



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

**Descentralización y Sistema de Almacenamiento Aeroportuario
en un concesionario de Lima, 2021**

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

AUTORA:

Huertas Vera, Maricruz (ORCID: 0000-0001-5030-9397)

ASESORA:

Mgt. Erazo Romani, Stephanie (ORCID: 0000-0001-7601-1900)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Mercados Emergentes

LIMA — PERÚ

2021

Dedicatoria

Dedico este trabajo a mi familia, que gracias a su apoyo y dedicación han hecho de mí una mejor versión de ellos. A mi abuela y a mi madre por sus consejos y sabiduría, quienes han sabido dejarme un gran legado de humildad, historia y tradición, la cual seguiré fortaleciendo y aprendiendo.

Agradecimiento

Agradezco a Dios y a mis padres por darme la oportunidad de cumplir mis sueños y metas. Ser cómplices en mis aventuras, apoyarme y guiarme por el camino del bien.

Índice de contenidos

	Pág.
Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de figuras	vii
Resumen	viii
Abstract	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	6
III. METODOLOGÍA	34
3.1. Tipo y diseño de investigación	34
3.2. Variables y operacionalización	34
3.3. Población (criterios de selección), muestra, muestreo, unidad de análisis	37
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	38
3.5. Procedimientos	42
3.6. Método de análisis de datos	42
3.7. Aspectos éticos	43
IV. RESULTADOS	44
V. DISCUSIÓN	61
VI. CONCLUSIONES	67
VII. RECOMENDACIONES	70
REFERENCIAS	72
ANEXOS	78

Índice de tablas

TABLA 1: Denominaciones en la escala de Likert	39
TABLA 2: Validación de expertos	40
TABLA 3: Escala de medidas para evaluar el coeficiente de Alpha De Cronbach	40
TABLA 4: Alpha de Cronbach para la variable descentralización	41
TABLA 5: Alpha de Cronbach para la variable sistema de almacenamiento aeroportuario	42
TABLA 6: Frecuencia de la variable descentralización	44
TABLA 7: Frecuencia de la dimensión social	44
TABLA 8: Frecuencia de la dimensión administrativo	45
TABLA 9: Frecuencia de la dimensión económico	45
TABLA 10: Frecuencia de la variable sistema de almacenamiento aeroportuario	46
TABLA 11: Frecuencia de la dimensión demanda de los mercados	46
TABLA 12: Frecuencia de la dimensión de los niveles de servicio al cliente	47
TABLA 13: Frecuencia de la dimensión del sistema de manipulación	47
TABLA 14: Frecuencia de la dimensión de almacenaje a utilizar	48
TABLA 15: Frecuencia de la dimensión de los productos a almacenar	48
TABLA 16: tabla cruzada entre la variable descentralización y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario	49
TABLA 17: Tabla cruzada entre la dimensión social y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario	50
TABLA 18: Tabla cruzada entre la dimensión administrativa y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario	51

TABLA 19: Tabla cruzada entre la dimensión económica y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario	53
TABLA 20: Prueba de normalidad para las variables y dimensiones	55
TABLA 21: Niveles de correlación	56
TABLA 22: Prueba de hipótesis general	57
TABLA 23: Prueba de hipótesis específica 1	57
TABLA 24: Prueba de hipótesis específica 2	58
TABLA 25: Prueba de hipótesis específica 3	59

Índice de Figuras

FIGURA 1: Histograma del cruce de la variable descentralización y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario	49
FIGURA 2: Histograma del cruce de la dimensión social y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario	50
FIGURA 3: Histograma del cruce de la dimensión administrativa y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario	52
FIGURA 4: Histograma del cruce de la dimensión económica y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario	53

Resumen

La búsqueda de descentralización de la capital peruana ha generado gran importancia en los últimos años, teniendo una mayor atención el desarrollo y crecimiento económico de la zona Norte y Sur del Perú, en el cual se busca disminuir las diferencias entre Lima y las demás provincias.

Actualmente, se ha desarrollado un crecimiento significativo del tráfico aéreo. El uso de los aeropuertos y la crecida demanda del envío de mercancías en menos tiempo han hecho del uso del transporte aéreo más exclusivo. La modernización de los aeropuertos aledaños a Lima permitiría convertirse en las principales puertas de entrada y apoyo en todo el territorio del país; esto abrirá puertas no sólo económicas y comerciales, sino que se convertirá en una posible vía para conseguir una mayor competitividad entre aerolíneas y clientes, así como mejorar la calidad de los servicios y productos.

En la presente tesis se plantea la Descentralización y Sistema de Almacenamiento Aeroportuario en un concesionario de Lima, incluyendo el mejoramiento de aeropuertos aledaños para convertirlo en un aeropuerto alternativo/HUB con una opción atractiva para el transporte de mercancías. Trayendo consigo nuevos ingresos y garantizando que los aeropuertos de la región estén conectados al mundo sin interrupciones.

Palabras clave: *Descentralización, mejoramiento, almacenaje, aeropuerto, transporte, competitividad.*

Abstract

The search for decentralization of the Peruvian capital has generated great importance in recent years, paying greater attention to the development and economic growth of the North and South of Peru, which it seeks to reduce the differences between Lima and other provinces.

Currently, a significant growth in air traffic has developed. The use of airports and the growing demand to send goods in less time have made the use of air transport more exclusive. The modernization of the surrounding airports to Lima, would allow them to become the main entry and support doors throughout the country; This will open doors not only economic and commercial, but will become a possible way to achieve greater competitiveness between airlines and customers, as well as improve the quality of services and products.

In this thesis, Decentralization and Airport Storage System is proposed on Lima concessionaire including the improvement of neighboring airports to turn it into an alternative airport / HUB with an attractive option for the transport of goods. Bringing with it new revenue and ensuring that the great Lima airport is connected to the world without interruptions.

Keywords: Decentralization, improvement, storage, airport, transportation, competitiveness.

I. INTRODUCCIÓN

El proceso descentralizador enmarca un fenómeno de carácter global que implica la búsqueda de estructuras de gobierno e instituciones, las cuales tendrán que ser adecuadas para la toma de decisiones. Latinoamérica es un claro ejemplo de esto, ya que sus gobiernos se enfocan en crear asociaciones las cuales aportan con experiencias de buen gobierno en la promoción, construcción de alianzas y desarrollo del país. Sin embargo, muchas de estas se centran en rubros o áreas específicas, dejando de lado ciertos sectores inexplorados o con muy poca atención en el mismo.

Asimismo, las empresas aeronáuticas se encuentran en un modelo de transición basado en la búsqueda de nuevas rutas e inversión gracias a la tendencia de la globalización, el cual permite el uso de los nuevos medios o rutas para el transporte aéreo sin importar la distancia de los involucrados en las operaciones. Según el autor Brueckner (2003) mostró que una dotación de instalaciones aeroportuarias de calidad promueve a las economías la aglomeración interurbana, la cual influye en las tomas de decisiones de localización de las empresas que dependen, para generar el desarrollo de sus actividades.

Sin embargo, los problemas de conectividad y operatividad aeroportuaria para el manejo de carga aérea en Latinoamérica y principalmente en Perú motivó al gobierno a generar nuevos planes de mejoramiento de infraestructura, seguridad, expansión y sistema de almacenamiento para el manejo de las naves a bordo en otras regiones; dando consigo un crecimiento económico, político y social generoso para los mismos indicó el secretario general de la Comunidad Andina de Naciones, Jorge Pedraza. Otro gran problema encontrado que atañe la conectividad aérea dentro del territorio nacional es la poca capacidad de conexión de los aeropuertos locales según estudios realizados por ADP y LAP en la última década.

Del mismo modo, hay que tener en cuenta que la búsqueda de descentralización de la capital peruana ha generado gran importancia en los últimos años, teniendo una mayor atención el desarrollo y crecimiento económico

de la zona Norte y Sur del Perú, en el cual se busca disminuir las diferencias entre la región Lima y las demás provincias, generando así un mayor ingreso para las empresas establecidas en el país y futuras inversiones, según lo mencionado por la Comisión de la Descentralización del Congreso de la República (2019). Ligado a esto, el uso de los aeropuertos y la crecida demanda del envío de mercancías en menos tiempo han hecho del uso del transporte aéreo más exclusivo en algunos productos.

La ubicación estratégica y geopolítica del Perú en América del Sur, ha convertido al país en uno de los más preciados por tener acceso directo y ser una puerta al mundo por el Océano Pacífico y su ubicación central para el ingreso y salida de bienes tanto por vía aérea y marítima, (Aeropuertos del Perú, 2020). Por otro lado, AETAI (2019) en su reporte anual se menciona que Lima concentra el 99% de los vuelos internacionales y sólo el 1% se va hacia Cusco y Chiclayo, los dos aeropuertos del país fuera de la capital que ofrecen rutas alternas a otros países. Por su parte, el Estado Peruano ha realizado acciones desde el año 2005 con el fin de concesionar, brindando los servicios aeroportuarios a diferentes empresas. Uno de ellos se ha basado en repotenciar el Aeropuerto Internacional de Pisco, Cusco, Chiclayo y Loreto; para lo cual en el 2024 aproximadamente se estima que estos aeropuertos cumplan con estándares similares a aeropuertos con gran afluencia de carga y pasajeros como los extranjeros.

Por otro lado, a pesar de tener una capital centralizada siendo la sede de diferentes servicios, instituciones y operaciones en todo el Perú, las otras regiones poco a poco van ganando su lugar en el territorio peruano; este es el caso de la región de Ica. Este territorio posee un ecosistema más eficiente y productivo a diferencia de otras regiones de la costa peruana, por lo cual se ha hecho llamar como una Entidad Sur Medio por su gran potencial agropecuario y agroexportador, denominada así por la FAO (2019). Esta región cuenta con infraestructura tanto marítima como aérea destacando la última con mayor demanda en esta zona, realizando actualmente mayores operaciones en el aeropuerto internacional localizado en el distrito de San Andrés de la provincia de Pisco.

La presente investigación toma como unidad de análisis a una organización, la cual se encuentra otorgando un mejor manejo y generador de nuevas bases de operaciones de rampa y almacenamiento con una mejor infraestructura y tecnología avanzada en la capital y provincias de la región del país. Del mismo modo, cuenta realizando operaciones aeroportuarias no sólo en el aeropuerto de Lima sino también en los diferentes aeropuertos ubicados en el actual territorio peruano. Esto con fin de generar mayores rutas de comercio aéreo y un crecimiento equitativo entre las regiones donde opera.

Ante este panorama, se ha venido impulsando algunos de los aeropuertos subalternos entre los cuales se incluye el Aeropuerto Internacional de Pisco, Cusco, Chiclayo y Loreto; siendo los principales el aeropuerto de Cusco y Chiclayo según lo mencionado por Aeropuertos del Perú (2020). Al respecto Cassinelli (2018), gerente general de TALMA SA, en una entrevista brindada a la revista América Economía indicó que una estrategia para bajar la congestión en el Jorge Chávez es descentralizar las operaciones en otros aeropuertos. Esto con la finalidad de acercarnos más a las zonas de producción de Ica o del norte del país. Con la finalidad de mejorar la afluencia del transporte aéreo, haciendo con ello un crecimiento equitativo entre Lima y provincia.

Por su parte, según el reporte oficial del Ministerio de Agricultura y Riego, a través del Servicio Nacional de Sanidad Agraria – SENASA, indicó que el 2019 Ica-Pisco fue la región que lideró los envíos del sector (US\$ 229 millones 485 mil), creciendo 7.8%, respecto al similar periodo del año 2018. Los productos que más destacaron fueron la uva (con una participación del 80%), espárragos, cebolla, etc. Su oferta llegó a 53 destinos: EE. UU., Hong Kong, Japón, Países Bajos, Holanda, China, España, Francia, México, Canadá y Corea del Sur, los cuales fueron los más importantes. Sin embargo, existen problemas de operatividad aeroportuaria para el manejo de carga aérea a nivel nacional. Para este presente trabajo de investigación, se cuenta con el siguiente problema general: ¿Cuál es la relación entre el proceso de descentralización y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021? Asimismo, los problemas específicos que se pueden identificar son los siguientes: (a) ¿Cuál es la relación entre el proceso de descentralización social y el sistema de

almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021?, (b) ¿Cuál es la relación entre el proceso de descentralización administrativa y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021?, (c) ¿Cuál es la relación entre el proceso de descentralización económica y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021?.

Según Hernández, Sampieri y Mendoza (2018), indicaron que la justificación de la investigación es el medio para conocer que el estudio realizado es importante y necesario. Por ende, en la presente investigación se pretende demostrar la relación que existe entre la descentralización y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima, empleando al autor Alburquerque y otros autores para la primera variable. Mientras que el autor Frazelle y otros serán citados para la segunda variable. Por otro lado, cabe señalar que la presente investigación se desarrolla para facilitar conocimiento respecto a los datos encontrados y el impacto de las variables. Asimismo, la justificación práctica de la presente investigación pretende dar alternativas de solución y ayuda a resolver implicancias en términos de implementación, mejoramiento y financiamiento para la descentralización con mira a convertir a otros aeropuertos de la región en focos de inversión y generar un tráfico aéreo más afluyente. Uno de los claros ejemplos vendría hacer al Aeropuerto de Pisco, ya que siendo uno de los más importantes de la Región Sur del país tendría de la posibilidad de ayudar a la descentralización del gran aeropuerto de Lima por su cercanía al mismo a comparación de los aeropuertos de Cusco, Chiclayo o Loreto. Por otra parte, la justificación social va ligado al alcance y beneficio para la sociedad. Todo esto ligado a desarrollar y aprovechar al máximo las oportunidades y fortalezas que se presentan en la actualidad.

Adicionalmente, en la investigación se propuso el siguiente objetivo general: Determinar la relación que existe entre el proceso de descentralización y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021. Adicionalmente, se tiene como objetivos específicos: (a) Determinar la relación que existe entre el proceso de descentralización social y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021, (b)

Determinar la relación que existe entre el proceso de descentralización administrativo y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021, (c) Determinar la relación que existe entre el proceso de descentralización económico y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021.

Por otro lado, cabe indicar que según Hernández, Sampieri y Mendoza (2018), las hipótesis son posibles explicaciones sobre el fenómeno investigado y/o el problema de estudio, los cuales son expresados como afirmaciones o propuestas. Para la presente investigación se propone como hipótesis general: Existe relación significativa entre la descentralización y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021. Asimismo, se propone como hipótesis específicos: (a) Existe relación significativa entre la descentralización social y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021, (b) Existe relación significativa entre la descentralización administrativa y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021, (c) Existe relación significativa entre la descentralización económica y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021.

II. MARCO TEÓRICO

En el ámbito nacional y mencionando la variable de Descentralización, se hace mención de los siguientes antecedentes: Cillóniz (2019), en un artículo publicado para el portal informativo de la Cámara Nacional de Turismo del Perú, destacó la importancia del aeropuerto de Pisco cuyas operaciones benefician a todo el país, en especial a la región. De igual forma, señaló sobre las nuevas vías de acceso a los terminales, la construcción y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria para el ingreso de nuevos nichos de mercado que ayudarían al crecimiento económico de la región. Este artículo aporta a la presente investigación la importancia en contar con una buena infraestructura para las operaciones que se desea conseguir en la región, esto con la finalidad de generar nuevos ingresos a la región para un beneficio mutuo.

Cassinelli (2018), gerente general de TALMA SA, en un artículo publicado para la revista América Economía Perú, titulado *Bodega Abierta* indicó una serie de estrategias que podrían servir a la descentralización del aeropuerto de Lima y su mejora económica de las regiones aledañas. Por otro lado, se indicó que se debería dar un empuje a la toma de decisiones por parte de los concesionarios para mejorar los aeropuertos subalternos. Esto con la finalidad de acercarnos más a las zonas de producción no sólo de Ica sino también del norte y sur del país. Por otro lado, también brindo opciones de mejorar la afluencia del transporte aéreo, haciendo con ello un crecimiento equitativo entre Lima y provincia. Este artículo aporta a la presente investigación la importancia en resaltar estrategias las cuales se pueden poner en marcha para mejorar una problemática en común. De igual forma, resalto puntos claves para dar viabilidad a los objetivos que se buscan.

Mujica, J., Melgar, S. & Trigoso, N. Z. (2017), en un artículo publicado en la Revista Elecciones, Lima, a través del título: *Corrupción en gobiernos subnacionales en el Perú. Un estudio desde el enfoque de la oportunidad delictiva* tiene como objetivo principal describir los tipos de relaciones entre los gobiernos regionales del Perú y aquellos factores con los que se llevan a cabo actos de corrupción. Para lo cual, hay que tener en cuenta que la corrupción va ligado al proceso de descentralización que sirve como base para proveer nuevos servicios

a nivel nacional. Su estudio metodológico planteo un estudio descriptivo y explorativo, sostenido en datos cualitativos. Sus resultados buscan hallar casos de corrupción y llevar denuncias con investigación penal sobre el mal manejo administrativo, político y económico. Esto con la finalidad de poder buscar resultados eficientes en función de un mejor contexto de oportunidades. Este artículo aporta a la presente investigación sobre un enfoque diferente de descentralización ligados a actos de corrupción que pueden afectar el mal funcionamiento de los servicios y oportunidades.

Cabe indicar que Buendía (2015), a través de la tesis titulada *Efecto de los costos en la exportación a través del Aeropuerto Internacional de Pisco*, mencionó como principal objetivo estimar si los costos de Exportación influyen en la agroexportación de las empresas de la Región Ica, buscando así establecer medidas y/o alternativas que puedan tener los empresarios con la finalidad de aprovechar las oportunidades de infraestructura que puedan existir en la provincia. La investigación evidencia que los agroexportadores esperan beneficiarse de costos más bajos a través de la descentralización del Aeropuerto de Lima dando pase consigo al uso de aeropuertos alternos. La investigación citada utiliza un método descriptivo, estadístico y de análisis-síntesis; siendo su población de estudio los gerentes de comercialización de empresas agroexportadoras de la provincia de Ica, un total de 30 personas. El tipo de investigación utilizado reúne condiciones para denominarlo la investigación aplicada. Asimismo, se concluye que existen más aspectos que alarman a los empresarios, uno de ellos sería no contar con líneas aéreas de carga especializada para sus productos, correr el riesgo de envío, entre otros. Este trabajo aporta a la presente investigación una visión más amplia sobre los problemas y las opiniones que tienen los empresarios frente al buen manejo del Aeropuerto de Pisco. De igual manera, la misma va vinculada a la descentralización y la mejora de la infraestructura en la zona sur del país.

Mientras que en el ámbito nacional y mencionando la variable de Sistema de Almacenamiento Aeroportuario, se hace mención de los siguientes antecedentes: Aeropuertos del Perú (2020) en un informe previo publicado con el título de *Plan de Negocios – Aeropuertos del Perú AÑO 2020*, señaló de manera

gráfica y descriptiva los objetivos y/o agenda de trabajo programados para ese año. Esta concesionaria informa al público sobre las programaciones de inversiones, aspectos operativos, sociales comerciales, administrativos y comerciales sobre los trabajos que se están realizando en sus principales aeropuertos. De igual forma, va ligado a los aspectos a resolver con OSITRAN sobre las buenas prácticas en los aeropuertos. Este trabajo aporta a la presente investigación una fuente fundamental de datos estadísticos de primera mano para aclarar los problemas y objetivos que se busca en esta investigación. De igual forma, sirve como guía a los fundamentos planteados en este trabajo.

Por otro lado, Choquehuanca (2018), presentó la tesis titulada: *Análisis de Costos y Propuesta de Mejora de la Gestión de almacenes en una empresa logística, Lima 2016-2017*. Su objetivo fue la comparación del rendimiento de la gestión del almacén en una empresa, el cual tuvo un enfoque positivista y empírico en donde se hace énfasis a la experiencia en la formación de los conceptos. El mismo se caracteriza por ser cuantitativo porque se hace uso de modelos numéricos y estadísticas entre sus indicadores con la finalidad de probar las hipótesis planteadas. Por otro lado, las conclusiones se basaron en las diferencias significativas en el rendimiento de la gestión del almacén, la recepción de la mercancía, el rendimiento del almacenamiento y su distribución. Lo cual su aportación y recomendaciones se basa en la consideración de capacitaciones continuas en los procedimientos establecidos, mantenimiento de las operaciones y cómo lograr un uso eficiente de los espacios con la finalidad de ofrecer a los clientes un mejor beneficio.

Asimismo, Cabrera (2018), a través de la tesis titulada *Propuesta de reingeniería en los procesos de almacenaje de la empresa de servicios internacionales aeroportuarios Talma SAC para la reducción de quejas por los servicios ofertados proyectados al 2018*, se tuvo como objetivo comprobar que la reingeniería en los procesos logísticos de los almacenes de Talma Servicios Aeroportuarios reducirá las quejas de los clientes insatisfechos por el servicio brindado en un periodo determinado. Dicha investigación utilizó una metodología cualitativa de tipo deductivo- explicativo, teniendo como base un análisis de información recogida en diferentes ámbitos aeroportuarios. La muestra brindada

en la investigación fue de 30 personas a colaboradores de la misma empresa en mención. Cabrera concluyó afirmando que el desarrollo de un nuevo software logístico influiría de manera significativa en la eliminación de cuellos de botella dentro de los ingresos de carga aérea en los almacenes. Este trabajo aporta a la presente investigación un modelo y guía para la redistribución de los procesos así también como la reingeniería en los procesos de almacenaje.

Cabe mencionar que Coca (2016) presentó la tesis titulada: *Análisis de Costos y Propuesta de Mejora de la Gestión de Almacenamiento en una Empresa de Consumo Masivo*, el presente trabajo en mención contempla un análisis, diagnóstico y propuesta de mejora en la Gestión de Almacenamiento con una recopilación de información durante un periodo de tiempo. Los indicadores de desempeño en la gestión de almacenamiento estuvieron al 96% de efectividad en promedio aplicando el método de centro de gravedad entre sus procesos. La metodología utilizada se basó en la propuesta por Baker en las fases para determinar las necesidades, identificar las funciones, establecer unidades de carga y morfología, diseñar un sistema de almacenamiento factible y determinar niveles de inventario, etc. La evaluación realizada requirió una inversión de S/.10´939,500.00, mientras que en la evaluación realizada se hizo uso de S/.7´507,000.00 soles y un TIR de 51%, estos indicadores conllevan a concluir que la propuesta de mejora es rentable. El aporte de la tesis en mención se basa en el desempeño, medición de consecuencias y la afectividad en el buen manejo dentro de los procesos de almacenamiento. De igual forma se recomienda la implementación para la mejora de una gestión de almacenamiento sino también para la gestión de inventarios.

Por otro lado, en el ámbito internacional y mencionando la variable de Descentralización, se hace mención de los siguientes antecedentes: Previsión (2020), a través del artículo publicado en Portafolio - Bogotá, titulado *La pandemia sacó a relucir los problemas de la descentralización: Los entes territoriales necesitan más autonomía para responder a la crisis y asumir mayores responsabilidades*. Cinco reformas clave serían punto de partida, mencionó la revisión del modelo de descentralización ligado a la falta de coordinación y concentración entre los gobiernos puesto de manifiesto a causa de la pandemia.

Este artículo mencionó tres problemas fundamentales, siendo la primera la compleja división de competencias entre los gobiernos, el segundo se basa en la poca autonomía fiscal con el cual cuenta las entidades y finalmente la inflexibilidad en el gasto de las entidades los cuales se han vuelto un problema mayor a relucir durante el periodo de pandemia por COVID-19. Este artículo aporta a la presente investigación los problemas que tiene Colombia, los cuales pueden servir de ejemplo para generar destinaciones específicas y generar la devolución de competencias. De igual forma, el problema se puede limitar en sentido de pertenecía a resultados y la reducción de la ejecución del mismo buscando objetivos claros con resultados apropiados para el bien común.

Asimismo, Valdez (2019), a través del artículo publicado en EFE News Service, Madrid, titulado *Argentina, Chile y Perú exponen sus retos de descentralización en Bruselas: UE LATINOAMÉRICA*, mencionó los problemas de descentralización en los tres países en mención. Troncoso, representante de Chile, hizo referencia a la idiosincrasia de geográfica y de distribución de la población para la descentralización de Chile, el mismo hizo alusión a la necesidad de potenciar la innovación para ir mejorando la eficacia y la eficiencia del sector público con la finalidad de contribuir al desarrollo de la región y el crecimiento de la competitividad. El representante de Perú, Cruzado indicó que Perú cuenta con un serio problema de coordinación intergubernamental entre el Gobierno Estatal, Regional y Local, lo cual requiere respuestas particulares para activar la economía. Este artículo aporta a la presente investigación la necesidad de profundizar el fortalecimiento de las capacidades aprovechando las oportunidades y tomando ejemplo a los otros países citados en el artículo. A su vez, aporta ideas para generar un sistema de buenas prácticas y la cooperación que se tiene que llevar a cabo para poner en marcha la descentralización en la región.

Por otro lado, Monrroy (2018), a través del artículo publicado en el diario El Mercurio, Santiago de Chile, titulado *Gobierno conformará mesas de descentralización*, menciona los problemas de descentralización en Santiago citando a los subsecretarios Salaverry y Alvarado los cuales acordaron trabajar en cuatro ejes: Financiamiento regional, plan de ordenamiento territorial, capital humano y participación social, y entregar propuestas en un plazo aproximado.

Con el objetivo de poder trabajar con organizaciones sociales, gobiernos regionales y locales para la mejor toma de decisiones y un bien común. Este artículo aporta a la presente investigación la necesidad de profundizar en los ejes mencionados, utilizarlos como ejemplo con la finalidad de generar comisiones y aporte a la población para la búsqueda de un bien común.

Cabe indicar que Esquivel (2018), a través del artículo publicado en el diario El Universal, México City, titulado *Descentralización va a tardar*: Esquivel, mencionó la creación de instrumentos de estudio a través de estudios de impacto para la descentralización en su región con la finalidad de supervisar la conducta del crecimiento económico y generar un manual de percepción de la administración pública general. Este instrumento servirá para supervisar la conducción de la política fiscal con la finalidad de generar mayores y mejores ingresos a la región. Este artículo aporta a la presente investigación la necesidad de supervisar y realizar estudios con la creación de instrumentos que buscan un bien común, no tanto sólo para el gobierno sino también su impacto en la sociedad.

Mientras que Previsión (2018), a través del artículo publicado en el diario EFE News Service, Madrid, titulado *Ejes del Gobierno Peruano serán inversión, descentralización y anticorrupción: PERÚ GOBIERNO (Previsión)*, mencionó que Perú pudiese mantener como ejes algunos principios del fomento de la inversión pública y privada, siendo la descentralización y la lucha contra la corrupción el eje para poder captar más financiamiento, indicado por el presidente Vizcarra. De igual forma se destacó que estos ejes tienen que ver con la reactivación económica y el mejoramiento de las otras regiones a nivel nacional. Este artículo aporta a la presente investigación el enfoque e impacto en el extranjero por lo señalado por el presidente Vizcarra en su mandato. Al mismo tiempo, se toma en consideración lo enunciado en la Constitución y las leyes a respetar pretendiendo ideas y objetivos claros para hacer cumplir las normas.

Finalmente, Previsión (2016), a través del artículo publicado en el diario EFE News Service, Madrid, titulado *Nobel de Economía Hart cree que en la UE debería haber más descentralización: PREMIOS NOBEL ECONOMÍA (Previsión)*,

mencionó el proceso de descentralización que devolvería a los países miembros de la Unión Europea ciertas áreas de decisión con una tendencia de sobrevivir y florecer, caso contrario a no realizarse, podría fracasar. El artículo cita a Hart, premio nobel de Economía, el cual indicó que la UE puede tener “partes importantes” bajo su control, esté en el caso de libre comercio o la movilidad en el mercado de trabajo ya que las mismas pueden fomentar la cooperación entre los gobiernos y todos los países miembros. Este artículo aporta a la presente investigación el enfoque y proceso para fomentar una cooperación y un sistema más apto para la descentralización.

Finalmente, en el ámbito internacional y mencionando la variable de Sistema de Almacenamiento Aeroportuario se hace mención de los siguientes antecedentes: GACM (2020)-Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, en un blog publicado en *CE NAFTA 2.0 Spanish*, titulado: *Como la GACM ayudará a fortalecer el sistema aeroportuario metropolitano en 2020-2024*. Se mencionó que esta institución tiene como principal objetivo fortalecer el sistema aeroportuario metropolitano, lo cual ayudaría a atender la alta demanda de servicios. En este proceso se buscó generar un bajo enfoque diferenciado el cual tenga como base principios rectores de un trabajo equitativo para contribuir con el desarrollo regional. Por su parte también se mencionó continuar con el aprovechamiento y uso de la capacidad instalada en otros aeropuertos cercanos y su mejora tanto en infraestructura de su sistema. Este artículo aporta a la presente investigación un enfoque similar a lo que se busca en la presente investigación. Del mismo modo, se plantean puntos a considerar que pueden ser fundamentales al momento de generar un impulso de conectividad aérea, tanto fuera como dentro del país; esto con la finalidad, de generar un beneficio regional y un enfoque más amplio de nuevos procesos.

Por otro lado, Joyce (2018), a través de la tesis titulada *Propuesta de mejora del Sistema de Almacenamiento y Distribución Interna (Lay-out) de las bodegas de una empresa dedicada a la Venta al por mayor de Productos Plásticos*, se mencionó que para cumplir el objetivo principal, el cual se basa en diagnosticar las causas y síntomas principales que acechan, se realizó la redistribución del espacio físicamente siguiendo el método mencionado de

asignación lineal, teniendo en consideración los indicadores que intervienen en el proceso. La tesis en referencia nos mencionó diversos problemas que han afectado el proceso operativo, este es el caso de pérdidas, demora en la localización de los productos, despachos insuficientes, acumulación, tiempos de entregas fuera de plazo, entre otros. Dentro de sus conclusiones se puede destacar que se cumplió satisfactoriamente los procesos de gestión y las actividades operativas sustentadas en el presente trabajo. De igual forma se hicieron uso de herramientas para rediseñar el espacio óptimo y rentabilizar al máximo la infraestructura del lugar. Este trabajo aporta a la presente investigación una propuesta de mejora diferente a través del método de asignación lineal y que podría servir poniéndolo de ejemplo a gran escala a las variables utilizadas en el presente trabajo.

Asimismo, el artículo publicado en la Revista REFORMA (2018), titulado *Es la única opción*, mencionó las operaciones en el nuevo aeropuerto, la cual se mantiene como una inversión sostenible tanto financiera como técnica. Aún más, lo consideran como la única opción viable para resolver el problema de la saturación del actual aeropuerto de la capital del país. El Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM), empresa de participación estatal mayoritaria responsable de desarrollar el Nuevo Aeropuerto de México (NAIM) respondió una serie de preguntas ligadas a principales temas de interés generando controversia en torno al proyecto, desde la viabilidad financiera, técnica y ecológica, hasta la manera en la que se han adjudicado los contratos. De igual forma, se señaló que un solo aeropuerto, en el ex Lago de Texcoco, daría servicio a 50 millones de pasajeros y carga al año, en su primera etapa. Este artículo aporta a la presente investigación la importancia en resaltar cómo la colaboración de la OCDE ha implementado cambios para la incorporación de mejores prácticas en materia de contrataciones públicas, de gobernanza, integridad y transparencia en el proyecto.

Según el artículo publicado en NOTIMEX (2017-2018), titulado *Inicia operaciones nuevo Centro de Carga Aeroportuario de Valladolid*, mencionó el inicio de operaciones del nuevo Centro de Carga Aeroportuario de Valladolid, el mismo que tiene como objetivo es que los productos elaborados en el Estado

dispongan de un lugar de almacenamiento, esto con la finalidad de mejorar su traslado. Dicho plan también reactivará y aprovechará los servicios complementarios de aeropuertos subalternos para la detonación industrial, tecnológica y económica de la región. La nueva área de almacenamiento cuenta con más de 2 mil 500 metros cuadrados con una inversión superior a los 115 millones de pesos en infraestructura de alto nivel para cumplir con los servicios que se requiere, las cuales contarán con la transición para conservar la calidad y mejorar la distribución de los productos para su envío o recepción. La obra impulsará la atención especializada en materia de almacenamiento y distribución de productos a los principales mercados de Quintana Roo, el Caribe, Estados Unidos, Centro y Sudamérica. Este artículo aporta a la presente investigación la importancia y el enfoque en la viabilidad de la creación e inversión de nuevos centros de operación que favorezcan a la región el cual albergará diferentes servicios para el manejo de carga y crecimiento económico equitativo de la región.

Ryzaldi & Abdul (2015), a través de la tesis titulada *La efectividad de la data warehouse en la utilización del aeropuerto internacional Soekarno - Hatta*, se tuvo como objetivo mejorar el rendimiento del almacén de carga de manera que las mismas sean más rápida y sistemática, pero con un costo relativamente bajo. El trabajo en mención cuenta con un método inductivo – explicativo (pág., 108) afirmado que el método de cubo por orden de índice (COI) utilizado hace referencia a los datos de movimiento de mercadería de importación durante el periodo de 2010. Por otro lado, se mencionó que se permitió optimizar hasta 100% las condiciones de trabajo. Este trabajo aporta a la presente investigación un modelo y guía para el mejoramiento del sistema de almacenamiento en referencia al mejoramiento del mismo.

Cabe indicar que Bueno J. (2014), a través de la tesis titulada *Análisis prospectivo de los aeropuertos de México*, mencionó como principal objetivo determinar y analizar el sistema aeroportuario nacional continúa, siendo esta de una enorme demanda de servicios a atender en el centro del país. Estos servicios aeroportuarios se caracterizan por ser insuficientes para el valle de México a largo plazo y están ligados al bajo rendimiento en el sistema de almacenamiento y sus operaciones. Las mismas que al incrementar la inversión y las políticas públicas

que coadyuvan el desarrollo social y económico de la región. Sin embargo, al incrementarse la inversión y las políticas públicas en la región mejoraría las inversiones en los aeropuertos de manera más rápida y efectiva. Por ende, la existencia de oportunidades dentro del desarrollo en infraestructura se debe aprovechar para poder desarrollar una competitividad nacional mayor, generando así empleos directos o indirectos con la finalidad de generar desigualdad que afectan a las regiones de la industria nacional. Este trabajo aporta a la presente investigación una visión más capacitada en planificar, rediseñar, construir y operar aeropuertos con déficit de servicios.

Dentro del marco histórico de la descentralización, se puede apreciar que el Estado Peruano se caracteriza por ser un país centralista desde la colonia, después que el Perú se liberó de la colonización española, heredó un Estado Centralizado por administración colonial de la época. Es decir, la recaudación de impuestos se concentró como un aparato estatal en Lima y en las 9 intendencias. Una vez liberados de la colonización en 1821 y con el sello de independencia en 1824, la estructura estatal fue utilizada como base fundamental para crear un nuevo Estado Republicano; convirtiendo así las 9 intendencias coloniales en 9 departamentos, concentrando en Lima la gran mayoría de sus actividades con el fin de recolectar impuestos, según lo mencionado por la Secretaría de Descentralización (2018).

La época de la república peruana transcurrió con varios episodios que marcaron nuestra nación, uno de los principales fue la Gran Crisis de los años 30 del siglo XX, marcando así el inicio de la Era de Industrialización en todo América Latina; esto debido a que la industria de los países del norte se encontraba en crisis, (Secretaría de Descentralización, 2018).

Después de la Segunda Guerra Mundial, el Perú y otros países de la región comenzaron un proceso de Industrialización por sustitución de importaciones, asimismo su característica principal fue que la mayor parte de la producción, el 70% de la industria, estuvo concentrada en Lima. Esto hizo que la capital creciera de una forma más rápida a comparación de sus departamentos, según lo

mencionado por la Comisión de la Descentralización del Congreso de la República (2019).

El 2015, el Producto Bruto Interno (PBI) según la INEI (2016) Lima alcanzó un total de 49.1% con una población de 30% a nivel nacional, a comparación de sus demás departamentos. Es decir, se aglomero industrias, fábricas, servicios, hoteles, etc. En consecuencia, a partir de estos sucesos Lima se ha convertido en un importante punto de inversión a nivel mundial haciendo que cada vez más personas quieran migrar a la capital.

Lima a su vez se ha convertido con el pasar de los años en un problema para el resto del Perú, esto debido a que su tamaño inhibe el crecimiento en las otras regiones, siendo así más difícil de competir con industrias grandes y establecidas cuando uno quiere formar un nuevo negocio en alguna región. Gonzales (2016) indicó que la Concentración Económica es propia del siglo XX mientras que el Centralismo Estatal se centra más en el siglo XIX; las mismas se juntaron a comienzos del siglo XXI generando un país en el cual ambas captan una mayor cantidad de impuestos para la capital con un total de 80% a nivel nacional. Un problema adicional que mencionó la Secretaría de Descentralización (2018), es que al igual que Lima crece más rápido las otras regiones del actual territorio peruano cuentan con una divergencia en la desigualdad de crecimiento en diferentes aspectos de su desarrollo.

De igual manera, se debe tener en cuenta que el centralismo estatal es un problema de carácter institucional y político, cuya responsabilidad cae en la toma de las principales decisiones y el poder está en el más alto del gobierno; es decir, en el gobierno central, según lo mencionado por la Comisión de la Descentralización del Congreso de la República (2019).

En el caso del Perú y sus departamentos, lo que se busca es disminuir las diferencias entre la capital y las demás provincias, descentralizando así los poderes del Estado, organismos públicos, con competencias y facultades en diversos sectores. De la misma manera Ortiz (2000), refiere que la descentralización, no es un fin, sino que es un instrumento dentro de la Reforma del Estado, el cual puede ayudar a mejorar el desempeño de las operaciones y

funciones públicas o privadas, según su tipo o sistema en el cual sea adaptado. Para lo cual, se tendría que descentralizarse ordenadamente generando así un financiamiento claro, una determinación de responsabilidades y/o objetivos enfocados; estas funciones tendrían que ser convenientes y/o factibles para su correcta aplicación del mismo.

Cabe mencionar que nace como una solución para este problema, el cual se caracteriza por la transferencia de poder del gobierno central a gobiernos regionales, provinciales y distritales. Hoy en día el Estado, sigue trabajando en que el gasto público influya en el desarrollo humano. Sin embargo, debemos tener en cuenta que el Estado Peruano sólo recauda el 18% del PBI a comparación de otros países. Según García (2007) lanzó el llamado *Shock de la descentralización*, el cual incorporó la sustitución del sistema de acreditación por un procedimiento simplificado, el cual se basó en un compromiso de fortalecimiento posterior de capacidades para poder ejercer funciones transferidas y una propuesta de poner en marcha operaciones pilotas dentro de los servicios públicos.

En conclusión, para poder descentralizar primero se debe mirar hacia el pasado, aprender y entender la centralización en nuestro país. De esta manera, podremos enfocarnos más en las verdaderas causas y razones por las cuales se debe de descentralizar.

Dentro de las bases teóricas, la descentralización es un punto clave para que un Estado pueda desarrollar sus capacidades de gestión a nivel local, regional y nacional. De esta forma, se lograría mantener una presencia en todo el territorio nacional, aumentando así su cobertura y eficacia en la producción de sus servicios y en la administración de los mismos (Secretaría de Descentralización, 2018). Es decir, que, frente a un Estado centralizado, desde un punto de vista territorial, la descentralización aparece como una solución para mejorar su desempeño. Para esto debemos tener en cuenta su definición con el fin de poder hacer uso apropiado de la palabra.

Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua (2021) la descentralización significa la acción y efecto de descentralizar, la misma se

interpretaría como: la transferencia a diversas corporaciones u organizaciones, parte de la autoridad que antes ejercía el Estado.

Asimismo, el Banco Mundial (2010), indicó un término indeterminado, este se refiere tanto a un sistema como a un proceso. El cual, como sistema es referido a una situación en la que se puede conceder una cuota sustancial de poder a gobiernos regionales o locales. Pero también se puede interpretar como un proceso por el cual se transita de un sistema de gobierno centralizado a uno descentralizado. Más aún si, la descentralización a menudo es definida en términos de sus objetivos. Sin embargo, CEPLAN (2009) confirmó que los procesos vinculados a la descentralización son procesos de transferencia de capacidades, recursos, atribuciones y etc. Es otras palabras, poder. Por su parte, Albuquerque (2018) señaló que la descentralización es un proceso de transformación de la sociedad en conjunto con la economía de un territorio determinado, el cual se encuentra orientado a poder superar las exigencias y dificultades del cambio estructural en el actual contexto creciente de competitividad y globalización económica, así también de generar mayor valorización de la sostenibilidad ambiental, con fines de mejorar las condiciones de vida de la población un territorio en específico. El mismo busca entregar responsabilidades, asignación y tareas a unidades regionales y/o locales que estén familiarizadas con el entorno en el cual se debe trabajar.

Las dimensiones de la variable descentralización se basan en tres partes: Social, Administrativa y Económica, según Albuquerque (2018) y la Secretaría de Descentralización (2018). Los indicadores de la primera dimensión, Social, se basan en la gestión del desarrollo en función de la cercanía con la realidad y la población para buscar un crecimiento favorable en las regiones con un beneficio en común. De igual forma se mencionó la existencia de un crecimiento equitativo, programas de ayuda o capacitaciones para el beneficio entre las partes involucradas.

Los indicadores de la segunda dimensión, Administrativa, se basan en el fortalecimiento de la gestión como instrumento de función desde el Gobierno Central, Regional y Cuerpo de Gerentes públicos y privados. Albuquerque (2018), indicó también la importancia de incentivar el fortalecimiento de la

organización con la finalidad de generar procesos más eficientes. De igual forma, se mencionó la generación de procesos administrativos más eficientes y una comunicación más equitativa y organizacional.

Finalmente, en la tercera dimensión, Económica, la Secretaría de Descentralización (2018) mencionó que este se basa en las funciones e inversión de proyectos económicos para el bien sostenible. Como mencionó Ruiz (2001), el proceso de descentralización no está limitada a la transferencia de competencias y recursos para mejorar la gestión regional o local, sino que también está vinculada en incorporar una clara dimensión de productividad.

Cabe mencionar que la Secretaría de Descentralización (2018) indicó que existen diferentes tipos de descentralización, entre ellos encontramos los siguientes: La Descentralización por Región, el cual permite establecer una organización administrativa la cual este destinada a manejar los intereses colectivos en beneficio de la población en un determinado territorio delimitado. Esta modalidad se adapta mejor a las aspiraciones democráticas, significando así una gestión más eficaz de los servidores públicos, los cuales serán los encargados de atender y satisfacer las necesidades públicas de una determinada región. Un claro ejemplo de ello son los Gobiernos Regionales. Por otro lado, a descentralización por servicio, permite conseguir la satisfacción de las necesidades a través de un propósito de independencia al servicio. Los organismos descentralizados por servicios son aquellos que prestan determinados servicios públicos como, por ejemplo: Hospitales estatales gestionados por ESSALUD, Universidades Nacionales e Institutos especializados, etc.

A su parte, Monrroy (2018) mencionó que la descentralización por colaboración constituye una modalidad con carácter específico que lo diferencia de los otros tipos de descentralización. Se autoriza e impone a organizaciones privadas en específico su colaboración en servicios especializados, haciéndolos participar a su vez en el ejercicio de las funciones administrativas siendo una forma de ejercicio privado de las funciones públicas.

En el ámbito empresarial, Albuquerque (2004) indicó que se podría identificar dos tipos de descentralización: En el ámbito macroeconómico el poder es otorgado hacia otros países y se da como resultado la consolidación de la autoridad en las diferentes áreas de administración regional ya sea política o económicamente. Por otro lado, en el ámbito microeconómico el poder es otorgado entre distintas áreas y niveles jerárquicos de una organización o compañía.

El régimen de la descentralización se caracteriza por tener funcionarios y colaboradores los cuales integran una autonomía orgánica y no están sujetos a los poderes jerárquicos muy característicos del régimen centralizado. Asimismo, las características están basadas en los siguientes puntos: (1) El Estado puede asignar un patrimonio propio y/o una gestión independiente al órgano descentralizado con el fin de dotar de personalidad jurídica al mismo. (2) Existe un traslado de competencias desde la administración central a nuevas organizaciones y/o personas jurídicas siendo el Estado el único que puede ejercer tutela sobre estos y (3) Se deberá centralizar competencias, funciones u operaciones en cuya implementación se desea la participación, cooperación e integración de los ciudadanos (Albuquerque, 2018).

Dentro de las ventajas atribuibles a la descentralización, se pueden tomar en cuenta las siguientes: Aprovechar mejor las habilidades y capacidades, delegando así correctamente las funciones a otras personas u organizaciones, se convierte en la mejor forma de desarrollar y mantener una relación estrecha con las comunidades, facilita la uniformidad en la toma de decisiones y en la aplicación de los procedimientos de trabajo, agilizando así la toma de decisiones y fomentar un crecimiento al sector, brinda entrenamiento y formación a los rangos medios, procesos de control más eficientes, crecimiento y mejoramiento del área y sector descentralizado, facilita y clarifica la evaluación de los resultados (Albuquerque, 2018).

Mientras que las desventajas atribuibles podrían ser: Quedar limitadas por controles inadecuados y/o excesivos, aumenta la complejidad de las coordinaciones, control y/o información entre las unidades organizacionales,

limitaciones por disponibilidad de administradores calificados, falta de un equipo apropiado, funcionarios actos en el campo de actividades y la falta de uniformidad en la toma de decisiones (Albuquerque, 2018).

Por su parte la descentralización de la capital beneficiaria a todo el país, pero en especial a la región sur en los cuales se ubican los aeropuertos de Pisco, Cusco y distritos aledaños. Del mismo modo, Buendía (2015) indicó la importancia del mejoramiento de estos aeropuertos, cuyas operaciones aumentan las agroexportaciones de la región y la existencia de modernas infraestructuras aeroportuarias en el sur del país, atraerá más inversionistas nacionales como extranjeros, generando así un crecimiento económico en toda la región.

Por su parte Cillóniz (2019) en una entrevista indicó que hay una seria cantidad de empresarios que operan en el Norte del Perú, los cuales estarían dispuestos a llevar sus productos hasta Pisco con tal de evitar ingresar sus mercancías a la capital, Lima, por todos los problemas aduaneros que generan para poder realizar el envío de los mismos. Buendía (2015) indicó a su vez, que sería poco accesible realizar los envíos a través del Aeropuerto de Cusco por su poca capacidad en el manejo de carga aérea, infraestructura y poca accesibilidad aeroportuaria.

Finalmente hay que tener en cuenta, que la descentralización se basa en generar un desarrollo integral, sostenible y armónico dentro del País, mediante la separación y ejecución de las funciones, competencias y el equilibrio del poder para generar un beneficio más equitativo de la población.

En la actualidad el término descentralización es utilizado para describir diversas situaciones. Asimismo, a efectos de esta investigación se puede tomar en cuenta los más utilizados y pueden ser empleados de manera más uniforme en debates económicos, políticos, administrativos y sociales.

Mientras que, dentro del marco histórico del Sistema de Almacenamiento Aeroportuario, estos fueron de operación y propiedad gubernamental. Desde los años 80 se han podido apreciar cambios importantes en su gestión, operatividad, infraestructura y estructura de la propiedad, (Joyce, 2018). Estos cambios van

ligados al mejoramiento de la eficiencia operacional y la obtención de fondos privados.

En el Perú, el crecimiento del transporte aéreo y el comercio a través del mismo se llevó a cabo gracias a los tratados económicos internacionales que favorecen a los productos de exportación y de importación, generando así un mayor ingreso para el país. Entre ellos podemos encontrar diferentes instituciones y/o concesiones que actualmente están generando el desarrollo y mejoramiento de varias áreas con el fin de generar mayores ingresos y oportunidades en este sector (Coca, 2016).

Por otro lado, cabe mencionar que el sistema de almacenamiento aeroportuario ligado al transporte aéreo ha experimentado importantes acontecimientos negativos que han impactado en el crecimiento del sector, entre los que se puede mencionar crisis financiera, atentados, etc.; los cuales enseñaron a la aviación aérea a mejorar sus gestiones, operaciones, y la eficiencia en los mismos (Choquehuanca, 2018).

Según lo mencionado por Graham (2011) sobre el sector aeroportuario, este indicó que en la actualidad existen en el mundo más de 49 mil aeropuertos, los cuales han ido convirtiéndose de un espacio público a un espacio privado. Estos mismos se han representado como una herramienta fundamental para el intercambio, la economía y las comunicaciones entre países. Por ende, también se han convertido en el puente de gestos de nuevas oportunidades y el eje central de las negociaciones internacionales y turismo entre diferentes regiones, países y continentes.

En el año de 1991, Perú inició un proceso de privatización y concesionamiento de empresas privadas y públicas. Mientras que durante el segundo semestre de 1992, se logró elaborar una lista de las empresas públicas que estarían incluidas en el proceso de privatización de los diferentes rubros seleccionados, de los cuales el sector aeroportuario a través del Decreto Ley N°25912, se nombró a CORPAC (Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial) como empresa concesionaria que se haría cargo de todos los servicios aeronáuticos, el mismo estaba relacionado con el tráfico,

estacionamiento de aeronaves, la navegación aérea en ruta y el derecho del uso del aeropuerto. Ese mismo año diferentes empresas concesionarias iniciaron sus operaciones brindando servicios de carga aérea en Lima posicionándose gracias a la implementación del servicio en rampa y sus operaciones en provincia a través de sus subsidiarias como líder en servicios aeroportuarios (Cabrera, 2018).

Por otro lado, el 15 de noviembre de 2000 tuvo lugar la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, gracias al consorcio ganador de la licitación pública internacional que se adjudicó la concesión a LAP (Lima Airport Partners SRL) por 30 años para la operación y expansión el aeropuerto ubicado en la capital. Sin embargo, estas operaciones fueron de la mano con empresas concesionarias en rubro aeroportuario, el cual se concentró en el manejo y gestión aeroportuaria del aeropuerto de Lima (Aeropuertos del Perú, 2020).

Esta concesionaria se encuentra realizando sus operaciones en 21 aeropuertos en todo el Perú, entre ellos el aeropuerto internacional de Lima y el complejo logístico de carga aérea, Lima Cargo City ubicados ambos en la capital. Su misión se basa en brindar una propuesta de valor en servicios aeroportuarios, que garanticen la calidad y seguridad requerida para sus clientes como también para los colaboradores y regulares. En 2010, adquirió Aeropuertos del Perú (ADP), una empresa operadora de 12 aeropuertos regionales, incluyendo el Aeropuerto Internacional de Pisco, el cual le otorgó un mejor manejo y generando nuevas bases de operaciones de rampa y almacenamiento con una mejor infraestructura y tecnología avanzada en provincia. Esta organización esta encargada de generar planes maestros de desarrollo, diseño, construcción, financiamiento, gestión comercial, operatividad, plan de rehabilitación y mejoramiento de las operaciones de los aeropuertos de su red. Esto con fin de generar mayores rutas de comercio aéreo y un crecimiento equitativo entre las regiones donde opera (Véase ANEXO 2).

Actualmente, y según datos brindados por Aeropuertos del Perú (2020) Perú cuenta con 134 aeródromos de los cuales: 72 son de propiedad pública y 62 son de propiedad privada. Los mismos se dividen grupos empresarios con sus

respectivas subsidiarias las cuales realizan sus operaciones en los diferentes aeropuertos a nivel nacional.

A nivel global el sistema del manejo de materiales y el sistema de almacenamiento proporciona las instalaciones, las técnicas necesarias, el equipo y el personal aptos para recibir, almacenar y embarcar una materia prima, productos en proceso o productos terminados. Esta actividad se realiza con la finalidad de guardar y conservar artículos en condiciones óptimas para su utilización desde su producción hasta que son requeridas por el cliente o usuario final.

La modalidad de implementar un Sistema de Almacenamiento es importante para todo tipo de empresas ya que se puede llevar un control dinámico y exhaustivo de sus existencias. Del mismo modo, acorta los tiempos, mejora la productividad y nos brinda un sistema de control logístico más seguro. Frazelle (2007), indicó que las empresas compiten en base a su desempeño productivo, financiero, económico, calidad en servicio y tiempo de vida. Para lo cual es esencial que el mismo sea responsable a través de estos indicadores para su estabilidad.

Cabe indicar también que el Sistema de Almacenamiento tiene dos funciones primordiales. Garavito (2010) mencionó que durante el almacenamiento las actividades de traslado-almacenamiento son repetitivas y análogas en las actividades que se realizan entre los diferentes niveles del canal de distribución que se puedan ejercer. Para lo cual, la identificación de las principales actividades del sistema ayudaría a tener una comprensión global y proporcional, además de generar una base con diseños alternativos.

Frazelle (2007) también indicó que la importancia de un almacén radica en las operaciones y actividades que realiza, estas mismas tienen que contener una condición óptima de uso y eficiencia en costo.

Dentro de los beneficios dentro de un buen sistema de almacenamiento se puede tomar en cuenta los siguientes: Reducción de tareas administrativas, mejora de la calidad del producto, agilidad del desarrollo del resto de procesos

logísticos y nivel de satisfacción del cliente. Mientras que los objetivos que se obtienen van ligados a la reducción de costos, reducción en las operaciones de manipulación y transporte y sobre todo a la maximización del volumen disponible.

Este mismo autor, Frazelle (2007) adicionó también que el almacén como tal debe ser dimensionado en función de los productos a almacenar y la demanda de los mismos, pero además de estos intervienen otras dimensiones las cuales serán mencionadas en el presente trabajo de investigación para guía del mismo. Los cuales se dividen en: Demanda de los mercados, niveles de servicio al cliente, sistema de manipulación y almacenaje a utilizar, los productos a almacenar, entre otros.

En la primera dimensión, los indicadores de la Demanda de los mercados hicieron referencia a la demanda de consumo, de la inversión y la demanda en el comercio exterior ligado a un crecimiento equitativo, según lo mencionado por Banda (2011).

Dentro de la segunda dimensión, los indicadores de los niveles de servicios al cliente se basan en clasificar de acuerdo con el impacto que genera en los clientes. De igual forma, mide la reacción de estos frente al modelo de atención el cual va ligado directamente a la experiencia del servicio brindado y su impacto en el cliente (Gómez, 2016).

Asimismo, en la tercera y cuarta dimensión, los indicadores del Sistema de Manipulación y Almacenaje a utilizar se basaron en el rendimiento que miden el progreso hacia objetivos de una empresa, identificando oportunidades de eficiencia de recepción, rendimiento, costos y mejora en las áreas observadas a fin de generar un mejor desempeño frente a sus competidores, según lo mencionado por la página Acacia Technologies (2019).

Finalmente, en la última dimensión, los indicadores de los productos a almacenar se basan en conocer el estado real de la logística basado en el nivel de rotación, utilización del espacio, preparación de pedidos, costes de inventario, entregas, depreciación y obsolescencia, según lo mencionado por Agasys (2018) y Nuria (2019). Estos están ligados al objetivo dentro del sector aeroportuario que

se busca en la presente investigación para la descentralización de la capital ligado al ámbito de comercio exterior y al manejo de carga aérea. Para esto se tendrá en cuenta que el buen funcionamiento de un sistema de almacenamiento aeroportuario que conlleva a la mejora del funcionamiento de un aeropuerto, sus operaciones y una buena práctica dentro del mercado.

Según el portal Aerolíneas.us (2019), un aeropuerto es un área definida la cual está destinada de manera parcial o totalmente a la llegada, salida y al movimiento en superficie de aeronaves de distintos tipos, formas y tamaños; los cuales entrarán ligadas a sus llegadas y salidas tanto nacionales e internacionales. Mientras que las funciones de un aeropuerto también se encuentran ligadas en la instalación para su proceso adecuado de manejo. De igual forma, es un se convierte en un punto de entrada y salida para el control, manejo de aeronaves, tanto de carga nacional o internacional, pasajeros y sus equipajes.

En el Perú, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez concentra el 88% del total de la carga movilizada en la red aeroportuaria nacional mencionado por la OSITRAN (2020). Sin embargo, en la actualidad se están sumando el mejoramiento de las operaciones e infraestructura de otros aeropuertos continuos a Lima para la descentralización del mismo, esto con el fin de generar mayores ingresos a estas regiones, generando mayores puestos de empleo, aumentar las exportaciones e importaciones y minimizar la economía en la capital con el fin de que sea equitativo con las otras regiones.

El crecimiento económico estimado y el déficit de conectividad plantean un desafío. El uso de los aeropuertos más cercanos generaría la descentralización de la capital. Sin embargo, la infraestructura, manejo operativo, accesibilidad y mejoramiento de sus sistemas no ayuda con el potencial de crecimiento que se busca. Estos datos son muy importantes ya que el sector aéreo a contribuido de manera significativa a la economía del país, generando así más empleo en las regiones donde genera operaciones, contribuyendo un valor agregado a sus productos y un porcentaje moderado en el PBI Nacional, como lo indica la ANEXO 3.

El transporte aéreo facilita las exportaciones, importaciones, inversiones directas, turismo, intercambio, aprendizaje y manejo de nuevos productos. Su capacidad en el sector del transporte aeronáutico es de conectar el Perú con países emergentes y ciudades con alto crecimiento, en los últimos años se ha podido impulsar el desarrollo económico y competitivo. Sin embargo, no existen vuelos directos a los 10 países de crecimiento más rápidos e importantes a nivel mundial, medido según el crecimiento de su PBI. Actualmente, sólo hay 24 vuelos directos a destinos en los 20 países de rápido crecimiento.

La escala de exportaciones de inversión e ingresos de entradas en Perú ayuda a negociar los bienes y servicios. Según IATA (2016), los turistas extranjeros gastaron alrededor de \$3 mil millones de dólares, dando soporte a diferentes servicios. En las exportaciones ese mismo año, Perú exportó el equivalente a \$45,5 mil millones de bienes y servicios, siendo esta una de las cifras más elevadas de la última década. Finalmente ha acumulado \$79,7 mil millones (Año 2017) de inversiones extranjeras directas, según lo indicado en la ANEXO 4 Y 5.

Por otro lado, Norteamérica y Europa son las mayores e importantes fuentes de llegadas a Perú, después de Latinoamérica y El Caribe. En 2017, llegaron alrededor de 1,5 millones de pasajeros provenientes de Norteamérica (siendo un 11% del total), 0,9 millones de Europa (siendo un 6,5 millón del total). Mientras que el tráfico de carga se dividió en el 10% a nivel nacional y el 90% a nivel internacional para el mismo año (Véase ANEXO 6).

Sin embargo, en los últimos años y según lo señalado por Luna (2017), Gerente General de COMEXPERU, en una entrevista para un canal nacional añadió que año tras año se ha ido perdiendo posicionamiento en la región, a tal punto que, si alguna vez el aeropuerto internacional Jorge Chávez fue considerado como HUB para las aerolíneas que realizar vuelos desde y hacia el exterior, hoy ya no lo es. El mismo, se ha convertido en un aeropuerto saturado el cual genera malestar en los usuarios.

Por otro lado, Cerda (2019), vicepresidente para las Américas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo – IATA indicó que Lima dejó de ser

HUB regional para las aerolíneas internacionales, esto debido al avance de la infraestructura aeroportuaria en países cercanos. Un claro ejemplo de esto, son los aeropuertos de Colombia y Chile, los cuales han logrado convertirse en una plataforma de llegada atrayente para las líneas aéreas internacionales; asimismo, la modernización del gran aeropuerto de la capital, Lima, ha quedado rezagado en los últimos siete años. Para esto hay que tener en cuenta que el gran aeropuerto de Lima era el único con término “HUB” en todo el territorio nacional. Sin embargo, se espera que con la nueva implementación de los nuevos aeropuertos este término sea vinculado con algunos otros aeropuertos a nivel nacional como es el caso del gran aeropuerto internacional de Pisco.

Asimismo, el ejecutivo sostuvo que Perú puede regresar a la condición de “HUB” si se acelera la modernización de su infraestructura de aeropuertos no sólo en Lima sino también en provincias, con el fin de generar nuevas conexiones junto con servicios más eficientes para sus usuarios. Lo cual llevaría no solo a tener un aeropuerto como “centro de conexión” sino que varios aeropuertos a nivel nacional se convertirían en HUB gracias a la alineación de estrategia de infraestructura aeroportuaria y descentralización para aumentar la competitividad en Lima y aeropuertos alternos como Pisco en su calidad de HUB.

A nivel nacional, en el 2018 el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) conectó a Lima con las principales ciudades y regiones del país, a través de 30 destinos, según lo mencionado por Aeropuertos del Perú (2020).

Entre 2001 y el primer trimestre del 2019, según LAP (2020) este brinda diferentes servicios que son indispensables para el crecimiento y una adecuada infraestructura el cual permita atender de manera oportuna y eficiente la creciente demanda. Durante este periodo de tiempo, LAP realiza cambios significativos que no solo ayudan a contar con una mejor atención dentro de sus instalaciones, sino que también marcó la diferencia con la centralización de la capital. (Véase ANEXO 7)

Por otro lado, Lima Airport Partners (LAP) se encuentra facultado para brindar el acceso adecuado y de primera mano a la infraestructura del aeropuerto a aquellos usuarios intermedios que soliciten prestar “Servicios Esenciales”.

Asimismo, LAP provee diversos servicios de manera directa mediante los cuales se hace uso de la infraestructura y plataforma del aeropuerto a través del uso de la pista, ayudas visuales, infraestructura y equipos de puentes de embarque, iluminación en el proceso de aterrizaje y despegue, vehículos de salvamento, personal capacitado para la extinción de incendios, entre otros. En el ANEXO 8, se puede observar la lista de aerolíneas que actualmente se encuentran operando en el aeropuerto de Lima. Cabe adicionar que este gran aeropuerto, AIJCH, se constituye como el principal aeropuerto carguero del país, teniendo un total del 88% de sus operaciones vinculadas en su plataforma según lo mencionado por OSITRAN (2020), en el mismo concentra una mayor afluencia de carga internacional movilizada. (Véase ANEXO 9)

Entre el periodo constituido de los años 2010 al 2020, se puede observar una tendencia creciente dentro de la evolución del tráfico total de carga a excepción del periodo de 2019, año de la pandemia por COVID-19 similar a lo sucedido en el periodo del 2020.

Mientras que en el ANEXO 10, entre el año de 2001 y 2015 representó un ligero aumento respecto a años anteriores. Mientras que entre 2016 y 2020, la tendencia ha sido más bien decreciente, lo que se agravó en el 2020 a razón de la pandemia por el COVID-19.

De la misma forma, en el ANEXO 11 se puede apreciar que el año 2020 el promedio de mayor participación de carga internacional se concentró en las operaciones de exportación, siendo un alrededor del 59% del total movilizado. Representando en enero un 71% y en mayo un 64%. Por otro lado, considerándose que desde los años 2015 al 2018, el nivel de tráfico de carga ha ido disminuyendo de -1.68% en promedio, el cual no cumple con el plan de desarrollo aeroportuario correspondiente a la expansión del gran aeropuerto ubicado en la capital. (Véase también ANEXO 12)

Mientras que el Grupo ADP, Aeropuertos del Perú, en su primer grupo de concesión incluye los aeropuertos de Anta-Huaraz, Cajamarca, Chachapoyas, Iquitos, Pucallpa, Tumbes, Talara, Tarapoto, Trujillo. Mientras que, en el 2008, se realizó la entrega los 3 últimos aeropuertos los cuales son Chiclayo, Piura y la

única concesión de un aeropuerto en el Sur del Perú el cual es Pisco (Véase ANEXO 13).

Cabe enfatizar que, por su ubicación estratégica, Aeropuertos del Perú (ADP) viene impulsando durante los últimos 5 años al Aeropuerto de Chiclayo con miras a convertirlo en el “HUB comercial” de la zona norte, para lo cual se encuentra promoviendo el desarrollo de rutas internacionales directas a esta zona. Asimismo, se ha estimado que con ello se podrá realizar una conectividad internacional hasta a 6,4 millones de personas aproximadas ubicadas a un radio de 200 km de dicho aeropuerto; ya que actualmente se tiene que pasar por Lima para sus traslados internacionales al igual de todos los aeropuertos a nivel nacional. Por otro lado, tenemos al Aeropuerto de Pisco, el cual se encuentra ubicado estratégicamente y mencionada como uno de los 3 principales aeropuertos de la Región Sur del Perú junto con el Aeropuerto de Cusco y Arequipa; el Aeropuerto Internacional de Pisco cuenta con una serie de oportunidades de Desarrollo los cuales bonificará a la región no solo en el ámbito del turismo sino también en la agroindustria (Véase ANEXO 14 Y 15).

Cabe destacar que el Aeropuerto Internacional de Pisco o también llamado “Aeropuerto Alterno”, está ubicado en un área de 311,410.08 m², cuenta con una pista de aterrizaje de más de tres mil metros lineales, tanques para combustible, planta eléctrica y neumática para atender a aviones en caso de mantenimiento, sistema de aterrizaje, equipos de navegación electrónica, etc.; además de ser un aeropuerto alternativo al aeropuerto de Lima, en casos de dificultades por manejo de carga, falta de espacio para las naves o problemas meteorológicos en el Callao pues tiene la categoría de “Internacional”. Sus instalaciones se encuentran ubicadas en la provincia de Pisco, departamento de Ica, como lo muestra la ANEXO 16.

El acceso a este aeropuerto está dado por vías o arterias principales, locales, etc. Este proyecto arquitectónico es considerado como un diseño para un terminal aeroportuario internacional TIPO C de operación de Bajo Costo o Low Cost, el cual significa que es una infraestructura eficiente a nivel de costos de operación, mantenimiento, entre otros.

Por su parte el Estado Peruano, ha realizado acciones desde el año 2005 con la finalidad de concesionar y repotenciar el Aeropuerto de Pisco y demás aeropuertos a nivel nacional. Durante estos últimos años las mejoras han sido evidentes contando ya con estándares de nivel internacional desde su inauguración en el año 2016. Dicha modernización permitiría convertirse no sólo en HUB, sino que también en la principal puerta de entrada a toda la zona sur del país. Asimismo, Pisco y las regiones de aledañas tendrían la posibilidad de generar un polo de desarrollo para conectarse vía aérea con las principales ciudades a nivel nacional, sino que también con países de la región.

Dando a su modernización desde el 2014 hasta la fecha, se viene realizando principales inversiones asociadas a los siguientes proyectos: Construcción de un Terminal de Pasajeros y áreas complementarias, Construcción de Terminal de Carga, Mejoramiento de la plataforma, Adquisición de equipamiento, entre otros. Lo cual a finales de 2018 e inicios del primer trimestre del 2019, el presupuesto total del avance de las obras ha llegado a 77.9%, según lo indicado en la ANEXO 17.

El proyecto de Modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco comprendió una serie de mejoras durante los últimos años. Las obras comprendieron la construcción de un terminal de carga, un nuevo terminal de pasajeros y la construcción de la plataforma de aeronaves y zona de tránsito vehicular. El terminal de carga se desarrolló en un área de 9,760 m², el cual está compuesto por un patio de maniobras, dos almacenes techados de 1,500 m² cada uno, un edificio de oficinas administrativas, así como también un sistema renovado de balanzas para el ingreso y salida de mercadería y para el pesaje de los camiones. Del mismo modo, el terminal de pasajeros tiene un área de 19,426 m², el cual se encuentra constituido por sala de ingreso y salida de pasajeros, áreas complementarias, check-in, playa de estacionamiento, entre otros. Mientras que la plataforma de aeronaves cuenta con un total de 36,000 m², el cual tiene una capacidad para albergar a más de 18 aeronaves.

No obstante, esta modernización de infraestructura y nuevas instalaciones no han hecho viable el uso del aeropuerto para fines aerocomerciales como bien se tenía proyectado desde un inicio. Durante la realización de las nuevas

instalaciones, el Aeropuerto Internacional de Pisco sigue sin convertirse en un foco de atracción para aerolíneas debido a que cuenta con una serie existente de problemas de operatividad aeroportuaria y sistema de almacenamiento para el manejo de carga aérea, pasajeros y aeronaves.

Por otro lado, cabe señalar que, si bien se apostó por la diversificación de mercados y tras la caída de las exportaciones entre los años del 2011 y 2014, estas decrecieron en un 24% según la Cámara de Comercio de Lima (CCL). La compañía puso su mira en el desarrollo del mercado aerocomercial, el cual incluye una plataforma de crecimiento interesante no solo en el aumento de número de vuelos y de pasajeros a través de aerolíneas Low Cost, sino que también ha generado un driver de crecimiento en el transporte de mercaderías conforme pasaron los años. No obstante, el retraso en la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ya amenaza con frenar la industria aerocomercial peruana nuevamente. Asimismo, Luna (2017), gerente general de COMEX Perú indicó que las demoras de la ejecución de proyectos sobre todo de aquellos que mejorarían las condiciones de nuestra infraestructura, impactan negativamente en la competitividad del país. Incluso la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), incluyó a Lima dentro de la lista de las seis ciudades de Latinoamérica con mayores obstáculos para el desarrollo de la industria aérea, esto debido al déficit de su infraestructura aeroportuaria carente.

Este problema no sólo incurre en la toma de decisiones en un solo factor, sino que conlleva a varios factores involucrados que se tienen que evaluar y analizar con el fin de mejorarlos. Claramente, lo que se busca no es solo ofrecer el servicio acercándonos más a las zonas de producción como es el caso de Ica con su aeropuerto internacional alterno en Pisco, sino que también se tiene que generar un costo competitivo que se convierta en un foco atractivo para las aerolíneas y empresarios de la región, esto con la ayuda de mejoramiento en el sistema aeroportuario y de operaciones. De igual manera, Cassinelli (2018), aseguró en una entrevista que hay algunos meses de campaña alta donde de todas maneras se necesita más aviones cargueros para exportar. Sin embargo, las restricciones en el gran aeropuerto de Lima no empujaron a tomar la decisión de mejorar estos aeropuertos subalternos para el crecimiento económico y mejor

traslado de mercancías estando más cerca desde sus lugares de producción, haciendo con esto más rápido y factible la exportación de los mismos. Pisco se encuentra fuera de la zona de niebla de Lima, lo cual beneficia el tránsito de carga y pasajeros a través de vuelos directos con operaciones directas en su propio aeropuerto. Sin embargo, actualmente se está trabajando en hacer más viables nuevas rutas aerocomerciales para que más aerolíneas puedan comenzar a realizar sus operaciones en dicho aeropuerto. En el ANEXO 18, se indica las comparaciones sobre algunos factores de diferenciación que existe entre la zona norte y la zona sur del Perú.

Según el reporte oficial del Ministerio de Agricultura y Riego, a través del Servicio Nacional de Sanidad Agraria – SENASA, los productos que más se destacaron fueron la uva (con un 80% en participación), espárragos, productos marinos, cebolla, etc. Su oferta llegó alrededor de 53 destinos, dentro de los cuales figuran los siguientes países: EE. UU., Hong Kong, Japón, Países Bajos, Holanda, China, España, Francia, México, Canadá y Corea del Sur, entre otros. Lo cual generaría ingresos directos a la región sin necesidad de pasar por Lima (Aeropuertos del Perú, 2020).

Por ende, es importante activar nuevas redes tanto locales, regionales y nacionales, con la finalidad de lograr una oferta más viable que permitan abrir un mercado más extenso con la finalidad de generar más oportunidades de desarrollo tanto en el ámbito del turismo y agroexportación de los principales productos de la región. De igual manera, tener en cuenta que la agroindustria tendrá un aeropuerto más barato y cercano para el envío de sus principales productos. Para esto, Buendía (2015) destacó que el clima privilegiado de la Región Sur del Perú asegura, de manera consistente, que se pueda generar productos de exportación de alto valor durante todo el año. Ica, cuenta con más de 253 mil hectáreas de tierra aptas para el cultivo de diferentes productos. De los cuales, el que más destaca son los espárragos, los cuales producen alrededor de 150 mil toneladas lo cual representaría entre el 35% y 40% de la producción nacional por año.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

En la presente investigación se optó por realizar una investigación de tipo aplicada, con la finalidad de poder ampliar, orientar y enfocar la investigación. Asimismo, el objetivo brindará información con resultados que tengan pertinencia y validez con el tema relacionado (Hernández, Sampieri y Mendoza, 2018).

El diseño de investigación se refiere al plan o diseño creado con la finalidad de conseguir datos que se desean con la intención de responder a la formulación del problema que se presenta (Hernández, Sampieri y Mendoza, 2018). En la presente investigación se optó por un diseño no experimental, de corte transversal y nivel descriptivo correlacional. El mismo sólo observa y/o mide sucesos con variables que se muestran en su contexto natural. Mientras que el corte transversal-transeccional se encarga de recopilar información en un momento específico (Hernández, Sampieri y Mendoza, 2018).

Asimismo, en el enfoque de investigación, se hace referencia al uso de enfoque cuantitativo empleado para abordar una investigación, en el cual se hizo uso de la estadística y resultados numéricos. A su vez, este ayuda a estimar la ocasión, tamaño de los fenómenos y la prueba de hipótesis (Hernández, Sampieri y Mendoza, 2018). Mientras que su método de razonamiento es deductivo, en el cual se trabaja con base en la muestra representativa del universo estudiado (Coelho, 2019).

3.2. Variables y operacionalización

La variable se caracteriza mostrar interés en querer analizar su comportamiento en una investigación, según lo indicado por Robbins y Coulter (2017).

VARIABLE: Descentralización.

Definición Conceptual:

La Descentralización es un proceso de transformación de la economía y la sociedad dentro de un determinado territorio orientado a superar las dificultades y

exigencias del cambio estructural en el actual contexto creciente competitividad y globalización económica, así como de mayor valorización de la sostenibilidad ambiental, esto con la finalidad de mejorar las condiciones de vida de una población en un territorio específico, Albuquerque (2018). El mismo busca entregar responsabilidades, tareas y asignaciones a unidades gubernamentales, regionales y/o locales que estén familiarizadas con el entorno en el cual se debe trabajar. El Estado inyecta recursos a diferentes organismos, ministerios, corporaciones, instituciones, etc., para la obtención de dichos recursos con el fin de mejorar un bien o servicio en específico.

Adicionalmente, la transferencia de competencia y poder del gobierno nacional a otros niveles, implica una serie de procesos ligadas a características diferentes en cada zona o región, ya que no sólo se involucra a autoridades públicas sino también a entidades privadas e instituciones de diferentes áreas. Jordana (2001) añadió que la descentralización se puede entender como también como la transferencia de responsabilidades, capacidades y/o competencias, entre otros; desde unidades superiores a unidades de gobierno de menor dimensión territorial.

Definición Operacional:

Las dimensiones de la variable descentralización se basan en tres dimensiones: Social, Administrativa y Económica, según Albuquerque y la Secretaría de Descentralización (2018).

Indicadores:

Los indicadores de la primera dimensión, Social, se basan en la gestión del desarrollo en función de la cercanía con la realidad y la población para buscar un crecimiento favorable en la región con un beneficio en común. Los indicadores de la segunda dimensión, Administrativa, se basan en el fortalecimiento de la gestión como instrumento de función desde el Gobierno Central, Regional y Cuerpo de Gerentes públicos y privados. Finalmente, en la tercera dimensión, económica, este se basa en las funciones e inversión de proyectos económicos para el bien sostenible.

Escala de Medición:

Para la variable de investigación a analizar, fue empleada la técnica de Escala de Likert, con la finalidad de realizar la medición a través de una encuesta. Para los datos estadísticos mencionados en la presente investigación, se aplicó el uso del programa SPSS versión 28 y se utilizaron los siguientes valores: Totalmente de Acuerdo, De Acuerdo, Indeciso, En Desacuerdo y Totalmente en Desacuerdo.

VARIABLE: Sistema de Almacenamiento Aeroportuario

Definición Conceptual:

La modalidad de implementar un Sistema de Almacenamiento es importante para todo tipo de empresas ya que se puede llevar un control dinámico y exhaustivo de sus existencias. Del mismo modo, acorta los tiempos, mejora la productividad y nos brinda un sistema de control logístico más seguro. Asimismo, algunos sistemas de almacenamiento pueden incluir controles de radiofrecuencia de todas las áreas, estándares, tareas, y medidas de desempeño; además cuenta con un ciclo de existencias, programación, entre otros (Ballou, 2004).

Definición Operacional:

Las dimensiones de la variable del Sistema de Almacenamiento se dividen en: Demanda de los mercados, niveles de servicio al cliente, sistema de manipulación y almacenaje a utilizar, los productos a almacenar, entre otros Frazelle (2007). Estos a su vez están ligados al objetivo dentro del sector aeroportuario que se busca en la presente investigación para la mejora del Aeropuerto de Pisco con fines de descentralizar la capital. Para esto se tendrá en cuenta que el buen funcionamiento de un Sistema de Almacenamiento Aeroportuario conlleva a la mejora del funcionamiento de un aeropuerto, sus operaciones y una buena práctica dentro del mercado.

Indicadores:

En la primera dimensión, los indicadores de la Demanda de los mercados hacen referencia a la demanda de consumo, de la inversión y la demanda en el comercio exterior según lo mencionado por Banda (2011). Dentro de la segunda

dimensión, los indicadores de los niveles de servicios al cliente se basan en clasificar de acuerdo con el impacto que genera en los clientes. De igual forma, mide la reacción de estos frente al modelo de atención, la experiencia y el impacto que genera en los clientes (Gómez, 2016). Asimismo, en la tercera y cuarta dimensión, los indicadores del Sistema de Manipulación y Almacenaje a utilizar se basan en el rendimiento que miden el progreso hacia objetivos de una empresa, identificando oportunidades de eficiencia de recepción, rendimiento, costos y mejora en las áreas observadas a fin de generar un mejor desempeño frente a sus competidores, según lo mencionado por la página Acacia Technologies (2019). Finalmente, en la última dimensión, los indicadores de los productos a almacenar se basan en conocer el estado real de la logística basado en el nivel de rotación, utilización del espacio, preparación de pedidos, costes de inventario, entregas, depreciación y obsolescencia, según lo mencionado por Agasys (2018) y Nuria (2019).

Escala de Medición:

Para la variable de investigación a analizar, fue empleada la técnica de Escala de Likert para realizar la medición a través de una encuesta. Para los datos estadísticos mencionados en la presente investigación, se aplicó el uso del programa SPSS versión 28 y se utilizaron los siguientes valores: Totalmente de Acuerdo, De Acuerdo, Indeciso, En Desacuerdo y Totalmente en Desacuerdo.

3.3. Población (criterios de selección), muestra, muestreo, unidad de análisis

Población

La población puede ser constituida por personas u objetos de los que se desea conocer a través de una investigación, estos poseen algunas características comunes observables en un lugar o momento determinado, según lo indicado por Hernández, Fernández y Baptista (2014). Asimismo, en la presente investigación la población utilizada fue de 54 personas, de los cuales se seleccionó a los usuarios siguiendo el siguiente criterio:

- **Criterios de Inclusión:** Representantes y colaboradores (usuarios y clientes).
- **Criterios de Exclusión:** Jefes

Muestra

La muestra es un subconjunto representativo de la población en el cual se llevará a cabo la investigación. El tipo de muestra que se seleccione dependerá mucho de la calidad y cuán representativo se quiera que sea un estudio de la población, según lo mencionado por Palella y Martins (2008). En la presente investigación la muestra fue tomada por conveniencia a 27 encuestados entre los cuales se seleccionó a 18 representantes de aerolíneas y 9 colaboradores, los cuales representan a usuarios y clientes.

Muestreo

Es un método utilizado e indispensable para el investigador ya que permite seleccionar a los componentes de una muestra del total de la población, al seleccionar esta muestra lo que se logra es estudiar una parte de la población que sea lo suficientemente representativa para un resultado concreto, mencionado por Hernández Ávila (2019). El muestreo de la presente investigación fue no probabilístico, debido a que la muestra fue por conveniencia.

Unidad de Análisis

Se caracteriza por determinar una entidad mayor o representativa de lo que va a ser el objeto específico de estudio el cual se realizará a través de una medición del objeto de interés investigado. De igual forma, esta unidad se localiza en el espacio y tiempo definiendo la población en una referencia de la investigación que se desea realizar (Corbetta, P., 2003) La unidad de análisis en la presente investigación fue aplicada a los jefes de área y supervisores de la organización.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnicas de recolección de datos

En la presente investigación se usó el método hipotético-deductivo. La técnica empleada ha sido la encuesta, la misma que permite recabar los datos

para el presente proyecto. Esta técnica nos permite conocer los comportamientos y características de las personas mediante las diferentes preguntas que se les brinda en la encuesta.

Instrumentos de recolección de datos

El investigador puede hacer uso de instrumentos de recolección de datos para poder consignarlos y brindar información más detallada sobre las variables que se utilizaron, según lo mencionado por Hernández, Sampieri, Fernández y Baptista (2014). El instrumento de la presente investigación fue el cuestionario, el cual fue evaluado mediante la Escala de Likert y se utilizaron los siguientes valores: Totalmente en Desacuerdo, En Desacuerdo, Indeciso, De Acuerdo y Totalmente De Acuerdo. Su aplicación se dio en la muestra por conveniencia de 27 colaboradores.

TABLA 1: Denominaciones en la escala de Likert

PUNTUACIÓN	DENOMINACIÓN	INICIAL
1	Totalmente en Desacuerdo	TD
2	En Desacuerdo	ED
3	Indeciso	I
4	De acuerdo	DA
5	Totalmente de Acuerdo	TA

La Encuesta:

Es una técnica que se lleva a cabo a través de la aplicación de un cuestionario a una muestra de colaboradores. Los mismos proporcionaron información vital sobre las características, actitudes, deficiencias, opiniones y comportamientos de la población tomada en cuenta (Westreicher, 2021).

Validación del Instrumento:

La validación se obtiene mediante un veredicto de especialistas en el tema de investigación, según lo mencionado por Hernández, Sampieri y Mendoza (2018). Para ello, la validez del uso de los cuestionarios ha sido proporcionado por expertos en la materia cuyos datos son mencionados en la TABLA 2 y ANEXO 19.

TABLA 2: Validación de expertos

N°	EXPERTO	ESPECIALIDAD	RESULTADO
1	Mg. Stephanie Erazo Romani	Negocios Internacionales	Aplicable
2	Mg. Leonardo Castilla Jibaja	Negocios Internacionales	Aplicable
3	Mg. Doris Rosario Yaya Castañeda	Negocios Internacionales	Aplicable

Confiabilidad del Instrumento:

La confiabilidad se definió como el grado en que un instrumento el cual mide consistentemente una muestra de la población a través de resultados coherentes y consistentes, según lo mencionado por Hernández, Sampieri y Mendoza (2018). El proceso de recopilación de datos de la presente investigación fue evaluado mediante el ensayo de análisis de la confiabilidad del estadístico Alpha de Cronbach, considerándose así la escala mencionada a continuación:

TABLA 3: Escala de medidas para evaluar el coeficiente de Alpha de Cronbach

VALOR	NIVEL
<0,5	Inaceptable
0,5 a 0,6	Pobre
0,6 a 0,7	Cuestionable
0,7 a 0,8	Aceptable
0,8 a 0,9	Bueno
0,9>	Excelente

En la presente investigación se realizó el análisis de la tabla de Estadística de confiabilidad para cada variable.

Prueba de Fiabilidad para la variable Descentralización

El estadístico de Alpha de Cronbach validó el cuestionario de ambas variables, las cuales incluyeron 3 dimensiones con un total de 6 indicadores para la variable de Descentralización y 2 ítems por cada indicador, obteniéndose un total de 12 ítems por la primera variable. Por otro lado, se analizó la tabla de

estadística de fiabilidad para cada variable con la participación de 27 encuestados tomados por conveniencia.

TABLA 4: Alpha de Cronbach para la variable descentralización

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	27	100.0
	Excluido ^a	0	0.0
	Total	27	100.0

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0.876	12

Según lo indicado en la tabla 4, los datos han sido estudiados por el SPSS versión 28 para la prueba piloto, el cual fue realizado a personal de la organización. De igual forma, cabe mencionar que en las 27 afirmaciones realizadas en el cuestionario de la variable descentralización, se logró alcanzar la valorización de $0,876 > 0,80$ siendo esta bueno (conforme a la prueba de Alpha de Cronbach) y llegando a la conclusión que el instrumento en la investigación realizada sea fiable. (Véase ANEXOS 20 y 21)

Prueba de Fiabilidad para la variable Sistema de Almacenamiento Aeroportuario

El estadístico de Alpha de Cronbach validó el cuestionario de ambas variables, las cuales incluyeron 5 dimensiones con un total de 10 indicadores para la variable de Sistema de Almacenamiento Aeroportuario, 2 ítems por cada indicador y 3 ítems para el primer indicador de la segunda dimensión, obteniéndose un total de 21 ítems por la segunda variable. Por otro lado, se

analizó la tabla de estadística de fiabilidad para cada variable con la participación de 27 encuestados tomados por conveniencia.

TABLA 5: Alpha de Cronbach para la variable sistema de almacenamiento aeroportuario

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	27	100.0
	Excluido ^a	0	0.0
	Total	27	100.0

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0.802	21

Según lo mencionado en la tabla 5, los datos han sido estudiados por el programa SPSS versión 28 para la prueba piloto, el cual fue realizado a personal de la organización. Además, se logró observar que, en las 27 afirmaciones realizadas en el cuestionario de la variable descentralización, se logró alcanzar la valorización de $0,802 > 0,80$ bueno (conforme a la prueba de Alpha de Cronbach), llegando a la conclusión que el instrumento en esta investigación sea fiable. (Véase ANEXO 22 y 23)

3.5. Procedimientos

Se validaron los instrumentos por veredicto de los especialistas profesionales con grado de Magister. Adicionalmente, se realizó la prueba de fiabilidad a muestra por conveniencia a 27 colaboradores mediante el análisis del estadístico Alpha de Cronbach. Asimismo, una vez validado el cuestionario y determinada la confiabilidad, se empleó el cuestionario a la muestra de 27 colaboradores utilizando la Escala de Likert para realizar la medición y conocer los datos estadísticos por medio del programa SPSS versión 28.

3.6. Método de análisis de datos

En el análisis descriptivo, se utilizó el programa SPSS versión 28 y SOFTWARE EXCEL para conocer las frecuencias relativas correspondientes. Mientras que en el análisis inferencial se empleó el programa SPSS versión 28, con el fin de haberse establecido lo siguiente: (a) La confiabilidad de los instrumentos fueron mediante el uso del estadígrafo Alpha de Cronbach, para corresponder los ítems politómicos; asimismo, (b) la prueba de normalidad por cada variable tuvo como finalidad poder establecer cual estadígrafo es apropiado para efectuar las pruebas de hipótesis, (c) las pruebas de hipótesis correspondientes. Finalmente, la interpretación de la información se estableció para los dos tipos de análisis establecidos, considerando así un margen de error del 5% para el análisis inferencial.

3.7. Aspectos éticos

Se accedió al consentimiento informando a cada colaborador para la realización de las encuestas, los mismos aceptaron participar con la condición de que las respuestas sean anónimas y no figure ningún tipo de dato personal o cargo específico. Para lo cual, cabe recalcar que los textos utilizados en la presente investigación estuvieron citados con sus autores correspondientes, por lo que no hubo lugar a plagio. Asimismo, el uso de varios instrumentos como el Software Turnitin implicó el retiro de textos para el análisis de similitud correspondiente con otros trabajos alusivos al tema a investigar, quedando los aspectos éticos trasladados a los encargados del correcto manejo del sistema mencionado anteriormente. Asimismo, las fichas técnicas fueron elaboradas de manera que calcen con la investigación realizada y previa supervisión de un profesional con amplia experiencia en investigación científica y en la preparación de instrumentos de recolección de datos. Finalmente, el desarrollo del presente informe ha cumplido con las indicaciones propuestas por la guía de la elaboración de tesis brindada por la Universidad César Vallejo para la realización de la presente investigación.

IV. RESULTADOS

4.1. Análisis descriptivo univariado

TABLA 6: Frecuencia de la variable descentralización

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
BAJO	1	3.7%	3.7%	3.7%
MEDIO	23	85.2%	85.2%	88.9%
ALTO	3	11.1%	11.1%	100.0%
Total	27	100.0%	100.0%	

Conforme a lo mencionado en la tabla 6, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización (equivalente a 27 encuestados), el 3.7% (equivalente a 1 encuestado) indicó que la descentralización es baja en la organización. El 85.2% (equivalente a 23 encuestados) indicó que la descentralización es media en la organización. Mientras, que el 11.1% (equivalente a 3 encuestados) indicó que la descentralización es alta en la organización. (Véase ANEXO 24)

TABLA 7: Frecuencia de la dimensión social

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
BAJO	3	11.1%	11.1%	11.1%
MEDIO	19	70.4%	70.4%	81.5%
ALTO	5	18.5%	18.5%	100.0%
Total	27	100.0%	100.0%	

Conforme a lo mencionado en la tabla 7, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización (equivalente a 27 encuestados), el 11.1% (equivalente a 3 encuestados) indicó que la descentralización social es baja en la organización. El 70.4% (equivalente a 19 encuestados) indicó que la descentralización social es media en la organización. Mientras, que el 18.5%

(equivalente a 5 encuestados) indicó que la descentralización social es alta en la organización (Véase ANEXO 25)

TABLA 8: Frecuencia de la dimensión administrativo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
BAJO	6	22.2%	22.2%	22.2%
MEDIO	18	66.7%	66.7%	88.9%
ALTO	3	11.1%	11.1%	100.0%
Total	27	100.0%	100.0%	

Conforme a lo mencionado en la tabla 8, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización (equivalente a 27 encuestados), el 22.2% (equivalente a 6 encuestados) indicó que la descentralización administrativa es baja en la organización. El 66.7% (equivalente a 18 encuestados) indicó que la descentralización administrativa es media en la organización. Mientras, que el 11.1% (equivalente a 3 encuestados) indicó que la descentralización administrativa es alta en la organización. (Véase ANEXO 26)

TABLA 9: Frecuencia de la dimensión económico

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
BAJO	11	40.7%	40.7%	40.7%
MEDIO	13	48.1%	48.1%	88.9%
ALTO	3	11.1%	11.1%	100.0%
Total	27	100.0%	100.0%	

Conforme a lo mencionado en la tabla 9, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización (equivalente a 27 encuestados), el 40.7% (equivalente a 11 encuestados) indicó que la descentralización económica es baja en la organización. El 48.1% (equivalente a 13 encuestados) indicó que la descentralización económica es media en la organización. Mientras, que el 11.1% (equivalente a 3 encuestados) indicó que la descentralización económica es alta en la organización. (Véase ANEXO 27)

TABLA 10: Frecuencia de la variable sistema de almacenamiento aeroportuario

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
MEDIANAMENTE EFICIENTE	21	77.8%	77.8%	77.8%
EFICIENTE	6	22.2%	22.2%	100.0%
Total	27	100.0%	100.0%	

Conforme a lo mencionado en la tabla 10, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización (equivalente a 27 encuestados), el 77.8% (equivalente a 21 encuestados) indicó que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente en la organización. Mientras, que el 22.2% (equivalente a 6 encuestados) indicó que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente en la organización. (Véase ANEXO 28)

TABLA 11: Frecuencia de la dimensión demanda de los mercados

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
DEFICIENTE	2	7.4%	7.4%	7.4%
MEDIANAMENTE EFICIENTE	22	81.5%	81.5%	88.9%
EFICIENTE	3	11.1%	11.1%	100%
Total	27	100.0%	100.0%	

Conforme a lo mencionado en la tabla 11, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización (equivalente a 27 encuestados), el 7.4% (equivalente a 2 encuestados) indicó que la demanda de los mercados es deficiente en la organización. El 81.5% (equivalente a 22 encuestados) indicó que la demanda de los mercados es medianamente eficiente en la organización. Mientras, que el 11.1% (equivalente a 3 encuestados) indicó que la demanda de los mercados es eficiente en la organización. (Véase ANEXO 29)

TABLA 12: Frecuencia de la dimensión de los niveles de servicio al cliente

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
MEDIANAMENTE EFICIENTE	17	63.0%	63.0%	63.0%
EFICIENTE	10	37.0%	37.0%	100.0%
Total	27	100.0%	100.0%	

Conforme a lo mencionado en la tabla 12, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización (equivalente a 27 encuestados), el 63% (equivalente a 17 encuestados) indicó que los niveles de servicio al cliente son medianamente eficientes en la organización. Mientras, que el 37% (equivalente a 10 encuestados) indicó que los niveles de servicio al cliente son eficientes en la organización. (Véase ANEXO 30)

TABLA 13: Frecuencia de la dimensión del sistema de manipulación

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
DEFICIENTE	1	3.7%	3.7%	3.7%
MEDIANAMENTE EFICIENTE	23	85.2%	85.2%	88.9%
EFICIENTE	3	11.1%	11.1%	100%
Total	27	100.0%	100.0%	

Conforme a lo mencionado en la tabla 13, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización (equivalente a 27 encuestados), el 3.7% (equivalente a 1 encuestado) indicó que el sistema de manipulación es deficiente en la organización. El 85.2% (equivalente a 23 encuestados) indicó que el sistema de manipulación es medianamente eficiente en la organización. Mientras, que el 11.1% (equivalente a 3 encuestados) indicó que el sistema de manipulación es eficiente en la organización. (Véase ANEXO 31)

TABLA 14: Frecuencia de la dimensión de almacenaje a utilizar

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
MEDIANAMENTE EFICIENTE	11	40.7%	40.7%	40.7%
EFICIENTE	16	59.3%	59.3%	100.0%
Total	27	100.0%	100.0%	

Conforme a lo mencionado en la tabla 14, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización (equivalente a 27 encuestados), el 40.7% (equivalente a 11 encuestados) indicó que el almacenaje a utilizar es medianamente eficiente en la organización. Mientras, que el 59.3% (equivalente a 16 encuestados) indicó que el almacenaje a utilizar es eficiente en la organización. (Véase ANEXO 32)

TABLA 15: Frecuencia de la dimensión de los productos a almacenar

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
MEDIANAMENTE EFICIENTE	10	37.0%	37.0%	37.0%
EFICIENTE	17	63.0%	63.0%	100.0%
Total	27	100.0%	100.0%	

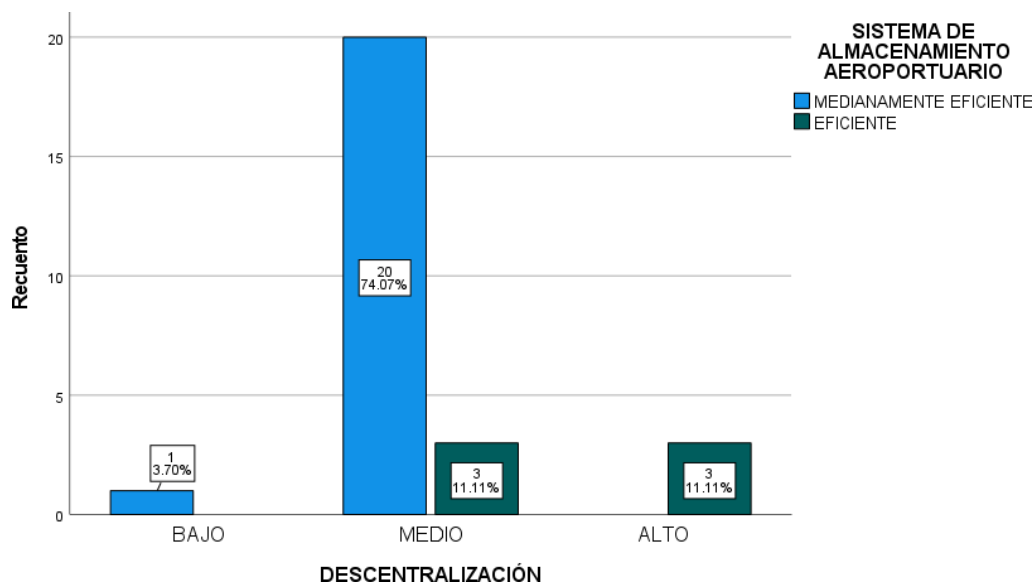
Conforme a lo mencionado en la tabla 15, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización (equivalente a 27 encuestados), el 37% (equivalente a 10 encuestados) indicó que el producto a utilizar es medianamente eficiente en la organización. Mientras, que el 63% (equivalente a 17 encuestados) indicó que el producto a utilizar es eficiente en la organización. (Véase ANEXO 33)

4.2. Análisis descriptivo bivariado

TABLA 16: Tabla cruzada entre la variable descentralización y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario

		SISTEMA DE ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO		Total	
		MEDIANAMENTE EFICIENTE	EFICIENTE		
DESCENTRALIZACIÓN	BAJO	Recuento	1	0	1
		% del total	3.7%	0.0%	3.7%
	MEDIO	Recuento	20	3	23
		% del total	74.1%	11.1%	85.2%
	ALTO	Recuento	0	3	3
		% del total	0.0%	11.1%	11.1%
Total		Recuento	21	6	27
		% del total	77.8%	22.2%	100.0%

FIGURA 1: Histograma del cruce de la variable descentralización y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario



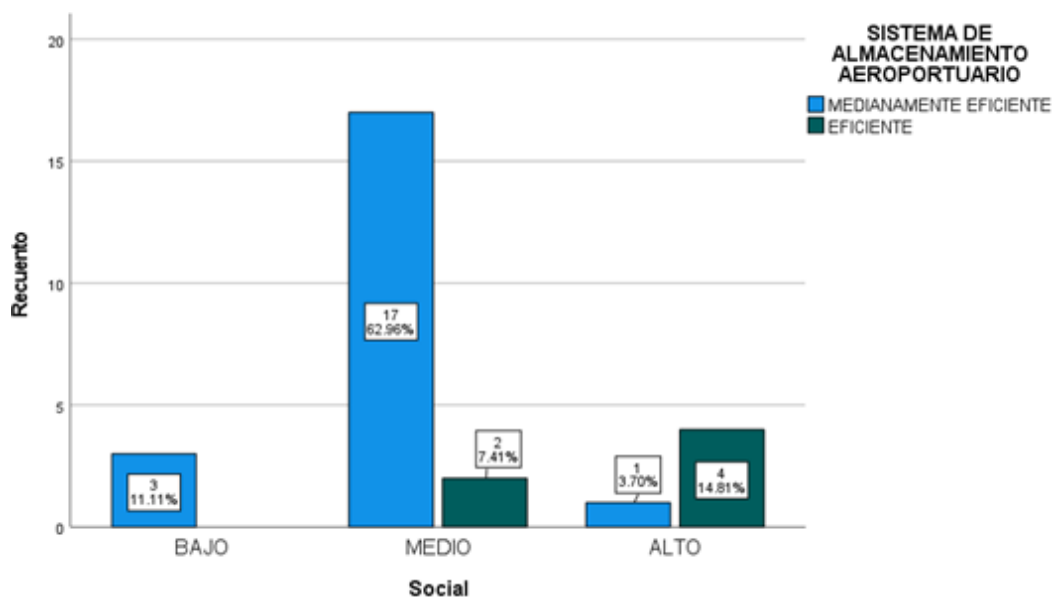
Conforme a lo mencionado en la tabla 16 y la figura 1, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización (equivalente a 27 encuestados), el 3.7% (equivalente a 1 encuestado) indicó que la descentralización es baja en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es

medianamente eficiente. El 74.1% (equivalente a 20 encuestados) indicó que la descentralización es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente. Por otro lado, el 11.1% (equivalente a 3 encuestados) indicó que la descentralización es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente. Finalmente, el 11.1% (equivalente a 3 encuestados) indicó que la descentralización es alta en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente.

TABLA 17: Tabla cruzada entre la dimensión social y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario

		SISTEMA DE ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO		Total	
		MEDIANAMENTE EFICIENTE	EFICIENTE		
Social	BAJO	Recuento	3	0	3
		% del total	11.1%	0.0%	11.1%
	MEDIO	Recuento	17	2	19
		% del total	63.0%	7.4%	70.4%
	ALTO	Recuento	1	4	5
		% del total	3.7%	14.8%	18.5%
Total		Recuento	21	6	27
		% del total	77.8%	22.2%	100.0%

FIGURA 2: Histograma del cruce de la dimensión social y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario

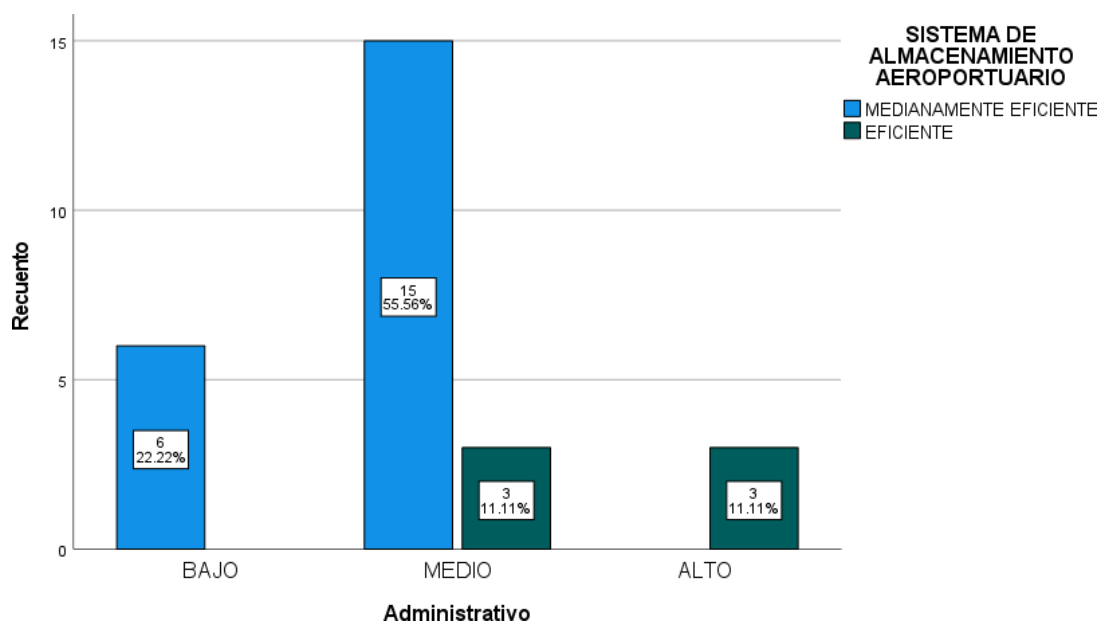


Conforme a lo mencionado en la tabla 17 y la figura 2, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización (equivalente a 27 encuestados), el 11.1% (equivalente a 3 encuestados) indicó que la descentralización social es baja en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente. El 63% (equivalente a 17 encuestados) indicó que la descentralización social es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente. Por otro lado, el 3.7% (equivalente a 1 encuestado) indicó que la descentralización social es alta en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente. Finalmente, el 7.4% (equivalente a 2 encuestados) indicó que la descentralización social es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente y el 14.8% (equivalente a 4 encuestados) indicó que la descentralización social es alta en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente.

TABLA 18: Tabla cruzada entre la dimensión administrativa y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario

		SISTEMA DE ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO		Total	
		MEDIANAMENTE EFICIENTE	EFICIENTE		
Administrativo	BAJO	Recuento	6	0	6
		% del total	22.2%	0.0%	22.2%
	MEDIO	Recuento	15	3	18
		% del total	55.6%	11.1%	66.7%
	ALTO	Recuento	0	3	3
		% del total	0.0%	11.1%	11.1%
Total		Recuento	21	6	27
		% del total	77.8%	22.2%	100.0%

FIGURA 3: Histograma del cruce de la dimensión administrativa y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario

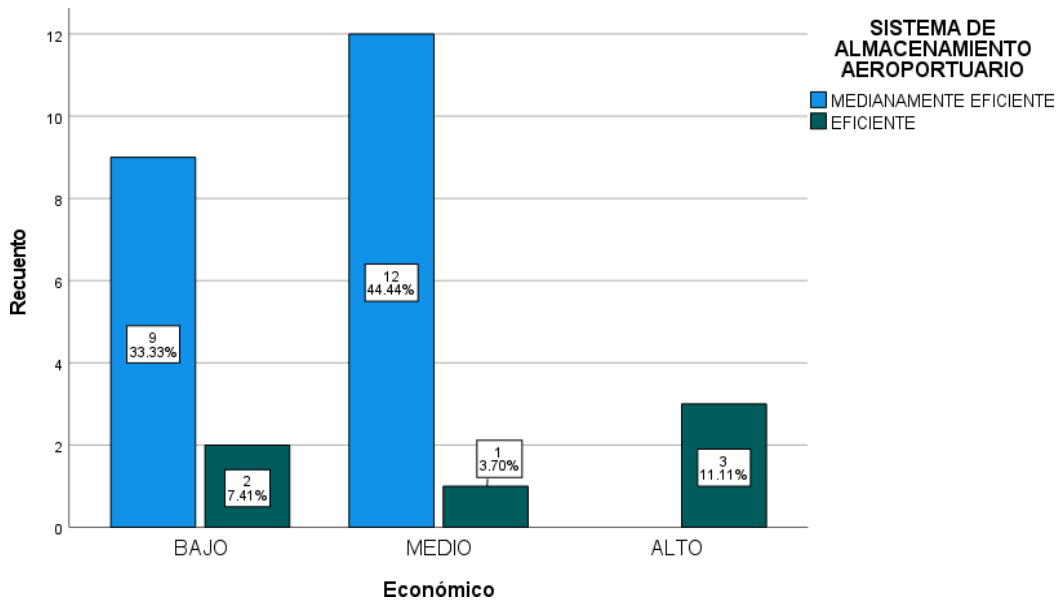


Conforme a lo mencionado en la tabla 18 y la figura 3, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización (equivalente a 27 encuestados), el 22.2% (equivalente a 6 encuestados) indicó que la descentralización administrativa es baja en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente. El 55.6% (equivalente a 15 encuestados) indicó que la descentralización administrativa es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente. Por otro lado, el 11.1% (equivalente a 3 encuestados) indicó que la descentralización administrativa es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente. Finalmente, el 11.1% (equivalente a 3 encuestados) indicó que la descentralización administrativa es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente.

TABLA 19: Tabla cruzada entre la dimensión económica y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario

		SISTEMA DE ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO		Total	
		MEDIANAMENTE EFICIENTE	EFICIENTE		
Económico	BAJO	Recuento	9	2	11
		% del total	33.3%	7.4%	40.7%
	MEDIO	Recuento	12	1	13
		% del total	44.4%	3.7%	48.1%
	ALTO	Recuento	0	3	3
		% del total	0.0%	11.1%	11.1%
Total		Recuento	21	6	27
		% del total	77.8%	22.2%	100.0%

FIGURA 4: Histograma del cruce de la dimensión económica y la variable sistema de almacenamiento aeroportuario



Conforme a lo mencionado en la tabla 19 y la figura 4, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización (equivalente a 27 encuestados), el 33.3% (equivalente a 9 encuestados) indicó que la descentralización económica es baja en la organización mientras que el sistema de almacenamiento

aeroportuario es medianamente eficiente. El 44.4% (equivalente a 12 encuestados) indicó que la descentralización económica es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente. Por otro lado, el 7.4% (equivalente a 2 encuestados) indicó que la descentralización económica es baja en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente. Adicional a esto, el 3.7% (equivalente a 1 encuestado) indicó que la descentralización económica es media mientras el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente. Finalmente, el 11.1% (equivalente a 3 encuestados) indicó que la descentralización económica es alta en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente.

4.3. Prueba de normalidad

La prueba de normalidad es mayormente utilizada para poder determinar un conjunto de datos y su correcta modelación, esto con la finalidad de poder calcular si una variable se distribuye de manera correcta. Para una muestra menor a 50, se debe de tomar en cuenta los resultados de Shapiro-Wilk; mientras que, para una muestra de 50 a más, se debe utilizar el resultado de Kolmogorov-Smirnov; Hernández-Sampieri, Fernández y Baptista (2014).

Para poder identificar si la muestra es Paramétrica o No Paramétrica, se tomó en consideración el resultado de la significancia obtenida en la presente investigación. Adicionando, que si el valor $SIG.<0,05$ la muestra es No Paramétrica; mientras que el valor $SIG>0,05$ la muestra es Paramétrica. Por otro lado, tener en cuenta que una prueba paramétrica permite verificar si las puntuaciones obtenidas de una muestra siguen o no una distribución lineal (Hernández-Sampieri, Fernández y Baptista, 2014).

Adicional a esto, para poder determinar el estadígrafo se consideró si la muestra para cada variable y dimensión fue Paramétrica o No Paramétrica: Cuando la muestra es No Paramétrica, se aplica el estadígrafo Rho de Spearman y cuando la muestra es Paramétrica se aplica el estadígrafo Rho de Pearson. Finalmente, si en el cruce de variables y dimensiones se obtuvo una muestra Paramétrica y una No Paramétrica se aplica el estadígrafo Rho de Spearman.

TABLA 20: Prueba de normalidad para las variables y dimensiones

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
DESCENTRALIZACIÓN	0.164	27	0.059	0.866	27	0.002
Social	0.137	27	.200*	0.915	27	0.030
Administrativo	0.235	27	0.001	0.889	27	0.008
Económico	0.187	27	0.017	0.892	27	0.009
SISTEMA DE ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO	0.229	27	0.001	0.874	27	0.004
Demanda de los Mercados	0.224	27	0.001	0.885	27	0.006
Niveles de Servicio al Cliente	0.136	27	.200*	0.947	27	0.181
Sistema de Manipulación	0.232	27	0.001	0.900	27	0.013
Almacenaje a utilizar	0.163	27	0.062	0.910	27	0.023
Producto a utilizar	0.212	27	0.003	0.895	27	0.011

*. Esto es un límite inferior de la significación verdadera.

a. Corrección de significación de Lilliefors

Conforme a lo mencionado en la tabla 20, la prueba de normalidad para conocer la integridad de ajuste del reparto de las variables Descentralización y Sistema de Almacenamiento Aeroportuario; así como de las dimensiones de Social, Administrativo y Económico pertenecientes a la primera variable; y las dimensiones Demanda de los Mercados, Niveles de Servicio al Cliente, Sistema de Manipulación, Almacenaje a utilizar y Producto a almacenar pertenecientes a la segunda variable mencionada. Cabe señalar que se determinó utilizar la prueba de Shapiro-Wilk ya que se trabajó con una muestra menor a 50 encuestados. Por este motivo, se ha usado el estadígrafo de Rho de Spearman para estudiar muestras No Paramétricas y muestras mixtas en las hipótesis propuestas. Finalmente, se dio a conocer el grado de correlación entre las variables y las dimensiones de la investigación.

4.4. Análisis inferencial bivariado

Regla de decisión:

Cuando el valor de $SIG. > 0,05$ la hipótesis nula (H_0) es aceptada, mientras que la hipótesis alterna (H_a) es rechazada. Por otro lado, cabe señalar que cuando el valor $SIG. < 0,05$ la hipótesis nula (H_0) es rechazada y la hipótesis alterna (H_a) es aceptada.

Para establecer el nivel de correlación, se obtuvo como referencia a Mondragón (2014) quién planteo los niveles de correlación, que se muestran a continuación:

TABLA 21: Niveles de correlación

RANGO	RELACIÓN
-0.91 A -1.00	Correlación negativa perfecta
-0.76 A -0.90	Correlación negativa muy fuerte
-0.51 A -0.75	Correlación negativa considerable
-0.11 A -0.50	Correlación negativa media
-0.01 A -0.10	Correlación negativa débil
0	No existe correlación
+0.01 A +0.10	Correlación positiva débil
+0.11 A +0.50	Correlación positiva media
+0.51 A +0.75	Correlación positiva considerable
+0.76 A +0.90	Correlación positiva muy fuerte
+0.91 A +1.00	Correlación positiva perfecta

Prueba de hipótesis general:

Hipótesis estadística:

H₀: No existe relación significativa entre la descentralización y el sistema de almacenamiento aeroportuario.

H_a: Existe relación significativa entre la descentralización y el sistema de almacenamiento aeroportuario.

TABLA 22: Prueba de hipótesis general

		DESCENTRALIZACIÓN	SISTEMA DE ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO
DESCENTRALIZACIÓN	Coefficiente de correlación	1.000	.570**
	Sig. (bilateral)		0.002
	N	27	27
SISTEMA DE ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO	Coefficiente de correlación	.570**	1.000
	Sig. (bilateral)	0.002	
	N	27	27

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Conforme a lo mencionado en la tabla 22, el análisis Rho de Spearman reveló un nivel de significancia bilateral de 0,002; rechazando la hipótesis nula y aceptando la hipótesis alterna. Asimismo, se halló que existe correlación significativa entre la variable descentralización y la variable de sistema de almacenamiento aeroportuario, puesto que su valor es menor a 0,05. Por su parte, la correlación tiene un nivel de 0,570 positivo, determinando así que existe correlación positiva considerable entre las variables de investigación. Finalmente, se indicó que la curva es de tendencia positiva; para lo cual, se deduce una relación directamente proporcional. Es decir, que a mayor descentralización será mayor el sistema de almacenamiento aeroportuario.

Prueba de hipótesis específica 1:

Hipótesis estadística:

H₀: No existe relación significativa entre la descentralización social y el sistema de almacenamiento aeroportuario.

H_a: Existe relación significativa entre la descentralización social y el sistema de almacenamiento aeroportuario.

TABLA 23: Prueba de hipótesis específica 1

		Social	SISTEMA DE ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO
Social	Coeficiente de correlación	1.000	0.348
	Sig. (bilateral)		0.075
	N	27	27
SISTEMA DE ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO	Coeficiente de correlación	0.348	1.000
	Sig. (bilateral)	0.075	
	N	27	27

Conforme a lo mencionado en la tabla 23, el análisis Rho de Spearman reveló un nivel de significancia bilateral de 0,075; rechazando la hipótesis nula y aceptando la hipótesis alterna. Asimismo, se halló que no existe correlación significativa entre la dimensión social y la variable de sistema de almacenamiento aeroportuario, puesto que el valor es mayor 0,05. Por su parte, la correlación tiene un nivel de 0,348 positivo, determinando así que existe correlación positiva media entre las variables de investigación.

Prueba de hipótesis específica 2:

Hipótesis estadística:

H₀: No existe relación significativa entre la descentralización administrativa y el sistema de almacenamiento aeroportuario.

H_a: Existe relación significativa entre la descentralización administrativa y el sistema de almacenamiento aeroportuario.

TABLA 24: Prueba de hipótesis específica 2

		Administrativo	SISTEMA DE ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO
Administrativo	Coefficiente de correlación	1.000	.525**
	Sig. (bilateral)		0.005
	N	27	27
SISTEMA DE ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO	Coefficiente de correlación	.525**	1.000
	Sig. (bilateral)	0.005	
	N	27	27

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Conforme a la tabla 24, el análisis Rho de Spearman reveló un nivel de significancia bilateral de 0,005; rechazando la hipótesis nula y aceptando la hipótesis alterna. Asimismo, se halló que existe correlación significativa entre la dimensión administrativa y la variable de sistema de almacenamiento

aeroportuario, puesto que el valor es menor 0,05. Por su parte, la correlación tiene un nivel de 0,525 positivo, determinando así que existe correlación positiva considerable entre las variables de investigación. Finalmente, se manifestó una curva de tendencia positiva; para lo cual, se deduce una relación directamente proporcional. Es decir, que a mayor mejora de la descentralización administrativa será mayor el sistema de almacenamiento aeroportuario.

Prueba de hipótesis específica 3:

Hipótesis estadística:

H₀: No existe relación significativa entre la descentralización económica y el sistema de almacenamiento aeroportuario.

H_a: Existe relación significativa entre la descentralización económica y el sistema de almacenamiento aeroportuario.

TABLA 25: Prueba de hipótesis específica 3

		Económico	SISTEMA DE ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO
Económico	Coefficiente de correlación	1.000	.552**
	Sig. (bilateral)		0.003
	N	27	27
SISTEMA DE ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO	Coefficiente de correlación	.552**	1.000
	Sig. (bilateral)	0.003	
	N	27	27

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Conforme a lo mencionado en la tabla 25, el análisis Rho de Spearman reveló un nivel de significancia bilateral de 0,003; rechazando la hipótesis nula y aceptando la hipótesis alterna. Asimismo, se halló que existe correlación significativa entre la dimensión económica y la variable de sistema de almacenamiento aeroportuario, puesto que el valor es menor 0,05. Por su parte, la

correlación tiene un nivel de 0,552 positivo, determinando así que existe correlación positiva considerable entre las variables de investigación. Finalmente, se manifestó una curva de tendencia positiva; para lo cual, se deduce una relación directamente proporcional. Es decir, que a mayor mejora de la descentralización económica será mayor el sistema de almacenamiento aeroportuario.

V. DISCUSIÓN

El propósito de la presente investigación fue resolver si se relacionan las variables descentralización y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima, en el año 2021. Los resultados estadísticos obtenidos después de poder analizar los datos recopilados en la muestra seleccionada de 27 encuestados, resultó en investigar el contraste por medio de los resultados de las evidencias internas y externas.

La hipótesis general planteada en la presente investigación propuso inferir la existencia de una relación entre la variable descentralización y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima, en el año 2021; cuyo resultado obtenido, a través del estadígrafo Rho de Spearman, determinó una significancia de 0,002 y valor de 0,570 positivo, rechazado la hipótesis nula y aceptando la hipótesis alterna, dando con esto la existencia de una correlación positiva considerable entre las variables investigadas. Por otro lado, los resultados se sustentan en base al autor Alburquerque (2018) señaló que la descentralización es un proceso de transformación de la sociedad y la economía ubicado dentro de un territorio el cual esta orientado a superar las dificultades y exigencias del cambio estructural ligados al contexto creciente de competitividad y globalización.

Asimismo, Buendía (2015), a través de su tesis mencionó establecer medidas y/o alternativas que puedan tener los empresarios con la finalidad de aprovechar las oportunidades de infraestructura que puedan existir en la provincia. La investigación evidencia que los agroexportadores esperan beneficiarse de costos más bajos a través de la descentralización aeroportuaria de la capital dando pase consigo al uso de aeropuertos alternos. Por su parte, Aeropuertos del Perú (2020) en un informe previo publicado con el título de *Plan de Negocios – Aeropuertos del Perú AÑO 2020*, señaló sobre los programas llevados a cabo de inversiones, aspectos operativos, sociales comerciales, administrativos y comerciales sobre los trabajos que se están realizando en sus principales aeropuertos. De igual forma, va ligado a los aspectos a resolver con OSITRAN sobre las buenas prácticas en los aeropuertos.

En el ámbito internacional Previsión (2018), a través del artículo publicado en el diario EFE News Service, Madrid, mencionó que Perú mantendría como ejes los principios del fomento de la inversión estatal, siendo la descentralización y la lucha contra la corrupción el eje para captar más financiamiento. Situación que es compartida por Mujica, J., Melgar, S. & Trigoso, N. Z. (2017), en un artículo publicado en la Revista Elecciones, Lima, mencionó que hallar casos de corrupción y llevar denuncias con investigación penal sobre el mal manejo administrativo, político y económico. Esto con la finalidad de poder buscar resultados eficientes en función de un mejor contexto de oportunidades. Asimismo, Frazelle (2007) indicó que para el sistema de almacenamiento aeroportuario la importancia de un almacén radica en las operaciones y actividades que realiza, las cuales tienen que contener una condición óptima de uso y que sea más eficiente en costo. Por su parte, Choquehuanca (2018) mencionó en su tesis sobre la consideración de capacitaciones continuas en los procedimientos establecidos, mantenimiento de las operaciones y cómo lograr un uso eficiente de los espacios con la finalidad de ofrecer a los clientes un mejor beneficio.

Por su parte, GACM (2020)-Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, en un blog publicado enfatiza en el compromiso planteado se orienta a contribuir a un desarrollo regional igualitario. Asimismo, Previsión (2016) en un artículo publicado mencionó sobre la investigación en enfoques y un proceso para fomentar una cooperación y un sistema más apto para la descentralización. Por su parte también se mencionó continuar con el aprovechamiento y uso de la capacidad instalada en otros aeropuertos cercanos y su mejora tanto en infraestructura de su sistema. Finalmente, Bueno J. (2014) mencionó que al aumentar la inversión y las políticas públicas en la región el sistema aeroportuario mejoraría las inversiones en los aeropuertos de manera más progresiva, rápida y efectiva.

La primera hipótesis específica planteada propuso inferir la existencia de una relación entre la dimensión social y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021; cuyo resultado obtenido, a través del estadígrafo Rho de Spearman, determinó una significancia

de 0,075 y valor de 0,348 positivo, rechazado la hipótesis nula y aceptando la hipótesis alterna, dando con esto la existencia que no existe correlación significativa y que existe una correlación positiva media entre las variables investigadas. Por otro lado, los resultados se sustentan en base al autor Alburquerque (2018) y Secretaría de Descentralización (2018), señalaron que esta dimensión se basa en la gestión del desarrollo en función de la cercanía con la realidad y la población para buscar un crecimiento favorable en la región con un beneficio en común.

En el ámbito nacional Cillóniz (2019), en un artículo publicado recalcó la importancia del aeropuerto de Pisco, cuyas operaciones beneficiarían a todo el país sino en especial a la zona sur. Por su parte, en el ámbito internacional Valdez (2019), a través del artículo publicado en EFE News Service, Madrid, hizo referencia a la idiosincrasia de geográfica y de distribución de la población para la descentralización. Mientras que en el ámbito internacional Monrroy (2018) a través del artículo publicado en el diario El Mercurio, Santiago de Chile mencionó trabajar en cuatro ejes: Financiamiento regional, planes de ordenamiento territorial, capital humano y participación social, y entregar propuestas en un plazo aproximado. Con el objetivo de poder trabajar con organizaciones sociales, gobiernos regionales y locales para la mejor toma de decisiones y un bien común. Adicional a lo mencionado anteriormente Bueno J. (2014) a través de su tesis aportó la importancia del análisis, rendimiento y una determinación continua de los procesos en mira de encontrar errores. De igual forma, mencionó sobre la importancia de la inversión en las regiones y la enorme demanda de servicios a atender ya que muchas pueden ser eficientes y otras no al momento de cumplir con plazos estimados o servicios con una mejor calidad a lo acostumbrado. Mientras que, Bueno J. (2014) a través de su tesis aportó la importancia de incrementar la inversión y las políticas públicas que coadyuvan el desarrollo económico y social de la región. Finalmente, NOTIMEX (2017-2018) mencionó investigación la importancia y el enfoque en la viabilidad de la creación e inversión de nuevos centros de operación que favorezcan a la región el cual albergará diferentes servicios para el manejo de carga y crecimiento económico equitativo de la región.

La segunda hipótesis específica planteada propuso inferir la existencia de una relación entre la dimensión administrativa y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021; cuyo resultado obtenido, a través del estadígrafo Rho de Spearman, determinó una significancia de 0,005 y valor de 0,525 positivo, rechazado la hipótesis nula y aceptando la hipótesis alterna, dando con esto la existencia de una correlación positiva considerable entre las variables investigadas. Por otro lado, los resultados se sustentan en base al autor Alburquerque (2018) y Secretaría de Descentralización (2018), señalaron que la descentralización administrativa se basa en el fortalecimiento de la gestión como instrumento de función desde el Gobierno Central, Regional y Cuerpo de Gerentes públicos y privados. En el ámbito nacional, Cassinelli (2018) mencionó que se debería dar un empuje a la toma de decisiones por parte de los concesionarios para mejorar los aeropuertos subalternos. Por otro lado, Cabrera (2018) a través de su tesis mencionó la importancia de la comprobación en los procesos logísticos de los almacenes con miras de mejorar el servicio brindado de una institución.

Asimismo, en el ámbito internacional Previsión (2020), a través del artículo publicado en Portafolio – Bogotá mencionó tres problemas fundamentales, siendo la primera la compleja división de competencias entre los gobiernos y la mala administración de sus funciones, el segundo se basa en la poca autonomía fiscal con el cual cuenta las entidades y finalmente la inflexibilidad en el gasto de las entidades los cuales se han vuelto un problema mayor a relucir durante el periodo de pandemia por COVID-19. Por su parte, Valdez (2019), a través del artículo publicado en EFE News Service, Madrid, hizo alusión a la necesidad de potenciar la innovación para ir mejorando la eficacia y la eficiencia del sector público con la finalidad de contribuir al desarrollo de la región y el crecimiento de la competitividad. Mientras que Joyce (2018) destacó la importancia del rediseño del método de asignación lineal con el fin de generar procesos de gestión y actividades operativas más eficientes y con espacios óptimos. Finalmente, Ryzaldi & Abdul (2015) a través de su tesis aportó un mejoramiento del sistema de almacenamiento en referencia al mejoramiento del mismo y a través de un método inductivo-explorativo.

La tercera hipótesis específica planteada propuso inferir la existencia de una relación entre la dimensión social y el sistema de almacenamiento aeroportuario en un concesionario de Lima en el año 2021; cuyo resultado obtenido, a través del estadígrafo Rho de Spearman, determinó una significancia de 0,003 y valor de 0,552 positivo, rechazado la hipótesis nula y aceptando la hipótesis alterna, dando con esto la existencia de una correlación positiva considerable entre las variables investigadas. Por otro lado, los resultados se sustentan en base al autor Alburquerque (2018) y Secretaría de Descentralización (2018), señalaron que la descentralización económica se basa en las funciones e inversión de proyectos económicos para el bien sostenible. En el ámbito nacional Buendía (2015) mencionó en estimar si los costos de Exportación influyen en la agroexportación de las empresas de la Región Ica, buscando así establecer medidas y/o alternativas que puedan tener los empresarios con la finalidad de aprovechar las oportunidades de infraestructura que puedan existir en la provincia en otras regiones aledañas. Cillóniz (2019) mencionó que, generando nuevas vías de acceso a los terminales, la construcción y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria para el ingreso de nuevos nichos de mercado que ayudarían al crecimiento económico de la región. Por su parte, Coca (2016), indicó en su tesis una propuesta de mejora en la gestión de almacenamiento el cual tuvo un 96% de efectividad entre sus procesos. Lo que se buscó en esa investigación fue determinar las necesidades, identificar las funciones, establecer unidades de carga, etc., con el fin de mejorarlo para el beneficio de la empresa en investigación.

Asimismo, en el ámbito internacional Previsión (2018), a través del artículo publicado en el diario EFE News Service, Madrid, mencionó la creación de instrumentos de estudio a través de estudios de impacto para la descentralización en su región con la finalidad de supervisar la conducta del crecimiento económico y generar un manual de percepción de la administración pública general. Mientras que Esquivel (2018) a través de un artículo publicado mencionó sobre la creación de instrumentos de estudio los cuales generen un impacto y/o conductas que nos ayuden con un resultado con el fin de generar un manual de percepción de la administración pública general. Similar opinión encontrada en el artículo de la

revista REFORMA (2018) el cual destacó la importancia de la implementación de cambios para la incorporación de mejores prácticas en materia de contrataciones públicas, de gobernanza, integridad y transparencia.

VI. CONCLUSIONES

En base a los resultados obtenidos en la presente investigación, se mencionaron las siguientes conclusiones:

PRIMERA: Conforme a los resultados adquiridos de las variables de estudio, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organizacional, el 3.7% manifestó que la descentralización es baja en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente en un concesionario de Lima durante el periodo del 2021. El 74.1% manifestó que la descentralización es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente en un concesionario de Lima durante el periodo del 2021. Por otro lado, el 11.1% manifestó que la descentralización es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente en un concesionario de Lima durante el periodo del 2021. Finalmente, el 11.1% manifestó que la descentralización es alta en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente en un concesionario de Lima durante el periodo del 2021.

Por otro lado, el análisis inferencial mediante el estadígrafo Rho Spearman reveló un nivel de significancia bilateral de 0,002; rechazando la hipótesis nula y aceptando la hipótesis alterna. Adicional a esto, se halló que existe correlación significativa entre la variable descentralización y la variable de sistema de almacenamiento aeroportuario, puesto que su valor es menor a 0,05. Por otro lado, la correlación tiene un nivel de 0,570 positivo. Determinando así que existe correlación positiva considerable entre las variables de investigación. Dando por concluido, que la relación es directamente proporcional entre las dos variables investigadas, lo que significa que a mayor descentralización será mayor el sistema de almacenamiento aeroportuario.

SEGUNDA: Conforme a los resultados adquiridos de las variables de estudio, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización, el 11.1% manifestó que la descentralización social es baja en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente. El 63%

manifestó que la descentralización social es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente. Por otro lado, el 3.7% manifestó que la descentralización social es alta en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente. Finalmente, el 7.4% manifestó que la descentralización social es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente y el 14.8% manifestó que la descentralización social es alta en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente.

Asimismo, el análisis inferencial mediante el estadígrafo Rho Spearman reveló un nivel de significancia bilateral de 0,075; rechazando la hipótesis nula y aceptando la hipótesis alterna. Adicional a esto, se halló que no existe correlación significativa entre la dimensión social y la variable de sistema de almacenamiento aeroportuario, puesto que el valor es mayor 0,05. Por otro lado, la correlación tiene un nivel de 0,348 positivo, determinando así que existe correlación positiva media entre las variables de investigación. Dando por concluido, que la descentralización social no es decisiva para el sistema de almacenamiento aeroportuario.

TERCERA: Conforme a los resultados adquiridos de las variables de estudio, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización el 22.2%, manifestó que la descentralización administrativa es baja en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente. El 55.6% manifestó que la descentralización administrativa es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente. Por otro lado, el 11.1% manifestó que la descentralización administrativa es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente. Finalmente, el 11.1% manifestó que la descentralización administrativa es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente.

Asimismo, el análisis inferencial mediante el estadígrafo Rho Spearman reveló un nivel de significancia bilateral de 0,005; rechazando la hipótesis nula y aceptando la hipótesis alterna. Adicionalmente se halló que existe correlación

significativa entre la dimensión administrativa y la variable de sistema de almacenamiento aeroportuario, puesto que el valor es menor 0,05. Por otro lado, la correlación tiene un nivel de 0,525 positivo, determinando así que existe correlación positiva considerable entre las variables de investigación. Dando por concluido, que a mayor mejora de la descentralización administrativa será mayor el sistema de almacenamiento aeroportuario.

CUARTA: Conforme a los resultados adquiridos de las variables de estudio, del 100% de los jefes de área y supervisores de la organización, el 33.3% manifestó que la descentralización económica es baja en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente. El 44.4% manifestó que la descentralización económica es media en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es medianamente eficiente. Por otro lado, el 7.4% manifestó que la descentralización económica es baja en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente. Adicional a esto, el 3.7% manifestó que la descentralización económica es media mientras el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente. Finalmente, el 11.1% manifestó que la descentralización económica es alta en la organización mientras que el sistema de almacenamiento aeroportuario es eficiente.

Asimismo, el análisis inferencial mediante el estadígrafo Rho Spearman reveló un nivel de significancia bilateral de 0,003; rechazando la hipótesis nula y aceptando la hipótesis alterna. Adicionalmente, se halló que existe correlación significativa entre la dimensión económica y la variable de sistema de almacenamiento aeroportuario, puesto que el valor es menor 0,05. Por otro lado, la correlación tiene un nivel de 0,552 positivo, determinando así que existe correlación positiva considerable entre las variables de investigación. Dando por concluido, que a mayor mejora de la descentralización económica será mayor el sistema de almacenamiento aeroportuario.

Cabe mencionar también la importancia de no haber encontrado información a nivel nacional ligado a las variables y al tema a investigar, al ser este un tema desconocido y poco explorado por canales de investigación ligados sector.

VII. RECOMENDACIONES

En base a los resultados obtenidos en la presente investigación, se sugiere lo siguiente:

PRIMERA: Tomar en cuenta la importancia que tiene la descentralización respecto a la mejora y fortalecimiento del sistema de almacenamiento aeroportuario. Enfocarse en mejorar y perfeccionar el uso de sus recursos con la finalidad de generar un valor agregado a los servicios brindados y generar el beneficio mutuo entre la organización y las regiones aledañas. Determinar alternativas que se puedan tener, con la finalidad de aprovechar las oportunidades de infraestructura, tecnología, accesibilidad, eficiencia y mejora del sistema de almacenamiento aeroportuario para la descentralización de la capital dando consigo el uso de aeropuertos alternos de manera progresiva.

SEGUNDA: Fortalecer y mejorar la calidad de servicio brindado hacia sus clientes con la finalidad de que exista confianza y fidelidad de los mismos. Establecer procesos operativos más eficientes, capacitaciones más aptas y claras para sus colaboradores., cercanía a la realidad con la finalidad de buscar un crecimiento y/o beneficio mutuo entre la organización y las regiones. De igual forma, se sugiere la participación social y entrega de propuestas a plazos aproximados que se puedan cumplir en mediano tiempo con el objetivo de trabajar de la mano con las regiones, organizaciones sociales, gobiernos regionales y/o locales para la mejor toma de decisiones y un beneficio en común entre las partes, todo esto con la finalidad de promover un foco de inversión altamente llamativo para futuras inversiones.

TERCERA: Emplear una difusión más concreta de lo que se busca como organización con miras a la descentralización y el mejoramiento del sistema de almacenamiento aeroportuario tanto en el aeropuerto de Lima y el uso progresivo de los aeropuertos aledaños. De igual forma, se sugiere realizar un empuje a la toma de decisiones por parte de las organizaciones vinculadas al manejo y operaciones dentro del aeropuerto de Lima y la mejora de los aeropuertos subalternos. Asimismo, se sugiere la necesidad de potenciar la innovación y la

optimización de procesos vinculados a la mejora de la eficacia y la eficiencia vinculadas del sector público con la finalidad de contribuir al desarrollo de la región y el crecimiento de la competitividad.

CUARTA: Implementar las mejoras tecnológicas en la toma de decisiones de la organización, sus instalaciones y en sus colaboradores, de tal forma que la evolución sea progresiva. Por otro lado, se sugiere el mejoramiento de las inversiones, la autonomía fiscal y las políticas públicas con miras a generar un financiamiento limpio y sin corrupción el cual beneficie no sólo a la organización sino también a la poblaciones aledañas y agroexportadores. Asimismo, se sugiere la supervisión de la conducta del crecimiento económico de las regiones con la finalidad de generar el mejoramiento de las operaciones en los aeropuertos subalternos y la descentralización progresiva de la capital.

REFERENCIAS

Acacia Technologies (26 de noviembre del 2019), Principales KPI para monitorizar el almacén. https://www.acaciatec.com/principales-kpi-para-monitorizar-almacen/#Me_interesa_saber_mas

Aeropuertos del Perú (2020), Plan de Negocios – Aeropuertos del Perú AÑO 2020. <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/pdn-2020-adp.pdf>

AETAI (2019), Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional. <https://portaldeturismo.pe/noticia/aetai-recomienda-evitar-adquirir-boletos-internacionales-de-ultimo-minuto/>

Agasys (3 de septiembre del 2018), Los principales indicadores de desempeño de tu almacén. <https://agasys.com.mx/2018/09/03/los-principales-indicadores-de-desempeno-de-tu-almacen/>

Albuquerque, Francisco (2004), “Desarrollo económico local y descentralización en América Latina”, en Revista de la CEPAL, N° 82, abril, CEPAL, Santiago de Chile, pp. 157- 191.

Albuquerque, Francisco (2018), “Desarrollo económico local y descentralización en América Latina”, CEPAL, Santiago de Chile, Edición 2018.

Alva (2008: 19). - ARCHIVO TUE-114PDF.

Ballou, R. (2004). Logística: Administración de la cadena de suministro. Quinta Edición. México, D.F.: Editorial Pearson Education

Banco Mundial (2010: 16). [https://documentos.bancomundial.org/es/publication/documents-reports/documentdetail/256881468277786776/descentralizacion-politica-y-servicios-públicos](https://documentos.bancomundial.org/es/publication/documents-reports/documentdetail/256881468277786776/descentralizacion-politica-y-servicios-p%C3%BAblicos)

Banda (11 de julio de 2011). Indicadores de Oferta y demanda. <https://www.economiasimple.net/indicadores-de-oferta-y-demanda.html>

Brueckner, Jan K. (2003), Airline Traffic and Urban Economic Developmentb - <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1080/0042098032000094388>

Buendía (2015), a través de la tesis titulada Efecto de los costos en la exportación a través del Aeropuerto Internacional de Pisco, Ica. <http://repositorio.autonomadeica.edu.pe/bitstream/autonomadeica/123/1/BUENDIA%20APARCANA%20ROBERTO%20REYMUNDO-COSTOS%20EXPORTACION%20A%20TRAVES%20AEROPUERTO.pdf>

Bueno. J. (2014). Análisis prospectivo de los aeropuertos de México. México D.F. <https://es.scribd.com/document/288031802/TESIS-Analisis-Prospectivo-De-Los-Aeropuertos-en-México>

Cabrera, L. (2018). Propuesta de reingeniería en los procesos de almacenaje de la empresa de servicios internacionales aeroportuarios Talma SAC para la reducción de quejas por los servicios ofertados proyectados al 2018. (Tesis para optar al grado de Administración de Negocios Globales). Lima. Universidad Ricardo Palma. https://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/URP/1656/T030_nrdni_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Cassinelli (2018), Edición Agosto, 2018: Gerente general de TALMA SA, entrevista brindada a la revista América Economía.

CEPLAN (2009: 4). [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/E81A8D2E8184F1EE052576A40072E815/\\$FILE/CIAE_INFORME_CEPLAN.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/E81A8D2E8184F1EE052576A40072E815/$FILE/CIAE_INFORME_CEPLAN.pdf)

Cfr. Aghón et al. Ruiz (2001;180)

Cillóniz (2019), Entrevista para el portal informativo de la Cámara Nacional de Turismo del Perú. - Gobierno construirá nuevas vías de acceso al aeropuerto y puerto de Pisco. <https://portaldeturismo.pe/noticia/gobierno-construira-nuevas-vias-de-acceso-al-aeropuerto-y-puerto-de-pisco/>

Coelho, Fabián (17/05/2019). "Metodología". En: Significados.com. Disponible en: <https://www.significados.com/metodologia/>

Comisión de la Descentralización del Congreso de la Republica (2019). https://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2018/Descentralizacion/Interface/files/14_evaluaci%C3%B3n_del_proceso_2018-2019.pdf

CORBETTA, P. (2003). Metodología y técnicas de investigación social. Madrid. McGraw-Hill, pp 448. <https://diversidadlocal.files.wordpress.com/2012/09/metodologc3ada-y-tc3a9cnicas-de-investigacic3b3n-social-piergiorgio-corbetta.pdf>

CORBETTA, P. (2003). Metodología y técnicas de investigación social. Madrid. McGraw-Hill, pp 448.

CORBETTA, P. (2003). Metodología y técnicas de investigación social. Madrid. McGraw-Hill, pp 448. <https://diversidadlocal.files.wordpress.com/2012/09/metodologc3ada-y-tc3a9cnicas-de-investigacic3b3n-social-piergiorgio-corbetta.pdf>

Descentralización va a tardar: Esquivel. (2018, Aug 08). El Universal Retrieved from <https://www.proquest.com/newspapers/descentralización-va-tardar-esquivel/docview/2084882335/se-2?accountid=37408>

Diccionario de la Lengua Española, Edición del Tricentenario, Real Academia Española (www.dle.rae.es).

Ejes de gobierno peruano serán inversión, descentralización y anticorrupción: PERÚ GOBIERNO (previsión). (2018, Jun 05). EFE News Service Retrieved from <https://www.proquest.com/wire-feeds/ejes-de-gobierno-peruano-serán-inversión/docview/2049943511/se-2?accountid=37408>

'Es la única opción'. (2018, Apr 08). Reforma Retrieved from <https://www.proquest.com/newspapers/es-la-única-opción/docview/2022798576/se-2?accountid=37408>

Escuela de Estudios Industriales y Empresariales – Ing. Industrial – UIS Diseño de Plantas – Ing. Edwin Alberto Garavito, 2010 (pág. 03)

FRAZELLE, Edward (2007). Logística de almacenamiento y manejo de materiales de clase mundial. Bogotá. Editorial: Norma.

GACM (2020), Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, Como la GACM ayudará a fortalecer el sistema aeroportuario metropolitano en 2020-2024. <https://www.proquest.com/docview/2470251878/4BE9A57E28B64CB3PQ/2?accountid=37408>

Gómez, D. (25 de marzo del 2016), Los 5 niveles de servicio y la consecuente reacción del cliente. <https://bienpensado.com/5-niveles-de-servicio/>

Gonzales de Olarte, Efrain; Centralismo vs Descentralización, Concentración vs Desconcentración, PUCP, 2016.

Graham, «Graham, A. (2011). The objectives and outcomes of airport privatisation».

Hernández Ávila CE, Carpio N. Introducción a los tipos de muestreo. Revista ALERTA. 2019; 2(1): 75-79. DOI: 10.5377/alerta. v2i1.7535 - <https://alerta.salud.gob.sv/introduccion-a-los-tipos-de-muestreo/>

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). Metodología de la investigación (6ª Edición). México D.F: McGraw-Hill / Interamericana Editores, S.A. http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-02762004000100012

Hernández-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2018). Metodología De La Investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta (1a ed.). McGraw-Hill.

Hernández-Sampieri, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). Metodología de la investigación (6ª ed.). McGraw-Hill Education. 600 pp. ISBN: 978-1-4562-2396-0.

<http://repositorio.cultura.gob.pe/bitstream/handle/CULTURA/563/Plan%20Nacional%20de%20Descentralizaci%c3%b3n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<https://elceo.com/bienes-raices/sector-aeroportuario-sera-el-mas-beneficiado-con-el-acuerdo-de-infraestructura/>

Inicia operaciones nuevo centro de carga aeroportuario de Valladolid. (2018, Aug 30). Notimex Retrieved from <https://www.proquest.com/newspapers/inicia-operaciones-nuevo-centro-de-carga/docview/2097165543/se-2?accountid=37408>

Jordana, Jacint (2001), Relaciones intergubernamentales y descentralización en América Latina: una perspectiva institucional, Documentos de Trabajo - Proyecto conjunto INDES-Unión Europea, Serie de Documentos de Trabajo I22 UE, Banco Interamericano de Desarrollo, Washington, D.C., EU, 117 p.

Joyce (2018), Propuesta de mejora del Sistema de Almacenamiento y Distribución Interna (Lay-out) de las bodegas de una empresa dedicada a la Venta al por mayor de Productos Plásticos – Guayaquil. <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/15974/1/UPS-GT002240.pdf>

LEY 27261, Título III: Infraestructura, Capítulo I: Aeródromos y aeropuertos.
https://portal.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/normas/documentos/legales/2/Ley_de_Aeronautica_Civil_27261.pdf

Mondragón Barrera, M. A. (2014). Uso de la correlación de Spearman en un estudio de intervención en fisioterapia. *Movimiento científico*. 8(1), 98-104.

Monrroy, E. (2018, Jul 31). Gobierno conformará mesas de descentralización. *El Mercurio* Retrieved from <https://www.proquest.com/newspapers/gobierno-conformará-mesas-de-descentralización/docview/2079943511/se-2?accountid=37408>

Mujica, J., Melgar, S., & Trigoso, N. Z. (2017). Corrupción en gobiernos subnacionales en el Perú. un estudio desde el enfoque de la oportunidad delictiva. *Elecciones*, 16(17), 45-76. Retrieved from <https://www.proquest.com/scholarly-journals/corrupción-en-gobiernos-subnacionales-el-perú-un/docview/2075727078/se-2?accountid=37408>

Nobel de economía hart cree que en la UE debería haber más descentralización: PREMIOS NOBEL ECONOMÍA (previsión). (2016, Dec 09). *EFE News Service* Retrieved from <https://www.proquest.com/wire-feeds/nobel-de-economía-hart-cree-que-en-la-ue-debería/docview/1847095761/se-2?accountid=37408>

Nuria (4 de septiembre del 2019), 11 indicadores de gestión de inventarios (I) – Excelium. <https://www.excelium.net/2019/09/04/indicadores-de-gestion-de-inventarios-1/>

Ortiz de Zevallos, Gabriel y Pollarolo, Pierina; editores. *Reforma del Estado Descentralización*. Lima, Instituto Apoyo, 2000, p. 18.

Palella, S. y Martins, F. (2008). *Metodología de la Investigación Cuantitativa* (2ª Edición). Caracas: FEDUPEL.

PCM. Plan Anual de Transferencia de Competencias Sectoriales 2007.

Portal <Aerolineas.us>, Sector aeroportuario.

Research in Transportation Business & Management, vol. 1, pp. 3-14, 2011

Robbins y Coulter (2017). <https://tesisciencia.com/2018/08/20/tesis-variables-dimensiones-indicadores/>

Ryzaldi, H.&Abdul, P. (2015). La efectividad del data warehouse en la utilización del aeropuerto Internacional Soerkano- Hatta (Tesis de pregrado). Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, Ríobamba, Ecuador.

Secretaría Nacional de Descentralización (2011), La descentralización en el Perú. Una revolución en democracia. Lima: PCM. (pág. 45-76)

Valdez (2019), EFE News Service, Madrid, titulado Argentina, Chile y Perú exponen sus retos de descentralización en Bruselas: UE LATINOAMÉRICA.
<https://www.proquest.com/wire-feeds/gobierno-peruano-y-regiones-adoptan-acciones/docview/1961196799/se-2?accountid=37408>

Vreedenburgh, M. (1999). Airport Operational Efficiency. Recuperado de www.icao.int/icao/en/ro/nacc/aps/05_vreedenburgh.pdf

Westreicher, Guillermo (2021). Encuesta.
<https://economipedia.com/definiciones/encuesta.html>

Yucatán contará con nuevo centro de carga aeroportuaria en valladolid. (2017, May 16). Notimex Retrieved from <https://www.proquest.com/newspapers/yucatán-contará-con-nuevo-centro-de-carga/docview/1899165174/se-2?accountid=37408>

ANEXOS

ANEXO 1: Matriz de consistencia

OBJETIVO	HIPÓTESIS	VARIABLES	METODOLOGÍA	POBLACIÓN Y MUESTRA
Objetivo General	Hipótesis General			
Determinar la relación que existe entre el proceso de descentralización y el sistema de almacenamiento aeroportuario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el año 2021.	Existe relación significativa entre la descentralización y el sistema de almacenamiento aeroportuario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el año 2021.			
Objetivos Específicos	Hipótesis Específicas			
Determinar la relación que existe entre el proceso de descentralización social y el sistema de almacenamiento aeroportuario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el año 2021.	Existe relación significativa entre la descentralización social y el sistema de almacenamiento aeroportuario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el año 2021.			
Determinar la relación que existe entre el proceso de descentralización administrativo y el sistema de almacenamiento aeroportuario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el año 2021.	Existe relación significativa entre la descentralización administrativa y el sistema de almacenamiento aeroportuario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el año 2021.			
Determinar la relación que existe entre el proceso de descentralización económico y el sistema de almacenamiento aeroportuario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el año 2021.	Existe relación significativa entre la descentralización económica y el sistema de almacenamiento aeroportuario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el año 2021.			

V1:
DESCENTRALIZACIÓN
Dimensiones:
 Social
 Administrativo
 Económico

V2: SISTEMA DE ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO
Dimensiones:
 Demanda de los Mercados
 Niveles de Servicio al Cliente
 Sistema de Manipulación Almacenaje a utilizar
 Producto a almacenar

Tipo de Investigación:
 Aplicada

Diseño de Investigación:
 No experimental, de corte transeccional o transversal y de nivel descriptivo correlacional.

Enfoque de Investigación:
 Encuesta

Instrumento de recolección de datos:
 Cuestionario

Población:
 60 colaboradores

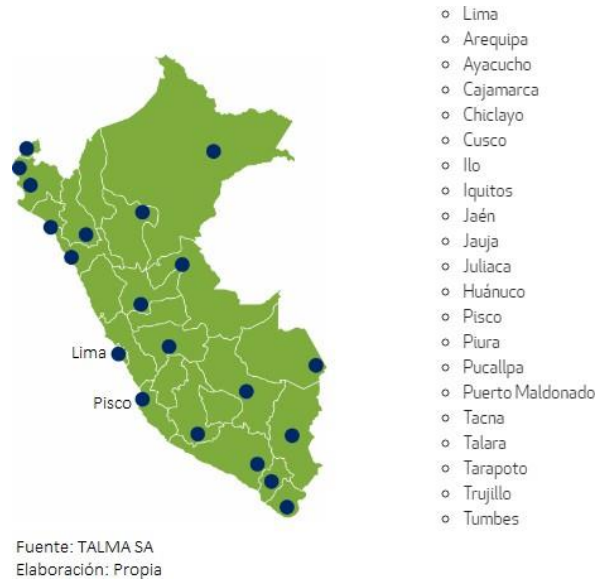
Criterio de Inclusión:
 Jefes de Área y Representantes

Criterio de Exclusión:
 Supervisores

Muestra:
 27 colaboradores (tomada por conveniencia)

Muestreo:
 No probabilístico, debido a que la muestra fue por conveniencia.

ANEXO 2: Lista de departamentos donde existe mayor operación aeroportuaria, incluyendo los aeropuertos de Lima y Pisco



ANEXO 3: El transporte aéreo y su contribución a la economía del país



Fuente: La importancia del transporte aéreo en el Perú 2017 - IATA
Elaboración: IATA

ANEXO 4: Cantidad de vuelo directos a destinos en los 10 países y 10 ciudades de crecimiento más rápido

Cantidad de vuelos directos a destinos en los 10 países de crecimiento más rápido

India
Bangladesh
Vietnam
Paquistán
China
Indonesia
Filipinas
Kazajistán
Angola
Nigeria



0
VUELOS DIRECTOS
A DESTINO A LOS
10 PAÍSES DE
CRECIMIENTO
MÁS RÁPIDO

Cantidad de vuelos directos a destinos en las 10 ciudades de crecimiento más rápido

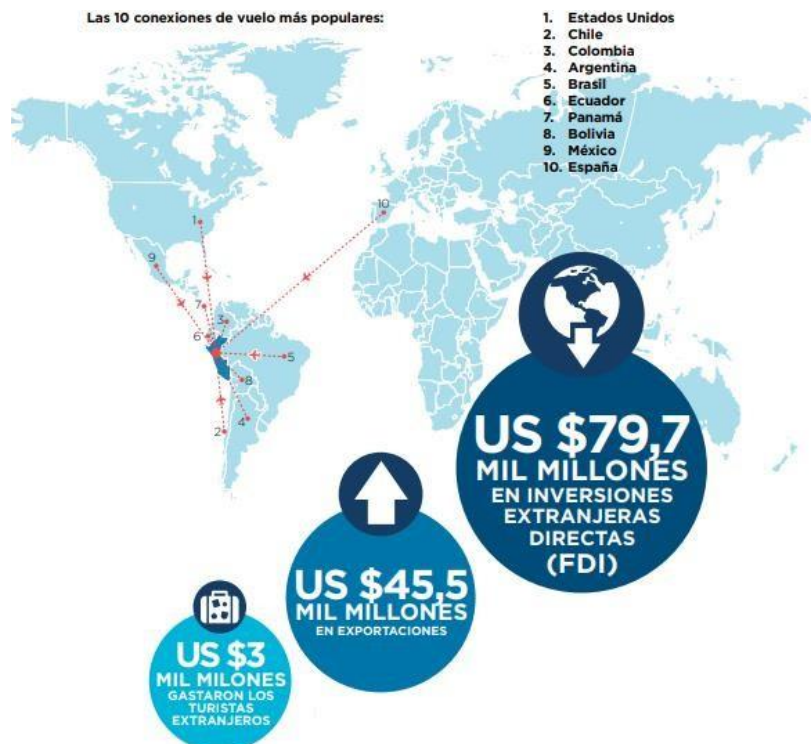
Surate
Ahmedabad
Ciudad de Ho Chi Minh
Hanói
Deli
Bangalore
Hyderabad (India)
Kinshasa
Daca
Lagos



0
VUELOS DIRECTOS
SEMANALES A
DESTINOS EN LAS
10 CIUDADES
DE MÁS RÁPIDO
CRECIMIENTO

Fuente: La importancia del transporte aéreo en el Perú 2017 - IATA
Elaboración: IATA

ANEXO 5: Conexiones de vuelo más populares en Perú (2017)



Fuente: La importancia del transporte aéreo en el Perú 2017 - IATA
Elaboración: IATA

ANEXO 6: Llegada de pasajeros y porcentaje de carga por continente – 2017



ANEXO 7: Principales cifras de infraestructura en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, 2001 y 2018

Infraestructura	2001	2018
Área de terminal (m2)	39467	89330
Área de plataforma (m2)	165000	373792
Número de posiciones de estacionamiento de aeronaves	18	52
Número de puentes de abordaje	0	19
Número de fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales	3	6
Posiciones de Migraciones en llegadas internacionales	12	33
Posiciones de Migraciones en salidas internacionales	12	24
Perú Plaza (m2)	No existía	3846

Fuente: <https://www.lima-airport.com/esp> - Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Elaboración: Propia

ANEXO 8: Principales aerolíneas operando en la capital

Aerolíneas Operando en el AIJCH			
Aerolíneas vuelos internacionales	Aerolíneas vuelos nacionales	Aerolíneas carga internacional	Aerolíneas carga nacional
Aerolíneas Argentinas	ATSA Airlines	ATSA Airlines	Aerosucre
AeroMéxico	Avianca	LCP Perú	Air Max Cargo
AirCanada	LCP Perú	Peruvian Airlines	Arrow Air Cargo
AirCanada	LATAM Airlines	Star Perú Cargo	ATI - ABX Cargo
AirEuropa	Star Perú		Atlas Air Cargo
AirFrance	Viva Air Airlines		Avianca Cargo
American Airlines	Sky Airlines		Centurión Cargo
Avianca			KLM Cargo
Copa Airlines			Korean Airlines
Delta Airlines			LATAM Cargo
Iberia			LAS Cargo
JetBlue Airways			Lufthansa Cargo
Jet Smart			Martinair
KLM			Holland
LATAM Airlines			Solar Cargo
Plus Ultra			Tampa Air Cargo
Sky Airlines			
Spirit Airlines			
TAME			
United Airlines			
Viva Air Airlines			
InterJet			

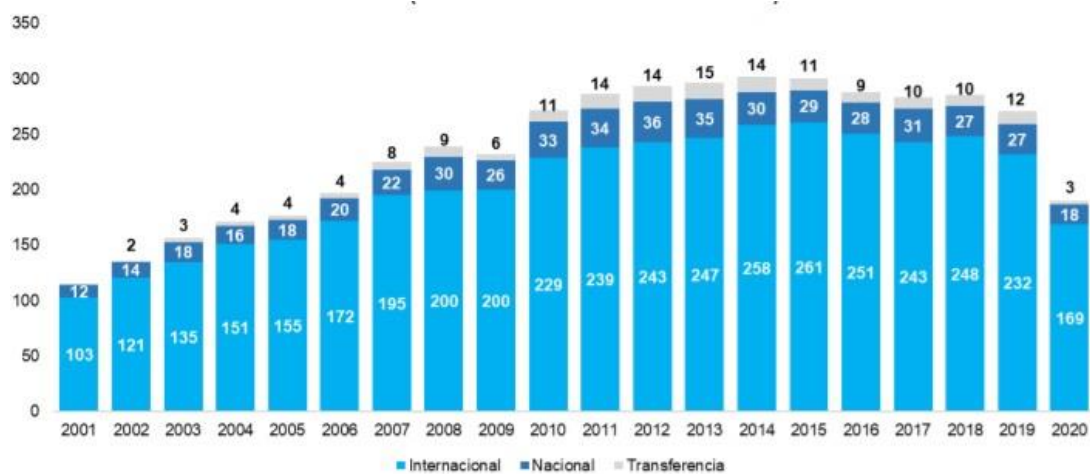
Fuente: <https://www.lima-airport.com/esp> - Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Elaboración: Propia

ANEXO 9: Participación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2020.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nacional	51.10%	51.80%	54.70%	54.40%	51.10%	52.20%	54.80%	54.80%	53.30%	51.10%	50.80%
Internacional	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	99.90%	100%	99.90%	100%
Tránsito y Transferencia	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TOTAL	89.70%	89.90%	90.80%	91.10%	91.30%	91.90%	92.60%	91.80%	92.40%	91.20%	91.40%

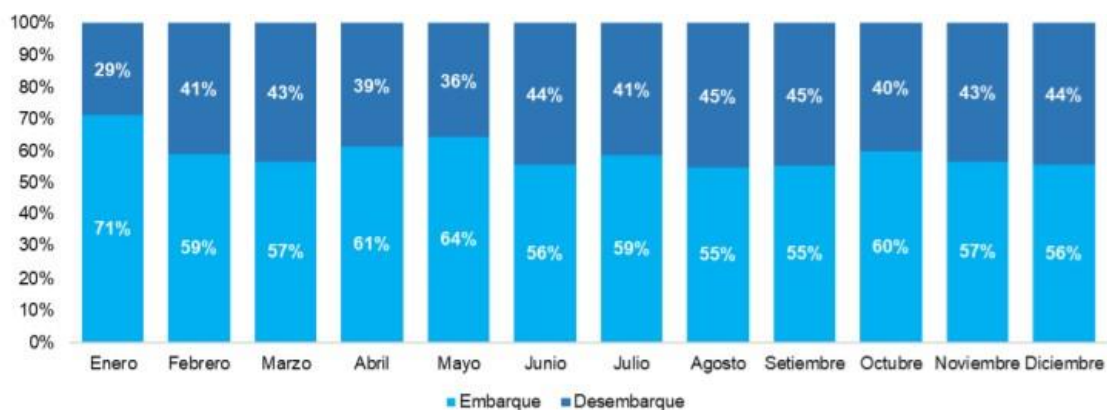
Fuente: <https://www.lima-airport.com/esp> - Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Elaboración: Propia

ANEXO 10: Tráfico de carga en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez según tipo de vuelo, periodo 2001-2018.



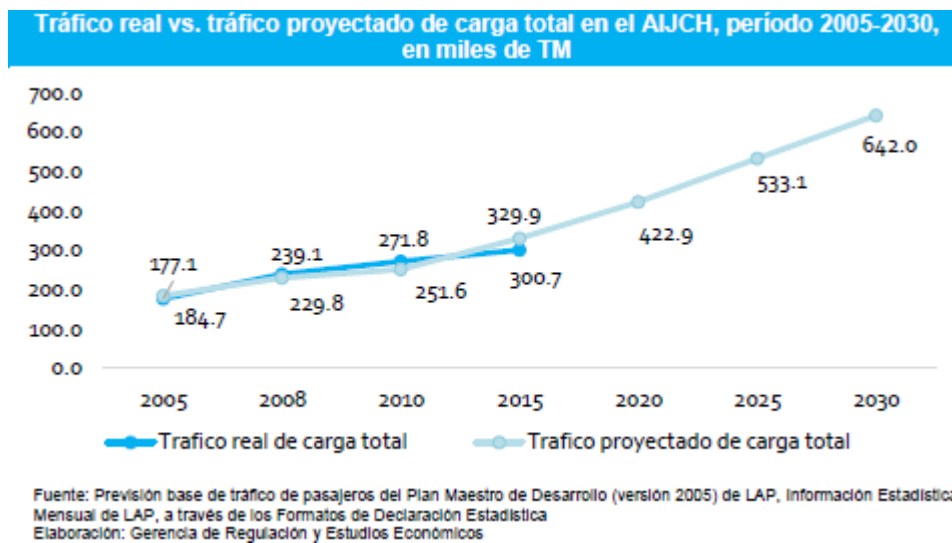
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ANEXO 11: Tráfico mensual de carga internacional en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, periodo 2020.



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ANEXO 12: Tráfico real vs tráfico proyectado de carga total en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, periodo 2005-2030.



ANEXO 13: Mapa de ubicación de los aeropuertos de la concesión

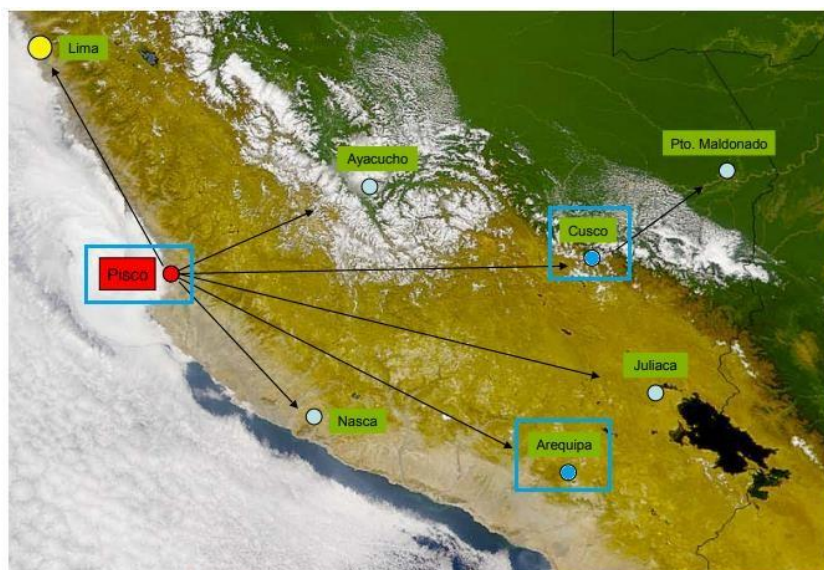


ANEXO 14: Ubicación geográfica de la región de Pisco y aeropuertos ubicados en el norte del país.



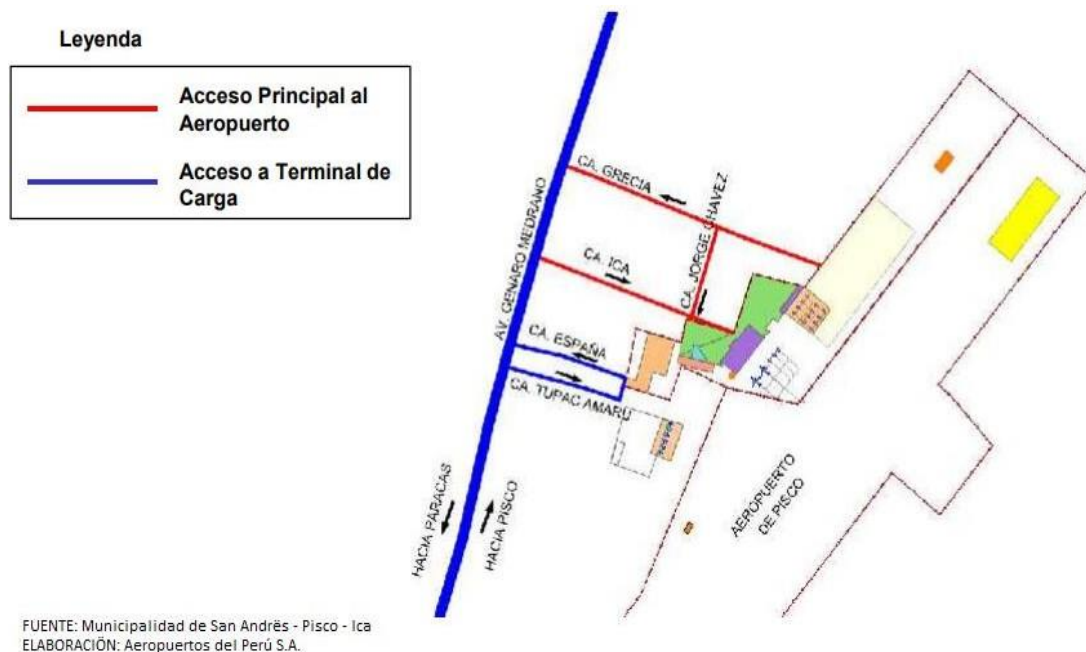
Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP)
Elaboración: Propia

ANEXO 15: Principales aeropuertos de la región sur del Perú

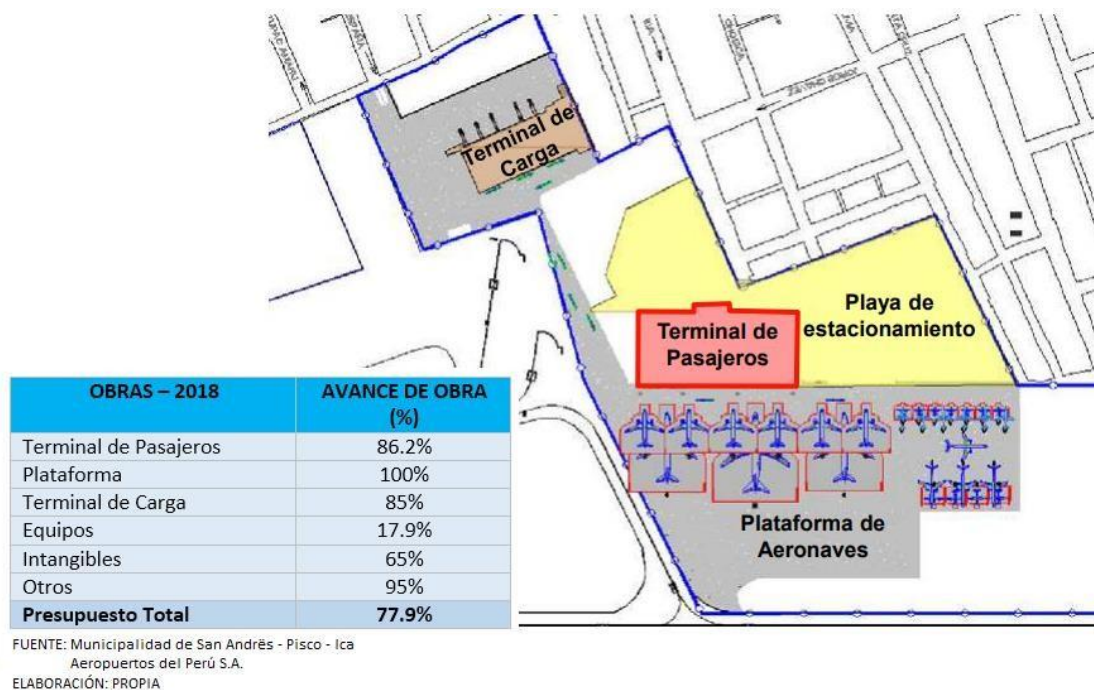


Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP)
Elaboración: Propia

ANEXO 16: Conectividad de terminal de pasajeros y terminal de carga en el aeropuerto de Pisco.



ANEXO 17: Nuevas instalaciones- Pisco, año 2014 – 2019.



ANEXO 18: Factores de diferenciación entre la zona norte y zona sur del Perú.

DIFERENCIACIÓN		
	ZONA NORTE	ZONA SUR
GEOGRÁFICA	Red de aeropuertos concentrados en el Norte, específicamente en Lima.	Un aeropuerto apto para brindar servicios aeroportuarios, ubicado al sur.
INFRAESTRUCTURA	Red de aeropuertos del norte con infraestructura existente por mejorar.	Un aeropuerto con pista de aterrizaje, pero con infraestructura para mejorar.
ACTIVIDAD	Una red de aeropuertos del norte integrada con Lima y entre ella misma.	Un aeropuerto aislado del circuito aerocomercial nacional.
MERCADO	Una red de aeropuertos del norte altamente concurrida por oferta y demanda	Un aeropuerto sin concurrencia de pasajeros ni aeronaves.
ELASTICIDAD DE OFERTA	Una red de aeropuertos del norte que no constituye un elemento competitivo a Lima	Un aeropuerto que sí constituye una alternativa competitiva a Lima.

Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP), 2020.

Elaboración: Propia

ANEXO 19: Resultados de la V de Aiken

Variable Descentralización

N° Ítems		\bar{x}	DE	V Aiken
Ítem 1	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 2	Relevancia	3.3	0.58	0.78
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 3	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 4	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 5	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 6	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.3	0.58	0.78
Ítem 7	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.3	0.58	0.78
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 8	Relevancia	3.3	0.58	0.78
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 9	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.3	0.58	0.78
Ítem 10	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.3	0.58	0.78
Ítem 11	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.3	0.58	0.78
	Claridad	3.3	0.58	0.78
Ítem 12	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89

Sistema de Almacenamiento Aeroportuario

N° Ítems		̄	DE	V Aiken
Ítem 13	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 14	Relevancia	3.3	0.58	0.78
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 15	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 16	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 17	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 18	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.3	0.58	0.78
Ítem 19	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.3	0.58	0.78
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 20	Relevancia	3.3	0.58	0.78
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 21	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.3	0.58	0.78
Ítem 22	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.3	0.58	0.78
Ítem 23	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.3	0.58	0.78
	Claridad	3.3	0.58	0.78
Ítem 24	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 25	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 26	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89

Ítem 27	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 28	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 29	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 30	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 31	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 32	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89
Ítem 33	Relevancia	3.7	0.58	0.89
	Pertinencia	3.7	0.58	0.89
	Claridad	3.7	0.58	0.89

ANEXO 20: Variable descentralización – estadística de elemento

Estadísticas de elemento			
	Media	Desviación estándar	N
D1	3.33	1.330	27
D2	2.26	1.375	27
D3	3.93	0.917	27
D4	3.00	0.961	27
D5	3.00	0.679	27
D6	3.00	1.038	27
D7	2.89	0.847	27
D8	2.59	0.694	27
D9	2.89	0.751	27
D10	2.70	0.669	27
D11	2.59	0.694	27
D12	2.41	0.931	27

ANEXO 21: Variable descentralización – estadística de total de elemento

Estadísticas de total de elemento				
	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
D1	31.26	49.892	0.093	0.907
D2	32.33	38.923	0.734	0.856
D3	30.67	48.769	0.296	0.882
D4	31.59	43.789	0.684	0.859
D5	31.59	47.097	0.627	0.865
D6	31.59	42.481	0.728	0.855
D7	31.70	45.140	0.663	0.861
D8	32.00	46.923	0.631	0.865
D9	31.70	47.293	0.537	0.868
D10	31.89	45.872	0.782	0.858
D11	32.00	45.308	0.815	0.856
D12	32.19	43.080	0.774	0.853

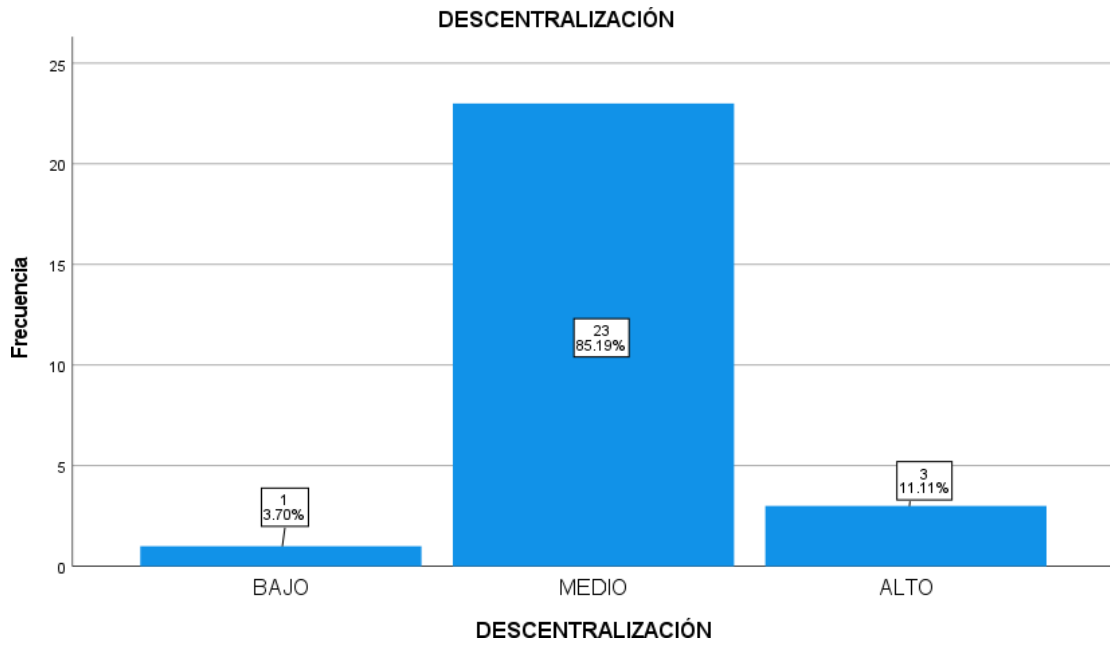
ANEXO 22: Variable sistema de almacenamiento aeroportuario – estadística de elemento

Estadísticas de elemento			
	Media	Desviación estándar	N
SA13	3.00	0.679	27
SA14	3.15	0.989	27
SA15	2.78	0.751	27
SA16	3.11	0.641	27
SA17	4.00	0.877	27
SA18	4.07	0.675	27
SA19	3.11	1.013	27
SA20	3.93	0.829	27
SA21	2.93	0.616	27
SA22	3.41	1.010	27
SA23	2.74	0.712	27
SA24	2.48	0.975	27
SA25	3.15	0.718	27
SA26	4.04	0.898	27
SA27	4.19	0.736	27
SA28	3.07	0.675	27
SA29	3.85	0.864	27
SA30	2.74	0.712	27
SA31	4.04	0.437	27
SA32	4.22	0.424	27
SA33	4.15	0.534	27

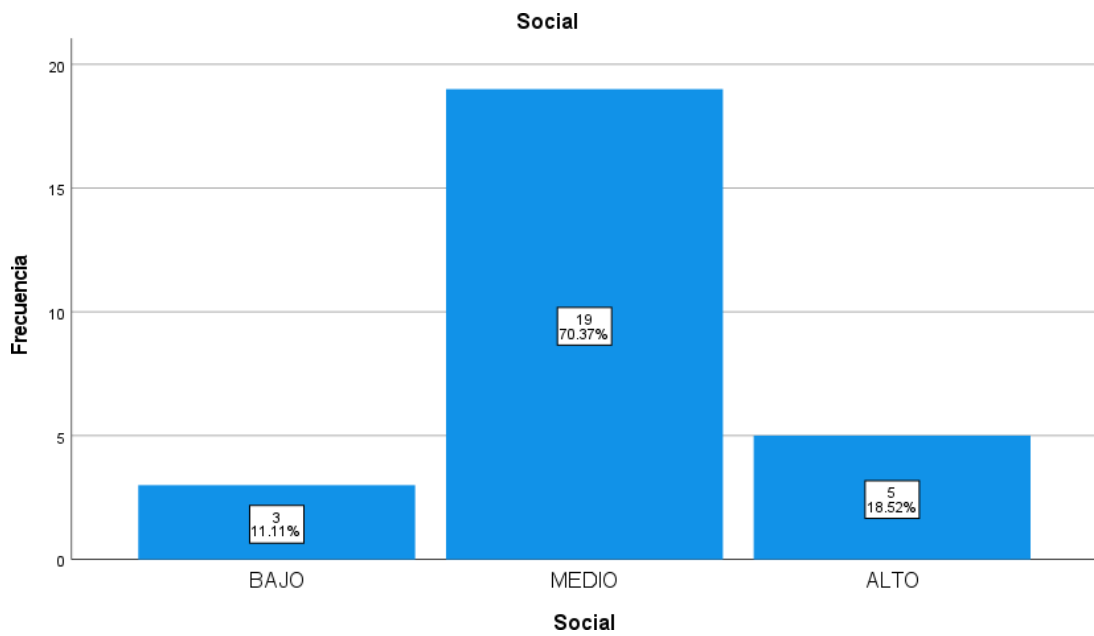
ANEXO 23: Variable sistema de almacenamiento aeroportuario – estadística de total de elemento

Estadísticas de total de elemento				
	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
SA13	69.15	47.362	0.526	0.786
SA14	69.00	43.462	0.637	0.775
SA15	69.37	47.396	0.463	0.789
SA16	69.04	46.806	0.631	0.782
SA17	68.15	50.900	0.086	0.811
SA18	68.07	51.764	0.054	0.809
SA19	69.04	42.883	0.666	0.773
SA20	68.22	47.949	0.358	0.795
SA21	69.22	46.718	0.671	0.781
SA22	68.74	54.353	-0.176	0.832
SA23	69.41	46.251	0.618	0.781
SA24	69.67	44.231	0.583	0.779
SA25	69.00	50.385	0.181	0.804
SA26	68.11	49.872	0.163	0.807
SA27	67.96	50.037	0.208	0.802
SA28	69.07	48.456	0.408	0.792
SA29	68.30	46.447	0.472	0.788
SA30	69.41	45.481	0.704	0.777
SA31	68.11	51.103	0.233	0.800
SA32	67.93	50.917	0.273	0.799
SA33	68.00	51.846	0.080	0.806

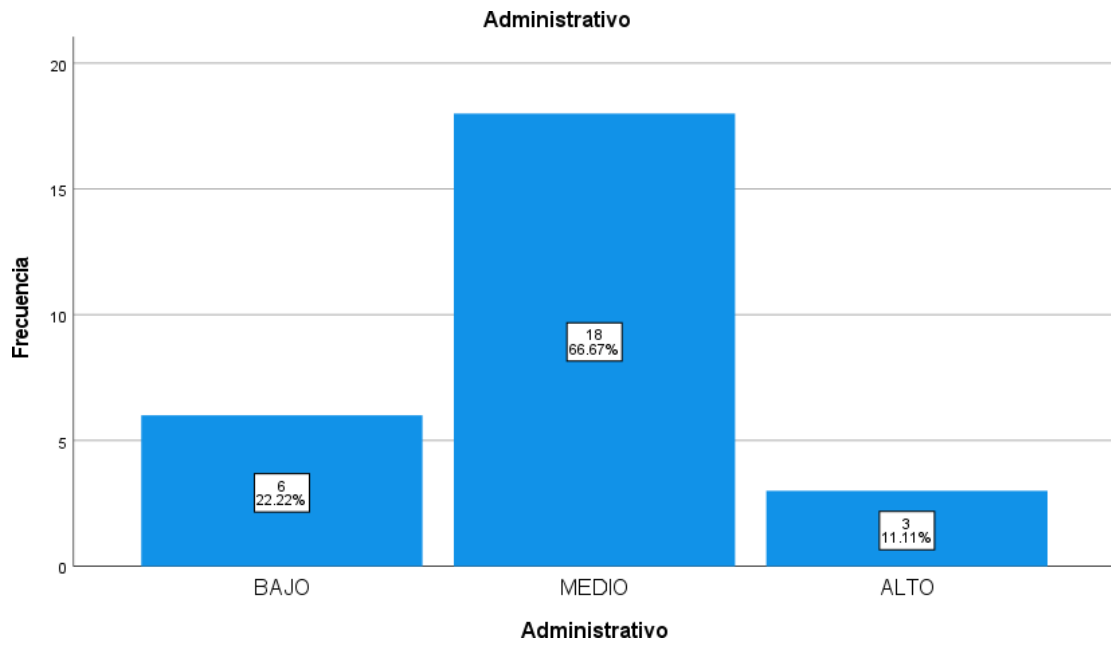
ANEXO 24: Frecuencias de la descentralización



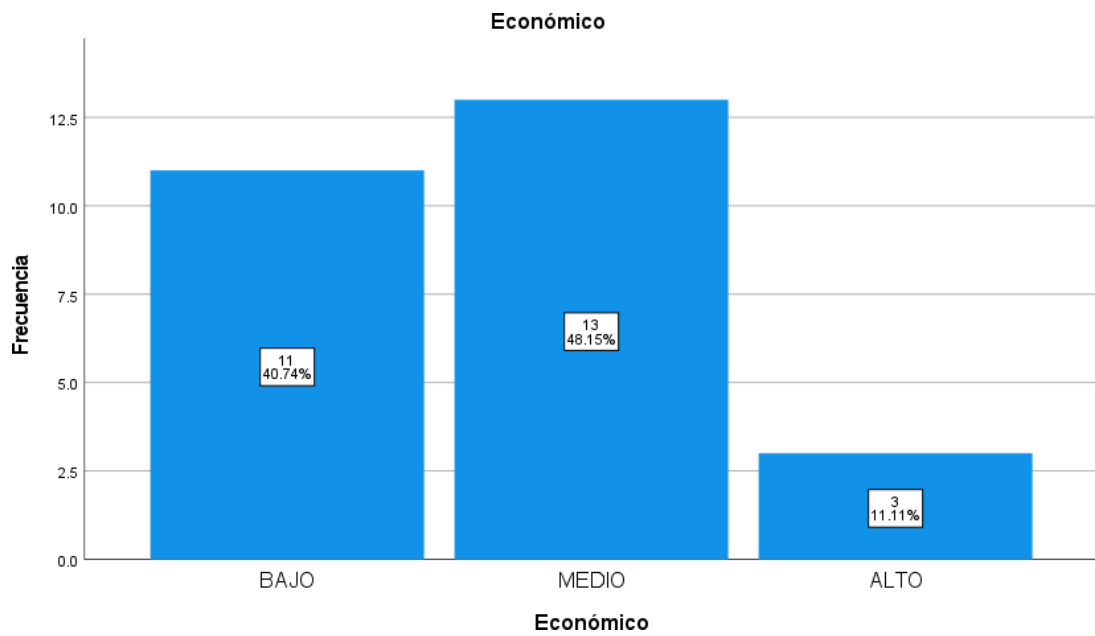
ANEXO 25: Frecuencias de la dimensión social



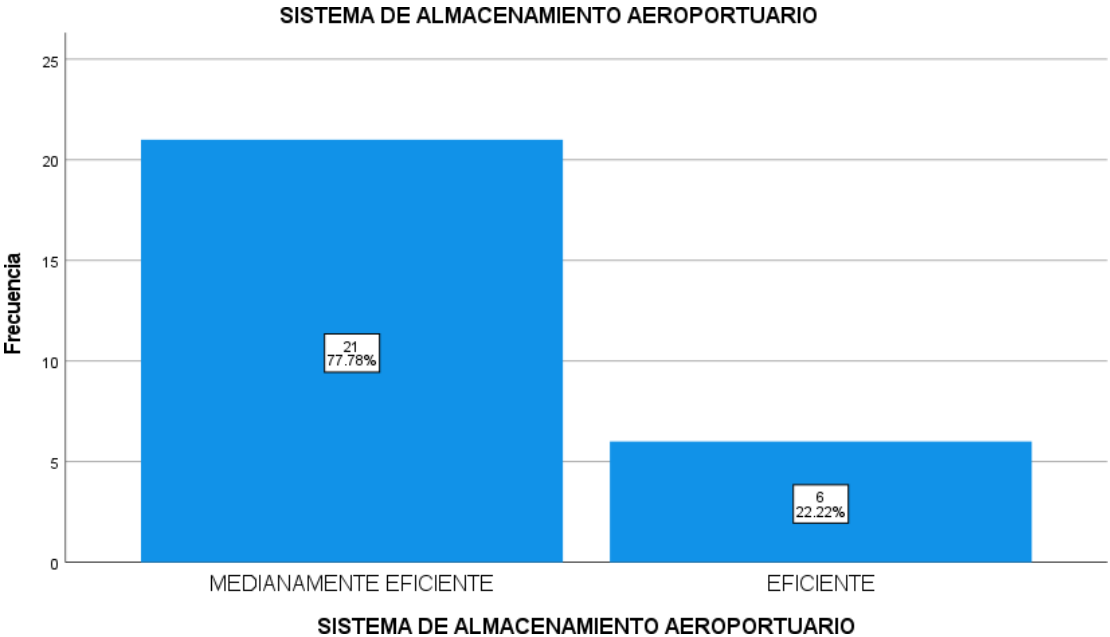
ANEXO 26: Frecuencias de la dimensión administrativo



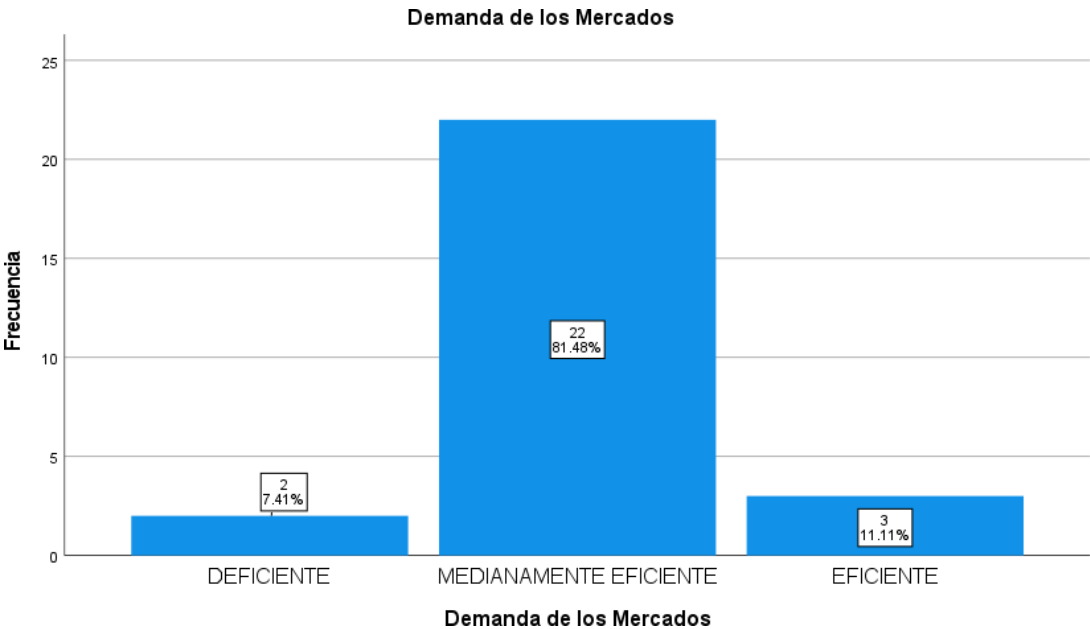
ANEXO 27: Frecuencias de la dimensión económico



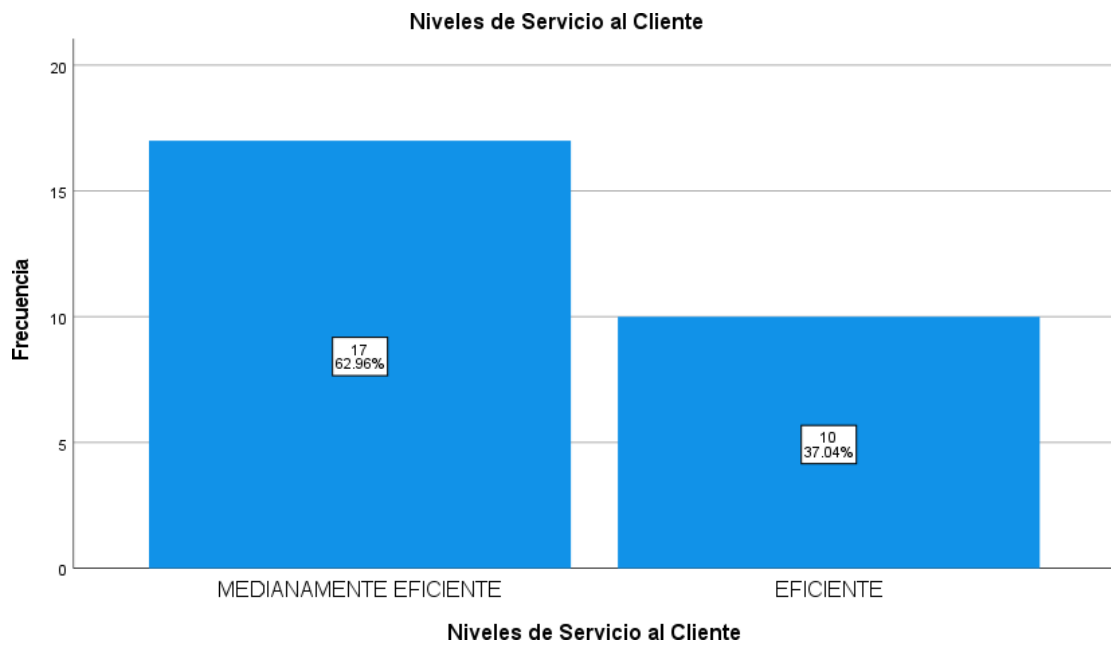
ANEXO 28: Frecuencias de la variable Sistema de Almacenamiento Aeroportuario



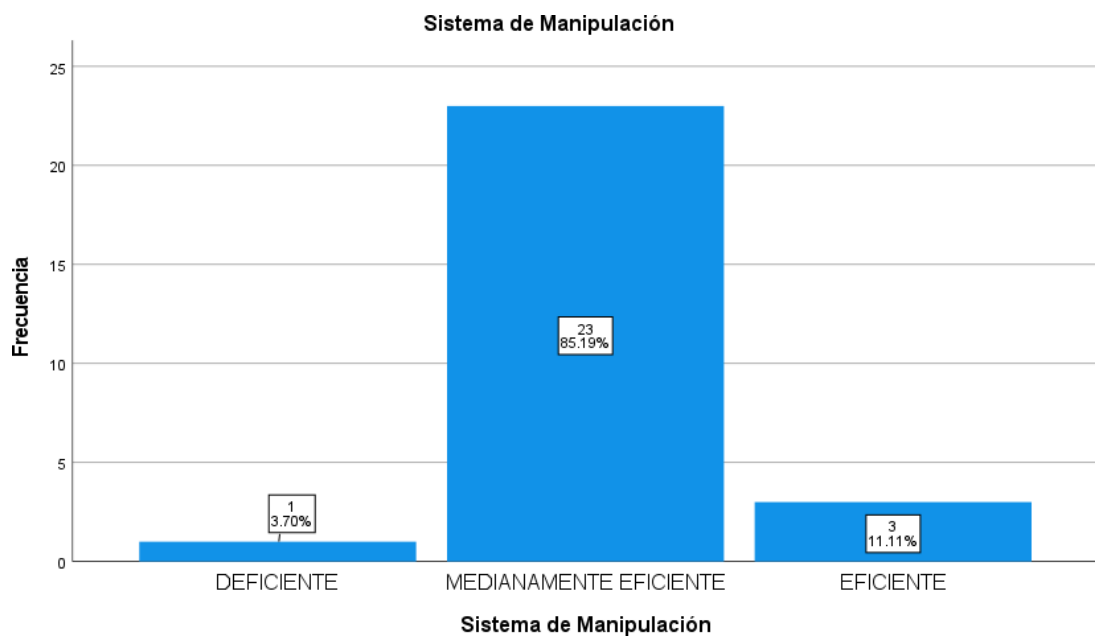
ANEXO 29: Frecuencias de la dimensión demanda de los mercados



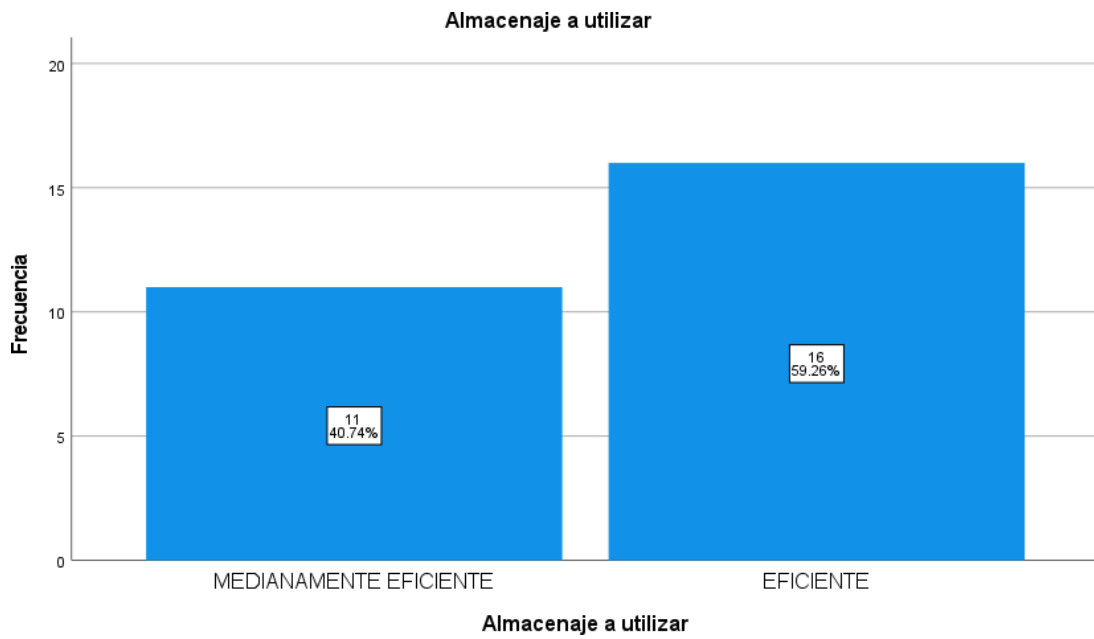
ANEXO 30: Frecuencias de la dimensión de los niveles de servicio al cliente



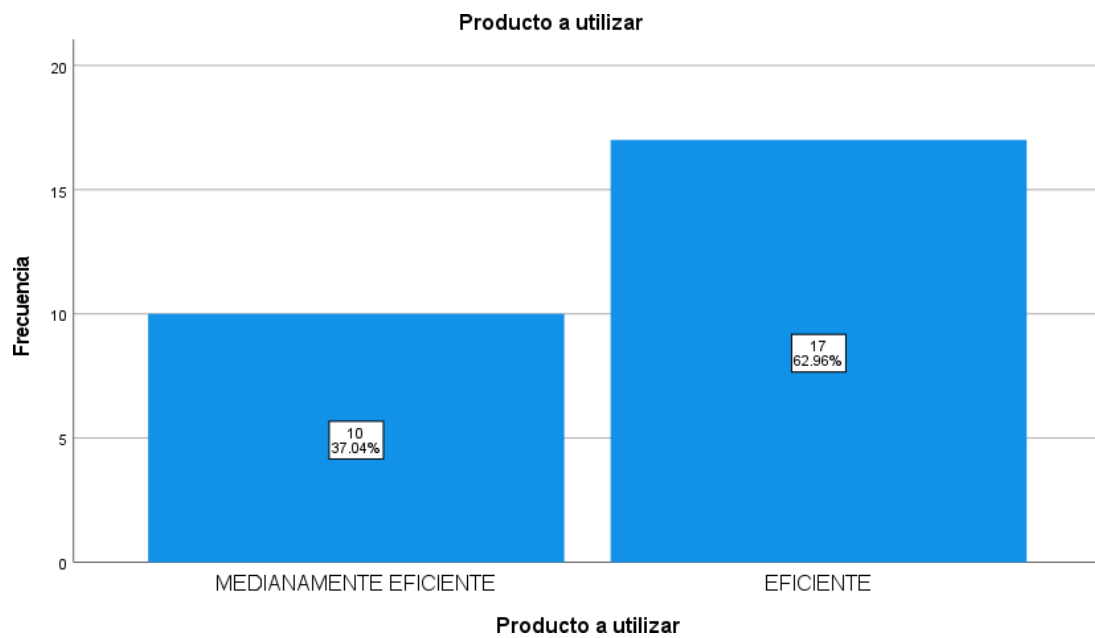
ANEXO 31: Frecuencias de la dimensión del Sistema de Manipulación



ANEXO 32: Frecuencias de la dimensión de almacenaje a utilizar



ANEXO 33: Frecuencias de la dimensión de los productos a almacenar



ANEXO 34: Matriz de operacionalización de la variable descentralización y la variable Sistema de almacenamiento aeroportuario.

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	N° de ítems	Escalas de medición
Variable Independiente: Descentralización	Según Albuquerque et al. (2018) señalaron que la descentralización es un proceso de transformación de la economía y la sociedad de un determinado territorio orientado a superar las dificultades y exigencias del cambio estructural en el actual contexto creciente competitividad y globalización económica.	La presente variable está estructurada por tres dimensiones, de las cuales se obtendrán 6 indicadores. A través de estos se recaudará la información por medio de un cuestionario, con preguntas de tipo Likert.	Social	Desarrollo	1,2	Escala de Likert 1=Totalmente en Desacuerdo 2=En Desacuerdo 3=Indeciso 4=De Acuerdo 5=Totalmente de Acuerdo
				Capacitaciones	3,4	
			Administrativo	Fortalecimiento de la Gestión	5,6	
				Comunicación Organizacional	7,8	
			Económico	Inversión	9,10	
				Financiamiento	11,12	

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	N° de ítems	Escalas de medición
Variable Independiente: Sistema de Almacenamiento Aeroportuario	Según Frazelle et al. (2019) indicaron que el almacén debe ser dimensionado en función de los productos a almacenar y la demanda de los mismos, pero además de estos intervienen otras dimensiones las cuales serán mencionadas en el presente trabajo para guía del mismo.	La presente variable está estructurada por cinco dimensiones, de las cuales se obtendrán 10 indicadores. A través de estos se recaudará la información por medio de un cuestionario, con preguntas de tipo Likert.	Demanda de los mercados	Demanda de consumo	13,14	Escala de Likert 1=Totalmente en Desacuerdo 2=En Desacuerdo 3=Indeciso 4=De Acuerdo 5=Totalmente de Acuerdo
				Demanda de Comercio Exterior	15,16	
			Niveles de servicio al cliente	Impacto que genera en los clientes	17,18,19	
				Experiencia del servicio	20,21	
			Sistema de Manipulación	Eficiencia en la recepción	22,23	
				Rendimiento	24,25	
			Almacenaje a utilizar	Optimización de procesos	26,27	
				Mejora de las Áreas	28,29	
			Producto a almacenar	Logística	30,31	
				Preparación de pedidos	32,33	

ANEXO 35: Cuestionario

**CUESTIONARIO SOBRE LA DESCENTRALIZACIÓN Y SISTEMA DE
ALMACENAMIENTO AEROPORTUARIO EN UN CONCESIONARIO DE LIMA, 2021**

Edad: _____ Sexo: _____

INSTRUCCIONES: A continuación, encontrará afirmaciones sobre la Descentralización y Sistema de Almacenamiento Aeroportuario en un concesionario de Lima, 2021. Lea cada una con mucha atención; luego, marque la respuesta que mejor lo describa con una X según corresponda. Recuerde, no hay respuestas buenas, ni malas. Conteste todas las afirmaciones con la verdad

OPCIONES DE RESPUESTA:

- TA** = Totalmente de Acuerdo
- DA** = De Acuerdo
- I** = Indeciso
- ED** = En Desacuerdo
- TD** = Totalmente en Desacuerdo

N° ítem	AFIRMACIONES	TA	DA	I	ED	TD
1	Según mi experiencia, creo que existe un crecimiento equitativo entre la región de Lima, Pisco y la organización.					
2	La gestión llevada a cabo por parte de la organización es favorable para el desarrollo sostenible de la sociedad.					
3	Tengo conocimiento sobre programas de gestión para el desarrollo social llevadas a cabo por parte de la organización.					
4	Cuento con capacitaciones sobre liderazgo existentes para beneficio propio y organizacional.					
5	La organización está tomando medidas para incentivar el fortalecimiento de la gestión con miras a la descentralización.					
6	Dentro del fortalecimiento de la gestión: La organización cuenta con procesos administrativos eficientes para la					

	descentralización de la Región de Lima.					
7	La organización brinda una comunicación equitativa y organizacional a sus colaboradores.					
8	Es eficiente el tiempo de respuesta brindado.					
9	La organización está optando en generar mayor inversión de proyectos económicos para el bien común.					
10	Se está logrando minimizar los riesgos económicos a través de una mejor inversión con miras a la descentralización del Aeropuerto de Lima.					
11	Se está mejorando la toma de decisiones dentro de la organización para la descentralización del Aeropuerto de Lima y el uso del Aeropuerto de Pisco.					
12	La organización genera un financiamiento económico eficiente en beneficio de sus colaboradores y clientes.					
13	La organización está implementando determinar nuevos focos de interés comercial por la demanda de mercado y el crecimiento equitativo entre la Región de Lima y Pisco.					
14	Estoy de acuerdo en la clasificación de mercados de interés brindados por la organización para generar la descentralización del aeropuerto de Lima.					
15	Concuerdo que generar nuevas rutas de mercado está optimizando la demanda de comercio exterior en el ámbito aeroportuario.					
16	La organización cuenta con un alineamiento y mejora de los mercados objetivos, el cual es vital para la descentralización del Aeropuerto de Lima con mira al crecimiento de la Región Pisco.					
17	Estoy satisfecho en cuanto al nivel del servicio brindado.					
18	La organización genera un impacto de seguridad y confianza a través del servicio brindado.					
19	Considerando mi experiencia con nuestro servicio, existe probabilidad que lo pueda recomendar.					
20	La experiencia del servicio aeroportuario brindado es positivo y eficiente.					
21	El personal de la organización genera confianza en los clientes en la manipulación de sus embarques.					
22	Existe incremento en el rendimiento de los colaboradores.					

23	Se está implementando las mejoras tecnológicas en la manipulación dentro de la organización.					
24	La organización genera el rendimiento dentro de la reducción de costos.					
25	Dentro del rendimiento del sistema de manipulación, la agilización de trámites es favorable.					
26	Concuerdo que la mejora en el desempeño de los procesos de almacenamiento ha sido optimizada.					
27	Existe eficiencia en los procesos de optimización dentro del sistema de almacenamiento aeroportuario.					
28	Tengo en consideración que la mejora de infraestructura y otros espacios ha sido optimizado.					
29	Dentro de las mejoras de las áreas considero apto el control interno llevado a cabo por la organización.					
30	Se ha generado una reorganización de la logística en el sistema de almacenamiento aeroportuario.					
31	Considero que la distribución de la logística es eficaz					
32	Se está implementando en mejorar el manejo de productos, ya sea por su naturaleza y/o clasificación de los mismos.					
33	Existen mejoras en las áreas óptimas para la preparación de productos a almacenar.					

Gracias por completar el cuestionario.

ANEXO 36: Base de Datos Estadísticos

No	VARIABLE 1: Descentralización												VARIABLE 2: Sistema de Almacenamiento Aeroportuario												V1	d1	d2	d3	V2	d1	d2	d3	d4	d5										
	Social				Administrativo				Económico				Demanda de Mercados				Niveles de Servicio al Cliente				Sistema de Manipulación														Almacenaje a utilizar				Producto a almacenar					
	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10	D11	D12	SA13	SA14	SA15	SA16	SA17	SA18	SA19	SA20	SA21	SA22	SA23	SA24											SA25	SA26	SA27	SA28	SA29	SA30	SA31	SA32	SA33	
E1	2	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	5	4	3	4	4	4	5	5	4	5	4	4	4	5	5	49	16	17	16	91	17	22	15	19	18
E2	2	1	2	3	3	4	3	2	4	3	2	2	4	4	2	3	5	3	2	3	3	3	2	2	3	4	4	3	4	2	4	4	4	4	31	8	12	11	68	13	16	10	15	14
E3	2	2	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	34	10	12	12	71	12	17	13	14	15	
E4	1	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	2	4	4	5	4	3	3	3	3	3	3	2	3	3	4	5	3	4	5	5	36	10	14	12	74	13	18	11	15	17	
E5	4	1	4	3	2	2	2	2	3	2	2	1	3	3	2	3	4	4	4	4	3	4	2	1	4	4	4	2	4	2	4	4	4	28	12	8	8	69	11	19	11	14	14	
E6	2	1	4	3	2	3	3	2	3	2	2	2	3	4	2	3	5	5	3	5	3	5	2	2	3	4	5	2	5	3	5	5	4	29	10	10	9	78	12	21	12	16	17	
E7	1	2	5	3	4	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	5	5	3	5	2	2	3	3	3	5	5	3	4	3	5	5	5	33	11	11	11	78	12	20	11	17	18	
E8	2	3	5	3	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	4	3	4	3	3	3	2	2	5	5	3	5	3	4	4	5	31	13	10	8	71	10	17	10	18	16	
E9	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	3	5	2	3	2	4	2	1	4	3	3	2	4	4	4	4	23	8	8	7	61	8	15	11	13	14		
E10	4	2	3	2	3	3	4	2	2	3	3	3	3	3	3	2	4	4	2	4	2	4	3	3	3	4	3	3	4	2	4	4	4	35	11	12	12	68	11	16	13	14	14	
E11	4	5	4	5	4	3	3	2	3	2	2	2	3	4	2	4	4	4	5	5	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	39	18	12	9	81	13	22	14	16	16	
E12	2	1	4	3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	4	5	2	5	3	4	2	2	3	5	3	3	5	2	5	5	4	31	10	10	11	74	12	19	11	16	16	
E13	3	2	3	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	4	3	2	3	1	3	3	3	5	5	3	2	3	3	5	4	28	10	10	8	64	10	14	10	15	15	
E14	4	3	4	3	3	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	4	5	4	3	3	3	1	3	3	2	4	4	4	4	3	4	4	4	30	14	9	7	68	10	18	9	16	15	
E15	4	1	4	3	2	3	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	3	4	2	1	4	5	4	2	3	2	4	4	4	35	12	11	12	69	12	18	11	14	14	
E16	4	2	4	3	4	3	3	2	3	2	2	2	3	4	2	3	3	4	3	3	3	4	2	2	3	4	4	2	3	3	4	4	4	34	13	12	9	67	12	16	11	13	15	
E17	5	3	4	3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	4	3	4	2	3	3	3	3	4	5	3	4	3	4	4	3	36	15	10	11	69	12	15	12	16	14	
E18	4	1	4	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4	3	4	3	4	3	2	2	3	5	3	4	3	4	4	4	28	11	9	8	69	10	18	11	15	15	
E19	4	2	4	2	3	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	5	3	2	3	2	4	2	1	4	4	4	3	4	2	4	4	5	28	12	9	7	64	8	15	11	15	15	
E20	5	2	5	2	3	3	4	2	3	3	3	3	3	3	3	2	4	4	2	4	2	3	3	3	3	3	5	3	2	2	4	4	5	38	14	12	12	67	11	16	12	13	15	
E21	5	5	5	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	3	5	3	4	3	4	4	4	5	5	4	5	4	4	4	53	20	17	16	86	17	19	15	19	16		
E22	4	1	2	3	3	4	3	2	4	3	2	2	4	4	2	3	5	4	2	4	3	5	2	2	3	2	4	3	4	2	4	4	4	33	10	12	11	70	13	18	12	13	14	
E23	4	2	5	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	5	3	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	3	4	3	37	13	12	12	72	12	19	13	14	14	
E24	4	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	2	4	4	3	4	3	5	3	4	3	3	2	2	4	4	3	3	4	4	4	40	14	14	12	71	13	18	12	13	15	
E25	5	1	5	3	2	2	2	2	3	2	2	1	3	3	2	3	5	4	4	5	3	3	2	1	4	5	3	2	4	2	4	4	4	30	14	8	8	70	11	21	10	14	14	
E26	5	5	5	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	53	20	17	16	88	17	22	16	17	16		
E27	1	1	4	3	3	4	3	2	4	3	2	2	4	4	2	3	4	5	2	4	3	4	2	2	3	5	4	3	3	2	3	4	4	32	9	12	11	70	13	18	11	15	13	

ANEXO 37: Validaciones del Cuestionario por los expertos.



Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la Descentralización

N°	DIMENSIONES / Ítems	Relevancia				Pertinencia				Claridad				Sugerencias
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	
	Variable 1: Descentralización													
	DIMENSIÓN 1: Descentralización Social													
	Indicador 1: Desarrollo				X				X				X	
1	Según mi experiencia, creo que existe un crecimiento equitativo entre la región de Lima, Pisco y la organización.				X				X				X	
2	La gestión llevada a cabo por parte de la organización es favorable para el desarrollo sostenible de la sociedad.				X				X				X	
	Indicador 2: Capacitaciones													
3	Tengo conocimiento sobre programas de gestión para el desarrollo social llevadas a cabo por parte de la organización.				X				X				X	
4	Cuento con capacitaciones sobre liderazgo existentes para beneficio propio y organizacional.				X				X				X	
	DIMENSIÓN 2: Descentralización Administrativa													
	Indicador 1: Fortalecimiento de la Gestión													
5	La organización está tomando medidas para incentivar el fortalecimiento de la gestión con miras a la descentralización.				X				X				X	
6	Dentro del fortalecimiento de la gestión: La organización cuenta con procesos administrativos eficientes para la descentralización de la Región de Lima.				X				X				X	
	Indicador 2: Comunicación Organizacional													
7	La organización brinda una comunicación equitativa y organizacional a sus colaboradores.				X				X				X	
8	Es eficiente el tiempo de respuesta brindado.				X				X				X	
	DIMENSIÓN 3: Descentralización Económico													
	Indicador 1: Inversión													
9	La organización está optando en generar mayor inversión de proyectos económicos para el bien común.				X				X				X	
10	Se está logrando minimizar los riesgos económicos a través de una mejor inversión con miras a la descentralización del Aeropuerto de Lima.				X				X				X	
	Indicador 2: Financiamiento													
11	Se está mejorando la toma de decisiones dentro de la				X				X				X	



N°	DIMENSIONES / Ítems	Relevancia				Pertinencia				Claridad				Sugerencias
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	
	Variable 1: Descentralización													
	organización para la descentralización del Aeropuerto de Lima y el uso del Aeropuerto de Pisco.													
12	La organización genera un financiamiento económico eficiente en beneficio de sus colaboradores y clientes.				X				X				X	

Observaciones:

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

Apellidos y nombres del juez validador Mg: **STEPHANIE ERAZO ROMANÍ** DNI: 46794083

Especialidad del validador: **NEGOCIOS INTERNACIONALES**

2 de JULIO del 2021

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

Firma del Experto Informante.
Especialidad



Certificado de validez de contenido del instrumento que mide el Sistema de Almacenamiento Aeroportuario

N°	DIMENSIONES / Ítems	Relevancia				Pertinencia				Claridad				Sugerencias
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	
	Variable 1: Sistema de Almacenamiento Aeroportuario													
	DIMENSIÓN 1: Demanda de Mercados													
	Indicador 1: Demanda de Consumo													
13	La organización está implementando determinar nuevos focos de interés comercial por la demanda de mercado y el crecimiento equitativo entre la Región de Lima y Pisco.				X				X				X	
14	Estoy de acuerdo en la clasificación de mercados de interés brindados por la organización para generar la descentralización del aeropuerto de Lima.				X				X				X	
	Indicador 2: Demanda en el Comercio Exterior													
15	Conuerdo que generar nuevas rutas de mercado está optimizando la demanda de comercio exterior en el ámbito aeroportuario.				X				X				X	
16	La organización cuenta con un alineamiento y mejora de los mercados objetivos, el cual es vital para la descentralización del Aeropuerto de Lima con mira al crecimiento de la Región Pisco.				X				X				X	
	DIMENSIÓN 2: Niveles de servicio al cliente													
	Indicador 1: Impacto que genera en los clientes													
17	Estoy satisfecho en cuanto al nivel del servicio brindado.				X				X				X	
18	La organización genera un impacto de seguridad y confianza a través del servicio brindado.				X				X				X	
19	Considerando mi experiencia con nuestro servicio, existe probabilidad que lo pueda recomendar.				X				X				X	
	Indicador 2: Experiencia del servicio													
20	La experiencia del servicio aeroportuario brindado es positivo y eficiente.				X				X				X	
21	El personal de la organización genera confianza en los clientes en la manipulación de sus embarques.				X				X				X	
	DIMENSIÓN 3: Sistema de Manipulación													
	Indicador 1: Eficiencia en la recepción													
22	Existe incremento en el rendimiento de los colaboradores.				X				X				X	



Nº	DIMENSIONES / Ítems	Relevancia				Pertinencia				Claridad				Sugerencias
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	
	Variable 1: Sistema de Almacenamiento Aeroportuario													
23	Se está implementando las mejoras tecnológicas en la manipulación dentro de la organización.				X				X				X	
	Indicador 2: Rendimiento													
24	La organización genera el rendimiento dentro de la reducción de costos.				X				X				X	
25	Dentro del rendimiento del sistema de manipulación, la agilización de trámites es favorable.				X				X				X	
	DIMENSIÓN 4: Almacenaje a utilizar													
	Indicador 1: Optimización de procesos													
26	Concuero que la mejora en el desempeño de los procesos de almacenamiento ha sido optimizada.				X				X				X	
27	Existe eficiencia en los procesos de optimización dentro del sistema de almacenamiento aeroportuario.				X				X				X	
	Indicador 2: Mejora de las áreas													
28	Tengo en consideración que la mejora de infraestructura y otros espacios ha sido optimizado.				X				X				X	
29	Dentro de las mejoras de las áreas considero apto el control interno llevado a cabo por la organización.				X				X				X	
	DIMENSIÓN 5: Producto a almacenar													
	Indicador 1: Logística													
30	Se ha generado una reorganización de la logística en el sistema de almacenamiento aeroportuario.				X				X				X	
31	Considero que la distribución de la logística es eficaz				X				X				X	
	Indicador 2: Preparación de pedidos													
32	Se está implementando en mejorar el manejo de productos, ya sea por su naturaleza y/o clasificación de los mismos.				X				X				X	
33	Existen mejoras en las áreas óptimas para la preparación de productos a almacenar.				X				X				X	



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Observaciones:

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

Apellidos y nombres del juez validador Mg: STEPHANIE ERAZO ROMANÍ DNI: 46794083

Especialidad del validador: NEGOCIOS INTERNACIONALES

2 de JULIO del 2021

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

Firma del Experto Informante.
Especialidad

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la Descentralización

N°	DIMENSIONES / Ítems	Relevancia				Pertinencia				Claridad				Sugerencias
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	
	Variable 1: Descentralización													
	DIMENSIÓN 1: Descentralización Social													
	Indicador 1: Desarrollo													
1	Según mi experiencia, creo que existe un crecimiento equitativo entre la región de Lima, Pisco y la organización.				X				X				X	
2	La gestión llevada a cabo por parte de la organización es favorable para el desarrollo sostenible de la sociedad.				X				X				X	
	Indicador 2: Capacitaciones													
3	Tengo conocimiento sobre programas de gestión para el desarrollo social llevadas a cabo por parte de la organización.				X				X				X	
4	Cuento con capacitaciones sobre liderazgo existentes para beneficio propio y organizacional.				X				X				X	
	DIMENSIÓN 2: Descentralización Administrativa													
	Indicador 1: Fortalecimiento de la Gestión													
5	La organización está tomando medidas para incentivar el fortalecimiento de la gestión con miras a la descentralización.				X				X				X	
6	Dentro del fortalecimiento de la gestión: La organización cuenta con procesos administrativos eficientes para la descentralización de la Región de Lima.				X				X				X	
	Indicador 2: Comunicación Organizacional													
7	La organización brinda una comunicación equitativa y organizacional a sus colaboradores.				X				X				X	
8	Es eficiente el tiempo de respuesta brindado.				X				X				X	
	DIMENSIÓN 3: Descentralización Económico													
	Indicador 1: Inversión													
9	La organización está optando en generar mayor inversión de proyectos económicos para el bien común.				X				X				X	
10	Se está logrando minimizar los riesgos económicos a través de una mejor inversión con miras a la descentralización del Aeropuerto de Lima.				X				X				X	
	Indicador 2: Financiamiento													
11	Se está mejorando la toma de decisiones dentro de la organización para la descentralización del Aeropuerto de Lima y				X				X				X	



N°	DIMENSIONES / ítems	Relevancia				Pertinencia				Claridad				Sugerencias
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	
	Variable 1: Descentralización													
	el uso del Aeropuerto de Pisco.													
12	La organización genera un financiamiento económico eficiente en beneficio de sus colaboradores y clientes.				X				X				X	

Observaciones:

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

Apellidos y nombres del juez validador Mg: Leonardo Castilla Jibaja

DNI: 61385862

Especialidad del validador: Lic. en Negocios Internacionales, Mg. En administración de Negocios

16 de julio del 2021

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

Firma del Experto Informante.

Especialidad



Certificado de validez de contenido del instrumento que mide el Sistema de Almacenamiento Aeroportuario

Nº	DIMENSIONES / Ítems	Relevancia				Pertinencia				Claridad				Sugerencias
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	
	Variable 1: Sistema de Almacenamiento Aeroportuario													
	DIMENSIÓN 1: Demanda de Mercados													
	Indicador 1: Demanda de Consumo													
13	La organización está implementando determinar nuevos focos de interés comercial por la demanda de mercado y el crecimiento equitativo entre la Región de Lima y Pisco.				X				X				X	
14	Estoy de acuerdo en la clasificación de mercados de interés brindados por la organización para generar la descentralización del aeropuerto de Lima.				X				X				X	
	Indicador 2: Demanda en el Comercio Exterior													
15	Concuerdo que generar nuevas rutas de mercado está optimizando la demanda de comercio exterior en el ámbito aeroportuario.				X				X				X	
16	La organización cuenta con un alineamiento y mejora de los mercados objetivos, el cual es vital para la descentralización del Aeropuerto de Lima con mira al crecimiento de la Región Pisco.				X				X				X	
	DIMENSIÓN 2: Niveles de servicio al cliente													
	Indicador 1: Impacto que genera en los clientes													
17	Estoy satisfecho en cuanto al nivel del servicio brindado.				X				X				X	
18	La organización genera un impacto de seguridad y confianza a través del servicio brindado.				X				X				X	
19	Considerando mi experiencia con nuestro servicio, existe probabilidad que lo pueda recomendar.				X				X				X	
	Indicador 2: Experiencia del servicio													
20	La experiencia del servicio aeroportuario brindado es positivo y eficiente.				X				X				X	
21	El personal de la organización genera confianza en los clientes en la manipulación de sus embarques.				X				X				X	
	DIMENSIÓN 3: Sistema de Manipulación													
	Indicador 1: Eficiencia en la recepción													
22	Existe incremento en el rendimiento de los colaboradores.				X				X				X	



Nº	DIMENSIONES / Ítems	Relevancia				Pertinencia				Claridad				Sugerencias
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	
	Variable 1: Sistema de Almacenamiento Aeroportuario													
23	Se está implementando las mejoras tecnológicas en la manipulación dentro de la organización.				X				X				X	
	Indicador 2: Rendimiento													
24	La organización genera el rendimiento dentro de la reducción de costos.				X				X				X	
25	Dentro del rendimiento del sistema de manipulación, la agilización de trámites es favorable.				X				X				X	
	DIMENSIÓN 4: Almacenaje a utilizar													
	Indicador 1: Optimización de procesos													
26	Concuerdo que la mejora en el desempeño de los procesos de almacenamiento ha sido optimizada.				X				X				X	
27	Existe eficiencia en los procesos de optimización dentro del sistema de almacenamiento aeroportuario.				X				X				X	
	Indicador 2: Mejora de las áreas													
28	Tengo en consideración que la mejora de infraestructura y otros espacios ha sido optimizado.				X				X				X	
29	Dentro de las mejoras de las áreas considero apto el control interno llevado a cabo por la organización.				X				X				X	
	DIMENSIÓN 5: Producto a almacenar													
	Indicador 1: Logística													
30	Se ha generado una reorganización de la logística en el sistema de almacenamiento aeroportuario.				X				X				X	
31	Considero que la distribución de la logística es eficaz				X				X				X	
	Indicador 2: Preparación de pedidos													
32	Se está implementando en mejorar el manejo de productos, ya sea por su naturaleza y/o clasificación de los mismos.				X				X				X	
33	Existen mejoras en las áreas óptimas para la preparación de productos a almacenar.				X				X				X	



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Observaciones:

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

Apellidos y nombres del juez validador Mg: Leonardo Castilla Jibaja

DNI: 61385862

Especialidad del validador: Lic. en Negocios Internacionales, Mg. En administración de Negocios

16 de julio del 2021

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

Firma del Experto Informante.

Especialidad



Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la Descentralización

Nº	DIMENSIONES / Ítems	Relevancia				Pertinencia				Claridad				Sugerencias
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	
	Variable 1: Descentralización													
	DIMENSIÓN 1: Descentralización Social													
	Indicador 1: Desarrollo													
1	Según mi experiencia, creo que existe un crecimiento equitativo entre la región de Lima, Pisco y la organización.			X				X				X		
2	La gestión llevada a cabo por parte de la organización es favorable para el desarrollo sostenible de la sociedad.			X				X				X		
	Indicador 2: Capacitaciones													
3	Tengo conocimiento sobre programas de gestión para el desarrollo social llevadas a cabo por parte de la organización.			X				X				X		
4	Cuento con capacitaciones sobre liderazgo existentes para beneficio propio y organizacional.			X				X				X		
	DIMENSIÓN 2: Descentralización Administrativa													
	Indicador 1: Fortalecimiento de la Gestión													
5	La organización está tomando medidas para incentivar el fortalecimiento de la gestión con miras a la descentralización.			X				X				X		
6	Dentro del fortalecimiento de la gestión: La organización cuenta con procesos administrativos eficientes para la descentralización de la Región de Lima.			X				X				X		
	Indicador 2: Comunicación Organizacional													
7	La organización brinda una comunicación equitativa y organizacional a sus colaboradores.			X				X				X		
8	Es eficiente el tiempo de respuesta brindado.			X				X				X		
	DIMENSIÓN 3: Descentralización Económico													
	Indicador 1: Inversión													



9	La organización está optando en generar mayor inversión de proyectos económicos para el bien común.			X				X				X		
10	Se está logrando minimizar los riesgos económicos a través de una mejor inversión con miras a la descentralización del Aeropuerto de Lima.			X				X				X		
Indicador 2: Financiamiento														
11	Se está mejorando la toma de decisiones dentro de la organización para la descentralización del Aeropuerto de Lima y el uso del Aeropuerto de Pisco.			X				X				X		
12	La organización genera un financiamiento económico eficiente en beneficio de sus colaboradores y clientes.			X				X				X		



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Observaciones:

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

Apellidos y nombres del juez validador Mg. Doris Rosario Yaya Castañeda

DNI:42501813

Especialidad del validador: Magister en Supply Chain Management

10 de Julio del 2021

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

Doris Rosario Yaya Castañeda

Firma del Experto Informante.

Especialidad



Certificado de validez de contenido del instrumento que mide el Sistema de Almacenamiento Aeroportuario

N°	DIMENSIONES / Ítems	Relevancia				Pertinencia				Claridad				Sugerencias
		MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	MD	D	A	MA	
	Variable 1: Sistema de Almacenamiento Aeroportuario													
	DIMENSIÓN 1: Demanda de Mercados													
	Indicador 1: Demanda de Consumo													
13	La organización está implementando determinar nuevos focos de interés comercial por la demanda de mercado y el crecimiento equitativo entre la Región de Lima y Pisco.			X				X				X		
14	Estoy de acuerdo en la clasificación de mercados de interés brindados por la organización para generar la descentralización del aeropuerto de Lima.			X				X				X		
	Indicador 2: Demanda en el Comercio Exterior													
15	Concuerdo que generar nuevas rutas de mercado está optimizando la demanda de comercio exterior en el ámbito aeroportuario.			X				X				X		
16	La organización cuenta con un alineamiento y mejora de los mercados objetivos, el cual es vital para la descentralización del Aeropuerto de Lima con miras al crecimiento de la Región Pisco.			X				X				X		
	DIMENSIÓN 2: Niveles de servicio al cliente													
	Indicador 1: Impacto que genera en los clientes													
17	Estoy satisfecho en cuanto al nivel del servicio brindado.			X				X				X		
18	La organización genera un impacto de seguridad y confianza a través del servicio brindado.			X				X				X		
19	Considerando mi experiencia con nuestro servicio, existe probabilidad que lo pueda recomendar.			X				X				X		
	Indicador 2: Experiencia del servicio													



20	La experiencia del servicio aeroportuario brindado es positivo y eficiente.			X				X				X		
21	El personal de la organización genera confianza en los clientes en la manipulación de sus embarques.			X				X				X		
DIMENSIÓN 3: Sistema de Manipulación														
Indicador 1: Eficiencia en la recepción														
22	Existe incremento en el rendimiento de los colaboradores.			X				X				X		
23	Se está implementando las mejoras tecnológicas en la manipulación dentro de la organización.			X				X				X		
Indicador 2: Rendimiento														
24	La organización genera el rendimiento dentro de la reducción de costos.			X				X				X		
25	Dentro del rendimiento del sistema de manipulación, la agilización de trámites es favorable.			X				X				X		
DIMENSIÓN 4: Almacenaje a utilizar														
Indicador 1: Optimización de procesos														
26	Conuerdo que la mejora en el desempeño de los procesos de almacenamiento ha sido optimizada.			X				X				X		
27	Existe eficiencia en los procesos de optimización dentro del sistema de almacenamiento aeroportuario.			X				X				X		
Indicador 2: Mejora de las áreas														
28	Tengo en consideración que la mejora de infraestructura y otros espacios ha sido optimizado.			X				X				X		
29	Dentro de las mejoras de las áreas considero apto el control interno llevado a cabo por la organización.			X				X				X		
DIMENSIÓN 5: Producto a almacenar														
Indicador 1: Logística														



30	Se ha generado una reorganización de la logística en el sistema de almacenamiento aeroportuario.			X				X				X	
31	Considero que la distribución de la logística es eficaz			X				X				X	
	Indicador 2: Preparación de pedidos												
32	Se está implementando en mejorar el manejo de productos, ya sea por su naturaleza y/o clasificación de los mismos.			X				X				X	
33	Existen mejoras en las áreas óptimas para la preparación de productos a almacenar.			X				X				X	

Observaciones:

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

Apellidos y nombres del juez validador Mg. Doris Rosario Yaya Castañeda

DNI 42501813

Especialidad del validador: Magister en Supply Chain Management

10 de Julio del 2021

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

DORIS ROSARIO YAYA CASTAÑEDA

Firma del Experto Informante.
Especialidad