



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

**“La reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Lima 2019”**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:  
Maestro en Gestión Pública**

**AUTOR:**

**Br. Ruy Omar Díaz Sotomayor (ORCID: 0000-0002-7085-5990)**

**ASESOR:**

**Mg. Henry Villacorta Valencia (ORCID: 0000 – 0003 – 2982 – 3444)**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

**Reforma y Modernización del Estado**

**Trujillo – Perú**

**2020**

## **DEDICATORIA**

Para mi madre que me cuida y me protege, a quien extraño y que mis ojos ya no pueden verla más, pero sé que siempre está a mi lado.

A mi familia que da el apoyo que uno necesita para seguir avanzando y no permite quedarme a medio camino.

**El Autor**

## **AGRADECIMIENTO**

A Mg. Henry Villacorta Valencia, Dr. Pedro O. Morales Salazar y al Dr. César Osorio Carrera, docentes de esta prestigiosa casa de estudios, por su enseñanza y dedicación en la elaboración de este trabajo.

A los docentes, Ingeniero Manuel Urcia Larios y al Dr. Alberto Francescutto, de la Universidad de Trieste – Italia, por su asesoramiento externo en la ejecución de este trabajo.

A mis amigos y compañeros del trabajo que me apoyaron incondicionalmente en la elaboración de esta tesis.

**El Autor**

## **Página del Jurado**

## DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo, RUY OMAR DÍAZ SOTOMAYOR, maestrante del Programa Maestría en Gestión Pública - Universidad César Vallejo, declaro, la tesis titulada **“La reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Lima 2019”** conformada por 120 folios, investigación para obtener el grado de Maestro en Gestión Pública, es de autoría propia.

Por tanto, expreso lo siguiente:

He mencionado las fuentes empleadas en la presente investigación, identificando correctamente toda cita textual y de paráfrasis proveniente de otras fuentes, de acuerdo a lo establecido en las normas de elaboración para trabajos académicos.

- No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquellas expresamente señaladas en el presente trabajo.
- Esta investigación, no ha sido presentada completa ni parcialmente para la obtención de algún grado académico o título profesional.
- Soy consciente de que mi investigación puede ser consultado electrónicamente en búsqueda de plagios.

-  
De encontrarse uso de material intelectual ajeno, sin el debido reconocimiento de su fuente o autor, me someto a toda sanción que determina el procedimiento disciplinario

Trujillo, Enero 2020



---

**Ruy Omar Díaz Sotomayor**

**D.N.I. N° 70023859**

## ÍNDICE

|   | Pág. |
|---|------|
| Dedicatoria   | ii   |
| Agradecimiento  | iii  |
| Página del Jurado   | iv   |
| Declaratoria de Autenticidad  | v    |
| Índice  | vi   |
| RESUMEN   | ix   |
| ABSTRACT  | x    |
| I. INTRODUCCIÓN   | 1    |
| II. MÉTODO  | 24   |
| 2.1. Tipo y Diseño de investigación   | 24   |
| 2.1.1. Tipo de investigación  | 24   |
| 2.1.2. Diseño de investigación  | 24   |
| 2.2. Operacionalización   | 25   |
| 2.2.1. Variables  | 25   |
| 2.2.2. Operacionalización de las variables                                    | 27   |
| 2.3. Población, muestra y muestreo  | 29   |
| 2.3.1. Población  | 29   |
| 2.3.2. Muestra  | 32   |
| 2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad | 32   |
| 2.4.1. Técnicas   | 32   |
| 2.4.2. Instrumentos   | 32   |
| 2.4.3. Validez de instrumento de recolección de datos                         | 33   |
| 2.4.4. Confiabilidad de instrumento de recolección de datos                   | 34   |
| 2.6. Métodos de análisis de datos   | 34   |
| 2.7. Aspectos éticos  | 35   |
| III. RESULTADOS   | 37   |
| IV. DISCUSIÓN   | 55   |
| V. CONCLUSIONES   | 59   |
| VI. RECOMENDACIONES   | 61   |
| VII. REFERENCIAS  | 62   |
| ANEXOS  | 66   |

- Anexo 1: Marco legal de las variables, reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo
- Anexo 2: Matriz puntuaciones de la variable reforma portuaria nacional
- Anexo 3: Matriz puntuaciones de la variable gestión del desarrollo marítimo
- Anexo 4: Validación de contenido, instrumento: reforma portuaria nacional
- Anexo 5: Validación de contenido, instrumento: gestión del desarrollo marítimo
- Anexo 6: Ficha técnica, instrumento Reforma portuaria nacional
- Anexo 7: Ficha técnica, instrumento Gestión del desarrollo marítimo
- Anexo 8: Cuestionario: reforma portuaria nacional
- Anexo 9: Cuestionario: gestión del desarrollo marítimo
- Anexo 10: Constancia de la realización de la investigación
- Anexo 11: Matriz de Consistencia interna - Informe de Investigación
- Anexo 12: Panel fotográfico

## ÍNDICES DE TABLAS

|   |    |
|---|----|
| Tabla 1: Profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos del Ministerio de Transporte y Comunicaciones   | 30 |
| Tabla 2: Diferenciación de los porcentajes hallados de las variables reforma portuaria nacional y gestión del desarrollo marítimo en la DGPPT- 2019.  | 37 |
| Tabla 3: Diferenciación de los puntajes obtenidos de los niveles de las dimensiones de la variable gestión del desarrollo marítimo en la DGPPT- 2019.   | 38 |
| Tabla 4: Diferenciación de los puntajes obtenidos de los niveles de las dimensiones de la variable gestión del desarrollo marítimo en la DGPPT- 2019.   | 39 |
| Tabla 5: Contraste de Shapiro Wilk de los puntajes sobre las dimensiones de la variable reforma portuaria nacional de la DGPPT- 2019.   | 41 |
| Tabla 6: Prueba de Shapiro Wilk de los puntajes sobre las dimensiones de la variable gestión del desarrollo marítimo de la DGPPT- 2019.   | 42 |
| Tabla 7: Tabla de contingencia de la reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019. | 43 |
| Tabla 8: Tabla de contingencia entre la dimensión institucional y la gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019. | 44 |

|  |    |
|--|----|
| Tabla 9: Tabla de contingencia entre la dimensión regulación económica y la gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.                               | 45 |
| Tabla 10: Tabla de contingencia entre la dimensión cuestión laboral y la gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.                                  | 46 |
| Tabla 11: Tabla de contingencia entre la dimensión expansión de la capacidad y la gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.                         | 47 |
| Tabla 12: Tabla de contingencia entre la dimensión proyectos públicos-privados y la gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.                       | 48 |
| Tabla 13: Tabla de contingencia entre la dimensión económica y la reforma portuaria nacional de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.  | 49 |
| Tabla 14: Tabla de contingencia entre la dimensión social y la reforma portuaria nacional de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.   | 50 |
| Tabla 15: Tabla de contingencia entre la dimensión ambiental y la reforma portuaria nacional de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.  | 51 |
| Tabla 16: Tabla de contingencia entre la dimensión competitividad y la reforma portuaria nacional de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.   | 52 |
| Tabla 17: Tabla de contingencia entre la dimensión globalización y la reforma portuaria nacional de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.  | 53 |
| Tabla 18: Resumen de las pruebas e hipótesis de las variables reforma portuaria nacional y gestión del desarrollo marítimo y sus dimensiones la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019. | 54 |

## RESUMEN

La investigación se elaboró con la finalidad de determinar qué relación existe entre la reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019. El tipo de estudio es no experimental, diseño de estudio correlacional y los métodos de investigación aplicados fueron el inductivo - deductivo, descriptivo, analítico – sintético y etnográfico. La muestra estuvo constituida por 21 participantes, conformados por las coordinaciones de puertos y seguimiento de la dirección general de programas y proyectos de transporte, se utilizó como técnica una encuesta con dos cuestionarios tipo escala Likert, así mismo, se tomó una muestra piloto conformada por 13 participantes para realizar la prueba de confiabilidad con Alfa de Cronbach y la validación de contenido se hizo por juicio de expertos; los resultados fueron representados en tablas y figuras usando el programa Excel, para realizar el procesamiento de información y la validación de las hipótesis se realizó la distribución estadística Rho de Spearman a través del software SPSS versión 23.

En el presente trabajo de investigación se arribó a conclusiones a través de los valores encontrados y se afirma que la relación entre la variable reforma portuaria nacional y la variable gestión del desarrollo marítimo es significativa, en virtud del coeficiente Rho de Spearman de 0.621 (positiva alta) y con un Sig. Bilateral=0.003 ( $p$  valor < 0.01). Así mismo se precisa que la relación entre la variable gestión del desarrollo marítimo y la dimensión institucional no es significativa en virtud del coeficiente Rho de Spearman 0.210 y con un Sig. Bilateral=0.360 ( $p$  valor > 0.05), a un nivel de significancia del 5%, en consecuencia, se rechaza la hipótesis de la investigación y se acepta la hipótesis nula; así como la relación entre la variable gestión del desarrollo marítimo y la dimensión expansión de la capacidad no es significativa en virtud del coeficiente Rho de Spearman 0.165 y con un Sig. Bilateral=0.475 ( $p$  valor > 0.05), a un nivel de significancia del 5%, el cual, se rechaza la hipótesis de la investigación y se acepta la hipótesis nula.

**Palabras Clave:** Reforma portuaria nacional, gestión del desarrollo marítimo

## ABSTRACT

The research was developed with the purpose of determining what relationship exists between the national port reform and the management of maritime development in the general direction of transport programs and projects of the Ministry of Transportation and Communications, Lima 2019. The type of study is non-experimental, correlational study design and applied research methods were the inductive - deductive, descriptive, analytical - synthetic and ethnographic. The sample consisted of 21 participants, made up of the coordination of ports and follow-up of the general direction of transport programs and projects, a survey with two Likert scale questionnaires was used as a technique, likewise, a pilot sample consisting of 13 participants to perform the reliability test with Cronbach's Alpha and content validation was done by expert judgment; the results were represented in tables and figures using the Excel program, to carry out the information processing and the validation of the hypotheses the statistical distribution Rho of Spearman was made through the SPSS software version 23.

In this research work, conclusions were reached through the values found and it is stated that the relationship between the national port reform variable and the maritime development management variable is significant, by virtue of the Spearman Rho coefficient of 0.621 (positive high) and with a Bilateral Sig. = 0.003 ( $p$  value  $< 0.01$ ). Likewise, it is specified that the relationship between the maritime development management variable and the institutional dimension is not significant by virtue of the Spearman Rho coefficient 0.210 and with a Bilateral Sig = 0.360 ( $p$  value  $> 0.05$ ), at a level of significance of the 5%, consequently, the research hypothesis is rejected and the null hypothesis is accepted; as well as the relationship between the maritime development management variable and the capacity expansion dimension is not significant by virtue of the Spearman Rho coefficient 0.165 and with a Bilateral Sig = 0.475 ( $p$  value  $> 0.05$ ), at a level of significance of the 5%, which, the research hypothesis is rejected and the null hypothesis is accepted.

**Keywords:** National port reform, maritime development management

## I. INTRODUCCIÓN

Como sabemos, más de 90 por ciento del comercio internacional se realiza por los puertos, ventanas de acceso que tienen todos los países y que permiten desempeñar un papel muy importante, conectar a los países a través del mar.

La conectividad de un País con sus semejantes es de importancia para el proceso de la internacionalización, pero, para lograrlo, debido a que todos los mercados nacionales llegan a un punto de saturación, se requiere optar por nuevas y adecuadas infraestructuras, orientadas a una labor específica. En el ámbito marítimo la conectividad se refleja a través de las reformas portuarias establecidas en cada País, para A. Suárez-Alemán, T. Serebrisky, O. Ponce de León (2019), la reforma portuaria, se define como un proceso en que el gobierno, modifica la legislación, establece objetivos concretos de cambios en la industria portuaria, relacionados con un régimen de trabajo o con participación de la entidad privada en actividades portuarias. Por lo que es necesario precisar que necesitamos una industria naval que no sólo está avocada a la actividad de construir, reparar naves o cualquier otro elemento flotante, sino a la construcción y/o modernización del sistema portuario nacional, el mismo que representa uno de los sectores de gran importancia para nuestra economía.

La industria naval a través de la gestión del desarrollo marítimo, viene alcanzado un alto nivel de competitividad en los países asiáticos y europeos; y, con el transcurrir de los años, esta industria se ha mantenido en una constante de desarrollo y sostenibilidad gracias a las modernas tecnologías existentes, permitiendo de esta manera la construcción de más terminales portuarios y/o puertos, infraestructuras consideradas de gran necesidad y relevantes para la economía nacional y regional por su protagonismo en el comercio internacional, así como la construcción de nuevas naves, embarcaciones para carga (comercio exterior), embarcaciones de defensa y seguridad, flota pesquera, embarcaciones de pasajeros, deportivos y recreativos, que fortalecen la política pública turística.

Para M.R.Brooks y A.A.Pallis (2013) La gestión del desarrollo marítimo está relacionado a las nuevas prácticas modernas propias de la gestión, su objetivo, vincular el los procesos de planificación estratégico con el desempeño para ser más competitivo respecto a los servicios portuarios de los países avanzados en desarrollado. En este sentido, los Países en sub-desarrollados deben cumplir con requerimientos de los Países del primer mundo con respecto a los lineamientos internacionales estandarizados de intercambio de productos, exigiendo la construcción de nuevas infraestructuras, puertos más grandes, capaces de recibir a embarcaciones de gran tonelaje. Los países sudamericanos no han sido

ajenos frente al desarrollo y sostenimiento de la industria naval liderada por los países desarrollados, por el contrario, Brasil, Argentina, Chile, entre otros; su desarrollo en el sector marítimo ha tenido un gran apogeo en los últimos años. Pero no podemos decir lo mismo de nuestro país, si bien es cierto, “Perú busca que su industria naval se posicione en América Latina” en opinión de Jorge Rodríguez gerente comercial - Servicios Industriales de la Marina (SIMA), para que esto suceda, es necesario no solo la construcción de embarcaciones que beneficie a cierto sector económico, sino más bien fortalecer el incremento de más terminales portuarios y/o puertos, que beneficien a otras regiones en su crecimiento y por ende a la economía nacional, situación que por muchos años atrás no se ha venido dando de manera progresiva y que hoy necesitamos de estos cambios para fortalecer la industria naviera en nuestro país.

Los cambios en la normativa representan desafíos importantes para el transporte marítimo. Su organización y formación, tiene un impacto en el volumen/capacidad del comercio internacional, costos de transporte, competitividad económica, entre otros factores, son de gran importancia. Por lo tanto, es de suma importancia que los puertos cumplan con ciertos requerimientos de internacionalización, capaces de adoptar ciertos medios que le permitan adaptarse a una complejidad existente por la gestión administrativa portuaria, dinamizar, mantener e innovar empleos en países del 2do mundo.

CEPAL (2015), Hoy en día, en pleno sistema globalizado, donde las nuevas y las exigentes condiciones a las se enfrenta el sistema económico en el mundo, evidencia un cambio para las distintas áreas económicas, como: logística, transporte, así como también, aumentar competitividad y la productividad. Estos cambios en las reformas, impulsan hacia una dirección estratégica, donde, los puertos modernos son más competitivos y cumplen con estándares internacionales de desempeño. De la misma manera, la demanda en cuanto a métodos coherentes, viables y fiables que permiten medir, un buen desempeño para puertos y servicios internacionales.

Para servicios que en los puertos se brindan en particular, cierto grupo de intereses existen, impulsan demanda de indicadores en relación al desempeño. Para Brooks & Pallis (2013), La gestión actual, tiene como propósito, articular, medir: desempeño y procesos de planificación estratégicos para un mercado más competitivo, donde se cuente con servicios actuales. Ahora, se entiende que existe rivalidad, competencia entre las autoridades relacionadas al sector marítimo, ciudad y puertos; así como competencia entre operadores,

trabajadores del puerto; a consecuencia de esto, se demanda a los administrativos portuarios, articulen. Comuniquen, midan logros para un ambiente estratégico dinámico.

Más adelante, es seguro que el desempeño portuario, se más eficiente como eficaz, para ello, los responsables necesitan trabajos basadas en datos pertinentes y concisos, donde inversionistas tengan medios done reflejen su rendimiento y gestores portuarios, así como los agentes portuarios, requieren una base comparativa sencilla para llevar a cabo la evaluación y la planificación estratégica, que permitan, según González Laxe, (2013), enfrentar los desafíos que necesita la industria portuaria, construyendo, redefiniendo un puerto y orientarlo hacia un rol más específico dentro de la actividad económica, recordemos que el puerto cuenta con: infraestructuras, equipamiento, servicios avanzados y logística, por ello, los puertos requieren constante modernización en infraestructura y manteniendo, que permita integración con el hinterland, la logística, la producción, y los demás modos de transporte a nivel internacional.

La investigación tiene como propósito determinar: relación que existe entre la reforma portuaria nacional y gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019 y saber si se está llevando una gestión adecuada para la ejecución de proyectos que son de necesidad y que permita lograr ubicarnos dentro de uno de los países latinoamericanos más competitivos desde el sector marítimo.

Para Suarez (2019) en su investigación Competitividad Portuaria: América Latina y el Caribe, década de 1990, iniciaron las reformas sustanciales, la dinámica de la industria cambio significativamente, varios países implementaron políticas que permitan reformar la industria portuaria para una mejor productividad, reducción de la carga financiera, etc. Desde 1990 se estima que a la fecha han surgido 3 reformas portuarias.

En la Primera generación de reformas, en Latinoamérica y el Caribe, los puertos públicos dominaban la industria portuaria antes de la década de 1990. Los puertos eran manejados por entidades del estado y tenían serias limitaciones, baja productividad y altos costos.

En los años 90, países del LAC, iniciaron reformas sustanciales, las cuales cambiaron significativamente la dinámica de la industria. Predominaban los puertos de servicios (aunque en algunos casos, por ejemplo, en Chile, los principales puertos eran modelos portuarios facilitadores, también llamados de herramienta, habían sido adoptados). Países como Brasil, Argentina, México, Colombia y Perú, adoptaron el modelo landlord para la mayoría de terminales del estado. Países como Ecuador, Jamaica y Uruguay, adoptaron el modelo landlord a menor escala. Esto contrasta con los puertos estatales cuya autoridad portuaria gestiona todas las actividades relacionadas al puerto y estos con el servicio privado—en donde la autoridad portuaria es privada y el sector privado desempeña las funciones portuarias (excepto la supervisión regulatoria) (Banco Mundial, 2007).

En cada País, las reformas portuarias fueron llevadas a cabo de manera periódica, abarcando una diversidad de leyes, decretos y regulaciones. Las reformas portuarias se definen como procesos en los que el gobierno, modifica la legislación, establece objetivos concretos de cambios en la industria portuaria, relacionados con un régimen de trabajo o con participación de la entidad privada en actividades portuarias. Podemos distinguir tres diferentes grupos: (a) los pioneros; (b) reformas integrales en una fase posterior; y (c) países que no implementaron reformas integrales.

En Relación a las reformas portuarias, cinco países fueron los pioneros: Argentina (1989 y 1992), Chile (1981 y 1997), Colombia (1991), Brasil (1993), y México (1993). Promulgaron su legislación y otorgaron las primeras concesiones en los 90. Por otro lado, Colombia, Brasil, y México cambiaron marcos legislativos y ofrecieron concesiones de los terminales principales, más tarde fue Santos, Lázaro y Cartagena. Argentina anuló la compañía monopólica estatal, descentralizó la gestión desde el gobierno. Tres años posteriores, se creó el marco para transferir operaciones y desarrollo de puertos a compañías privadas, y liberalizó el mercado laboral portuario. Chile reestructuró su infraestructura portuaria en dos fases. Primero, a inicios de la década de 1980, cambió el mercado laboral portuario, permitiendo que empresas privadas gestionen dentro de los puertos del estado. En el año 1995, se modificó el marco legal, se logró la participación de diversos actores, especialmente de los privados, a través de concesiones; y en 1997 se otorga la primera concesión.

Chile fue considerado como un caso único. Primero, modificó las condiciones laborales. Mejoró la productividad y dinámica de los puertos estatales (Chang y Tovar, 2014). Segundo, en un período de 15 años, entre, la primera y la segunda reforma, Chile utilizó el modelo de “puerto facilitador”, donde el papel de los operadores privados es más importante.

Una década después, Uruguay y Perú otorgaron concesiones de algunos puertos principales en los años 2001 y 2006. Uruguay realizó una reforma parcial en 1992 y otra en 1999, mientras que Perú realizó su primera gran reforma en el año 2004. El tercer grupo de países, conformado por Panamá, Ecuador y Jamaica, no implementaron reformas integrales en relación al sector portuario. En cambio, promulgaron leyes y/o decretos para otorgar en concesión ciertos puertos. Panamá otorgó dos puertos principales (Balboa, Manzanillo) en 1995, Ecuador otorgó uno (Guayaquil) en 1999, y en Jamaica fue Kingston, en 2014. De forma similar, Perú quien otorgó su primera concesión (T.P de Matarani) de un pequeño puerto en 1999, sin existir hasta esa fecha una reforma nacional específica para la industria portuaria.

Entre el 2013 y 2016, las concesiones de instalaciones portuarias han sido permanentes en todos los países, las nuevas concesiones fueron: Montevideo (Uruguay), Valparaíso (Chile), Paracas (Perú), Veracruz (México), Açu (Brasil), Buenos Aires (Argentina), Puerto Bahía (Colombia), y Posorja (Ecuador).

Con la Segunda generación de reformas, los de Chile, México y Brasil fueron los que desarrollaron una segunda ola de reformas en 2011, 2012 y 2013, respectivamente. México modificó su ley portuaria a través de la legislación DOF 11-06-2012. Brasil promulgó una nueva ley portuaria (Ley 12.815/13). En Brasil y México, la nueva legislación, intentó reafirmar el uso de concesiones privadas, para desarrollar puertos, reforzar la autoridad en las entidades reguladoras y establecer objetivos gubernamentales para la industria portuaria.

En Brasil, las reformas fueron particularmente significativas porque: (1) A los puertos de uso privado le quitaron las restricciones para operar con carga de terceros, (2) Lanzaron un programa detallado de concesiones, con 150 instalaciones y terminales en cada puerto de dominio público. La Agencia Nacional de Transporte Acuático de Brasil ANTAQ (2014), manifestó que la carga en los nuevos puertos construidos en el 2013 a consecuencia de la reforma, alcanzó el 40%, equivalente al crecimiento total de carga en los terminales

privados, período 2013-2015. Mejorar las reglas del mercado para la competencia y la centralización de la gobernanza, en la reforma, fue uno de los objetivos principales que ha tenido Brasil (Brooks 2017)

En relación a la tercera reformas, Chile (2011-2015), se logró obtener un acercamiento a la gobernanza portuaria más descentralizada, el problema radicaba que futuras reformas podrían revertir la dirección, debido a que los resultados no han sido complemente satisfactorios desde una perspectiva a nivel nacional (Brooks 2017).

Wilmsmeier y Sánchez (2017) manifiesta que Chile, a nivel de gobierno, se ha centrado mayormente en San Antonio y Valparaíso, lugares en condición de claves para el desarrollo con miras hacia el futuro, contrarrestando atención a puertos secundarios. Por otro lado, Merk (2017), argumenta que Chile ha planteado una reforma portuaria exitosa, con políticas idóneas que producen operaciones eficientes, beneficiando a los exportadores e importadores del todo el país.

(Wilmsmeier y Sánchez, 2017) señala que el actual marco legal, es insuficiente, para confrontar nuevas realidades se necesita de un nuevo modelo de gobernanza, que permita tener una mayor integración en los puertos dentro de las cadenas de logística, se necesita tener una política integral, con base en una visión sistémica que sirva más claramente al desarrollo económico del país, así mismo, es necesario que, para obtener cambios progresivos en la industria portuaria, logística y de transporte.

Brooks et al. (2017) en las reformas de los años 2013 y 2014 de México, demuestra que se ha logrado mejoras en la coordinación y comunicación en cuanto al desarrollo portuario, pero la cooperación modal continúa débil en este aspecto.

La revisión de la reforma portuaria nacional y de la gestión en el desarrollo marítimo en el Perú, así como en varios países del mundo, nos permite establecer un contexto actual de la situación en la que se encuentran el sistema portuario, la entrega de algunas conjuntaras para formulación de políticas portuarias, deben estar acordes al desarrollo portuario de cada país. En los últimos 20 años, la estructura del sistema portuario, beneficiado a través de las reformas y procesos de modernización. La industria naval a nivel mundial, es muy competitiva y en cuanto al tipo de servicio que ofrecen, proveen y en general un modelo de gestión Landlord, la institucionalidad portuaria en la región no camina de la mano con el

gobierno, tiene ciertas diferencias, a consecuencia, donde surgieron los procesos en cuanto a modernización portuaria en todo el mundo.

Los países donde su proceso de modernización es avanzado y/o están en proceso de modernización, presentan un marco institucional consolidado, acorde a su capacidad y producción, donde cada país ha elaborado un diseño particular. Algo parecido entre ellos, los puertos son de dominio estatal, pertenece al Estado, se le permite la propiedad privada invertir en terrenos de concesión portuaria (Caso Ecuador y Chile), aquí, ciertas obras estarían sujetas a ciertos regímenes de concesión marítima. Un aspecto que hay que resaltar, son los niveles de desconcentración desde la autoridad central para administración en cuanto concierne a puertos. Actualmente, son pocos países que representan en la planificación estratégica nacional, con respecto al sector portuario, así como Brasil, seguido de Perú y México, lastimosamente con excepción: Ecuador - Chile, si bien es cierto, estos países tienen una Ley Portuaria, sin embargo, todos no están sujetos al fortalecimiento de la misma, que garantice la existencia de una política portuaria de contexto nacional, que refleje importancia y prioridad para los gobiernos se integren desde el sector marítimo.

Varias leyes relacionadas al sector marítimo fueron puestas en vigencia en estos últimos años, el objetivo es buscar descentralizar la industria naval, promover la inversión y modernización, proponer políticas de estado, planes y/o programas de inversión.

En el caso peruano, se busca promover, de una vez por todas, la inversión y modernización en los puertos, dejando de lado tantas trabas y obstáculos que se han dado a lo largo de tantos años. El objetivo es hacer de nuestro país, un país más competitividad con una visión de desarrollo a futuro desde el sector marítimo.

Por lo que se ha expresado anteriormente, nuestro país ha estado presentado ciertas limitantes en cuanto al desarrollo y modernización de las infraestructuras portuarias, por disposición del gobierno en la gestión del 2001, Perú en cuanto a proceso de concesión, suspendió varios proyectos como en: Ilo, Pisco, Paita, Chimbote, Paita y Salaverry, los más afectados.

En la Ley: Sistema Portuario Nacional (Ley N° 27943), se realizaron cambios con respecto al marco institucional, se crea la Autoridad Portuaria Nacional (APN), en esta ley se definen las actividades de diversas entidades estatales relacionadas a la sector marítimo, por ejemplo, la APN, es entidad encargada con referencia al desarrollo del Sistema Portuario Nacional (SPN), debe aumentar e incentivar inversión extranjera, de participar en actividades-servicios portuarios, así como tener como objetivo fortalecer la construcción-modernización de los puertos.

Dentro la política portuaria, se distingue diversas actividades, entre ellas las que la APN desarrolla como un organismo técnico, normativo, supervisor y planificador de las actividades portuarias, estas actividades, establecen requerimientos presentes y a futuro, propios del SPN.

Al año 2003, una vez promulgada Ley Sistema Nacional de Puertos, se regulan ciertos servicios y actividades en todos los terminales e instalaciones portuarias. En la mencionada ley, toda infraestructura portuaria, puede, entregar en concesión/administración al sector privado un puerto, en un plazo no mayor a 30 años, bajo cualquier modalidad de contrato y/o asociación, hasta el año 2005, Matarani era el único terminal portuario otorgado en concesión al sector privado, demostrando hasta ese entonces que existía un retraso en pleno proceso de desarrollo portuario.

Actualmente existe un programa ambicioso de modernización portuaria, cerrar las brechas en infraestructura portuaria es el objetivo de la actual gestión, el camino hacia una integración comercializadora y globalizadora se está dando por mar y Perú es consciente de eso y no quiere quedarse atrás.

Por ello, la Dirección General de Programas y Proyectos (DGPPT) a través de Ministerio de Transporte y Comunicaciones, viene realizando una serie de actividades articuladas con otras instituciones relacionadas al sector marítimo, en cuanto a la gestión del desarrollo marítimo, a la fecha son una serie de proyectos que permitirá posicionarnos en un mercado internacional portuario alto, entre ellos tenemos:

- \* Contrato de concesión del terminal portuario Paita, Aspecto General: Iniciativa Privada Autofinanciada, cuenta con dos muelles: el Muelle Espigón entregado al Concesionario al inicio de la concesión y el Nuevo Muelle de Contenedores. Muelle de Contenedores, con 300 metros de largo y 12,5 hectáreas, especializado en el

embarque y descarga de contenedores. Etapas: E1: Construcción Muelle de Contenedores, amarradero de 300m, dragado -13m, patio de contenedores (12 has), 2 grúas pórtico de patio e instalación grúa pórtico de muelle. E2: Equipamiento portuario adicional si alcanza los 180 mil TEUs por año, conforme se detalla en el Anexo 9 del contrato de concesión. E3: Área de respaldo, Reforzamiento Muelle Espigón Existente, equipamiento portuario exigido, equipamiento portuario, si alcanzan los 300 mil TEUs por año, conforme se detalla en Anexo 9 del contrato de concesión, construcción del segundo amarradero del muelle. E4: Situación Actual: Se culminó al 100% con las Etapas 1 y 2 del proyecto. La CGR presentó un informe donde identificó incumplimiento en el reconocimiento de inversiones adicionales y envío de EEFF por parte del concesionario. A la fecha, APN ha aprobado los expedientes técnicos de inversión adicional. Se ha culminado las inversiones adicionales “Adquisición de tres (3) Montacargas” y “Dragado a -14 metros”, y se está a la espera de la aprobación de la recepción de obra. OSITRAN indicó que no es necesaria la interpretación contractual de oficio para determinar si existe incumplimiento por parte del concesionario, señalando que la inversión realizada por Paita es adicional y no obligatoria. No presenta riesgo de incumplimiento.

\* Contrato de concesión del terminal de Salaverry: Aspectos Generales: Es una Iniciativa Privada Autofinanciada para la modernización y ampliación de capacidad operativa del Puerto de Salaverry. Etapa 1: Dragado inicial. Mejora de sistema informático. Reparación del muelle 2. Construcción de baterías de silos de Maíz y trigo para 30,000 Tn. Remodelación zonas administrativas y facilidades. Equipamiento portuario (Grúa móvil 40 Tn y equipo complementario). Monto Referencial US\$ 34.963.911,81 Etapa 2: Reparación del Muelle 1, ensanche y extensión del muelle 1A (de 225 a 285 m de largo y de 25 a 43 m de ancho). Construcción de almacenes de soya (20,000 Tn), fertilizantes (30,000 Tn) y concentrados de mineral (30,000 Tn). Habilitación de 15,000 m<sup>2</sup> de losas. Antepuerto para 115 camiones. Equipamiento portuario (Grúa móvil 30 Tn y equipo complementario). Monto US\$ 67.190.373,91 Etapa 3: Mecanización de descarga de graneles limpios (granos, soya) mediante faja transportadora y torres absorbentes en el muelle 2. Construcción de baterías de silos de Maíz y trigo para 30,000 Tn. Monto US\$ 19.138.886,28. Etapa 4: Ampliación del gate de acceso.. Ampliación de capacidad de almacenaje de mineral (a 60,000 Tn),

fertilizante (a 60,000 Tn) y soya (a 40,000 Tn). Equipamiento portuario (Grúa móvil 120 Tn y equipo complementario). Monto US\$ 17.481.794,07. Etapa 5: Mecanización del embarque de concentrados de minerales (shiploader y una faja tubular, u otro equipo alternativo) y muestreo automatizado. Monto US\$ 29.247.953,69. Nueva Dársena Para una línea de atraque total de 360 m, con un ancho mínimo de 200 metros y preparada para operar a una profundidad de hasta -14 m. Monto US\$ 60.948.889,67. Situación Actual: El concesionario ha implementado mejoras operativas: software de información de condiciones oceanográficas y meteorológicas y equipos de shore tensión. DICAPI aprobó el estudio hidro-oceanográfico (junio 2019) y el estudio de maniobras (setiembre 2019). El concesionario ha presentado ante APN, entregables del expediente técnico de las etapas 1,2 y adelantos de inversión de las etapas 3 (silos de granos) y 4 (almacenes de soya y fertilizantes), totalizando una inversión de US\$ 120M en los próximos años. El contrato de inversión fue remitido a OGAJ en noviembre 2019. El EIA-d fue admitido a trámite el 30/05/2019. Las observaciones emitidas por SENACE fueron remitidas el 24/09/19, el concesionario solicitó ampliación para el levantamiento de observaciones a quincena de diciembre; pero a la fecha ya ha concluido con la entrega. Se está a la espera de respuesta de SENACE. Riesgo: Actualmente se tiene identificado como riesgo social potencial la erosión del borde costero en las playas de los balnearios que se encuentran al norte del terminal. Se viene trabajando un proyecto para su mitigación, el cual se encuentra en etapa de elaboración de ingeniería.

- \* Proyecto de adenda al contrato del terminal del Callao (Note): Aspectos Generales: Es una Concesión Autofinanciada. El Terminal Norte comprende 4 muelles centrales multipropósito, el muelle norte 5, 1 muelle de hidrocarburos (muelle 7) y 1 muelle de granos (muelle 11), con áreas de respaldo. Etapas: Etapa 1 – USD 206.2MM: Tres (03) grúas STS – Post Panamax. Una (01) grúa STS – Panamax. Doce (12) grúas RTG. Optimización de áreas e instalaciones existentes. Amarradero moderno. Dos (02) grúas móviles. Dragado del lado norte del muelle 5 a -16.00. Etapa 2 – USD 100.9MM: Modernización del muelle de granos. Una (01) grúa móvil. Dragado del muelle 11 a -14.00. Situación Actual: En este momento se viene negociando con el concesionario la suscripción de una adenda al contrato de concesión con el objetivo de viabilizar el cambio del layout del terminal, a fin de que pueda incrementar su capacidad de

atención de carga general y no solo contenerizada, como se prevé actualmente en el contrato. También se prevé el acceso del ferrocarril. Estas modificaciones implicarán a su vez la reubicación de las áreas que actualmente son ocupadas por la SUNAT. Para viabilizar estos cambios se está planteando reemplazar las actuales etapas 3,4 y 5 por las etapas 3A, 3B, 4A y 4B.

- \* Contrato del terminal de concentrados de minerales del Callao (embarque): Aspectos Generales: Constituye una Asociación Público-Privada bajo la modalidad de Concesión autofinanciada. Compromiso de Inversión: A la fecha el concesionario ha cumplido con el 100% de su compromiso de inversión. Se culminó con el 100% de las obras del proyecto, fueron recibidas el 2014. Infraestructura ejecutada: Open Access (Edificio de Recepción). Faja transportadora tubular de 3.2 Km . Puente de acceso vehicular de 300 m. Muelle de 218 m de largo. Shiploader de de 2000 TmH/Hr. El sistema es totalmente automatizado y está diseñado para llevar concentrado de los almacenes de minerales directamente a la bodega de los buques graneleros de manera aislada del medio ambiente. No se observan riesgos.
  
- \* Contrato del nuevo terminal de contenedores Callao – zona sur: Aspectos Generales: Es una Iniciativa Privada Autofinanciada. Fases de Concesión: Fase 01. La primera etapa de la Concesión se encuentra concluida y contempló la construcción de 1 muelle para el movimiento de contenedores. Fase 02. Actualmente el MTC se encuentra en proceso de suscribir Adenda N°02. La Adenda tiene como objeto definir el procedimiento para viabilizar la ejecución de las inversiones correspondientes a la Fase 2 del proyecto. Situación Actual: La Fase 1 está ejecutada al 100%. Se ejecutó como Inversión Adicional: Grúa pórtico del muelle, Zona 1B gates de acceso y equipamiento portuario. El arbitraje contra el estado peruano ante el CIADI se encuentra pendiente que se emita el Laudo. Se ha consensuado el texto de adenda para la Fase 2.
  
- \* Contrato del terminal portuario General San Martín – Pisco:: Aspectos Generales: :El proyecto constituye una Asociación Público- Privada (APP), Concesión autofinanciada. Etapas: Etapa 1: Fase Preliminar. Equipamiento portuario: 1 tractor de puerto, 1 montacarga 20t, 1 montacarga 40t, 3 vagonetas 60t. Fase Límite.

Construcción y modernización amarraderos multipropósito 3 y 4 (350x36m). Patio de almacenamiento de 4 Ha, remodelación del almacén 3. Antepuerto 1 Ha. Dragado de amarraderos 3 y 4 a -12m de profundidad. Remodelación oficinas administrativas y construcción instalaciones de apoyo. Interconexión eléctrica. Obras que garanticen el servicio de agua potable en el terminal. Equipamiento portuario: (2 grúa móvil 50t, tolva ecológica, 2 grabs de 45t, 2 grabs de 28t y 2 grabs de 25t). Demolición de infraestructura deteriorada. Etapa 2: Modernización amarraderos para contenedores 1 y 2 (350x 36m). Dragado de amarraderos 1 y 2 a -12m. Equipamiento Portuario: (1 grúa móvil de 50t, chasis de contenedores 45 pies, yard tractor 27t) Etapa 3: Patio de contenedores 4 Ha. Dragado a -14.00m de profundidad. Equipamiento portuario: (1 grúa móvil 50t, 2 grúas RTG, 2 Reach Stacker, 3 chasis de contenedores de 45 pies, elevador de contenedores) Etapa 4: Ampliación de patio de almacenamiento de graneles y otro a 5.25Ha. Sistema de descarga de graneles sólidos limpios Situación Actual: Inversiones Ejecutadas: El equipamiento de la etapa 1 – fase preliminar se encuentra recepcionado al 100%. Igualmente, el concesionario ya ha adquirido en adelanto y cuenta con recepción de equipos de la etapa 2 (chasis y yard tractors), etapa 3 (reach stacker y chasis), etapa 4 (tolvas, terminal tractor). Con fecha 18 de setiembre de 2018, la APN y el Concesionario firmaron el Acta de Recepción Parcial (con observaciones) de las siguientes inversiones de la Fase I: Muelle marginal de 211 m de longitud por 39.50 m de ancho. Patio de respaldo de 7,412.43 m<sup>2</sup> (0.74Ha) para la circulación de camiones. 12 defensas laterales. 12 bolardos para atraque y amarre de naves. 4 escaleras metálicas de inspección y emergencia. Losas de transición enterradas. Escollera a base de colchacreto. Inversiones en Ejecución: El concesionario inició obras el 28/03/2018. Adicionalmente a las obras de la etapa 1, el concesionario viene ejecutando adelantos de inversión que comprenden todas las inversiones obligatorias de infraestructura de las 4 etapas e inversiones complementarias (comedor, taller de mantenimiento, almacén de granos, reefers).. Fechas de fin de obra: Amarraderos 1 y 2 hasta el 23/01/2021 (Etapa 2). Avance de construcción total ejecutada al 67.58% el 30/11/2019 (Etapa 1). Actualmente el Concesionario se encuentra en proceso de regularización de documentos ante OSITRAN para finalizar el proceso de entrega de la Etapa 1. A la fecha, el concesionario ha invertido US\$ 111.5M.

- \* Contrato de concesión del terminal Matarani. Aspectos Generales: Proyecto Terminal Portuario Matarani, es una iniciativa estatal bajo la modalidad de Concesión autofinanciada. Adendas: Adenda 1: Modificación de la propuesta técnica, (mejoras obligatorias y eventuales). Adenda 2: Modificación e inclusión de cláusulas en referencia a inversiones de tratamientos al inicio, Adenda 3: Con respecto al agua de reserva, la incorporación del área acuática, junto al agua de reserva. Adenda 4: Modificación cláusula XIII del Anexo E del Contrato de Concesión relacionado al Contrato de Fideicomiso. Situación Actual: A la fecha se culminó al 100% con las Mejoras Obligatorias: Arreglo del rompeolas así como mejoramiento del almacenamiento. Mejoramiento de los sistemas de carga/descarga de granos y minerales. Se concluyeron las siguientes mejoras voluntarias, en los módulos de bienestar, en proceso de recepción Antapaccay, en el Proceso de Blending. Protección talleres de ingeniería (culminada en nov-2019).
  
- \* Contrato del proyecto “terminal portuario Yurimaguas-nueva reforma”. Aspecto Generales: Iniciativa Estatal Cofinanciada. Obras, fases: Fase I. Muelle de 120 m de longitud y 12 m de ancho, con dos amarraderos con sus respectivos sistemas de defensa y amarre. Fase II: Sujeta al gatillo cuando se alcancen los 600,000.00 TM anuales o cuando la tasa de ocupación del muelle sea de 44%. Situación Actual: Se culminó ejecución de obras de la Fase I del proyecto. APN emitió opinión favorable al Informe Técnico presentado por el Concesionario, que sustenta la realización de Inversiones Adicionales en la actual zona sin infraestructura del Proyecto, a fin de atender la carga suelta del de las embarcaciones, toda vez que actualmente el muelle marginal no puede atender la referida carga. OSITRAN emitió opinión no favorable a la solicitud que sustenta la realización de Inversiones Adicionales en la actual zona sin infraestructura del Proyecto. La APN con Oficio N° 0417-2019-APN/GG de fecha 10 de mayo de 2019, propuso someter a consideración y decisión del Concedente, el proceder con una Adenda al Contrato de Concesión, a efectos que se precisen los alcances del referido servicio estándar, así como las obligaciones del Concesionario. La DGPPT con Oficio N° 1779-2019-MTC/19 (16 de mayo de 2019), solicitó a la APN remitir la propuesta de Adenda con el sustento técnico legal correspondiente al cambio o precisión del alcance del servicio estándar y las obligaciones del Concesionario. La APN mediante Oficio N° 1118-2019-APN-GG recibido el 28 de octubre de 2018, remitió a la DGPPT

el Informe Legal N° 0097-2019-APN-UAJ-DOMA-DIPLA-DITEC-OGOD que contiene el sustento técnico y legal, así como la propuesta de adenda. Actualmente, la DGPPT viene evaluando la propuesta de Adenda, así como su sustento técnico legal, a fin de iniciar las coordinaciones con la APN y la empresa Concesionaria. Mediante Resolución Ministerial (RM) N° 629-2019-MTC/01 se aprobó la Adenda al Contrato de Fideicomiso.

- Contrato de concesión del proyecto “Hidrovia Amazónica”. Aspectos Generales: Proyecto de Concesión Hidrovia Amazónica es una Iniciativa Estatal Cofinanciada, objetivo: permitir navegación en condiciones seguras en embarcaciones de 6 pies de profundidad a tiempo completo y durante todo el año. Proyecto constituiría el principal medio de transporte en amazonas. Obras Obligatorias: Obras. Instalación de 13 Estaciones Limnimétricas Automáticas. Dragado de apertura, a fin de asegurar la navegabilidad para embarcaciones en los malos pasos existentes. Equipamiento. Concesión: Cuenta con 13 estaciones Limnimétrica, 1 draga de succión por arrastre y equipo auxiliar, 1 astilladora y 1 grúa hidráulica. Concesionario. Draga de succión con Cortador. Situación Actual: a) Estaciones Limnimétricas hidrometeorológicas. Se culminó con la instalación de la red de trece (13) estaciones hidrometeorológicas (Nueva Reforma, Santa Isabel, Selva Alegre, San Luis, Nueva Alegría, Estrella, Pucallpa, Contamaná, Juancito, Carocurahayte, Mariscal Castilla, ENAPU Iquitos y Puerto Alegría); cabe indicar, que la recepción de las obras se realizó el 20 de diciembre de 2018; es necesario señalar que, la función que dichas estaciones permiten saber sobre los niveles de los ríos en estudio, así como permitirán identificar y estimar los volúmenes de dragado de los malos pasos que aparezcan en la época de vaciante. b) Estudio del Impacto Ambiental: El 20 de mayo de 2019, el SENACE admitió el EIA-d del proyecto. El 10 de octubre de 2019, el SENACE publicó en su plataforma virtual, el Informe N° 00737-2019-SENACE-PE/DEIN con las observaciones al EIA-d. Mediante AUTO DIRECTORAL N° 00183-2019-SENACE-PE/DEIN de fecha 20 noviembre del presente, SENACE a solicitud de la empresa COHIDRO concedió una prórroga de 30 días, a fin de que presente documentación destinada a subsanar las observaciones al EIA-d, del Proyecto en mención. Como plazo para la subsanación de las observaciones al EIA-d de acuerdo al SENACE vence el 8 de enero de 2020. Proximas Acciones: Contratación de la

empresa consultora encargada del Estudio de Caracterización de Sedimentos Contaminados (27 de enero de 2020). Certificación del EIA detallado (2da semana de marzo). Evaluación del componente operativo y mantenimiento del proyecto, a fin de elaborar una Adenda al Contrato de Concesión.

Para la reforma portuaria nacional se enmarcan una serie de teorías relacionadas, entre ellas tenemos:

**Teoría del Poder Marítimo:** Según Alfred Mahan (1890) en el libro: *“Influencia del poder naval en la historia”*, manifiesta sobre teorías geoestratégicas, en relación al poder del mar, donde se ve una necesidad de tomar control del mar como fuente de poder para someter al mundo. El citado libro, fue uno de los más destacados, en el considera a la teoría del poder marítimo como una teoría esencial para que las naciones con condiciones marítimas, utilicen al mar como medio desarrollo, fuente económicamente activa en pleno proceso de la internacionalización.

**Teoría general de Seguridad marítima:** Ha referencia a la protección en el mar, de la vida y de la propiedad, a través de la regulación, de la gestión y de los avances tecnológicos para el transporte por mar.

En el transporte marítimo se ha aceptado que una manera adecuada y apropiada de mejorar la seguridad marítima es a través de reglas y/o normas internacionales, considerando que todo comercio por esta vía es peligroso y requiere de estándares internacionales.

**Teoría del Comercio Internacional:** Se define como comercio internacional, exterior, mundial de bienes y servicios por medio del mar. Esta es una de las teorías se ha vuelto más complejas con transcurrir de los años, responde a todos los ámbitos las problemáticas que han surgido en el comercio internacional.

Las teoría mencionada surge debido a la necesidad de entender/comprender el intercambio comercial con otros países, permitiendo de esta manera favorecer al crecimiento socio - económico de un país. A través de esta teoría, el hombre ha tratado de comprender la razón del comercio internacional entre países, sus efectos e implicancias.

Dentro del marco legal de la reforma portuaria nacional, se ha considerado tomar en cuenta La Constitución Política, Reglamentos, Leyes, Decretos Legislativos, Decretos

Supremos, Texto Único Ordenados de Procedimientos Administrativos, Planes de Desarrollo entre otros documentos expresados en el Anexo 01.

Según Suárez: La reforma portuaria nacional, se define como procesos en los que el gobierno, modifica la legislación, establece objetivos concretos de cambios en la industria portuaria, relacionados con un régimen de trabajo o con participación de la entidad privada en actividades portuarias. Podemos distinguir tres diferentes grupos: (a) los pioneros; (b) reformas integrales en una fase posterior; y (c) países que no implementaron reformas integrales. Las dimensiones son:

**Institucionalidad:** Según Correa (1999). Lo manifiesta como la unión de ideas, creencias, principios y valores, que condicionan la conducta de una sociedad, La institucionalidad es considerada como un proceso de consolidación (uniformidad y permanencia) de ideas y conductas a través de instrumentos o medios (normas-organizaciones) para lograr un objetivo social, expresado y asimilado en valores.

**Regulación económica:** Son consideradas como disposiciones, donde el gobierno interviene a través de los mercados para establecer precios o cierta especificación técnica, a la producción, en general, establecer restricción en algunos productos para poder participar en el mercado. Estas restricciones son consideradas por muchos como ciertas reglas que emite el Estado, donde se garantiza: un funcionamiento adecuado de los mercados, el derecho de propiedad, generar certeza jurídica, también, no genera daños para la salud, busca el bien para la sociedad, medio ambiente, etc.

**Laboral:** Es toda aquella situación o elemento que está vinculado con el trabajo, entendido como actividad física o intelectual que realiza el ser humano y que a su vez recibe una remuneración económica.

**Expansión de la capacidad:** Según Ramírez (2012) Se entiende como la capacidad productiva, clave para que las empresas tomen una demanda ascendiente a un plazo largo, donde sus instalaciones se encuentran en la capacidad máxima. La expansión de la capacidad determina nivel de distintos factores productivos, como la cantidad de máquinas y operarios requeridos a fin de cumplir con los requerimientos de producción.

Se considera en particular como objetivo determinar la estrategia de expansión óptima que minimiza el costo de adquisición de equipamiento, el valor de mano de obra y producción sobre un horizonte de planificación pre definido.

Para Berger (1993) Dada la continuación de las tendencias del comercio exterior de los últimos años, la modernización portuaria se impone así como la expansión de la capacidad de los puertos de los países en desarrollo. Esto no implica necesariamente una inversión correspondiente de las autoridades involucradas aunque la inversión pública tendrá un papel importante e interrumpido por un periodo determinado. La observación indica claramente la ineficiencias asociadas con la adquisición, operación y el mantenimiento del equipo de manejo de carga por el sector público; está es un área donde es preciso definir arreglos institucionales alternativos para lograr prácticas más eficientes de trabajo.

Proyectos públicos y privados: Se entiende por proyecto públicos y privados, que los primeros son sin fines de lucro y los otros, todo lo contrario, se entiende también que estos proyectos son de inversión estatal-privada, unos buscan satisfacer una necesidad social, mientras que los otros buscan recibir una renta a cambio.

En cuanto a gestión de desarrollo marítimo se enmarcan una serie de teorías relacionadas, entre ellas tenemos:

Teoría de la Ventaja Comparativa: (Chacholiades, 1992, p. 13). Ante las diferentes teorías y leyes que manifiesta la teoría de comercio internacional y la globalización. Existen leyes que destacan la ventaja o costo comparativo, debido a que este forma, “dentro de la escuela clásica del pensamiento económico, uno de los logros más grandes”.

Teoría: Costo de Oportunidad: Después de la teoría anterior, surgió la teoría de Gottfried Haberler, considerada como teoría esencial para los puertos, donde equipos y los procesos de manera efectiva; y la globalización en el transporte por mar coadyuvan a que los costos disminuyan en sus servicios. Haberler, expresa, que la teoría anterior puede replantearse en que: el productor de bajo costo de un bien, tiene ventaja comparativa en ese bien”.

Teoría de Sistemas: CEPAL manifiesta que puertos son considerados sistemas, mediante ellos, se incrementan en el transporte marítimo y manifiesta que se ha ejercido presión para el requerimiento de maquinaria, para una mayor organización y eficiencia (Comisión Económica: América Latina y El Caribe, 2014); por tanto, la Teoría General de Sistemas de Bertalanffy, (1989), expresa que: El sistema puede ser un bloque de elementos interactuantes.

Bertalanffy (2015). Es una teoría que solo se le aplica a los puertos por conformar actividades, como: carga - descarga de productos, estiba, almacén, despacho aduanero, etc. Dentro del puerto existen entidades públicas y privadas que interactúan entre sí, en el cuidado del medio ambiente.

Teoría del Caos: Es un sistema propuesto por Kotler (2010) donde expresa que podría ser válido y aplicable sólo al sector marítimo, con el objetivo de hacerlo más competitivo por mar.

En 1972, Edward Lorenz, mentor de la teoría, dijo entre sus discursos ¿el aleteo de una mariposa en Brasil, puede desencadenar un ciclón en Texas?.. Aquí, con esto, manifiesta que alas de aquella mariposa, producen ciertos cambios, alterando el recorrido tempestuoso un tornado. Kotler (2010). Así es como los puertos satisfacen demandas de ciertos clientes, actuando frente a los nuevos requerimientos de negocios (transporte por mar y el comercio) y responde a nuevas tecnologías para buques cada vez de mayor profundidad.

Dentro del marco legal de la gestión del desarrollo marítimo, se ha considerado lo consignado como marco legal de la reforma portuaria nacional, por ser normativas, reglamentos y leyes que está articulados también a la gestión del desarrollo marítimo en nuestro País.

Según Brooks (2013) La gestión del desarrollo marítimo está relacionado a las nuevas prácticas modernas de gestión, el objetivo es medir los procesos en general con el desempeño, dentro de un sector complejo para que sea más competitivo en cuanto a los servicios que se brindan. Las dimensiones son:

Dimensión económica: Los puertos constituyen un elemento decisivo por el cual las ciudades han desarrollado sus actividades económicas como mayor facilidad a través de la producción, consumo e intercambio de productos. La dimensión económica en los últimos

años se ha ampliado debido a la globalización actual, al uso de nuevas tecnologías e intercambios de bienes y servicios.

La dimensión económica, generalmente, es la más conocida, en referencia de servicios logísticos (costos), beneficios y de transporte. Además, esta dimensión incluye costos de desarrollo y mantenimiento de la infraestructura logística.

**Dimensión social:** La dimensión social está relacionado a la unión de factores, vinculantes a personas y sociedad. Se entiende también a todo lo relacionado a la socialización del ser humano.

El humano es considerado un ser netamente social, que satisface necesidades personales. Una persona siempre necesita de otra para sentirse satisfecho y en plenitud.

**Dimensión ambiental:** Es una de las dimensiones más complejas (Internacionalmente, Nacional y Regional). Desde la perspectiva de sostenibilidad, es común si se refiere a un progreso regulatorio y tecnológico en medios de transporte acuático. La dimensión en mención, abarca el desarrollo social, económico y cultural, sin dañar, modificar la propia naturaleza.

**Dimensión Competitividad:** Según González (2018) Se suele afirmar que la competitividad portuaria es aquella que mide la capacidad de competir y distribuir sus mercancías a través del mar. Capaz de conectarse con diversos destinos/puertos. Por tanto, su capacidad portuaria no depende solo de las infraestructuras portuarias o infraestructura tecnológicas que posee, sino depende de sus propias características geográficas, ubicación y de los parámetros de desarrollo de los distintos modos de transportes que lo acompañan; sobre todo, de las estrategias comerciales de agentes que conforman la comunidad portuaria.

**Dimensión Globalización:** Según Silva (2017) La globalización es la integración económica entre mercados y naciones. Giddens (2000) “Esta dimensión se inició con las finanzas internacionales y con el comercio entre países”. Mientras para Rodner (2001). “Es una fase de intercambio financiero, político, tecnológico y religioso, que se realiza en todo el mundo”.

Para Soros (2002). La globalización se refiere a la libre actividad de capitales y al crecimiento económico nacional.

Para la International Maritime Organization- IMO (2007). Globalización surgió debido al comercio entre países y al libre movimiento del capital, teniendo en cuenta la tecnología como parte del proceso de internacionalización.

Formulando el siguiente problema: ¿Qué relación existe ente la reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte de ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019?

Nos da lugar a plantearnos los siguientes problemas específicos con respecto a la variable reforma portuaria nacional: **P<sub>1</sub>**: ¿Qué relación existe entre dimensión institucional y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019?. **P<sub>2</sub>**: ¿Qué relación existe entre dimensión regulación económica y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019? **P<sub>3</sub>**: ¿Qué relación existe entre dimensión cuestión laboral y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019?. **P<sub>4</sub>**: ¿Qué relación existe entre dimensión expansión de la capacidad y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019?. **P<sub>5</sub>**: ¿Qué relación existe entre dimensión proyectos públicos-privados y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019?

En relación a la variable la gestión del desarrollo marítimo, nos planteamos los siguientes problemas específicos: **P<sub>1</sub>**: ¿Qué relación existe ente reforma portuaria nacional y dimensión económica de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019?. **P<sub>2</sub>**: ¿Qué relación existe ente reforma portuaria nacional y dimensión social de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019?. **P<sub>3</sub>**: ¿Qué relación existe ente reforma portuaria nacional y dimensión ambiental de la dirección general de programas

y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019?. **P4:** ¿Qué relación existe ente reforma portuaria nacional y dimensión competitividad de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019?. **P5:** ¿Qué relación existe ente reforma portuaria nacional y dimensión globalización de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019?

La Justificación del estudio, tiene implicancias prácticas porque busca determinar relación entre reforma portuaria nacional y gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. Posee una utilidad metodológica porque el estudio no experimental, diseño correlacional, con métodos aplicado en trabajo de manera inductivos - deductivo, descriptivo, analítico – sintético; etnográfico, que permiten determinar la relación entre dimensiones de las variables identificadas y hallar valor público que se genera.

La Hipótesis general hace referencia si existe relación significativa con respecto a la reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.

En cuanto a hipótesis específica en relación a la variable reforma portuaria, tenemos los siguientes: **H1:** Existe relación entre dimensión institucional y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. **H2:** Existe relación entre dimensión regulación y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019. **H3:** Existe relación entre dimensión cuestión laboral y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. **H4:** Existe relación entre dimensión expansión capacidad y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. **H5:** Existe relación entre dimensión proyectos públicos-privados y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.

En cuanto a hipótesis específica en relación a la variable la gestión del desarrollo marítimo, tenemos los siguientes: **H<sub>1</sub>**: Existe relación entre reforma portuaria nacional y dimensión económica de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. **H<sub>2</sub>**: Existe relación entre reforma portuaria nacional y dimensión social de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. **H<sub>3</sub>**: Existe relación entre reforma portuaria nacional y dimensión ambiental de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. **H<sub>4</sub>**: Existe relación entre reforma portuaria nacional y dimensión competitividad de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. **H<sub>5</sub>**: Existe relación entre reforma portuaria nacional y dimensión globalización de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.

Ahora, en esta investigación plantea de Objetivo General: Determinar la relación entre reforma portuaria nacional y gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.

Como objetivos específicos de la variable reforma portuaria nacional tenemos: **O<sub>1</sub>**: Determinar la relación entre dimensión institucional y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. **O<sub>2</sub>**: Determinar la relación entre dimensión regulación económica y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. **O<sub>3</sub>**: Determinar la relación entre dimensión cuestión laboral y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. **O<sub>4</sub>**: Determinar la relación entre dimensión expansión de capacidad y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. **O<sub>5</sub>**: Determinar la relación entre dimensión proyectos públicos-privados y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.

Como objetivos específicos de la variable la gestión del desarrollo marítimo, tenemos: **O1:** Determinar relación entre reforma portuaria nacional y dimensión económica de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019 **O2:** Determinar relación entre reforma portuaria nacional y dimensión social de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. **O3:** Determinar relación entre reforma portuaria nacional y dimensión ambiental de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. **O4:** Determinar relación entre reforma portuaria nacional y dimensión competitividad de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019. **O5:** Determinar relación entre reforma portuaria nacional y dimensión globalización de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.

## II. MÉTODO

**Analítico-Sintético:** Analiza hallazgos teórico-práctico, consecuencia de inferir conjunto de datos empíricos, conformando la investigación, obteniendo conclusiones para posterior contrastación.

**Etnográfico:** Se indagará directamente *in situ* el fenómeno: objeto de estudio, logrando la confluencia de las perspectivas tanto interna (actor(es) involucrado(s)) y otra externa (investigador), convirtiendo la investigación en holístico.

**Inductivo-Deductivo:** Se aplica con el propósito de establecer conclusiones, partiendo de casos particulares, hacia conocimientos generales.

### 2.1.. Tipo y diseño de investigación:

#### 2.1.1 Tipo investigación:

Este trabajo aborda un enfoque tradicional cuantitativo. Para Hernández, Fernández y Baptista (2010) considera enfoque cuantitativo como el planteamiento de un problema de estudio definitivo y concreto, así como una hipótesis antes de recolectar y analizar los datos; siendo los mismos analizados a través de métodos estadísticos. Siendo la misma lo más objetiva posible, buscando describir, explicar y predecir los fenómenos estudiados.

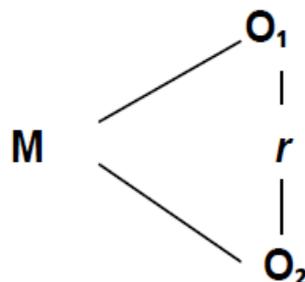
Por otro lado, el diseño de esta investigación, es no experimental, el objeto de estudio no es posible aislarlo, por ello, para alcanzar los objetivos requeridos, se diseña un estudio transversal.

En lo correlacional, la principal incidencia es mostrar relación de las variables o en el resultado de las mismas; examinando de esta forma las relaciones entre  $V_1$  y  $V_2$ .

#### 2.1.2 Diseño de investigación:

Por su parte Bernal (2010) considera que la investigación abordada es descriptiva y correlacional. Siendo lo descriptivo por abordar aspectos característicos, distintivos y particulares del objeto de estudio

Esquema del diseño descriptivo correlacional:



M: Muestra (Funcionarios de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones).

O<sub>1</sub>: V<sub>1</sub>: Reforma portuaria nacional

O<sub>2</sub>: V<sub>2</sub>: Gestión del desarrollo marítimo

r: Relación entre variables 1 y 2.

## **2.2. Operacionalización:**

### **2.2.1. Variable:**

Se considerada investigar, las que se detallan a continuación:

#### **Variable 1: Reforma portuaria nacional**

A nivel operacional es considerado la articulación al desarrollo programado y planificado, bajo la perspectiva de modernización, que busca lograr una mayor competitividad entre los puertos, siendo el nivel de medición global de la variable Reforma portuaria nacional y sus dimensiones: Institucional, Regulación económica, Cuestión laboral, Expansión de la capacidad y Proyectos públicos-privados.

Para Suárez & Serebrisky (2019) La reforma portuaria nacional, se definen como procesos en los que el gobierno, modifica la legislación, establece objetivos concretos de cambios en la industria portuaria, relacionados con un régimen de trabajo o con participación de la entidad privada en actividades portuarias. Podemos distinguir tres diferentes grupos: (a) los pioneros; (b) reformas integrales en una fase posterior; y (c) países que no implementaron reformas integrales.

#### **Variable 2: Gestión del desarrollo marítimo**

El nuevo enfoque de la gestión pública como aquel que centra su atención en la satisfacción del ciudadano bajo una racionalidad político-administrativa que toma distancia con la racionalidad burocrática por un enfoque privado de resultados. Siendo la gestión del desarrollo marítimo el que se encuentra articulado al desarrollo de la Industria naval, el cual viene alcanzado un alto nivel de competitividad, con el transcurrir de los años, esta industria se ha mantenido en una constante de desarrollo y sostenibilidad gracias a modernas tecnologías, permitiendo de esta manera la construcción de Terminales Portuarios y/o Puertos.

Siendo el nivel de medición global de la variable La gestión del desarrollo marítimo y sus dimensiones: Económica, Social, Ambiental, Competitividad y Globalización.

Para Brooks & Pallis (2013) La gestión del desarrollo marítimo está relacionado a las modernas prácticas de gestión, cuyo objetivo es vincular la medición del desempeño con los procesos de planificación estratégicos en un mercado cada vez competitivo para los servicios portuarios.

## 2.2.2. Operacionalización de variables

| VARIABLE   | DEFINICIÓN CONCEPTUAL  | DEFINICIÓN OPERACIONAL   | DIMENSIONES                  | INDICADORES   | ESCALA DE MEDICIÓN                                     |
|--|--|--|------------------------------|---|--|
| <b>Variable 1:</b><br>Reforma portuaria nacional | <p>La reforma portuaria nacional, se definen como procesos en los que el gobierno, modifica la legislación, establece objetivos concretos de cambios en la industria portuaria, relacionados con un régimen de trabajo o con participación de la entidad privada en actividades portuarias. Podemos distinguir tres diferentes grupos: (a) los pioneros; (b) reformas integrales en una fase posterior; y (c) países que no implementaron reformas integrales.</p> <p>A. Suárez-Alemán, T. Serebrisky, O. Ponce de León, 2019, BID: Competitividad portuaria en América Latina y el Caribe: un análisis de la regulación, gobernanza, y competencia en el sector portuario de la región.</p> | <p>Nivel de medición global de la variable Reforma portuaria nacional y sus dimensiones planteadas: Institucional, Regulación económica, Cuestión laboral, Expansión de la capacidad y Proyectos públicos-privados.</p> <p>Como muestra tenemos a 21 profesionales.</p> <p>Para medir, se aplicó técnica de encuesta, como instrumento cuestionario con 20 ítems. Para los resultados, se utilizó la estadística descriptiva e inferencial, los datos se ingresaron al SPSS V25; para ser contrastados con el/los trabajos previos considerados en los principios, teorías y doctrinas.</p> <p>Se consideró como intervalos de escala de medición de la variable1, lo siguiente: Nunca, Casi Nunca, A veces, Casi Siempre y Siempre.</p> | Institucional                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Institución relacionada al sector marítimo.</li> <li>- Infraestructura óptima</li> <li>- Mejora de la calidad</li> </ul> | ORDINAL DE TIPO LIKERT<br><br>Bueno<br>Regular<br>Malo |
|  |  |  | Regulación económica         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entes Reguladores</li> <li>- Eficiencia económica</li> <li>- Crecimiento económico</li> </ul>                            |  |
|  |  |  | Laboral                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Campo laboral</li> <li>- Capacitación</li> <li>- Seguridad y trabajo</li> </ul>  |  |
|  |  |  | Expansión de la capacidad    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planes de Expansión</li> <li>- Impacto económico</li> <li>- Modernización portuaria</li> </ul>                           |  |
|  |  |  | Proyectos públicos y privado | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cronograma de actividades</li> <li>- Aprobación de proyectos</li> <li>- Asociaciones públicas privadas.</li> </ul>       |  |

| VARIABLE  | DEFINICIÓN CONCEPTUAL  | DEFINICIÓN OPERACIONAL   | DIMENSIONES    | INDICADORES  | ESCALA DE MEDICIÓN                                      |
|---|--|--|----------------|--|---|
| <b>Variable 2:</b><br>Gestión del desarrollo marítimo | <p>La gestión del desarrollo marítimo está relacionado a las nuevas prácticas modernas de gestión, cuyo objetivo es vincular la medición del desempeño con los procesos de planificación estratégicos en un mercado cada vez competitivo para los servicios portuarios.</p> <p>M.R.Brooks y A.A.Pallis, eds, 2013, Advances in port performance and strategy, Research in Transportation Business and Management, Vol. 8</p> | <p>Nivel de medición global de la variable La gestión del desarrollo marítimo y sus dimensiones planteadas: Económica, Social, Ambiental, Competitividad y Globalización.</p> <p>Como muestra tenemos a 21 profesionales.</p> <p>Para medir, se aplicó técnica de encuesta, como instrumento cuestionario con 20 ítems. Para los resultados, se utilizó la estadística descriptiva e inferencial, los datos se ingresaron al SPSS V25; para ser contrastados con el/los trabajos previos considerados en los principios, teorías y doctrinas.</p> <p>Se consideró como intervalos de escala de medición de la variable<sup>1</sup>, lo siguiente: Nunca, Casi Nunca, A veces, Casi Siempre y Siempre</p> | Económica      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Logística</li> <li>- Operatividad y mantenimiento</li> <li>- Viabilidad</li> </ul>  | ORDINAL DE TIPO LIKERT<br><br>Bueno<br>Regular<br>Malo. |
|   |  |  | Social         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bienestar social</li> <li>- Incentivo Social</li> <li>- Necesidad portuaria</li> </ul>  |   |
|   |  |  | Ambiental      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prevención ambiental</li> <li>- Normativas ambientales</li> <li>- Energías renovables</li> </ul>                                  |   |
|   |  |  | Competitividad | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sostenibilidad portuaria</li> <li>- Desarrollo marítimo</li> <li>- Índice de competitividad regional</li> </ul>                   |   |
|   |  |  | Globalización  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tendencia internacionales</li> <li>- Tecnología e innovación</li> <li>- Comercio mundial e inversiones internacionales</li> </ul> |   |

## **2.3 Población, muestras y muestreos.**

### **2.3.1. Población.**

Los sujetos investigados están clasificados los funcionarios involucrados; entendiéndose por esta última como la población que se encuentra inmersa en la problemática a analizar. De ahí, por ello, población considerada a la investigación presente corresponde a 21 profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

**Tabla 19.** Profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

| <b>EQUIPO DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES</b> |                                |                               |                        |                |
|--|--------------------------------|-------------------------------|------------------------|----------------|
| <b>N°</b>                                  | <b>APELLIDOS Y NOMBRES</b>     | <b>ESPECIALIDAD</b>           | <b>CARGO</b>           | <b>OFICINA</b> |
| 1  | Achahuanco Enciso Deisy        | Ingeniera Civil               | Gestión                | DGPPT          |
| 2  | Alaluna Lagos Ronal Alberto    | Ingeniero Mecánico de Fluidos | Especialista Portuario | DINPTRA        |
| 3  | Alva Rivera Cynthia            | Ingeniera Civil               | Especialista Técnica   | DINPTRA        |
| 4  | Dávila Fernández Annabelle     | Economista                    | Especialista Portuario | DINPTRA        |
| 5  | Guzmán Palomino Marco          | Abogado                       | Consultor Legal        | DINPTRA        |
| 6  | Huerta Mera Luis Raymundo      | Administrador                 | Director               | DATA           |
| 7  | Li Ojea Jaime                  | Abogado                       | Especialista           | DINPTRA        |
| 8  | López Lagoa Nicolás            | Economista                    | Especialista Económico | DINPTRA        |
| 9  | Medina Conislla, Yuri Yuliana  | Economista                    | Seguimiento            | DINPTRA        |
| 10   | Navarro García Jorge Alberto   | Ingeniero Civil               | Asesor Técnico         | DINPTRA        |
| 11   | Obregón Montes Ricardo         | Ingeniero Mecánico de Fluidos | Director               | DTA            |
| 12   | Romero Tuya Ernesto            | Abogado                       | Especialista Jurídico  | DINPTRA        |
| 13   | Rodríguez Sayritupac Freddy    | Economista                    | Especialista Económico | DGPPT          |
| 14   | Salas Ojeda Jorge              | Economista                    | Coordinador de Puertos | DINPTRA        |
| 15   | Sánchez Manzanares Juan Manuel | Administración                | Seguimiento            | DINPTRA        |

| N° | APELLIDOS Y NOMBRES              | ESPECIALIDAD  | CARGO                      | OFICINA |
|----|----------------------------------|---------------|----------------------------|---------|
| 16 | Silva Annco Gian Carlos          | Economía      | Coordinador de Seguimiento | DGPPT   |
| 17 | Tam Maldonado Sergio Omar        | Estadístico   | Seguimiento                | DINPTRA |
| 18 | Tirado Quiroz Julián             | Administrador | Administrador              | DGPPT   |
| 19 | Valderrama Inga Manuel           | Economista    | Seguimiento                | DINPTRA |
| 20 | Villena Vivar Verónica Patricia  | Abogada       | Directora                  | DINPTRA |
| 21 | Zacarías De La Cruz Adele Ivette | Economista    | Seguimiento                | DINPTRA |

**Fuente:** Elaboración Propia

### **2.3.2. Muestras**

Para presente investigación la muestra y la población son iguales.

Para Vara (2012) establece que se puede realizar el muestreo mediante la saturación de los datos, calculando el tamaño de la muestra mediante el punto de saturación que se realiza mediante un muestreo no probabilístico.

El tipo de muestreo es no probabilístico de selección intencional, dado la que la población es pequeña y representa a los 21 profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, se realizó considerando el criterio del equipo de investigación que para nuestro caso es igual a la población; siendo este el de representatividad, iniciándose con los actores de mayor cargo dentro de su área.

## **2.4. Técnica e instrumento de recolección de dato, validez y confiabilidad**

En la recopilación de los datos para las variables planteadas en la investigación: La reforma portuaria nacional y la Gestión del desarrollo marítimo, se consideró siguientes técnicas e instrumentos:

### **2.4.1. Técnicas**

Como investigación cuantitativa se recolectó y analizó datos que permitan obtener respuesta al problema e hipótesis planteadas. Así mismo, se realiza mediciones numéricas y procesamientos estadísticos y se establece como técnica la muestra:

#### **- Aplicación de encuesta:**

El cuestionario es el instrumento la técnica encuesta del cuestionario en considerado el elemento esencial a partir de la recolección de datos, haciendo uso de la herramienta de la encuesta, el cual será aplicada a la muestra identificada.

- a) Permite obtener valores de primera mano sobre las variables en estudio
- b) Permite interpretar y describir de manera específica el problema de investigación.

### **2.4.2. Instrumentos**

#### **- El cuestionario:**

- a) Se elaboró sobre la base de un conjunto de preguntas.
- b) Se aplicó a la muestra de población compuesta por 21 participantes
- c) Se recopiló la información de las variables en estudio: Reforma portuaria nacional y gestión del desarrollo marítimo.

El cuestionario en relación a:

**Variable 1:** Reforma portuaria nacional contempla de 20 interrogantes en *cinco dimensiones: Institucional, Regulación económica, Cuestión laboral, Expansión de la capacidad y Proyectos públicos, privados, cada dimensión con 4 pregunta.*

**Variable 2:** Gestión del desarrollo marítimo contempla de 20 interrogantes en *cinco dimensiones: Económica, Social, Ambiental, Competitividad y Globalización, cada dimensión con 4 pregunta.*

### **2.4.3. Validez del instrumento de recolección de datos**

#### **a) Validez del contenido**

La validación de los instrumentos se efectuará a 5 expertos mediante el criterio de jueces o expertos en concordancia con la matriz de validez establecida por la Universidad a cargo del docente asesor (Abanto, 2015, p. 119).

La validez del instrumento de investigación elaborado para la presente investigación se realizará mediante el **Juicio de Expertos**, que permitirá observar el grado en que el instrumento refleja el dominio específico del contenido de lo que se mide. Los expertos validaron el instrumento bajo los criterios de la relación existente entre la variable y la dimensión; entre la dimensión y el indicador; entre el indicador y el ítem; y el ítem y la opción de respuesta.

La validación de los instrumentos estuvo conformado por los siguientes profesionales:

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Castro Castro Miguel Ángel    | Magister en Administración               |
| Pecsen Quiroz Juan Ramón      | Maestro en Gestión Pública               |
| Puicón Llontop Victor Enrique | Maestro en Administración                |
| Morales Salazar Pedro Otoniel | Doctor en Administración de la Educación |
| Villacorta Valencia Henry     | Maestro en Educación                     |

De los expertos, se obtuvo una calificación que permitió realizar la prueba Razón de Validez de Contenido de Lawshe y de Coeficiente de V de Aiken.

- Para el cálculo de Razón de Validez de Contenido de Lawshe es definida por:

$$CVR = \frac{n - \frac{N}{2}}{\frac{N}{2}}$$

Por lo que tenemos:

n = Expresa la cantidad de expertos que afirman si el ítem es esencial

N = Expresa la cantidad de expertos

\* Para el cálculo del Coeficiente de V de Aiken, es definida de la siguiente manera:

$$V = \frac{S}{n(c - 1)} = \frac{\sum_{i=1}^n S_i}{n(c - 1)}$$

Por lo que tenemos:

n = Cantidad de jueces

S = Sumatoria de los Si

Si = Valor asignado por el juez i

c = Número de valores en la escala de medición

#### **2.4.4. Confiabilidad de instrumentos de recolección de datos**

La confiabilidad de los instrumentos se calculó aplicando una prueba piloto en 13 trabajadores obteniéndose un coeficiente Alfa de Cronbach de 0.916.

### **2.5. Métodos de análisis de datos**

Por tratarse de valores cuantitativos se procesó una base de datos, utilizando los programas Microsoft Excel y SPSS. A través de la estadística descriptiva, se analizó y describió los resultados donde se obtuvo de la muestra, los que se presentaran en tablas de frecuencias y porcentajes de interpretación, las cuales se acompañaran con sus respectivas figuras estadísticas. Así también mediante la estadística inferencial, se efectuará el análisis y procesamiento de las correlaciones y de las pruebas de hipótesis.

Para la valoración de las correlaciones, se tuvo en cuenta la descrita por Yengle (2014) en su “Guía de Métodos Estadísticos”. El mismo autor indica que: cuando  $r$  es positivo, la relación entre las variables es directa; y cuando  $r$  es negativo, la relación entre las variables es inversa.

| <b>r</b>                | <b>Interpretación</b> |
|-------------------------|-----------------------|
| $\pm 1$                 | Correlación Perfecta  |
| $\pm 0.80$ a $\pm 0.99$ | Muy alta              |
| $\pm 0.60$ a $\pm 0.79$ | Alta                  |
| $\pm 0.40$ a $\pm 0.59$ | Moderada              |
| $\pm 0.20$ a $\pm 0.39$ | Baja                  |
| $\pm 0.01$ a $\pm 0.19$ | Muy baja              |

Fuente: Yengle (2014). Guía de Métodos Estadísticos

## 2.6. Aspectos éticos

Durante el desarrollo de la presente investigación se tuvo en cuenta el consentimiento informado de los participantes, el anonimato al aplicar los instrumentos, el respeto a los derechos de autor y la veracidad de los datos.

Los aspectos éticos considerados en la investigación son:

**El principio de autonomía:** Establece que en el ámbito de la investigación la prioridad es la toma de decisiones de los valores, criterios y preferencias de los sujetos de estudio.

**El principio de justicia:** Exige el derecho de trato de equidad, a la privacidad, anonimato y confidencialidad. Así mismo hace referencia a la distribución de los beneficios sociales que la investigación genere.

**El principio de humanización:** Considera el dinamismo que mueve al hombre a crecer en conciencia, libertad, responsabilidad, sentido social; así como realizar y promover los valores humanos suscritos en dicha investigación.

**El principio de complejidad:** En esta investigación nos permitió conocer la realidad objetivamente, utilizando los métodos propios de la ciencia y los modelos de interpretación que disponemos. Siendo su importancia para la ética, dado su carácter normativo que se deriva del conocimiento de la realidad.

**El principio de solidaridad:** Dicho principio surge de la naturaleza social del hombre; por lo cual la investigación contribuirá al bien común y la atención a la sociedad.

### III. RESULTADOS

#### 3.1 Descripción de resultados

Los resultados que a continuación se presentan se usó el coeficiente de Tau-b de Kendall, con el objetivo de identificar la relación entre las variables y dimensiones descritas en la Operacionalización de variables. Para recoger la mencionada información para la investigación, se usó un cuestionario, instrumentos para recopilar los datos de las respectivas variables y las dimensiones consideradas, donde los resultados se expresan en el Anexo 1. También el análisis logró evidenciar en tablas sus figuras estadísticas.

**Tabla 20.**

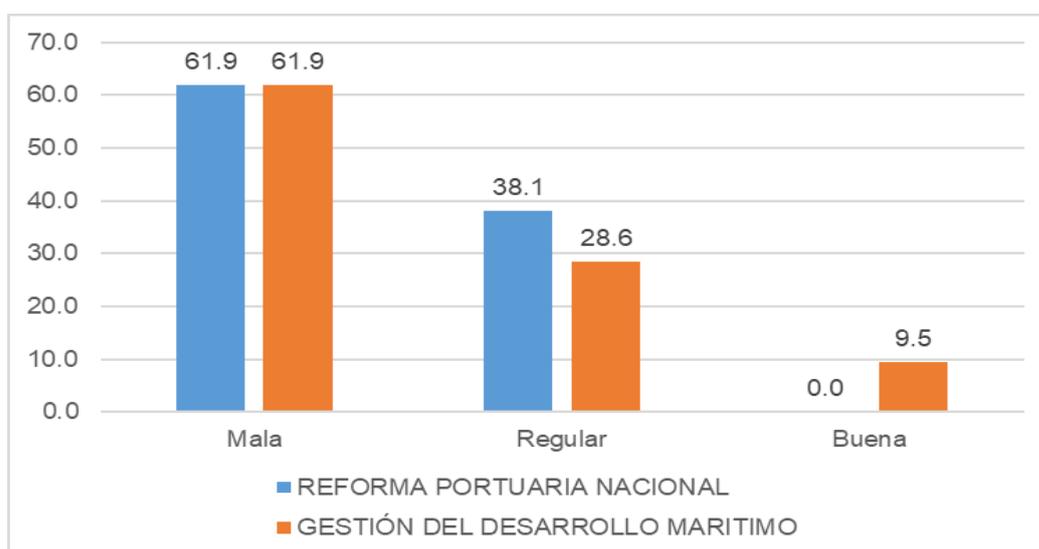
*Diferenciación de los porcentajes hallados de las variables reforma portuaria nacional y gestión del desarrollo marítimo en la DGPPT- 2019.*

| NIVELES      | REFORMA PORTUARIA NACIONAL |            | GESTIÓN DEL DESARROLLO MARITIMO |            |
|--------------|----------------------------|------------|---------------------------------|------------|
|              | F                          | %          | F                               | %          |
| Malo         | 13                         | 61.9       | 13                              | 61.9       |
| Regular      | 8                          | 38.1       | 6                               | 28.6       |
| Buena        | 0                          | 0.0        | 2                               | 9.5        |
| <b>TOTAL</b> | <b>21</b>                  | <b>100</b> | <b>21</b>                       | <b>100</b> |

**Fuente:** Instrumento aplicado a profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

#### **Interpretación:**

En la tabla 2, se interpreta que el nivel que prevalece la variable reforma portuaria nacional de la muestra encuestada, es el nivel malo con 62%, seguido del nivel regular con 38%. En lo que respecta a variable gestión del desarrollo marítimo, el nivel que prevalece es malo con 62%, a continuación el nivel regular con 29%.



**Figura 1.** Diferenciación de los porcentajes hallados de variables reforma portuaria nacional y gestión del desarrollo marítimo en la DGPPT- 2019.

**Fuente:** Tabla 2

**Tabla 21.**

*Diferenciación de los puntajes obtenidos en los niveles de las dimensiones de variable gestión del desarrollo marítimo en la DGPPT- 2019.*

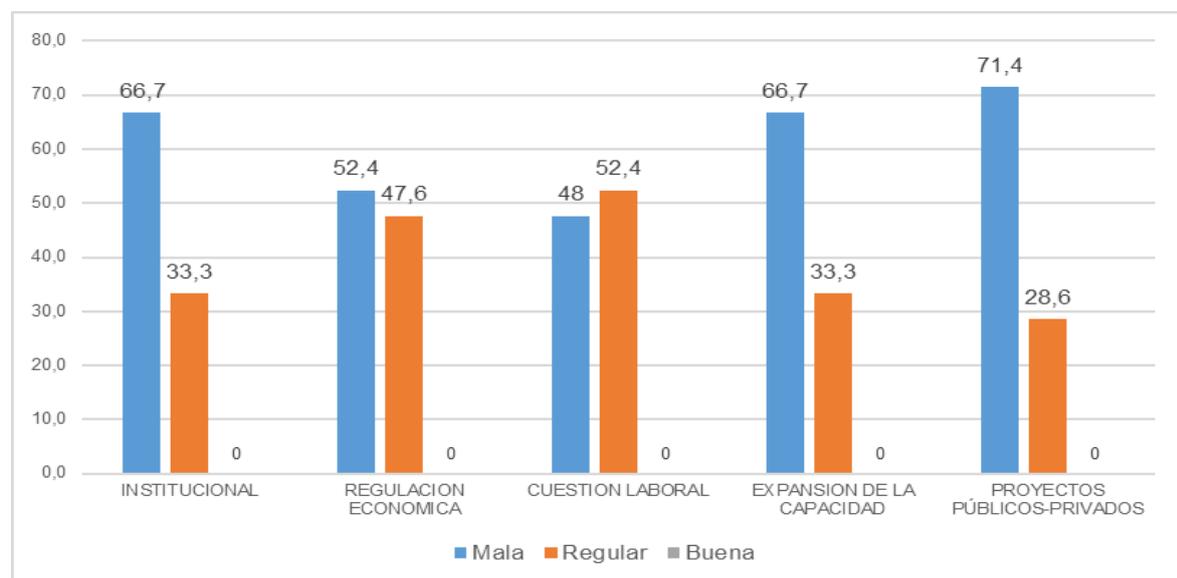
| REFORMA PORTUARIA NACIONAL |               |            |                      |            |                  |            |                           |            |                             |            |
|----------------------------|---------------|------------|----------------------|------------|------------------|------------|---------------------------|------------|-----------------------------|------------|
| NIVELES                    | INSTITUCIONAL |            | REGULACION ECONOMICA |            | CUESTION LABORAL |            | EXPANSION DE LA CAPACIDAD |            | PROYECTOS PÚBLICOS-PRIVADOS |            |
|                            | F             | %          | F                    | %          | F                | %          | F                         | %          | F                           | %          |
| Mala                       | 14            | 66,7       | 11                   | 52,4       | 10               | 48         | 14                        | 66,7       | 15                          | 71,4       |
| Regular                    | 7             | 33,3       | 10                   | 47,6       | 11               | 52,4       | 7                         | 33,3       | 6                           | 28,6       |
| Buena                      | 0             | 0          | 0                    | 0          | 0                | 0          | 0                         | 0          | 0                           | 0          |
| <b>TOTAL</b>               | <b>21</b>     | <b>100</b> | <b>21</b>            | <b>100</b> | <b>21</b>        | <b>100</b> | <b>21</b>                 | <b>100</b> | <b>21</b>                   | <b>100</b> |

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### Interpretación:

En la tabla 3, se precisa las 5 dimensiones: variable reforma portuaria nacional prevalece en la dimensión institucional, con nivel mala 66.7%, seguido del nivel regular el 33.3%; similarmente en la dimensión regulación económica prevalece el nivel mala 52.4%, seguido del nivel regular 47.6%; la dimensión cuestión laboral prevalece el nivel regular

52.4%, seguido del nivel mala 48%; la dimensión expansión de la capacidad prevalece el nivel mala con 66,7%; y finalmente en la dimensión proyectos públicos-privados prevalece el nivel mala 71.4% y seguido de regular con 28.6%.



**Figura 2.** Diferenciación de los porcentajes hallados en dimensiones de la variable reforma portuaria nacional en la DGPPT- 2019.

**Fuente:** Tabla 3

**Tabla 22.**

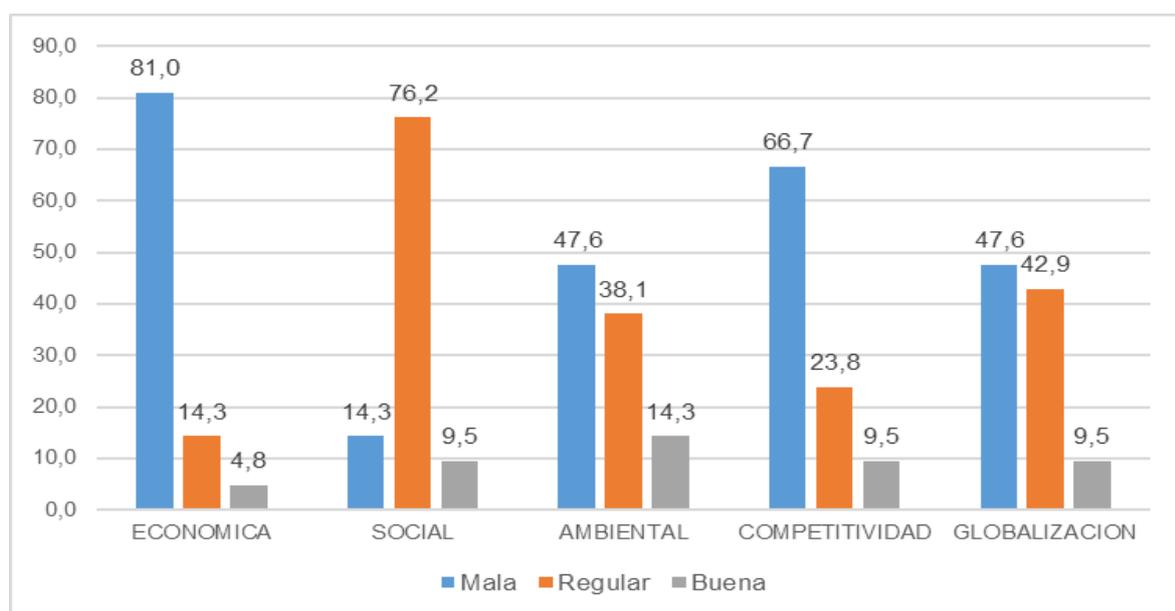
*Diferenciación de los puntajes obtenidos de los niveles de las dimensiones de la variable gestión del desarrollo marítimo en la DGPPT- 2019.*

| GESTION DEL DESARROLLO MARITIMO |           |            |           |            |           |            |                |            |               |            |
|---------------------------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|----------------|------------|---------------|------------|
| NIVELES                         | ECONOMICA |            | SOCIAL    |            | AMBIENTAL |            | COMPETITIVIDAD |            | GLOBALIZACION |            |
|                                 | F         | %          | F         | %          | F         | %          | F              | %          | F             | %          |
| Mala                            | 17        | 81,0       | 3         | 14,3       | 10        | 47,6       | 14             | 66,7       | 10            | 47,6       |
| Regular                         | 3         | 14,3       | 16        | 76,2       | 8         | 38,1       | 5              | 23,8       | 9             | 42,9       |
| Buena                           | 1         | 4,8        | 2         | 9,5        | 3         | 14,3       | 2              | 9,5        | 2             | 9,5        |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>21</b> | <b>100</b> | <b>21</b> | <b>100</b> | <b>21</b> | <b>100</b> | <b>21</b>      | <b>100</b> | <b>21</b>     | <b>100</b> |

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### Interpretación:

En la tabla 4, se indica 5 dimensiones de variable gestión del desarrollo marítimo prevalece en la dimensión económica el nivel mala 81%, seguido del nivel regular 14%; mientras en la dimensión social prevalece el nivel regular 76.2%, continuando el nivel mala 14.3%; la dimensión ambiental prevalece el nivel mala 47.6%, continuando el nivel regular 38.1%; la dimensión competitividad prevalece el nivel mala 66.7%, a continuación del regular 23.8%; y finalmente en la dimensión globalización prevalece el nivel mala 47.6% y seguido de regular 42.9%.



**Figura 3.** Diferenciación de los porcentajes hallados en las dimensiones de la variable gestión del desarrollo marítimo en la DGPPT- 2019.

**Fuente:** Tabla 4

### 3.2. Contrastación de hipótesis

**Tabla 23.**

*Contraste de Shapiro Wilk de los puntajes sobre las dimensiones de la variable reforma portuaria nacional de la DGPPT- 2019.*

|                             | Shapiro-Wilk |    |      |
|-----------------------------|--------------|----|------|
|                             | Estadístico  | gl | Sig. |
| Institucional               | ,599         | 21 | ,000 |
| Regulación Económica        | ,640         | 21 | ,000 |
| Cuestión Laboral            | ,640         | 21 | ,000 |
| Expansión de la capacidad   | ,599         | 21 | ,000 |
| Proyectos Públicos Privados | ,570         | 21 | ,000 |

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

#### **Interpretación**

En la tabla 5 se interpreta la prueba de normalidad (Shapiro-Wilk), las dimensiones de la variable reforma portuaria nacional de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, demostrándose un nivel de significancia de la prueba de Shapiro-Wilk los valores son menores 5% de significancia estándar ( $p < 0.05$ ), en cinco dimensiones; por lo tanto no presenta una distribución normal, y usaremos coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Rho de Spearman.

**Tabla 24.**

*Prueba de Shapiro Wilk de los puntajes sobre las dimensiones de variable gestión del desarrollo marítimo de la DGPPT- 2019.*

|                | Shapiro-Wilk |    |      |
|----------------|--------------|----|------|
|                | Estadístico  | gl | Sig. |
| Económica      | ,508         | 21 | ,000 |
| Social         | ,675         | 21 | ,000 |
| Ambiental      | ,774         | 21 | ,000 |
| Competitividad | ,661         | 21 | ,000 |
| Globalización  | ,765         | 21 | ,000 |

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### **Interpretación**

En la tabla 6 se interpreta la prueba de normalidad (Shapiro-Wilk) de las dimensiones de variable gestión del desarrollo marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, demostrándose un nivel de significancia de la prueba de Shapiro-Wilk los valores son menores al 5% de significancia estándar ( $p < 0.05$ ), en cinco dimensiones; por lo tanto no presenta una distribución de manera normal, y por lo cual se usó el coeficiente de contingencia del estadístico de prueba Rho de Spearman.

### 3.2.1. Contrastación de hipótesis general

**H<sub>i</sub>:** Existe relación significativa entre reforma portuaria nacional y gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.

**Tabla 25.**

*Tabla de contingencia de la reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.*

|                            |         | Gestión del Desarrollo Marítimo |         |        |        | Total |
|----------------------------|---------|---------------------------------|---------|--------|--------|-------|
|                            |         | Mala                            | Regular | Buena  |        |       |
| Reforma portuaria nacional | Mala    | N                               | 11      | 2      | 0      | 13    |
|                            |         | %                               | 84.6%   | 33.3%  | 0.0%   | 61.9% |
|                            | Regular | N                               | 2       | 4      | 2      | 8     |
|                            |         | %                               | 15.4%   | 66.7%  | 100.0% | 38.1% |
| Total                      | N       | 13                              | 6       | 2      | 21     |       |
|                            | %       | 100.0%                          | 100.0%  | 100.0% | 100.0% |       |

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.433 Sig. P = 0.039 < 0.05; Rho de Spearman = 0.621 Sig. P = 0.003 < 0.05**

**Fuente:** Instrumento aplicado a los profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### Interpretación

En la tabla 7 se identifica que el 84.6% de la muestra participante consideran un nivel malo en la gestión del desarrollo marítimo y la reforma portuaria nacional, a diferencia que el 67% concibe un nivel regular en la gestión del desarrollo marítimo y la reforma portuaria nacional. El valor Tau-b de Kendall 0.433 (positiva alta) con una significancia 0.039 que es menor al 5% de significancia estándar ( $P < 0.05$ ); demostrándose que efectivamente hay una correlación muy significativa entre las variables de gestión del desarrollo marítimo y la reforma portuaria nacional de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### 3.2.2. Prueba de las hipótesis específicas

**H<sub>1</sub>:** Existe relación entre dimensión institucional y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.

**Tabla 26.**

*Tabla de contingencia entre dimensión institucional y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.*

|               |         | Gestión del desarrollo marítimo |         |        |        |       |
|---------------|---------|---------------------------------|---------|--------|--------|-------|
|               |         | Mala                            | Regular | Buena  | Total  |       |
| Institucional | Mala    | N                               | 11      | 3      | 0      | 14    |
|               |         | %                               | 84,6%   | 50,0%  | 0,0%   | 66,7% |
|               | Regular | N                               | 2       | 3      | 2      | 7     |
|               |         | %                               | 15,4%   | 50,0%  | 100,0% | 33,3% |
| Total         | N       | 13                              | 6       | 2      | 21     |       |
|               | %       | 100,0%                          | 100,0%  | 100,0% | 100,0% |       |

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.397 Sig. P = 0.054 > 0.05; Rho de Spearman = 0.533 Sig. P = 0.013 < 0.05**

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

#### Interpretación

En la tabla 8 de la muestra participante se identifica que el 85% concibe un nivel malo en dimensión institucional y gestión del desarrollo marítimo, a diferencia que el 50% de participantes conciben un nivel regular en dimensión institucional y gestión del desarrollo. El valor Tau-b de Kendall 0.397 (positiva alta) con una significancia 0.054 que es mayor al 5% de significancia estándar ( $P > 0.05$ ); demostrándose que entre la dimensión institucional y la gestión del desarrollo marítimo no existe una relación significativa.

**H<sub>2</sub>:** Existe relación entre la dimensión regulación y la gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.

**Tabla 27.**

*Tabla de contingencia entre dimensión regulación económica y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.*

|            |         | Gestión del desarrollo marítimo |         |        |        |        |
|------------|---------|---------------------------------|---------|--------|--------|--------|
|            |         | Mala                            | Regular | Buena  | Total  |        |
| Regulación | Mala    | N                               | 8       | 2      | 1      | 11     |
|            |         | %                               | 61,5%   | 33,3%  | 50,0%  | 52,4%  |
| Económica  | Regular | N                               | 5       | 4      | 1      | 10     |
|            |         | %                               | 38,5%   | 66,7%  | 50,0%  | 47,6%  |
| Total      |         | N                               | 13      | 6      | 2      | 21     |
|            |         | %                               | 100,0%  | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.364 Sig. P = 0.077 > 0.05; Rho de Spearman = 0.210 Sig. P = 0.360 > 0.05**

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### Interpretación

En la tabla 9 se identifica que 62% de la muestra participante perciben un nivel malo en dimensión regulación económica y gestión del desarrollo marítimo, al igual que 67% de los participantes perciben un regular, a diferencia que 50% de los encuestados perciben un nivel regular en dimensión regulación económica y buena en gestión del desarrollo marítimo. El valor Tau-b de Kendall 0.364 (positiva baja) con una significancia 0.077 que es mayor 5% de significancia estándar ( $P > 0.05$ ); demostrándose que la dimensión regulación económica y la gestión del desarrollo marítimo no existe una relación significativa.

**H<sub>3</sub>:** Existe relación entre dimensión cuestión laboral y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.

**Tabla 28.**

*Tabla de contingencia entre dimensión cuestión laboral y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.*

|          |         |   | Gestión del desarrollo marítimo |         |        | Total  |
|----------|---------|---|---------------------------------|---------|--------|--------|
|          |         |   | Mala                            | Regular | Buena  |        |
| Cuestión | Mala    | N | 9                               | 1       | 0      | 10     |
|          |         | % | 69,2%                           | 16,7%   | 0,0%   | 47,6%  |
| Laboral  | Regular | N | 4                               | 5       | 2      | 11     |
|          |         | % | 30,8%                           | 83,3%   | 100,0% | 52,4%  |
| Total    |         | N | 13                              | 6       | 2      | 21     |
|          |         | % | 100,0%                          | 100,0%  | 100,0% | 100,0% |

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.534 Sig. P = 0.009 < 0.01; Rho de Spearman = 0.558 Sig. P = 0.009 < 0.01**

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### **Interpretación**

En la tabla 10 se precisa que 69.2% de la muestra participante conciben un nivel malo en dimensión cuestión laboral y gestión del desarrollo marítimo, en contraste del 83% de los participantes conciben un nivel regular en dimensión cuestión laboral y gestión del desarrollo marítimo. El valor Tau-b de Kendall 0.534 (positiva alta) con una significancia 0.009 que es menor 1% de significancia estándar ( $P < 0.01$ ); demostrándose que dimensión cuestión laboral y gestión del desarrollo marítimo existe una relación altamente significativa.

**H4:** Existe relación entre dimensión expansión de la capacidad y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.

**Tabla 29.**

*Tabla de contingencia entre dimensión expansión de la capacidad y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.*

|                                 |         |   | Gestión del desarrollo marítimo |         |        |        |
|---------------------------------|---------|---|---------------------------------|---------|--------|--------|
|                                 |         |   | Mala                            | Regular | Buena  | Total  |
| Expansion<br>de la<br>capacidad | Mala    | N | 9                               | 5       | 0      | 14     |
|                                 |         | % | 69,2%                           | 83,3%   | 0,0%   | 66,7%  |
|                                 | Regular | N | 4                               | 1       | 2      | 7      |
|                                 |         | % | 30,8%                           | 16,7%   | 100,0% | 33,3%  |
| Total                           |         | N | 13                              | 6       | 2      | 21     |
|                                 |         | % | 100,0%                          | 100,0%  | 100,0% | 100,0% |

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.306 Sig. P = 0.125 > 0.05; Rho de Spearman = 0.165 Sig. P = 0.475 > 0.05**

**Fuente:** Instrumento aplicado a profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### **Interpretación**

En la tabla 11 se precisa 83% de la muestra participante conciben un nivel malo en la dimensión expansión de la capacidad y gestión del desarrollo marítimo, a diferencia del 31% de participantes conciben un nivel regular en dimensión expansión de la capacidad y mala en gestión del desarrollo marítimo. El valor Tau-b de Kendall 0.306 (positiva baja) con una significancia 0.125 que es mayor 5% de significancia estándar ( $P > 0.05$ ); demostrándose que dimensión expansión de la capacidad y gestión del desarrollo marítimo no existe una relación significativa.

**H<sub>5</sub>:** Existe relación entre dimensión proyectos públicos-privados y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.

**Tabla 30.**

*Tabla de contingencia entre dimensión proyectos públicos-privados y gestión del desarrollo marítimo de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.*

|                        |         |   | Gestión del desarrollo marítimo |         |        | Total  |
|------------------------|---------|---|---------------------------------|---------|--------|--------|
|                        |         |   | Mala                            | Regular | Buena  |        |
| Proyectos<br>Públicos- | Mala    | N | 12                              | 3       | 0      | 15     |
|                        |         | % | 92,3%                           | 50,0%   | 0,0%   | 71,4%  |
| Privados               | Regular | N | 1                               | 3       | 2      | 6      |
|                        |         | % | 7,7%                            | 50,0%   | 100,0% | 28,6%  |
| Total                  |         | N | 13                              | 6       | 2      | 21     |
|                        |         | % | 100,0%                          | 100,0%  | 100,0% | 100,0% |

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.502 Sig. P = 0.011 < 0.05; Rho de Spearman = 0.637 Sig. P = 0.002 < 0.01**

**Fuente:** Instrumento aplicado a profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### **Interpretación**

En la tabla 12 se precisa 92% de la muestra participante conciben mala en la dimensión proyectos públicos-privados y gestión del desarrollo marítimo, a diferencia del 100% de los participantes conciben un nivel regular en dimensión proyectos públicos-privados y buena en gestión del desarrollo marítimo. El valor Tau-b de Kendall 0.502 (positiva alta) con una significancia 0.011 que es menor 5% de significancia estándar ( $P < 0.05$ ); demostrándose que dimensión proyectos públicos-privados y gestión del desarrollo marítimo existe una relación significativa.

**H6:** Existe relación entre reforma portuaria nacional y dimensión económica de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.

**Tabla 31.**

*Tabla de contingencia entre dimensión económica y reforma portuaria nacional de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.*

|                            |         |   | Económica |         |        |        |
|----------------------------|---------|---|-----------|---------|--------|--------|
|                            |         |   | Mala      | Regular | Buena  | Total  |
| Reforma portuaria nacional | Mala    | N | 13        | 0       | 0      | 13     |
|                            |         | % | 76.5%     | 0.0%    | 0.0%   | 61.9%  |
| nacional                   | Regular | N | 4         | 3       | 1      | 8      |
|                            |         | % | 23.5%     | 100.0%  | 100.0% | 38.1%  |
| Total                      |         | N | 17        | 3       | 1      | 21     |
|                            |         | % | 100.0%    | 100.0%  | 100.0% | 100.0% |

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.371 Sig. P = 0.008 < 0.05; Rho de Spearman = 0.616 Sig. P = 0.003 < 0.01**

**Fuente:** Instrumento aplicado a profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### **Interpretación**

En la tabla 13 se precisa 76.5% de la muestra participante señalan un nivel malo en la dimensión económica y la reforma portuaria nacional, a diferencia del 100% de los participantes señalan un nivel regular en dimensión económica y reforma portuaria nacional. El valor Tau-b de Kendall 0.371 (positiva baja) con una significancia 0.008 que es menor al 5% de significancia estándar ( $P < 0.05$ ); demostrándose que dimensión económica y reforma portuaria nacional existe una relación significativa.

**H7:** Existe relación entre reforma portuaria nacional y dimensión social de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.

**Tabla 32.**

*Tabla de contingencia entre dimensión social y reforma portuaria nacional de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.*

|                            |         |   | Social |         |        | Total  |
|----------------------------|---------|---|--------|---------|--------|--------|
|                            |         |   | Mala   | Regular | Buena  |        |
| Reforma portuaria nacional | Mala    | N | 3      | 10      | 0      | 13     |
|                            |         | % | 100.0% | 62.5%   | 0.0%   | 61.9%  |
| nacional                   | Regular | N | 0      | 6       | 2      | 8      |
|                            |         | % | 0.0%   | 37.5%   | 100.0% | 38.1%  |
| Total                      |         | N | 3      | 16      | 2      | 21     |
|                            |         | % | 100.0% | 100.0%  | 100.0% | 100.0% |

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.343 Sig. P = 0.010 < 0.05; Rho de Spearman = 0.478 Sig. P = 0.028 < 0.05**

**Fuente:** Instrumento aplicado a profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### **Interpretación**

En la tabla 14 se precisa 100% de la muestra participante señalan un nivel malo en la dimensión social y la reforma portuaria nacional, a diferencia del 37.5% de los participantes señalan un nivel regular en dimensión social y reforma portuaria nacional. El valor Tau-b de Kendall 0.343 (positiva baja) con una significancia 0.010 que es menor al 5% de significancia estándar ( $P < 0.05$ ); demostrándose que dimensión social y reforma portuaria nacional existe una relación significativa.

**H8:** Existe relación entre reforma portuaria nacional y dimensión ambiental de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019

**Tabla 33.**

*Tabla de contingencia entre dimensión ambiental y reforma portuaria nacional de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.*

|                               |         | Ambiental |         |        | Total  |        |
|-------------------------------|---------|-----------|---------|--------|--------|--------|
|                               |         | Mala      | Regular | Buena  |        |        |
| Reforma portuaria<br>nacional | Mala    | N         | 8       | 5      | 0      | 13     |
|                               |         | %         | 80.0%   | 62.5%  | 0.0%   | 61.9%  |
|                               | Regular | N         | 2       | 3      | 3      | 8      |
|                               |         | %         | 20.0%   | 37.5%  | 100.0% | 38.1%  |
| Total                         |         | N         | 10      | 8      | 3      | 21     |
|                               |         | %         | 100.0%  | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.124 Sig. P = 0.546 > 0.05; Rho de Spearman = 0.469 Sig. P = 0.032 < 0.05**

**Fuente:** Instrumento aplicado a profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### **Interpretación**

En la tabla 15 se precisa 80% de la muestra participante conciben un nivel malo en dimensión ambiental y reforma portuaria nacional, en contraste del 37.5% de los participantes conciben un nivel regular en dimensión ambiental y reforma portuaria nacional. El valor Tau-b de Kendall 0.124 (positiva baja) con una significancia 0.546 que es mayor 5% de significancia estándar ( $P > 0.05$ ), demostrándose que dimensión ambiental y reforma portuaria nacional no existe una relación significativa.

**H9:** Existe relación entre reforma portuaria nacional y dimensión competitividad de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.

**Tabla 34.**

*Tabla de contingencia entre dimensión competitividad y reforma portuaria nacional de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio ransporte y comunicaciones, Lima 2019.*

|                            |         | Competitividad |         |        | Total  |       |
|----------------------------|---------|----------------|---------|--------|--------|-------|
|                            |         | Mala           | Regular | Buena  |        |       |
| Reforma portuaria nacional | Mala    | N              | 13      | 0      | 0      | 13    |
|                            |         | %              | 92.9%   | 0.0%   | 0.0%   | 61.9% |
|                            | Regular | N              | 1       | 5      | 2      | 8     |
|                            |         | %              | 7.1%    | 100.0% | 100.0% | 38.1% |
| Total                      | N       | 14             | 5       | 2      | 21     |       |
|                            | %       | 100.0%         | 100.0%  | 100.0% | 100.0% |       |

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.300 Sig. P = 0.143 > 0.05; Rho de Spearman = 0.886 Sig. P = 0.000 < 0.05**

**Fuente:** Instrumento aplicado a profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### **Interpretación**

En la tabla 16 se precisa 93% de la muestra participante señalan un nivel malo en dimensión competitividad y reforma portuaria nacional, en contraste del 100% de los participantes conciben un nivel regular en dimensión competitividad y reforma portuaria nacional. El valor Tau-b de Kendall 0.300 con una significancia 0.143 que es mayor a 5% de significancia estándar ( $P > 0.05$ ); demostrándose que dimensión competitividad y reforma portuaria nacional no existe una relación significativa.

**H10:** Existe relación entre reforma portuaria nacional y dimensión globalización de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.

**Tabla 35.**

*Tabla de contingencia entre dimensión globalización y reforma portuaria nacional de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio transporte y comunicaciones, Lima 2019.*

|                               |         | Globalización |         |        |        | Total |
|-------------------------------|---------|---------------|---------|--------|--------|-------|
|                               |         | Mala          | Regular | Buena  |        |       |
| Reforma portuaria<br>nacional | Mala    | N             | 10      | 3      | 0      | 13    |
|                               |         | %             | 100.0%  | 33.3%  | 0.0%   | 61.9% |
|                               | Regular | N             | 0       | 6      | 2      | 8     |
|                               |         | %             | 0.0%    | 66.7%  | 100.0% | 38.1% |
| Total                         | N       | 10            | 9       | 2      | 21     |       |
|                               | %       | 100.0%        | 100.0%  | 100.0% | 100.0% |       |

**Tau-b de Kendall ( $\tau$ ) = 0.591 Sig. P = 0.04 < 0.05; Rho de Spearman = 0.799 Sig. P = 0.000 < 0.05**

**Fuente:** Instrumento aplicado a profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### **Interpretación**

En la tabla 17 se precisa 100% de la muestra participante señalan un nivel malo en dimensión globalización y reforma portuaria nacional, en contraste del 67% de los participantes que señalan un nivel regular en dimensión globalización y reforma portuaria nacional. El valor Tau-b de Kendall 0.591 con una significancia 0.04 que es menor a 5% de significancia estándar ( $P < 0.05$ ); demostrándose que dimensión globalización y reforma portuaria nacional existe una relación significativa.

**Tabla 36.**

*Resumen de pruebas e hipótesis de variables reforma portuaria nacional y gestión del desarrollo marítimo y sus dimensiones la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.*

| RELACIÓN CAUSAL DE VARIABLES                                | RHO DE SPEARMAN          | PROBABILIDAD (P - VALOR) | DECISIÓN         | SIGNIFICANCIA                                      |
|---|--------------------------|--------------------------|------------------|--|
| Gestión de desarrollo marítimo y reforma portuaria nacional | 0.621<br>(positiva alto) | 0.003<0.01               | Se rechaza la Ho | La correlación positiva es altamente significativa |

#### **Relación de las dimensiones de la variable Gestión de Desarrollo Marítimo**

|   |                                       |            |                  |  |
|---|---------------------------------------|------------|------------------|--|
| Dimensión institucional - gestión de desarrollo marítimo              | 0.533<br>(positiva alta)              | 0.013<0.05 | Se rechaza la Ho | La correlación positiva es significativa     |
| Dimensión regulación económica - gestión de desarrollo marítimo       | 0.210<br>(positiva baja despreciable) | 0.360>0.05 | Se acepta la Ho  | La correlación positiva no es significativa  |
| Dimensión cuestión laboral - gestión de desarrollo marítimo           | 0.558<br>(positiva alto)              | 0.009<0.01 | Se rechaza la Ho | La correlación positiva es muy significativa |
| Dimensión expansión de la capacidad- gestión de desarrollo marítimo   | 0.165<br>(positiva baja despreciable) | 0.475>0.05 | Se acepta la Ho  | La correlación positiva no es significativa  |
| Dimensión proyectos públicos-privados- gestión de desarrollo marítimo | 0.637<br>(positiva alto)              | 0.002<0.01 | Se rechaza la Ho | La correlación positiva es muy significativa |

#### **Relación de las dimensiones de la variable Reforma Portuaria Nacional**

|  |                          |            |                  |  |
|--|--------------------------|------------|------------------|--|
| Dimensión económica- reforma portuaria nacional      | 0.616<br>(positiva alto) | 0.003<0.01 | Se rechaza la Ho | La correlación positiva es muy significativa |
| Dimensión social- reforma portuaria nacional         | 0.478<br>(positiva alto) | 0.028<0.05 | Se rechaza la Ho | La correlación positiva es significativa     |
| Dimensión ambiental- reforma portuaria nacional      | 0.469<br>(positiva alto) | 0.032<0.05 | Se rechaza la Ho | La correlación positiva es significativa     |
| Dimensión competitividad- reforma portuaria nacional | 0.886<br>(positiva alto) | 0.000<0.01 | Se rechaza la Ho | La correlación positiva es muy significativa |
| Dimensión globalización- reforma portuaria nacional  | 0.772<br>(positiva alto) | 0.000<0.01 | Se rechaza la Ho | La correlación positiva es muy significativa |

**Fuente:** Datos obtenidos de las Tabla 7 a la Tabla17.

#### IV. DISCUSIÓN

Actualmente, el Perú se encuentra posesionada privilegiadamente a nivel Mundial, sin embargo, en cuanto a la infraestructura para la conectividad de acuerdo al World Economic Forum (2019) el Perú se encuentra ubicado en el puesto 88 de 141 países analizados y la eficiencia de los servicios portuarios se encuentra ubicado en el puesto 84 de 141 países. La conectividad de un País con sus semejantes es de suma importancia en el proceso de la internacionalización, pero, para lograrlo, debido a que todos los mercados nacionales llegan a un punto de saturación, se requiere optar por nuevas y adecuadas infraestructuras, orientadas a una labor específica.

En la presente investigación se determinó que existe correlación altamente significativa entre la variable reforma portuaria nacional y la variable gestión del desarrollo marítimo con un  $Rho=0.621$  y con  $Sig. Bilateral=0.003$  ( $p$  valor  $<0.01$ ). Debemos entender que La gestión del desarrollo marítimo está relacionado a las nuevas prácticas modernas propias de la gestión, que tiene como objetivo, vincular la medición del desempeño con los procesos de planificación estratégicos en un mercado más competitivo; requiriendo para ello nuevas prácticas de gestión en las dimensiones económica, social, ambiental, competitividad y globalización; para lo cual se necesita de una reforma portuaria liderada por el gobierno al lograr establecer objetivos concretos de cambio en la industria portuaria y contribuya al desarrollo de la conectividad del país requiriendo para ello lineamientos internacionales estandarizados de intercambio de productos, exigiendo la construcción de nuevas infraestructuras, puertos más grandes, capaces de recibir a embarcaciones de gran tonelaje (A. Suárez-Alemán, T. Serebrisky, O. Ponce de León , 2019)

Esta conclusión se relaciona con autores como Suárez & Serebrisky (2016) donde afirma que la reforma portuaria nacional, se define como procesos en los que el gobierno, modifica la legislación, establece objetivos concretos de cambios en la industria portuaria, relacionados con un régimen de trabajo o con participación de la entidad privada en actividades portuarias. Teniendo tres diferentes grupos: (a) los pioneros; (b) reformas integrales en una fase posterior; y (c) países que no implementaron reformas integrales e implicando las las dimensiones económica, social, ambiental, competitividad y globalización. También M.R.Brooks y A.A.Pallis (2013) concluye que la gestión del

desarrollo marítimo está relacionado a las nuevas prácticas modernas propias de la gestión, que tiene como objetivo, vincular la medición del desempeño con los procesos de planificación estratégicos en un mercado más competitivo respecto a los servicios portuarios de los países desarrollados; siendo los países sudamericanos los que no han sido ajenos frente al desarrollo y sostenimiento de la industria naval liderada por los países desarrollados, por el contrario, Brasil, Argentina, Chile, entre otros; su desarrollo en el sector marítimo ha tenido un gran apogeo en los últimos años. Para la Comisión Económica para América Latina (2015) las actuales condiciones del sistema económico requieren de la logística, el transporte, así como también, mejorar la competitividad y la productividad de los factores. Esto significa impulsar hacia una dirección estratégica, donde los puertos modernos son más competitivos y cumplen con estándares de desempeño más altos. A su vez, incrementa la demanda de métodos coherentes y fiables para medir el desempeño en los puertos internacionales.

Asimismo, se determinó que existe correlación altamente significativa entre variable reforma portuaria nacional y la variable gestión del desarrollo marítimo,  $Rho=0.621$  y Sig. Bilateral= $0.003$  (p valor  $<0.01$ ), a un nivel de significancia de 1%. (Ver tabla 18), el cual, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.

También se determinó que existe correlación significativa entre variable gestión del desarrollo marítimo y la dimensión institucional,  $Rho=0.533$  y Sig. Bilateral= $0.013$  (p valor $<0.05$ ), a un nivel de significancia de 5%. (Ver tabla 18), el cual, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.

Se determinó, no existe correlación significativa entre variable gestión del desarrollo marítimo y dimensión regulación económica,  $Rho=0.210$  y Sig. Bilateral= $0.360$  (p valor $>0.05$ ), a un nivel de significancia de 5%. (Ver tabla 18), el cual, rechaza la hipótesis de la investigación y acepta la hipótesis nula.

Se determinó, existe correlación significativa entre variable gestión del desarrollo marítimo y dimensión cuestión laboral,  $Rho=0.558$  y Sig. Bilateral= $0.009$  (p valor $<0.01$ ), a un nivel de significancia de 1%. (Ver tabla 18), el cual, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.

Se determinó, existe correlación significativa entre variable gestión del desarrollo marítimo y dimensión expansión de la capacidad,  $Rho=0.165$  y Sig. Bilateral= $0.475$  (p valor  $> 0.05$ ), a un nivel de significancia de 5%. (Ver tabla 18), el cual, rechaza la hipótesis de la investigación y acepta la hipótesis nula.

Se determinó, existe correlación significativa entre variable gestión del desarrollo marítimo y dimensión proyectos públicos-privados,  $Rho=0.637$  y Sig. Bilateral= $0.002$  (p valor $<0.01$ ), a un nivel de significancia de 1%. (Ver tabla 18), el cual, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.

Se determinó, existe correlación significativa entre variable reforma portuaria nacional y dimensión económica,  $Rho=0.616$  y Sig. Bilateral= $0.003$  (p valor  $<0.01$ ), a un nivel de significancia de 1%. (Ver tabla 18), el cual, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.

Se determinó, existe correlación significativa entre variable reforma portuaria nacional y dimensión social,  $Rho=0.478$  y Sig. Bilateral= $0.028$  (p valor  $<0.05$ ), a un nivel de significancia de 5%. (Ver tabla 18), el cual, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.

Se determinó, existe correlación significativa entre variable reforma portuaria nacional y dimensión ambiental,  $Rho=0.469$  y Sig. Bilateral= $0.032$  (p valor  $<0.05$ ), a un nivel de significancia de 5%. (Ver tabla 18), el cual, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.

Se determinó, existe correlación significativa entre variable reforma portuaria nacional y dimensión competitividad,  $Rho=0.886$  y Sig. Bilateral= $0.000$  (p valor  $<0.01$ ), a un nivel de significancia de 1%. (Ver tabla 18), el cual, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.

Se determinó, existe correlación significativa entre variable reforma portuaria nacional y dimensión globalización con  $Rho=0.772$  y Sig. Bilateral= $0.000$  (p valor  $<0.01$ ), a un nivel de significancia de 1%. (Ver tabla 18), el cual, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.

## V. CONCLUSIONES

- Se decretó que la relación entre variable reforma portuaria nacional y variable gestión del desarrollo marítimo es significativa, en virtud del coeficiente Rho de Spearman de 0.621 (positiva alta) y Sig. Bilateral=0.003 (p valor<0.01), nivel de significancia de 1%, en consecuencia, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.
- Se decretó que la relación entre variable gestión del desarrollo marítimo y dimensión institucional es significativa, en virtud del coeficiente Rho de Spearman de 0.533 (positiva alta) y Sig. Bilateral=0.013 (p valor<0.05), nivel de significancia de 5%, en consecuencia, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.
- Se decretó que la relación entre variable gestión del desarrollo marítimo y dimensión institucional no es significativa en virtud del coeficiente Rho de Spearman 0.210 y Sig. Bilateral=0.360 (p valor>0.05), nivel de significancia de 5%, en consecuencia, rechaza la hipótesis de la investigación y acepta la hipótesis nula.
- Se decretó que la relación entre variable gestión del desarrollo marítimo y dimensión cuestión laboral es significativa en virtud del coeficiente Rho de Spearman 0.558 y Sig. Bilateral=0.009 (p valor<0.01), nivel de significancia de 1%, el cual, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.
- Se decretó que la relación entre variable gestión del desarrollo marítimo y dimensión expansión de la capacidad no es significativa en virtud del coeficiente Rho de Spearman 0.165 y Sig. Bilateral=0.475 (p valor > 0.05), nivel de significancia de 5%, el cual, rechaza la hipótesis de la investigación y acepta la hipótesis nula.
- Se decretó que la relación entre variable gestión del desarrollo marítimo y dimensión proyectos públicos-privados es significativa en virtud del coeficiente Rho de Spearman 0.637 y Sig. Bilateral=0.002 (p valor<0.01), nivel de significancia de 1%, el cual, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.

- Se decretó que la relación entre variable reforma portuaria nacional y dimensión económica es significativa en virtud del coeficiente Rho de Spearman 0.616 y Sig. Bilateral=0.003 (p valor <0.01), nivel de significancia de 1%, en consecuencia, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.
- Se decretó que la relación entre variable reforma portuaria nacional y dimensión social es significativa en virtud del coeficiente Rho de Spearman 0.478 y Sig. Bilateral=0.028 (p valor <0.05), nivel de significancia de 5%, en consecuencia, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.
- Se decretó que la relación entre variable reforma portuaria nacional y dimensión ambiental es significativa en virtud del coeficiente Rho de Spearman 0.469 y Sig. Bilateral=0.032 (p valor <0.05), nivel de significancia de 5%, en consecuencia, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.
- Se decretó que la relación entre variable reforma portuaria nacional y dimensión competitividad es significativa en virtud del coeficiente Rho de Spearman 0.886 y Sig. Bilateral=0.000 (p valor <0.01), nivel de significancia de 1%, en consecuencia, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.
- Se decretó que la relación entre variable reforma portuaria nacional y dimensión globalización es significativa en virtud del coeficiente Rho de Spearman 0.772 y Sig. Bilateral=0.000 (p valor <0.01), a un nivel de significancia de 1%, en consecuencia, acepta la hipótesis de la investigación y rechaza la hipótesis nula.

## **VI. RECOMENDACIONES**

Examinados los resultados del presente investigación, planteamos que los responsables de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, las siguientes recomendaciones:

- Se inicie el planteamiento de las acciones de la reforma portuaria nacional articuladas a las políticas del país, liderado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones a través de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte
- El gobierno regional y el gobierno local deben fortalecer funciones de planeación y de regulación de Transporte Portuario, elevando el nivel técnico mediante capacitación, incorporación de tecnología y sistemas de información, así como procurando una mayor vinculación de la planeación con la elaboración de presupuestos y ejecución de obras de envergadura portuarias.
- Los legisladores del Congreso de la República deben diseñar propuestas legislativas que coadyuven de acuerdo a las exigencias y cobertura de los vacíos legales existentes en la normativa referente al desarrollo de la gestión marítima en Perú.
- A los docentes y estudiantes del desarrollo de la gestión marítima en el Perú y la reforma portuaria nacional, el presente estudio de investigación científica lo tomen como referente para ejecutar futuras indagaciones de corte experimental tomando como temas relevantes: programas de desarrollo de la gestión marítima, infraestructura e ingeniería marítima, participación social y procesos de la reforma portuaria nacional.

## VII. REFERENCIAS

A. Suárez-Alemán, T. Serebrisky, O. Ponce de León (2019) Competitividad Portuaria en América Latina y el Caribe. Un análisis de la regulación, gobernanza y competencia en el sector portuaria de la región.

Chacholiades, M., (1992). Economía Internacional. Segunda ed. Colombia: McGraw Hill Interamericana, S.A.

Chen, L. & De Lombaerde, P. (2014). Testing the relationships between globalization, regionalization and the regional hubness of the BRICs. Journal of Policy Modeling, Issue 36, pp. 111 - 131.

Comisión Económica para América Latina y El Caribe, CEPAL. (2012). Perfiles de Infraestructura y Transporte en América Latina. Caso Perú, s.l.: CEPAL.

Comisión Económica para América Latina y El Caribe, CEPAL. (2013). Perfil Marítimo de América Latina y El Caribe.

D. Hummels (2009). Globalization and freight transport costs in maritime shipping and aviation, Forum Paper 2009-3, Organization for Economic Cooperation and Development and International Transport Forum, París.

D. Njnkeu, B.P.Fosso y J. S. Wilson. (2008). Expanding trade within Africa: The impact of trade facilitación, Policy Research Working Paper 4790, World Bank Development Research Group.

Economic Commission for Latin America and The Caribbean ECLAC, (2014). Perfil Logístico y Marítimo de América Latina y El Caribe.

González Laxe, Fernando (2013). Geoestrategia portuaria: Estudios marítimos

J. Hiney, (2014). Politics, path dependence and public goods: The case of international container ports, tesis doctoral, Dublin City University.

J. I. Castillo-Manzano, L. López- Valpuesta y F. G. Laxe, (2010), Political coordination costs in the Spanish port devolution process: A note, *Ocean and Coastal Management*.

J.L. Tongzon, (1995). Systematizing international benchmarking for ports, *Maritime Policy and Management*

J. Tongzon y W.Heng, (2005). Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals), *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(5): 405-424.

K. Bichou, (2006). Review of port performance approaches and a supply chain framework to port performance benchmarking, *Research in Transportation Economics*, 17: 567-598.

K. Culinane y D. W. Song, (2002). Port privatization policy and practice, *Transport Reviews*, 22(1):55-75

Kotler, P. & Caslione, J. A., (2010). *Caótica. Administración y Marketing en tiempos de caos..* Bogotá: Editorial Norma S.A..

León Chen, S., González Rivas, M. & Monasterios, D., (2013). La Articulación Logística en la Evolución de los Puertos desde la Perspectiva del Desarrollo Sustentable. *Doctum*, 13(1), pp. 69 - 84.

M.M. Gonzales y L. Trujillo, (2009). Efficiency measurement in the port industry: A survey of the empirical evidence, *Journal of Transport Economics and Policy*, 43(2): 157-192.

M. R. Brooks y A.A.Pallis, eds, (2013). *Advances in port performance and strategy*, *Research in Transportation Business and Management*, Vol. 8.

M.R. Brooks, T. Schellinck y A.A. Pallis, (2011), A systematic approach for evaluating port effectiveness, *Maritime Policy and Management*, 38(3):315-334.

P. Fourgeaud, (2000), *Measuring port performance*, World Bank.

R. Cruz, J. Ferreira y S. Azevedo, (2012). A dynamic strategic portfolio analysis: Positioning Iberian seaports, *South African Journal of Business Management*

R. Baltazar y M. R. Brooks, (2006). Port governance, devolution and the matching framework: A configuration theory approach, *Research in Transportation Economics*

S. Cheon, (2007). World port institutions and productivity: Roles of ownership, corporate structure, and inter-port competition, tesis doctoral, University of California Transportation Centre.

Soros, G., (2002). *Globalización*. Barcelona: Editorial Planeta, S.A..

Turner, H., Windle, R. & Dresner, M., (2004). North American container port productivity: 1984 - 1997. *Transportation Research Part E: Logistic and Transportation Review*, 4(40), pp. 339 - 356.

United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD, (2008). *El Transporte Marítimo en 2008*, Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas.

United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD, (2013). *Review of Maritime Transport*, New York and Geneva: UNCTAD.

UNCTAD y la Asociación Internacional de Puertos (1987). *Monografía n° 6: Measuring and Evaluating Port Performance and Productivity*. Publicación de las Naciones Unidas. UNCTAD/SHIP/494(6). Ginebra.

Yuen, C.-l. A., Zhang, A. & Cheung, W., (2012). Port competitiveness from the users' perspective: An analysis of major container ports in China and its neighboring countries. *Research in Transportation Economics*, Volume 35, pp. 34 - 40.

W. K. Talley, (2006). An Economic theory of the port, *Research in Transportation Economics*, 16: 43-65.

Zamora Torres, A. I. & Pedraza Rendon, O. H., (2013). Competitividad del Transporte en el marco del Comercio Internacional. *Ciencia Económicas*, 05 May, 31(1), pp. 181 - 199.

Zorrilla González, J., (2014). The role of industrial ports in the south of Tamaulipas in the process of globalization in México. *Economía Sociedad y Territorio*, XIII(41), pp. 279 - 286.

## ANEXOS

### ANEXO 1: MARCO LEGAL DE LAS VARIABLES, REFORMA PORTUARIA NACIONAL Y LA GESTIÓN DEL DESARROLLO MARÍTIMO

| N° | MARCO LEGAL   |
|----|---|
| 1  | Constitución Política del Perú.   |
| 2  | Ley General del Ambiente: Ley N° 28611, publicada el 13 de octubre de 2005.   |
| 3  | Ley N°26768, Ley de evaluación de impacto ambiental para obras y actividades.   |
| 4  | Ley del Sistema Portuario Nacional: Ley N° 27943, publicada el 1 de marzo de 2003.  |
| 5  | Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional: D.S. N° 003-2004-MTC, publicado el 4 de febrero de 2004.   |
| 6  | Ley General de Residuos Sólidos: Ley N° 27314, publicada el 20 de julio del 2000, modificada por el Decreto Legislativo N° 1065.                          |
| 7  | Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental (SNGA): Ley N° 28245, publicada el 4 de junio de 2004.  |
| 8  | Reglamento de la Ley N° 28245, Decreto Supremo N° 008-2005-PCM del 28 de enero de 2005.   |
| 9  | Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental: Ley N° 27446 publicada el 23 de abril del 2001, modificada por el Decreto Legislativo 1078. |
| 10 | Ley N°28660, Ley que determina la naturaleza jurídica de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN.                                  |
| 11 | Ley General de Expropiaciones: Ley N° 27117. * Ley Orgánica de Municipalidades: Ley N° 27972.   |
| 12 | Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones: Ley N° 27791.   |

|           |   |
|-----------|---|
| <b>13</b> | Ley de Sistema Nacional de Inversión Pública: Ley N° 27293. * Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación y normas modificatorias y complementarias que sean aplicables: Ley N° 28296.   |
| <b>14</b> | Ley N°29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, su reglamento y modificatorias. *Ley de Creación del Ministerio del Ambiente: Decreto Legislativo N° 1013 y sus modificaciones.  |
| <b>15</b> | Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado mediante Decreto Supremo N°254-2017-EF y sus modificatorias.   |
| <b>16</b> | Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N°410-2015-EF y sus modificatorias.  |
| <b>17</b> | Decreto Legislativo N°1012, Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N°127-2014-EF, normas que serán de aplicación de acuerdo con lo dispuesto en la Primera Disposición Complementaria y Transitoria de dicho decreto legislativo. |
| <b>18</b> | Texto Único de Procedimientos Administrativos: D.S. N° 016-2005-MTC, publicado el 29 de junio de 2005.  |
| <b>19</b> | Reglamento de Investigaciones Arqueológicas: R.S. N° 004-2000-ED, publicado el 25 de enero de 2000.   |
| <b>20</b> | Reglamento de la Resolución Ministerial N° 116-2003-MTC/02 a través de la Resolución Directoral N° 063-2007-MTC/16, emitida por la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales.  |
| <b>21</b> | Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad Portuaria Nacional: D.S. N° 034-2004-MTC, publicado el 22 de agosto de 2004.   |
| <b>22</b> | Decreto Supremo N° 006-2005-MTC: Plan Nacional de Desarrollo Portuario PNDP, publicado el 19 de marzo de 2005.  |

|            |  |
|------------|--|
| <b>23</b>  | Reglamento de la Resolución Ministerial N° 116-2003-MTC/02 a través de la Resolución Directoral N° 004-2003-MTC/16, emitida por la Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales, publicada el 30 de marzo del 2003.  |
| <b>24</b>  | Plan Nacional de Desarrollo Portuario-PNDP, publicado el 19 de marzo de 2005.  |
| <b>25</b>  | Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias o Convención de Londres sobre Vertimientos, en vigor internacional desde 1975. Se refiere al vertimiento de desechos generados por el hombre en el mar como método de eliminación (materiales de dragado, desechos industriales: desechos de sistemas de alcantarillado, etc.). |
| <b>26</b>  | Reglamento de la ley de Sistema Nacional de Inversión Pública: D.S. N° 57- 2002-EF, Directiva N° 0004-2002- EF/68.01 y Anexos del SNIP.  |
| <b>27</b>  | Resolución Directoral N° 006-2004-MTC/16. Plan de Consultas y Participación Ciudadana.   |
| <b>28</b>  | R. D. N° 007-2004-MTC/16 Aprueban directrices para la elaboración y aplicación de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario para proyectos de infraestructura de transporte.  |
| <b>29</b>  | Política Operativa 710 del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).   |
| <b>30</b>  | Decreto Legislativo N° 1003, que agiliza trámites para la ejecución de obras públicas.   |
| <b>331</b> | Decreto de Urgencia N° 047-2008 mediante el cual se dictan disposiciones extraordinarias para facilitar las asociaciones público -privadas que promueva el Gobierno Nacional en el contexto de la crisis financiera internacional.   |
| <b>32</b>  | Decreto de Urgencia N° 017-2009 mediante el cual se dictan medidas relacionadas a los plazos para la certificación ambiental de los proyectos comprendidos en los Decretos de Urgencia N° 047-2008 y N° 010-2009.  |
| <b>33</b>  | El Decreto Supremo N° 002-2009 - MINAM que aprueba el Reglamento sobre transparencia, Acceso a la Información Pública Ambiental y Participación y Consulta Ciudadana en Asuntos Ambientales.   |

|           |   |
|-----------|---|
| <b>34</b> | Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM que aprueba el reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación Ambiental.   |
| <b>35</b> | Decreto de Urgencia N° 121-2009 mediante el cual se prioriza la promoción de la inversión privada de diversos proyectos, de asociaciones público privadas y concesiones de obras públicas de infraestructura y de servicios públicos en el año 2010 |

## ANEXO 2: MATRIZ DE PUNTUACIONES DE LA VARIABLE REFORMA PORTUARIA NACIONAL

| Muestra | D. INSTITUCIONAL |    |    |    |           | D. REG. ECONOMICA |    |    |    |           | D. LABORAL |     |     |     |           | D. EXPA CAPACIDAD |     |     |     |           | D. PROY PUBL PRIVADO |     |     |     |           |
|---------|------------------|----|----|----|-----------|-------------------|----|----|----|-----------|------------|-----|-----|-----|-----------|-------------------|-----|-----|-----|-----------|----------------------|-----|-----|-----|-----------|
|         | P1               | P2 | P3 | P4 | Sub-Total | P5                | P6 | P7 | P8 | Sub-Total | P9         | P10 | P11 | P12 | Sub-Total | P13               | P14 | P15 | P16 | Sub-Total | P17                  | P18 | P19 | P20 | Sub-Total |
| E1      | 3                | 2  | 2  | 3  | 10        | 3                 | 3  | 3  | 3  | 12        | 3          | 3   | 3   | 3   | 12        | 3                 | 3   | 1   | 1   | 8         | 2                    | 2   | 1   | 2   | 7         |
| E2      | 1                | 2  | 2  | 3  | 8         | 3                 | 3  | 3  | 2  | 11        | 3          | 3   | 2   | 3   | 11        | 3                 | 2   | 2   | 2   | 9         | 4                    | 4   | 3   | 2   | 13        |
| E3      | 2                | 2  | 2  | 3  | 9         | 3                 | 2  | 2  | 1  | 8         | 2          | 2   | 2   | 3   | 9         | 1                 | 1   | 2   | 2   | 6         | 2                    | 2   | 2   | 3   | 9         |
| E4      | 1                | 2  | 1  | 1  | 5         | 5                 | 1  | 1  | 1  | 8         | 1          | 2   | 2   | 2   | 7         | 3                 | 2   | 2   | 2   | 9         | 3                    | 2   | 2   | 2   | 9         |
| E5      | 1                | 2  | 2  | 2  | 7         | 2                 | 2  | 2  | 2  | 8         | 1          | 1   | 2   | 2   | 6         | 2                 | 2   | 2   | 2   | 8         | 2                    | 2   | 2   | 2   | 8         |
| E6      | 1                | 2  | 2  | 2  | 7         | 4                 | 1  | 1  | 1  | 7         | 1          | 2   | 3   | 2   | 8         | 2                 | 1   | 2   | 2   | 7         | 2                    | 2   | 1   | 2   | 7         |
| E7      | 1                | 2  | 1  | 2  | 6         | 4                 | 2  | 3  | 2  | 11        | 2          | 3   | 2   | 2   | 9         | 2                 | 3   | 2   | 1   | 8         | 1                    | 2   | 2   | 1   | 6         |
| E8      | 1                | 2  | 2  | 3  | 8         | 4                 | 2  | 2  | 1  | 9         | 2          | 3   | 2   | 2   | 9         | 3                 | 1   | 1   | 1   | 6         | 2                    | 2   | 1   | 1   | 6         |
| E9      | 2                | 2  | 2  | 2  | 8         | 4                 | 1  | 2  | 1  | 8         | 2          | 1   | 2   | 2   | 7         | 3                 | 2   | 2   | 3   | 10        | 2                    | 1   | 2   | 2   | 7         |
| E10     | 1                | 3  | 2  | 3  | 9         | 2                 | 2  | 3  | 2  | 9         | 4          | 3   | 3   | 5   | 15        | 4                 | 2   | 2   | 2   | 10        | 2                    | 2   | 2   | 4   | 10        |
| E11     | 1                | 2  | 2  | 3  | 8         | 4                 | 1  | 1  | 1  | 7         | 2          | 1   | 1   | 3   | 7         | 1                 | 1   | 1   | 1   | 4         | 2                    | 1   | 1   | 1   | 5         |
| E12     | 4                | 3  | 3  | 1  | 11        | 5                 | 3  | 3  | 1  | 12        | 3          | 3   | 3   | 3   | 12        | 1                 | 1   | 1   | 2   | 5         | 3                    | 1   | 1   | 1   | 6         |
| E13     | 1                | 3  | 2  | 2  | 8         | 4                 | 3  | 2  | 2  | 11        | 2          | 3   | 4   | 1   | 10        | 4                 | 1   | 2   | 3   | 10        | 2                    | 2   | 1   | 1   | 6         |
| E14     | 2                | 2  | 2  | 4  | 10        | 4                 | 5  | 2  | 2  | 13        | 2          | 4   | 2   | 3   | 11        | 3                 | 3   | 1   | 3   | 10        | 5                    | 1   | 2   | 3   | 11        |
| E15     | 2                | 2  | 2  | 2  | 8         | 3                 | 3  | 2  | 2  | 10        | 3          | 2   | 2   | 4   | 11        | 4                 | 3   | 4   | 3   | 14        | 3                    | 3   | 4   | 4   | 14        |
| E16     | 2                | 2  | 2  | 3  | 9         | 3                 | 2  | 2  | 3  | 10        | 2          | 3   | 1   | 2   | 8         | 2                 | 2   | 3   | 3   | 10        | 1                    | 1   | 1   | 1   | 4         |
| E17     | 3                | 1  | 4  | 3  | 11        | 2                 | 2  | 3  | 2  | 9         | 3          | 5   | 1   | 2   | 11        | 4                 | 1   | 4   | 5   | 14        | 3                    | 3   | 4   | 4   | 14        |
| E18     | 2                | 3  | 3  | 3  | 11        | 1                 | 1  | 3  | 2  | 7         | 2          | 3   | 2   | 2   | 9         | 2                 | 3   | 2   | 2   | 9         | 2                    | 2   | 1   | 1   | 6         |
| E19     | 2                | 3  | 3  | 3  | 11        | 4                 | 3  | 2  | 1  | 10        | 4          | 2   | 1   | 3   | 10        | 3                 | 1   | 2   | 2   | 8         | 2                    | 2   | 1   | 3   | 8         |
| E20     | 1                | 2  | 1  | 2  | 6         | 1                 | 1  | 1  | 2  | 5         | 3          | 2   | 2   | 3   | 10        | 3                 | 1   | 2   | 2   | 8         | 2                    | 3   | 3   | 3   | 11        |
| E21     | 4                | 4  | 3  | 4  | 15        | 3                 | 3  | 3  | 2  | 11        | 2          | 3   | 4   | 4   | 13        | 4                 | 1   | 2   | 2   | 9         | 2                    | 2   | 2   | 2   | 8         |

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

### ANEXO 3: MATRIZ DE PUNTUACIONES DE LA VARIABLE GESTIÓN DEL DESARROLLO MARÍTIMO

| Muestra | D. ECONOMICA |     |     |     |           | D. SOCIAL |     |     |     |           | D. AMBIENTAL |     |     |     |           | D. COMPETITIVIDAD |     |     |     |           | D. GLOBALIZACION |     |     |     |           |
|---------|--------------|-----|-----|-----|-----------|-----------|-----|-----|-----|-----------|--------------|-----|-----|-----|-----------|-------------------|-----|-----|-----|-----------|------------------|-----|-----|-----|-----------|
|         | P21          | P22 | P23 | P24 | Sub-Total | P25       | P26 | P27 | P28 | Sub-Total | P29          | P30 | P31 | P32 | Sub-Total | P33               | P34 | P35 | P36 | Sub-Total | P37              | P38 | P39 | P40 | Sub-Total |
| E1      | 2            | 2   | 2   | 3   | 9         | 3         | 3   | 3   | 3   | 12        | 2            | 2   | 3   | 3   | 10        | 3                 | 3   | 3   | 3   | 12        | 3                | 3   | 3   | 3   | 12        |
| E2      | 2            | 3   | 3   | 2   | 10        | 4         | 4   | 3   | 3   | 14        | 4            | 4   | 4   | 4   | 16        | 2                 | 3   | 4   | 4   | 13        | 4                | 3   | 3   | 4   | 14        |
| E3      | 2            | 1   | 2   | 1   | 6         | 2         | 4   | 3   | 2   | 11        | 2            | 3   | 3   | 3   | 11        | 2                 | 2   | 1   | 1   | 6         | 2                | 2   | 2   | 2   | 8         |
| E4      | 2            | 2   | 2   | 2   | 8         | 2         | 3   | 2   | 2   | 9         | 2            | 2   | 1   | 1   | 6         | 1                 | 1   | 1   | 1   | 4         | 2                | 2   | 2   | 2   | 8         |
| E5      | 1            | 1   | 1   | 1   | 4         | 2         | 2   | 2   | 2   | 8         | 2            | 2   | 2   | 2   | 8         | 2                 | 2   | 2   | 2   | 8         | 1                | 1   | 1   | 1   | 4         |
| E6      | 2            | 1   | 2   | 1   | 6         | 1         | 4   | 4   | 3   | 12        | 3            | 4   | 1   | 5   | 13        | 2                 | 1   | 2   | 2   | 7         | 2                | 3   | 2   | 1   | 8         |
| E7      | 2            | 1   | 2   | 2   | 7         | 3         | 3   | 3   | 3   | 12        | 1            | 1   | 1   | 3   | 6         | 2                 | 1   | 2   | 2   | 7         | 2                | 2   | 1   | 3   | 8         |
| E8      | 2            | 1   | 2   | 2   | 7         | 3         | 3   | 3   | 3   | 12        | 1            | 1   | 1   | 3   | 6         | 2                 | 1   | 2   | 3   | 8         | 2                | 2   | 1   | 3   | 8         |
| E9      | 1            | 1   | 2   | 1   | 5         | 2         | 2   | 3   | 2   | 9         | 2            | 2   | 2   | 3   | 9         | 2                 | 2   | 2   | 2   | 8         | 2                | 2   | 2   | 2   | 8         |
| E10     | 1            | 1   | 2   | 2   | 6         | 2         | 2   | 4   | 2   | 10        | 2            | 2   | 2   | 2   | 8         | 2                 | 2   | 3   | 3   | 10        | 3                | 3   | 2   | 3   | 11        |
| E11     | 2            | 1   | 1   | 1   | 5         | 2         | 3   | 3   | 2   | 10        | 3            | 3   | 2   | 3   | 11        | 1                 | 2   | 1   | 2   | 6         | 2                | 2   | 1   | 2   | 7         |
| E12     | 1            | 1   | 2   | 1   | 5         | 1         | 4   | 5   | 2   | 12        | 1            | 1   | 1   | 1   | 4         | 1                 | 1   | 1   | 1   | 4         | 3                | 3   | 3   | 2   | 11        |
| E13     | 1            | 1   | 1   | 1   | 4         | 2         | 3   | 4   | 1   | 10        | 1            | 2   | 1   | 2   | 6         | 1                 | 1   | 1   | 1   | 4         | 2                | 2   | 1   | 2   | 7         |
| E14     | 1            | 1   | 5   | 3   | 10        | 4         | 5   | 5   | 5   | 19        | 2            | 5   | 5   | 5   | 17        | 5                 | 3   | 5   | 5   | 18        | 5                | 5   | 2   | 5   | 17        |
| E15     | 2            | 3   | 3   | 2   | 10        | 2         | 3   | 3   | 3   | 11        | 2            | 2   | 2   | 2   | 8         | 4                 | 4   | 4   | 3   | 15        | 3                | 2   | 2   | 3   | 10        |
| E16     | 2            | 1   | 2   | 1   | 6         | 3         | 3   | 4   | 2   | 12        | 2            | 2   | 1   | 2   | 7         | 1                 | 1   | 1   | 2   | 5         | 2                | 2   | 2   | 2   | 8         |
| E17     | 5            | 3   | 5   | 4   | 17        | 5         | 5   | 5   | 2   | 17        | 5            | 5   | 5   | 5   | 20        | 5                 | 5   | 5   | 4   | 19        | 4                | 5   | 5   | 4   | 18        |
| E18     | 1            | 2   | 2   | 2   | 7         | 2         | 4   | 4   | 3   | 13        | 2            | 2   | 2   | 4   | 10        | 2                 | 2   | 2   | 2   | 8         | 4                | 2   | 2   | 2   | 10        |
| E19     | 2            | 3   | 2   | 1   | 8         | 2         | 3   | 3   | 3   | 11        | 3            | 3   | 3   | 4   | 13        | 1                 | 1   | 1   | 1   | 4         | 3                | 2   | 3   | 2   | 10        |
| E20     | 2            | 3   | 2   | 1   | 8         | 3         | 3   | 4   | 4   | 14        | 3            | 4   | 3   | 3   | 13        | 2                 | 1   | 2   | 2   | 7         | 3                | 2   | 3   | 3   | 11        |
| E21     | 1            | 1   | 3   | 2   | 7         | 2         | 4   | 4   | 4   | 14        | 4            | 3   | 4   | 3   | 14        | 3                 | 3   | 3   | 3   | 12        | 4                | 3   | 3   | 4   | 14        |

**Fuente:** Instrumentos aplicados a los profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones-Lima, 2019.

## **ANEXO 4: VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO: REFORMA PORTUARIA NACIONAL**

**INSTRUCCIÓN:** A continuación, le hacemos llegar el instrumento de recolección de datos (Cuestionario) que permitirá recoger la información con el objetivo de identificar la Reforma portuaria nacional desde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima 2019. Por lo que le pedimos tenga a bien evaluar el instrumento, haciendo las correcciones pertinentes en la escala valorativa que alcanzamos, con los criterios de validación de contenido:

- a) REDACCIÓN.** Interpretación unívoca del enunciado de la pregunta para lograr con claridad y precisión el uso del vocabulario técnico.
- b) PERTINENCIA.** Es útil y adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.
- c) COHERENCIA O CONGRUENCIA.** Existe una organización lógica en base a la relación estrecha entre: la variable y la dimensión; la dimensión y el indicador; el indicador y el ítem; el ítem y la opción de respuesta con los objetivos a lograr.
- d) ADECUACIÓN.** Correspondencia entre el contenido de cada pregunta y el nivel de preparación o desempeño del entrevistado.
- e) COMPRENSIÓN.** Se alcanza un entendimiento global de las preguntas.

Leyenda: A = 1 = Bueno (se acepta el ítem) B = 0 = Deficiente (se rechaza el ítem)

ESTAREMOS MUY AGRADECIDOS DE USTED

## MATRIZ DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO: REFORMA PORTUARIA NACIONAL

**TITULO DE LA TESIS:** La reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima 2019

| VARIABLE: Reforma portuaria nacional           |  |                                      |   |             |   |            |   |            |   |            |   |               |
|--|--|--------------------------------------|---|-------------|---|------------|---|------------|---|------------|---|---------------|
| DIMENSIÓN 1: Institucional                     |  |                                      |   |             |   |            |   |            |   |            |   |               |
| INDICADORES                                    | ÍTEMS  | CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO |   |             |   |            |   |            |   |            |   | OBSERVACIONES |
|  |  | REDACCIÓN                            |   | PERTINENCIA |   | COHERENCIA |   | ADECUACIÓN |   | COMPRESIÓN |   |               |
|  |  | A                                    | B | A           | B | A          | B | A          | B | A          | B |               |
| Instituciones relacionadas al sector marítimo. | 1. ¿La Institución se encuentra articulada a otras instituciones relacionadas al sector marítimo?              |                                      |   |             |   |            |   |            |   |            |   |               |
| Infraestructura óptima                         | 2. ¿La Institución cuenta con la infraestructura adecuada para el desarrollo de sus actividades?               |                                      |   |             |   |            |   |            |   |            |   |               |
|  | 3. ¿La Institución brinda un servicio adecuado hacia los usuarios?   |                                      |   |             |   |            |   |            |   |            |   |               |
| Mejora de la calidad                           | 4. ¿La Institución realiza un análisis de sus objetivos y/o metas asociado a un sistema de gestión de calidad? |                                      |   |             |   |            |   |            |   |            |   |               |

| <b>DIMENSIÓN 2: Regulación económica</b> |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Entes reguladores                        | 5. ¿En la Institución existe problemas de interpretación y ampliación del marco legal o duplicidad de funciones entre los entes reguladores del sistema portuario?  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 6. ¿La Institución permite mejorar la regulación del sector marítimo y en particular la regulación de la participación del sector privado, beneficiando a la construcción y/o modernización en infraestructura de los servicios portuarios? |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Eficiencia económica                     | 7. ¿La Institución como sistema económico utiliza sus recursos de manera eficiente para lograr una máxima producción de bienes y servicios?   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Crecimiento económico                    | 8. ¿La Institución coadyuva al fortalecimiento del crecimiento económico del País?  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>DIMENSIÓN 3: Laboral</b>              |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Campo laboral                            | 9. ¿La Institución a través de sus diferentes Direcciones/Departamentos cuenta con profesionales acordes a su profesión?  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Capacitación                             | 10. ¿La Institución fomenta la capacitación como parte del sistema de mejoramiento de su recurso humano?  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Seguridad y trabajo                      | 11. ¿La Institución se encuentra articulada a la política de seguridad y salud en el trabajo?   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 12. ¿La Institución designa una remuneración económica de acuerdo al perfil profesional de cada trabajador?   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

| <b>DIMENSIÓN 4: Expansión de la capacidad</b>    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Planes de expansión                              | 13. ¿La Institución se encuentra alineada a las exigencias de expansión portuaria de los países desarrollados?                                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Impacto económico                                | 14. ¿La Institución genera importantes impactos económicos para el desarrollo del País a través de los terminales portuarios?                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Modernización portuaria                          | 15. ¿La Institución articula la política de modernización del estado con los mecanismos de expansión portuaria?                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 16. ¿La institución supervisa constantemente los proyectos de construcción y/o modernización de los Terminales Portuarios?                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>DIMENSIÓN 5: Proyectos público - privados</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Cronograma de actividades                        | 17. ¿La Institución realiza el cumplimiento de las fases del proyecto dentro de los plazos establecidos?                                       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Aprobación de proyectos                          | 18. ¿La Institución coadyuva a que los proyectos de infraestructura portuaria se encuentran alineados al ciclo de inversiones del Invierte.pe? |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 19. ¿La Institución fomenta la aprobación y/o construcción de proyectos de gran envergadura?   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Asociaciones públicas privadas                   | 20. ¿La Institución cuenta con mecanismo de participación y fiscalización para proyectos por Asociación Público Privada?                       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

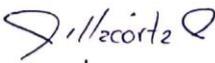
## FICHA VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO: EXPERTO 01

|                                    |  |                        |                     |
|------------------------------------|--|------------------------|---------------------|
| Nombre del Instrumento             | Cuestionario: Reforma portuaria nacional   |                        |                     |
| Objetivo del Instrumento           | Identificar la Reforma portuaria nacional desde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima 2019 |                        |                     |
| Aplicado a la Muestra Participante | Trabajadores de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019                                 |                        |                     |
| Nombre y Apellidos del Experto     | Miguel Ángel Castaño<br>CASTAÑO  | DNI N°                 | 16413080            |
| Dirección Domiciliaria             | Pedro Ruiz 1371 3° Piso  | Teléfono Domiciliario: | 990568354<br>623942 |
| Título Profesional / Especialidad  | Licenciado en Administración   | Teléfono Celular:      | 99056 8354          |
| Grado Académico                    | Magister Admin.  |                        |                     |
| Firma                              |  | Lugar y Fecha:         | Lima<br>22/11/2019. |

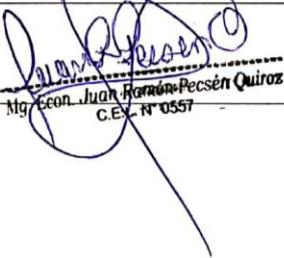
## FICHA VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO: EXPERTO 02

|                                    |  |                        |                                  |
|------------------------------------|--|------------------------|----------------------------------|
| Nombre del Instrumento             | Cuestionario: Reforma portuaria nacional   |                        |                                  |
| Objetivo del Instrumento           | Identificar la Reforma portuaria nacional desde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Lima 2019          |                        |                                  |
| Aplicado a la Muestra Participante | Trabajadores de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones – lima 2019  |                        |                                  |
| Nombre y Apellidos del Experto     | Pedro Ottoniel Morales Salazar   | DNI N°                 | 17910106                         |
| Dirección Domiciliaria             | Calle San Emmeraldas 350 - Urb. La Trévis  | Teléfono Domiciliario: | 044-622989                       |
| Título Profesional / Especialidad  | - Ingeniero Mecánico<br>- Abogado  | Teléfono Celular:      | 966814497                        |
| Grado Académico                    | Doctor en Administración de la Educación   |                        |                                  |
| Firma                              | <br><small>Mg. Pedro Ottoniel Morales Salazar<br/>LIC. EDUCACIÓN SECUNDARIA<br/>MG. EN GESTIÓN PÚBLICA Y DESARROLLO LOCAL<br/>DOCTOR EN ADMINISTRACIÓN DE LA EDUCACIÓN</small> | Lugar y Fecha:         | Trujillo, 13<br>Octubre del 2019 |

### FICHA VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO: EXPERTO 03

|                                    |  |                        |                                  |
|------------------------------------|--|------------------------|----------------------------------|
| Nombre del Instrumento             | Cuestionario: Reforma portuaria nacional   |                        |                                  |
| Objetivo del Instrumento           | Identificar la Reforma portuaria nacional desde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima 2019 |                        |                                  |
| Aplicado a la Muestra Participante | Trabajadores de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019                                 |                        |                                  |
| Nombre y Apellidos del Experto     | HENRY VILLACORTA VALENCIA  | DNI N°                 | 17860116                         |
| Dirección Domiciliaria             | J.J INCLAN 422 STA MARÍA   | Teléfono Domiciliario: | -                                |
| Título Profesional / Especialidad  | LICENCIADO EN EDUCACIÓN  | Teléfono Celular:      | 951559196                        |
| Grado Académico                    | MAGÍSTER   |                        |                                  |
| Firma                              |   | Lugar y Fecha:         | TRUJILLO 23<br>DE NOVIEMBRE 2019 |

### FICHA VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO: EXPERTO 04

|                                    |  |                        |                         |
|------------------------------------|--|------------------------|-------------------------|
| Nombre del Instrumento             | Cuestionario: Reforma portuaria nacional   |                        |                         |
| Objetivo del Instrumento           | Identificar la Reforma portuaria nacional desde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima 2019 |                        |                         |
| Aplicado a la Muestra Participante | Trabajadores de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019                                 |                        |                         |
| Nombre y Apellidos del Experto     | Juan Ramón Peces Quiroz  | DNI N°                 | 16468423                |
| Dirección Domiciliaria             | Tarapaca N° 500 Urb. Campodonico - Ch. clayo   | Teléfono Domiciliario: |                         |
| Título Profesional / Especialidad  | Economista   | Teléfono Celular:      | 998574125               |
| Grado Académico                    | Maestro en Gestión Pública   |                        |                         |
| Firma                              | <br><del>Mg. Econ. Juan Ramón Peces Quiroz</del><br>C.E.Y. N° 0557                | Lugar y Fecha:         | Chiclayo<br>19-Nov-2019 |

## FICHA VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO: EXPERTO 05

|   |  |                               |                      |
|---|--|-------------------------------|----------------------|
| <b>Nombre del Instrumento</b>             | Cuestionario: Reforma portuaria nacional   |                               |                      |
| <b>Objetivo del Instrumento</b>           | Identificar la Reforma portuaria nacional desde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima 2019 |                               |                      |
| <b>Aplicado a la Muestra Participante</b> | Trabajadores de la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019                                 |                               |                      |
| <b>Nombre y Apellidos del Experto</b>     | VICTOR ENRIQUE PUCÓN LLANTO P  | <b>DNI N°</b>                 | 16498965             |
| <b>Dirección Domiciliaria</b>             | Av. Grau N° 185 - Chiclayo.  | <b>Teléfono Domiciliario:</b> |                      |
| <b>Título Profesional / Especialidad</b>  | ECONOMISTA   | <b>Teléfono Celular:</b>      | 948183706            |
| <b>Grado Académico</b>                    | MG. ADMINISTRACION - MENCIÓN GERENCIA EMPRESARIAL.   |                               |                      |
| <b>Firma</b>                              |   | <b>Lugar y Fecha:</b>         | Chiclayo<br>22/11/19 |

## Registro de las respuestas de los expertos validadores del instrumento:

### La Reforma Portuaria Nacional

| ITEMS   | CRITERIOS   | JUECES |    |    |    |    | Acuerdos | Aiken (V) | Sig. P <0.05 | Decisión Aiken | Lawshe (CVR) | Decisión Lawshe  |
|---|-------------|--------|----|----|----|----|----------|-----------|--------------|----------------|--------------|------------------|
|   |             | 01     | 02 | 03 | 04 | 05 |          |           |              |                |              |                  |
| 1. ¿La Institución se encuentra articulada a otras instituciones relacionadas al sector marítimo?   | Redacción   | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
| 2. ¿La Institución cuenta con la infraestructura adecuada para el desarrollo de sus actividades?  | Redacción   | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
| 3. ¿La Institución brinda un servicio adecuado hacia los usuarios?  | Redacción   | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
| 4. ¿La Institución realiza un análisis de sus objetivos y/o metas asociado a un sistema de gestión de calidad?  | Redacción   | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
| 5. ¿En la Institución existe problemas de interpretación y ampliación del marco legal o duplicidad de funciones entre los entes reguladores del sistema portuario?  | Redacción   | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
| 6. ¿La Institución permite mejorar la regulación del sector marítimo y en particular la regulación de la participación del sector privado, beneficiando a la construcción y/o modernización en infraestructura de los servicios portuarios? | Redacción   | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
| 7. ¿La Institución como sistema económico utiliza sus recursos de manera eficiente para lograr una máxima producción de bienes y servicios?   | Redacción   | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |

|   |             |   |   |   |   |   |   |      |       |        |      |                  |
|---|-------------|---|---|---|---|---|---|------|-------|--------|------|------------------|
| 8. ¿La Institución coadyuva al fortalecimiento del crecimiento económico del País?  | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 9. ¿La Institución a través de sus diferentes Direcciones/Departamentos cuenta con profesionales acordes a su profesión?      | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 10. ¿La Institución fomenta la capacitación como parte del sistema de mejoramiento de su recurso humano?                      | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 11. ¿La Institución se encuentra articulada a la política de seguridad y salud en el trabajo?                                 | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 12. ¿La Institución designa una remuneración económica de acuerdo al perfil profesional de cada trabajador?                   | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 13. ¿La Institución se encuentra alineada a las exigencias de expansión portuaria de los países desarrollados?                | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 14. ¿La Institución genera importantes impactos económicos para el desarrollo del País a través de los terminales portuarios? | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 15. ¿La Institución articula la política de modernización del estado con los mecanismos de expansión portuaria?               | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 16. ¿La institución supervisa constantemente  | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |

|  |             |   |   |   |   |   |   |      |       |        |      |                  |
|--|-------------|---|---|---|---|---|---|------|-------|--------|------|------------------|
| los proyectos de construcción y/o modernización de los Terminales Portuarios?  | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 17. ¿La Institución realiza el cumplimiento de las fases del proyecto dentro de los plazos establecidos?                                       | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 18. ¿La Institución coadyuva a que los proyectos de infraestructura portuaria se encuentran alineados al ciclo de inversiones del Invierte.pe? | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 19. ¿La Institución fomenta la aprobación y/o construcción de proyectos de gran envergadura?   | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 20. ¿La Institución cuenta con mecanismo de participación y fiscalización para proyectos por Asociación Público Privada?                       | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |

## **ANEXO 5: VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO: GESTIÓN DEL DESARROLLO MARÍTIMO**

**INSTRUCCIÓN:** A continuación, le hacemos llegar el instrumento de recolección de datos (Cuestionario) que permitirá recoger la información con el objetivo de identificar la gestión del desarrollo marítimo desde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima 2019. Por lo que le pedimos tenga a bien evaluar el instrumento, haciendo las correcciones pertinentes en la escala valorativa que alcanzamos, con los criterios de validación de contenido:

- a) **REDACCIÓN.** Interpretación unívoca del enunciado de la pregunta para lograr con claridad y precisión el uso del vocabulario técnico.
- b) **PERTINENCIA.** Es útil y adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.
- c) **COHERENCIA O CONGRUENCIA.** Existe una organización lógica en base a la relación estrecha entre: la variable y la dimensión; la dimensión y el indicador; el indicador y el ítem; el ítem y la opción de respuesta con los objetivos a lograr.
- d) **ADECUACIÓN.** Correspondencia entre el contenido de cada pregunta y el nivel de preparación o desempeño del entrevistado.
- e) **COMPRENSIÓN.** Se alcanza un entendimiento global de las preguntas.

Leyenda: A = 1 = Bueno (se acepta el ítem) B = 0 = Deficiente (se rechaza el ítem)

ESTAREMOS MUY AGRADECIDOS DE USTED

## MATRIZ DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO: GESTION DEL DESARROLLO MARÍTIMO

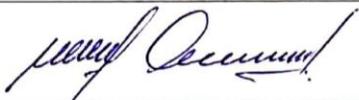
TITULO DE LA TESIS: La reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima 2019

| VARIABLE: Gestión del desarrollo marítimo |  |                                      |   |             |   |            |   |            |   |            |   |               |
|---|--|--------------------------------------|---|-------------|---|------------|---|------------|---|------------|---|---------------|
| DIMENSIÓN 1: Económica                    |  |                                      |   |             |   |            |   |            |   |            |   |               |
| INDICADORES                               | ÍTEMS  | CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO |   |             |   |            |   |            |   |            |   | OBSERVACIONES |
|   |  | REDACCIÓN                            |   | PERTINENCIA |   | COHERENCIA |   | ADECUACIÓN |   | COMPRESIÓN |   |               |
|   |  | A                                    | B | A           | B | A          | B | A          | B | A          | B |               |
| Logística                                 | 21. ¿La Institución considera que los costos y los tiempos logísticos, así como la fiabilidad de los mismos, determinan la competitividad nacional y regional? |                                      |   |             |   |            |   |            |   |            |   |               |
| Operatividad - mantenimiento              | 22. ¿La Institución fomenta la participación de la inversión privada contribuyendo al cierre de brechas y a la mejora de la calidad de los servicios?          |                                      |   |             |   |            |   |            |   |            |   |               |
|   | 23. ¿La Institución garantiza la prestación de servicios en forma eficiente, segura y permanente?  |                                      |   |             |   |            |   |            |   |            |   |               |
| Viabilidad                                | 24. ¿La Institución a través de su dimensión económica busca que un puerto sea económica y financieramente viable?   |                                      |   |             |   |            |   |            |   |            |   |               |

| <b>DIMENSIÓN 2: Social</b>    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-------------------------------|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Bienestar social              | 25. ¿La Institución gestiona inversiones que logran un equilibrio territorial que reduzca la inequidad en el acceso de los servicios de transportes y comunicaciones; y atienda con prioridad a las zonas rurales y de preferente interés social?   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                               | 26. ¿La Institución realiza eventos y/o charlas respecto de la estructura política y social del transporte marítimo?  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Incentivo social              | 27. ¿La Institución fomenta la política de incentivos con sus trabajadores?   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Necesidad portuaria           | 28. ¿La Institución está dispuesta a pagar las necesidades de desarrollo en infraestructura portuaria para puertos cada día más grandes?  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>DIMENSIÓN 3: Ambiental</b> |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Prevención ambiental          | 29. ¿La Institución toma en cuenta trabajos de prevención contra de la contaminación mediante la adopción de buenas prácticas operativas?   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                               | 30. ¿La Institución desarrollada un sistema de gestión ambiental, que permita identificar los aspectos ambientales significativos y la minimización e impactos ambientales adversos mediante el establecimiento y cumplimiento de objetivos-metas que conduzcan a la mejora ambiental continua? |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Normativas ambientales        | 31. ¿La Institución fomenta el cumplimiento de la normatividad socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, a través de eventos y/o talleres?  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Energías renovables           | 32. ¿La Institución promueve el uso de energía limpia y otros mecanismos de mitigación en todos los modos de transporte, con el propósito de lograr una sostenibilidad ambiental?   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

| <b>DIMENSIÓN 4: Competitividad</b>             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Sostenibilidad portuaria                       | 33. ¿La Institución coadyuva a que la competitividad de los puertos y la eficiencia del transporte marítimo se relacionan fuertemente con su sostenibilidad?                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Desarrollo marítimo                            | 34. ¿La Institución promueve la competitividad del sistema portuario (marítimo y fluvial) a nivel nacional?  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 35. ¿La Institución promueve el desarrollo marítimo a través de un enfoque eficiente de regulación y fiscalización?  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Índice de competitividad regional              | 36. ¿La Institución fomenta la competitividad basada en las potencialidades de desarrollo económico de cada región, facilitando su articulación al mercado nacional e internacional?     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>DIMENSIÓN 5: Globalización</b>              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Tendencia internacionales                      | 37. ¿La Institución está preparada para responder y gestionar las tendencias globalizadoras del sector marítimo y portuario?   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Tecnología e innovación                        | 38. ¿La Institución dentro del proceso de globalización, implementa el uso de nuevas tecnologías?  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Comercio mundial e inversiones internacionales | 39. ¿La Institución a través de la globalización e introducción del sector privado en las operaciones portuarias han hecho más eficiente el manejo de carga y descarga de sus productos? |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 40. ¿La Institución ejecuta estrategias globalizadoras que permitan disminuir las brechas entre países desarrollados y subdesarrollados?   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

## FICHA VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO: EXPERTO 01

|                                    |   |                        |                       |
|------------------------------------|---|------------------------|-----------------------|
| Nombre del Instrumento             | Cuestionario: Gestión del desarrollo marítimo   |                        |                       |
| Objetivo del Instrumento           | Identificar la gestión del desarrollo marítimo desde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima 2019 |                        |                       |
| Aplicado a la Muestra Participante | Trabajadores de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Lima 2019                                     |                        |                       |
| Nombre y Apellidos del Experto     | Miguel Ángel Castro Castro.   | DNI N°                 | 16423080              |
| Dirección Domiciliaria             | Pedro Ruiz 1371 3° Piso   | Teléfono Domiciliario: | 623942                |
| Título Profesional / Especialidad  | Licenciado en Administración  | Teléfono Celular:      | 990568354             |
| Grado Académico                    | Magister en Administración  |                        |                       |
| Firma                              |    | Lugar y Fecha:         | Lindero<br>22/11/2019 |

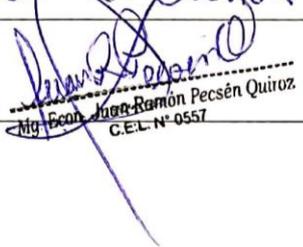
## FICHA VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO: EXPERTO 02

|                                    |  |                        |                                 |
|------------------------------------|--|------------------------|---------------------------------|
| Nombre del Instrumento             | Cuestionario: Gestión del desarrollo marítimo  |                        |                                 |
| Objetivo del Instrumento           | Identificar la gestión del desarrollo marítimo desde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Lima 2019   |                        |                                 |
| Aplicado a la Muestra Participante | Trabajadores de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Lima 2019  |                        |                                 |
| Nombre y Apellidos del Experto     | Pedro Ataniel Morales Salazar  | DNI N°                 | 17910106                        |
| Dirección Domiciliaria             | Calle Las Esmeraldas 350 - Urb. Starline   | Teléfono Domiciliario: | 044-622989                      |
| Título Profesional / Especialidad  | -Ingeniero Mecánico<br>-Abogado  | Teléfono Celular:      | 966814497                       |
| Grado Académico                    | Doctor en Administración de la Educación   |                        |                                 |
| Firma                              | <br><small>ING. PEDRO ATANIEL MORALES SALAZAR<br/>LIC. EDUCACIÓN TECNOLÓGICA<br/>MG. EN GESTIÓN PÚBLICA Y DESARROLLO LOCAL<br/>DOCTOR EN ADMINISTRACIÓN DE LA EDUCACIÓN</small> | Lugar y Fecha:         | Trujillo, 13<br>de Octubre 2019 |

### FICHA VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO: EXPERTO 03

|                                    |   |                        |                                    |
|------------------------------------|---|------------------------|------------------------------------|
| Nombre del Instrumento             | Cuestionario: Gestión del desarrollo marítimo   |                        |                                    |
| Objetivo del Instrumento           | Identificar la gestión del desarrollo marítimo desde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima 2019 |                        |                                    |
| Aplicado a la Muestra Participante | Trabajadores de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Lima 2019                                     |                        |                                    |
| Nombre y Apellidos del Experto     | HENRY VILLACOETA VALENCIA   | DNI N°                 | 17860116                           |
| Dirección Domiciliaria             | J.J. INCLAN 422 STA MARÍA   | Teléfono Domiciliario: | -                                  |
| Título Profesional / Especialidad  | LICENCIADO EN EDUCACIÓN   | Teléfono Celular:      | 951559196                          |
| Grado Académico                    | MAGÍSTER  |                        |                                    |
| Firma                              |    | Lugar y Fecha:         | TEJILLO 23<br>DE NOVIEMBRE<br>2019 |

### FICHA VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO: EXPERTO 04

|                                    |   |                        |                         |
|------------------------------------|---|------------------------|-------------------------|
| Nombre del Instrumento             | Cuestionario: Gestión del desarrollo marítimo   |                        |                         |
| Objetivo del Instrumento           | Identificar la gestión del desarrollo marítimo desde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima 2019 |                        |                         |
| Aplicado a la Muestra Participante | Trabajadores de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Lima 2019                                     |                        |                         |
| Nombre y Apellidos del Experto     | Juan Ramón Pecesén Quiroz   | DNI N°                 | 16468423                |
| Dirección Domiciliaria             | Tarapaca Nº 500<br>Urb. Campesónico - Chiclayo  | Teléfono Domiciliario: |                         |
| Título Profesional / Especialidad  | Economista  | Teléfono Celular:      | 998574125               |
| Grado Académico                    | Maestro en Gestión Pública  |                        |                         |
| Firma                              | <br><del>_____</del><br>Mg. Juan Ramón Pecesén Quiroz<br>C.E.L. N° 0557                | Lugar y Fecha:         | Chiclayo<br>19-Nov-2019 |

## FICHA VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO: EXPERTO 05

|   |   |                               |                      |
|---|---|-------------------------------|----------------------|
| <b>Nombre del Instrumento</b>             | Cuestionario: Gestión del desarrollo marítimo   |                               |                      |
| <b>Objetivo del Instrumento</b>           | Identificar la gestión del desarrollo marítimo desde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima 2019 |                               |                      |
| <b>Aplicado a la Muestra Participante</b> | Trabajadores de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Lima 2019                                     |                               |                      |
| <b>Nombre y Apellidos del Experto</b>     | VÍCTOR ENRIQUE PULCÁN LLANTOY   | <b>DNI N°</b>                 | 16458965             |
| <b>Dirección Domiciliaria</b>             | AV. ERDU NO 185 - CHILCAYO  | <b>Teléfono Domiciliario:</b> |                      |
| <b>Título Profesional / Especialidad</b>  | ECONOMISTA  | <b>Teléfono Celular:</b>      | 948183706            |
| <b>Grado Académico</b>                    | MS. ADMINISTRACIÓN - GERENCIA DE EMPRESAS   |                               |                      |
| <b>Firma</b>                              |    | <b>Lugar y Fecha:</b>         | CHILCAYO<br>22/11/19 |

## Registro de las respuestas de los expertos validadores del instrumento:

### Gestión del Desarrollo Marítimo.

| ITEMS   | CRITERIOS   | JUECES |    |    |    |    | Acuerdos | Aiken (V) | Sig. P <0.05 | Decisión Aiken | Lawshe (CVR) | Desición Lawshe  |
|---|-------------|--------|----|----|----|----|----------|-----------|--------------|----------------|--------------|------------------|
|   |             | 01     | 02 | 03 | 04 | 05 |          |           |              |                |              |                  |
| 21. ¿La Institución considera que los costos y los tiempos logísticos, así como la fiabilidad de los mismos, determinan la competitividad nacional y regional?  | Redacción   | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
| 22. ¿La Institución fomenta la participación de la inversión privada contribuyendo al cierre de brechas y a la mejora de la calidad de los servicios?   | Redacción   | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
| 23. ¿La Institución garantiza la prestación de servicios en forma eficiente, segura y permanente?   | Redacción   | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
| 24. ¿La Institución a través de su dimensión económica busca que un puerto sea económica y financieramente viable?  | Redacción   | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
| 25. ¿La Institución gestiona inversiones que logran un equilibrio territorial que reduzca la inequidad en el acceso de los servicios de transportes y comunicaciones; y atienda con prioridad a las zonas rurales y de preferente interés social? | Redacción   | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
| 26. ¿La Institución realiza eventos y/o charlas respecto de la estructura política y social del transporte marítimo?  | Redacción   | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
| 27. ¿La Institución fomenta la política de incentivos con sus trabajadores?   | Redacción   | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1      | 1  | 1  | 1  | 1  | 5        | 1.00      | 0.032        | Válido         | 1.00         | Validez perfecta |

|   |             |   |   |   |   |   |   |      |       |        |      |                  |
|---|-------------|---|---|---|---|---|---|------|-------|--------|------|------------------|
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 28. ¿La Institución está dispuesta a pagar las necesidades de desarrollo en infraestructura portuaria para puertos cada día más grandes?  | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 29. ¿La Institución toma en cuenta trabajos de prevención contra de la contaminación mediante la adopción de buenas prácticas operativas?   | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 30. ¿La Institución desarrollada un sistema de gestión ambiental, que permita identificar los aspectos ambientales significativos y la minimización e impactos ambientales adversos mediante el establecimiento y cumplimiento de objetivos-metas que conduzcan a la mejora ambiental continua? | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 31. ¿La Institución fomenta el cumplimiento de la normatividad socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, a través de eventos y/o talleres?  | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 32. ¿La Institución promueve el uso de energía limpia y otros mecanismos de mitigación en todos los modos de transporte, con el propósito de lograr una sostenibilidad ambiental?   | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 33. ¿La Institución coadyuva a que la competitividad de los puertos y la eficiencia del transporte marítimo se relacionan fuertemente con su sostenibilidad?  | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 34. ¿La Institución promueve la competitividad del sistema portuario (marítimo y fluvial) a nivel nacional?   | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|   | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |

|  |             |   |   |   |   |   |   |      |       |        |      |                  |
|--|-------------|---|---|---|---|---|---|------|-------|--------|------|------------------|
| 35. ¿La Institución promueve el desarrollo marítimo a través de un enfoque eficiente de regulación y fiscalización?  | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 36. ¿La Institución fomenta la competitividad basada en las potencialidades de desarrollo económico de cada región, facilitando su articulación al mercado nacional e internacional?     | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 37. ¿La Institución está preparada para responder y gestionar las tendencias globalizadoras del sector marítimo y portuario?   | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 38. ¿La Institución dentro del proceso de globalización, implementa el uso de nuevas tecnologías?  | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 39. ¿La Institución a través de la globalización e introducción del sector privado en las operaciones portuarias han hecho más eficiente el manejo de carga y descarga de sus productos? | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
| 40. ¿La Institución ejecuta estrategias globalizadoras que permitan disminuir las brechas entre países desarrollados y subdesarrollados?   | Redacción   | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Pertinencia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Coherencia  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Adecuación  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |
|  | Comprensión | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1.00 | 0.032 | Válido | 1.00 | Validez perfecta |

## **ANEXO 06: FICHA TÉCNICA DEL INSTRUMENTO REFORMA PORTUARIA NACIONAL**

### **1. Nombre:**

Cuestionario sobre Reforma portuaria nacional

### **2. Autor:**

El instrumento fue modificado por el autor Díaz Sotomayor, Ruy Omar para la tesis de la investigación realizada por técnicas e instrumentos.

### **3. Objetivo:**

Determinar la relación entre la reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.

### **4. Normas:**

- Al responder el cuestionario se debe ser veraz y objetivo con las respuestas para obtener información fidedigna.

### **5. Usuarios (muestra):**

La población estará conformada por 21 participantes de los cuales todos son trabajadores de la Dirección General De Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

### **6. Unidad de análisis:**

Equipo coordinación de puertos y seguimiento de la Dirección General De Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

### **7. Modo de aplicación:**

- El instrumento está elaborado por 20 ítems, divididas en cinco dimensiones y su escala es de uno a cinco, cada dimensión tiene 4 ítems
- Los participantes tienen que desarrollar el cuestionario en forma individual, consignando los datos requeridos de acuerdo a las instrucciones para su respectivo desarrollo
- Para la aplicación del instrumento se estima unos 20 minutos y los materiales que utilizará son un bolígrafo o lápiz.

### **8. Estructura:**

El cuestionario referido a la variable 1 **Reforma portuaria nacional** consta de 20 ítems en cinco dimensiones: institucional, regulación económica, laboral, expansión de

la capacidad, proyectos públicos-privados. Cada ítem incluye cinco alternativas de respuestas: nunca, casi nunca, a veces, casi siempre y siempre

## 9. Escalas diagnósticas:

**Variable 1:** Reforma portuaria nacional

| <b>Intervalo</b> | <b>Niveles</b> |
|------------------|----------------|
| 20 – 46          | Malo           |
| 47 – 73          | Regular        |
| 74 - 100         | Buena          |

### Escala específica (por dimensión):

| <b>Dimensiones</b>             | <b>Intervalo</b> | <b>Niveles</b> |
|--------------------------------|------------------|----------------|
| - Institucional                | 4 – 9            | Malo           |
| - Regulación económica         | 10 - 15          | Regular        |
| - Laboral                      |                  |                |
| - Expansión de la capacidad    | 16 – 20          | Buena          |
| - Proyecto públicos - privados |                  |                |

### **Escala valorativa de las alternativas de respuesta de los ítems:**

|              |     |
|--------------|-----|
| Nunca        | : 1 |
| Casi nunca   | : 2 |
| A veces      | : 3 |
| Casi siempre | : 4 |
| Siempre      | : 5 |

### **10. Validación y confiabilidad:**

La validez de contenido del instrumento se realizó por opinión de cinco expertos del área de investigación. Se utilizó la prueba de V de Aiken.

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Castro Castro Miguel Ángel    | Magister en Administración               |
| Pecsén Quiroz Juan Ramón      | Maestro en Gestión Pública               |
| Puicón Llontop Victor Enrique | Maestro en Administración                |
| Morales Salazar Pedro Otoniel | Doctor en Administración de la Educación |
| Villacorta Valencia Henry     | Maestro en Educación                     |

Con los datos de calificación se calculó con el Coeficiente de V de Aiken y la Razón de Contenido de Lawshe. La confiabilidad del instrumento se realizó por el método de Alfa de Cronbach. En ambos casos se determinó con el SPSS Versión 25.

## **ANEXO 07: FICHA TÉCNICA DEL INSTRUMENTO GESTIÓN DEL DESARROLLO MARÍTIMO**

### **11. Nombre:**

Cuestionario sobre Gestión del desarrollo marítimo

### **12. Autor:**

El instrumento fue modificado por el autor Díaz Sotomayor, Ruy Omar para la tesis de la investigación realizada por técnicas e instrumentos.

### **13. Objetivo:**

Determinar la relación entre la reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la dirección general de programas y proyectos de transporte del ministerio de transporte y comunicaciones, Lima 2019.

### **14. Normas:**

- Al responder el cuestionario se debe ser veraz y objetivo con las respuestas para obtener información fidedigna.

### **15. Usuarios (muestra):**

La población estará conformada por 21 participantes de los cuales todos son trabajadores de la Dirección General De Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

### **16. Unidad de análisis:**

Equipo coordinación de puertos y seguimiento de la Dirección General De Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

### **17. Modo de aplicación:**

- El instrumento está elaborado por 20 ítems, divididas en cinco dimensiones y su escala es de uno a cinco, cada dimensión tiene 4 ítems
- Los participantes tienen que desarrollar el cuestionario en forma individual, consignando los datos requeridos de acuerdo a las instrucciones para su respectivo desarrollo
- Para la aplicación del instrumento se estima unos 20 minutos y los materiales que utilizará son un bolígrafo o lápiz.

### **18. Estructura:**

El cuestionario referido a la variable 2 **Gestión del desarrollo marítimo**, consta de 20 ítems en cinco dimensiones: económica, social, ambiental, competitividad,

globalización. Cada ítem incluye cinco alternativas de respuestas: nunca, casi nunca, a veces, casi siempre y siempre

### 19. Escalas diagnósticas:

**Variable 1:** Reforma portuaria nacional

| <b>Intervalo</b> | <b>Niveles</b> |
|------------------|----------------|
| 20 – 46          | Malo           |
| 47 – 73          | Regular        |
| 74 - 100         | Buena          |

### Escala específica (por dimensión):

| <b>Dimensiones</b> | <b>Intervalo</b> | <b>Niveles</b> |
|--------------------|------------------|----------------|
| - Económica        | 4 – 9            | Malo           |
| - Social           | 10 - 15          | Regular        |
| - Ambiental        |                  |                |
| - Competitividad   | 16 – 20          | Buena          |
| - Globalización    |                  |                |

### **Escala valorativa de las alternativas de respuesta de los ítems:**

|              |     |
|--------------|-----|
| Nunca        | : 1 |
| Casi nunca   | : 2 |
| A veces      | : 3 |
| Casi siempre | : 4 |
| Siempre      | : 5 |

### **20. Validación y confiabilidad:**

La validez de contenido del instrumento se realizó por opinión de cinco expertos del área de investigación. Se utilizó la prueba de V de Aiken.

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Castro Castro Miguel Ángel    | Magister en Administración               |
| Pecsén Quiroz Juan Ramón      | Maestro en Gestión Pública               |
| Puicón Llontop Victor Enrique | Maestro en Administración                |
| Morales Salazar Pedro Otoniel | Doctor en Administración de la Educación |
| Villacorta Valencia Henry     | Maestro en Educación                     |

Con los datos de calificación se calculó con el Coeficiente de V de Aiken y la Razón de Contenido de Lawshe. La confiabilidad del instrumento se realizó por el método de Alfa de Cronbach. En ambos casos se determinó con el SPSS Versión 25.

## **ANEXO 8: Cuestionario: Reforma portuaria nacional**

El presente cuestionario tiene por finalidad recoger información para identificar las gestiones realizadas y/o relacionadas para una reforma portuaria nacional desde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima 2019.

Así mismo se le pide ser extremadamente objetivo, honesto y sincero en sus respuestas. Se le agradece por anticipado su valiosa participación y colaboración, considerando que los resultados de este estudio de investigación científica permitirán mejorar la gestión para esta primera variable planteada.

### **INSTRUCCIONES:**

El cuestionario consta de 20 ítems (1-20). Cada ítem incluye cinco alternativas de respuestas. Lea con mucha atención cada una de los ítems y las opciones de las repuestas que le siguen. Para cada ítem marque sólo una respuesta con una equis (x) en el recuadro que considere que se aproxime más a su realidad, es decir cuántas veces ocurren estas situaciones en el ámbito institucional.

- Si no ocurre jamás, marca la alternativa **NUNCA**
- Si ocurre rara vez, marca la alternativa **CASI NUNCA**
- Si ocurre pocas veces, marca la alternativa **A VECES**
- Si ocurren muchas veces, marca la alternativa **CASI SIEMPRE**
- Si ocurren continuamente, marca la alternativa **SIEMPRE**

| N°                               | ÍTEMES   | SIEMPRE | CASI SIEMPRE | A VECES | CASI NUNCA | NUNCA |
|----------------------------------|--|---------|--------------|---------|------------|-------|
| <b>INSTITUCIONAL</b>             |  |         |              |         |            |       |
| 1                                | ¿La Institución se encuentra articulada a otras instituciones relacionadas al sector marítimo?   |         |              |         |            |       |
| 2                                | ¿La Institución cuenta con la infraestructura adecuada para el desarrollo de sus actividades?  |         |              |         |            |       |
| 3                                | ¿La Institución brinda un servicio adecuado hacia los usuarios?  |         |              |         |            |       |
| 4                                | ¿La Institución realiza un análisis de sus objetivos y/o metas asociado a un sistema de gestión de calidad?  |         |              |         |            |       |
| <b>REGULACIÓN ECONÓMICA</b>      |  |         |              |         |            |       |
| 5                                | ¿En la Institución existen problemas de interpretación y ampliación del marco legal o duplicidad de funciones entre los entes reguladores del sistema portuario?   |         |              |         |            |       |
| 6                                | ¿La Institución permite mejorar la regulación del sector marítimo y en particular la regulación de la participación del sector privado, beneficiando a la construcción y/o modernización en infraestructura de los servicios portuarios? |         |              |         |            |       |
| 7                                | ¿La Institución como sistema económico utiliza sus recursos de manera eficiente para lograr una máxima producción de bienes y servicios?   |         |              |         |            |       |
| 8                                | ¿La Institución coadyuva al fortalecimiento del crecimiento económico del País?  |         |              |         |            |       |
| <b>CUESTION LABORAL</b>          |  |         |              |         |            |       |
| 9                                | ¿La Institución a través de sus diferentes Direcciones/Departamentos cuenta con profesionales acordes a su profesión?  |         |              |         |            |       |
| 10                               | ¿La Institución fomenta la capacitación como parte del sistema de mejoramiento de su recurso humano?   |         |              |         |            |       |
| 11                               | ¿La Institución se encuentra articulada a la política de seguridad y salud en el trabajo?  |         |              |         |            |       |
| 12                               | ¿La Institución designa una remuneración económica de acuerdo al perfil profesional de cada trabajador?  |         |              |         |            |       |
| <b>EXPANSIÓN DE LA CAPACIDAD</b> |  |         |              |         |            |       |
| 13                               | ¿La Institución se encuentra alineada a las exigencias de expansión portuaria de los países desarrollados?   |         |              |         |            |       |
| 14                               | ¿La Institución genera importantes impactos económicos para el desarrollo del País a través de los terminales portuarios?  |         |              |         |            |       |
| 15                               | ¿La Institución articula la política de modernización del estado con los mecanismos de expansión portuaria?  |         |              |         |            |       |
| 16                               | ¿La institución supervisa constantemente los proyectos de construcción y/o modernización de los Terminales Portuarios?   |         |              |         |            |       |

| <b>PROYECTOS PUBLICOS - PRIVADOS</b> |  |  |  |  |  |  |
|--------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| 17                                   | ¿La Institución realiza el cumplimiento de las fases del proyecto dentro de los plazos establecidos?                                       |  |  |  |  |  |
| 18                                   | ¿La Institución coadyuva a que los proyectos de infraestructura portuaria se encuentran alineados al ciclo de inversiones del Invierte.pe? |  |  |  |  |  |
| 19                                   | ¿La Institución fomenta la aprobación y/o construcción de proyectos de gran envergadura?   |  |  |  |  |  |
| 20                                   | ¿La Institución cuenta con mecanismo de participación y fiscalización para proyectos por Asociación Público Privada?                       |  |  |  |  |  |

## **ANEXO 9: Cuestionario: Gestión del desarrollo marítimo**

El presente cuestionario tiene por finalidad recoger información sobre la gestión del desarrollo marítimo desde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima 2019.

. Así mismo se le pide ser extremadamente objetivo, honesto y sincero en sus respuestas. Se le agradece por anticipado su valiosa participación y colaboración, considerando que los resultados de este estudio de investigación científica permitirán mejorar la gestión para esta segunda variable planteada.

### **INSTRUCCIONES:**

El cuestionario consta de 20 ítems (1-20). Cada ítem incluye cinco alternativas de respuestas. Lea con mucha atención cada una de los ítems y las opciones de las repuestas que le siguen. Para cada ítem marque sólo una respuesta con una equis (x) en el recuadro que considere que se aproxime más a su realidad, es decir cuántas veces ocurren estas situaciones en el ámbito institucional.

- Si no ocurre jamás, marca la alternativa **NUNCA**
- Si ocurre rara vez, marca la alternativa **CASI NUNCA**
- Si ocurre pocas veces, marca la alternativa **A VECES**
- Si ocurren muchas veces, marca la alternativa **CASI SIEMPRE**
- Si ocurren continuamente, marca la alternativa **SIEMPRE**

| Nº               | ÍTEMES  | SIEMPRE | CASI SIEMPRE | A VECES | CASI NUNCA | NUNCA |
|------------------|---|---------|--------------|---------|------------|-------|
| <b>ECONÓMICA</b> |   |         |              |         |            |       |
| 1                | ¿La Institución considera que los costos y los tiempos logísticos, así como la fiabilidad de los mismos, determinan la competitividad nacional y regional?  |         |              |         |            |       |
| 2                | ¿La Institución fomenta la participación de la inversión privada contribuyendo al cierre de brechas y a la mejora de la calidad de los servicios?   |         |              |         |            |       |
| 3                | ¿La Institución garantiza la prestación de servicios en forma eficiente, segura y permanente?   |         |              |         |            |       |
| 4                | ¿La Institución a través de su dimensión económica busca que un puerto sea económica y financieramente viable?  |         |              |         |            |       |
| <b>SOCIAL</b>    |   |         |              |         |            |       |
| 5                | ¿La Institución gestiona inversiones que logran un equilibrio territorial que reduzca la inequidad en el acceso de los servicios de transportes y comunicaciones; y atienda con prioridad a las zonas rurales y de preferente interés social?   |         |              |         |            |       |
| 6                | ¿La Institución realiza eventos y/o charlas respecto de la estructura política y social del transporte marítimo?  |         |              |         |            |       |
| 7                | ¿La Institución fomenta la política de incentivos con sus trabajadores?   |         |              |         |            |       |
| 8                | ¿La Institución está dispuesta a pagar las necesidades de desarrollo en infraestructura portuaria para puertos cada día más grandes?  |         |              |         |            |       |
| <b>AMBIENTAL</b> |   |         |              |         |            |       |
| 9                | ¿La Institución toma en cuenta trabajos de prevención contra de la contaminación mediante la adopción de buenas prácticas operativas?   |         |              |         |            |       |
| 10               | ¿La Institución desarrollada un sistema de gestión ambiental, que permita identificar los aspectos ambientales significativos y la minimización e impactos ambientales adversos mediante el establecimiento y cumplimiento de objetivos-metas que conduzcan a la mejora ambiental continua? |         |              |         |            |       |

|                       |  |  |  |  |  |  |
|-----------------------|--|--|--|--|--|--|
| 11                    | ¿La Institución fomenta el cumplimiento de la normatividad socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, a través de eventos y/o talleres? |  |  |  |  |  |
| 12                    | ¿La Institución promueve el uso de energía limpia y otros mecanismos de mitigación en todos los modos de transporte, con el propósito de lograr una sostenibilidad ambiental?                |  |  |  |  |  |
| <b>COMPETITIVIDAD</b> |  |  |  |  |  |  |
| 13                    | ¿La Institución coadyuva a que la competitividad de los puertos y la eficiencia del transporte marítimo se relacionan fuertemente con su sostenibilidad?                                     |  |  |  |  |  |
| 14                    | ¿La Institución promueve la competitividad del sistema portuario (marítimo y fluvial) a nivel nacional?  |  |  |  |  |  |
| 15                    | ¿La Institución promueve el desarrollo marítimo a través de un enfoque eficiente de regulación y fiscalización?  |  |  |  |  |  |
| 16                    | ¿La Institución fomenta la competitividad basada en las potencialidades de desarrollo económico de cada región, facilitando su articulación al mercado nacional e internacional?             |  |  |  |  |  |
| <b>GLOBALIZACION</b>  |  |  |  |  |  |  |
| 17                    | ¿La Institución está preparada para responder y gestionar las tendencias globalizadoras del sector marítimo y portuario?   |  |  |  |  |  |
| 18                    | ¿La Institución dentro del proceso de globalización, implementa el uso de nuevas tecnologías?  |  |  |  |  |  |
| 19                    | ¿La Institución a través de la globalización e introducción del sector privado en las operaciones portuarias han hecho más eficiente el manejo de carga y descarga de sus productos?         |  |  |  |  |  |
| 20                    | ¿La Institución ejecuta estrategias globalizadoras que permitan disminuir las brechas entre países desarrollados y subdesarrollados?   |  |  |  |  |  |

## ANEXO 10: CONSTANCIA DE LA REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN



**EMERSON JUNIOR CASTRO HIDALGO**  
**DIRECTOR GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTE**

### HACE CONSTAR:

Que, el Br. RUY OMIAR DÍAZ SOTOMAYOR, estudiante del Programa de Maestría de Gestión Pública de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, ha realizado un estudio de investigación, titulado: *La reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Lima 2019*, en el mes de noviembre del presente, ha aplicado dos Instrumentos de Recolección de Datos, consistentes en:

- a) Cuestionario *Reforma portuaria nacional* consta de 20 ítems en cinco dimensiones: *Institucional, Regulación económica, Cuestión laboral, Expansión de la capacidad y Proyectos públicos, privados, cada dimensión con 4 pregunta.*
- b) Cuestionario *Gestión del desarrollo marítimo* consta de 20 ítems en cinco dimensiones: *Económica, Social, Ambiental, Competitividad y Globalización, cada dimensión con 4 pregunta.*

Se expide la presente a solicitud escrita del interesado para los fines que estime conveniente.

Lima, 16 de diciembre del 2019

**EMERSON JUNIOR CASTRO HIDALGO**  
Director General de la  
Dirección General de Programas  
y Proyectos de Transportes

## ANEXO 11: MATRIZ DE CONSISTENCIA INTERNA DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN

**TITULO DE LA INVESTIGACION:** La reforma portuaria nacional y la gestión del desarrollo marítimo en la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Lima 2019.

| <b>T+M9+B4:B4:G21</b>   | <b>PROBLEMA</b>  | <b>OBJETIVO</b>  | <b>HIPOTESIS</b>  | <b>VARIABLES</b>  |
|---|--|--|---|---|
| La Reforma Portuaria Nacional y La Gestión del Desarrollo Marítimo en la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Lima 2019 | ¿Qué relación existe ente La Reforma Portuaria Nacional y La Gestión del Desarrollo Marítimo en la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019? | Determinar la relación entre La Reforma Portuaria Nacional y La Gestión del Desarrollo Marítimo en la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Lima 2019 | Existe relación significativa entre La Reforma Portuaria Nacional y La Gestión del Desarrollo Marítimo en la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Lima 2019 | Variable 1:<br>La Reforma Portuaria Nacional<br><br>Variable 2:<br>La Gestión del Desarrollo Marítimo |
| <b>VARIABLE 1</b>   | <b>PROBLEMAS ESPECÍFICOS</b>   | <b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>   | <b>HIPOTESÍS ESPECÍFICAS</b>  | <b>DIMENSIONES / INDICADORES DE LAS VARIABLES</b>   |
| <b>Variable 1:<br/>La Reforma Portuaria Nacional</b>  | ¿Qué relación existe entre la dimensión Institucional y la Gestion del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019?   | Determinar la relación entre la dimensión Institucional y la Gestion del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019    | Existe relación entre la dimensión Institucional y la Gestion del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019                  | <b>Variable 1:<br/>La Reforma Portuaria Nacional</b>  |

|   |  |   |                                    |  |
|---|--|---|------------------------------------|--|
| <p>¿Qué relación existe entre la dimensión Regulación Económica y la Gestion del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019?</p>      | <p>Determinar la relación entre la dimensión Regulación Económica y la Gestion del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019</p>      | <p>Existe relación entre la dimensión Regulación y la Gestion del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019</p>                | <p><b>Dimensiones</b></p>          | <p><b>Indicadores</b></p>  |
| <p>¿Qué relación existe entre la dimensión La cuestion Laboral y la Gestion del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019?</p>       | <p>Determinar la relación entre la dimensión La cuestion Laboral y la Gestion del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019</p>       | <p>Existe relación entre la dimensión Regulación Económica y la Gestion del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019</p>      | <p><b>Institucional</b></p>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Institución relacionad a al sector marítimo.</li> <li>- Infraestructura óptima</li> </ul> <p>Mejora de la calidad</p> |
| <p>¿Qué relación existe entre la dimensión Expansión de la Capacidad y la Gestion del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019?</p> | <p>Determinar la relación entre la dimensión Expansión de la Capacidad y la Gestion del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019</p> | <p>Existe relación entre la dimensión Expansión de la Capacidad y la Gestion del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019</p> | <p><b>Regulación Económica</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entes Reguladores</li> <li>- Eficiencia económica</li> <li>- Crecimiento económico</li> </ul>                         |

|   |  |   |  |   |
|---|--|---|--|---|
|   | ¿Qué relación existe entre la dimensión Aprobación de Proyectos y la Gestión del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019? | Determinar la relación entre la dimensión Aprobación de Proyectos y la Gestión del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019 | Existe relación entre la dimensión Aprobación de Proyectos y la Gestión del Desarrollo Marítimo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019 | <p><b>Laboral</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Campo laboral</li> <li>- Capacitación</li> </ul> <p>Seguridad y trabajo</p>  |
|   |  |   |  | <p><b>Expansión de la capacidad</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planes de Expansión</li> <li>- Impacto económico</li> </ul> <p>Modernización portuaria</p>                         |
|   |  |   |  | <p><b>Proyectos públicos y privados</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cronograma de actividades</li> <li>- Aprobación de proyectos</li> </ul> <p>Asociaciones públicas privadas.</p> |
| <b>VARIABLE 2</b>   | <b>PROBLEMAS ESPECÍFICOS</b>   | <b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>  | <b>HIPOTESIS ESPECÍFICAS</b>   | <b>DIMENSIONES / INDICADORES DE LAS VARIABLES</b>   |
| <b>Variable 2:<br/>La Gestión del Desarrollo Marítimo</b> | ¿Qué relación existe ente La Reforma Portuaria Nacional y la dimension Económica de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019?                     | Determinar la relación entre La Reforma Portuaria Nacional y la dimension Económica de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019                    | Existe relación entre La Reforma Portuaria Nacional y la dimension Económica de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019                    | <b>Variable 2:<br/>La Gestión del Desarrollo Marítimo</b>   |

|  |   |  |  | <b>Dimensiones</b> | <b>Indicadores</b>  |
|--|---|--|--|--------------------|---|
| ¿Qué relación existe entre La Reforma Portuaria Nacional y la dimensión Social de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019?         | Determinar la relación entre La Reforma Portuaria Nacional y la dimensión Social de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019         | Existe relación entre La Reforma Portuaria Nacional y la dimensión Social de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019         |  |                    |   |
| ¿Qué relación existe entre La Reforma Portuaria Nacional y la dimensión Ambiental de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019?      | Determinar la relación entre La Reforma Portuaria Nacional y la dimensión Ambiental de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019      | Existe relación entre La Reforma Portuaria Nacional y la dimensión Ambiental de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019      |  | <b>Económica</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Logística</li> <li>- Operatividad y mantenimiento</li> <li>- Viabilidad</li> </ul>     |
| ¿Qué relación existe entre La Reforma Portuaria Nacional y la dimensión Competitividad de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019? | Determinar la relación entre La Reforma Portuaria Nacional y la dimensión Competitividad de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019 | Existe relación entre La Reforma Portuaria Nacional y la dimensión Competitividad de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019 |  | <b>Social</b>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bienestar social</li> <li>- Incentivo Social</li> <li>- Necesidad portuaria</li> </ul> |

|   |   |  |                             |  |
|---|---|--|-----------------------------|--|
| <p>¿Qué relación existe ente La Reforma Portuaria Nacional y la dimension Globalización de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019?</p> | <p>Determinar la relación entre La Reforma Portuaria Nacional y la dimension Globalización de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019</p> | <p>Existe relación entre La Reforma Portuaria Nacional y la dimension Globalización de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Lima 2019</p> | <p><b>Ambiental</b></p>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prevención ambiental</li> <li>- Normativas ambientales</li> <li>- Energías renovables</li> </ul>                                |
|   |   |  | <p><b>Competividad</b></p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sostenibilidad portuaria</li> <li>- Desarrollo marítimo</li> <li>Índice de competitividad regional</li> </ul>                   |
|   |   |  | <p><b>Globalización</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tendencia internacionales</li> <li>- Tecnología e innovación</li> <li>- Comercio mundial e inversiones internacionales</li> </ul> |

## ANEXO 12: PANEL FOTOGRÁFICO

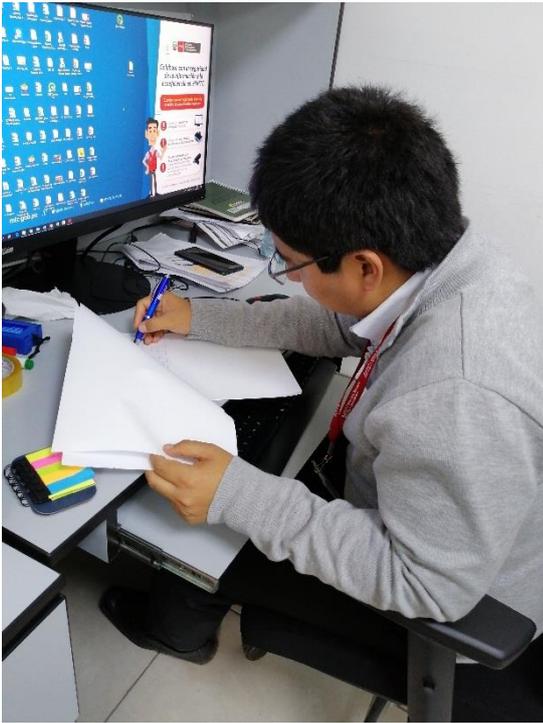


Imagen 01

Profesionales de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (Imagen 01 y 02) participando de los cuestionarios planteados a investigar.



Imagen 02