



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

INFORME DE INVESTIGACIÓN

La infraestructura de transporte de los corredores logísticos y su
relación con las exportaciones, Lima - 2019

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
LICENCIADA EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

AUTORAS:

Champi Huaman, Herlinda (<https://orcid.org/0000-0002-3385-346x>)

Lopez Tuesta, Rosa (<https://orcid.org/0000-0003-0148-7634>)

ASESORA:

Dra. Navarro Soto, Fabiola Cruz (0000-0003-2123-8416)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

LIMA - PERÚ

2020

Dedicatoria

El presente informe de investigación está dedicado, a nuestros seres queridos. Gracias a ellos ha sido posible la culminación de nuestros estudios.

Agradecimiento

Agradecemos a Dios por acompañarnos en todo momento y a nuestros seres queridos que nos han apoyado en este largo periodo, por habernos motivado en culminar esta etapa universitaria.

Agradecemos a la doctora Navarro Soto, Fabiola Cruz y al magister Teves Espinoza, Enrique Abel, pertenecientes a la Universidad César Vallejo, por orientarnos y apoyarnos en el informe de investigación.

Índice de contenidos

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenido	iv
Índice de tabla	vi
Índice de figuras	vii
Índice de anexos	viii
Índice de abreviaturas	ix
Resumen	x
Abstract	xi
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	6
III. METODOLOGÍA	17
3.1 Tipo y diseño de investigación	18
3.2 Variables y operacionalización	18
<i>Variables</i>	18
<i>Definición conceptual</i>	18
<i>Definición operacional</i>	19
<i>Indicadores</i>	19
<i>Escala de medición</i>	21
3.3 Población, muestra, muestreo, unidad de análisis	21
<i>Población</i>	21
<i>Muestra</i>	23
<i>Muestreo</i>	24

<i>Unidad de análisis</i>	24
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	24
3.5 Procedimientos	26
3.6 Método de análisis de datos	26
3.7 Aspectos éticos	27
IV. RESULTADOS	28
4.1 Prueba de normalidad	29
4.2 Prueba de Hipótesis	30
4.3 Tabla cruzada	33
V. DISCUSIÓN	35
VI. CONCLUSIONES	39
VII. RECOMENDACIONES	41
REFERENCIAS	43
ANEXOS	53

Índice de tablas

Tabla 1 : Escala de medición Likert - Infraestructura de Transporte.	19
Tabla 2: Escala de medición de Likert - Exportación	20
Tabla 3. Empresas exportadoras de Lima por sector 2019.	22
Tabla 4: Regímenes Tributarios.	23
Tabla 5. Confiabilidad de la variable 1: Infraestructura de transporte.	25
Tabla 6. Confiabilidad de la variable 2: Exportación	25
Tabla 7. Prueba de normalidad	29
Tabla 8. Coeficiente de correlación: infraestructura de transporte y exportación	30
Tabla 9. Coeficiente de correlación: los tipos de infraestructura de transporte y exportación.	31
Tabla 10. Coeficiente de correlación: gestión territorial y exportación.	32
Tabla 11. Tablas cruzadas	33
Tabla 12. Matriz de operacionalización de variables	54
Tabla 13. Matriz de consistencia	55
Tabla 14. Marco muestral de la investigación.	56
Tabla 15. Validez y confiabilidad variable 1: infraestructura de transporte.	63
Tabla 16. Validez V de Aiken variable 1: infraestructura de transporte.	66
Tabla 17. Validez y confiabilidad variable 2: la variable exportación.	69
Tabla 18. Validez V de Aiken variable 2: exportación	72
Tabla 19. Confiabilidad de la variable Infraestructura de transporte.	75
Tabla 20: Confiabilidad de la variable Exportación.	75

Índice de figuras

Figura 1: Infraestructura de transporte del departamento de Lima	94
Figura 2: Corredores logísticos	95
Figura 3: Eje estructurante 01	96
Figura 4: Eje estructurante 02	97
Figura 5: Corredor Logístico 03	98

Índice de anexos

<i>Anexo 1. Matriz de operacionalización de variables</i>	54
<i>Anexo 2. Instrumento de recolección de datos</i>	60
<i>Anexo 3. Validez y confiabilidad de los instrumentos</i>	63
<i>Anexo 4. Autorización de aplicación del instrumento</i>	76
<i>Anexo 5. Base de datos de las variables</i>	92
<i>Anexo 6. Evidencia de encuesta</i>	98

Índice de abreviaturas

OECD : Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos	2
MTC: Ministerio de Transporte y Comunicaciones	3
Mincetur: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo	3
Ositran: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte	3
TFA: Acuerdo de facilidades comerciales.	9
OMC: Organización Mundial del Comercio	9
TIES: Infraestructura comercial para el esquema de exportación.	9

Resumen

El presente informe de investigación titulado: “La infraestructura de transporte de los corredores logísticos y su relación con las exportaciones, Lima - 2019” tuvo por objetivo principal determinar la relación entre la infraestructura de transporte de los corredores logísticos y las exportaciones del departamento de Lima, 2019. El tipo de investigación fue aplicada, de nivel correlacional, con diseño de investigación no experimental, transversal, con una población de 1297 medianas y grandes empresas de Lima, se tomó una muestra por conveniencia a 30 empresas exportadoras. La técnica que se utilizó para el recojo de datos fue la encuesta y los instrumentos fueron cuestionarios de 15 ítems para la variable infraestructura de transporte y de 15 ítems para la variable exportaciones; validados mediante un juicio de expertos y confiables aplicados a 30 unidades muestrales de empresas exportadoras. Como resultado se obtuvo que la infraestructura de transporte se relaciona significativamente con las exportaciones; utilizando el coeficiente de correlación Rho Spearman = 0,440 con nivel de significancia bilateral fue 0.015. Finalmente se concluye que la infraestructura de transporte se relaciona con las exportaciones demostrando la importancia de minimizar los costos logísticos del transporte en las empresas exportadoras de Lima.

Palabras claves: infraestructura de transporte, corredores logísticos, exportación.

Abstract

The investigation report: " The transportation infrastructure of logistics corridors and their relationship with exports, Lima - 2019 " Its main objective was to determine the relationship between the transport infrastructure of the logistics corridors and the exports of the department of Lima, 2019. The type of research was applied, at a correlational level, with a non-experimental, cross-sectional research design, with a population of 1297 medium and large companies in Lima, a sample was taken for convenience from 30 exporting companies. The technique used to collect the data was the survey and the instruments were questionnaires of 15 items for the transport infrastructure variable and 15 items for the exports variable; validated by expert and reliable judgment applied to 30 sample units of exporting companies. As a result, it was obtained that the transport infrastructure is significantly related to exports; using the Rho Spearman correlation coefficient = 0.440 with bilateral significance level was 0.015. Finally, it is concluded that the transport infrastructure is related to exports, demonstrating the importance of minimizing the logistics costs of transport in the exporting companies of Lima.

Keywords: transportation infrastructure, the logistics corridors, exportation.

I. INTRODUCCIÓN

El informe de investigación se realizó con el fin de determinar si existe una relación entre la infraestructura de transporte de los corredores logísticos y las exportaciones de Lima en el año 2019, lo cual se obtuvo que existe una relación significativa. Se detalló cómo se encuentra la infraestructura de transporte del país, a nivel competitivo de la infraestructura de transporte. Los especialistas del MEF (2019) indicaron que se ubicó en puesto 88 (p.1).

Además se observó que no hay una amplia investigación acerca de los avances de la infraestructura de transporte actualizado o un seguimiento continuo de los proyectos físicos de infraestructura.

Cortés y Peña (2019) mencionaron:

¿La mejora de la infraestructura de transporte es clave para aumentar la competitividad, por lo tanto, es primordial reducir la distancia y los costos de transporte [...].El resultado en la infraestructura evidencia una tendencia débil del grupo Alianza Pacífico y una asimetría notable entre los países miembros. (p. 277)

En el reporte global de competitividad (2019) los especialistas mencionaron:

En el mejor nivel de infraestructura mundial en el primer lugar esta Singapur, principalmente por la calidad de sus caminos, la eficiencia de sus puertos y sus servicios aeroportuarios En América Latina se encuentra Chile, el éxito de este país se explica principalmente por una consolidada red de infraestructura de transporte. (p.8)

En Latinoamérica el principal medio de transporte es el vial a pesar de tener un costo elevado, trae consigo problemas al poder determinar ventajas competitivas que impactan en el crecimiento económico a través de factores sociales y económicos.

Los especialistas de la OCDE (2016) indicaron: “Las debilidades de la gobernanza pública se explican, en parte por las limitaciones en la capacidad y la descoordinación entre los diferentes niveles de gobierno. Esto resulta

especialmente problemático por el elevado nivel de descentralización de muchos países latinoamericanos.” (párr. 26)

En la actualidad el impacto que tiene la infraestructura de transporte es necesario que se encuentre en óptimas condiciones para el traslado de los productos que se requiere exportar a un menor tiempo en cualquier medio de transporte. Los especialistas del MTC (2016) indicaron “La infraestructura de transporte establece soportes necesarios para un país en crecimiento económico como el Perú y la calidad de esta influye directamente en el nivel competitivo” (p.11).

Lira (2020) mencionó:

La inversión en infraestructura de transporte en Lima cerró el año 2019 con [...] un 5% menos en el 2018, de acuerdo a Ositran. La poca inversión en el transporte terrestre y ferroviario, sumado al nulo avance de la inversión en aeropuertos, fue parcialmente compensada por la mayor inversión en puertos concesionados. (párr.14)

En Lima la infraestructura de transporte se ha ido estancando si tener un avance continuo de los proyectos, esto nos hace menos competitivos como país a nivel mundial, en consecuencia, nos falta cumplir la visión de los negocios en la actualidad.

Los especialistas de la Oficina de Estadística del MTC (2018) indicaron:

En la infraestructura vial en el departamento de Lima del 2018 tiene 160.4 km de vías pavimentadas y no pavimentada un total de 1416.9 km. En la infraestructura ferroviaria tiene 163.3 Km Públicas concesionadas y 7.3 Km Privada. La infraestructura aeroportuaria tiene helipuertos (5 privados), aeropuerto (1 públicos concesionados) y aeródromos (1 público y 1 privado); la infraestructura portuaria 4 públicos, 12 privados y 3 Públicas concesionadas. (Ver Figura 1)

El Director general de Facilitación del Comercio Exterior Mincetur (2017) indicó:

En el año 2016 se hizo un análisis de la competitividad logística en productos agrícolas. [...]. Se halló que el costo logístico para las empresas exportadoras

fluctuaba entre el 21% del costo total para el café y casi el 50% para la cebolla. En comparación con los países de la OECD su promedio es de 10%. El factor principal es la mala calidad vial que tenemos. (p.28)

Un gran problema para las empresas exportadoras en algunas situaciones no han podido cumplir con los plazos de traslado programados debidos que en el transporte existen distintos tipos de inconvenientes en la ruta.

Martínez (2015) mencionó: “Corredor logístico es aquel que organiza de una manera completa el punto de partida y destino en aspectos funcionales y físicos como los flujos de información y comunicaciones, la infraestructura de transporte, la facilitación de comercio y las prácticas comerciales”.(p.1)

Por lo tanto, los corredores logísticos son el mejoramiento de la infraestructura para facilitar el transporte ya sea terrestre, fluvial, marítimo, ferroviario, aeroportuario; evitando el tiempo exagerado de demora en el traslado de los productos de exportación. Según los especialistas del MTC (2018) identificaron: “22 corredores logísticos, del cual el corredor C03, EE 01 y EE02 atraviesan el departamento de Lima”. (p.1) Ver Figura 2

Las justificaciones en esta investigación fueron, primero como teórica permite conocer la importancia de la infraestructura de transporte en el Perú con la finalidad de minimizar el costo logístico y tiempo en el transporte de las empresas exportadoras, en concordancia con los funcionarios del Banco Mundial (2016) quienes indicaron: Los costos logísticos encarecen los precios finales y quitan competitividad a los exportadores, [...]. Los precios que enfrenta el usuario final peruano vienen con un sobrecargo derivado de ineficiencias y problemas logísticos en el transporte. (párr. 6).

Segundo justificación práctica se realizó porque hay una necesidad de lograr que los tomadores de decisiones a nivel de gobierno mejoren la infraestructura de transporte y por ende la competitividad del país. Los funcionarios del Foro Económico Mundial (2019) indicaron “Actualmente Perú en la competitividad de infraestructura a nivel mundial se encuentra en la posición 88 a diferencia del año 2018 que ocupó la posición 85” (p.1), de lo cual es desfavorable ya que estamos

retrocediendo por ello se debe mejorar la infraestructura en el transporte realizando una inversión en los corredores logísticos.

Tercero justificación metodológica, la aplicación de la infraestructura del transporte en las exportaciones es indagada mediante métodos científicos, a fin de demostrar su validez y confiabilidad para que pueda ser utilizado en otros trabajos de investigación. “Es cuando se indica que el uso de determinadas técnicas e instrumentos de investigación pueden ayudar para investigaciones futuras” (Ñaupas, Valdivia, Palacios y Romero, 2018, p. 221).

Sobre la base de realidad problemática se planteó el problema general y los problemas específicos de la investigación. El problema general de la investigación fue ¿Cómo se relaciona la infraestructura de transporte de los corredores logísticos y las exportaciones, Lima - 2019? Los problemas específicos de la investigación fueron: PE1: ¿Cómo se relaciona los tipos de infraestructura de transporte de los corredores logísticos con las exportaciones, Lima - 2019?; y PE2: ¿De qué manera se relacionan la gestión territorial con las exportaciones en los corredores logísticos, Lima - 2019?

El objetivo general de la investigación fue determinar la relación de la infraestructura de transporte de los corredores logísticos y las exportaciones, Lima -2019. Los objetivos específicos fueron: OE1: Determinar cómo se relaciona los tipos de infraestructura de transporte de los corredores logísticos con las exportaciones, Lima - 2019; y OE2: Determinar de qué manera se relaciona la gestión territorial con las exportaciones en los corredores logísticos, Lima - 2019.

La hipótesis general de la investigación fue: Existe relación entre la infraestructura de transporte de los corredores logísticos y las exportaciones, Lima - 2019. Las hipótesis específicas fueron las siguientes: HE1: Existe relación entre los tipos de infraestructura de transportes de los corredores logísticos con las exportaciones, Lima - 2019; y HE2: Existe relación entre la gestión territorial y las exportaciones en los corredores logísticos, Lima - 2019.

II. MARCO TEÓRICO

El marco teórico está conformado por los antecedentes de las variables del tema infraestructura de transporte y exportaciones, con el fin de analizar los estudios realizados anteriormente de estos temas viendo los objetivos, métodos de investigación, conclusión y recomendación, para tener más conocimiento en el desarrollo de la investigación.

Ala y Ding (2020) en su artículo tuvieron como objetivo explorar el impacto a corto y largo plazo de la infraestructura en las exportaciones y el déficit comercial para economías seleccionadas del sur de Asia. Su metodología de investigación fue descriptiva. Concluyeron que resultó significativo el impacto positivo a largo plazo de los subíndices agregados y todos los demás de la infraestructura en las exportaciones mientras que, a corto plazo, solo la infraestructura agregada es significativa. Además recomendaron que, a largo plazo, los agregados y subíndices de infraestructura promuevan las exportaciones y disminuyan el déficit comercial en determinadas economías del sur de Asia.

Quium (2019) en su artículo tuvo como objetivo examinar cómo se abordan algunos de los problemas del desarrollo de un corredor, su metodología de investigación fue no experimental, de nivel explicativo. Concluyó que el desarrollo de la carretera se implementó en conjunto con políticas complementarias, incluyendo desarrollo de recursos humanos. La disponibilidad de una fuerza laboral educada permitió la transferencia rápida de mano de obra desde la agricultura hasta la manufactura y ayudó a un cambio de transformación importante en la economía. Además recomendó que, se evalué como sugerencias de investigación estudios para llenar los vacíos de conocimiento actuales.

Haque y Joachim (2018) en su artículo tuvieron como objetivo las asociaciones entre la calidad de la infraestructura portuaria, el desempeño logístico y el comercio marítimo, y sus efectos en la economía nacional. El tipo de investigación fue descriptiva. Concluyeron que es vital para los países en desarrollo mejorar continuamente la calidad de la infraestructura portuaria, ya que contribuye a un mejor desempeño logístico, lo que lleva a un mayor comercio marítimo, produciendo un mayor crecimiento económico. Sin embargo, esta asociación se

debilita a medida que los países en desarrollo se vuelven más ricos. Recomendaron que debería profundizar el estudio con otras metodologías.

Vargas (2018) en su tesis tuvo como objetivo establecer que el incremento de la economía del Perú desde 1990-2016, ha mejorado por el aumento de las exportaciones, el tipo de investigación es empírica y descriptiva, finalmente concluyó que con el desarrollo de la investigación se observó un incremento económico en el Perú y la evolución positiva de las exportaciones hacia el mercado exterior. Además se recomendó que es necesario desarrollar e implementar ciertas políticas comerciales destinadas a fomentar el incremento de las exportaciones en el Perú.

Selamolela (2018) en su tesis tuvo objetivo explorar el efecto del desarrollo de infraestructura de transporte en el incremento económico. Método de investigación fue no experimental, de nivel descriptivo. Concluyó que, existe una relación causal entre el crecimiento económico y la infraestructura de transporte tanto en el transporte ferroviario como en el de los puertos. Los productos necesitan transporte a moverlos de un punto a otro, lo que se puede lograr fácilmente a través del transporte de puertos instalaciones. Recomendó los estudios futuros podrían analizar la relación indirecta y directa entre el desarrollo de la infraestructura de transporte y el crecimiento económico.

Kalaitzi y Cleeve (2018) en su artículo tuvieron como objetivo la relación causal entre exportaciones primarias, exportaciones manufacturadas y crecimiento económico en los Emiratos Árabes Unidos de 1981 a 2012. El tipo de investigación fue descriptiva. Concluyeron que las exportaciones manufacturadas contribuyen más al crecimiento económico que las exportaciones primarias a largo plazo. Recomendaron que se tome el artículo para futuras investigaciones ya que evidencia sobre la relación causal entre exportaciones primarias, exportaciones manufacturadas y crecimiento económico.

Wang, Xue, Zhao y Wang (2018) en su artículo tuvieron como objetivo identificar los múltiples impactos de la infraestructura de transporte y mostrar las tendencias y desafíos emergentes. El tipo de investigación fue descriptivo, con enfoque cuantitativo. Concluyeron que la infraestructura de transporte tiene

enormes impactos en la tierra, el desarrollo urbano, la vida humana y las redes de la ciudad. Recomendaron dos direcciones futuras, la investigación integrada de diversos efectos y el análisis de la estructura de la red de transporte.

Carballo, Schaur y Volpe (2017) en su artículo tuvieron como objetivo mostrar lo que es posible en términos de combinar las políticas de facilitación del comercio con los datos del comercio y el transporte. Método de investigación fue descriptiva. Concluyeron que el TFA de la OMC firmado en Bali enfatiza la facilitación del comercio como un medio para aumentar el comercio internacional. Varios países, incluidos los de América Central y América Latina, han avanzado recientemente hacia la implementación de medidas de facilitación del comercio. Recomendaron que, esto exige que futuras investigaciones examinen los canales de ajuste de equilibrio a las políticas de facilitación del comercio en el sector del transporte.

Singh y Sharma (2017) en su artículo tuvieron como objetivo promover envíos salientes mediante el desarrollo de infraestructura de exportación vinculada en estados. El tipo de investigación fue descriptivo. Concluyeron que aunque TIES es un esquema muy efectivo para mejorar la exportación de India competitividad. Sin embargo, hay algunas recomendaciones para que India mejore la exportación competitividad. Además recomendaron que, el TIES debería descentralizar la toma de decisiones a los gobiernos estatales para facilitar más y más inversiones en infraestructura y mejorar las exportaciones.

Gerona (2017) en su tesis tuvo como objetivo establecer el análisis de costo-efectividad (CEA) como una herramienta operativa en evaluar la perspectiva económica de las operaciones de las exportaciones. El estudio de investigación fue descriptiva. Concluyó que no hay una regla de decisión clara al evaluar una alternativa en análisis de costo-efectividad, en este caso, la evaluación del desempeño de las exportaciones de diferentes modos de operación utilizando CEA. Recomendó que se puede tomar para hacer futuras investigaciones en la evaluación de las exportaciones.

Skorobogatova y Kuzmina (2017) en su artículo tuvieron como objetivo describir el papel de la infraestructura de transporte en la economía de Letonia, determinar si existe una metodología apropiada para medir el desempeño del

desarrollo de industria del transporte, especialmente infraestructura de transporte para identificar algún indicador entre infraestructura de transporte y crecimiento económico. La metodología de investigación fue descriptiva. Concluyeron que la infraestructura de transporte adecuada es una precondition fundamental para el crecimiento económico sostenible del país. Recomendaron que, se debe desarrollar el sistema de medición y evaluación de indicadores generales de infraestructura de transporte y crecimiento económico.

Gómez, Serna y Arango (2016) en su artículo tuvieron como objetivo evaluar la modelización en el comportamiento de la infraestructura vial de los corredores logísticos de Colombia, utilizando dinámica de sistemas para evaluar los efectos de las políticas de inversión que se realizan en la red pavimentada. Su metodología de investigación fue descriptiva. Concluyeron que tanto la tasa de inversión por corredor como el porcentaje de este que se destina para el mantenimiento son factores determinantes para el funcionamiento óptimo de un corredor logístico. Recomendaron mejorar la inversión en mantenimiento a nivel de política pública nacional de los corredores en la infraestructura vial.

Gonzales (2016), en su artículo tuvo como objetivo realizar un concepto del transporte y de la logística con el modelo actual de transporte, en las rutas Este-Oeste. El tipo de investigación fue descriptiva. Concluyó que el transporte es fundamental para la economía, en el desarrollo y el bienestar así mismo la gestión territorial en el transporte tiene dos tareas imperativas, las cuales son el medio de transporte según elección a requerir y la programación de los movimientos a emplear. Se recomendó que se debe mejorar las zonas del transporte en cada tipo de transporte.

Díaz (2016) en su tesis tuvo como objetivo determinar el impacto que existe entre la exportación y el crecimiento económico del Perú en el periodo 2006–2014. El estudio de investigación fue hipotético deductivo, no experimental. Concluyó que existe una buena relación en las exportaciones y el incremento de la economía peruana, las exportaciones tradicionales son las que tienen mayor aporte en la economía del Perú. Recomendó al Gobierno aprovechar la ventaja competitiva que

se tiene en determinados productos sobre el resto de países del mundo para ejercer presión sobre el mercado mundial y lograr mayores beneficios.

Gutiérrez, Urrego y Carmona (2016), en su artículo tuvieron como objetivo aproximarse a la gestión del ordenamiento territorial en Colombia frente a los megaproyectos de infraestructura. El tipo de investigación fue descriptivo. Concluyeron que la concepción de la planeación del ordenamiento territorial nacional es requerida y un adecuado ordenamiento territorial podría resolver los problemas territoriales a escala urbano-regional en materias y disposición del uso del suelo, necesarios en los megaproyectos de infraestructura. Recomendaron que se debe alentar la formación de cartas de navegación espacial, geográfica a escala nacional, departamental y local para auspiciar los proyectos de infraestructura.

Teorías relacionadas al tema de investigación

El tema en materia de estudio fue las dos variables, infraestructura de transporte y exportación.

Infraestructura de Transporte.

Según Skorobogatova y Kuzmina (2017) indicaron:

La infraestructura de transporte es una parte integral del sistema de transporte de cualquier ciudad o estado. En relación con el desarrollo de la sociedad y la intensificación de las relaciones internacionales debido a los procesos de globalización, la importancia del transporte como factor para el desarrollo económico y social ha aumentado. (p.319) Los tipos de infraestructura de transporte son el vial, ferroviario, aeroportuaria y portuario.

Infraestructura Vial. “En el Perú la red vial posee una extensión de 95,860 km de carreteras, mediante el Clasificador de Rutas asentado por SINAC (Sistema Nacional de Carreteras); el cual abarca los principales ejes transversales y longitudinales en el país” (MTC, 2016, p.12).

Infraestructura Ferroviaria. “En el Perú la red ferroviaria posee una extensión de 1,956 km. El estado está a cargo de 189 km, administrados por el MTC y Gobierno regional de Tacna” (MTC, 2016, p.14).

Infraestructura Aeroportuaria. En el Perú la red de transporte aéreo tiene un desempeño centralizado, la capital del país es Lima y tiene mayor población, su principal aeropuerto se encuentra en el Callao y sirve como centrador de flujos de los demás terminales aeroportuarios del país. (MTC, 2016, p.15)

Infraestructura Portuaria. Es esencial, debido a que la mayor parte de las importaciones y exportaciones se realizan por los puertos marítimos. Siendo, el principal puerto, el Callao, representa el 77% del tráfico de carga y del 86% de los contenedores que se trasladan en el país. (MTC, 2016, p.16)

Corredor logístico

Según los funcionarios del Departamento Nacional de Planeación (como citó Gómez, Serna y Arango, 2016, p. 137) “Un corredor logístico es aquel que articula de manera integral orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y de facilitación del comercio”.

Según los funcionarios del MTC (2018) indicaron la existencia de 20 corredores logísticos principales y dos corredores logísticos estructurantes. (Ver figura 2) De los cuales se tomó en el informe de investigación a los que parten desde Lima siendo el C03 y los ejes estructurantes

Eje estructurante

EE 01 Panamericana Norte hasta Piura: inicia en el departamento de Lima, Ancash, La Libertad, Lambayeque y Piura. (Ver figura 3)

EE 02 Panamericana Sur hasta Arequipa: inicia en el departamento de Lima, atravesando Ica y finalmente llegando hasta Arequipa. (Ver figura 4)

Corredor Logístico que parte de Lima es:

C03: Lima-La Oroya-Cerro de Pasco- Huánuco-Tingo María-Pucallpa (Ver figura 5)

Competencia

Uno de los principios considerados por las Asociaciones Público-Privadas es que deberá impulsarse la búsqueda de la competencia con el fin de garantizar minimizar los costos y la eficiencia en la disposición de infraestructura y servicios públicos, de este modo se evita cualquier acto anti-competitivo (MEF, s.f., p.1).

Baz y Rubio (2015) afirmaron: Una empresa en el ámbito interno puede lograr a ser la mejor económicamente, productiva y tecnológicamente, sin embargo las situaciones externas le cargar distintos costos, y con ello la competitividad termina siendo limitada. Por lo tanto las empresas para que logren competir deben contar con un marco físico, legal y regulatorio que sirve como apoyo para disminuir los costos y maximizar su productividad. (p. 90) Cuando una empresa quiere incrementar su rentabilidad también debe tomar en cuenta los factores externos al momento de competir frente a otras empresas.

Gestión territorial

Según los especialistas del MEF (s.f.) indicaron: la infraestructura de logística y transporte permite el traslado de usuarios, materia prima, productos semiterminados y productos terminados por territorio nacional o extranjero. Esto es significativo a fin de tener un negocio de comercio ya que simplifica el traslado de carga, con ello se reduce los costos y tiempo el cual impacta de manera inmediata con la competitividad. En la actualidad aumentar la oferta, asegurar la estructuración y complementariedad son partes que se da en la gestión territorial. De lo cual se divide en componentes logística territorial, la oferta de infraestructura e inversión pública y privada. (párr. 1)

Logística territorial. El sistema de transporte debe transformarse hacia un esquema en el que las vías de transporte funcionan de manera organizada y cooperativa. Para conseguirlo se requiere un enfoque logístico con resultados en costos de servicios y tiempo, así como también mejorar la planificación territorial, toda vez que se fomente la relación con ciudades del interior del país (MEF, s.f., párr. 1).

Oferta de infraestructura. Es la resolución del problema de elevados costos logísticos que se trasladan al producto final afectando su permanencia en el mercado objetivo e colocando un valor monetario mayor a su precio proyectado. Se debe expandir la oferta de infraestructura de calidad a nivel nacional, que responda a la actual y futura demanda de los factores económicos (MEF, s.f., párr. 2).

Inversión pública y privada. La unión de las economías tanto privada y pública a fin de mejorar la infraestructura de transporte se presenta proyectos de Asociación Público-Privada a las entidades la cual luego enviará estos productos al exterior permitiendo a la empresa exportadora asumir con todos los gastos de envío junto con los impuestos implicados permitiendo conocer un producto en el exterior (Minagri, s.f., párr. 1).

Exportación

Radebaugh (2019) indicó:

La exportación es la venta de servicios o bienes fabricados por una empresa que tiene su centro en un país a clientes que residen en otro país. Por lo general, la facilidad de exportar refleja la manera en que una empresa elige atender a sus clientes en el extranjero. Existen varias opciones: Exportación directa y exportación indirecta. (p.365)

Exportación indirecta. Algunas compañías prefieren ocuparse de lo que saben hacer y subcontratan el resto de las funciones. En este escenario, contratan distribuidores, agentes o empresas exportadoras independientes para que envíen, comercialicen y vendan sus productos en el extranjero. (Radebaugh, 2019, p. 373)

Exportación directa. Exige que la empresa administre el proceso de exportación encargándose de los aspectos de fabricación y comercialización del producto, además de supervisar el proceso de exportación desde la investigación de mercado hasta la distribución y cobranza en el extranjero. (Radebaugh, 2019, p. 373)

Oferta Exportable

Según los especialistas del Minagri (s.f.) La oferta exportable es la capacidad económica y financiera de la empresa enlazada con los productos enviados a los mercados y su abastecimiento continuo. La oferta exportable se divide en la disponibilidad del producto, capacidad económica y financiera de la empresa, capacidad de gestión (párr. 1).

Disponibilidad del producto. Basado en información del producto que pretende exportar, la empresa debe poner el volumen el que tenga disponible para el mercado en otros países. La cantidad debe ser lo que pueda ofrecer de manera estable o continua. Así mismo, la mercadería debe cumplir con las exigencias del mercado donde se presentará el producto (Minagri, s.f., párr. 2).

Capacidad económica y financiera. Es necesario que la empresa cuente con fondos monetarios para pagar los gastos que se realizan en una exportación, como también establecer precios asequibles en la venta de acuerdo al mercado (Minagri, s.f., párr. 3).

Capacidad de gestión. Una empresa debe tener una cultura exportadora, con objetivos claros y conscientes de sus capacidades y debilidades (Minagri, s.f., párr.4).

Proyectos de infraestructura de transporte de los corredores logísticos:

Los ministros de Defensa, Martos, y de Transportes y Comunicaciones, Lozada (2020) indicaron: que se implementará un antepuerto del Callao, lo cual es el parqueo de camiones de carga antes de ingresar al puerto del Callao, Se situará en una zona de 20 hectáreas, las que en la actualidad está conformado por una parte de la Base Naval del Callao, entre las avenidas Néstor Gambetta y Contralmirante De Mora. Esto ayudará a minimizar el congestionamiento vehicular de cargas pesadas y reducir el tiempo de espera de los transportistas para ingresar al puerto.

Javier Correa, Exdirector de Promoción de Inversiones de ProInversión (2020) indicó: el proyecto el Anillo Vial Periférico consiste en llevar a cabo una

autopista de 33.2 km con la avenida Faucett y Canta hasta Circunvalación, [...] con este proyecto se logrará facilitar el acceso para la carga que viene desde el centro como del sur [...], la carga pesada ingresará en menor tiempo al puerto evitando la congestión en el transporte.

Los funcionarios del MTC (2020) indicaron: que se realizará un “Mejoramiento, Rehabilitación y Conservación por niveles de servicio del Corredor Vial Lima y otras regiones”, su realización ayudará a minimizar los costos del transporte, dinamizará la productividad y ayudará a ser exportados en un menor tiempo.

Además, los especialistas del MTC (2020) indicaron: se tiene como proyecto instalar tres puentes modulares en Lima y otros departamentos, la inversión asciende a S/ 31.5 millones, para la adquisición de estructuras, obras civiles, instalación e inspección. En la actualidad, Provias Descentralizado ya ha empezado el proceso de aviso a las empresas contratistas, quienes deberán presentar su plan de trabajo para retomar las actividades del proyecto, así mismo cumplir con las medidas sanitarias de los protocolos actuales.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

Tipo de investigación:

Aplicada debido a que el problema está determinado y es conocido por el investigador, por lo que utiliza la investigación para dar respuesta a las preguntas específicas.

Según Bunge y Tamayo (como se citó en Ibáñez, 2015, párr.5), “Existen dos formas de investigación: [...]. B. La aplicada tiene como objetivo la aplicación práctica de forma inmediata, es decir, no pretende desarrollar teorías o principios, sino solucionar problemas concretos.”

Diseño de investigación:

“No experimental: exigencia de hipótesis o no y sin manipulación de variables” (Ibáñez, 2015, p.141).

Su diseño es no experimental porque no se modifica los datos de las variables a un resultado deseado, basado enteramente en la observación analizando los informes obtenidos. Es transversal ya que se realizará en un corto plazo de un solo año. “Transversal: recogida de datos en un momento cronológico determinado” (Ibáñez, 2015, p.141).

Y finalmente de alcance correlacional ya que se hará un estudio si se relacionan ambas variables. “Correlacional describe relaciones entre dos o más categorías, conceptos o variables en un momento determinado” (Hernández, Ramos, Placencia, Indacochea, Quimis y Moreno, 2018, p.88).

3.2. Variables y operacionalización:

Definición conceptual: Infraestructura de transporte

Skorobogatova y Kuzmina (2017) indicaron “La infraestructura de transporte es una parte integral del sistema de transporte de cualquier ciudad o estado. En relación con el desarrollo de la sociedad y la intensificación de las relaciones internacionales debido a los procesos de globalización, la

importancia del transporte como factor para el desarrollo económico y social ha aumentado”.

Definición operacional:

Saberes de los empresarios exportadores en relación a la infraestructura de transporte y exportación en Lima - 2019. Se medirá con un cuestionario a partir del análisis del grado de los tipos de transporte y la gestión territorial. Las escalas de medición fueron:

Tabla 1

Escala de medición Likert - Infraestructura de Transporte.

Alternativa	Puntaje	Afirmación
N	1	Nunca
CN	2	Casi nunca
A	3	A veces
CS	4	Casi siempre
S	5	Siempre

Fuente: Elaboración Propia

Indicadores:

En la dimensión de los tipos de infraestructura de transporte se tiene indicadores de infraestructura vial, infraestructura ferroviaria, infraestructura aeroportuaria e infraestructura portuaria. La dimensión de gestión territorial cuenta con indicadores: logística territorial, oferta de infraestructura, inversión pública y privada.

Definición conceptual: Exportación

Radebaugh (2019) mencionó: “La exportación es la venta de servicios o bienes fabricados por una empresa que tiene su centro en un país a clientes que residen en otro país. Por lo general, la facilidad de exportar refleja la manera en que una empresa elige atender a sus clientes en el extranjero”. Existen varias opciones: Exportación directa y exportación indirecta”.

Definición operacional:

Saberes de los empresarios exportadores en relación a la infraestructura de transporte y exportación en Lima - 2019. Se medirá con un cuestionario a partir del análisis del grado de las formas de exportar y oferta exportable. Las escalas de medición fueron:

Tabla 2

Escala de medición de Likert - Exportación.

Alternativas	Puntaje	Afirmación
N	1	Nunca
CN	2	Casi nunca
A	3	A veces
CS	4	Casi siempre
S	5	Siempre

Nota: Elaboración propia.

Indicadores:

En la dimensión formas de exportar se tiene como indicadores exportación directa y exportación indirecta. En la dimensión oferta exportable se tiene como indicadores disponibilidad del producto, capacidad económica y financiera, capacidad de gestión.

Escala de medición:

Las escalas de medición pueden ser clasificadas [...] según las características de las variables estas escalas son: nominales, ordinales, intervalares o racionales. Las escalas de medición ofrecen información sobre la clasificación de variables discretas o continuas (Maican, 2017, p.2).

Se aplicará la escala de medición ordinal ya que se utiliza números para la facilidad del cuestionario. “La escala ordinal es la relación de orden (mayor a menor o viceversa)” (Maican, 2017, p.15).

Operacionalización: Se encuentra definido en la “Matriz de operacionalización de variables (Anexo 3, tabla: 9 y 10).

3.3 Población, muestra y muestreo

Población:

La población con que se trabaja no está previamente determinada en cuanto a características y al número de ella, sino que se precisa en dependencia del tipo de información que se requiere; generalmente se trabaja con pequeñas cantidades de sujetos, que son seleccionados intencionalmente.(Hernandez,Ramos,Placencia, Indacochea, Quimis y Moreno,2018,p.35)

Por ello, en el desarrollo de la investigación se determinó que la población estará conformada por empresas exportadoras de Lima, trabajadores de la empresa que conozcan el rubro del transporte como el área logística.

La población de estudio estará conformada por el conjunto de empresas exportadoras de Lima que conforman la unidad de análisis que asciende a 1297.

Tabla 3

Empresas exportadoras del departamento de Lima por sector 2019.

Población	Total por sector
Agrícola	72
Agropecuario	556
Minería	114
Metalmecánico	555
TOTAL	1297

Nota: Elaboración propia en base a SIICEX

● **Criterios de inclusión:**

“Los criterios de inclusión (características clínicas, demográficas, temporales y geográficas de los sujetos que componen la población a estudio)” (Arias, 2016, p.227).

Para la investigación como criterio de inclusión se tuvo a medianas y grandes empresas exportadoras del departamento de Lima. Para determinar la población se han considerado diferentes criterios de inclusión:

- a) Período. Empresas que han realizado exportaciones de los períodos 2017,2018 y 2019 (Sunat, 2020). Considerando 867 empresas.
- b) Continuidad exportadora. Las empresas deben de haber exportado por lo menos los últimos 3 años consecutivos, durante el periodo de estudio. Se descartó a 545 empresas.
- c) Sectores. De las 322 empresas se consideraron a las empresas del rubro agrícola, agropecuario, minería y metalmecánico que exportan a más de tres países, quedando 237 empresas.

- d) Accesibilidad. Se consideró a empresas que fueron accesibles a la encuesta de lo cual se contó con 143 empresas.
- e) Ubicación. Se consideraron sólo a las que tienen su sede principal en Lima, llegando a 94 empresas. Finalmente se realizó un estudio por conveniencia, como universo se tomó en cuenta a 30 empresas.

Tabla 4

Regímenes Tributarios

Categoría empresarial	Monto máximo UIT	Valor unitario 2020 UIT	Ventas anuales en soles hasta un máximo
Mediana empresa	1700 UIT hasta 2300 UIT	S/ 4,300	S/ 645,000
Grande empresa	> 2300 UIT hasta sin límite	S/ 4,300	-

Nota: Elaboración propia. Fuentes: Sunat y Ministerio de Economía y Finanzas (el decreto supremo 380-2019-EF)

● **Criterios de exclusión:**

“Los criterios de exclusión (características de los sujetos que pueden interferir con la calidad de los datos o la interpretación de los resultados)” (Arias, 2016, p.227).

Para la investigación como criterio de exclusión se tuvo a empresas micro y pequeñas empresas, así mismo empresas medianas y grandes que no hayan exportado en los periodos 2017, 2018 y 2019, consecutivamente.

Muestra:

La representatividad de una muestra, permite extrapolar y por ende generalizar los resultados observados en ésta, a la población accesible; y a partir de ésta, a la población blanco. Por ende, una muestra será representativa o no; sólo si fue seleccionada al azar (Otzen y Manterola; 2017).

Para el tamaño de la muestra se tiene una población conocida (finita) aplicado en encuestas a 30 empresas exportadoras del rubro agropecuario, agrícola, minería y metalmecánico, por criterio de accesibilidad.

Muestreo:

“Muestreo es una técnica de investigación científica cuya función es determinar qué parte de la población es sometida a estudio con la finalidad de hacer inferencias sobre la población” (Ibáñez, 2015, p.72).

Se utilizó el muestreo no probabilístico y por conveniencia, ya que por juicio personal se decidió los elementos a estudiar.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnica. Se realizó encuestas de manera virtual y presencial para recolectar los datos.

Instrumento. Un cuestionario de treinta preguntas, una base de datos con el nombre de la empresa, correo; fotos de las encuestas presenciales a las empresas exportadoras.

Recolección de datos. Se dará mediante una base de datos de las empresas que fueron encuestadas.

Validez del Instrumento Con respecto a la validez se utilizó el instrumento de V. de Aiken de lo cual se obtuvo un 0.81 para la validez del instrumento de infraestructura de transporte y un 0.79 para la validez del instrumento exportación, fue aplicada por un juicio de expertos de lo cual obtuvo una apreciación aplicable. (Anexo 5)

Análisis de fiabilidad por el coeficiente Alfa de Cronbach:

El presente estudio de la confiabilidad de los instrumentos: infraestructura de transporte y exportación se determinó a través de las encuestas realizadas a 30 empresas exportadoras del rubro minero, agrícola, agropecuario y metalmecánico del departamento de Lima.

Tabla 5

Confiabilidad de la variable 1: Infraestructura de transporte.

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0.871	15

Nota: Elaboración propia en base al SPSS.V25

El coeficiente de Alfa de Cronbach es de 0.871; lo cual permite decir que el cuestionario en su versión de 15 ítems tiene una fuerte confiabilidad. Con respecto a la variable Infraestructura de transporte la confiabilidad del instrumento se determinó a través de una encuesta a 30 empresas exportadoras del rubro minero, agrícola, agropecuario y metalmecánico ubicadas en el departamento de Lima.

Tabla 6

Confiabilidad de la variable 2: Exportación.

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0.870	15

Nota: Elaboración propia en base al SPSS.V25

El coeficiente de Alfa de Cronbach es de 0.870; lo cual permite decir que el cuestionario en su versión de 15 ítems tiene una fuerte confiabilidad. Con respecto a la variable Infraestructura de transporte la confiabilidad del instrumento se determinó a través de una encuesta a 30 empresas exportadoras del rubro minero, agrícola, agropecuario y metalmecánico ubicadas en el departamento de Lima.

3.5 Procedimientos

La población de estudio fueron empresas exportadoras del departamento de Lima. Para obtener la muestra no probabilística de 30 empresas exportadoras del departamento de Lima, siendo la población 1297 empresas exportadoras de Lima de los sectores: minería, metal mecánico, agrícola y agropecuario, se siguieron dos procedimientos: (a) el primero fue evaluar por el área geográfica para tamaño de muestra que fuera representativo de la población utilizando el muestreo por conveniencia, (b) el segundo consistió en seleccionar a las empresas exportadoras de manera orientada por las características de la investigación. A las empresas exportadoras encuestadas se les dijo que los cuestionarios eran sólo para fines de investigación y que sus respuestas serían anónimas; se presentó la participación como una opción totalmente voluntaria.

El cuestionario sobre Infraestructura de transporte constó de dos dimensiones, siete indicadores y 15 ítems. La primera dimensión: tipos de infraestructura, evaluó: facilidad, accesibilidad, funcionalidad; la segunda dimensión: gestión territorial, midió: calidad, eficiencia. El cuestionario sobre Exportación constó de dos dimensiones, cinco indicadores y 15 ítems. La primera dimensión: formas de exportar, evaluó: efectividad, cumplimiento de plazos; la segunda dimensión: oferta exportable, evaluó: capacidad. Todos los ítems se midieron utilizando una escala de Likert de cinco puntos que va desde 1 que representa "nunca" a 5 que representa "siempre".

Se realizó una prueba piloto para evaluar el entendimiento de los ítems de ambos cuestionarios, previo a la aplicación de los mismos. El Alfa de Cronbach de consistencia interna mostró una fiabilidad de 86,5% para la de la escala total de la variable infraestructura de transporte y 86,3% para la escala total de la variable exportación.

3.6 Método de análisis de datos

Se llevó a cabo el análisis descriptivo de tablas cruzadas y se utilizó la estadística inferencial para las pruebas estadísticas no paramétricas como la prueba de hipótesis bajo la técnica del coeficiente de correlación de Spearman para

inferir que los datos conseguidos sobre la muestra se pueden generalizar a la población.

En esta investigación se utilizó el software SPSS (Statistical Product and Service Solutions), también llamado Producto de Estadística y Soluciones de Servicio "SPSS" versión 25. Para el análisis de datos primero se recolectó la información de las encuestas para luego proceder con el uso el Excel y el programa estadístico del Spss V.25.

3.7 Aspectos éticos

El presente informe de investigación de tesis, se realizó cumpliendo la ética profesional permitiendo así la búsqueda de la excelencia profesional a través de la honestidad y responsabilidad. (Ramona, Martínez y Acosta, 2017)

Además respetando la propiedad intelectual de los autores que sirvieron como fuentes bibliográficas para la elaboración de la investigación actual. Según Ley Universitaria 30220(2017), la investigación es una función esencial y obligatoria para cumplir con la ética en una investigación.

Según la Resolución de Consejo Universitario N°0126-2017/UCV se tomaron en cuenta los siguientes principios:

Justicia: Se refiere al trato igualitario de los participantes en la investigación, sin exclusión alguna.

Honestidad: Referido al proceso de transparencia de la investigación.

Rigor Científico: Se alcanza mediante el seguimiento de una metodología establecida, y criterios explícitos que permitan disponer de la mejor evidencia científica en la investigación desarrollada.

Responsabilidad: La investigación se ha realizado cumpliendo estrictamente con los requisitos éticos, legales y de seguridad, respetando los términos y condiciones.

IV. RESULTADOS

La presente investigación tuvo como población 1297 empresas exportadoras y solo se tomó como muestra un total de encuestados de 30 empresas exportadoras (rubros: minería, metal mecánico, agrícola y agropecuario), se tomó una muestra pequeña debido a los inconvenientes encontrados al momento de realizarla tales como la poca cantidad de tiempo, contando con treinta preguntas que posee el instrumento, lo que ocasionó el rechazo por parte de los encuestados.

4.1 Prueba de Normalidad

Ho: Los datos de la muestra de las variables Infraestructura de transporte y Exportación no tienen distribución normal.

H1: Los datos de la muestra de las variables Infraestructura de transporte y Exportación tienen distribución normal.

Para determinar la distribución de los datos recolectados se utilizó el estadístico de Shapiro-Wilk, ya que la muestra de este estudio es de 30 empresas exportadoras.

Tabla 7

Prueba de normalidad de las variables de estudio

Pruebas de normalidad			
		Shapiro-Wilk	
	Estadístico	Gl	Sig.
Infraestructura de Transporte	0.785	30	0.000
Exportación	0.778	30	0.000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Nota: Elaboración propia en base al SPSS.V25

En la prueba de normalidad se usó Shapiro Wilk debido a que la muestra es de 30 empresas exportadoras (rubro: minería, agrícola, agropecuario y metal mecánico), representando un Sig. menor de 0.05, la cual se afirma que los datos no provienen de una distribución normal y pertenecen a pruebas no paramétricas. Los datos de la muestra de la variable Infraestructura de transporte tiene un Sig. de $0.000 > 0,05$ mientras que la variable Exportación tiene un Sig. de $0.000 < 0,05$; por lo tanto, se acepta la hipótesis nula de que los datos de la muestra de ambas variables no poseen una distribución normal, es por ello que se utilizó estadística no paramétrica como el estadígrafo Rho de Spearman para poder medir la relación establecida en las hipótesis de investigación.

4.2 Prueba de hipótesis

Hipótesis General

Ho: No existe relación entre la infraestructura de transporte de los corredores logísticos y las exportaciones, Lima - 2019.

Hi: Existe relación entre la infraestructura de transporte de los corredores logísticos y las exportaciones, Lima - 2019.

Tabla 8

Coefficiente de correlación entre Infraestructura de Transporte y Exportación

			Infraestructura de Transporte
Rho de Spearman	Exportación	Coefficiente de correlación	,440*
		Sig. (bilateral)	0.015
		N	30

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

Nota: Elaboración propia en base al SPSS.V25

En la tabla 8, como el valor obtenido de Sig. (bilateral) es $0.015 < 0.05$ por lo tanto permitió rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna. Es decir existe una relación entre la infraestructura de transporte y exportación. Los resultados del análisis estadístico que se aplicó evidencian un $r_s = 0,440$, es decir existe una relación positiva débil-moderada entre ambas variables.

Hipótesis Específica 1

Ho: No existe relación entre los tipos de infraestructura de transportes de los corredores logísticos con las exportaciones, Lima - 2019.

Hi: Existe relación entre los tipos de infraestructura de transportes de los corredores logísticos con las exportaciones, Lima - 2019.

Tabla 9

Coefficiente de correlación entre los tipos de infraestructura de transporte y exportación

		Tipos de infraestructura de Transporte	
Rho de Spearman	Exportación	Coefficiente de correlación	,452*
		Sig. (bilateral)	0.012
		N	30

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

Nota: Elaboración propia en base al SPSS.V25

En la tabla 9, como el valor obtenido de Sig. (bilateral) es $0.012 < 0.05$ por lo tanto permitió rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna. Es decir existe una relación entre los tipos de infraestructura de transporte y exportación. Los

resultados del análisis estadístico que se aplicó evidencian un $r_s = 0,452$, es decir existe una relación positiva débil-moderada entre ambas variables.

Hipótesis Específica 2

Ho: No existe relación entre la gestión territorial y las exportaciones en los corredores logísticos, Lima - 2019.

Hi: Existe relación entre la gestión territorial y las exportaciones en los corredores logísticos, Lima - 2019.

Tabla 10

Coefficiente de correlación entre gestión territorial y exportación.

			Gestión Territorial
Rho de Spearman	Exportación	Coefficiente de correlación	,462*
		Sig. (bilateral)	0.010
		N	30

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

Nota: Elaboración propia en base al SPSS.V25

En la tabla 10, como el valor obtenido de Sig. (bilateral) es $0.010 < 0.05$ por lo tanto permitió rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna. Es decir existe una relación entre gestión territorial y exportación. Los resultados del análisis estadístico que se aplicó evidencian un $r_s = 0,462$, es decir existe una relación positiva moderada entre ambas variables.

4.3 Tabla Cruzada

Tabla 11

Tabla cruzada de las variables Infraestructura de Transporte y Exportación

		Exportación			Total	
		Malo	Regular	Bueno		
Infraestructura de Transporte	Malo	Recuento	4	1	0	5
		% del total	13.3%	3.3%	0.0%	16.7%
	Regular	Recuento	1	10	1	12
		% del total	3.3%	33.3%	3.3%	40.0%
	Bueno	Recuento	3	7	3	13
		% del total	10.0%	23.3%	10.0%	43.3%
Total	Recuento	8	18	4	30	
	% del total	26.7%	60.0%	13.3%	100.0%	

Nota: Elaboración propia en base al SPSS V25.

En la tabla 11, se observa que, de los encuestados de las 30 empresas exportadoras del departamento de Lima en los rubros de: minería, agrícola, agropecuario y metalmecánico consideraron que hay una exportación mala en un 26.7% debido a la mala infraestructura representando un 13.3%.

En la tabla 11, se observa que, de las 30 empresas exportadoras encuestadas del rubro minero, agrícola, agropecuario y metalmecánico en el departamento de Lima, les resultó ser malo en un 10% ya que la infraestructura de transporte resultó ser malo en un 13.3%.

V. DISCUSIÓN

De los resultados obtenidos mediante el programa estadístico del SPSS V25 logrados en esta investigación, se puede inferir con las interpretaciones en la discusión. El objetivo de la investigación fue determinar la relación de la infraestructura de transporte de los corredores logísticos y las exportaciones del departamento de Lima, 2019.

Para la prueba de validación de instrumentos se utilizó la V de Aiken, de lo cual para la validez de infraestructura de transporte se obtuvo un promedio de 81% y para exportación se obtuvo un promedio de 79%. Para la confiabilidad se usó el Alfa de Cronbach de lo cual se obtuvo un 87.1% para la primera variable infraestructura para la segunda variable exportación fue: 87%. Cada cuestionario constó de 15 ítems por variable, de un total de 30 ítems. El tamaño de la muestra fue a 30 empresas exportadoras de los sectores: minería, metal mecánico, agrícola y agropecuario.

1. En base a los resultados estadísticos logrados, la infraestructura de transporte si se relaciona significativamente con las exportaciones en el departamento de Lima, periodo 2019, cuyo resultado se muestra en la hipótesis general utilizando la prueba de Rho de Spearman donde el valor de significancia (bilateral) es 0.015 siendo menor que 0.05, nos indica que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, es decir la prueba de hipótesis de ambas variables nos permite indicar que si existe relación entre la infraestructura de transporte de los corredores logísticos y las exportaciones, Lima - 2019. Estos resultados fueron confirmados por los autores Ala y Ding (2020) quienes encontraron que la infraestructura genera un impacto grande en el desarrollo sostenible, el impacto positivo es significativo a largo plazo de los subíndices agregados y todos los demás de la infraestructura en las exportaciones mientras que, a corto plazo, solo la infraestructura agregada es significativa. Wang, Xue, Zhao y Wang (2018) la infraestructura de transporte tiene enormes impactos en la tierra, el desarrollo urbano, la vida humana y las redes de la ciudad, Díaz (2016) existe una buena relación en las exportaciones y el incremento de la economía peruana. Vargas (2018) con el desarrollo de la investigación se observó un incremento económico en el Perú y la evolución positiva de las exportaciones hacia el mercado exterior.

2. En la primera hipótesis específica de los resultados se utilizó la prueba de correlación del Rho de Spearman de lo cual se obtuvo en el valor de significancia (bilateral) es 0.012 resultando menor a 0.05, nos indica que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, es decir la prueba de hipótesis nos permite indicar que existe relación entre los tipos de infraestructura de transportes de los corredores logísticos con las exportaciones, 2019. Estos resultados son confirmados por el estudio realizado por los autores Selamolela (2018) existe una relación entre el crecimiento económico y la infraestructura de transporte. Haque y Joachim (2018) menciona que es vital para los países en desarrollo mejorar continuamente la calidad de la infraestructura en los diferentes tipos de transporte, Skorobogatova y Kuzmina (2017) la infraestructura de transporte adecuada es una precondition fundamental para el crecimiento económico sostenible del país, Díaz (2016) existe una buena relación en las exportaciones y el incremento de la economía peruana. Gonzales (2016) el transporte es fundamental para la economía, el transporte tiene dos tareas imperativas, las cuales son el medio de transporte según elección a utilizar y la programación de los movimientos a emplear.

3. En la segunda hipótesis específica de los resultados se utilizó la prueba de correlación del Rho de Spearman de lo cual se obtuvo en el valor de significancia (bilateral) es 0.010 resultando menor a 0.05, nos indica que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, es decir la prueba de hipótesis que si existe relación entre la gestión territorial y las exportaciones en los corredores logísticos, 2019. Estos resultados son confirmados por el estudio realizado por los autores Haque y Joachim (2018) es vital para los países en desarrollo mejorar continuamente la calidad de la infraestructura, Carballo, Schaur y Volpe (2017) los acuerdos de facilidades comerciales ayuda como un medio para aumentar las exportaciones, Gonzales (2016) el transporte es fundamental para la economía, en el desarrollo y el bienestar así mismo la gestión territorial en el transporte tiene dos tareas imperativas, las cuales son el medio de transporte según elección a utilizar y la programación de los movimientos a emplear. Gutiérrez, Urrego y Carmona (2016) la concepción de la planeación del ordenamiento territorial nacional es requerida y necesario en los megaproyectos de infraestructura.

Quium (2019) la disponibilidad de una fuerza laboral educada permitió la transferencia rápida de mano de obra desde la agricultura hasta la manufactura y ayudó a un cambio de transformación importante en la economía.

VI. CONCLUSIONES

En el informe de investigación se llegó a las siguientes conclusiones:

1. La relación entre la infraestructura de transporte de los corredores logísticos y las exportaciones, Lima - 2019, es positiva baja-moderada, teniendo una correlación ($r=0.440$). Asimismo el valor de significancia bilateral fue de 0.015, finalmente se concluye que la infraestructura de transporte se relaciona con las exportaciones demostrando la importancia de minimizar los costos logísticos del transporte en las empresas exportadoras de Lima.
2. La relación entre los tipos de infraestructura de transporte de los corredores logísticos con las exportaciones, Lima - 2019, es positiva baja-moderada, teniendo una correlación ($r=0.452$). Además de que el valor de significancia bilateral fue de 0.012, finalmente se concluye que los tipos de infraestructura de transporte de los corredores logísticos se relacionan con las exportaciones, al mejorar las rutas en los diferentes transportes para la salida de las mercancías será más eficaz las exportaciones.
3. La relación de la gestión territorial con las exportaciones en los corredores logísticos, Lima -2019, es positiva baja-moderada, teniendo una correlación ($r=0.462$). Además de que el valor de significancia bilateral fue de 0.010, finalmente se concluye que la gestión territorial se relaciona con las exportaciones, teniendo en consideración que un buen manejo y estudio de la gestión territorial mejorará el nivel de exportación.

VII. RECOMENDACIONES

Como recomendaciones para futuras investigaciones fueron las siguientes:

1. Se recomienda mejorar la infraestructura de transporte de los corredores logísticos para mejorar nuestro nivel competitivo de las exportaciones, teniendo un mejor resultado en las rutas del traslado de las mercancías ya que minimiza el tiempo y costo para las empresas exportadoras de Lima, 2019.
2. Se recomienda evaluar proyectos de infraestructura de transporte para cada tipo de transporte, con el fin de minimizar la congestión vehicular y beneficiar a las empresas exportadoras.
3. Se recomienda realizar estudios en la gestión territorial antes de realizar los megaproyectos en la infraestructura de transporte de los corredores logísticos, así como también hacer un seguimiento de los proyectos ya realizados anteriormente para ver si se encuentran en óptimas condiciones las rutas de transporte.
4. Para futuras investigaciones se recomienda considerar una mayor muestra que involucre a todos los departamentos, para un desarrollo más amplio en la investigación.
5. Adicionalmente incluir a las Mypes y un estudio que involucre más años de exportación anual FOB, para cubrir las brechas que no han sido estudiadas.

REFERENCIAS

- Ala, A. y Ding, Y. (2020). Does infrastructure increase exports and reduce trade deficit? Evidence from selected South Asian countries using a new Global Infrastructure Index. *Economic Structures*, 9(10), 2-23
- Arias-Gómez, J.; Villasís-Keever, M. Á. & Miranda-Novales, M. G. (2016). The research protocol III. Study population. *Rev. Alerg. Mex.*, 63(2):201-6. Recuperado de: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/ijmorphol/v35n1/art37.pdf>
- Bas, V. y Rubio, L. (2015). El poder de la competitividad. México DF, México: Fondo nacional de cultura económica.
- Carballo, J., Schaur, G. y Volpe, C. (2017). Transportation and Trade Interactions: A Trade Facilitation Perspective. Banco Interamericano de Desarrollo. Publicado en Marzo del 2019. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/es/publications/english/document/Transportation-and-Trade-Interactions-A-Trade-Facilitation-Perspective.pdf>
- ComexPerú (s.f.). *Semanario ComexPerú: Infraestructura y comercio exterior*. Recuperado de: <https://semanariocomexperu.wordpress.com/infraestructura-y-comercio-exterior/>
- Correa, J. (2020). *Anillo Vial Periférico: ¿Cuáles son los beneficios y desafíos del proyecto?*. Publicado el 19 de febrero de 2020. Recuperado de: <https://gestion.pe/economia/anillo-vial-periferico-cuales-son-los-beneficios-y-desafios-del-proyecto-noticia/>
- Cortés, R., y Peña, N. (2019). Analysis of transport infrastructure development and competitiveness in the member countries of the Pacific Alliance (2007-2016). *Revista Finanzas y Política Económica*, 11 (2), 277-297. Recuperado de: <https://revfinypolecon.ucatolica.edu.co/article/view/2209/3072>
- Díaz, V.(2016). *Exportación y crecimiento económico del Perú en el periodo 2006 – 2014*. (Tesis de licenciado, Universidad César Vallejo, Lima, Perú). (Acceso el 15 de agosto de 2019). Recuperado de:

http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/2347/D%c3%adaz_PVK.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Gallardo, G., Machicao, T., Martínez, M. (2017). Assessment of highway infrastructure projects in Latin America and Perú from the competences point of view. *Organization, Technology and Management in Construction*, 9(1), 1537-1546. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.1515/otmcj-2016-0016>

Gerona, D. (2017). *Economic assessment of select export operations using cost-effectiveness analysis*. (Tesis de maestría). Recuperado de: <https://pdfs.semanticscholar.org/6ed8/093d5ab8cc1e41b9e7f43659184a20e559f7.pdf>

González, N. (2016). Nuevas cadenas de transporte de mercancías generadas por las infraestructuras logísticas de intercambio modal. *Revista Transporte Y Territorio*, 14(1), 81-108. Recuperado de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/2430/2088>

Gómez, J., Serna, C. y Arango, M. (2016). Modelo de evaluación dinámica de la calidad en la infraestructura vial de corredores logísticos en Colombia. *Revista EIA*, 13(25), 135-145. Recuperado de: <https://revista.eia.edu.co/index.php/reveia/article/view/1022/978>

Grazzi, M. y Tomasi, C. (2016). Indirect exporters and importers. *Review of World Economics*, 152(2), 251-281. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/1780110427/5F77F4A8C2524D36PQ/1?accountid=37408>

Gutiérrez, J., Urrego, G. y Carmona, J. (2016). Aproximación a la gestión del ordenamiento territorial en Colombia frente a los megaproyectos de infraestructura. *Perspectiva Geográfica*, 21(1), 127-150. Recuperado de: <https://doi.org/10.19053/01233769.4580>

Haque, Z. y Joachim, H. (2018). The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade. *J. shipp trd*, 3(1), 2-19. Recuperado de: <https://DOI.10.1186/s41072-018-0027-0>

Hernández,A., Ramos,P, Placencia,M., Indacochea, B, Quimis, A.,y Moreno, L. (2018). *Metodología de la investigación científica*. Manabi, Ecuador: Área de Innovación y Desarrollo, S.L.Recuperado de: https://books.google.com.pe/books?id=y3NKDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=Metodolog%C3%ADa+de+la+investigaci%C3%B3n+cient%C3%ADfica+2018&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwi7_5CK_4HpAhWrnuAKHcQ7DmkQ6AEIJzAA#v=onepage&q=Metodolog%C3%ADa%20de%20la%20investigaci%C3%B3n%20cient%C3%ADfica%202018&f=false

Huderek, S., Inchausti, F. Y Njoya, E. (2016) .Modeling the impact of air transport on the economy - practices, problems and prospects. *Business And Economics, Sciences: Comprehensive Works*, 12(1), 47-61. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/1940147757/3A724FE39EAD4886PQ/1?accountid=37408>

Ibáñez, J. (2015). *Métodos, técnicas e instrumentos de la investigación criminológica*. Madrid, España: Dikynson. Recuperado de: <https://books.google.com.pe/books?id=ggTdBAAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=libro+de+metodologia+de+la+investigacion&hl=es&sa=X&ved=0ahUK Ewjv7IOcmfXoAhXBmOAKHWJ0DiQ4WhDoAQhBMAM#v=onepage&q=no%20experimental&f=false>

Foro Económico Mundial (2016) .*Los países del mundo con la mejor y peor infraestructura*. Recuperado de: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/01/160104_economia_paises_mejor_infraestructura_if

Kalaitzi, A. S. y Cleeve, E. (2018). Export-led growth in the UAE: multivariate causality between primary exports, manufactured exports and economic growth. *Eurasian Bus Rev*, 8(8), 341-365. Recuperado de: <https://doi.org/10.1007/s40821-017-0094-4>.

Ley Universitaria 30220. Diario El Peruano, año XXXI, N° 12914, 9 de julio 2014

Lira, J. (2020). *Scotiabank: inversión en infraestructura de transporte crecería 20% en 2020*. *Gestión*, p1. Recuperado de:

<https://gestion.pe/economia/inversion-en-infraestructura-de-transporte-creceria-20-en-2020-segun-estima-scotiabank-nndc-noticia/?ref=gesr>

Machado, R., & Toma, H. (2017). Economic growth and transport and communications infrastructure in Peru: Revista del departamento de economía, pontificia universidad católica del Perú. *Economía*, 40(79), 9-46. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/1993304297/fulltextPDF/7616B846C4BE4E76PQ/144?accountid=37408>

Maican, L (2017). *Estadística 1 Escalas de Medición. España: Instituto Universitario Politécnico Universidad Santiago Mariño*. Recuperado de: <https://es.slideshare.net/LuisCarlyMaican/escalas-o-niveles-de-medicin-estadstica>

Martinez, O. (2015). *Los corredores logísticos. Catálogo de logística*, 1(1), 1-2. Recuperado de: <http://www.catalogodelogistica.com/temas/Los-corredores-logisticos+102379>

Marquina, P (2019). *Ranking de Competitividad Mundial 2019*. Universidad Pontificia de Católica del Perú: Perú. Recuperado de: https://drive.google.com/file/d/1QmDHg_loLEleUfzBWDHdjkbP_rnOghIZ/view

Ministerio de Agricultura y Riego (s.f.). *Oferta Exportable*. Recuperado de: <http://minagri.gob.pe/portal/objetivos/181-exportaciones/que-podemos-exportar/532-definicion-de-oferta-exportable>

Ministerio de Economía y Finanzas (s.f). *Infraestructura logística y de transporte*. Recuperado de: <https://www.mef.gob.pe/es/normatividad-rp/en-relacion-a-la-materia-remunerativa/infraestructura-logistica-y-de-transportes>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020). *Proyectos de infraestructura*. Recuperado de: [https://www.gob.pe/busquedas?contenido\[\]=noticias&institucion\[\]=mtc&reason=sheet&sheet=1](https://www.gob.pe/busquedas?contenido[]=noticias&institucion[]=mtc&reason=sheet&sheet=1)

- Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2016). *Gestión estratégica, corredores logísticos*. Recuperado de:
https://www.pvn.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/Plan-Inversiones-v7_3-23oct11.pdf
- Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J. y Romero, H. (2018). *Metodología de la investigación Cuantitativa - Cualitativa y Redacción de la tesis* (5ª ed.). Bogotá, Colombia: Ediciones de la U. Recuperado de:
<https://books.google.com.pe/books?id=KzSjDwAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=true>
- Oficina de Estadística del MTC (2018). *Mapa de infraestructura de transporte Lima 2018*. Publicado el 28 de agosto 2019. Recuperado de:
https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/files/mapas/transportes/infraestructura/00_infraestructura/departamental/2018/transportes_infraestructura_lima_2018.pdf
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (2016). *Fomentando un crecimiento inclusivo de la productividad en América Latina*. Recuperado de:
https://books.google.com.pe/books?id=oftFDAAAQBAJ&pg=PA17&dq=en+america+latina+países+con+mejor+infraestructura+de+transporte&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjH_cr80KLpAhWEmeAKHcj2CacQ6AEIJzAA#v=onepage&q=infraestructura%20de%20transporte&f=true
- Otzen, T., Manterola, C., (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *Int. J. Morphol.*, 35(1):227-232. Recuperado de:
<https://scielo.conicyt.cl/pdf/ijmorphol/v35n1/art37.pdf>
- Park, J., Seo, Y., y Ha, M. (2019). The role of maritime, land, and air transportation in economic growth: Panel evidence from OECD and non-OECD countries. *Research in Transportation Economics*, 78(1). Recuperado de:
<https://doi.org/10.1016/j.retrec.2019.100765>

- Quium, A (2019). Transport Corridors for Wider Socio–Economic Development. MDPI. *Sustainability*, 11(1), 2-23. Recuperado de: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/19/5248/>
- Radebaugh, D. (2019). *Negocios Internacionales: ambientes y operaciones*. Ciudad de México, México: Pearson.
- Raicu, S., Costescu, D., Popa, M. y Augustin, M. (2019). Including negative externalities during transport infrastructure construction in assessment of investment projects. *European Transport Research Review*, 11(24), 2-15. Recuperado de: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1186/s12544-019-0361-9.pdf>
- Ramona,G., Martínez,C. y Acosta,J. (2017). La ética profesional. *Columbia*, 1(1), 1-9. Recuperado de: <https://www.columbia.edu/py/institucional/revista-cientifica/articulos-de-revision/869-la-etica-profesional>
- Rehman, F., Noman, A. y Ding, Y. (2020). Does infrastructure increase exports and reduce trade deficit? Evidence from selected South Asian countries using a new Global Infrastructure Index. *Economic Structures*, 9(10), 1-23. Recuperado de: <file:///C:/Users/USUARIO/Desktop/CITAS%20DE%20LA%20TESIS%202020/articulos%20en%20ingles/La%20infraestructura%20aumenta%20las%20exportaciones%20y%20reduce%20el%20d%C3%A9ficit%20comercial.pdf>
- Reporte Global de Competitividad 2019. *Financial Advisory*. Recuperado de: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cr/Documents/finance/docs/191009-Deloitte-Reporte-Global-Competitividad.pdf>
- Resolución de Consejo Universitario, N°0126-2017/UCV, 23 de mayo 2017
- Ruzekova, V., Kittova, Z. y Steinhauser, D. (2020). Export Performance as a Measurement of Competitiveness. *Journal of Competitiveness*, 12(1), 145-160. Recuperado de: <https://www.cjournal.cz/index.php?hid=clanek&bid=archiv&cid=360&cp=>

Saidi, S. y Hammami, S. (2016). Causal Relationships between Transports, Territorial Management and Foreign Direct Investment: Fresh Evidence for the Developing Countries. *Business Excellence and Management*, 6(2), 32–45. Recuperado de : <http://eds.a.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=3&sid=95b649a2-80c4-48d6-b3f9-f6a28c8d5e1c%40sdc-v-sessmgr03&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGI2ZQ%3d%3d#AN=edsdoj.bbf9625e684d4faff6842e985bb4b3&db=edsdoj>

Selamolela, N (2018). *The Impact of Transport Infrastructural Development on economic growth in South Africa* (Tesis de maestría). Recuperado de: https://open.uct.ac.za/bitstream/handle/11427/28376/Selamolela_impact_transport_2018.pdf?sequence=1

Serafeim, P. y Dimitrios, T. (2020). The Contribution Of Transport Infrastructures To The Economic And Regional Development: A Review Of The Conceptual Framework. Housing And Urban Planning. *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, 15(1), 5-23. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/2358459129/fulltextPDF/52410818161A4030PQ/1?accountid=37408>

Sergey, O., Olshevskaya, S. y Anastatiia, E. (2017). Managing the risk of the need for additional financing of investment projects of transport infrastructure. *Business And Economics*, 10(6), 132–141. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/2053438661/fulltextPDF/7616B846C4BE4E76PQ/123?accountid=37408>

Skorobogatova, O. y Kuzmina , I. (2017). Transport Infrastructure Development Performance. *Procedia Engineering*, 178 (1) ,319 – 329. Recuperado de: <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2017.01.056>

Singh, R. y Sharma, S. (2017). Role of Trade Infrastructure for Export Scheme (TIES) in Improving Export Competitiveness. *Revista Oficina de Investigación Económica y Desarrollo de Políticas*, 1(1), 2-18. Recuperado de:

https://www.researchgate.net/publication/328161577_Role_of_Trade_Infrastructure_for_Export_Scheme_TIES_in_Improving_Export_Competitiveness

- Timo, V. (2020). An overview of economic theory and evidence of public-private partnerships in the procurement of (transport) infrastructure. *Utilities policy*, 62 (1). Recuperado de: <http://eds.a.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=0&sid=c5e068a7-a3a7-457d-a537-5e129ac115b4%40sdc-v-sessionmgr01&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2I0ZT1lZHMtbGI2ZQ%3d%3d#AN=vd.c.100099428633.0x000001&db=edsbl>
- Vargas, A (2018). *Crecimiento de las exportaciones y el crecimiento económico en Perú: evidencias de causalidad 1990-2016* (Tesis de licenciado, Universidad San Ignacio de Loyola, Lima, Perú). Recuperado de: http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/USIL/3886/1/2018_Vargas-Ruiz.pdf
- Wang, L., Xue, X., Zhao, Z. y Wang, Z. (2018). The Impacts of Transportation Infrastructure on Sustainable Development: Emerging Trends and Challenges. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15 (1), 2-24. Recuperado de: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC6025045/pdf/ijerph-15-01172.pdf>
- Wessel, J. (2019). Evaluating the transport-mode-specific trade effects of different transport infrastructure types. *Transport policy*, 78 (1), 42-57. Recuperado de: <http://eds.a.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=7&sid=6c527e79-4ccf-4677-b3d2-8a1065dbf752%40sessionmgr4008&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2I0ZT1lZHMtbGI2ZQ%3d%3d#AN=S0967070X18307893&db=edselp>
- Yang, L., Zhang, L., Philippopoulos-Mihalopoulos, A. et al (2020). Integrating agent-based modeling, serious gaming, and co-design for planning transport infrastructure and public spaces. *Urban Des Int.*, 1(1) <https://doi.org/10.1057/s41289-020-00117-7>

Zak, J. y Galinska, B. (2018). Design and Evaluation of Global Freight Transportation Solutions (Corridors). Analysis of a Real World Case Study. *Transportation Research Procedia*, 30(1),350-362. Recuperado de: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2018.09.038>

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de operacionalización de variables

Tabla 12

Matriz de operacionalización de variables

Variables	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de Medición
Infraestructura de Transporte	<p>“La infraestructura de transporte es una parte integral del sistema de transporte de cualquier ciudad o estado. En relación con el desarrollo de la sociedad y la intensificación de las relaciones internacionales debido a los procesos de globalización, la importancia del transporte como factor para el desarrollo económico y social ha aumentado. Los tipos de infraestructura de transporte son el vial, ferroviario, aeroportuaria y portuario.</p> <p>(Skorobogatova y Kuzmina, 2017, p. 319).</p>	<p>Saberes de los empresarios exportadores en relación a la infraestructura de transporte y exportación en Lima - 2019. Se medirá con un cuestionario a partir del análisis del grado de los tipos de transporte y la gestión territorial.</p> <p>Una relación, idéntica, se establecerán con los componentes de los indicadores.</p>	Tipos de Infraestructura de transportes	Infraestructura Vial.	<p>Ordinal Nunca = 1 Casi nunca = 2 A veces = 3 Casi siempre = 4 Siempre = 5</p>
				Infraestructura Ferroviaria.	
				Infraestructura Aeroportuaria.	
				Infraestructura Portuaria.	
			Gestión territorial	Logística Territorial	
				Oferta de Infraestructura	
Inversión pública y privada.					
Exportación	<p>La exportación es la venta de servicios o bienes fabricados por una empresa que tiene su centro en un país a clientes que residen en otro país. Por lo general, la facilidad de exportar refleja la manera en que una empresa elige atender a sus clientes en el extranjero. Existen varias opciones: Exportación directa y exportación indirecta.</p> <p>(Radebaugh, 2019, p. 365).</p>	<p>Saberes de los empresarios exportadores en relación a la infraestructura de transporte y exportación en Lima - 2019. Se medirá con un cuestionario a partir del análisis del grado de las formas de exportar y oferta exportable.</p> <p>Una relación, idéntica, se establecerán con los componentes de los indicadores.</p>	Formas de exportar	Exportación Directa	<p>Ordinal Nunca = 1 Casi nunca = 2 A veces = 3 Casi siempre = 4 Siempre = 5</p>
				Exportación Indirecta	
			Oferta exportable	Disponibilidad del producto.	
				Capacidad económica y financiera.	
				Capacidad de gestión.	

Tabla 13
Matriz de consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES
<p>General</p> <p>¿Cómo se relaciona la infraestructura de transporte de los corredores logísticos y las exportaciones, Lima - 2019?</p> <p>Específicos</p> <p>¿Cómo se relaciona los tipos de infraestructura de transporte de los corredores logísticos con las exportaciones, Lima - 2019?</p> <p>¿De qué manera se relacionan la gestión territorial con las exportaciones en los corredores logísticos, Lima - 2019?</p>	<p>General</p> <p>Determinar la relación de la infraestructura de transporte de los corredores logísticos y las exportaciones, Lima - 2019.</p> <p>Específicos</p> <p>Determinar cómo se relaciona los tipos de infraestructura de transporte de los corredores logísticos con las exportaciones, Lima - 2019.</p> <p>Determinar de qué manera se relaciona la gestión territorial con las exportaciones en los corredores logísticos, Lima - 2019.</p>	<p>General</p> <p>Existe relación entre la infraestructura de transporte de los corredores logísticos y las exportaciones, Lima - 2019.</p> <p>Específicas</p> <p>Existe relación entre los tipos de infraestructura de transportes de los corredores logísticos con las exportaciones, Lima - 2019.</p> <p>Existe relación entre la gestión territorial y las exportaciones en los corredores logísticos, Lima - 2019.</p>	<p>Variable 1: Infraestructura de Transporte</p> <p><u>Dimensiones e indicadores:</u> D1: Tipos de Infraestructura de Transporte Infraestructura Vial. Infraestructura Ferroviaria Infraestructura Aeroportuaria. Infraestructura Portuaria.</p> <p>D2: Gestión Territorial Logística Territorial. Oferta de Infraestructura. Inversión Pública Y Privada.</p> <p>Variable 2: Exportación.</p> <p><u>Dimensiones e indicadores:</u> D1: Formas de Exportar Exportación Directa. Exportación Indirecta.</p> <p>D2: Oferta Exportable Disponibilidad del Producto. Capacidad Económica y Financiera. Capacidad de Gestión.</p>

Tabla 14

Marco muestral de la investigación.

EMPRESAS EXPORTADORAS DE LIMA PERÍODO 2017 – 2019							
<i>(Valor FOB en mil y millones de US\$)</i>							
N	Razón social	Ubicación	Rubro	2017	2018	2019	Tipo de Transporte
1	Agrícola Chapi S.A.	Lima, Miraflores	Agrícola	26,527,564	24,859,481	23,665,527	Portuario
2	Keyperu S.A.	Lima, Miraflores	Agrícola	6,715,466	5,572,857	6,647,726	Portuario
3	Agroindustrias Verdeflor S.A.C.	Lima, La Molina	Agropecuario	8,870,666	17,696,960	4,111,835	Portuario
4	Agroindustrias AIB S.A	Lima, Miraflores	Agropecuario	49,721,746	49,269,677	44,803,326	Aeroportuario
5	Agrícola Andrea S.A.C.	Lima, San Isidro	Agrícola	16,718,846	5,322,325	28,692,727	Portuario
6	Refinería La Pampilla S.A.A	Lima, San Isidro	Metal-mecánico	1,101,751,774	1,139,846,203	582,294,255	Portuario

7	Algarrobos Orgánicos Del Perú SAC.	Lima, Barranco	Agropecuuario	6,324,150	4,443,845	3,911,230	Portuario
8	Florisert S.A.C.	Lima, La Molina	Agrícola	2,171,495	2,356,081	2,894,673	Aeroportuario
9	Agro Pacha S.A.	Lima, San Isidro	Agrícola	2,443,801	4,567,593	2,318,218	Portuario
10	Agrocondor S.R.L.	Lima, Santiago de Surco	Agrícola	1,671,827	1,361,085	2,645,608	Aeroportuario
11	Nexa Resources Cajamarquilla S.A.	Lima, Huachipa	Minería	952,000,344	981,849,535	490,105,071	Ferrovio, Portuario
12	Metso Perú S.A.	Lima, Ate	Metal-mecánico	3,842,608	2,975,128	3,616,893	Vial
13	H.V.C.Exportaciones S.A.C.	Lima, Ate	Agrícola	31,156,016	28,014,405	28,832,065	Portuario
14	Agroindustria S. Nobex S.A.	Lima, Chorrillos	Agrícola	4,467,534	5,892,835	8,509,862	Portuario
15	Mercurio Industria y	Lima, SJL	Minería	279,389	463,253	323,100	Vial

	Comercio SAC						
16	Consortio de Productores de Fruta S.A.	Lima, La Victoria	Agropecuario	70,548,893	68,818,754	101,361,889	Aeroportuario
17	Filasur S.A.	Lima, Zárate	Agrícola	3,176,069	689,849	796,940	Aeroportuario
18	Montana S.A.	Lima. La Molina	Agropecuario	2,967,163	2,947,876	2,318,313	Vial
19	Westfalia Fruit Peru S.A.C	Lima, Miraflores	Agropecuario	24,311,905	40,333,700	41,733,152	Portuario
20	Corporacion Fruticola deChincha S.A.C.	Lima, Miraflores	Agropecuario	28,140,182	29,767,615	41,685,865	Aeroportuario
21	Empresa Agrícola San Juan S.A.	Lima, San Isidro	Agrícola	16,774,839	19,306,730	15,886,364	Portuario
22	Santa Sofía del Sur S.A.C.	Lima, Magdalena del Mar	Agrícola	22,663,298	18,578,367	23,696,196	Portuario
23	Intradevco Industrial S.A.	Lima, Chorrillos	Agropecuario	47,698,654	49,532,107	43,169,939	Vial

24	Trupal S.A.	Lima, El Agustino	Metal-mecánico	26,765,726	12,276,355	2,811,500	Vial
25	Imbarex S.A.	Lima, Lurin	Agrícola	12,023,769	10,169,055	6,237,213	Aeroportuario
26	Corporacion Roots S.A.	Lima, San Isidro	Agropecuario	4,480,478	4,209,979	4,357,246	Aeroportuario
27	Complejo Agroindustrial Beta S.A	Lima, San Isidro	Agrícola	104,668,421	125,826,073	164,720,553	Aeroportuario
28	Interloom S.A.C	Lima, San Isidro	Agrícola	6,275,725	7,619,791	11,201,493	Portuario
29	Novoliz S.A.	Lima. La Molina	Agrícola	4,752,675	4,609,040	9,155,608	Portuario
30	Bio Frutos S.A.C.	Lima, Huaral	Agrícola	2,744,271	2,630,500	1,922,731	Portuario

Nota: Elaboración Propia en base a SUNAT.

Anexo 2. Instrumento de recolección de datos

LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE LOS CORREDORES LOGÍSTICOS Y SU RELACIÓN CON LAS EXPORTACIONES, LIMA - 2019

VARIABLE : INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE
1= Nunca 2= Casi Nunca 3= A veces 4= Casi Siempre 5= Siempre.

<i>1. Infraestructura Vial</i>		Escala				
		1	2	3	4	5
01	Usted considera, que el sistema de transporte vial actual ha contribuido con el progreso de sus exportaciones.					
02	Usted considera, que la falta de coordinación gubernamental hace que se paraliquen los proyectos de infraestructura vial.					
<i>2. Infraestructura Ferroviaria</i>		Escala				
03	Para usted, el uso del transporte de carga ferroviaria actual es la adecuada en sus exportaciones.					
04	Usted considera, que al mejorar la infraestructura ferroviaria impactará en el aumento de sus exportaciones.					
<i>3. Infraestructura Aeroportuaria</i>		Escala				
05	Usted cree, que la falta de inversión en la infraestructura aeroportuaria le ha generado dificultades en sus exportaciones.					
06	Usted considera, que los operadores aeroportuarios son eficientes para el traslado de cualquier tipo de mercancía.					
<i>4. Infraestructura Portuaria</i>		Escala				
07	El equipamiento portuario del puerto desde donde exporta es eficiente con la manipulación de su carga.					
08	Usted cree, que al invertir en la infraestructura portuaria los operadores logísticos le ofrecen un mejor servicio.					

5. Logística Territorial		Escala				
09	La logística territorial permite facilitar el desarrollo de los corredores logísticos en sus exportaciones.					
10	Usted cree, que el estado peruano tiene una logística adecuada para el crecimiento de sus exportaciones.					
6. Oferta de Infraestructura		Escala				
11	La oferta de infraestructura que han sido aceptadas por el gobierno le permite a usted aumentar sus exportaciones.					
12	En la actualidad cree usted, que las ofertas de infraestructura cumplen con las expectativas para su transporte.					
7. Inversión Pública y Privada.						
13	Usted ha podido notar si los proyectos de inversión ya realizados se adecuan con el transporte que usa.					
14	Le parece a usted, que el desarrollo de los proyectos de inversión de los corredores logísticos le permite mejorar el nivel de competitividad frente a países desarrollados.					
15	Considera usted, que es necesario contar con más proyectos de inversión en la infraestructura de transporte.					

VARIABLE : EXPORTACIÓN
1= Nunca 2= Casi Nunca 3= A veces 4= Casi Siempre 5= Siempre.

1. Exportación Indirecta.		Escala				
		1	2	3	4	5
01	Usted considera, que la falta de infraestructura de transporte influye en la contratación de un intermediario.					
02	Usted cree que el éxito o el fracaso de una empresa exportadora se define por la logística de transporte					
03	Usted cree, que se hace un control a los corredores logísticos ya existentes para ver su eficiencia en las exportaciones.					

<i>2. Exportación Directa.</i>		Escala				
04	Las condiciones de las vías de transporte le permiten a usted llevar a tiempo su mercancía a exportar.					
05	Usted considera, que tener carreteras exclusivas para el transporte en las exportaciones mejorará la conectividad interna del país.					
06	Usted cree, que los corredores logísticos le resultan convenientes para su exportación.					
<i>3. Disponibilidad del producto.</i>		Escala				
07	Usted cree, que la disponibilidad del producto está relacionada con la infraestructura de transporte					
08	Usted considera que, las vías de transporte afecta el volumen de sus exportaciones proyectado					
09	La infraestructura de transporte actual le resulta tener un menor tiempo en el traslado de sus exportaciones.					
<i>4. Capacidad Económica y Financiera</i>		Escala				
10	Usted considera, que solo la falta de capacidad económica y financiera reduce los niveles de competitividad de su empresa en el exterior.					
11	Usted cree, que el gobierno peruano incentiva nuevas inversiones para el desarrollo de mejora en corredores logísticos					
12	Usted considera, que la capacidad económica y financiera del país le permite realizar nuevos proyectos de inversión en la infraestructura de transporte.					
<i>5. Capacidad de Gestión.</i>		Escala				
13	A usted le parece, que la capacidad de gestión puede ser una ventaja competitiva frente a las empresas exportadoras.					
14	Usted considera, que el tiempo de la capacidad de gestión puede medir el proceso de transporte en la exportación.					
15	Usted considera, que tiene una buena capacidad de gestión para expandirse a nuevos mercados.					

Anexo 3. Validez y confiabilidad de los instrumentos

Validez de V. de Aiken

$V = V$ de Aiken

$X =$ Promedio de calificación de jueces

$k =$ Rango de calificaciones (Max-Min)

$l =$ calificación más baja posible

Aplicada con la fórmula: $V = X - 1K$

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Tabla 15

Validez y confiabilidad del instrumento de Infraestructura de Transporte.

		J1	J2	J3	Media	DE	V Aiken	Interpretación de la V
ITEM 1	<i>Pertinencia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 2	<i>Pertinencia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido

	<i>Claridad</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 3	<i>Pertinencia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 4	<i>Pertinencia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 5	<i>Pertinencia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 6	<i>Pertinencia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 7	<i>Pertinencia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 8	<i>Pertinencia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido

	<i>Claridad</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 9	<i>Pertinencia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 10	<i>Pertinencia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 11	<i>Pertinencia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	4	3	4	3.6667	0.58	0.89	Valido
	<i>Claridad</i>	4	4	3	3.6667	0.58	0.89	Valido
ITEM 12	<i>Pertinencia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 13	<i>Pertinencia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 14	<i>Pertinencia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido

	<i>Claridad</i>	4	3	4	3.6667	0.58	0.89	Valido
ITEM 15	<i>Pertinencia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	4	4	3	3.6667	0.58	0.89	Valido

Tabla 16

Validez basada en el contenido a través de la V de Aiken para la variable infraestructura de transporte.

Nº Items		X	DE	V Aiken
Item 1	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.666667	0.58	0.89
	Claridad	3.666667	0.58	0.89
Item 2	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 3	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78

Item 4	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 5	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 6	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 7	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 8	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 9	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78

Item 10	Pertinencia	3.666667	0.58	0.89
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 11	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.666667	0.58	0.89
	Claridad	3.666667	0.58	0.89
Item 12	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 13	Pertinencia	3.666667	0.58	0.89
	Relevancia	3.666667	0.58	0.89
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 14	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.666667	0.58	0.89
Item 15	Pertinencia	4	0.00	1.00
	Relevancia	3.666667	0.58	0.89
	Claridad	3.666667	0.58	0.89

			Promedio	0.81
--	--	--	-----------------	------

Se obtuvo un promedio de 0.81 para la validez del instrumento la infraestructura de transporte siendo mayor a 0.70 por lo tanto se tiene una validez aceptable.

Tabla 17

Validez y confiabilidad del instrumento para la variable exportación.

		J1	J2	J3	Media	DE	V Aiken	Interpretación de la V
ITEM 16	<i>Pertinencia</i>	4	3	4	3.6667	0.58	0.89	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 17	<i>Pertinencia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 18	<i>Pertinencia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 19	<i>Pertinencia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido

	<i>Claridad</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 20	<i>Pertinencia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 21	<i>Pertinencia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	4	4	3	3.6667	0.58	0.89	Valido
ITEM 22	<i>Pertinencia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	4	3	4	3.6667	0.58	0.89	Valido
	<i>Claridad</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 23	<i>Pertinencia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 24	<i>Pertinencia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 25	<i>Pertinencia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido

	<i>Claridad</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 26	<i>Pertinencia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 27	<i>Pertinencia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 28	<i>Pertinencia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 29	<i>Pertinencia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	4	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
ITEM 30	<i>Pertinencia</i>	4	3	3	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Relevancia</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido
	<i>Claridad</i>	3	3	4	3.3333	0.58	0.78	Valido

Tabla 18

Validez basada en el contenido a través de la V de Aiken para la variable exportación.

Nº Items		X	DE	V Aiken
Item 16	Pertinencia	3.666667	0.58	0.89
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 17	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 18	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 19	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 20	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78

Item 21	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.666667	0.58	0.89
Item 22	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.666667	0.58	0.89
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 23	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 24	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 25	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 26	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78

Item 27	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 28	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 29	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
Item 30	Pertinencia	3.333333	0.58	0.78
	Relevancia	3.333333	0.58	0.78
	Claridad	3.333333	0.58	0.78
			Promedio	0.79

Se obtuvo un promedio de 0.79 para la validez del instrumento exportación siendo mayor a 0.70 por lo tanto se tiene una validez aceptable.

Confiabilidad: Prueba Piloto

Tabla 19

Confiabilidad de la variable Infraestructura de transporte

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0.865	15

Nota: Elaboración propia en base a SPSS.V25

Tabla 20

Confiabilidad de la variable Exportación

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0.863	15

Nota: Elaboración propia en base a SPSS.V25

**Anexo 4: Autorización de aplicación del instrumento
Documentos para validar los instrumentos de medición a través de juicio de
expertos**

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor:

Presente

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS.

Nos es muy grato comunicarnos con usted para expresarle nuestros saludos y asimismo, hacer de su conocimiento que siendo estudiantes de la escuela de Negocios Internacionales, en la sede de San Juan de Lurigancho, promoción 2020, requiero validar los instrumentos con los cuales recogeré la información necesaria para poder desarrollar la investigación.

El título del proyecto de investigación es: ***La Infraestructura de Transporte de los corredores logísticos y su relación con las exportaciones, Lima - 2019.*** Y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, hemos considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas de investigación.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene lo siguiente:

- Carta de presentación.
- Definiciones conceptuales de las variables y dimensiones.
- Matriz de operacionalización de las variables.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.
- Protocolo de evaluación del instrumento

Expresándole nuestros sentimientos de respeto y consideración, nos despedimos de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



Champi Huaman Herlinda
DNI: 77498069



Lopez Tuesta, Rosa
DNI: 70886249

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE:
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**
MD: Muy en desacuerdo.

D: En desacuerdo.

A: De acuerdo.

MA: Muy de acuerdo.

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹				Relevancia ²				Claridad ³				Sugerencias
		M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	
Variable : Infraestructura de Transporte														
Infraestructura Vial														
1	Usted considera, que el sistema de transporte vial actual ha contribuido con el progreso de sus exportaciones.			x					x			x		
2	Usted considera, que la falta de coordinación gubernamental hace que se paralicen los proyectos de infraestructura vial.			x				x				x		
Infraestructura Ferroviaria														
3	Para usted, el uso del transporte de carga ferroviaria actual es la adecuada en sus exportaciones.				x			x				x		
4	Usted considera, que al mejorar la infraestructura ferroviaria impactará en el aumento de sus exportaciones.				x			x				x		
Infraestructura Aeroportuaria														
5	Usted cree, que la falta de inversión en la infraestructura aeroportuaria le ha generado dificultades en sus exportaciones.			x				x				x		
6	Usted considera, que los operadores aeroportuarios son eficientes para el traslado de cualquier tipo de mercancía.				x				x			x		
Infraestructura Portuaria														
7	El equipamiento portuario del puerto desde donde exporta es eficiente con la manipulación de su carga.			x				x				x		

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE:
EXPORTACIÓN**
MD: Muy en desacuerdo.

D: En desacuerdo.

A: De acuerdo.

MA: Muy de acuerdo.

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹				Relevancia ²				Claridad ³				Sugerencias
		M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	
Variable : Exportación														
Exportación Indirecta														
1	Usted considera, que la falta de infraestructura de transporte influye en la contratación de un intermediario.				X			X				X		
2	Usted cree que el éxito o el fracaso de una empresa exportadora se define por la logística de transporte				X			X					X	
3	Usted cree, que se hace un control a los corredores logísticos ya existentes para ver su eficiencia en las exportaciones.			X				X				X		
Exportación Directa														
4	Las condiciones de las vías de transporte le permiten a usted llevar a tiempo su mercancía a exportar.				X			X					X	
5	Usted considera, que tener carreteras exclusivas para el transporte en las exportaciones mejorará la conectividad interna del país.			X				X					X	
6	Usted cree, que los corredores logísticos le resultan convenientes para su exportación.			X				X					X	
Disponibilidad del Producto														
7	Usted cree, que la disponibilidad del producto está relacionada con la infraestructura de transporte			X				X				X		



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Observaciones (precisar si hay suficiencia): si hay suficiencia.

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dr. / Mg: BARCO SOLARI, ESTEBAN AUGUSTO.

DNI: 02867613 Especialidad del validador: Mg. Negocios Internacionales - TEMÁTICO

- ¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
- ²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
- ³**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

Lima...21...de.....11.....del 2019



Firma del Experto Informante.

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE:
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**
MD: Muy en desacuerdo.

D: En desacuerdo.

A: De acuerdo.

MA: Muy de acuerdo.

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹				Relevancia ²				Claridad ³				Sugerencias
		M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	
Variable : Infraestructura de Transporte														
Infraestructura Vial														
1	Usted considera, que el sistema de transporte vial actual ha contribuido con el progreso de sus exportaciones.				X			X				X		
2	Usted considera, que la falta de coordinación gubernamental hace que se paraliquen los proyectos de infraestructura vial.				X			X					X	
Infraestructura Ferroviaria														
3	Para usted, el uso del transporte de carga ferroviaria actual es la adecuada en sus exportaciones.			X					X		X			
4	Usted considera, que al mejorar la infraestructura ferroviaria impactará en el aumento de sus exportaciones.			X				X					X	
Infraestructura Aeroportuaria														
5	Usted cree, que la falta de inversión en la infraestructura aeroportuaria le ha generado dificultades en sus exportaciones.			X					X				X	
6	Usted considera, que los operadores aeroportuarios son eficientes para el traslado de cualquier tipo de mercancía.			X				X					X	
Infraestructura Portuaria														
7	El equipamiento portuario del puerto desde donde exporta es eficiente con la manipulación de su carga.				X			X				X		

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE:
EXPORTACIÓN**
MD: Muy en desacuerdo.

D: En desacuerdo.

A: De acuerdo.

MA: Muy de acuerdo.

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹				Relevancia ²				Claridad ³				Sugerencias
		M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	
Variable : Exportación														
Exportación Indirecta														
1	Usted considera, que la falta de infraestructura de transporte influye en la contratación de un intermediario.			X				X					X	
2	Usted cree que el éxito o el fracaso de una empresa exportadora se define por la logística de transporte			X			X					X		
3	Usted cree, que se hace un control a los corredores logísticos ya existentes para ver su eficiencia en las exportaciones.				X			X				X		
Exportación Directa														
4	Las condiciones de las vías de transporte le permiten a usted llevar a tiempo su mercancía a exportar.			X			X					X		
5	Usted considera, que tener carreteras exclusivas para el transporte en las exportaciones mejorará la conectividad interna del país.			X			X					X		
6	Usted cree, que los corredores logísticos le resultan convenientes para su exportación.				X			X					X	
Disponibilidad del Producto														
7	Usted cree, que la disponibilidad del producto está relacionada con la infraestructura de transporte			X			X					X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Si hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador. Dr. / Mg: Dr. Arroyo Ramirez Francisco Gregorio

DNI 25503077 Especialidad del validador TEMATICO

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³**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

Lima 30 de noviembre del 2019


Firma del Experto Informante.

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE:
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**
MD: Muy en desacuerdo.

D: En desacuerdo.

A: De acuerdo.

MA: Muy de acuerdo.

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹				Relevancia ²				Claridad ³				Sugerencias
		M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	
Variable : Infraestructura de Transporte														
Infraestructura Vial														
1	Usted considera, que el sistema de transporte vial actual ha contribuido con el progreso de sus exportaciones.			X				X					X	
2	Usted considera, que la falta de coordinación gubernamental hace que se paralicen los proyectos de infraestructura vial.			X				X				X		
Infraestructura Ferroviaria														
3	Para usted, el uso del transporte de carga ferroviaria actual es la adecuada en sus exportaciones.			X				X					X	
4	Usted considera, que al mejorar la infraestructura ferroviaria impactará en el aumento de sus exportaciones.			X				X				X		
Infraestructura Aeroportuaria														
5	Usted cree, que la falta de inversión en la infraestructura aeroportuaria le ha generado dificultades en sus exportaciones.				X			X				X		
6	Usted considera, que los operadores aeroportuarios son eficientes para el traslado de cualquier tipo de mercancía.			X				X				X		
Infraestructura Portuaria														
7	El equipamiento portuario del puerto desde donde exporta es eficiente con la manipulación de su carga.			X				X				X		


**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE:
EXPORTACIÓN**

MD: Muy en desacuerdo.

D: En desacuerdo.

A: De acuerdo.

MA: Muy de acuerdo.

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹				Relevancia ²				Claridad ³				Sugerencias
		M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	
Variable : Exportación														
Exportación Indirecta														
1	Usted considera, que la falta de infraestructura de transporte influye en la contratación de un intermediario.				X				X			X		
2	Usted cree que el éxito o el fracaso de una empresa exportadora se define por la logística de transporte			X				X			X			
3	Usted cree, que se hace un control a los corredores logísticos ya existentes para ver su eficiencia en las exportaciones.			X			X					X		
Exportación Directa														
4	Las condiciones de las vías de transporte le permiten a usted llevar a tiempo su mercancía a exportar.			X				X			X			
5	Usted considera, que tener carreteras exclusivas para el transporte en las exportaciones mejorará la conectividad interna del país.				X			X			X			
6	Usted cree, que los corredores logísticos le resultan convenientes para su exportación.			X				X			X			
Disponibilidad del Producto														
7	Usted cree, que la disponibilidad del producto está relacionada con la infraestructura de transporte				X			X				X		

8	Usted considera que, las vías de transporte afecta el volumen de sus exportaciones proyectado			X				X			X	
9	La infraestructura de transporte actual le resulta tener un menor tiempo en el traslado de sus exportaciones.			X				X			X	
Capacidad Económica y Financiera												
10	Usted considera, que solo la falta de capacidad económica y financiera reduce los niveles de competitividad de su empresa en el exterior.			X				X			X	
11	Usted cree, que el gobierno peruano incentiva nuevas inversiones para el desarrollo de mejora en corredores logísticos			X				X			X	
12	Usted considera, que la capacidad económica y financiera del país le permite realizar nuevos proyectos de inversión en la infraestructura de transporte.			X				X			X	
Capacidad de Gestión												
13	A usted le parece, que la capacidad de gestión puede ser una ventaja competitiva frente a las empresas exportadoras.			X				X			X	
14	Usted considera, que el tiempo de la capacidad de gestión puede medir el proceso de transporte en la exportación.			X				X			X	
15	Usted considera, que tiene una buena capacidad de gestión para expandirse a nuevos mercados.			X				X			X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): SI HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador. Dr. / Mg: RUDY CHURA LUCAR

DNI 41677549 Especialidad del validador NEGOCIOS INTERNACIONALES - TEMÁTICO

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

³**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

Lima 21 de NOVIEMBRE del 2019

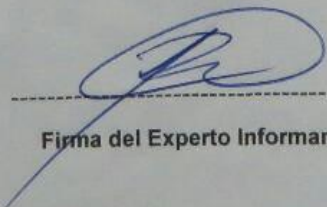

Firma del Experto Informante.

Figura 3. Eje estructurante 01



Figura 3. Eje estructurante 01, por los funcionarios del MTC, 2018.

Figura 4. Eje estructurante 02



Figura 4. Eje estructurante 02, por los funcionarios del MTC, 2018.

Figura 5. Corredor Logístico 03

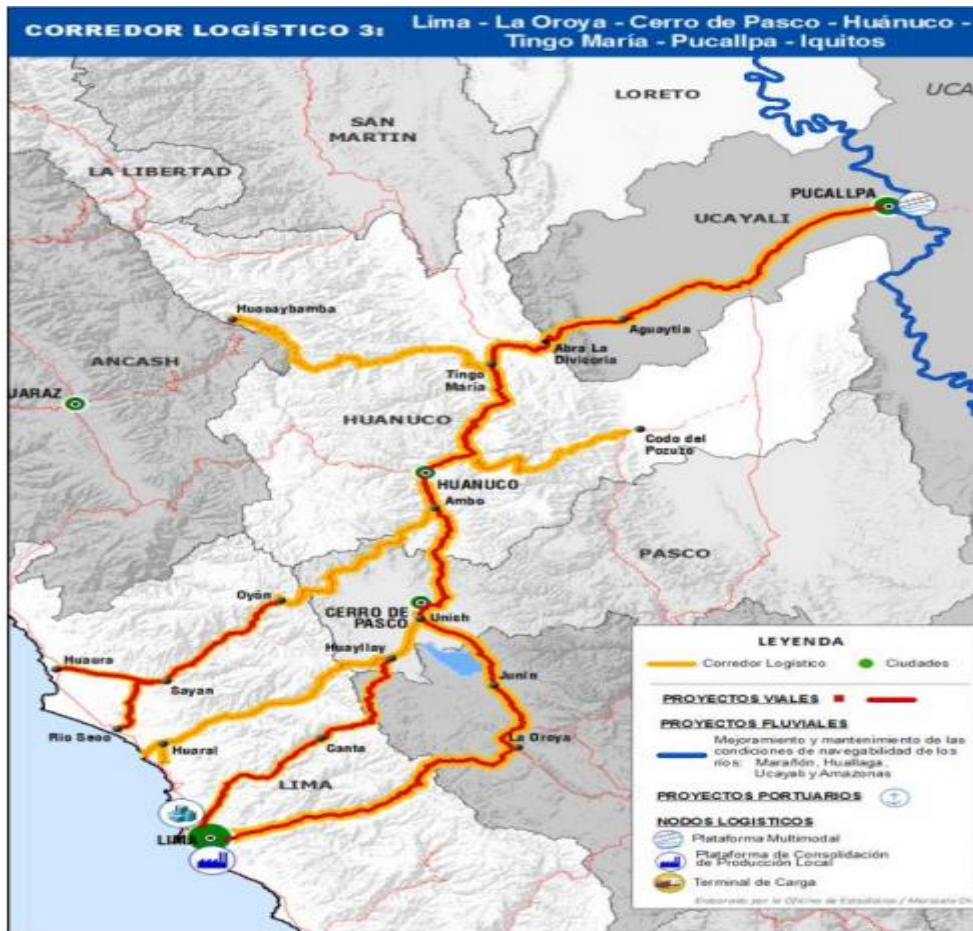


Figura 5. Corredor Logístico 03, por los funcionarios del MTC, 2018.

Anexo 6: Evidencia de encuestas



Nexa Resources Cajamarquilla S.A.

Rubro: Minería



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

Declaratoria de Originalidad del Autor / Autores

Yo (Nosotros), HERLINDA CHAMPI HUAMAN, ROSA LOPEZ TUESTA estudiante(s) de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES y Escuela Profesional de NEGOCIOS INTERNACIONALES de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO, declaro (declaramos) bajo juramento que todos los datos e información que acompañan al Trabajo de Investigación / Tesis titulado: "LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE LOS CORREDORES LOGÍSTICOS Y SU RELACIÓN CON LAS EXPORTACIONES, LIMA - 2019", es de mi (nuestra) autoría, por lo tanto, declaro (declaramos) que el Tesis:

1. No ha sido plagiado ni total, ni parcialmente.
2. He (Hemos) mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicado ni presentado 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 (asumimos) 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.

Apellidos y Nombres del Autor	Firma
HERLINDA CHAMPI HUAMAN DNI: 77498089 ORCID 0000-0002-3385-346x	Firmado digitalmente por: HCHAMPIH el 27 Jul 2020 23:53:59
ROSA LOPEZ TUESTA DNI: 70886249 ORCID 0000-0003-0148-7634	Firmado digitalmente por: RLOPEZTU el 27 Jul 2020 18:12:28

Código documento Trilce: 37262



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, NAVARRO SOTO FABIOLA CRUZ, docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES y Escuela Profesional de NEGOCIOS INTERNACIONALES de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO, asesor(a) del Trabajo de Investigación / Tesis titulada: "LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE LOS CORREDORES LOGÍSTICOS Y SU RELACIÓN CON LAS EXPORTACIONES, LIMA - 2019", del (los) autor (autores) CHAMPI HUAMAN HERLINDA, LOPEZ TUESTA ROSA, constato que la investigación cumple con el índice de similitud establecido, y 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 el Trabajo de Investigación / 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, 27 de julio de 2020

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
NAVARRO SOTO FABIOLA CRUZ DNI: 21010733 ORCID 0000-0003-2123-8416	Firmado digitalmente por: FNAVARROSO el 29 Jul 2020 14:23:00

Código documento Trilce: 37281

