevedo, A. (2016). *Impacto de la concesión del puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada*. Tesis de pre-grado de la Universidad San Martín de Porres.

George, D. y Mallery, P. (2003). *SPSS for Windows step by step: A Simple Guide and Reference*. Boston: Allyn & Bacon. 11.0, 4^o Edición.

- Gil, A.; Guillén, A.; Pilares, E. y Saldaña, A. (2011). *Plan estratégico del terminal portuario Ilo*. Tesis de maestría de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- González, D. (2014). *Puerto de Arica: La piedra en el zapato de los camioneros bolivianos*. El morrocotudo.
- Hernández, R. Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México. Editorial McGraw-Hill.
- Lall, S.; Albaladejo, M. y Mesquita, M. (2005). *La competitividad industrial de américa latina y el desafío de la globalización*. Argentina: BID.
- Maldonado, E. (2014). *Un puerto al límite. Que pasa*.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2009). *Guía de orientación del transporte acuático*.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2009). *Guía de orientación al usuario de transporte acuático*.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2005). *Plan estratégico nacional exportador – (PENX) – Guía de orientación al usuario del transporte marítimo y de los servicios portuarios*.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2005). *Información preliminar de puertos a nivel nacional*. Revista Dialnet, N° 2; disponible en <http://www.mincetur.gob.pe/newweb/Portals/0/PUERTOS.pdf>.
- Montero, L. (2012). *Modelos de gestión portuaria, participación privada concesiones administrativas*; disponible en http://www.aippyc.org/materiales_archivos/Modelos-Gestion-Portuaria-

- Murcia, J. (2004). *El futuro tecnológico de los terminales marítimos de vehículos: La integración de sus sistemas de información*. Barcelona (España): Departament de ciencia i Enginyeria Nautiques.
- OCDE. (1996). *Industrial Competitiveness: Benchmarking Business Environments In The Global Economy*. París: Autor.
- Porter, M. (2009). *Estrategia competitiva*. España: Editorial Pirámide.
- Puerto Arica. (2016). *Memoria institucional*.
- Puerto Matarani. (2016). *Memoria institucional*.
- Quiroga, D. (2003). *Modelo matemático para determinar la competitividad de las Pymes*. Cuadernos de Investigación y divulgación. Cali, Colombia: Corporación Universitaria Autónoma de Occidente.
- Quiroz, M. (2014). *Reportan el colapso del puerto de Arica. La razón*.
- Ramírez, C. (2005). *Fundamentos de Administración*. Bogotá: Ecoe Ediciones.
- Rubio, P. (2008). *Introducción a la gestión empresarial*. Madrid: Editorial del Instituto Europeo de Gestión Empresarial.
- Rubio, A. y Aragón, A. (2006). *Competitividad y recursos estratégicos en la Pyme*. Revista de empresa, 17, 32-47.
- Rufino, A. (2015). *Puerto de Ilo: urge modernizarlo para recibir carga de Bolivia*. La república. p 24-25.
- Saavedra, M. (2017). *Una propuesta para la determinación de la competitividad en la pyme latinoamericana*.
<http://www.scielo.org.co/pdf/pege/n33/n33a05.pdf>

- Santiago, A. (2011) *El megapuerto y los beneficios económicos para la región Callao*.
- Santa María, H.; Pollarolo, P. y Martínez, J. (2015). *Reforma del estado*.
- Salama, R. (2016). *Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización, y el desarrollo económico. Casos de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil*. Tesis de doctor de la Universitat Politècnica de Catalunya (Barcelona Tech).
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2016). *Sistema de indicadores portuarios: Metodología*; México.
- Soler, J. y Lijing, Y. (2010). *Análisis del potencial de los puertos del Mediterráneo español como puerta de entrada de China en Europa*.
- Solleiro, J. y Castañón, R. (2005). *Competitiveness and innovation systems: the challenges for México's insertion in the global context*. *Technovation*, 45, 1059-1070.
- Suykens, F. (1996). *Puertos deben ser eficientes (aun cuando esto significa que algunos de ellos son subvencionadas)*. *Gestión y política marítima*. Vol. 13, Nº 2, pp. 105-126.
- Velarde, M. (2005). *Competitividad Portuaria: un análisis teórico*. Instituto Panamericano de Ingeniería Naval. XIX Congreso de Ingeniería Naval. Guayaquil, Colombia, p. 4.

ANEXOS

ANEXO 01: MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	METODOLOGÍA / POBLACIÓN	VARIABLES	DIMENSIÓN	INSTRUMENTO	FUENTE
¿En qué medida la gestión portuaria influye en la competitividad del Puerto de Ilo, 2018?	Determinar la influencia de la gestión portuaria sobre la competitividad del Puerto de Ilo, 2018.	Existe influencia de la gestión portuaria sobre la competitividad del Puerto de Ilo, 2018.	TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACION El tipo es aplicado y el diseño es no experimental, de corte transversal. POBLACION La población es de 10 gerentes.	Variable Independiente = Gestión portuaria	<ul style="list-style-type: none"> - Buque - puerto. - Operación portuaria en terminal. - Puerto - hinterland. - Situación geográfica del puerto. - Accesibilidad a la zona de influencia terrestre. - Capacidad y calidad de la infraestructura portuaria. - Capacidad operativa del puerto. - Existencia de políticas de calidad. - Eficiencia de los servicios de control. - Precio de los servicios portuarios. - Condiciones de fiabilidad del puerto. - Respaldo activo del entorno. - Tecnologías y los sistemas de información. - Oferta de servicios de valor añadido. - Exigencias de las leyes y regulaciones existentes en el puerto. 	- Cuestionario sobre la gestión portuaria	Gerentes de las Agencias de Aduana y Operadores Portuarios del Puerto de Ilo – Moquegua.
¿Cuál es el nivel de la gestión portuaria que caracteriza al Puerto de Ilo, 2018?	Analizar el nivel de la gestión portuaria que caracteriza al Puerto de Ilo, 2018.	El nivel de la gestión portuaria que caracteriza al Puerto de Ilo, es inadecuada.		Variable dependiente = Competitividad		- Cuestionario sobre la competitividad	
¿Cuál es el nivel de competitividad que caracteriza al Puerto de Ilo, 2018?	Identificar el nivel de competitividad que caracteriza al Puerto de Ilo, 2018.	El nivel de competitividad que caracteriza al Puerto de Ilo, es inadecuado.					

ANEXO 02: INSTRUMENTOS

CUESTIONARIO "GESTIÓN PORTUARIA"

INSTRUCCIONES: Estimado empresario/gerente, a continuación se presentan un conjunto de aseveraciones relacionadas con su percepción sobre la gestión portuaria existente en el Puerto de Ilo, se le pide la sinceridad en las respuestas (marcar con X). Tenga en cuenta la siguiente escala:

A = Completamente en desacuerdo / Nunca

B = En desacuerdo / Casi nunca

C = Regular / A veces

D = De acuerdo / Casi siempre

E = Completamente de acuerdo Siempre

Años de la empresa: a) Menos de 5 años b) Entre 5 y 10 años c) Más de 10 años

Sexo: a) Masculino b) Femenino

N°	PREGUNTAS	A	B	C	D	E
BUQUE - PUERTO						
1	Considero que el nivel de aprovechamiento de la infraestructura portuaria es eficiente.					
2	Considero que se logran cumplir las metas de los rendimientos de carga/descarga en el Puerto de Ilo.					
3	Considero que el porcentaje de ocupación y/o saturación en el Puerto de Ilo se logra controlar adecuadamente.					
4	Considero que el grado de conexión del Puerto de Ilo con el resto del país y con el resto del mundo, a través de las rutas marítimas es el adecuado.					
5	Considero que el tiempo de fondeo de buques por ocupación de muelle por línea de negocio en el Puerto de Ilo es un factor valorado para la planificación de la infraestructura y mejora operativa portuaria.					
6	Considero que el Puerto de Ilo se considera el porcentaje de tiempo de operación por buque en el puerto para determinar acciones correctivas y reducir los tiempos de inactividad o demoras.					
7	Considero que el costo total cubierto por la naviera para realizar una escala en el puerto incluyendo los derechos por uso de la infraestructura y los servicios portuarios son competitivos.					

8	En el Puerto de Ilo tienen clara la dimensión máxima de las embarcaciones que pueden atender, en función de la infraestructura y servicios disponibles					
OPERACIÓN PORTUARIA EN TERMINAL						
9	Considero que el volumen movido en el Puerto de Ilo implica que se está dando un adecuado aprovechamiento de la infraestructura.					
10	Considero que el Puerto de Ilo tiene un panorama claro del número de competidores y la necesidad de creación de nuevas terminales en el país y países vecinos.					
11	Considero que en el Puerto de Ilo se tiene claro su porcentaje de ocupación para la planificación y el desarrollo de infraestructura y mejora operativa portuaria.					
12	Considero que el tiempo de estadía de la mercancía en el Puerto de Ilo es el adecuado.					
13	Considero que es adecuada la revisión que sufre las mercancías respecto a posibles costos adicionales por revisiones a la carga antes de pasar a la aduana.					
14	Considero que el Puerto de Ilo se cuenta con la infraestructura y equipo para la carga refrigerada.					
15	Considero que el Puerto de Ilo se tiene claro el porcentaje de movimiento de contenedores vacíos que impactan en el incremento de costos de transporte.					
PUERTO - HINTERLAND						
16	Considero que es eficiente la entrega/recepción por autotransporte (ingreso del camión al puesto hasta que sale) a través del Puerto de Ilo.					
17	Considero que la intensidad de uso de la infraestructura en la entrega es el adecuado.					
18	Considero que la intensidad de uso de la infraestructura en la recepción es el adecuado.					
19	Considero que el tiempo de estadía de la mercancía en el Puerto de Ilo es el adecuado.					
20	Considero que es adecuada la distribución modal de los sistemas de transporte terrestre que se utilizan en el Puerto de Ilo.					

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

CUESTIONARIO “COMPETITIVIDAD”

INSTRUCCIONES: Estimado empresario/gerente, a continuación se presentan un conjunto de aseveraciones relacionadas con su percepción sobre el nivel de competitividad existente en el Puerto de Ilo, se le pide la sinceridad en las respuestas (marcar con X). Tenga en cuenta la siguiente escala:

A = Completamente en desacuerdo / Nunca

B = En desacuerdo / Casi nunca

C = Regular / A veces

D = De acuerdo / Casi siempre

E = Completamente de acuerdo / Siempre

Años de la empresa: a) Menos de 5 años b) Entre 5 y 10 años c) Más de 10 años

Sexo: a) Masculino b) Femenino

N°	PREGUNTAS	A	B	C	D	E
	SITUACIÓN GEOGRÁFICA DEL PUERTO					
1	El Puerto de Ilo está ubicado en una gran ruta marítima.					
2	El Puerto de Ilo está ubicado en una zona de gran producción.					
	ACCESIBILIDAD A LA ZONA DE INFLUENCIA TERRESTRE					
3	El Puerto de Ilo tiene acceso mediante una gran autopista.					
4	El Puerto de Ilo tiene acceso mediante una gran vía ferroviaria.					
	CAPACIDAD Y CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA					
5	La capacidad del Puerto de Ilo es adecuada a las necesidades de los usuarios.					
6	Soporta buques, mercancías, transporte interior, áreas industriales y logísticas, tanto en términos cualitativos como cuantitativos.					
	CAPACIDAD OPERATIVA DEL PUERTO					
7	Existen y están disponibles una serie de servicios portuarios.					
8	La eficiencia y la agilidad son las características fundamentales del personal que labora en el Puerto de Ilo.					
	EXISTENCIA DE POLÍTICAS DE CALIDAD					
9	Se percibe la necesidad de dar respuesta a los requerimientos planteados por sus clientes.					

10	Los sistemas de gestión de calidad más utilizados están referidos a las normas ISO y modelos de excelencia.					
EFICIENCIA DE LOS SERVICIOS DE CONTROL						
11	Dispone de un Puesto de Inspección Fronterizo (PIF), perfectamente dimensionado, dotado y operado de acuerdo con las necesidades de los tráficos del puerto.					
12	La presencia de inspectores en un número suficiente y la coherencia de su jornada de trabajo demuestran la excelencia operativa.					
PRECIO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS						
13	Un aspecto aparentemente marginal pero de importancia, es la simplicidad y transparencia de las estructuras tarifarias.					
14	Los precios de los diferentes servicios son adecuados, necesarios y justificables, amparados a la normatividad existente.					
CONDICIONES DE FIABILIDAD DEL PUERTO						
15	Se garantiza la estabilidad del puerto desde el punto de vista socioeconómico.					
16	En el Puerto de Ilo existe fiabilidad, confianza o seguridad en el cumplimiento de los plazos establecidos.					
RESPALDO ACTIVO DEL ENTORNO						
17	En el Puerto de Ilo se evita la presencia e intervención de grupos de presión que muchas veces condicionan las actividades del puerto.					
18	En el Puerto de Ilo está implantado un alto nivel de soporte de la comunidad socioeconómica activa.					
TECNOLOGÍAS Y LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN						
19	Las tecnologías de la información permiten o facilitan en todo momento las actividades en el Puerto de Ilo.					
20	El puerto cuenta con sistemas de información que permiten soportar los requerimientos de los usuarios.					
OFERTA DE SERVICIOS DE VALOR AÑADIDO						
21	Se nota que el Puerto de Ilo oferta servicios de valor añadido a través de actividades de logística industrial y de distribución.					
22	Se observa en el Puerto de Ilo la existencia de actividades complementarias al estricto intercambio modal dentro y en sus inmediaciones exteriores.					

	EXIGENCIAS DE LAS LEYES Y REGULACIONES EXISTENTES EN EL PUERTO					
23	El Puerto de Ilo está amparado por leyes y regulaciones para la presencia de la iniciativa privada.					
24	En el Puerto de Ilo se aplican leyes y regulaciones para el acceso de la mano de obra.					

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

ANEXO N° 03: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

INFORME DE OPINION DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN: CUESTIONARIO “GESTIÓN PORTUARIA”

I.- DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y nombres del informante: Pérez Mamani, Rubens Houson
- 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente de posgrado de la Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann.
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de la evaluación: Cuestionario “Gestión Portuaria”.
- 1.4. Autor del Instrumento: Jhonatan José Velazco Santos

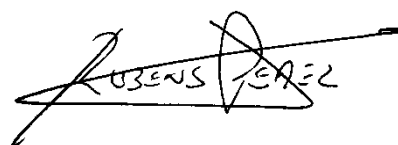
II.- ASPECTOS DE EVALUACION:

INDICADORES	Deficiente 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy Buena 61-80%	Excelente 81-100%
1.CLARIDAD					X
2.OBJETIVIDAD					X
3.ACTUALIDAD				X	
4.ORGANIZACION					X
5.SUFICIENCIA					X
6.INTENCIONALIDAD					X
7.CONSISTENCIA					X
8.COHERENCIA					X
9.METODOLOGIA					X

III. OPINION DE APLICABILIDAD: Muy bueno

IV. PROMEDIO DE VALORACION: 95%

Lugar y fecha: Tacna, 10/11/2018



Firma del Experto Informante

Dr. Rubens H. Pérez Mamani

**INFORME DE OPINION DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN:
CUESTIONARIO “COMPETITIVIDAD”**

I.- DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y nombres del informante: Pérez Mamani, Rubens Houson
- 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente de posgrado de la Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann.
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de la evaluación: Cuestionario “Competitividad”.
- 1.4. Autor del Instrumento: Jhonatan José Velazco Santos

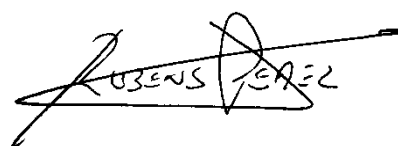
II.- ASPECTOS DE EVALUACION:

INDICADORES	Deficiente 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy Buena 61-80%	Excelente 81-100%
1.CLARIDAD					X
2.OBJETIVIDAD					X
3.ACTUALIDAD					X
4.ORGANIZACION					X
5.SUFICIENCIA				X	
6.INTENCIONALIDAD					X
7.CONSISTENCIA					X
8.COHERENCIA					X
9.METODOLOGIA					X

III. OPINION DE APLICABILIDAD: Muy bueno

IV. PROMEDIO DE VALORACION: 95%

Lugar y fecha: Tacna, 10/11/2018



Firma del Experto Informante

Dr. Rubens H. Pérez Mamani

**INFORME DE OPINION DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN:
CUESTIONARIO “GESTIÓN PORTUARIA”**

I.- DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y nombres del informante: Mendoza Salas, Ricardo Leonidas
- 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente de la Universidad Latinoamericana CIMA
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de la evaluación: Cuestionario sobre “Gestión Portuaria”.
- 1.4. Autor del Instrumento: Jhonatan José Velazco Santos

II.- ASPECTOS DE EVALUACION:

INDICADORES	Deficiente 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy Buena 61-80%	Excelente 81-100%
1.CLARIDAD					X
2.OBJETIVIDAD					X
3.ACTUALIDAD				X	
4.ORGANIZACION					X
5.SUFICIENCIA					X
6.INTENCIONALIDAD					X
7.CONSISTENCIA					X
8.COHERENCIA					X
9.METODOLOGIA					X

III. OPINION DE APLICABILIDAD: Muy bueno

IV. PROMEDIO DE VALORACION: 95%

Lugar y fecha: Tacna, 11/11/2018



Firma del Experto Informante

Dr. Ricardo L. Mendoza Salas

**INFORME DE OPINION DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN:
CUESTIONARIO “COMPETITIVIDAD”**

I.- DATOS GENERALES:

I.- DATOS GENERALES:

1.1. Apellidos y nombres del informante: Mendoza Salas, Ricardo Leonidas

1.2. Cargo e institución donde labora: Docente de la Universidad Latinoamericana CIMA

1.3. Nombre del instrumento motivo de la evaluación: Cuestionario sobre “Competitividad”.

1.4. Autor del Instrumento: Jhonatan José Velazco Santos

II.- ASPECTOS DE EVALUACION:

INDICADORES	Deficiente 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy Buena 61-80%	Excelente 81-100%
1.CLARIDAD					X
2.OBJETIVIDAD				X	
3.ACTUALIDAD					X
4.ORGANIZACION					X
5.SUFICIENCIA					X
6.INTENCIONALIDAD					X
7.CONSISTENCIA					X
8.COHERENCIA					X
9.METODOLOGIA					X

III. OPINION DE APLICABILIDAD: Muy bueno

IV. PROMEDIO DE VALORACION: 95%

Lugar y fecha: Tacna, 22/01/2018



Firma del Experto Informante

Dr. Ricardo L. Mendoza Salas

ANEXO N° 04: FIABILIDAD DE INSTRUMENTOS

CUESTIONARIO “GESTIÓN PORTUARIA”

<i>Estadísticas de fiabilidad</i>	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,734	20

Estadísticas de total de elemento

	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
Considero que el nivel de aprovechamiento de la infraestructura portuaria es eficiente.	29,20	37,289	,115	,753
Considero que se logran cumplir las metas de los rendimientos de carga/descarga en el Puerto de Ilo.	29,10	32,989	,529	,699
Considero que el porcentaje de ocupación y/o saturación en el Puerto de Ilo se logra controlar adecuadamente.	29,20	33,067	,411	,714
Considero que el grado de conexión del Puerto de Ilo con el resto del país y con el resto del mundo, a través de las rutas marítimas es el adecuado.	29,10	36,322	,459	,712
Considero que el tiempo de fondeo de buques por ocupación de muelle por línea de negocio en el Puerto de Ilo es un factor valorado para la planificación de la infraestructura y mejora operativa portuaria.	29,00	31,778	,520	,699
Considero que el Puerto de Ilo se considera el porcentaje de tiempo de operación por buque en el puerto para determinar acciones correctivas y reducir los tiempos de inactividad o demoras.	29,30	35,122	,611	,701

Considero que el costo total cubierto por la naviera para realizar una escala en el puerto incluyendo los derechos por uso de la infraestructura y los servicios portuarios son competitivos.	29,20	42,178	-,201	,766
En el Puerto de Ilo tienen clara la dimensión máxima de las embarcaciones que pueden atender, en función de la infraestructura y servicios disponibles	28,80	37,733	,265	,727
Considero que el volumen movido en el Puerto de Ilo implica que se está dando un adecuado aprovechamiento de la infraestructura.	29,30	42,011	-,239	,753
Considero que el Puerto de Ilo tiene un panorama claro del número de competidores y la necesidad de creación de nuevas terminales en el país y países vecinos.	29,30	41,122	-,107	,747
Considero que en el Puerto de Ilo se tiene claro su porcentaje de ocupación para la planificación y el desarrollo de infraestructura y mejora operativa portuaria.	29,40	39,156	,213	,730
Considero que el tiempo de estadía de la mercancía en el Puerto de Ilo es el adecuado.	29,70	40,678	,000	,736
Considero que es adecuada la revisión que sufre las mercancías respecto a posibles costos adicionales por revisiones a la carga antes de pasar a la aduana.	28,80	35,956	,377	,717
Considero que el Puerto de Ilo se cuenta con la infraestructura y equipo para la carga refrigerada.	28,70	35,122	,505	,706
Considero que el Puerto de Ilo se tiene claro el porcentaje de movimiento de contenedores vacíos que impactan en el incremento de costos de transporte.	28,30	30,233	,895	,659
Considero que es eficiente la entrega/recepción por autotransporte (ingreso del camión al puesto hasta que sale) a través del Puerto de Ilo.	29,10	38,544	,291	,726

Considero que la intensidad de uso de la infraestructura en la entrega es el adecuado.	29,20	39,067	,202	,731
Considero que la intensidad de uso de la infraestructura en la recepción es el adecuado.	29,40	37,822	,441	,719
Considero que el tiempo de estadía de la mercancía en el Puerto de Ilo es el adecuado.	29,60	40,267	,078	,736
Considero que es adecuada la distribución modal de los sistemas de transporte terrestre que se utilizan en el Puerto de Ilo.	29,60	38,044	,649	,717

CUESTIONARIO “COMPETITIVIDAD”

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,795	24

Estadísticas de total de elemento

	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
El Puerto de Ilo está ubicado en una gran ruta marítima.	59,10	51,211	,601	,780
El Puerto de Ilo está ubicado en una zona de gran producción.	59,80	55,733	-,052	,802
El Puerto de Ilo tiene acceso mediante una gran autopista.	61,30	47,789	,582	,773
El Puerto de Ilo tiene acceso mediante una gran vía ferroviaria.	62,40	55,600	,000	,797

La capacidad del Puerto de Ilo es adecuada a las necesidades de los usuarios.	61,00	47,556	,465	,780
Soporta buques, mercancías, transporte interior, áreas industriales y logísticas, tanto en términos cualitativos como cuantitativos	60,70	46,678	,539	,774
Existen y están disponibles una serie de servicios portuarios.	59,80	53,733	,211	,793
La eficiencia y la agilidad son las características fundamentales del personal que labora en el Puerto de Ilo.	60,30	54,233	,076	,801
Se percibe la necesidad de dar respuesta a los requerimientos planteados por sus clientes.	60,60	50,267	,421	,783
Los sistemas de gestión de calidad más utilizados están referidos a las normas ISO y modelos de excelencia.	60,80	55,067	,035	,799
Dispone de un Puesto de Inspección Fronterizo (PIF), perfectamente dimensionado, dotado y operado de acuerdo con las necesidades de los tráficos del puerto.	60,40	56,044	-,089	,807
La presencia de inspectores en un número suficiente y la coherencia de su jornada de trabajo demuestran la excelencia operativa.	60,60	53,822	,148	,796
Un aspecto aparentemente marginal pero de importancia, es la simplicidad y transparencia de las estructuras tarifarias	61,00	47,111	,497	,778
Los precios de los diferentes servicios son adecuados, necesarios y justificables, amparados a la normatividad existente.	61,80	47,733	,614	,771
Se garantiza la estabilidad del puerto desde el punto de vista socioeconómico.	60,70	57,789	-,330	,810

En el Puerto de Ilo existe fiabilidad, confianza o seguridad en el cumplimiento de los plazos establecidos.	62,40	55,600	,000	,797
En el Puerto de Ilo se evita la presencia e intervención de grupos de presión que muchas veces condicionan las actividades del puerto.	59,90	55,211	,014	,800
En el Puerto de Ilo está implantado un alto nivel de soporte de la comunidad socioeconómica activa.	60,00	57,111	-,228	,808
Las tecnologías de la información permiten o facilitan en todo momento las actividades en el Puerto de Ilo.	61,60	50,044	,576	,778
El puerto cuenta con sistemas de información que permiten soportar los requerimientos de los usuarios.	61,70	46,011	,589	,771
Se nota que el Puerto de Ilo oferta servicios de valor añadido a través de actividades de logística industrial y de distribución.	61,70	44,233	,727	,759
Se observa en el Puerto de Ilo la existencia de actividades complementarias al estricto intercambio modal dentro y en sus inmediaciones exteriores.	61,60	44,267	,747	,758
El Puerto de Ilo está amparado por leyes y regulaciones para la presencia de la iniciativa privada.	59,30	53,789	,179	,795
En el Puerto de Ilo se aplican leyes y regulaciones para el acceso de la mano de obra.	59,70	49,789	,562	,777
