



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO**  
**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GERENCIA**  
**DE OPERACIONES Y LOGÍSTICA**

Competitividad agroexportadora y su impacto en el desarrollo  
portuario, Ica 2023

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:**

**Maestro en Gerencia de Operaciones y Logística**

**AUTOR:**

Garia Soto, Pedro Luis ([orcid.org/0000-0001-9438-2289](https://orcid.org/0000-0001-9438-2289))

**ASESORES:**

Dra. Sanchez Ramirez, Luz Graciela ([orcid.org/0000-0002-2308-4281](https://orcid.org/0000-0002-2308-4281))

Mg. Chicchon Mendoza, Oscar Guillermo ([orcid.org/0000-0001-6215-7028](https://orcid.org/0000-0001-6215-7028))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Gestión Logística

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

**LIMA – PERÚ**

**2024**

## **DEDICATORIA**

A Dios

Por ser el forjador de mi camino,  
por acompañarme y darme las fuerzas  
para levantarme en mi continuo tropezar.

A mis padres, por formarme con buenos  
hábitos y valores, por brindarme esa  
motivación a seguir adelante.

A mi tía, quien con sus consejos y  
palabras de aliento ha hecho de  
mí una mejor persona.

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios, por darme la vida y permitirme tener una buena experiencia dentro de la universidad y así poder alcanzar esta meta dentro de mi vida profesional.

A mi familia por ser los autores principales de mi formación personal y profesional, quienes de una u otra manera me han inculcado valores y fuerzas para seguir adelante día a día.

A los asesores y profesores de nuestra Universidad César Vallejo, quienes nos han guiado con sus amplios conocimientos a lo largo de esta carrera profesional. A mis asesores en especial al Mg. Chicchon Mendoza, Oscar Guillermo y a la Dra. Sánchez Ramírez, Luz Graciela, quienes gracias a su esfuerzo y dedicación nos han permitido llegar con éxito a la presente investigación.

Finalmente agradezco a quien lee este apartado, por permitir que mis experiencias, conocimientos y presente investigación, aporten de una u otra manera dentro de su repertorio de conocimientos.



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO**

**MAESTRÍA EN GERENCIA DE OPERACIONES Y LOGÍSTICA**

**Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, CHICCHON MENDOZA OSCAR GUILLERMO, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GERENCIA DE OPERACIONES Y LOGÍSTICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Competitividad agroexportadora y su relación en el desarrollo portuario, Ica 2023", cuyo autor es GARCIA SOTO PEDRO LUIS, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 13.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 18 de Enero del 2024

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
CHICCHON MENDOZA OSCAR GUILLERMO <b>DNI:</b> 08478538 <b>ORCID:</b> 0000-0001-6215-7028	Firmado electrónicamente por: OCHICCHONM el 19- 01-2024 08:01:27

Código documento Trilce: TRI - 0734375



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO**

**MAESTRÍA EN GERENCIA DE OPERACIONES Y LOGÍSTICA**

**Declaratoria de Originalidad del Autor**

Yo, GARCIA SOTO PEDRO LUIS estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GERENCIA DE OPERACIONES Y LOGÍSTICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Competitividad agroexportadora y su relación en el desarrollo portuario, Ica 2023", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. He mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de la información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

Nombres y Apellidos	Firma
PEDRO LUIS GARCIA SOTO DNI: 47522335 ORCID: 0000-0001-9438-2289	Firmado electrónicamente por: PEGARCIASO el 18- 01-2024 22:11:17

Código documento Trilce: TRI - 0734377

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÁTULA	i
DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vi
ÍNDICE DE TABLAS	vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	14
3.1. Tipo y diseño de investigación	14
3.2. Variables y operacionalización	14
3.3. Población, muestra, muestreo y unidad de análisis	15
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	16
3.5. Procedimientos	17
3.6. Método de análisis de datos	17
3.7. Aspectos éticos	17
IV. RESULTADOS	19
V. DISCUSIÓN	27
VI. CONCLUSIONES	33
VII. RECOMENDACIONES	34
REFERENCIAS	35
ANEXOS	41

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	<i>Tabla cruzada de competitividad agroexportadora y el desarrollo portuario</i>	19
Tabla 2.	<i>Tabla cruzada de competitividad agroexportadora y las tarifas portuarias</i>	20
Tabla 3.	<i>Tabla cruzada de competitividad agroexportadora y costos logísticos portuarios</i>	21
Tabla 4.	<i>Tabla cruzada de competitividad agroexportadora e infraestructura portuaria</i>	22
Tabla 5.	<i>Prueba de normalidad</i>	23
Tabla 6.	<i>Comprobación de la hipótesis general</i>	23
Tabla 7.	<i>Comprobación de la hipótesis específica 1</i>	24
Tabla 8.	<i>Comprobación de la hipótesis específica 2</i>	25
Tabla 9.	<i>Comprobación de la hipótesis específica 3</i>	25

## RESUMEN

La investigación estuvo orientada según la interrogante: ¿Cuál es la conexión que existe entre la competitividad agroexportadora y el desarrollo portuario en Ica, 2023?, en cuanto a la finalidad trazada se tuvo: Resolver la conexión entre la competitividad agroexportadora y el desarrollo portuario en Ica, 2023. Dentro del estudio, se empleó un tipo básico, nivel correlacional y diseño no experimental. En cuanto al universo estuvo integrado por 700 representantes de empresas agroexportadoras y la muestra por 249 representantes de empresas agroexportadoras de la región Ica. Los resultados obtenidos reflejaron en primer lugar para el análisis descriptivo, un valor porcentual de 66.67% dentro de la escala alto para la variable competitividad agroexportadora y un valor del 80.32% para la escala alto en la variable desarrollo portuario. Por su parte, el análisis inferencial proporcionó un coeficiente de Pearson del 0.908 y un nivel de significancia del 0.000, aceptando de esta forma la hipótesis alterna. Finalmente, se concluyó que, la competitividad agroexportadora se relaciona con el desarrollo portuario en Ica, 2023.

**Palabras clave:** Tarifas portuarias, costos logísticos portuarios, infraestructura portuario.



## **ABSTRACT**

The research was oriented according to the question: What is the connection that exists between agro-export competitiveness and port development in Ica, 2023? Regarding the purpose set, it was: Resolve the connection between agro-export competitiveness and port development in Ica, 2023. Within the study, a basic type, correlational level and non-experimental design was used. As for the universe, it was made up of 700 representatives of agro-export companies and the sample was made up of 249 representatives of agro-export companies from the Ica region. The results obtained reflected, first of all, for the descriptive analysis, a percentage value of 66.67% within the high scale for the agro-export competitiveness variable and a value of 80.32% for the high scale in the port development variable. For its part, the inferential analysis provided a Pearson coefficient of 0.908 and a significance level of 0.000, thus accepting the alternative hypothesis. Finally, it was concluded that agro-export competitiveness is related to port development in Ica, 2023.

**Keywords:** Port fees, port logistics costs, port infrastructure.

## I. INTRODUCCIÓN

En el ámbito exterior, los puertos se han transformado en un complemento del desarrollo portuario, generando cadenas logísticas entre instituciones públicas y privadas. Estos apoyan el comercio internacional, facilitando el transporte multimodal de exportadores e importadores de mercancías, formar una cadena logística e instaurar un grupo de normas para el desarrollo de los sistemas portuarios. Para Sigcho (2021), el rápido y continuo crecimiento del comercio internacional de mercancías requiere de la transformación de puertos con infraestructura e instalaciones adecuadas para el manejo de carga, ya que, contribuye a la generación de un mayor crecimiento competitivo internacional.

Latinoamérica ha atravesado un procedimiento de innovación de terminales portuarias, que comúnmente busca robustecer el grupo portuario a través de concesiones y así aumentar su competitividad, y de esta manera ayudar a integrar el equipamiento, la infraestructura, la facilitación y la mejora portuaria de actividades y servicios. Delgado (2018) afirmó que, los muelles comerciales vienen a ser fundamental sobre la circulación de mercancías, y no son extraños a su disputa mutua para captar el máximo número de consumidores, lo que les otorga los favores financieros necesarios para su crecimiento, de modo que cada puerto se vuelve más atractivo para efectuar las acciones logísticas respectivas.

En el ámbito nacional, Oliva y Tavera (2019) mencionan que, un puerto con infraestructura suficiente y equipamiento moderno es significativo para el crecimiento de la nación y de la zona donde se ubica el muelle. Para conseguir mejoras en el soporte portuario, el territorio peruano ha otorgado algunas concesiones portuarias impulsadas por inversiones privadas. Coronel y Loo (2018), mencionan que, las empresas nacionales incursionan en estos mercados externos por medio de la internacionalización, principalmente las exportaciones, las cuales exigen elementos tanto internos como externos, obligando a las empresas nacionales a establecer estrategias orientadas a mejorar su nivel de competitividad tanto a nivel de procesos como de productos. Se añade que, el Perú es reconocido por sus productos de gran calidad, por lo cual, el problema radica en fortalecer el aspecto competitivo desde un enfoque en los procesos.

A nivel local, las exportaciones agrícolas de Ica han llegado a más de cien destinos a nivel mundial, resultando necesario el funcionamiento adecuado de los puertos, ya que, no solo favorece un ahorro para estas empresas al tener una ubicación geográfica estratégica sino también promueve un mayor movimiento de carga. Actualmente, los costos de transporte marítimo se han visto incrementados de manera significativa, afectando a las empresas dedicadas al comercio exterior, esto afecta de manera directa el precio de los productos, lo cual dificulta mantener su ventaja competitiva frente a las empresas extranjeras quienes ofrecen productos a un menor precio, siendo necesario que se establezcan estrategias enfocadas en aprovechar de la mejor manera los recursos disponibles, debido a que, el Terminal Portuario de Paracas se encuentra en vías de desarrollo de un proyecto de modernización, ante las carencias en cuanto a infraestructura y capacidad que esta atraviesa.

Ante dicho problema, se establece como problema principal: ¿Cuál es la relación que existe entre la competitividad agroexportadora y el desarrollo portuario en Ica, 2023?, siendo los problemas específicos correspondientes: ¿Cuál es la relación que existe entre la competitividad agroexportadora y las tarifas portuarias en Ica, 2023?, ¿Cuál es la relación que existe entre la competitividad agroexportadora y los costos logísticos portuarios en Ica, 2023?, y ¿Cuál es la relación que existe entre la competitividad agroexportadora y la infraestructura portuaria en Ica, 2023?

La investigación se justifica en la teoría en cuanto a la disposición de ideas actuales basadas hacia la competitividad agroexportadora y el impacto en el desarrollo portuario en Ica, 2023, llegando a constituir fundamentos hipotéticos para diferentes estudios. En lo práctico se justifica porque pone en evidencia aspectos importantes sobre la competitividad de las empresas agroexportadoras y como está repercute en el desarrollo portuario, dando una progresión de ventajas respecto a ambas variables. En lo social se justifica porque muestra los compromisos de las compañías exportadoras agrícolas y sus consumidores. Convirtiéndose en el cumplimiento de las fatalidades de un público objetivo tanto actual como posterior. En lo metodológico se justifica porque propone una estrategia de revisión para este tipo de evaluaciones, teniendo en cuenta los medios y procedimientos más idóneos para la recopilación de la información y comprobación de las estimaciones.

Se estableció como objetivo general de la investigación: Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y el desarrollo portuario en Ica, 2023. A partir de ello, se definieron como objetivos específicos: Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y las tarifas portuarias en Ica, 2023; Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y los costos logísticos portuarios en Ica, 2023; y Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y la infraestructura portuaria en Ica, 2023.

Finalmente, se estableció como hipótesis general de la investigación: La competitividad agroexportadora se relaciona con el desarrollo portuario en Ica, 2023. A partir de ello, se definieron como hipótesis específicas: La competitividad agroexportadora se relaciona con las tarifas portuarias en Ica, 2023; La competitividad agroexportadora se relaciona con los costos logísticos portuarios en Ica, 2023; y La competitividad agroexportadora se relaciona con la infraestructura portuaria en Ica, 2023.

## II. MARCO TEÓRICO

El análisis se obtiene como contribución previamente por referencias, teniendo como antecedentes internacionales:

Martínez (2019), en su investigación en España, tuvo como objetivo analizar el sector productivo español y la elección portuaria para la exportación. La metodología contó con un enfoque cualitativo, de tipo descriptivo y nivel no experimental. La población se conformó por 18 transitarios y cargadores de la industria cerámica, participando del estudio por medio de la entrevista, se debe mencionar que, la selección de los colaboradores se obtuvo por medio de la base de datos SABI. Los resultados indican la existencia una ineficiente asignación de recursos portuarios, generando una sobrecapacidad muy elevada para los puertos disponibles y por ende, dificultando el alcance de un nivel más alto de competitividad. La conclusión indica que, los niveles de competitividad están arraigados a las condiciones a nivel de infraestructura y calidad de los puertos, siendo necesario impulsar su desarrollo de manera oportuna.

Quinteros et al. (2021), en su investigación en Colombia, tuvo como objetivo identificar las principales estrategias adoptadas por los puertos marítimos colombianos para potenciar su nivel de competitividad internacional. La metodología contó con un enfoque cualitativo, de tipo descriptiva y método inductivo - interpretativo. La población se conformó por colaboradores de mayor antigüedad en el área administrativa de una empresa portuaria. Los resultados indican la existencia de una carencia de indicadores orientados a la calidad, uso tecnológico, eficiencia y costos al mismo tiempo que la infraestructura disponible no es la adecuada, por lo cual, se evidencia una limitación en cuanto al nivel de competitividad. La conclusión indica que, es necesario implementar estrategias de modernización de los puertos para cumplir con las exigencias de la actualidad al mismo tiempo que se complementan las actividades administrativas y logísticas por medio de la tecnología, a fin de alcanzar un mayor nivel de competitividad internacional.

Sigcho (2021), en su investigación en Ecuador, tuvo como objetivo analizar la concesión del puerto de Manta frente al desarrollo portuario a nivel de operaciones. La metodología contó con un enfoque cuantitativo, de tipo básico y diseño no

experimental. El recojo de información se realizó contemplando dos instrumentos, siendo el primero la entrevista dirigida a directivos APM (Autoridad Portuaria de Manta) y TPM (Terminal Portuaria de Manta); por otro lado, se utilizó la encuesta dirigida a colaboradores TPM y empresas dentro del rubro de servicios portuarios. Los resultados indican una ausencia de indicadores y controles sobre las actividades en un 55.32%, junto a una demanda en cuanto a la implementación de estrategias competitivas del 24.69%. La conclusión indica que, a pesar de que los puertos se encuentren funcionando, estos no logran atender de manera la necesidad de implementar estrategias que se enfoquen en potenciar la capacidad y competitividad exportadora.

Según Molina (2019), la finalidad principal de este análisis es examinar el permiso del muelle de Manta como el impacto sobre el crecimiento comercial del puerto. Los métodos utilizados fueron análisis de literatura y análisis sintético; también se usó la indagación de campo y la indagación descriptiva para recolectar información, como técnica se utilizó la entrevista a los jefes de las compañías usuarias de los servicios de Manta International desde su posición las prestaciones que proporciona el muelle. Con base en las consecuencias de este análisis, se han desarrollado recomendaciones que ayudarían a incrementar los servicios de los muelles.

Delgado (2018), en este contexto, como se explica en los objetivos principales, este estudio pretende determinar el impacto de los movimientos portuarios de base sobre la salida del aceite vegetal a través del muelle de Manta. Estos son los supuestos: las operaciones de carga portuaria a través del muelle de Manta no ejecutan las expectativas predeterminadas de los expedidores de petróleo. Metodológicamente se describe en forma de investigación bibliográfica, y el desarrollo cualitativo y cuantitativo de la bibliografía se realiza según el método de investigación y la profundidad o naturaleza de la investigación. La población consta de dos modelos, fundamentalmente unidades de estudio representadas por referencias bibliográficas a la literatura (registros, enunciados, artículos, etc.), seguido de una muestra de 44 individuos que representan una proporción significativa de exportadores de petróleo. Las conclusiones conducen a: confirmación de suposiciones previamente existentes; las mejoras y ampliaciones previstas no prevén la modernización de las acciones de carga a granel; las

acciones de carga portuaria en Manta difieren de otras en el país debido a tiempos de carga más largos para el aceite de palma africana, una escasez que acrecienta el costo de la permanencia de los barcos en puerto; la salida de aceite de palma africana está disminuyendo y una de las entradas económicas fundamentales de la zona de Manta se está viendo forzada.

En este ámbito nacional se obtienen referencias de antecedentes significativos:

Ramírez (2022), el propósito fue resolver el impacto financiero en el TLC en la contienda de los agroexportadores de la zona de Ica, Perú en el año 2022, con la especificidad de su metodología, utilizando un enfoque cuantitativo derivado del paradigma positivista que dominó la investigación de interés, Tipo de aplicación, diseño post-facto, toma de muestra probabilística para descubrimiento de 114 jefes o encargados de compañías exportadoras agrícolas de Ica, utilizando como herramientas indicadores de contenido y cuestionarios estructurados, realizaron una prueba Alfa de Cronbach con una credibilidad de 0.7, lo que muestra que hay una conexión significativa muy alta ( $\rho = 0.835$ ) en cuanto a la impacto económico de los TLC con respecto al nivel de competitividad de las exportaciones de los TLC y las exportaciones agrícolas  $\rho = 0.835$ , cumple con los estándares competitivos de FTA. Una relación muy significativa ( $\rho=0.815$ ), así como una conexión fundamental con la contienda de los exportadores de productos agrícolas en la dimensión económica ( $\rho=0.805$ ), y una conexión fundamental en la dimensión del empleo creado por el TLC ( $\rho=0.754$ ), obtenemos el grado de relevancia en  $\alpha=0.05$ , y se obtiene el valor de  $\rho=0.05$  entre competitividad.

Según Cabrejos, Machay (2021), cuyo objetivo es desarrollar un sistema logístico y de gestión de stock para la producción de piña deshidratada en una empresa agroexportadora de Tarma. Por lo tanto, se optó por un estudio experimental de tipo preexperimental para aplicar los resultados a la logística y la fabricación. Un sistema roto que daña directamente la producción, lo que resulta en pedidos perdidos de los clientes, lo que resulta en sobrecostos y pagos de horas extras a los trabajadores para garantizar el cumplimiento. Al comunicarnos con los clientes, podemos identificar los factores que causan este problema: falta de suministro, limitaciones de proveedores y control deficiente de inventario. Por lo

tanto, existen mejoras integradas en el proceso que le permiten contribuir cuando sea necesario.

Según Inchaustegui (2019), el objetivo principal es señalar que la integración de procedimientos de control interno adecuados en el sistema logístico de una empresa exportadora puede ser una poderosa herramienta para mejorar la toma de decisiones oficiales. Se analiza los componentes del control interno como una dimensión, los componentes que lo hacen efectivo, incluida la evaluación de riesgos, las actividades de control, el seguimiento, el entorno de control, la información y la comunicación. La validación a corto plazo del estudio de las medidas que se utilizarán para confirmar la seguridad de las tareas que contribuyen a los objetivos deseados del dominio logístico para que los resultados se reflejen en la compañía. Cabe señalar que se aplicarán correctamente los controles internos en el sistema logístico de la empresa, para que funcione correctamente y no haya más problemas con la forma en que se elabora la oferta y los documentos a presentar.

Según Coronel. Loo. (2019), la finalidad del presente estudio de indagación es dar a entender las consecuencias que impiden que los exportadores agrícolas muevan productos refrigerados a través del muelle San Martín y examinar si la buena planificación e inversión en curso es beneficiosa para las exportaciones agrícolas. El muelle de Pisco es una opción eficaz para las salidas de artículos agrícolas para facilitar el proceso de exportación y evitar demoras en los transbordos en fábricas ubicadas principalmente en Arequipa, Chincha, Pisco, Ica y las regiones centro y sur; Nuestro principal muelle con superior magnitud de carga de entradas y salidas se encuentra en el puerto del Callao, donde enfrentamos embotellamientos diarios. Se desarrolló la metódica de indagación cualitativa y se definieron secciones y categorías. La investigación cualitativa se basa en la teoría significativa. Para ello, se seleccionaron 25 participantes que expresaron su opinión sobre el tema, lo que ayudó a comprender y profundizar en el tema de investigación. Cabe indicar que es fundamental efectuar un planteamiento estrategia conjunto entre navieras, exportadoras y operadores logísticos, así como el propio muelle, se dio como propósito fomentar el progreso en el negocio exterior y su posibilidad de entrar a actuales emporios derechamente a partir del muelle de Pisco sin continuar en el muelle del Callao.



Oliva. Tavera (2019), tuvo como finalidad universal, resolver la conexión entre la contienda de salida de la uva en Ica como su crecimiento del muelle de San Martín. Su indagación rebusca examinar los favores que ha ocasionado el permiso del muelle San Martín, para el soporte del muelle, en actuales materiales, al arancel portuario, entre otros. Asimismo, los exportadores tendrán superior informes en la obtención de resoluciones con el fin de instaurar planteamientos que acceda guardar costes y aminorar lapsos. El enfoque se basa en lo mixto; dado que se estima, en la observación sobre los precedentes, ya que es inevitable en obtener datos no estructurados de profesionales del muelle de Pisco (cualitativo) como la indagación cuantitativa en las compañías que usan (cuantitativa). Teniendo una población de 45 empresas agroexportadoras. Asimismo, se puede reafirmar que sí hay conexión fundamental en la estructura del traslado como contienda de envió de la uva. Además, el progreso del muelle, se constituiría fundamental para aquellos que disponen usarlo como perfeccionará las conclusiones acordes a los mecanismos.

Mego. Pérez (2019), su objetivo general es estimar los sobrecostes marinos para la exportación de pallar bebé y guandul en Lambayeque-2017. Este análisis utiliza un enfoque cuantitativo. Utiliza diseños de investigación transversales, no experimentales. Hay un total de 66 oficinas de aduanas en Paita. El impacto negativo en 2017 fue la evaluación de los excesos de gastos de fletes marinos y muelles en las salidas de pallar, principalmente porque dichos sobrecostos se confirmaron en las salidas de pallar bebé y guandul.

Según Pérez. Zárate. (2020), el propósito general del estudio es: indicar la contienda de las compañías que exportan de jengibre en la zona de Junín en 2019. La metódica es de nivel descriptiva. El método de recaudación de informes utilizada es una encuesta. Se usó un formulario como herramienta de investigación. El cuestionario se midió mediante una escala tipo Likert con un total de 46 ítems. Con base en las conclusiones obtenidas, se utilizó SPSS v. para el procesamiento. Se probaron proporciones en muestras pequeñas mediante pruebas de hipótesis y pruebas binomiales de Bernoulli, se obtuvieron resultados positivos, donde  $\pi = .33$  es probabilidad de éxito,  $n = 12$  empresas, nivel de confianza del 95%, valor  $p = .018 < .05$  significación nivel, refutando así la suposición nula y aprobando la

suposición alternativa. Asimismo, se reafirma la contienda de las compañías que exportan jengibre en la ciudad de Junín.

La **competitividad agroexportadora** es definida por De Pablo et al. (2014) como la capacidad de un país o empresa para producir y vender insumos agrícolas en mercados extranjeros a un precio y una calidad que aseguren la viabilidad y sostenibilidad a largo plazo. Se considera un indicador clave del éxito de las empresas a través del aumento de las exportaciones de productos agrícolas con valor agregado.

Asimismo, el nivel de competitividad de las exportaciones de un país es crucial para su participación efectiva en el comercio internacional y, en última instancia, para gestionar las dificultades de la balanza comercial. A nivel mundial, los países están adoptando e implementando políticas comerciales internacionales que tienen como objetivo proteger y promover las empresas oriundas para aumentar las exportaciones y permitir la importación controlada de productos determinados. Bianco (2007), afirmó que, la globalización y la intensificación de los flujos comerciales mundiales han creado una dura competencia para las empresas exportadoras tanto en los mercados nacionales como en los extranjeros. Por lo tanto, esto ha aumentado la competitividad de las exportaciones, aún más para los países en desarrollo y los países dominados por las importaciones.

Sin embargo, para Porter (1993) entre las limitaciones que afectan la competitividad del sector, la cadena logística constituye un aspecto importante y debe ser optimizado. Por otra parte, también es necesario mejorar la calidad de los servicios logísticos, en particular los plazos de entrega, los modos de transporte, etc. La logística puede calificarse por su capacidad de ofrecer el tipo correcto de producto o servicio, en las cantidades correctas, en el lugar correcto, en el momento correcto, en las condiciones correctas y al precio correcto. En este sentido, la logística abarca actividades como el intercambio de información, el servicio de transporte, la gestión de inventarios, el almacenamiento, el manejo de carga y el embalaje.

La literatura sobre comercio internacional se centra considerablemente en la integración de la logística como determinante del comercio. Para resaltar la importancia de la logística, Quinteros et al. (2021) revisan los principales cambios que se han producido en la logística global durante los últimos años. Su visión

teórica afirma que las cadenas de suministro globales de hoy requieren servicios logísticos modernos, incluidas innovaciones en contenedores, transporte intermodal y la aplicación de tecnología de la información en la distribución física y la gestión de materiales.

Para conectarse a la cadena de valor global, los países en desarrollo deben proporcionar un sector logístico que cumpla con los estándares de la competencia global, a fin de realizar su potencial especial y obtener su impacto en el crecimiento. Además, Sigcho (2021) observó una fuerte dependencia entre competitividad, crecimiento e inversión en el sector logístico. A nivel macroeconómico, una logística controlada y eficiente depende en gran medida de una buena infraestructura que asegure las operaciones comerciales nacionales e internacionales con las mejores combinaciones coste-calidad-plazo.

Las dimensiones consideradas para la competitividad agroexportadora son el mercado, costos e innovación, los cuales se definen a continuación:

El mercado según De Pablo et al. (2014), es un sistema de intercambio donde se encuentran la oferta (vendedores) y la demanda (compradores). También es el conjunto de reglas, legales o informales, mediante las cuales se pueden realizar este tipo de operaciones económicas. El mercado, que abarca tanto el intercambio de bienes y servicios como el intercambio financiero e inmobiliario activo, es uno de los conceptos fundamentales de la economía.

Los costos según MINCETUR (2016), se refieren a todos los costos que asume una empresa por la gestión de sus mercancías, ya sean entrantes, inactivas o salientes. Se estiman entre el 10 y el 15% de la facturación de una empresa, con fuertes variaciones según el sector. Asimismo, recordar que las tres causas principales de una logística eficaz son el costo del dinero, la pérdida de bienes y el tiempo. A nivel de artículo, los costes logísticos no pueden estimarse iguales para todos, ya que varían en función de la corporación a la que integra el artículo, su ubicación territorial, etc. La investigación muestra el rendimiento de las mercancías que se conecta con la variación en el coste de fábrica (FOB) y el precio de envío gratuito (FAS).

La innovación según Milesi et al. (2007), es el lanzamiento de un nuevo producto o servicio, al ajuste de los procesos de trabajo o fabricación para optimizar la producción. También corresponde al desarrollo de una nueva forma de vender o

comunicarse. La innovación está en todas partes desde el momento en que te atreves a desafiar el Status Quo con el objetivo de desarrollar tu competitividad. Cabe señalar que la inversión en innovación como los resultados de la innovación están íntimamente conectados con la cabida exportadora y la contienda de las compañías. Asimismo, la originalidad genera valor adicional a partir del entendimiento y la veteranía conseguidos, dado que otorga a las compañías exportadoras un beneficio de competencia.

El **desarrollo portuario** según Estepa (2013), se suma a la logística para formar parte de la cadena de transporte. En el desarrollo portuario y la logística, la atención se centra en desarrollar un puerto para facilitar el proceso de transporte (a través de diferentes modos de transporte y actividades). Desde otro punto de vista, el desequilibrio portuario refleja el desequilibrio comercial, dichas desigualdades en el tráfico reflejan realidades portuarias muy diferentes: por un lado, enormes organizaciones portuarias, caracterizadas por una alta productividad gracias a terminales especializadas según buques y mercancías; por el otro, puertos con funciones más limitadas, caracterizados por equipos deficientes, lo que a menudo resulta en problemas de congestión y tiempos de espera varados para los barcos.

Estepa (2013), propone el concepto de muelle marítimo como un grupo de zonas terrestres, áreas de mar y objetos ubicados en la costa o en ríos que reúnen las circunstancias naturales, físicas y organizativas de la operación del puerto. Montero (2012) enfatiza el papel de los puertos nacionales como promotor económico de sus territorios y la importancia de los mecanismos de desarrollo social; con base en ello, la administración portuaria se indica como un grupo de estrategias encaminadas a perfeccionar la cualidad y eficacia de las prestaciones y complacer las exigencias sobre los adquirientes del puerto.

MINCETUR (2005) definió el concepto de puerto como una serie de tareas, construcciones y prestaciones que brindan las aguas tranquilas necesarias para mantener seguros a los buques durante las acciones de carga y descarga. manejo de carga, almacenamiento como el tránsito de usuarios. Murcia (2004) define el concepto de puerto como un espacio artificial o natural en la costa que tiene como función principal albergar barcos para tareas de carga y descarga; pero esta definición incluye su papel actual como centros logísticos y enclaves intermodales. El Plan Nacional de Crecimiento Portuario del Perú (2005) menciona que las

principales necesidades para el desarrollo de los puertos peruanos son la infraestructura, incluida la estructura del muelle, su correlación en el encaje sobre los puertos, en la obtención del financiamiento operativo inevitable en el adecuado cuidado del comercio de navíos. Asimismo, se refiere a la estructura de la información, entendida como la cabida de un puerto para desarrollar informes sobre los tráficos comerciales, más como un facilitador del comercio que como un obstáculo.

Se consideran como dimensiones del desarrollo portuario como: tarifas portuarias, costos logísticos portuarios e infraestructura portuaria.

Asimismo, según la primera dimensión del desarrollo portuario, las tarifas portuarias, el subsector portuario es el único en el que, en relación con la posibilidad de regulación tarifaria, INDECOPI tiene que determinar si existe competencia en el mercado específico. En otros sectores relacionados con los impuestos, la evaluación es realizada por la autoridad de control correspondiente. Si bien la LSPN distingue entre servicios de tarifa regulada en ausencia de competencia y servicios de precio libre en condiciones competitivas, el RLSPN incorpora esta distinción, sujeta a los supuestos adicionales establecidos en el artículo 59(d). Esta presunción adicional surge cuando se aplica a los contratos que celebre la APN en el marco del PNDP, tales como los contratos de concesión, cuyas tarifas “serán determinadas de correlación con el art. 12, inciso e) de la (LSPN)”.

Acorde la segunda dimensión del desarrollo portuario, costos logísticos portuarios, Según Huamán y Puente (2017), dan cuenta de las tarifas de terminal, recolección y entrega, procesamiento en organización, acopio, etc.; declaran del 15% al 25% en los precios internacionales, pero la estimación tubo una movilización que representan del 50% al 60% de los costes globales. Según Lucana. Cerna (2018), los costes de logística oscilan entre el 21% y el 49% del valor total de los artículos; según el BM (2013) y el BID (2009), en costes de logística promedian el 18% de las ventas y cerca del 42% para las MYPES.

Según la tercera dimensión del desarrollo portuario, infraestructura portuaria: Puente. Huamán (2018), detallan la infraestructura, como carreteras, trayectos, terminales aéreas y muelles que acceden la operatividad del traslado. Para la Cámara de Lima (2016), el 90% del mercado mundial del Perú se concentra en el muelle del Callao. Perú cuenta con los puertos de San Martín y Paita como una

alternativa para desatacar los principales puertos bajo el plan CCL de reanudación de exportaciones. Salgado. Cea (2012) mencionaron que el enlace de un muelle es muy importante para su contienda. La conexión interna se refiere a la cabida de relacionar puertos para mover mercancías desde cualquier parte de la nación.

### III. METODOLOGÍA

#### 3.1. Tipo y diseño de investigación

##### 3.1.1. Tipo de investigación

El estudio fue cuantitativo, donde Bhandari (2021), indicó que, estos estudios manejan de manera estadística los datos recopilados tras el trabajo de campo. Asimismo, el tipo de estudio fue básico, cuya finalidad es contribuir a los conocimientos (bases teóricas) existentes sobre las variables planteadas, pero sin dar una solución directa al problema de estudio.

##### 3.1.2. Diseño de investigación

El estudio tuvo un diseño no experimental, donde Lauren (2022), manifestó que, los datos recolectados a través del trabajo de campo no presentarán modificaciones o alteraciones por parte de los investigadores. El nivel de la investigación fue correlacional, donde Bhandari (2021), indicó que, busca identificar la existencia o no de una conexión entre dos variables, manifestándose dicha relación mediante una escala.

#### 3.2. Variables y operacionalización

##### Variable 1: Competitividad Agroexportadora

**Definición conceptual:** La competitividad agro exportadora es punto por punto como la capacidad de un país para crear y mover mercancía en comercios mundiales, apoyando o ampliando sus porciones de resultados. (Pérez, 2007).

**Definición operacional:** Dentro de la competitividad agro exportadora se evaluaron las siguientes dimensiones: mercado (1), costos (2), innovación (3), teniendo en consideración 20 indicadores y se utilizaran 20 preguntas.

**Indicadores:** Limitaciones portuarias, Cambios en el mercado, Participación en el mercado, Nivel de calidad, Percepción del cliente, Compradores, Segmento de mercado, Costos por manipulación, Costos por cadena de frío, Volumen de exportación, Costos de transporte, Comparación de costos, Costos logísticos, Reducción de mermas, Acondicionamiento, Gestión del cambio, Desarrollo e innovación, Tecnología, Conocimientos, Variedad de productos.

**Escala de medición:** Es de tipo Ordinal.

##### Variable 2: Desarrollo Portuario

**Definición conceptual:** Hidalgo (2016) especifica que se trata de un " elemento de rivalidades", pues mediante este se procurará una ventaja ideal para ambas partes,

la población en general y el ámbito privado, debido a que, a más ventaja notable, más prominente será el desenlace de los acontecimientos portuarios.

**Definición operacional:** Dentro del desarrollo portuario se evaluaron las siguientes dimensiones: tarifas portuarias (4), costos logísticos marítimos (5), infraestructura portuaria (6), teniendo en consideración 20 indicadores y se utilizaran 20 preguntas.

**Indicadores:** Modernización, Transparencia, Entorno operativo, Volumen de movimiento de contenedores, Políticas de comercio internacional, Aranceles, Costos competitivos, Costos de traslado, Costos por servicios, Nivel de servicio, Actualización, Continuidad en las operaciones, Legalidad, Tiempo de entrega, Frecuencia del servicio, Accesos portuarios, Eficiencia logística, Demanda de transporte de carga, Eficacia organizacional, Capacidad portuaria.

**Escala de medición:** Es de tipo Ordinal

### **3.3. Población, muestra, muestreo y unidad de análisis**

#### **3.3.1. Población**

La población tomada fue de 700 colaboradores de agroexportadoras los cuales fueron seleccionados. Dado que se cuenta con solo algunas empresas agroexportadoras de la zona de Ica en el año 2023. Sampieri (2017), demuestra un universo como la reunión del conjunto de todos aquellos asuntos que reúnen una particularidad establecida; pero recomiendan Tamayo y Tamayo (2000); se debe investigar una reunión de particularidades para determinar cuando existe una peculiaridad.

Para los criterios de inclusión se establecen a colaboradores de las principales empresas agroexportadoras en Ica con años de experiencia y volumen de exportación en el mercado.

Luego, como criterios de exclusión se determinan a los colaboradores de organizaciones agro-comerciales relativas a diferentes etapas.

#### **3.3.2. Muestra**

La muestra se obtuvo por los colaboradores de empresas agroexportadoras en Ica en el año con un patrón de error de 0,05. Donde se contemplaron los siguientes datos:

<b>Parámetro</b>	<b>Valor</b>
N = tamaño de la población	700



Z = nivel de confianza	1.96
P = Probabilidad positiva	50%
Q = Probabilidad negativa	50%
E <sup>2</sup> = margen de error	5%

$$n = \frac{Z^2 \times N \times P \times R}{E^2 \times (N - 1) + Z^2 \times P \times R}$$

Reemplazando:

$$= \frac{1.96^2 \times 700 \times 0.50 \times 0.50}{0.05^2 \times (700 - 1) + 1.96^2 \times 0.50 \times 0.50} = 249$$

Tamaño de la muestra = 249 representantes de empresas agroexportadoras.

### 3.3.3. Muestreo

Para Hernández et al. (2014), muestra probabilística para evaluar un elemento aleatorio en un grupo que tiene características comparables a las del universo, por lo que se puede obtener precisión estimando una pequeña parte del mismo de forma que todos tengan un objetivo similar de ser elegidos. Por tal motivo, la aplicación de un muestreo aleatorio simple, del tipo probabilístico, dio como resultado una muestra de 249 colaboradores de empresas agroexportadoras en Ica.

### 3.3.4. Unidad de análisis

Colaboradores de empresas agroexportadoras de Ica (personal operativo).

## 3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

### Técnica

El análisis depende de técnicas cuantitativas a través de encuestas, como la diferenciación entre las estimaciones generales y la posterior ordenación de las teorías, y es imprescindible obtener pruebas irregulares o tendenciosas, pero normales para el grupo de personas o la peculiaridad que se está tratando. Tamayo (2007). De esta manera, se utilizó una encuesta narrativa para recabar información sobre la situación de gravedad del agro-comercio y su efecto en el cambio portuario. En este sentido, en la investigación narrativa "el significado que elaboran y ponen a jugar los actores sociales en sus discursos, acciones e interacciones se convierte en el foco central de la investigación" (MECT, 2007b, p.32).

### **Instrumento**

En vista de la auditoría narrativa, se usaron estructuras de alistamiento de información para archivar los expedientes vinculados con la seriedad agroexportadora y el mejoramiento logístico portuario. Para la seriedad agroexportadora se aplicó cuestionario, con interrogantes organizadas por aspectos.

### **Confiabilidad**

Respecto a la confiabilidad de los instrumentos, se empleó la prueba Alfa de Cronbach mediante el programa SPSS, donde se obtuvo un valor de 0.960 para el cuestionario sobre la competitividad agroexportadora y un valor de 0.920 para el cuestionario sobre el desarrollo portuario (ver Anexo 4). Donde ambos valores presentan un grado de confiabilidad aceptable.

### **3.5. Procedimientos**

Se comenzó a conversar por separado con los encargados de las organizaciones elegidas, de esta forma se logró que las entidades tuvieran la opción de preguntar sobre los rubros y compradores de las organizaciones agroexportadoras. Concedidas las autorizaciones, se prosiguió con el relevamiento narrativo de las organizaciones agroexportadoras a lo largo del 2023. Simultáneamente, se obtuvo información sobre la importancia de los agroexportadores en la mejora portuaria de Ica, y se hizo un estudio para recoger los informes importantes según las características de la encuesta.

### **3.6. Método de análisis de datos**

Para observar los reportes, como indica Lorelli et al. (2017) es ineludible dirigir la información mediante una programación estadística que asuma una indagación competente de la información obtenida de la organización. Para tal explicación, la información recopilada de los usuarios mayoristas y artículos fue clasificada en hojas de Excel, para ser manejada desde cuadros y tablas para una adecuada comprensión del equivalente, dichos datos fueron transferidos al registro de propuestas para su traducción. Con respecto a las pruebas, se recurrió al software SPSS para confirmar la presencia de una asociación entre los factores.

### **3.7. Aspectos éticos**

Se siguió con las normas de resolución de ética de la universidad, otorgando las aprobaciones vitales a la procedencia de los diferentes académicos que han sido

referenciados en este informe, que incluye la consideración de la metodología de las pautas de la APA en su séptima versión. Norma de consideración a los individuos, en la que se mantiene el respeto al silencio de los miembros en el desarrollo de la recopilación de la información. Regla de funcionalidad, por la que los datos obtenidos pueden utilizarse en el ámbito escolar. Regla de equidad, por la que los hallazgos obtenidos se distribuyen en cierta medida a las organizaciones en busca de mayores ventajas para ellas. De igual forma se utilizó el turnitin para evitar el plagio reconociendo autoría en el estudio de investigación presentado.

#### IV. RESULTADOS

**Objetivo general:** Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y el desarrollo portuario en Ica, 2023.

**Tabla 1**

*Tabla cruzada de competitividad agroexportadora y el desarrollo portuario*

		Desarrollo portuario		Total	
		Bajo	Alto		
Competitividad agroexportadora	Bajo	Recuento	49	0	49
		% del total	19,7%	0,0%	19,7%
	Medio	Recuento	0	34	34
		% del total	0,0%	13,7%	13,7%
	Alto	Recuento	0	166	166
		% del total	0,0%	66,7%	66,7%
Total	Recuento	49	200	249	
	% del total	19,7%	80,3%	100,0%	

Se observa que el 19.7% de los encuestados que perciben el desarrollo portuario en la escala bajo se relacionan con la escala bajo de la competitividad agroexportadora. Por otro lado, un 13.7% de los encuestados que perciben el desarrollo portuario en la escala alto se relacionan con la escala medio de la competitividad agroexportadora. Finalmente, un 66.7% de los encuestados que percibe el desarrollo portuario en la escala alto se relacionan con la escala alto de la competitividad agroexportadora.

**Objetivo específico 1:** Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y las tarifas portuarias en Ica, 2023.

**Tabla 2**

*Tabla cruzada de competitividad agroexportadora y las tarifas portuarias*

		Tarifas portuarias		Total	
		Bajo	Medio		
Competitividad agroexportadora	Bajo	Recuento	49	0	49
		% del total	19,7%	0,0%	19,7%
	Medio	Recuento	0	34	34
		% del total	0,0%	13,7%	13,7%
	Alto	Recuento	0	166	166
		% del total	0,0%	66,7%	66,7%
Total	Recuento	49	200	249	
	% del total	19,7%	80,3%	100,0%	

Se observa que el 19.7% de los encuestados que perciben las tarifas portuarias en la escala bajo se relacionan con la escala bajo de la competitividad agroexportadora. Por otro lado, un 13.7% de los encuestados que perciben las tarifas portuarias en la escala alto se relacionan con la escala medio de la competitividad agroexportadora. Finalmente, un 66.7% de los encuestados que percibe las tarifas portuarias en la escala alto se relacionan con la escala alto de la competitividad agroexportadora.

**Objetivo específico 2:** Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y los costos logísticos portuarios en Ica, 2023.

**Tabla 3**

*Tabla cruzada de competitividad agroexportadora y costos logísticos portuarios*

		Costos logísticos portuarios		Total	
		Bajo	Alto		
Competitividad agroexportadora	Bajo	Recuento	49	0	49
		% del total	19,7%	0,0%	19,7%
	Medio	Recuento	34	0	34
		% del total	13,7%	0,0%	13,7%
	Alto	Recuento	0	166	166
		% del total	0,0%	66,7%	66,7%
Total	Recuento	83	166	249	
	% del total	33,3%	66,7%	100,0%	

Se observa que el 19.7% de los encuestados que perciben los costos logísticos portuarios en la escala bajo se relacionan con la escala bajo de la competitividad agroexportadora. Por otro lado, un 13.7% de los encuestados que perciben los costos logísticos portuarios en la escala bajo se relacionan con la escala medio de la competitividad agroexportadora. Finalmente, un 66.7% de los encuestados que percibe los costos logísticos portuarios en la escala alto se relacionan con la escala alto de la competitividad agroexportadora.

**Objetivo específico 3:** Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y la infraestructura portuaria en Ica, 2023.

**Tabla 4**

*Tabla cruzada de competitividad agroexportadora e infraestructura portuaria*

		Infraestructura portuaria		Total	
		Bajo	Alto		
Competitividad agroexportadora	Bajo	Recuento	49	0	49
		% del total	19,7%	0,0%	19,7%
	Medio	Recuento	0	34	34
		% del total	0,0%	13,7%	13,7%
	Alto	Recuento	0	166	166
		% del total	0,0%	66,7%	66,7%
Total	Recuento	49	200	249	
	% del total	19,7%	80,3%	100,0%	

Se observa que el 19.7% de los encuestados que perciben la infraestructura portuaria en la escala bajo se relacionan con la escala bajo de la competitividad agroexportadora. Por otro lado, un 13.7% de los encuestados que perciben la infraestructura portuaria en la escala alto se relacionan con la escala medio de la competitividad agroexportadora. Finalmente, un 66.7% de los encuestados que percibe la infraestructura portuaria en la escala alto se relacionan con la escala alto de la competitividad agroexportadora.

## Prueba de normalidad

**H0:** Los datos recolectados presentan una distribución normal.

**H1:** Los datos recolectados no presentan una distribución normal.

**Tabla 5**

*Prueba de normalidad*

	Kolmogorov-Smirnov		
	Estadístico	gl	Sig.
Competitividad agroexportadora	,412	249	,000
Desarrollo portuario	,493	249	,000

Siendo una muestra mayor a 249 unidades o elementos, se empleará la prueba Kolmogorov-Smirnov, a partir de la cual, se obtuvo una significancia de 0.000. Es decir, se da por válida el planteamiento de la hipótesis alterna, donde los datos no presentan una distribución normal, por lo cual, se emplearán pruebas no paramétricas para el contraste de las hipótesis.

## Comprobación hipótesis general:

**H0:** La competitividad agroexportadora no se relaciona con el desarrollo portuario en Ica, 2023.

**H1:** La competitividad agroexportadora se relaciona con el desarrollo portuario en Ica, 2023.

**Tabla 6**

*Comprobación de la hipótesis general*

		Competitividad agroexportadora	Desarrollo portuario
Competitividad agroexportadora	Correlación de Pearson	1	,908**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	249	249
Desarrollo portuario	Correlación de Pearson	,908**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	249	249



**Interpretación:** Se identificó un valor de correlación de Pearson del 0.908, siendo equivalente a una correlación muy alta. Asimismo, se obtuvo una significancia del 0.000. Esto nos quiere decir que, la relación es significativa.

**Comprobación hipótesis específica 1:**

**H0:** La competitividad agroexportadora no se relaciona con las tarifas portuarias en Ica, 2023.

**H1:** La competitividad agroexportadora se relaciona con las tarifas portuarias en Ica, 2023.

**Tabla 7**

*Comprobación de la hipótesis específica 1*

		Competitividad agroexportadora	Tarifas portuarias
Competitividad agroexportadora	Correlación de Pearson	1	,908**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	249	249
Tarifas portuarias	Correlación de Pearson	,908**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	249	249

**Interpretación:** Se identificó un valor de correlación de Pearson del 0.908, siendo equivalente a una correlación muy alta. Asimismo, se obtuvo una significancia del 0.000. Esto nos quiere decir que, la relación es significativa.

**Comprobación hipótesis específica 2:**

**H0:** La competitividad agroexportadora no se relaciona con los costos logísticos portuarios en Ica, 2023.

**H1:** La competitividad agroexportadora se relaciona con los costos logísticos portuarios en Ica, 2023.

**Tabla 8***Comprobación de la hipótesis específica 2*

		Competitividad agroexportadora	Costos logísticos portuarios
Competitividad agroexportadora	Correlación de Pearson	1	,935**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	249	249
Costos logísticos portuarios	Correlación de Pearson	,935**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	249	249

**Interpretación:** Se identificó un valor de correlación de Pearson del 0.935, siendo equivalente a una correlación muy alta. Asimismo, se obtuvo una significancia del 0.000. Esto nos quiere decir que, la relación es significativa.

**Comprobación hipótesis específica 3:**

**H0:** La competitividad agroexportadora no se relaciona con la infraestructura portuaria en Ica, 2023.

**H1:** La competitividad agroexportadora se relaciona con la infraestructura portuaria en Ica, 2023.

**Tabla 9***Comprobación de la hipótesis específica 3*

		Competitividad agroexportadora	Infraestructura portuaria
Competitividad agroexportadora	Correlación de Pearson	1	,908**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	249	249
Infraestructura portuaria	Correlación de Pearson	,917**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	249	249

**Interpretación:** Se identificó un valor de correlación de Pearson del 0.908, siendo equivalente a una correlación muy alta. Asimismo, se obtuvo una significancia del 0.000. Esto nos quiere decir que, la relación es significativa.

## V. DISCUSIÓN

Según el objetivo principal de la investigación: Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y el desarrollo portuario en Ica, 2023. Se comprobó que existe una correlación alta y significativa entre las variables, presentando dentro del análisis descriptivo un valor porcentual de 66.67% dentro de la escala alto para la variable competitividad agroexportadora y un valor del 80.32% para la escala alto en la variable desarrollo portuario. El análisis inferencial proporcionó un coeficiente de Pearson del 0.908 y un nivel de significancia del 0.000, aceptando de esta forma la hipótesis alterna.

En base a los antecedentes, Sigcho (2021) afirmó que el desarrollo portuario presenta una relación con los atributos agroexportadores, presentando de esta manera semejanzas con los resultados alcanzados. Asimismo, según D'Alessio (2012), para comprender cómo se relacionan los cambios en el entorno con un crecimiento más lento de la productividad, descomponemos los cambios en el desarrollo sobre el rendimiento agregado en microcomponentes subyacentes para examinar si las diferencias en estos componentes sugieren causas relacionadas con los cambios en el entorno. A partir de ello, se puede mencionar que, existen una serie de constantes externas que afectan el grado de rendimiento y competencia sobre las compañías agroexportadoras, dentro en los cuales se puede mencionar el desarrollo portuario del país.

Un puerto generalmente ofrece una propuesta de valor a su región, ya que otorga beneficios económicos y sociales, pero también es propenso a las limitaciones ambientales. Los aumentos significativos en el rendimiento portuario, han ejercido presión sobre el desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias en las instalaciones existentes y para desarrollos completamente nuevos cuando no se puede desarrollar capacidad adicional en los sitios existentes. Esto es particularmente evidente porque el desarrollo portuario y el agroexportador están estrechamente interrelacionados. Los únicos vinculados a la actividad portuaria son los del propietario de las mercancías y del armador. El propietario de la mercancía envía sus productos al puerto porque llevarlos hasta el punto en el que la red de transporte y distribución interior de su país se une a la red de transporte marítimo les da mayor valor. El armador envía sus barcos a puerto porque los productos llevados hasta el punto de encuentro entre mar y tierra pueden tener mayor valor

en la zona de comercialización que en la de producción. Por tanto, la ventaja obtenida por cada parte es rigurosamente mensurable.

Según el primer objetivo específico de la investigación: Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y las tarifas portuarias en Ica, 2023. Se comprobó que existe una correlación alta y significativa entre las variables, presentando dentro del análisis descriptivo un valor porcentual de 66.67% dentro de la escala alto para la variable competitividad agroexportadora y un valor del 80.32% para la escala medio en la variable tarifas portuarias. El análisis inferencial proporcionó un coeficiente de Pearson del 0.908 y un nivel de significancia del 0.000, aceptando de esta manera la hipótesis alterna.

En base a los antecedentes, según Molina (2019) en su estudio identificó que la competitividad agroexportadora se relaciona con los servicios y criterios relacionados al desarrollo de los puertos, siendo el caso de las tarifas portuarias. Por su parte, Ramírez (2022) indicó en su investigación que las tarifas portuarias presentaron una relación con la competitividad agroexportadora, considerando al mismo tiempo los convenios con otros países.

El mecanismo de fijación de precios portuarios también puede utilizarse para promover un mejor uso de las instalaciones portuarias. Cuando estas instalaciones son insuficientes, el resultado deseado puede lograrse mediante el cobro de tasas que alienten a los usuarios del puerto a reducir su uso. Pero cuando las instalaciones son más que suficientes para satisfacer las necesidades, las tarifas deberían fijarse de manera que se anime a los usuarios a utilizarlas al máximo.

Los ingresos portuarios corresponden a la parte de los beneficios, creados para los propietarios de mercancías y armadores, que la autoridad portuaria puede recaudar. No puede realizar más retiros de los que proporciona beneficios. Si intenta cobrar al propietario de la mercancía derechos superiores a los beneficios que proporciona, el tráfico desaparecerá (ya sea por cese de actividad o por desvío a otro puerto). Si intenta cobrar precios demasiado altos al armador, los barcos evitarán el puerto. Por lo tanto, le corresponde decidir qué parte de los beneficios proporcionados a los buques y mercancías dejará a los armadores y propietarios de las mercancías y cuánto se convertirá en una corriente de ingresos para cubrir sus propios costos.

Dado que la tarificación portuaria tiene la función de redistribuir beneficios, resulta apropiado especificar el nivel deseado de esta distribución. Se trata de una cuestión de política portuaria que probablemente sea específica de cada puerto. Pero los límites superior e inferior de esta distribución son, en principio, los mismos para todos los puertos. En un extremo se encuentran los puertos que se considera que ofrecen servicios que no generan tarifas. Bajo estas condiciones, cada usuario conserva todos los beneficios proporcionados por el uso del puerto y la entidad portuaria no obtiene ningún ingreso de las obras y servicios ofrecidos a los usuarios. Estos casos de “franquicia” son en la práctica muy raros, pero ciertamente existen en determinados puertos, si no para todas las obras y servicios, al menos para algunos de ellos.

El otro extremo corresponde al caso en el que el sistema de precios captura todos los beneficios creados por la entidad portuaria y los transforma en un flujo de ingresos. Esta situación también es poco común porque ninguna entidad portuaria puede obtener un flujo de ingresos mayor que el de los beneficios creados por la operación del puerto, y en la práctica sería muy difícil para el puerto recuperar todos estos beneficios. También el problema fundamental que se plantea en cada puerto es fijar el nivel deseable de redistribución de beneficios, es decir, determinar entre estos dos extremos dónde se ubica el punto que mejor corresponde a la política del puerto.

La primera limitación de la tarificación portuaria es garantizar, mediante tarifas adecuadas, la cobertura de los costos que debe soportar la entidad portuaria. Como, de hecho, el flujo de costes presupone plazos financieros, la entidad portuaria debe obtener un flujo de ingresos suficiente para que se respeten dichos plazos. En circunstancias normales, estos ingresos estarán compuestos por el flujo de ingresos provenientes de las tarifas portuarias. Si el puerto es financieramente autosuficiente, el flujo de ingresos debe ser al menos igual al flujo de costos. Si tuviera superávit, constituirá un beneficio que podrá utilizarse o no para constituir reservas para financiar inversiones futuras o para cubrir, en su caso, un déficit posterior.

Según el segundo objetivo específico de la investigación: Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y los costos logísticos portuarios en Ica, 2023. Se comprobó que existe una correlación alta y significativa entre las

variables, presentando dentro del análisis descriptivo un valor porcentual de 66.67% dentro de la escala alto para la variable competitividad agroexportadora y un valor del 66.67% para la escala alto en la variable costos logísticos portuarios. El análisis inferencial proporcionó un coeficiente de Pearson del 0.935 y un nivel de significancia del 0.000, aceptando de esta manera la hipótesis alterna.

En base a los antecedentes, según Quinteros et al. (2021) la competitividad agroexportadora presentó una relación significativa con el manejo de los costos logísticos en Colombia, esto en base al manejo de indicadores por parte de los entes públicos. Asimismo, Inchaustegui (2019) el control interno respecto a los costos logísticos presentó una relación con la competitividad agroexportadora.

Se insta constantemente a los países en desarrollo a que den prioridad a la mejora de las instalaciones portuarias. En los últimos años, varios países han gastado sumas considerables en mejorar sus puertos y, a menudo, se han logrado beneficios importantes, como la reducción de los tiempos de parada de los barcos. Al considerar la posibilidad de incurrir en gastos de inversión portuaria, las autoridades nacionales tienen una preocupación legítima por garantizar que los intereses nacionales reciban una proporción razonable de los beneficios correspondientes.

Por lo tanto, la fijación de precios portuarios tiene tres elementos distintos que son de particular importancia, a saber, el flujo de costos, el flujo de beneficios y el flujo de ingresos. Los costos corren a cargo de la autoridad portuaria o de cualquier otra parte que proporcione las instalaciones y servicios, mientras que los beneficios recaen en los usuarios del puerto, es decir, los propietarios de la carga y los armadores. Los ingresos recaudados mediante deducción del flujo de beneficios correspondientes van a parar a la entidad portuaria de que se trate y le permiten hacer frente a sus gastos.

Es necesario dar una definición más precisa de estos tres flujos y, en primer lugar, del flujo de costes. Un costo tiene dos significados, los cuales son aceptables. Está el costo económico o real, que es el de los recursos consumidos, como capital, tierra y mano de obra, que tienen otro uso posible. Salvo casos de desempleo grave, la mano de obra siempre se puede utilizar de otras formas y por tanto siempre tiene un coste económico. El terreno puede, en ciertos casos, ser apto para otro uso, y en otros, no. Sin embargo, en la mayoría de los puertos ubicados en

zonas de alta densidad de población y actividad económica, los terrenos utilizados para fines no portuarios pueden tener un valor mayor.

Según el tercer objetivo específico de la investigación: Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y la infraestructura portuaria en Ica, 2023. Se comprobó que existe una correlación alta y significativa entre las variables, presentando dentro del análisis descriptivo un valor porcentual de 66.67% dentro de la escala alto para la variable competitividad agroexportadora y un valor del 80.32% para la escala alto en la variable infraestructura portuaria. El análisis inferencial proporcionó un coeficiente de Pearson del 0.908 y un nivel de significancia del 0.000, aceptando de esta manera la hipótesis alterna.

En base a los antecedentes, el autor Martínez (2019) en su investigación realizada en España indicó que, la competitividad agroexportadora presentó una relación significativa con las condiciones a nivel de infraestructura de los puertos, afirmando al mismo tiempo que, es necesaria la intervención del gobierno para alcanzar mayores oportunidades por parte de la inversión pública. Asimismo, Delgado (2018) indicó que la modernización de la infraestructura representó un factor clave para alcanzar una mayor competitividad agroexportadora dentro del muelle de Manta.

Perú pretende transformar su sector portuario durante la actual ola de modernización institucional con miras a estimular el comercio y hacer crecer la economía nacional. Esto se refleja en los cambios que comenzaron hace varias décadas, cuando los gobiernos buscaron alterar la naturaleza del papel de la autoridad portuaria para mejorar el desempeño portuario. Un puerto consiste esencialmente en un proceso de producción que involucra una variedad de actividades realizadas por autoridades gubernamentales y operadores de terminales. El proceso de producción implica una serie de eslabones (donde un contenedor está en movimiento) y nodos (donde un contenedor está siendo procesado) sobre los cuales las autoridades gubernamentales y el operador de la terminal impondrán un cargo.

A partir de una revisión de la literatura sobre el tratamiento de los puertos y su gobernanza por parte de los investigadores marítimos, es posible recordar los principales parámetros que rigen la gobernanza portuaria: las limitaciones geográficas y económicas que pesan sobre el desarrollo portuario y que guían su



papel en la interfaz entre el flujo de bienes y redes hacia el interior; su profunda inserción en sociedades urbanas con su propia historia social y económica. Se menciona que, la autoridad portuaria regula el comercio en el puerto estableciendo reglas y estándares regulatorios operativos, monitoreando el desempeño de los operadores de terminales, proporcionando instalaciones para uso común y previendo la expansión del puerto cuando la capacidad disponible alcance sus límites máximos.

Las infraestructuras portuarias desempeñan un papel cada vez más decisivo en el comercio mundial, dependiendo de él. Por lo tanto, se enfrentan a una serie de desafíos, incluida la ampliación de los sitios, la multiplicación y modernización de las terminales y la creación de infraestructura terrestre eficiente y eficaz para agilizar el movimiento de mercancías. Por tanto, los puertos deben adaptarse al creciente tráfico marítimo y al gigantismo naval. Se están convirtiendo más que nunca en interfaces en el proceso de transporte entre el interior y el promontorio, transformándose en nodos locales articulados en una red logística portuaria globalizada para la polarización de sus áreas de influencia.

Por todo lo antes mencionado, se indica que, un puerto más atractivo contribuye a la economía local y por ende a la del país. Sin embargo, este fuerte aumento de los volúmenes de importación y exportación expone a las ciudades portuarias a nuevos problemas que requieren un replanteamiento de su diseño y una mejora de su infraestructura. De hecho, el transporte de mercancías a largas distancias (hacia y desde el interior y regiones alejadas de la costa) se enfrenta a una falta de infraestructura. Por un lado, las redes de carreteras suelen ser de mala calidad y están muy dañadas por las condiciones meteorológicas; por otro, las redes ferroviarias, más adecuadas para largas distancias, son relativamente limitadas y a menudo antiguas. De hecho, la gran mayoría de las mercancías se transportan en camión y conllevan costes y variabilidad en los plazos de entrega que no favorecen el desarrollo de la región.

## **VI. CONCLUSIONES**

### **Primera:**

Se identificó según el objetivo principal de la investigación que, la competitividad agroexportadora se relaciona con el desarrollo portuario. Presentando según el análisis descriptivo de los datos un 66.67% en la escala “Alto” para la primera variable frente a un 80.32% en la escala “Alto” para la segunda variable. El análisis inferencial dio como resultado un valor de Pearson de 0.908 y significancia de 0.000, indicando que la correlación es alta y significativa respectivamente.

### **Segunda:**

Se identificó según el primer objetivo específico de la investigación que, la competitividad agroexportadora se relaciona con las tarifas portuarias. Presentando según el análisis descriptivo de los datos un 66.67% en la escala “Alto” para la primera variable frente a un 80.32% en la escala “Medio” para la segunda variable. El análisis inferencial dio como resultado un valor de Pearson de 0.908 y significancia de 0.000, indicando que la correlación es alta y significativa.

### **Tercera:**

Se identificó según el segundo objetivo específico de la investigación que, la competitividad agroexportadora se relaciona con los costos logísticos portuarios. Presentando según el análisis descriptivo de los datos un 66.67% en la escala “Alto” para la primera variable frente a un 66.67% en la escala “Alto” para la segunda variable. El análisis inferencial dio como resultado un valor de Pearson de 0.935 y significancia de 0.000, indicando que la correlación es alta y significativa.

### **Cuarta:**

Se identificó según el tercer objetivo específico de la investigación que, la competitividad agroexportadora se relaciona con la infraestructura portuaria. Presentando según el análisis descriptivo de los datos un 66.67% en la escala “Alto” para la primera variable frente a un 80.32% en la escala “Alto” para la segunda variable. El análisis inferencial dio como resultado un valor de Pearson de 0.908 y significancia de 0.000, indicando que la correlación es alta y significativa.

## **VII. RECOMENDACIONES**

### **Primera:**

Se recomienda a la gerencia de las empresas agroexportadoras implementar estrategias relacionadas al aprovechamiento de sus atributos diferenciadores de sus competidores, dado que, se ha identificado un nivel alto de competitividad agroexportadora, por lo cual, es necesario orientar las estrategias en su aprovechamiento.

### **Segunda:**

Se recomienda a la gerencia de las empresas agroexportadoras, analizar la disponibilidad portuaria dentro del país, efectuando las comparaciones respectivas en cuanto a las tarifas portuarias, al mismo tiempo, indagar sobre las políticas arancelarias que manejan los principales países destino de sus productos.

### **Tercera:**

Se recomienda a la gerencia de las empresas agroexportadoras enfocar los esfuerzos en promover la inversión de recursos monetarios disponibles en el desarrollo portuario dentro del país, permitiendo que las empresas agroexportadoras amplíen sus canales de distribución al exterior, en conjunto con una reducción de los costos logísticos en que incurren las empresas con destino al aprovechamiento del mercado extranjero.

### **Cuarta:**

Se recomienda a la gerencia de las empresas agroexportadoras invertir en proyectos portuarios que permitan la salida rápida y efectiva de los principales productos de exportación, garantizando al mismo tiempo la llegada de los productos en las mejores condiciones posibles, mejorando al mismo tiempo la perspectiva de los países compradores respecto al territorio peruano como principal proveedor.

## REFERENCIAS

- Astudillo, R. (2014). Indicadores de Productividad para la Industria Portuaria en Chile. <https://revistamarina.cl/revistas/2014/4/astudillo.pdf>, Pag 385
- APM Terminals. Tarifario APM Terminals (2023). <file:///C:/Users/u/Downloads/1-tarifario-v-120-28062023-hr-vf.pdf>
- Busetto, L., Wick, W., & Gumbinger, C. (2020). How to use and assess qualitative research methods. *Neurological Research and Practice*, 2(14). doi: <https://doi.org/10.1186/s42466-020-00059-z>
- Bhandari, P. (2020). *What is Qualitative Research? | Methods & Examples*. Scribbr. <https://www.scribbr.com/methodology/qualitative-research/>
- Banco Interamericano de Desarrollo (2000): "Un nuevo impulso para la integración de la infraestructura regional en América del Sur". [http://www.iadb.org/intal/publicaciones/infraestructura\\_bid.pdf](http://www.iadb.org/intal/publicaciones/infraestructura_bid.pdf)
- Bianco C. (2007) ¿De qué hablamos cuando hablamos de competitividad? Agosto 30, 2018, de Centro de Estudios sobre Ciencia, Desarrollo y Educación Superior Sitio web: [https://ecaths1.s3.amazonaws.com/economaint/1127670795.EI25\\_Bianco\\_Competitividad\\_2007.pdf](https://ecaths1.s3.amazonaws.com/economaint/1127670795.EI25_Bianco_Competitividad_2007.pdf).
- Burney, S., y Hussain, S. (2008). Inductive and Deductive Research Approach. University of Karachi. DOI:10.13140/RG.2.2.31603.58406
- Bhandari, P. (2021). An introduction to correlational research. Scribbr. Recuperado de: <https://www.scribbr.com/methodology/correlational-research/>
- Baena, P. (2017). Metodología de la investigación. 3ra. Edición. Grupo editorial Patria. Disponible en: [http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales\\_de\\_consulta/Drogas\\_de\\_Abuso/Articulos/metodologia%20de%20la%20investigacion.pdf](http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales_de_consulta/Drogas_de_Abuso/Articulos/metodologia%20de%20la%20investigacion.pdf)
- Coronel. Loo (2019), "Factores por las cuales los agroexportadores dejaron de embarcar carga refrigerada por el puerto general San Martín en Pisco". Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Lima-Perú. [https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/628029/Coronel\\_CA.pdf?sequence=3](https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/628029/Coronel_CA.pdf?sequence=3)

- Cornell Law School. (2022). 32 CFR § 272.3 - Definition of basic research. <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/32/272.3>
- Davis, B. (2021). What are some examples of non-experimental research? MVOrganizing. Recuperado de: <https://www.mvorganizing.org/what-are-some-examples-of-non-experimental-research/>
- Delgado (2018), "Operaciones portuarias en las exportaciones de aceite de palma africana por el puerto de Manta". Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil. Ecuador. <http://biblioteca.uteg.edu.ec:8080/bitstream/handle/123456789/186/OPERACIONES%20PORTUARIAS%20EN%20LAS%20EXPORTACIONES%20DE%20ACEITE%20DE%20PALMA%20AFRICANA%20POR%20EL%20PUERTO%20DE%20MANTA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Explorable. (2009). Population Sampling Techniques. <https://explorable.com/population-sampling>
- Enago Academy. (2022). *Is There Such a Thing as "Basic" Research Anymore?* <https://www.enago.com/academy/is-there-pure-research-anymore/>
- Guía de Orientación al Usuario del Transporte Aéreo (2015). Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. [https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio\\_exterior/facilitacion\\_comercio\\_exterior/Guia\\_Transporte\\_Aereo\\_13072015.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Guia_Transporte_Aereo_13072015.pdf)
- Guía exportadora (2012). Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y Turismo (PROMPERU). [https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio\\_exterior/Sites/Pecex/lecturas\\_complementarias/10\\_ExportandoPaso\\_paso.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/Sites/Pecex/lecturas_complementarias/10_ExportandoPaso_paso.pdf)
- Hidalgo del Alamo, J. C. (2016). Concesiones portuarias: de la ineficiencia estatal respecto a los puertos del Perú - ENAPU Perú: hacia la privatización eficiente, la situación actual portuaria. Universidad de Lima. <https://hdl.handle.net/20.500.12724/1726>
- Ley del Sistema Portuario Nacional. Ley N°27943, D.S: N°003-2004-MTC, 01 de marzo del 2003. <https://www.senace.gob.pe/wp-content/uploads/2016/10/NAS-4-11-01-LEY-27943.pdf>
- Martínez, J. (2019). La competitividad portuaria: el papel de las autoridades portuarias y la conectividad en la elección del puerto. *[Tesis de doctorado,*

- Vniversitat de València*]. Repositorio de la UV. Valencia, España.  
<https://roderic.uv.es/rest/api/core/bitstreams/ba5ba9af-86a4-4ad5-bb9a-858900e3ffe8/content>
- McLeod, S. (2019). What's the difference between qualitative and quantitative research? Simply Psychology:  
<https://www.simplypsychology.org/qualitative-quantitative.html>
- Molina (2019), "La concesión del puerto de manta y su incidencia en el desarrollo de sus operaciones portuarias. Universidad Estatal del Sur de Manabí". Manabí-Ecuador.  
<https://repositorio.unesum.edu.ec/bitstream/53000/2029/1/UNESUM-ECU-COMERCIO%20EXTERIOR-2019-30.pdf>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones Dirección General de Aeronáutica Civil (2018). Regulaciones Aeronáuticas del Perú. Revisión N°16.  
[https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/388133/1.\\_RAP\\_1\\_rev16\\_completa.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/388133/1._RAP_1_rev16_completa.pdf)
- Murillo, Y. (2012). Mejoramiento del Desempeño de Servicio de transporte de Carga Para reducir Costos Logísticos en Tracto camiones con Semirremolque. Universidad nacional del Centro del Perú, Huancayo, Perú.  
<https://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12894/3619/Murillo%20Quispe.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Acuerdos Comerciales del Perú.  
[http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/lo\\_que\\_debemos\\_saber\\_TLC.html](http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/lo_que_debemos_saber_TLC.html)
- Mercado, S. (2005). Comercio Internacional I / International Commerce I: Mercadotecnia International Importacion-Exportacion / International Market Research Importation-Exportation (Limusa Noriega Editores). Editorial Limusa.  
[https://books.google.com.pe/books?id=YHMMWlynwS0cC&printsec=frontcover&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.pe/books?id=YHMMWlynwS0cC&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)
- Mego. Pérez. (2019). "Los sobrecostos marítimos y portuarios en las exportaciones del pallar bebé y el gandul, de la región Lambayeque, en el año 2017". Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo. Lambayeque-Perú.  
<https://repositorio.unprg.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12893/4617/BC->

- TES-3437%20MEGO%20SANCHEZ%20-%20PEREZ%20BAZAN.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- McLeod, S. (2019). *What's the difference between qualitative and quantitative research?* Simply Psychology: <https://www.simplypsychology.org/qualitative-quantitative.html>
- Organización Marítima Internacional (s, f). Introducción a la OMI. <http://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>
- Oliva. Tavera. (2019), "Impacto en la competitividad de las exportaciones de uva en la región Ica a raíz del desarrollo portuario del puerto general San Martín". Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Lima-Perú. [https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/625756/Oliva\\_OL.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/625756/Oliva_OL.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Plan Nacional de Desarrollo Portuario, 2005. Ministerio de transporte y Comunicaciones. [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2\\_uibd.nsf/7CDB011E939EDDCC052577ED00567F62/\\$FILE/Plan\\_Nacional\\_de\\_Desarrollo\\_Portuario.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/7CDB011E939EDDCC052577ED00567F62/$FILE/Plan_Nacional_de_Desarrollo_Portuario.pdf)
- Quesada, V. (2005). Análisis de Eficiencia en Logística Portuaria Mediante DEA. Universidad de Sevilla, España. [https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/15967/Original\\_DT283.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/15967/Original_DT283.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Quinteros, M., Almanza, K., y Pimienta, S. (2021). Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados. *Revista de Ciencias Sociales*, 27 (3), 250 – 271. <https://www.redalyc.org/journal/280/28068740016/28068740016.pdf>
- Resendiz, M. (2014). Estudio y Análisis del Sector Ferroviario. Universidad Nacional Autónoma de México. <http://132.248.9.195/ptd2014/febrero/0709295/0709295.pdf>
- RAE (2018) Real Academia Española. Desarrollo Sitio Web: <http://dle.rae.es/?id=CTzcOCM>
- Rojas, P., Romero, S., & Sepúlveda, S. (2000). Algunos ejemplos de cómo medir la competitividad. IICA. San José: IICA. <https://repiica.iica.int/docs/B0241e/B0241e.pdf>

- Statistic Solutions (2022). Research Designs: Non-Experimental vs. Experimental.  
<https://www.statisticssolutions.com/research-designs-non-experimental-vs-experimental/>
- Sigcho, X. (2021). Análisis operativo de la concesión de la autoridad portuaria del Cantón Manta. [Tesis de pregrado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo]. Repositorio de la ESPOCH. Riobamba, Ecuador.  
<http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/15256/1/112T0273.pdf>
- Swaen, B. (2014). How do you incorporate an interview into a dissertation? *Scribbr*.  
<https://www.scribbr.com/methodology/how-do-you-incorporate-an-interview-into-a-dissertation/>
- Sánchez, R. (2006). Indicadores de productividad para la Industria Portuaria. Aplicación en América Latina y el Caribe. Cepal, Division de Recursos Naturales e Infraestructura, Santiago de Chile, Chile.  
[https://www.oas.org/cip/docs/areas\\_tecnicas/6\\_exelencia\\_gestion\\_port/3\\_ind\\_de\\_produc.pdf](https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/6_exelencia_gestion_port/3_ind_de_produc.pdf)
- Terminal Portuario Paracas. Tarifario Terminal Portuario Paracas (2022).  
<https://www.pdparacas.com.pe/wp-content/uploads/2022/08/Tarifario-V.1.20-Web.-1-.pdf>
- Unidad de Servicio de Infraestructura, CEPAL (2016). Reflexiones Sobre el Futuro de los Puertos: des Estrés Actual al Cambio y la Innovación del Futuro. Edición N°352, numero 8.  
[https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/41045/S1601355\\_es.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/41045/S1601355_es.pdf)
- Vega, E. (2017). Propuesta de Infraestructura Para la Estación Ferroviaria de Tacna Para Solucionar el transporte Férreo de carga y pasajeros Ubicado en Zofra, Tacna. Universidad Privada de Tacna, Tacna, Perú.  
<https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/217/Vega-Casta%C3%B1on-Edwing.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Vega, J. (2017). Metodología basada en Costos logísticos para Determinar el Hinterland: Caso Sudamérica. Pontifica Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.  
[https://repositorio.uc.cl/xmlui/bitstream/handle/11534/21381/Vega\\_Javier.pdf?sequence=1](https://repositorio.uc.cl/xmlui/bitstream/handle/11534/21381/Vega_Javier.pdf?sequence=1)



- Vagle, M., Thiel, J., & Hofsess, B. (2020). A Prelude - Unsettling Traditions: Reimagining the Craft of Phenomenological and Hermeneutic Inquiry. *Qualitative Inquiry*, 26(5), 427–431. doi: <https://doi.org/10.1177/1077800419829791>
- Veldman, S. J., and Bückmann, E. H. (2003). A model on container port competition: an application for the West European container hub-ports. *Maritime Economics and Logistics*, 5(1), 3-22  
[https://www.researchgate.net/publication/5223531\\_A\\_Model\\_on\\_Container\\_Port\\_Competition\\_An\\_Application\\_for\\_the\\_West\\_European\\_Container\\_Hub-Ports](https://www.researchgate.net/publication/5223531_A_Model_on_Container_Port_Competition_An_Application_for_the_West_European_Container_Hub-Ports)

## **ANEXOS**

Anexo 1. Matriz de consistencia

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	ESCALA
¿Cuál es la relación que existe entre la competitividad agroexportadora y el desarrollo portuario en Ica, 2023?	Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y el desarrollo portuario en Ica, 2023.	La competitividad agroexportadora se relaciona con el desarrollo portuario en Ica, 2023.	V1: Competitividad agroexportadora	Mercado	Limitaciones portuarias. Cambios en el mercado. Participación en el mercado Nivel de calidad Percepción del cliente Compradores Segmento del mercado	Ítem 1 Ítem 2 Ítem 3 Ítem 4 Ítem 5 Ítem 6 Ítem 7	Ordinal
<b>PROBLEMAS ESPECÍFICOS</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	<b>HIPÓTESIS ESPECÍFICA</b>		Costos	Costos por manipulación Costos por cadena de frío Volumen de exportación Costos de transporte Comparación de costos Costos logísticos	Ítem 8 Ítem 9 Ítem 10 Ítem 11 Ítem 12 Ítem 13	
¿Cuál es la relación que existe entre la competitividad agroexportadora y las tarifas portuarias en Ica, 2023?	Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y las tarifas portuarias en Ica, 2023.	La competitividad agroexportadora se relaciona con los costos logísticos portuarios en Ica, 2023.		Innovación	Reducción de mermas Acondicionamiento Gestión del cambio Desarrollo e innovación Tecnología Conocimientos Variedad de productos	Ítem 14 Ítem 15 Ítem 16 Ítem 17 Ítem 18 Ítem 19 Ítem 20	
¿Cuál es la relación que existe entre la competitividad agroexportadora y los costos logísticos portuarios en Ica, 2023?	Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y los costos logísticos portuarios en Ica, 2023.	La competitividad agroexportadora se relaciona con la infraestructura portuaria en Ica, 2023.		V2: Desarrollo portuario.	Tarifas portuarias.	Modernización Transparencia Entorno operativo Volumen de movimiento de contenedores Políticas de comercio internacional Aranceles	
¿Cuál es la relación que existe entre la competitividad agroexportadora y la infraestructura portuaria en Ica, 2023?	Determinar la relación entre la competitividad agroexportadora y la infraestructura portuaria en Ica, 2023.						

				Costos logísticos portuarios.	Costos competitivos Costos de traslado Costos por servicios Nivel de servicio Actualización Continuidad en las operaciones Legalidad	Ítem 7 Ítem 8 Ítem 9 Ítem 10 Ítem 11 Ítem 12 Ítem 13	
				Infraestructura portuaria.	Tiempo de entrega Frecuencia del servicio Accesos portuarios Eficiencia logística Demanda de transporte de carga Eficacia organizacional Capacidad portuaria	Ítem 14 Ítem 15 Ítem 16 Ítem 17 Ítem 18 Ítem 19 Ítem 20	
<b>TIPO DE INVESTIGACIÓN</b>		<b>POBLACIÓN Y MUESTRA</b>		<b>ESTADÍSTICA</b>			
Básico		Población 700 representantes de empresas agroexportadoras Muestra 249 representantes de empresas agroexportadoras		Descriptiva Inferencial			
<b>DISEÑO DE INVESTIGACION</b>		<b>NIVEL DE INVESTIGACIÓN</b>		<b>TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN</b>			
No experimental		Correlacional.		Encuesta			
				<b>INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN</b>			
				Cuestionario			

## Anexo 2 Matriz de Operacionalización

Variable Independiente: Competitividad agroexportadora.						
Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala	Nivel y rango
La relación entre los distintos elementos se refiere al progreso sobre la producción y su entorno permite un uso eficiente de los factores de producción. (Programa de Competitividad Perú (2008).	La competitividad agroexportadora sera medido mediante el mercado, costos e innovación.	Mercado	Limitaciones portuarias.	Ítem 1	Ordinal	Unidades
			Cambios en el mercado.	Ítem 2		
			Participación en el mercado.	Ítem 3		
			Nivel de calidad.	Ítem 4		
			Percepción del cliente.	Ítem 5		
			Compradores.	Ítem 6		
			Segmento de mercado.	Ítem 7		
		Costos	Costos por manipulación.	Ítem 8		
			Costos por cadena de frío.	Ítem 9		
Volumen de exportación.	Ítem 10					
Costos de transporte.	Ítem 11					
Comparación de costos.	Ítem 12					
Innovación	Costos logísticos.	Ítem 13				
	Reducción de mermas.	Ítem 14				
	Acondicionamiento.	Ítem 15				
	Gestión del cambio.	Ítem 16				
	Desarrollo e innovación.	Ítem 17				
	Tecnología	Ítem 18				
Conocimientos	Ítem 19					

			Variedad de productos	Ítem 20		
--	--	--	-----------------------	---------	--	--

Variable Independiente: Desarrollo portuario.						
Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala	Nivel y rango
El desarrollo portuario está definido como un proceso discontinuo y acumulativo, desarrollado y presentado a través de una serie de innovaciones, haciendo una diferencia entre la transformación estructural y el crecimiento de un país. (CEPAL, 2016).	El desarrollo portuario será medido mediante las tarifas portuarias, los costos logísticos portuarios y la infraestructura portuaria.	Tarifas portuarias.	Modernización	Ítem 1	Ordinal	Unidades
			Transparencia	Ítem 2		
			Entorno operativo	Ítem 3		
			Volumen de movimiento de contenedores	Ítem 4		
			Políticas de comercio internacional	Ítem 5		
			Aranceles	Ítem 6		
		Costos logísticos portuarios.	Costos competitivos	Ítem 7	Ordinal	Unidades
			Costos de traslado	Ítem 8		
			Costos por servicios	Ítem 9		
			Nivel de servicio	Ítem 10		
			Actualización	Ítem 11		
			Continuidad en las operaciones	Ítem 12		
		Infraestructura portuaria.	Tiempo de entrega	Ítem 14	Ordinal	Unidades
			Frecuencia del servicio	Ítem 15		
			Accesos portuarios	Ítem 16		
			Eficiencia logística	Ítem 17		
			Demanda de transporte de carga	Ítem 18		
			Eficacia organizacional	Ítem 19		
Capacidad portuaria	Ítem 20					

Anexo 3. Instrumento de recojo de datos

**FICHA SOBRE LA COMPETITIVIDAD AGROEXPORTADORA**

Datos: \_\_\_\_\_

Cargo que ocupa: \_\_\_\_\_

Marque con una (X) según corresponda, teniendo en cuenta que:

N°	Preguntas	SI	NO
<b>Dimensión: Mercado</b>			
1	Las limitaciones actuales del Terminal Portuario de Paracas han afectado su capacidad de alcanzar nuevos mercados internacionales		
2	Considera que la empresa reacciona de manera oportuna a los cambios dentro del mercado internacional		
3	Considera que la empresa posee una buena participación dentro del mercado internacional a razón de sus precios bajos		
4	Considera que la empresa ofrece productos de gran calidad a diferencia de su competencia extranjera		
5	Considera que los clientes extranjeros valoran los productos que brinda la empresa		
6	La empresa cuenta con compradores exclusivos para cada uno de los productos ofertados		
7	La empresa ofrece productos en base a los segmentos identificados dentro del mercado extranjero		
<b>Dimensión: Costos</b>			
8	Los costos por manipulación se ven disminuidos al enviar los contenedores a través del Terminal Portuario de Paracas		
9	Los costos asociados a la cadena de frío se ven disminuidos al emplear el Terminal Portuario de Paracas		



10	La exportación de sus productos dentro de una escala considerable permite la reducción de los costos de exportación		
11	La utilización del Terminal Portuario de Paracas le permite ser más competitivo por medio de los costos de transporte		
12	Los costos logísticos del Terminal Portuario de Paracas son competitivos frente a la oferta de otros puertos		
13	Los costos por transporte al Terminal Portuario de Paracas representan un porcentaje considerable de los costos logísticos		
<b>Dimensión: Innovación</b>			
14	Las implementaciones realizadas por el Terminal Portuario de Paracas contribuyen a la reducción de mermas del producto exportable		
15	El acondicionamiento del Terminal Portuario de Paracas influiría en su elección del puerto para sus productos de exportación		
16	Considera que dentro de su giro de negocio se están implementando cambios innovadores		
17	La empresa donde labora cuenta con un área de desarrollo e investigación		
18	La empresa donde labora ha implementado herramientas tecnológicas de manera oportuna		
19	Considera que el nivel de conocimientos adquiridos con el tiempo ha contribuido con la innovación dentro de la empresa		
20	La empresa brinda a los mercados internacionales de una gama amplia de productos		

## FICHA SOBRE EL DESARROLLO PORTUARIO

Datos: \_\_\_\_\_

Cargo que ocupa: \_\_\_\_\_

Marque con una (X) según corresponda, teniendo en cuenta que:

N°	Preguntas	SI	NO
<b>Dimensión: Tarifas portuarias</b>			
1	La modernización de los procedimientos portuarios ha permitido una reducción en las tarifas portuarias		
2	Considera que existe transparencia en cuanto a las estructuras tarifarias		
3	Considera que el Terminal Portuario de Paracas se encuentra dentro de un entorno operativo positivo de tráfico marítimo		
4	Considera que el Terminal Portuario de Paracas ha evidenciado un mayor volumen de movimiento de contenedores		
5	Considera que las políticas de comercio internacional han influenciado en las tarifas portuarias		
6	Los aranceles han influenciado significativamente en las mercaderías		
<b>Dimensión: Costos logísticos portuarios</b>			
7	El costo de la logística portuaria del Terminal Portuario de Paracas es competitivo con la oferta del puerto del Callao		
8	El costo de traslado al Terminal Portuario de Paracas representa un menor margen de costos que otros puertos		
9	Los costos de los diferentes servicios son necesarios y adecuados según las normas existentes		
10	Considera que los costos se ajustan al nivel de servicio brindado por el Terminal Portuario de Paracas		

11	Considera que los sistemas empleados por el Terminal Portuario de Paracas han abaratado los costos logísticos		
12	El buen funcionamiento de los equipos ha permitido una continuidad en los servicios y por ende cumplir con los costos esperados		
13	Considera que el Terminal Portuario de Paracas no incurre en el cobro de montos no autorizados		
<b>Dimensión: Infraestructura portuaria</b>			
14	Los tiempos empleados en el embarque favorecen el cumplimiento de los tiempos acordados con los compradores		
15	La frecuencia del servicio para las rutas establecidas es idónea para programar los envíos de exportación		
16	Los accesos del Terminal Portuario de Paracas se encuentran en óptimas condiciones		
17	La infraestructura del Terminal Portuario de Paracas permite manejar un nivel de eficiencia logística adecuado		
18	La infraestructura del Terminal Portuario de Paracas incentiva un mayor nivel de eficacia organizacional		
19	La infraestructura del Terminal Portuario de Paracas incentiva un mayor nivel de eficacia organizacional		
20	La capacidad del Terminal Portuario de Paracas atiende a las necesidades de los usuarios		

## Anexo 4 Confiabilidad de los instrumentos

### Variable Independiente: Competitividad agroexportadora

#### Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	249	100,0
	Excluido <sup>a</sup>	0	,0
	Total	249	100,0

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

#### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,960	4

### Variable Independiente: Desarrollo portuario

#### Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	249	100,0
	Excluido <sup>a</sup>	0	,0
	Total	249	100,0

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

#### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,920	4

Anexo 5 Validación de expertos

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: “Competitividad agroexportadora y su impacto en el desarrollo portuario, Ica 2023”**

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>	
		Si	No	Si	No	Si	No
	<b>VARIABLE 1: COMPETITIVIDAD AGROEXPORTADORA</b>						
1	Las limitaciones actuales del Terminal Portuario de Paracas han afectado su capacidad de alcanzar nuevos mercados internacionales	x		x		x	
2	Considera que la empresa reacciona de manera oportuna a los cambios dentro del mercado internacional	x		x		x	
3	Considera que la empresa posee una buena participación dentro del mercado internacional a razón de sus precios bajos	x		x		x	
4	Considera que la empresa ofrece productos de gran calidad a diferencia de su competencia extranjera	x		x		x	
5	Considera que los clientes extranjeros valoran los productos que brinda la empresa	x		x		x	
6	La empresa cuenta con compradores exclusivos para cada uno de los productos ofertados	x		x		x	
7	La empresa ofrece productos en base a los segmentos identificados dentro del mercado extranjero	x		x		x	
8	Los costos por manipulación se ven disminuidos al enviar los contenedores a través del Terminal Portuario de Paracas	x		x		x	
9	Los costos asociados a la cadena de frío se ven disminuidos al emplear el Terminal Portuario de Paracas	x		x		x	
10	La exportación de sus productos dentro de una escala considerable permite la reducción de los costos de exportación	x		x		x	
11	La utilización del Terminal Portuario de Paracas le permite ser más competitivo por medio de los costos de transporte	x		x		x	
12	Los costos logísticos del Terminal Portuario de Paracas son competitivos frente a la oferta de otros puertos	x		x		x	
13	Los costos por transporte al Terminal Portuario de Paracas representan un porcentaje considerable de los costos logísticos	x		x		x	
14	Las implementaciones realizadas por el Terminal Portuario de Paracas contribuyen a la reducción de mermas del producto exportable	x		x		x	
15	El acondicionamiento del Terminal Portuario de Paracas influiría en su elección del puerto para sus productos de exportación	x		x		x	
16	Considera que dentro de su giro de negocio se están implementando cambios innovadores	x		x		x	
17	La empresa donde labora cuenta con un área de desarrollo e investigación	x		x		x	
18	La empresa donde labora ha implementado herramientas tecnológicas de manera oportuna	x		x		x	
19	Considera que el nivel de conocimientos adquiridos con el tiempo ha contribuido con la innovación dentro de la empresa	x		x		x	
20	La empresa brinda a los mercados internacionales de una gama amplia de productos	x		x		x	
	<b>VARIABLE 2: DESARROLLO PORTUARIO</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>
1	La modernización de los procedimientos portuarios ha permitido una reducción en las tarifas portuarias	x		x		x	
2	Considera que existe transparencia en cuanto a las estructuras tarifarias	x		x		x	
3	Considera que el Terminal Portuario de Paracas se encuentra dentro de un entorno operativo positivo de tráfico marítimo	x		x		x	

4	Considera que el Terminal Portuario de Paracas ha evidenciado un mayor volumen de movimiento de contenedores	x		x		x	
5	Considera que las políticas de comercio internacional han influenciado en las tarifas portuarias	x		x		x	
6	Los aranceles han influenciado significativamente en las mercaderías	x		x		x	
7	El costo de la logística portuaria del Terminal Portuario de Paracas es competitivo con la oferta del puerto del Callao	x		x		x	
8	El costo de traslado al Terminal Portuario de Paracas representa un menor margen de costos que otros puertos	x		x		x	
9	Los costos de los diferentes servicios son necesarios y adecuados según las normas existentes	x		x		x	
10	Considera que los costos se ajustan al nivel de servicio brindado por el Terminal Portuario de Paracas	x		x		x	
11	Considera que los sistemas empleados por el Terminal Portuario de Paracas han abaratado los costos logísticos	x		x		x	
12	El buen funcionamiento de los equipos ha permitido una continuidad en los servicios y por ende cumplir con los costos esperados	x		x		x	
13	Considera que el Terminal Portuario de Paracas no incurre en el cobro de montos no autorizados	x		x		x	
14	Los tiempos empleados en el embarque favorecen el cumplimiento de los tiempos acordados con los compradores	x		x		x	
15	La frecuencia del servicio para las rutas establecidas es idónea para programar los envíos de exportación	x		x		x	
16	Los accesos del Terminal Portuario de Paracas se encuentran en óptimas condiciones	x		x		x	
17	La infraestructura del Terminal Portuario de Paracas permite manejar un nivel de eficiencia logística adecuado	x		x		x	
18	La infraestructura del Terminal Portuario de Paracas incentiva un mayor nivel de eficacia organizacional	x		x		x	
19	La infraestructura del Terminal Portuario de Paracas incentiva un mayor nivel de eficacia organizacional	x		x		x	
20	La capacidad del Terminal Portuario de Paracas atiende a las necesidades de los usuarios	x		x		x	

**Observaciones (precisar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA**

**Opinión de aplicabilidad:**    **Aplicable [X]**            **Aplicable después de corregir [ ]**            **No aplicable [ ]**

**Apellidos y nombres del juez validador. Peñaranda Calle, Cesar Augusto**

**DNI: 40028820**

**Especialidad del validador: Doctor en Educación**

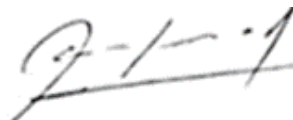
**Fecha: Lunes, 04 de diciembre del 2023**

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



**Firma del Experto Informante**

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: “Competitividad agroexportadora y su impacto en el desarrollo portuario, Ica 2023”**

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>	
		Si	No	Si	No	Si	No
	<b>VARIABLE 1: COMPETITIVIDAD AGROEXPORTADORA</b>						
1	Las limitaciones actuales del Terminal Portuario de Paracas han afectado su capacidad de alcanzar nuevos mercados internacionales	x		x		x	
2	Considera que la empresa reacciona de manera oportuna a los cambios dentro del mercado internacional	x		x		x	
3	Considera que la empresa posee una buena participación dentro del mercado internacional a razón de sus precios bajos	x		x		x	
4	Considera que la empresa ofrece productos de gran calidad a diferencia de su competencia extranjera	x		x		x	
5	Considera que los clientes extranjeros valoran los productos que brinda la empresa	x		x		x	
6	La empresa cuenta con compradores exclusivos para cada uno de los productos ofertados	x		x		x	
7	La empresa ofrece productos en base a los segmentos identificados dentro del mercado extranjero	x		x		x	
8	Los costos por manipulación se ven disminuidos al enviar los contenedores a través del Terminal Portuario de Paracas	x		x		x	
9	Los costos asociados a la cadena de frío se ven disminuidos al emplear el Terminal Portuario de Paracas	x		x		x	
10	La exportación de sus productos dentro de una escala considerable permite la reducción de los costos de exportación	x		x		x	
11	La utilización del Terminal Portuario de Paracas le permite ser más competitivo por medio de los costos de transporte	x		x		x	
12	Los costos logísticos del Terminal Portuario de Paracas son competitivos frente a la oferta de otros puertos	x		x		x	
13	Los costos por transporte al Terminal Portuario de Paracas representan un porcentaje considerable de los costos logísticos	x		x		x	
14	Las implementaciones realizadas por el Terminal Portuario de Paracas contribuyen a la reducción de mermas del producto exportable	x		x		x	
15	El acondicionamiento del Terminal Portuario de Paracas influiría en su elección del puerto para sus productos de exportación	x		x		x	
16	Considera que dentro de su giro de negocio se están implementando cambios innovadores	x		x		x	
17	La empresa donde labora cuenta con un área de desarrollo e investigación	x		x		x	
18	La empresa donde labora ha implementado herramientas tecnológicas de manera oportuna	x		x		x	
19	Considera que el nivel de conocimientos adquiridos con el tiempo ha contribuido con la innovación dentro de la empresa	x		x		x	
20	La empresa brinda a los mercados internacionales de una gama amplia de productos	x		x		x	
	<b>VARIABLE 2: DESARROLLO PORTUARIO</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>
1	La modernización de los procedimientos portuarios ha permitido una reducción en las tarifas portuarias	x		x		x	
2	Considera que existe transparencia en cuanto a las estructuras tarifarias	x		x		x	
3	Considera que el Terminal Portuario de Paracas se encuentra dentro de un entorno operativo positivo de tráfico marítimo	x		x		x	
4	Considera que el Terminal Portuario de Paracas ha evidenciado un mayor volumen de movimiento de contenedores	x		x		x	
5	Considera que las políticas de comercio internacional han influenciado en las tarifas portuarias	x		x		x	

6	Los aranceles han influenciado significativamente en las mercaderías	x		x		x	
7	El costo de la logística portuaria del Terminal Portuario de Paracas es competitivo con la oferta del puerto del Callao	x		x		x	
8	El costo de traslado al Terminal Portuario de Paracas representa un menor margen de costos que otros puertos	x		x		x	
9	Los costos de los diferentes servicios son necesarios y adecuados según las normas existentes	x		x		x	
10	Considera que los costos se ajustan al nivel de servicio brindado por el Terminal Portuario de Paracas	x		x		x	
11	Considera que los sistemas empleados por el Terminal Portuario de Paracas han abaratado los costos logísticos	x		x		x	
12	El buen funcionamiento de los equipos ha permitido una continuidad en los servicios y por ende cumplir con los costos esperados	x		x		x	
13	Considera que el Terminal Portuario de Paracas no incurre en el cobro de montos no autorizados	x		x		x	
14	Los tiempos empleados en el embarque favorecen el cumplimiento de los tiempos acordados con los compradores	x		x		x	
15	La frecuencia del servicio para las rutas establecidas es idónea para programar los envíos de exportación	x		x		x	
16	Los accesos del Terminal Portuario de Paracas se encuentran en óptimas condiciones	x		x		x	
17	La infraestructura del Terminal Portuario de Paracas permite manejar un nivel de eficiencia logística adecuado	x		x		x	
18	La infraestructura del Terminal Portuario de Paracas incentiva un mayor nivel de eficacia organizacional	x		x		x	
19	La infraestructura del Terminal Portuario de Paracas incentiva un mayor nivel de eficacia organizacional	x		x		x	
20	La capacidad del Terminal Portuario de Paracas atiende a las necesidades de los usuarios	x		x		x	

**Observaciones (precisar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA**

**Opinión de aplicabilidad:**      **Aplicable [X]**              **Aplicable después de corregir [ ]**              **No aplicable [ ]**

**Apellidos y nombres del juez validador. Mg: Brenda Cecilia Ramos Zapata**

**DNI: 74140298**

**Especialidad del validador: Maestro en Economía Mención Finanzas**

**Fecha: Lunes, 04 de diciembre del 2023**

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



**Firma del Experto Informante**



**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: “Competitividad agroexportadora y su impacto en el desarrollo portuario, Ica 2023”**

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>	
		Si	No	Si	No	Si	No
	<b>VARIABLE 1: COMPETITIVIDAD AGROEXPORTADORA</b>						
1	Las limitaciones actuales del Terminal Portuario de Paracas han afectado su capacidad de alcanzar nuevos mercados internacionales	x		x		x	
2	Considera que la empresa reacciona de manera oportuna a los cambios dentro del mercado internacional	x		x		x	
3	Considera que la empresa posee una buena participación dentro del mercado internacional a razón de sus precios bajos	x		x		x	
4	Considera que la empresa ofrece productos de gran calidad a diferencia de su competencia extranjera	x		x		x	
5	Considera que los clientes extranjeros valoran los productos que brinda la empresa	x		x		x	
6	La empresa cuenta con compradores exclusivos para cada uno de los productos ofertados	x		x		x	
7	La empresa ofrece productos en base a los segmentos identificados dentro del mercado extranjero	x		x		x	
8	Los costos por manipulación se ven disminuidos al enviar los contenedores a través del Terminal Portuario de Paracas	x		x		x	
9	Los costos asociados a la cadena de frío se ven disminuidos al emplear el Terminal Portuario de Paracas	x		x		x	
10	La exportación de sus productos dentro de una escala considerable permite la reducción de los costos de exportación	x		x		x	
11	La utilización del Terminal Portuario de Paracas le permite ser más competitivo por medio de los costos de transporte	x		x		x	
12	Los costos logísticos del Terminal Portuario de Paracas son competitivos frente a la oferta de otros puertos	x		x		x	
13	Los costos por transporte al Terminal Portuario de Paracas representan un porcentaje considerable de los costos logísticos	x		x		x	
14	Las implementaciones realizadas por el Terminal Portuario de Paracas contribuyen a la reducción de mermas del producto exportable	x		x		x	
15	El acondicionamiento del Terminal Portuario de Paracas influiría en su elección del puerto para sus productos de exportación	x		x		x	
16	Considera que dentro de su giro de negocio se están implementando cambios innovadores	x		x		x	
17	La empresa donde labora cuenta con un área de desarrollo e investigación	x		x		x	
18	La empresa donde labora ha implementado herramientas tecnológicas de manera oportuna	x		x		x	
19	Considera que el nivel de conocimientos adquiridos con el tiempo ha contribuido con la innovación dentro de la empresa	x		x		x	
20	La empresa brinda a los mercados internacionales de una gama amplia de productos	x		x		x	
	<b>VARIABLE 2: DESARROLLO PORTUARIO</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>
1	La modernización de los procedimientos portuarios ha permitido una reducción en las tarifas portuarias	x		x		x	
2	Considera que existe transparencia en cuanto a las estructuras tarifarias	x		x		x	
3	Considera que el Terminal Portuario de Paracas se encuentra dentro de un entorno operativo positivo de tráfico marítimo	x		x		x	
4	Considera que el Terminal Portuario de Paracas ha evidenciado un mayor volumen de movimiento de contenedores	x		x		x	
5	Considera que las políticas de comercio internacional han influenciado en las tarifas portuarias	x		x		x	

6	Los aranceles han influenciado significativamente en las mercaderías	x		x		x	
7	El costo de la logística portuaria del Terminal Portuario de Paracas es competitivo con la oferta del puerto del Callao	x		x		x	
8	El costo de traslado al Terminal Portuario de Paracas representa un menor margen de costos que otros puertos	x		x		x	
9	Los costos de los diferentes servicios son necesarios y adecuados según las normas existentes	x		x		x	
10	Considera que los costos se ajustan al nivel de servicio brindado por el Terminal Portuario de Paracas	x		x		x	
11	Considera que los sistemas empleados por el Terminal Portuario de Paracas han abaratado los costos logísticos	x		x		x	
12	El buen funcionamiento de los equipos ha permitido una continuidad en los servicios y por ende cumplir con los costos esperados	x		x		x	
13	Considera que el Terminal Portuario de Paracas no incurre en el cobro de montos no autorizados	x		x		x	
14	Los tiempos empleados en el embarque favorecen el cumplimiento de los tiempos acordados con los compradores	x		x		x	
15	La frecuencia del servicio para las rutas establecidas es idónea para programar los envíos de exportación	x		x		x	
16	Los accesos del Terminal Portuario de Paracas se encuentran en óptimas condiciones	x		x		x	
17	La infraestructura del Terminal Portuario de Paracas permite manejar un nivel de eficiencia logística adecuado	x		x		x	
18	La infraestructura del Terminal Portuario de Paracas incentiva un mayor nivel de eficacia organizacional	x		x		x	
19	La infraestructura del Terminal Portuario de Paracas incentiva un mayor nivel de eficacia organizacional	x		x		x	
20	La capacidad del Terminal Portuario de Paracas atiende a las necesidades de los usuarios	x		x		x	

**Observaciones (precisar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA**

**Opinión de aplicabilidad:**      **Aplicable [X]**              **Aplicable después de corregir [ ]**              **No aplicable [ ]**

**Apellidos y nombres del juez validador. Donayre Ríos, Jorge Luis**

**DNI: 43709898**

**Especialidad del validador: Maestría en Economía mención Finanzas (Economista)**

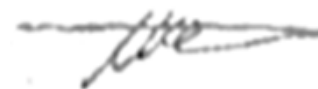
**Fecha: Lunes, 04 de diciembre del 2023**

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



**Firma del Experto Informante**