

DEDICATORIA

A todos quienes con su apoyo hicieron posible la realización de este trabajo de investigación: Profesores, Compañeros de trabajo, amigos y muy en especial a mi familia.

AGRADECIMIENTO

A mis padres por haberme forjado como la persona que soy en la actualidad; muchos de mis logros se los debo a ustedes. Me motivan constantemente a no solo alcanzar mis metas sino mejorar como persona y profesional día a día.

ÍNDICE

ASPECTOS GENERALES	5
1. Identificación y determinación del problema.	5
1.1. Descripción del problema	5
1.2. Características del problema	7
2. Formulación del problema.	7
2.1. Problema General	7
2.2. Problemas Específicos	7
3. Objetivos: generales y específicos.	8
3.1. Objetivo General	8
3.2. Objetivos Específicos	8
4. Justificación de la investigación	9
5. Alcances y limitaciones en la investigación	9
5.1. Alcances	9
5.2. Limitaciones	9
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO	10
1.1. Antecedentes del estudio.	10
1.2. Bases teóricas	15
1.2.1. Servicios portuarios	15
1.2.2. Exportaciones	26
1.3. Definición de conceptos	39
1.4. Hipótesis de la Investigación.	46
1.4.1. Hipótesis General	46
1.4.2. Hipótesis Específicas	46
1.5. Operacionalización de las variables.	47
CAPÍTULO II: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACION	48
2.1. Tipo de investigación.	48
2.2. Nivel de investigación.	48
2.3. Diseño de investigación.	48
2.4. Instrumentos de investigación	48
2.5. Técnicas de procesamiento de datos.	49
CAPÍTULO III: PUERTOS DE ENAPU	50
3.1. Reseña de ENAPU	50
3.1.1. Misión	51
3.1.2. Visión	51

3.1.3. Objeto de la empresa	52
3.1.4. Base legal	52
3.2. Terminales portuarios	54
3.2.1. Terminal Portuario de Ilo	54
3.2.2. Terminal Portuario de Salaverry	54
3.2.3. Terminal Portuario de Iquitos	55
3.2.4. Terminal Portuario de Yurimaguas	55
3.2.5. Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica	56
3.2.6. Concesión del Terminal Portuario General San Martín	57
CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN	58
4.1. Análisis	58
4.1.1. Terminal Portuario de Ilo	58
4.1.2. Terminal Portuario de Salaverry	61
4.1.3. Terminal Portuario de Iquitos	64
4.1.4. Terminal Portuario de Yurimaguas	67
4.1.5. Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica	70
4.1.6. Concesión del Terminal Portuario General San Martín	73
CAPITULO V: CONTRASTE DE HIPOTESIS	75
5.1. Hipótesis general	75
5.2. Hipótesis Específicas	79
CONCLUSIONES	81
SUGERENCIAS	83
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	85
ANEXOS	86

ASPECTOS GENERALES

1. Identificación y determinación del problema.

1.1. Descripción del problema

La Empresa Nacional de Puertos S.A., comúnmente conocida como ENAPU, es la empresa encargada de la administración y gestión portuaria a nivel nacional. La Empresa Nacional de Puertos ENAPU S.A., es una Sociedad Anónima fue constituida con arreglo al régimen de las Empresas Estatales de Derecho Privado, regulado por la Ley N° 24948. Se creó como Organismo Público Descentralizado del Sector Transportes y Comunicaciones, mediante Decretos Leyes N° 17526 y N° 18027.

Su estatuto se formalizó mediante escritura pública, de fecha 30 de setiembre de 1981, extendida ante notario público del Callao, Dr. Oscar Vallejo Yáñez, el mismo que fue objeto de modificación mediante escritura pública de fecha 7 de octubre de 1992, extendida ante notario público del Callao Dr. Oscar Medelius Rodríguez.

La Sociedad corre inscrita en la ficha 2131 del Registro Mercantil del Callao.

Mediante Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, publicada en el Diario Oficial El Peruano, el 01 de Marzo de 2003, la Empresa Nacional de Puertos S.A. es el administrador que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública, de conformidad con el Decreto Legislativo N° 098.

Por lo tanto esa empresa tiene la titularidad para administrar los puertos públicos a nivel nacional, siendo la primera encargada de atender la demanda de servicios portuarios a través de la administración, operación y mantenimiento de los Terminales Portuarios.

ENAPU cuenta con tres tipos de puertos, los de Atraque Directo (Terminal Portuario de Salaverry, Terminal Portuario de Ilo y el Muelle peruano en Arica), Puertos de Lanchonaje (Terminal Portuario de Chicama, Terminal Portuario de Huacho, Terminal Portuario de Supe) y Puertos Fluviales (Terminal Portuario de Iquitos, Terminal Portuario de Yurimaguas, Terminal Portuario de Puerto Maldonado), todos ellos con diferentes tráfico de cargas, naves y contenedores para la exportación como la importación. Así también, estos puertos presentan diferentes condiciones de servicios los cuales pueden afectar de forma directa el flujo exportable en función del tráfico generado.

Las diferencias que existe en la prestación de servicios portuarios condiciona de cierto modo a las importaciones y exportaciones, lo cual afecta a los mismos empresarios, que en muchas oportunidades prefieren realizar sus operaciones exportables a través de puertos extranjeros, siendo los casos más comunes por medio del Puerto de Arica o Iquique. Inclusive, empresas bolivianas prefieren exportar a través de los últimos puertos en mención.

Cabe indicar que con Bolivia el Perú firmó en 2010 la Declaración de Ilo, la cual tenía como objetivo que los exportadores bolivianos usen la infraestructura de nuestros puertos para realizar exportaciones, pero hasta el día de hoy ninguno ha realizado uso de la infraestructura, bajo la consigna que la infraestructura no lograría cubrir los volúmenes solicitados.

En función de esta problemática la presente investigación logrará evaluar los servicios portuarios para conocer que tanto influye en los niveles de exportación por estas vías hacia el mundo.

1.2. Características del problema

- Preferencia de los exportadores para realizar sus operaciones de comercio exterior a través de puertos extranjeros (Arica e Iquique)
- Diferencias de infraestructura entre los diferentes puertos de ENAPU que afectan el tráfico de carga internacional.
- Desuso de los beneficios de uso portuario para empresas bolivianas propuesta por la Declaración de Ilo.

2. Formulación del problema.

2.1. Problema General

¿Cuál es la relación entre los servicios portuarios y el nivel de exportaciones a través de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A.?

2.2. Problemas Específicos

- ¿Cuáles son las condiciones de los servicios portuarios de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A.?
- ¿Cuál es el crecimiento de las exportaciones a través de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A.?

3. Objetivos: generales y específicos.

3.1. Objetivo General

Determinar cuál es la relación entre los servicios portuarios y el nivel exportaciones a través de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (Terminal Portuario de Ilo, Salaverry y Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica) para conocer las necesidades de mejoramiento que permitan impulsar las exportaciones a través de estos medios.

3.2. Objetivos Específicos

- Evaluar las condiciones de los servicios portuarios de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (Terminal Portuario de Ilo, Salaverry y Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica) para conocer la capacidad instalada y servicios complementarios.

- Analizar el crecimiento de las exportaciones a través de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (Terminal Portuario de Ilo, Salaverry y Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica) para conocer el tráfico de carga, naves y contenedores.

4. Justificación de la investigación

La investigación presenta las siguientes justificaciones según su tipo:

- Justificación teórica: La investigación permitirá la generación de análisis respecto a las teorías relacionadas a los servicios portuarios y las exportaciones.
- Justificación práctica: Los resultados representan una oportunidad para generar nuevos planteamientos relacionados a las variables de estudio que permitan generar nuevas investigaciones futuras.

5. Alcances y limitaciones en la investigación

5.1. Alcances

La investigación tiene un alcance a los diferentes Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A.: Terminal Portuario de Salaverry, Terminal Portuario de Ilo, Muelle peruano en Arica, Terminal Portuario de Chicama, Terminal Portuario de Huacho, Terminal Portuario de Supe, Terminal Portuario de Iquitos, Terminal Portuario de Yurimaguas y Terminal Portuario de Puerto Maldonado.

5.2. Limitaciones

El desarrollo de la Tesis no posee limitaciones metodológicas, hecho que hace factible su ejecución.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

1.2. Antecedentes de la investigación.

a. Deficiencias en la infraestructura y servicios del puerto y aeropuerto del Callao y su impacto en el desarrollo del comercio exterior del Perú

Esta investigación fue propuesta por Puican, J. (2012), para la Universidad Nacional del Callao, con el objetivo de demostrar la incidencia de la infraestructura y servicios del puerto y el aeropuerto del Callao y su impacto en el desarrollo del comercio exterior en el Perú.

En este trabajo de investigación resume las principales deficiencias en la infraestructura y la calidad de los servicios del puerto y aeropuerto del Callao, lo cual incide en el desarrollo del comercio exterior del Perú. El puerto del Callao, primer puerto del Perú cuenta actualmente con 15 amarraderos cuya construcción tiene más de 70 años de antigüedad, estos amarraderos tienen serias limitaciones, no pueden recibir naves de gran calado, porque el calado máximo actual de 10 metros de profundidad asimismo, los amarraderos del Puerto del Callao no cuentan con tecnología de punta para el embarque y descarga de la gran cantidad de contenedores con mercadería de importación y exportación. Durante el gobierno del Presidente Alan García se compraron dos (02) grúas para la movilización de containers; asimismo la empresa concesionaria D.P. World. La puesta servicio y grúa pórtico. El

aeropuerto del Callao a pesar de haber sido reconocido varias veces como el mejor en todo Sudamérica tiene varias carencias que todavía no podemos superarlas como la falta de un radar de última generación, la no capacitación permanente del personal que labora ahí. Las condiciones actuales de la infraestructura portuaria y aeroportuaria presentan una serie de amenazas para el medio ambiente por la contaminación de las aguas, la generación de ruidos molestos que están por encima de los estándares establecidos en los ENCA'S (Empresas nacionales de calidad ambiental) por el ruido de las embarcaciones, las fajas transportadoras, los camiones, los tráilers que se movilizan con los contenedores, asimismo la falta de contendores y autopistas para permitir el tránsito de los camiones tráilers. Finalmente la contaminación que genera los almacenes de concentrado de mineral de cobre y plomo que están cerca a terminal portuario de Callao, empeoran el panorama del puerto.

b. Modelos De Tarificación En Servicios Portuarios

La investigación fue presentada por Muñoz, J. (2009) para optar por el grado de Magister en Ciencias de la Ingeniería con mención en transporte.

El objetivo de esta tesis fue explorar las estructuras óptimas de precios en servicios portuarios de carga en contenedores bajo distintos objetivos económicos: maximización de las utilidades portuarias, maximización del bienestar social, y maximización del bienestar social sujeto a cubrir los costos del Puerto.

Los resultados obtenidos indican que un puerto privado tiene asociado una estructura tarifaria caracterizada por altos cobros para todos los servicios portuarios, los cuales extraen gran parte de la ganancia de la naviera y del beneficio de los usuarios; mientras mayor sea el valor del tiempo de las cargas, mayor será esta extracción, incluso llegando a utilidades nulas para la naviera. Un puerto que maximiza el bienestar social, por el contrario, posee una estructura tarifaria dirigida a reducir de manera artificial los costos de la naviera (mediante cobros negativos), y así inducir un aumento de los niveles de servicio para los usuarios. Las tarifas utilizadas para tal propósito son precisamente las que son transferidas por la naviera a través de los cargos por transporte. Producto de esta política, el puerto sufre profundos déficits, mientras la naviera obtiene enormes ganancias. Otro punto en la investigación señala la configuración de puerto gratis, que se refiere que el uso de terminales dedicados (de concesión exclusiva) es siempre atractivo para la naviera (independiente del tipo de puerto), pero será beneficioso además para la sociedad si las dimensiones del sistema de transporte (tamaño de vehículos y terminales) son lo suficientemente amplias.

c. Análisis del puerto de Valparaíso antes y después del cambio de administración

La investigación fue propuesta por Pérez, P. (2007) para optar por el título de Ingeniero Naval de la Universidad Austral de Chile.

La investigación concluye, respecto a la infraestructura que todas las reformas que se han realizado han tenido la finalidad de mejorar la eficiencia portuaria, pero no han resuelto un problema muy

importante, que es la falta de una buena infraestructura portuaria. La creación de EMPORCHI, en 1960, sólo fue efectiva hasta la década del 70, luego las leyes de 1981 únicamente solventaron algunas deficiencias que fueron prácticas hasta la década de los noventa y la última reforma de 1997 ya está colapsando en términos de infraestructura debido al crecimiento económico de Chile, especialmente en el Puerto de Valparaíso. Es decir, se han implementado soluciones temporales. A pesar de la buena administración del puerto en los últimos años, que ha alcanzado altos niveles y estándares de calidad, no puede reemplazar la falta de infraestructura del puerto, más aún con el mayor crecimiento de contenedores debido a la contenedorización de los embarques de fruta que están suplantando el modo fraccionado de su transporte, y los nuevos TLC que se firmaran. La construcción de una obra de calidad y de largo plazo no es rentable para los inversionistas privados. El puerto estaría llegando a su máxima capacidad en cuanto a su infraestructura actual en el 2009, así lo mencionó el presidente de la Empresa Portuaria Valparaíso EPV, German Correa, en el marco del VII Ciclo de Conferencias de Desarrollo Regional. Es por estas razones que el puerto necesita de obras mayores, nuevas obras de abrigo, sitios y explanadas especialmente para contenedores, accesos viales adecuados, facilidades ferroviarias y el dragado del puerto para la atención de naves post-panamax. Todo esto como obras definitivas, proyectadas a 100 años, y no a 20 o 30 como lo que se ha venido haciendo hasta la actualidad. Hay que considerar que la última obra gruesa en el puerto fue realizada increíblemente ya hace cien años, con la construcción del molo de abrigo iniciada en 1911. Actualmente se está terminando el acceso sur del puerto, que llega directamente al recinto portuario por una vía elevada, pero esta obra

no ha estado exenta de polémicas debido principalmente a sus limitaciones por los túneles, con lo que se podrán manejar sólo cargas normales que no superen los 4,20 metros de altura. Esto limita el transporte de cargas especiales de mayores dimensiones que llegan frecuentemente al país para la minería o industrias.

Una solución para esto la da el Ingeniero Civil Industrial y asesor técnico de la Asociación Nacional de Agentes de Naves de Chile (ASONAVE), Fernando Angulo Philips, quien propone ampliar el puerto por el lado Norte, haciendo un acceso por Cabritería, a través de una vía elevada por la Avenida Argentina, lo cual estaría libre de las limitaciones que presentan los túneles y sería muy importante para el tránsito de cargas peligrosas. Esta ampliación portuaria por el sector Norte, ha estado bajo estudios desde 1903, como el proyecto Krauss y mas recientemente el proyecto JICA, pero por alguna razón estos importantes proyectos de ingeniería no han sido tomados en cuenta Otro proyecto que está en tela de juicio es el Paseo Barón, que pretende ubicarse en la bahía en un área de alrededor de 20 hectáreas con departamentos, hotel, Mall y restaurantes, obra que muchos expertos en el tema consideran inviable, ya que como también plantea Fernando Angulo Philips, bloquearía la ampliación y acceso al puerto por el lado Norte, que es fundamental para tener más recintos de almacenaje para contenedores. La gran desventaja que tiene el Puerto de Valparaíso es su difícil geografía, la que la limita para poder expandirse hacia la ciudad por los cerros, por lo que debería ganarle terreno al mar. Para esto se necesitan obras gruesas como la planteada por Asonave y otros proyectos antiguos en la expansión del puerto por el sector Norte. Para desarrollar estos proyectos deben trabajar en conjunto el sector público y privado para lograr un beneficio del

puerto y del país. Se debe destacar que en Chile los municipios casi no participan en los temas portuarios, como sí se hace en países desarrollados. Esto quiere decir que no intervienen en el tema del diseño y construcción de infraestructura portuaria. El puerto necesita urgentemente buscar soluciones para su expansión, no para lograr estar en los primeros lugares en movimiento de cargas, sino para atender las demandas futuras con mejor tecnología y, por supuesto, con mejores instalaciones, ya que se espera que la economía chilena siga creciendo, vendrán nuevos Acuerdos Comerciales, por lo que el puerto debe estar preparado para esto. Como comentario final es posible concluir que la sumatoria de varios factores tales como la estabilidad económica y política del país, el cambio de administración al sistema de concesiones, la llegada de nuevas empresas navieras así como la implementación de mejor tecnología y los acuerdos comerciales, junto con una buena administración - efectiva y transparente - han logrado que el puerto llegue a los niveles actuales de crecimiento.

1.3. Bases teóricas

1.3.1. Servicios portuarios

Los servicios portuarios son las actividades de prestación necesaria para la explotación del puerto, dirigidas a posibilitar la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación. (Port de Tarragona, 2015)

Se clasifican en:

a) Servicios técnico-náuticos:

Tenemos los siguientes servicios: (Puerto Coruña, 2016)

Servicio de practicaje.

Es un servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaje, en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en la Ley de Puertos, en el Reglamento regulador de este servicio y en el Pliego de Prescripciones Particulares del mismo.

Servicio de remolque portuario.

Su objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

Servicio de amarre y desamarre.

Su objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, y en el orden y con la disposición conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque. Se entiende por servicio de desamarre aquel

cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán y sin afectar a las condiciones de amarre de los barcos contiguos.

b) Servicio al pasaje.

Incluye:

Servicio de embarque y desembarque de pasajeros.

Incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para el acceso de los pasajeros desde la estación marítima o el muelle a los buques de pasaje y viceversa.

Servicio de carga y descarga de equipajes.

Comprende la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para la recepción de los equipajes en tierra, su identificación y traslado a bordo del buque y su colocación en el lugar o lugares que se establezcan, así como para la recogida de los equipajes a bordo del buque desde el lugar o lugares que se establezcan, su traslado a tierra y su entrega a cada uno de los pasajeros.

Servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje.

Incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible la transferencia de estos vehículos, en ambos sentidos, entre el muelle o zona de aparcamiento y el buque.

c) Servicio de recepción de desechos generados por buques.

Se incluyen en este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques, su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente y, en su caso, el almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona autorizada por las autoridades competentes.

d) Servicio de manipulación de mercancías.

Consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías. Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte. Para tener la consideración de actividades incluidas en este servicio deberán realizarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto y guardar conexión directa e inmediata con una concreta operación de carga, descarga o trasbordo de un buque determinado.

Cabe agregar que la prestación de los servicios portuarios se lleva a cabo gracias a la iniciativa privada y requirieren de la obtención de licencia otorgada por la Autoridad Portuaria, bajo la previa aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares del servicio correspondiente. La licencia no otorga el derecho a prestar el servicio en exclusiva.

Por otro lado, los servicios portuarios son prestados de acuerdo con lo dispuesto en las prescripciones particulares del servicio, y están sujetos

a las obligaciones de servicio público previstas por la vigente Ley de Puertos, con obligación de atender a toda demanda razonable, en condiciones no discriminatorias, salvo las excepciones previstas, asimismo, en la citada ley para los casos de terminales de pasajeros y mercancías de uso particular.

Los servicios portuarios se han de regir, salvo fuerza mayor, por su continuidad y regularidad en función de las características de la demanda.

1.3.1.1. Los puertos

Un puerto es un lugar en una costa o tierra que contiene uno o más puertos donde los barcos pueden atracar y transferir personas o carga hacia o desde la tierra. La ubicación de los puertos se selecciona para optimizar el acceso a la tierra y el agua navegable, por la demanda comercial, y para protegerse del viento y las olas. Los puertos con aguas más profundas son más raros, pero pueden manejar barcos más económicos. Desde los puertos, a lo largo de la historia, se han manejado todo tipo de tráfico, por lo que las labores de apoyo y las instalaciones de almacenamiento varían ampliamente, pudiéndose extender por millas, y dominar la economía local. Algunos puertos tienen un papel militar importante.

1.3.1.2. Tipos de puerto

Los términos "puerto" y "puerto de mar" se utilizan para diferentes tipos de instalaciones portuarias que manejan buques oceánicos y el término "puerto fluvial" se utiliza para el tráfico fluvial, como barcazas y otras embarcaciones menores.

a) Puerto interno

Un puerto en el interior es un puerto de un lago navegable, río (puerto fluvial) o canal con acceso a un mar u océano, que por lo tanto permite a un barco para navegar desde el océano hacia el interior hasta el puerto para cargar o descargar su cargamento. Un ejemplo de esto es el St. Lawrence Seaway que permite a los barcos para viajar desde el Océano Atlántico a varios cientos de kilómetros hacia el interior de los Grandes Lagos. (Greatlakes SeaWay, 2016)

b) Puerto pesquero

Un puerto de pesca es un puerto de desembarque y distribución. Puede ser una instalación recreativa, pero por lo general es comercial. Un puerto de pesca es el único puerto que depende de un producto del océano, y el agotamiento de los peces puede causar que un puerto pesquero sea antieconómico. En las últimas décadas, las regulaciones para salvar el stock de la pesca pueden limitar el uso de un puerto pesquero.

c) Puerto seco

Un puerto seco es un puerto al interior intermodal de terminal directamente conectado a través de la carretera o el ferrocarril, con un puerto marítimo, y que opera como un centro para el transbordo de carga marítima a destinos del interior. (INLOC, 2007)

d) Puerto de aguas calientes

Un puerto de aguas calientes es uno donde el agua no se congela en invierno. Debido a que están disponibles todo el año, los puertos de aguas cálidas pueden ser de gran interés geopolítico o económico. Por ejemplo, se tienen los asentamientos como Dalian en China, el Puerto de Vostochny, Murmansk y Petropavlovsk-Kamchatsky en Rusia, Odessa en Ucrania, Kushiro en Japón y Valdez en el terminal de la tubería de Alaska. Ellos deben su existencia al ser los puertos libres de hielo. El Mar Báltico y áreas similares tienen puertos disponibles durante todo el año gracias a los rompehielos que iniciaron en el siglo XX, pero los problemas de acceso anteriores llevaron a Rusia a expandir su territorio hacia el Mar Negro.

e) Puertos Marinos

Un puerto marino se clasifica más como un "puerto de cruceros" o un "puerto de carga". Además, "los puertos de cruceros" también se conocen como "home port" o un "puerto de escala". El "puerto de carga", también se clasifica además en "puerto mayor" o "puerto granelero" o como un "puerto de contenedores".

- Puerto base de cruceros: Un puerto base de cruceros es el puerto donde abordan pasajeros de cruceros (o embarque) para iniciar su crucero y desembarcar el crucero al final de su crucero. También es donde los suministros de la nave de crucero se cargan, que incluye todo, desde el agua dulce y el combustible, a frutas, vegetales, champán, y cualesquiera

otros suministros necesarios para el crucero. Los "Puertos de origen de Cruceros" son un lugar muy concurrido. Durante el día, el crucero está en el puerto porque los pasajeros-off curso desembarcan sus equipajes y van llegando los pasajeros a bordo del buque, además de todos los suministros que son cargados. En la actualidad, la capital de cruceros del mundo es el Puerto de Miami, Florida, seguido muy de cerca por el Puerto Everglades, Florida y el Puerto de San Juan, Puerto Rico.

- Puerto de escala: Un puerto de escala es una parada intermedia para una nave en su itinerario de navegación, que puede incluir hasta media docena de puertos. En estos puertos, un buque de carga puede tardar en los suministros o de combustible, así como la carga y descarga de carga. Pero para un crucero, es su parada premier donde las líneas de cruceros llevan a los pasajeros a disfrutar de sus vacaciones.
- Puertos de carga: Estos puertos, por otra parte, son bastante diferentes de los puertos de crucero, debido a que cada una maneja muy diferente la carga, la cual tiene que ser cargada y descargada por diferentes medios mecánicos. El puerto puede manejar un tipo particular de carga o puede manejar numerosas cargas, tales como granos, combustibles líquidos, productos químicos líquidos, madera, automóviles, etc. Los puertos que manejan carga en contenedores se conocen como puertos de contenedores. La mayoría de los puertos de carga manejan todo tipo de carga, pero algunos puertos son muy específicos en cuanto a lo de carga que

manejan. Además, los puertos de carga individuales se dividen en diferentes terminales operativos que manejan las diferentes cargas, y son operadas por diferentes compañías, también conocidos como los operadores de terminales o los estibadores.

1.3.1.3. Los puertos en el Perú

De acuerdo a fuentes suministradas por el APEIM, en nuestro país tenemos los siguientes puertos principales clasificados (APEIM, 2007):

Tabla N°01
Principales puertos del Perú

Departamento Puerto	Categoría	Ubicación Geográfica		Ubicación Política	
		Latitud sur	Longitud oeste	Provincia	Distrito
ANCASH					
Chimbote	Mayor	09°04'36"	78°36'53"	Santa	Chimbote
Casma	Menor	08°27'00"	77°23'30"	Casma	Casma
Culebras	Menor	09°56'42"	78°14'00"	Huarmey	Culebras
Huarmey	Menor	10°05'21"	78°10'18"	Huarmey	Huarmey
Samanco	Menor	09°14'16"	78°30'10"	Santa	Samanco
Santa	Caleta	08°58'40"	78°39'12"	Santa	Santa
Tortuga	Caleta	09°20'16"	77°24'18"	Casma	Comandante Noel
AREQUIPA					
Matarani	Mayor	16°59'45"	72°06'18"	Islay	Islay
Mollendo	Mayor	17°02'14"	72°00'15"	Islay	Mollendo
Atico	Menor	16°13'26"	73°41'57"	Caravelí	Atico
Quilca	Caleta	16°42'42"	72°26'00"	Camaná	Quilla
Chala	Caleta	15°51'13"	75°15'06"	Caravelí	Chala
Lomas	Caleta	15°33'28"	74°51'00"	Caravelí	Lomas
CALLAO					
Callao 1/	Mayor	12°02'48"	77°08'47"	Callao	Callao
ICA					
Gral. San Martín	Mayor	13°48'00"	76°17'21"	Pisco	Paracas
San Nicolás	Mayor	15°15'00"	75°14'30"	Nazca	Marcona
San Juan	Menor	15°20'56"	75°09'37"	Nazca	Marcona
Tambo de Mora	Caleta	13°27'18"	76°11'23"	Chincha	Tambo de Mora
LA LIBERTAD					
Salaverry	Mayor	08°13'28"	78°58'54"	Trujillo	Salaverry
Pacasmayo	Menor	07°23'13"	79°35'18"	Pacasmayo	Pacasmayo

Chicaza	Menor	07°42'13"	79°27'33"	Ascope	Rázuri
Huanchaco	Caleta	08°04'24"	79°07'24"	Trujillo	Huanchaco
Coscobamba	Caleta	08°39'25"	78°45'40"	Virú	Guadalupito
Guañape	Caleta	08°25'00"	78°53'38"	Virú	Virú
LAMBAYEQUE					
Etén	Menor	06°56'36"	79°52'47"	Chiclayo	Etén Puerto
Pimentel	Menor	06°50'52"	79°57'21"	Chiclayo	Pimentel
San José	Caleta	06°47'54"	79°59'30"	Lambayeque	San José
Chéperre	Caleta	07°09'12"	79°42'06"	Chiclayo	Lagunas
Lagunas	Caleta	07°05'18"	79°43'50"	Chiclayo	Lagunas
Santa Rosa	Caleta	06°53'48"	79°56'30"	Chiclayo	Santa Rosa
LIMA					
Supe	Menor	10°47'15"	77°45'32"	Barranca	Supe Puerto
Chancay	Menor	11°34'30"	77°16'25"	Huaraz	Chancay
Huacho	Menor	11°06'38"	77°37'13"	Huaura	Huacho
Cerro Azul	Caleta	13°01'14"	76°29'08"	Cañete	Cerro Azul
Ancón	Caleta	11°45'51"	77°10'37"	Lima	Ancón
Végueta	Caleta	11°00'00"	77°40'30"	Huaura	Végueta
Carquín	Caleta	11°04'54"	77°38'00"	Huaura	Caleta de Carquín
Barranca	Caleta	10°45'44"	77°45'57"	Barranca	Barranca
Chorrillos	Caleta	12°09'23"	77°01'55"	Lima	Chorrillos
Bujama	Caleta	12°43'21"	76°37'46"	Cañete	Mala

Nota:
El Puerto mayor es utilizado para el comercio nacional e internacional
El Puerto menor se utiliza solo para exportar
La Caleta es el lugar habilitado u ocasional de embarque y desembarque de mercadería
1/ Provincia Constitucional

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Dirección Nacional de Censos y Encuestas

Respecto a la situación del sistema portuario de nuestro país, MINCETUR informa que el Perú tiene un total de 2,997 km. de costa en el Pacífico, los principales puertos son: Callao (Lima), Paita (Piura), Salaverry (La Libertad), Chimbote (Ancash), San Martín (Ica), Matarani (Arequipa) e Ilo (Moquegua).

El principal problema del transporte acuático es que el Puerto del Callao requiere modernizarse para atraer los megacarriers - líneas marítimas que operan varios destinos - que transfieren carga de los contenedores - conocida como contenedorizada - al sur, norte y oriente del subcontinente.

Ofrecer servicios al comercio exterior, más que al transporte marítimo, adoptar tecnologías para manejar las cargas, adecuar su infraestructura marítima, terrestre, accesos e interrelación con la ciudad-puerto y red nacional de transporte. Proteger el medio ambiente, mejorar sus sistemas de gestión, información, tarifas, capacitar y cambiar la mentalidad de sus recursos humanos.

Los otros puertos tienen problemas similares, elevados costos portuarios e impuestos y altas tasas de interés, altos aranceles a insumos, bienes de capital, restando competitividad al país.

El Sistema Portuario Nacional Peruano, se constituye por puertos y terminales de uso privado y público. Los de uso público son terminales de usos múltiples (TUM), administrados por la Empresa Nacional de Puertos (Enapu S.A.) depende del MTC y los más importantes son: Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo. El Terminal de Matarani se adjudicó en concesión a la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR S.A.), el 31 de mayo de 1999.

El sistema portuario público también abarca los terminales de Iquitos (Loreto), Pucallpa (Ucayali), Yurimaguas (Loreto) y Puerto Maldonado (Madre de Dios); y los de lanchonaje, como Huacho (Lima), Supe (Lima) y Chicama (La Libertad), que son gestionados por Enapu S.A.

Los terminales privados son especializados con infraestructura y equipo diseñado para la carga y descarga de mercancías específicas, son de empresas mineras: Southern Peru Cooper Corporation (Ilo), Shougan (San Nicolás, Ica), Fábrica Cementos Lima (Conchán Lima). Además operan 15 atraques privados (multiboya) con líneas submarinas de carga y descarga de líquidos, gas a granel.

En materia fluvial y lacustre, los ríos de la Amazonía peruana se utilizan para la comunicación y transporte de productos como minerales y/o materias primas, los ríos son rutas transversales de integración. Por el proceso de sedimentación y cambios de curso de los ríos, se requieren esfuerzos técnicos para mantener activos y en buenas condiciones de funcionamiento los puertos.

1.3.2. Exportaciones

1.3.2.1. Teoría de las exportaciones

En el ámbito de comercio de exportación es la venta en otro de bienes y servicios en otro país.

Este tipo de operación es ampliamente defendida por los distintos gobiernos para actuar como contrapeso a las importaciones, de las cuales cada país tiene necesidad, tratando en lo posible de tener un equilibrio de las cuentas externas positivas.

Las actividades de exportación están reguladas por leyes específicas de impuestos y aduanas, y están sujetas a control por diferentes entidades gubernamentales de acuerdo al país.

Además del conocimiento de las disposiciones legales de su país, la empresa que quiera comenzar a exportar sus productos, también debe conocer las normas supranacionales en uso, tales como los términos de intercambio en el que los bienes pueden ser vendidos, codificados en los INCOTERMS. Igualmente importante es el conocimiento de las normas y costumbres vigentes en el país de destino, así como los documentos y certificados que deben proporcionarse en cerrado con las mercancías. De hecho, el exportador a menudo tendrá que solicitar los certificados de origen, Visas Consulares, Certificados fitosanitarios y otros documentos similares.

Por supuesto, otro factor importante a tener en cuenta en el momento de la exportación es tener la garantía de que los materiales enviados, tal vez en otros continentes, se pagarán con

regularidad, en la que son los bancos los que pueden ocurrir con diversas formas de ayuda, como la financiación para garantizar los pagos (generalmente proporcionada a través de garantías y cartas de crédito).

Otra categoría a la que el exportador puede tener que llevar a buen término es la prestación de sus productos para el operador logístico, que se encarga de la transferencia de la cantidad del producto vendido.

a) Teoría del comercio internacional

Como campo de especialización, la economía internacional ha tenido un desarrollo de 200 años, y sus teorías se han establecido con el tiempo. Varias contribuciones fueron hechas por grandes economistas como Smith (1776), Ricardo (1817), Mill, Marshall, Keynes y Samuelson. Esta teoría se divide en dos campos (Smith, 2007):

- El comercio internacional que explica las razones del comercio a nivel internacional, los beneficios, las motivaciones de derechos y otras obstrucciones de los impuestos al comercio internacional a las naciones. También explica las razones de la integración económica y la esencia del sistema de comercio internacional. En este campo se habla de precios en términos monetarios, en el contexto familiar (comparación entre los estados)
- Las finanzas internacionales, que examina la balanza de pagos, el mercado de divisas y el sistema cambiario y monetario internacional (\$ / €).

Por otro lado, como en cualquier disciplina, incluso en la economía internacional, podemos distinguir una parte teórica y una descripción. La parte teórica, a su vez, se distingue en la teoría "pura" y la teoría "monetaria". Todas estas distinciones tienen carácter lógico y pedagógico, ya que para entender las relaciones económicas internacionales, es necesario entender la parte teórica "pura" y "monetaria".

La parte descriptiva se ocupa de los fenómenos relacionados con el comercio internacional que se dan en la realidad y el contexto institucional en el que se producen: los diversos acuerdos internacionales, las organizaciones internacionales (FMI, Comunidad Económica Europea, etc.) Y así sucesivamente.

La parte teórica trata de identificar los principios y esquemas que sirven de guía para la comprensión de los fenómenos reales (y por lo tanto también de las medidas de política económica). Esta, como toda teoría, utiliza abstracciones y modelos, muchas veces está expuesta a una forma matemática. Las ofertas de la teoría pura con las causas de la estructura y el volumen del comercio internacional (por ejemplo, los bienes, y el por qué, se importan o exportan hacia o desde un país, y en qué cantidad) de los beneficios del comercio internacional y su distribución, la determinación los precios relativos de los bienes en una economía abierta, la especialización internacional, la teoría monetaria de ofertas internacionales de relaciones económicas con los problemas planteados por los desequilibrios en la balanza de pagos en una economía monetaria, los diferentes regímenes de tipo de cambio y otros problemas relacionados con el sistema monetario internacional.

Aunque a costa de una cierta simplificación, podemos distinguir tres principales modelos teóricos que intentan explicar los determinantes del comercio internacional y la especialización internacional:

- La teoría clásica (Torrens-Ricardo), que identifica los factores determinantes en las diferencias tecnológicas (Ricardo, 1773);
- El modelo de Heckscher-Ohlin, que se centra en las diferencias en la dotación de factores de producción;
- La teoría neoclásica, donde encontramos inspiración en Mill, que recoge y profundiza con Marshall para alcanzar un alto grado de refinamiento formal por parte de muchos autores modernos), que es más general, ya que permite a las diferencias tecnológicas simultáneas, las diferencias en la dotación de factores de producción y también diferencias de gusto. Este último es capaz de explicar la existencia de comercio internacional, aun cuando la misma tecnología y dotación de factores. La teoría neoclásica (así como el modelo de Heckscher-Ohlin) también explica la razón de intercambio internacional.

Desde el punto de vista cronológico, el modelo Heckscher-Ohlin significa volver a lo clásico y la teoría neoclásica, como hemos dicho, pues tuvo un desarrollo más largo y por lo tanto no ha logrado evolucionar en paralelo con el otro. Para evitar cualquier duda, vale la pena señalar que la teoría de Heckscher-Ohlin es neo-clásica (en el sentido en el que la visión neoclásica de la teoría económica se opone a la clásica), ya que acepta todas las premisas lógicas y sigue la metodología neoclásica. De hecho, el patrón de modelo de

Heckscher-Ohlin puede considerarse un caso especial de la teoría neoclásica en la que se supone la identidad de la tecnología y los gustos internacionales. Este (es decir, la menor generalidad) es el precio a pagar, donde algunos argumentan los pasos para llegar a conclusiones definitivas (y empíricamente verificable de forma sencilla) en la estructura del comercio internacional de un país.

También hay que señalar que en los últimos tiempos se han propuesto explicaciones alternativas de los factores determinantes del comercio internacional, las cuales no pueden clasificarse en ninguno de los regímenes mencionados anteriormente, y que por lo tanto se pueden tratar por separado.

Varios autores rastrean los orígenes de la teoría del comercio internacional y mercantilista pensando que fisiócrata.

La doctrina mercantilista (XVI-XVIII sec.), Declaró que la única manera de aumentar el stock de metales preciosos (oro y plata) de un país era lograr un superávit de las exportaciones sobre las importaciones.

Esta declaración fue muy criticada, no sólo por los seguidores del pensamiento fisiócrata que siguieron, sino también por otros estudiosos, como A. Smith quien considera que esta teoría de hecho se considera metales preciosos como componentes únicos de la riqueza de un país en el comercio internacional y la única manera de aumentarlo.

El pensamiento fisiócrata logró superar esta idea con la comparación de la producción en la planta, diciendo, en efecto, que

sólo la agricultura es la única actividad capaz de crear, por supuesto, la riqueza y el papel del comercio bajo pura intermediación para obtener, por ejemplo, productos manufacturados a cambio de la exportación de productos agrícolas.

i. Teoría de la ventaja absoluta de Smith (Sanjinés, Vargas, & Herrera, 2002)

Las teorías anteriores tenían una limitación común y que consiste en tener en cuenta los beneficios del comercio internacional desde un único punto de vista, el de un solo país. A. Smith supera este límite y dice que la riqueza de un país se encuentra en el trabajo como el único factor capaz de crear excedentes, por lo que no es más ni comercio, ni la tierra. Sólo el trabajo es capaz de dar "valor excedente" que de lo contrario daría lugar a un exceso de producción de bienes y la utilización de mano de obra no se utiliza adecuadamente. Ello según Smith, nacen en la mejor división del trabajo y permiten una mayor especialización y más eficiente en comparación con la capacidad productiva de un país, por lo tanto incrementando el ingreso real y la riqueza.

En particular, Smith dice:

"Si un país extranjero nos puede proporcionar un producto más barato del que podemos hacerlo, es mejor que lo compremos, denotando de una manera en la que se deriva una cierta ventaja".

En este sentido se aclara lo anterior con un ejemplo: Consideremos dos países, Inglaterra y Portugal, y dos bienes, tela y vino, se supone, por otra parte, que los diversos factores de la producción son atribuibles a una sola: el trabajo.

Por último, simplificando mucho, se supone que la producción de cada producto en ambos países es a coeficientes técnicos fijos para que el costo unitario de producción en los dos países son constantes y medibles utilizando una unidad de medida común, el trabajo y en el hecho de que cada uno de los dos países disfrutan de una ventaja absoluta en la producción de uno de los dos productos en cuestión. Por simplicidad se descuidan los costos de transporte.

ii. Modelo de costos comparativos de Ricardo (Sanjinés, Vargas, & Herrera, 2002)

En el caso que acabamos de mencionar esta conclusión que parece bastante lógica y natural, no lo es tanto cuando uno de los dos países tiene una ventaja absoluta en la producción de ambos productos y mucho menos obvio es cómo puede ser intercambio internacional, con la ventaja bilateral.

La teoría de los costos comparativos fue enunciada por Torrens (1772) y Ricardo (1823) en el comienzo de 1800 aproximadamente.

La proposición básica de esta teoría es que la condición necesaria para que haya intercambio internacional es la existencia de una diferencia de "costos comparativos", que a su vez refleja las diferencias en las técnicas de producción, sin embargo, la razón de intercambio internacional en términos de intercambio interno de los dos países, no es igual a ninguno de los dos. Ocurrido ambas condiciones, a cada país le será conveniente especializarse en la producción del bien en el que tiene la ventaja relativamente alta (o desventaja relativamente menor). Esta teoría también tiene por objeto demostrar que el cambio es beneficioso para todos los países que participan.

b) Teoría del crecimiento de la oferta exportable

Según Gerschenkron (1962) nos dice que el desarrollo es consecuencia de las "ventajas del atraso", es decir, las economías con retrasos en materia tecnológica pueden crecer a tasas elevadas simplemente imitando lo que ya existe en otros lugares y sin necesidad de expandir la frontera tecnológica. De este modo se entiende que algunos países, ya sea por las políticas que se aplican o debido a que los esquemas institucionales son favorables, pueden aprovechar las ventajas de encontrarse dentro de la frontera tecnológica; otros, en cambio, no pueden hacerlo. Sin embargo, la introducción de productos que existen en otros lugares constituye una innovación que puede imitarse con facilidad y esto es, precisamente, lo que impulsa el crecimiento económico acelerado.

La falta de capacidad para recoger los beneficios del descubrimiento es también la principal falla de mercado que es

preciso abordar si se busca el crecimiento de una economía de esas características. (Gerschenkron, 1962)

No existe función de la producción agregada ni cambio tecnológico alguno que no sean los incorporados en la introducción de bienes nuevos y más complejos.

La producción agregada es la suma del valor de producción de todos los bienes que se fabrican en la economía.

Por ejemplo, considérese una economía que elabora un producto tradicional como el azúcar, utilizando tierra y mano de obra. El precio del azúcar es la unidad de cuentas de esta economía. La introducción de cualquier producto nuevo es resultado de una idea, en el sentido del “autodescubrimiento” al que aluden Hausmann y Rodrik (2003); para ser rentable, toda idea nueva requiere la existencia de bienes públicos específicos del sector (que pueden denominarse “infraestructura”). Por lo tanto, el crecimiento económico en el contexto de un país en desarrollo se ve obstaculizado por una externalidad de información porque quienes introducen una idea nueva no pueden cosechar todos sus beneficios y por un problema de coordinación puesto que si el requisito de infraestructura no se cumple, las ideas nuevas no pueden ser rentables.

Acuerdos de libre comercio

De acuerdo a la teoría de David Ricardo, todos los países ganan cuando participan en una zona de libre comercio. Teóricamente, la idea que cada país debe especializarse según sus ventajas

comparativas tiene cierta lógica. Sin embargo, existen varias críticas a la teoría clásica. Joan Robinson, entre otros, dice que Ricardo suponía ciertas condiciones que pocas veces ocurren en la realidad, y citaba como ejemplos: la inmovilidad internacional del capital y el pleno empleo en cada país. (Rodríguez, 2005)

La historia económica emergió como una disciplina independiente, en reacción a la parcialidad mostrada por los economistas neoclásicos ingleses hacia el libre comercio.

Los historiadores económicos mostraron que no hay correlación directa entre el libre comercio y el crecimiento económico. Algunos historiadores dicen, por el contrario, que el proteccionismo fue necesario para permitir la industrialización de los Estados Unidos, Alemania y Japón.

En 1933, el celebrado economista inglés John Maynard Keynes cuestionó el valor del libre comercio, no porque dudara de la teoría, sino por sus consecuencias prácticas. Fue el contexto de la Gran Depresión con sus altos niveles de desempleo, la amenaza de guerra, la fuga de capitales y el desequilibrio en los mercados financieros - que llevó a Keynes a cuestionar el libre comercio. Keynes escribió que nadie, "capaz de entender el sentido de las palabras", puede dudar de la verdad fundamental de la teoría de libre comercio. Sin embargo, más tarde Keynes cuestionó la práctica del comercio sin freno; se pronunció en favor de minimizar el intercambio de bienes y maximizar la producción doméstica. "Más que nada" exhortó "que las finanzas sean primordialmente nacionales". La historia nos enseña que el comercio entre naciones

puede producir ganancias mutuas. Pero el libre comercio no necesariamente produce ganancias similares para todos los participantes en una zona de libre comercio, especialmente cuando existen grandes asimetrías entre los participantes. Las ganancias del comercio pueden ser mal distribuidas entre países, entre regiones o entre grupos sociales.

Para evaluar el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) o la Organización Mundial de Comercio - OMC (World Trade Organization) que emergió de la Ronda Uruguay del GATT, hay que tomar en cuenta que no se tratan solamente de la reducción de las barreras comerciales, sino que incluyen temas nuevos, principalmente la inversión, los servicios y los derechos de propiedad intelectual.

Los aranceles ya no son tan importantes hoy como lo fueron antes, justamente porque las primeras siete rondas de negociaciones bajo el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) tuvieron mucho éxito.

Según la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), la tasa arancelaria media ponderada que los Estados Unidos aplican a las importaciones provenientes de América Latina fue solamente del 2% en 1991, es decir los aranceles eran ya bajos antes de terminar la Ronda Uruguay.

Sin embargo, las barreras no-arancelarias son mucho más importantes.

El 18,9% del valor total de las exportaciones de América Latina (excluyendo combustibles) a los Estados Unidos está sujeto a alguna medida no-arancelaria.

Sobre el acceso al mercado estadounidense, las barreras no-arancelarias como cuotas, cuotas voluntarias, leyes de anti-dumping y cuotas compensatorias son mucho más importantes que los aranceles.

Con esto se entiende que una zona de libre comercio es un bloque comercial cuyos países miembros han firmado un acuerdo de libre comercio (TLC), que elimina los aranceles, cuotas de importación y las preferencias de la mayoría de (si no todos) bienes y servicios, objeto de comercio entre ellos. Se puede considerar la segunda etapa de integración económica la libertad de las personas para moverse entre los países, además de los TLC, que también considera una frontera abierta. Los países eligen este tipo de integración económica, si sus estructuras económicas son complementarias. Si sus estructuras económicas son competitivas, lo más probable es que no habrá incentivos para que un acuerdo de libre comercio, o sólo se considere las áreas seleccionadas de bienes y servicios que estén cubiertos para cumplir con los intereses económicos entre los dos firmantes del TLC.

Los miembros de un acuerdo de libre comercio zona no tienen un arancel externo común, lo que significa que tienen diferentes cuotas y con respecto a los no miembros. Para evitar la evasión arancelaria (a través de re-exportación) los países utilizan el sistema de certificación de origen más comúnmente llamado las normas de origen. Sólo los productos que cumplen con estos requisitos

mínimos tienen derecho a recibir el tratamiento especial previsto por las disposiciones de la zona de libre comercio.

Una zona de libre comercio es el resultado de un acuerdo de libre comercio (una forma de pacto de comercio) entre dos o más países. (Pugel, 2007)

Dentro de un país industrializado, por lo general hay muy pocos o ninguna barrera significativa para el fácil intercambio de bienes y servicios entre las partes de ese país. Por ejemplo, normalmente no hay comercio aranceles o cuotas de importación, normalmente no hay retrasos como bienes pasan de una parte a otra del país (excepto los que la distancia impone), no suele haber diferencias de tributación y de reglamentación. Entre los países, por el contrario, muchas de estas barreras para el fácil intercambio de bienes a menudo ocurren. Es un lugar común para que haya derechos de importación de un tipo u otro (como mercancías en el país) y los niveles de impuestos sobre las ventas y la regulación a menudo varían según el país.

El objetivo de una zona de libre comercio es reducir las barreras para el intercambio de modo que el comercio pueda crecer como resultado de la especialización, la división del trabajo, y lo más importante a través de la ventaja comparativa. La teoría de la ventaja comparativa sostiene que en un mercado sin restricciones (en equilibrio), cada fuente de producción tenderá a especializarse en esta actividad, donde tiene una ventaja comparativa (no absoluta). La teoría sostiene que el resultado neto será un aumento en los ingresos y en última instancia la riqueza y el bienestar para todos en la zona de libre comercio. Pero la teoría se refiere

únicamente a la riqueza agregada y no dice nada sobre la distribución de la riqueza, de hecho puede haber perdedores importantes, en particular entre los sectores poco protegidos con una desventaja comparativa. En principio, las ganancias globales de comercio podrían utilizarse para compensar los efectos de la reducción de las barreras al comercio en las transferencias entre los partidos correspondientes.

1.4. Definición de conceptos.

A continuación se presenta un glosario de terminologías que serán usadas para la elaboración de la investigación:

APERTURA ECONÓMICA

Proceso de modernización de la economía de un país, internacionalizándola, para lograr mayor eficiencia en la producción de sus bienes y servicios para efectuar sus procesos productivos y de exportación a menor costo, además de volverse competitivos en mercados internacionales, haciendo crecer su economía.

ÁREA DE LIBRE COMERCIO

Modalidad de integración económica en la que se eliminan las barreras de entrada entre los países que participan de la integración; los aranceles son usualmente las primeras barreras que se eliminan.

CICLO DE VIDA

Lapso de tiempo que toma un producto o servicio desde que es creado hasta que decae. Básicamente se distinguen las siguientes etapas en su orden: 1. Creación, 2. Crecimiento, 4. Madurez, y 4. Decaimiento. Estos

ciclos por medio de innovaciones y mejoras son renovados, creando a su vez un nuevo ciclo de vida. Según la estructura productiva de la organización, las etapas pueden variar en su forma de ejecutarse y en el tiempo que toma cada una.

COEFICIENTE EXPORTADOR

Porcentaje de la producción que se vende en mercados externos

COEFICIENTE IMPORTADOR

Porcentaje del consumo interno que es de producción extranjera.

COMERCIO DESVIADO

Método empleado por países miembros de una integración económica mediante el cual se disminuye el volumen de transacciones comerciales entre países no pertenecientes a la integración, fortaleciendo el comercio entre los países miembros.

COMERCIO EN ESPECIE

Intercambios comerciales en el cual importadores y exportadores reciben como pago de su transacción productos o servicios de la contraparte, sin necesidad de transar dinero en el proceso. Es una especie de trueque en el ámbito comercial.

COMERCIO EXTERIOR

Intercambio de bienes o servicios entre diferentes países.

COMERCIO INTERIOR

Intercambio entre oferentes y demandantes de un mismo país.

COMPETENCIA DIRECTA

Aquella que ofrece productos y servicios con características similares a los ofrecidos por una empresa, que satisfacen las mismas necesidades de la demanda del mercado.

COMPETENCIA INDIRECTA

Aquella que satisface las mismas necesidades de la demanda del mercado con productos y servicios con características diferentes a los ofrecidos por una empresa.

CONTENEDORES

Estructura sólida de grandes dimensiones empleadas para el transporte de carga a nivel internacional. Están diseñadas de diferentes maneras según las especificaciones del modo de transporte: aéreo, marítimo, terrestre, ferroviario o multimodal.

COST INSURANCE FREIGHT CIF

Termino internacional utilizado para hacer referencia al tipo de contrato de exportación - importación en el que se contemplan dentro del valor transado los costos, seguros y fletes de la mercancía vendida, de tal forma que el vendedor se asegura de tomar todos los gastos de la exportación mínimo hasta el puerto de importación del importador. Con base en este dato se realizan los cálculos de importación o de exportación.

COSTUMBRE MERCANTIL

Prácticas o hábitos comerciales que se contemplan como lícitas por la tradición de su manejo.

CRECIMIENTO DE MERCADO

Aumento de la cuota de ventas en un mercado determinado durante un lapso de tiempo específico.

EXPORTACIONES - IMPORTACIONES NETAS

Resultado de la balanza comercial que expone el resultado positivo o negativo del cruce entre exportaciones e importaciones de un país.

FACTURA COMERCIAL

Documento que muestra el valor de la mercancía expedida. La logística internacional adopta en algunas ocasiones este documento como contrato de venta, pues enuncia y describe al vendedor y al comprador con todos los datos necesarios y las cláusulas incluidas en la transacción comercial.

FLETE

Valor pagado por el transporte de mercancías a un agente de carga u operador de transporte logístico.

FREE ON BOARD FOB

Término internacional utilizado para hacer referencia al tipo de contrato de exportación - importación en el que el valor transado solo contempla la colocación de los bienes vendidos en el punto de embarque, listos para ser exportados. Con base en este dato se realizan cálculos de exportación e importación.

GARANTÍA

Mecanismo utilizado para dar seguridad al demandante acerca de sus derechos sobre los activos adquiridos.

GUERRA DE PRECIOS

Competencia por participación de mercado en la que las empresas oferentes bajan sus precios a cierto nivel (debajo de sus costos en algunas ocasiones) con el objetivo de minimizar las oportunidades de su competencia en el mercado.

INVESTIGACIÓN DE MERCADO

Análisis específico de las características de un mercado actual o futuro para el campo de acción de una empresa. De acuerdo a las necesidades particulares de una organización, los puntos a evaluar son diferentes de acuerdo a los datos y a la información que habrá de obtenerse mediante la investigación.

INVESTIGACIÓN CUANTITATIVA

Aquella cuyos resultados se miden en términos palpables o tangibles, usualmente numéricos, que describen con mayor exactitud los resultados obtenidos. Comúnmente pueden generar índices estadísticos.

INVESTIGACIÓN CUALITATIVA

Aquella cuyos resultados se basan en observaciones y estudios perceptibles, no necesariamente palpables. Su medición no suele ser numérica, puesto que son resultados característicos intangibles, y son más empleados como herramienta de estudio de variables culturales y comportamiento del consumidor.

LEVANTE

Proceso mediante el cual la aduana autoriza al tenedor el retiro de mercancías para despachar, trabajándolas a su disposición. Se maneja en procesos de importación.

LOGÍSTICA

Proceso que controla las labores de entrada, transformación (caja negra) y salida en los procesos productivos de una empresa. En términos comerciales y de distribución nacional e internacional es un proceso mediante el cual se controla el flujo de bienes detalladamente desde un lugar de origen hasta su destino.

MAQUILAS

Empresas que se dedican a fabricar para terceros, usualmente en todas las ramas y actividades de manufactura, en capacidad de utilizar materias primas e insumos del exterior, para efectuar transformaciones en el mismo y exportar el producto terminado.

MANEJO DE MATERIALES

Estructura de manejo y control de todo lo relativo a inventarios para asegurar la eficiencia productiva de la organización.

MARCA

Símbolo que relaciona directamente a este con la empresa o persona que produce el bien o servicio que se comercializa bajo este signo. Puede ser el mismo nombre de la empresa, un logo, una imagen gráfica u otro icono que identifique a su productor. Usualmente están registradas ante la autoridad competente para dar exclusividad de uso al productor y dueño de la marca. Hoy en día, las grandes empresas tienen en ella uno de sus mejores activos intangibles, y las finanzas y la contabilidad actuales intentan medirla en términos monetarios o en relación a la inferencia de esta en los ingresos y el patrimonio de la organización.

MARKETING

Área administrativa que se especializa en el análisis de las tareas que las empresas tienen que efectuar para conocer las necesidades de la demanda mediante investigaciones básicas y aplicadas, para que con los datos obtenidos se genere información útil particular para la empresa en todos los campos involucrados en sus procesos.

PARTICIPACION EN EL MERCADO

Es el porcentaje del mercado que una empresa abastece frente a sus competidores. Se puede medir de diferentes maneras: según el valor del mercado y el porcentaje manejado por la compañía, el número de personas del total de la población del mercado específico, o por participación en ventas totales de las necesidades demandadas.

VALOR DE TRANSFERENCIA

Monto por el cual se efectúa una transacción entre empresas filiales o de una misma matriz. Se conoce también como precio de transferencia intra-organizacional.

ZONA LIBRE DE COMERCIO

En una zona conformada entre dos o más países con el objeto de eliminar las barreras arancelarias y comerciales entre ellos mismos, avanzando en ocasiones a imponer ante terceros un arancel común externo. Se maneja con las fronteras de los países miembros de la zona.

ZONA FRANCA

Es un sector delimitado dentro de los límites de un país donde rigen incentivos aduaneros, cambiarios y tributarios para con la producción de bienes y servicios destinados a ser ofrecidos en el exterior.

1.5. Hipótesis de la investigación.

1.5.1. Hipótesis General

H₁: Los servicios portuarios y el nivel exportaciones a través de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A. poseen una relación directa.

H₀: Los servicios portuarios y el nivel exportaciones a través de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A. no poseen una relación directa.

1.5.2. Hipótesis Específicas

a. H₁: Los servicios portuarios de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A. presentan condiciones adecuadas.

H₀: Los servicios portuarios de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A. no presentan condiciones adecuadas.

b. H₁: Las exportaciones a través de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A. han mostrado un crecimiento significativo en los últimos años.

H₀: Las exportaciones a través de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A. no muestran un crecimiento significativo en los últimos años.

1.6. Operacionalización de las variables.

VARIABLES	INDICADOR	SUB-INDICADORES
Variable Independiente: Servicios Portuarios	Muelles	Amarraderos
		Profundidad
		Longitud
		Capacidad
		Facilidades para naves
		Ayudas para la navegación
	Almacén	Área en m ²
		Capacidad TM
		Capacidad TEU's
	Equipamiento	Equipo de transferencia de carga
		Equipo de manipuleo de carga
		Equipo de limpieza
		Equipo de seguridad portuaria
		Otros equipos
Variable Dependiente: Exportaciones	Tráfico de carga	Exportación en TM
		Cabotaje de embarque
	Tráfico de contenedores	TEU's exportados
	Tráfico de naves	Naves de alto bordo
		Naves menores

CAPÍTULO II: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACION

2.1. Tipo de investigación.

La presente investigación, de acuerdo a su finalidad, es de tipo aplicada, dado que busca generar mayores conocimientos en relación a los servicios portuarios y las exportaciones en base al marco teórico para generar un contraste.

2.2. Nivel de investigación.

La investigación posee un nivel correlacional dado que se orienta a analizar la relación entre los servicios portuarios y las exportaciones.

2.3. Diseño de investigación.

El diseño de la investigación es no experimental puesto que la data se recolectará en un solo momento y tiempo único sin alterar ningún atributo de las variables. Así mismo es transeccional correlacional – causal dado que se logrará describir la relación entre dos variables, dependiente e independiente.

2.4. Instrumentos de Investigación

El instrumento de investigación es el análisis documentario, el cual recogerá información en base a reportes que presentan series estadísticas de la evolución de las exportaciones en los diferentes puertos de ENAPU entre los periodos 2009 y 2014

Así también, la información recolectada será procesada, con uso del programa computarizado **Excel y Statgraphics**; y lo que permitirá la representación de información mediante la ilustración de tablas de frecuencia y porcentajes. Además se aplicará el método de deducción para el análisis de los resultados encontrados en base a la realidad investigada y con ello generar apreciaciones que permitirán el contraste de las hipótesis.

2.5. Técnicas de procesamiento de datos.

La técnica de investigación a aplicar será el análisis de series de tiempo. Debido a la naturaleza del estudio, los datos con los que se trabajará se componen la totalidad de información correspondiente al periodo 2009-2014, no consignando de este modo ninguna población ni muestra objeto de estudio

Dado ello, se comprobará las hipótesis con la información procesada para plantear conclusiones y formular sugerencias que reduzcan el impacto de la problemática de la investigación. La hipótesis será contrastada mediante la prueba de análisis del P-Valor, Coeficiente de Correlación de Pearson y prueba estadística de Durbin-Watson.

CAPÍTULO III: PUERTOS DE ENAPU

3.1. Reseña de ENAPU

Los puertos en el Perú, hasta antes de la creación de ENAPU, se encontraron bajo distintas administraciones, entre ellas, las correspondientes al Ministerio de Hacienda y Comercio (Dirección de Administración Portuaria, Autoridad Portuaria del Callao y Autoridad Portuaria de Salaverry), Administración Portuaria de Chimbote (Planta Siderúrgica de Chimbote) y Administraciones de puertos particulares (Cabo Blanco, Talara, Eten, Pimentel, Puerto Chicama, Santa, Samanco, San Nicolás y Pisco).

Entre 1960 y 1968, la Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda, logró culminar la construcción de cuatro importantes puertos de atraque directo: Paita, Salaverry, General San Martín e Ilo. Con estas nuevas instalaciones, se incrementó la capacidad portuaria a nivel nacional, superando progresivamente el sistema portuario de lanchonaje.

La primera intención de integrar el sistema portuario, se dió en 1968, con la creación de la Corporación Nacional Portuaria, la cual no entró en funcionamiento.

Durante el proceso de creación de ENAPU, se experimentó el inicio de una corriente moderna con nuevos conceptos en el servicio portuario; basados principalmente, en la participación de los usuarios, en la organización y la consideración de sus planteamientos y sugerencias.

La Empresa Nacional de Puertos S.A. inició sus funciones con el nombre ENAPU PERU, el 1° de enero de 1970, según disposición del Decreto Ley N° 17526. Fue creada como organismo público descentralizado del Sector Transportes y Comunicaciones, encargada de administrar, operar y mantener los terminales y muelles fiscales de la República, sean marítimos, fluviales o lacustres.

3.1.1. Misión

ENAPU tiene la siguiente misión:

“Atender la demanda de servicios portuarios a través de la administración, operación y mantenimiento de los Terminales Portuarios y otros servicios relacionados en el ámbito acuático, de manera eficaz, eficiente, confiable y oportuna, a fin de contribuir a la competitividad del Comercio Exterior, a la integración territorial y a la mejora de la calidad de vida del ciudadano.”

3.1.2. Visión

La visión de ENAPU es la siguiente:

“ENAPU S.A. hacia el año 2017 será una empresa competitiva, posicionada líder en el mercado, administrando Terminales Portuarios que proveen servicios relacionados en el ámbito acuático a la carga, de pasajeros y a la nave con oportunidad, confiabilidad, cuidado del medio ambiente, así como costos y tarifas competitivas.

Posee una infraestructura portuaria adecuada, con equipamiento y tecnología portuaria moderna, desarrollada en asociación con entidades públicas y/o privadas, contando para ello con un recurso humano idóneo, capacitado y comprometido con la Empresa.”

3.1.3. Objeto de la empresa

ENAPU detalla tener como objeto social lo siguiente:

“El objeto social de la Empresa es la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de los terminales y muelles a su cargo, en el ámbito de la República, sean marítimos, fluviales o lacustres y también su construcción, en caso de ser autorizado, a fin de contar con puertos competitivos para su consideración en el proceso de inversión privada, los que corresponda.

En el ejercicio de su objeto social, ENAPU S.A. actúa con autonomía económica, financiera, técnica y administrativa y con arreglo a la política, objetivos y metas que apruebe el Ministro del Sector, bajo la forma de una sociedad anónima sujeta a las normas y directivas que dicte el FONAFE, como ente rector de la actividad empresarial del Estado.”

3.1.4. Base legal

El marco legal sobre el cual ENAPU tiene su funcionamiento está acorde a los siguientes decretos y leyes:

- Decreto Legislativo N° 98, Constitución de la Empresa Nacional de Puertos S.A. como Empresa del Estado de derecho privado.
- Estatuto de la Empresa Nacional de Puertos S.A., que define el

objeto de social de ENAPU S.A.

- Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, que regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto públicos como privados.
- Decreto Legislativo N° 1022 que modifica algunos Artículos de la Ley del Sistema Portuario Nacional.
- Decreto Supremo N° 003 - 2004 - MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional.
- Decreto Legislativo N° 1031, Decreto Legislativo que promueve la Eficiencia de la Actividad Empresarial del Estado.
- Decreto Supremo N° 176 - 2010 - EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1031, que promueve la Eficiencia de la Actividad Empresarial del Estado.
- Decreto Legislativo N° 1017, Ley de Contrataciones del Estado y sus modificatorias.
- Decreto Supremo N° 184-2008-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1017 que aprueba la Ley de Contrataciones del Estado y sus modificatorias.
- Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, en los casos que corresponda y en cuanto resulte aplicable.
- Ley N° 26887, Ley General del Sociedades aplicable a ENAPU S.A. en su condición de Sociedad Anónima.
- Ley N° 28716, Ley de Control Interno de las Entidades del Estado que establece las normas para la elaboración, aprobación, funcionamiento, perfeccionamiento y evaluación del control interno en las entidades del Estado, con el propósito de cautelar y fortalecer los sistemas administrativos y operativos contra los actos y prácticas indebidas o de corrupción.

- Ley N° 30114, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2014.

3.2. Terminales portuarios

3.2.1. Terminal Portuario de Ilo

El Terminal Portuario de Ilo, ubicado en la Región Moquegua, Provincia de Ilo, durante el año 2014 movilizó un total de 435,796 Toneladas Métricas de carga, significando un incremento del 4.8% respecto al 2013.

Durante el periodo en mención, atendió un total de 34 naves de alto bordo y 73 naves menores.

Por otro lado, el movimiento de contenedores fue de 2,681 TEUs. El mayor movimiento registrado fue la carga de exportación que alcanzó 319,560 Toneladas Métricas, el cual se dio principalmente por el embarque de mineral de hierro a granel y cobre, producto de la minería.

En la carga de importación se movilizó un total de 108,646 Toneladas Métricas, correspondiente a descarga de trigo a granel.

3.2.2. Terminal Portuario de Salaverry

De acuerdo a la Memoria Institucional 2014, el movimiento del Terminal Portuario de Salaverry registró durante ese año un importante crecimiento y mejora en su productividad, hecho que refleja una mayor demanda de servicios y permite visualizar proyecciones de incremento en los movimientos de importación y exportación en la zona económica de influencia. De acuerdo a los resultados anuales, la carga atendida durante

ese año alcanzó un total de 2,658.397 Toneladas Métricas de carga, hecho que representó un incremento del 16.11% en el Terminal Portuario de Salaverry, respecto al año anterior. Por otro lado, el número de naves recibidas en el Terminal fue de 243 unidades de alto bordo, lo cual refleja un incremento de 16% en relación al año 2013. Estos resultados, resultan en un record en el movimiento portuario registrado desde el funcionamiento del Terminal

3.2.3. Terminal Portuario de Iquitos

El Terminal Portuario de Iquitos, ubicado en la Región Loreto, Provincia de Maynas, Distrito de Punchana, durante el año 2014 movilizó un total de 425,964 Toneladas Métricas.

En tanto, las naves atendidas en el 2014 alcanzaron un total de 10,215 embarcaciones menores correspondientes a la carga de cabotaje.

3.2.4. Terminal Portuario de Yurimaguas

El Terminal Portuario de Yurimaguas se encuentra en una zona con interesantes proyecciones a futuro, debido a que servirá como enlace interoceánico entre el Océano Pacífico y el Atlántico, actuando como eje multimodal del Amazonas, en los que funcionará un corredor comercial que integrará la costa del Perú, pasando por Yurimaguas e Iquitos hacia el puerto de Manaus en la República Federativa de Brasil.

En 2014, el movimiento alcanzó un total de 76,933 Toneladas Métricas de carga, movilizadas por 819 naves menores.

3.2.5. Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica

El Malecón de Atraque es el puerto natural de Tacna y está al servicio exclusivo de mercancías peruanas, el cual permite la atención de naves de otros países cuando existe congestión en los otros muelles de complejo portuario. Dada su infraestructura, el servicio a las naves menores es uno de los objetivos.

En el año 2014 el MASP Arica siguió captando ingresos a través del uso de área, por lo que mantuvo trato con las firmas TPA, TRANSREDES y NARITA S.A. a fin de que las cargas bolivianas que moviliza por su terminal sean ingresadas a nuestros almacenes. MALECÓN DE ATRAQUE AL SERVICIO DEL PERÚ EN ARICA En la misma modalidad se continúa trabajando con TPA (Chile), NARITA S.A. (Bolivia) y TRANSREDES (Bolivia) en este rubro, utilizándose el almacén y zonas no pavimentadas para depósitos de cargas bolivianas, utilizando áreas de 10,000 m². El M.A.S.P Arica cumplió con lo establecido de acuerdo al Código PBIP aprobando el movimiento de naves con carga general, contenedores, graneleros y químicos, logrando la declaración de cumplimiento hasta el 7 de octubre de 2019, sujeta a los establecido por el Gobierno de Chile que exige la verificación obligatoria anual o una verificación no programada.

En el 2014, se atendió un total de 12,732 Toneladas métricas de carga movilizadas por 12 naves de alto bordo y 227 naves menores.

3.2.6. Concesión del Terminal Portuario General San Martín

El Estado Peruano, a través del Sector Transportes y Comunicaciones, el 21 de julio 2014 suscribió el contrato de concesión del Terminal Portuario General San Martín, al Consorcio Paracas por treinta años, con el objeto de lograr una inversión proyectada de 215 millones de dólares, a ejecutarse durante el periodo de concesión en obras de modernización del Terminal Portuario, ubicado en la Provincia de Pisco, Departamento de Ica, buscando con esta concesión la promoción del desarrollo y mejoras del servicio en beneficio del comercio exterior de la Región.

Al momento de su entrega, el terminal había realizado desde enero al 20 de agosto de 2014 el servicio a 95 naves de alto bordo y el servicio a 1'165.858 Toneladas Métricas de carga, lo que comparativamente significa el 91,39% por ciento del total de carga movilizada en el año 2013.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Análisis

4.1.1. Terminal Portuario de Ilo

Tabla N°01

Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Terminal Portuario de – 2013

Mes	Naves (Unidades)		Carga (TM)	TEU
	Alto Bordo	Menores**		
Ene	4	4	37,612	0
Feb	1	5	5,351	8
Mar	4	4	58,741	16
Abr	1	8	5,965	6
Mayo	4	4	43,169	61
Jun	4	9	28,203	34
Jul	6	5	67,539	1,211
Ago	3	9	28,574	18
Sep	5	13	35,338	296
Oct	3	8	25,623	18
Nov	4	3	61,612	92
Dic	2	7	18,170	140

Fuente: ENAPU

INTERPRETACIÓN:

Tal como se observa en la Tabla N°01, el terminal portuario de Ilo, hacia el 2013 generó un tráfico de carga de 415,897 toneladas métricas, correspondiente a 1900 TEUs exportados.

Estos valores son resultado de un tráfico naviero de 41 naves de alto bordo y 79 menores. El mes con mayor tráfico fue Julio con 35,338 TM, seguido de noviembre con 61,612 TM.

Tabla N°02
Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Terminal Portuario de Ilo – 2014

Mes	Naves (Unidades)		Carga (TM)	TEU
	Alto Bordo	Menores**		
Ene	2	1	41,593	24
Feb	2	7	32,192	17
Mar	3	9	44,146	9
Abr	2	8	26,821	116
Mayo	2	9	20,856	28
Jun	5	1	45,350	376
Jul	3	1	64,998	95
Ago	3	2	53,767	82
Sep	2	11	15,885	42
Oct	4	6	41,788	1,357
Nov	2	6	11,097	318
Dic	5	12	37,302	217

Fuente: ENAPU

INTERPRETACIÓN:

En 2014, el Terminal Portuario de Ilo generó un tráfico de 435,795 toneladas métricas, equivalentes a 1900 TEUs.

Estos valores son resultado del tráfico naviero de 35 naves de alto bordo y 73 menores.

El mes con mayor tráfico fue junio, en relación a las naves de alto bordo, mientras que fue diciembre para las naves menores.

El mes con mayor tráfico de carga fue julio, con 64,998 TM, seguido de 53,767 TM del mes de Agosto.

Tabla N°03
Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Terminal Portuario de Ilo – 2015

Mes	Naves (Unidades)		Carga (TM)	TEU
	Alto Bordo	Menores**		
Ene	3	3	4,526	68
Feb	1	2	5,477	177
Mar	3	6	40,449	64
Abr	3	3	67,052	38
May	3	4	48,202	230
Jun	1	8	4,807	33
Jul	4	9	86,898	370
Ago	3	8	32,570	1,262
Sep	4	5	88,814	24
Oct	2	4	1,226	2
Nov	2	3	11,757	717
Dic	5	4	33,796	397

Fuente: ENAPU

INTERPRETACIÓN:

En 2015, el Terminal Portuario de Ilo generó un tráfico de 425,574 toneladas métricas, equivalentes a 3382 TEUs.

Estos valores son resultado del tráfico naviero de 34 naves de alto bordo y 59 menores.

El mes con mayor tráfico fue diciembre, en relación a las naves de alto bordo, mientras que fue julio para las naves menores.

El mes con mayor tráfico de carga fue septiembre, con 88,814 TM, seguido de 86,898 TM del mes de Julio.

4.1.2. Terminal Portuario de Salaverry

Tabla N°04
Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Terminal Portuario de Salaverry – 2013

Mes	Naves (Unidades)		Carga (Tm)	TEU
	Alto Bordo	Menores**		
Ene	25	0	140,333	0
Feb	18	0	215,409	0
Mar	15	0	144,481	14
Abr	17	0	179,514	0
Mayo	18	0	234,151	0
Jun	16	0	201,997	0
Jul	16	0	168,977	0
Ago	18	0	216,988	0
Sep	12	0	136,575	0
Oct	22	2	220,145	8
Nov	20	0	214,030	12
Dic	13	0	221,944	0

Fuente: ENAPU

INTERPRETACIÓN:

En 2013, el Terminal Portuario de Salaverry generó un tráfico de 2,294,544 toneladas métricas, equivalentes a 34 TEUs. Estos valores son resultado del tráfico naviero de 210 naves de alto bordo y 2 menores.

El mes con mayor tráfico fue octubre, en relación a las naves de alto bordo, mientras que también fue octubre para las naves menores.

El mes con mayor tráfico de carga fue mayo, con 234,151 TM, seguido de 216,988 TM del mes de Agosto.

Tabla N°05
Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Terminal Portuario de Salaverry – 2014

Mes	Naves (Unidades)		Carga (Tm)	TEU
	Alto Bordo	Menores**		
Ene	17	0	167,726	0
Feb	16	0	137,306	0
Mar	24	0	236,286	0
Abr	13	0	109,130	80
Mayo	17	0	154,048	23
Jun	18	0	176,268	146
Jul	18	0	249,731	0
Ago	25	0	296,753	0
Sep	20	0	191,450	0
Oct	32	0	421,598	0
Nov	21	0	232,793	0
Dic	23	0	285,311	0

Fuente: ENAPU

INTERPRETACIÓN:

En 2014, el Terminal Portuario de Salaverry generó un tráfico de 2,658,700 toneladas métricas, equivalentes a 249 TEUs.

Estos valores son resultado del tráfico naviero de 244 naves de alto bordo y ninguna menor.

El mes con mayor tráfico fue octubre, en relación a las naves de alto bordo, mientras que no se tiene registró de naves menores.

El mes con mayor tráfico de carga fue octubre, con 421,598 TM, seguido de 285,311 TM del mes de Diciembre.

Tabla N°06
Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Terminal Portuario de Salaverry – 2015

Mes	Naves (Unidades)		Carga (Tm)	TEU
	Alto Bordo	Menores**		
Ene	23	0	218,142	0
Feb	13	0	159,674	0
Mar	16	0	100,608	0
Abr	12	0	111,023	0
May	20	0	233,226	0
Jun	16	0	128,792	0
Jul	17	0	233,871	0
Ago	13	0	168,436	0
Sep	16	2	134,371	0
Oct	23	2	215,394	0
Nov	18	4	183,548	0
Dic	19	2	246,698	0

Fuente: ENAPU

INTERPRETACIÓN:

En 2015, el Terminal Portuario de Salaverry generó un tráfico de 2,133,783 toneladas métricas.

Estos valores son resultado del tráfico naviero de 206 naves de alto bordo y 10 menores.

El mes con mayor tráfico fue octubre en relación a las naves de alto bordo, mientras que fue noviembre para las naves menores.

El mes con mayor tráfico de carga fue diciembre, con 246,698 TM, seguido de 233,871 TM del mes de julio.

4.1.3. Terminal Portuario de Iquitos

Tabla N°07

Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs Terminal Portuario de Iquitos – 2013

Mes	Naves (Unidades)		Carga (TM)	TEU
	Alto Bordo *	Menores		
Ene	0	1,227	32,377	0
Feb	0	974	35,029	0
Mar	4	764	37,611	1
Abr	0	805	38,266	0
Mayo	0	896	50,327	6
Jun	0	869	19,820	0
Jul	0	807	25,324	0
Ago	5	914	45,150	0
Sep	0	1,326	26,233	0
Oct	0	876	43,499	0
Nov	0	1,068	29,213	0
Dic	0	995	30,476	2

Fuente: ENAPU

INTERPRETACIÓN:

En 2013, el Terminal Portuario de Iquitos generó un tráfico de 413,325 toneladas métricas. Estos valores son resultado del tráfico naviero de 9 naves de alto bordo y 11,521 menores.

El mes con mayor tráfico fue agosto en relación a las naves de alto bordo, mientras que fue septiembre para las naves menores.

El mes con mayor tráfico de carga fue mayo, con 50,327 TM, seguido de 45,150 TM del mes de agosto.

Tabla N°08
Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Terminal Portuario de Iquitos – 2014

Mes	Naves (Unidades)		Carga (TM)	TEU
	Alto Bordo *	Menores		
Ene	1	1,052	34,583	0
Feb	0	1,040	29,667	2
Mar	0	1,032	44,116	5
Abr	1	1,013	36,978	0
Mayo	0	1,042	39,727	0
Jun	0	1,015	45,690	2
Jul	0	893	31,474	0
Ago	3	816	47,864	0
Sep	0	470	16,245	4
Oct	0	579	38,430	0
Nov	0	431	16,095	0
Dic	0	826	45,005	2

Fuente: ENAPU

INTEPRETACIÓN:

En 2014, el Terminal Portuario de Iquitos generó un tráfico de 425,874 toneladas métricas.

Estos valores son resultado del tráfico naviero de 5 naves de alto bordo y 10,209 menores.

El mes con mayor tráfico fue agosto en relación a las naves de alto bordo, mientras que fue mayo para las naves menores.

El mes con mayor tráfico de carga fue agosto, con 47,864 TM, seguido de 45,690 TM del mes de junio.

Tabla N°09

**Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Terminal Portuario de Iquitos – 2015**

Mes	Naves (Unidades)		Carga (TM)	TEU
	Alto Bordo *	Menores		
Ene	0	288	9,512	0
Feb	0	441	48,570	0
Mar	0	680	28,207	0
Abr	1	704	47,765	2
May	1	673	32,896	0
Jun	0	553	24,271	14
Jul	0	380	26,497	6
Ago	0	548	35,999	0
Sep	0	677	46,532	4
Oct	0	464	31,284	0
Nov	0	338	45,747	2
Dic	0	273	32,993	0

Fuente: ENAPU

INTEPRETACIÓN:

En 2015, el Terminal Portuario de Iquitos generó un tráfico de 410,273 toneladas métricas.

Estos valores son resultado del tráfico naviero de 2 naves de alto bordo y 6622 menores.

El mes con mayor tráfico fue abril o en relación a las naves de alto bordo, mientras que fue marzo para las naves menores.

El mes con mayor tráfico de carga fue abril, con 47,765 TM, seguido de 46,532 TM del mes de septiembre.

4.1.4. Terminal Portuario de Yurimaguas

Tabla N°10
Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Terminal Portuario de Yurimaguas – 2013

Mes	Naves (Unidades)		Carga (TM)	TEU
	Alto Bordo	Menores*		
Ene	0	52	9,819	5
Feb	0	45	12,752	3
Mar	0	34	13,772	1
Abr	0	58	15,579	0
Mayo	0	31	9,261	3
Jun	0	31	3,501	0
Jul	0	54	2,339	0
Ago	0	66	4,730	2
Sep	0	51	3,668	0
Oct	0	59	4,236	1
Nov	0	75	5,330	0
Dic	0	74	4,361	0

Fuente: ENAPU

INTEPRETACIÓN:

En 2013, el Terminal Portuario de Yurimaguas generó un tráfico de 89,348 toneladas métricas. Estos valores son resultado del tráfico naviero de 0 naves de alto bordo y 630 menores.

No se tuvo registro de naves de alto bordo, mientras que fue diciembre el mes con mayor tráfico para las naves menores. El mes con mayor tráfico de carga fue abril, con 15,579 TM, seguido de 13,772 TM del mes de marzo.

Tabla N°11
Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Terminal Portuario de Yurimaguas – 2014

Mes	Naves (Unidades)		Carga (TM)	TEU
	Alto Bordo	Menores*		
Ene	0	80	4,591	0
Feb	0	93	4,693	0
Mar	0	112	12,195	7
Abr	0	80	10,006	0
Mayo	0	84	7,198	0
Jun	0	46	5,648	0
Jul	0	53	4,337	5
Ago	0	60	1,968	1
Sep	0	61	6,591	0
Oct	0	53	7,004	4
Nov	0	43	6,708	0
Dic	0	54	5,994	0

Fuente: ENAPU

INTEPRETACIÓN:

En 2014, el Terminal Portuario de Yurimaguas generó un tráfico de 76,933 toneladas métricas.

Estos valores son resultado del tráfico naviero de 0 naves de alto bordo y 819 menores.

No se registró tráfico en relación a las naves de alto bordo, mientras que el mes con mayor tráfico de naves menores fue marzo.

El mes con mayor tráfico de carga fue marzo, con 12,195 TM, seguido de 10,006 TM del mes de abril.

Tabla N°12

**Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Terminal Portuario de Yurimaguas – 2015**

Mes	Naves (Unidades)		Carga (TM)	TEU
	Alto Bordo	Menores*		
Ene	0	44	7,923	0
Feb	0	34	9,130	0
Mar	0	38	14,622	0
Abr	0	37	14,739	0
May	0	30	13,578	0
Jun	0	21	5,551	0
Jul	0	12	5,866	2
Ago	0	21	3,559	0
Sep	0	15	4,747	0
Oct	0	21	5,513	4
Nov	0	23	1,829	0
Dic	0	34	6,506	0

Fuente: ENAPU

INTERPRETACIÓN:

En 2015, el Terminal Portuario de Yurimaguas generó un tráfico de 93,563 toneladas métricas.

Estos valores son resultado del tráfico naviero de 0 naves de alto bordo y 310 menores.

No se registró tráfico en relación a las naves de alto bordo, mientras que el mes con mayor tráfico de naves menores fue enero.

El mes con mayor tráfico de carga fue abril, con 14,739 TM, seguido de 14,622 TM del mes de marzo.

4.1.5. Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica

Tabla N°13

Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica – 2013

Mes	Naves (Unidades)		Carga (TM)	TEU
	Alto Bordo	Menores**		
Ene	2	12	1,819	243
Feb	2	17	1,386	172
Mar	2	13	1,161	124
Abr	1	8	931	107
Mayo	2	11	931	109
Jun	2	5	1,762	85
Jul	2	30	1,368	166
Ago	3	18	2,886	430
Sep	2	18	2,208	117
Oct	2	39	2,280	314
Nov	1	16	1,304	213
Dic	1	15	1,097	112

Fuente: ENAPU

INTERPRETACIÓN:

En 2013, el Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica, generó un tráfico de 19,133 toneladas métricas, equivalentes a 2,192 TEUs.

Estos valores son resultado del tráfico naviero de 22 naves de alto bordo y 202 menores. Se registró mayor tráfico de naves de alto bordo en el mes de agosto, mientras que el mes con mayor tráfico de naves menores fue octubre. El mes con mayor tráfico de carga fue agosto, con 2,886 TM, seguido de 2,280 TM del mes de octubre.

Tabla N°14

**Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica – 2014**

Mes	Carga (TM)
Enero	623
Febrero	175
Marzo	1,165
Abril	1,740
Mayo	929
Junio	1,276
Julio	450
Agosto	275
Septiembre	670
Octubre	3,388
Noviembre	1,045
Diciembre	997

Fuente: ENAPU

INTERPRETACIÓN:

En 2014, el Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica, generó un tráfico de 12,733 toneladas métricas.

De acuerdo a la información de ENAPU, el mes con mayor tráfico de carga fue Octubre con 3,388 TM, seguido de Abril con 1,740 TM.

En el orden citado, junio continúa entre los meses con mayor generación de tráfico con 1,276 TM.

El mes con el menor tráfico de carga fue Agosto, en el cual tan solo se registró 275 TM.

Tabla N°15

**Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica – 2015**

Mes	Naves (Unidades)		Carga (TM)	TEU
	Alto Bordo	Menores**		
Ene	1	7	659	85
Feb	2	16	940	99
Mar	1	16	561	60
Abr	3	11	798	63
May	2	16	909	106
Jun	1	11	324	11
Jul	1	7	1,178	180
Ago	1	22	602	59
Sep	2	15	1,010	125
Oct	3	9	1,792	264
Nov	2	11	1,723	237
Dic	2	10	733	82

Fuente: ENAPU

INTERPRETACIÓN:

En 2015, el Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica, generó un tráfico de 11,229 toneladas métricas, equivalentes a 1,371 TEUs.

Estos valores son resultado del tráfico naviero de 21 naves de alto bordo y 151 menores.

Se registró mayor tráfico de naves de alto bordo en el mes de agosto, mientras que el mes con mayor tráfico de naves menores fue marzo.

El mes con mayor tráfico de carga fue octubre, con 1,792 TM, seguido de 1,723 TM del mes de noviembre.

4.1.6. Concesión del Terminal Portuario General San Martín

Tabla N°16

**Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Terminal Portuario General San Martín – 2013**

Mes	Naves (Unidades)		Carga (TM)	TEU
	Alto Bordo	Menores*		
Ene	14	2	155,182	0
Feb	13	0	137,902	0
Mar	5	0	73,263	0
Abr	8	0	86,897	0
May	7	0	93,354	0
Jun	5	0	90,710	0
Jul	9	0	80,994	0
Ago	7	0	126,621	0
Sep	5	0	60,356	0
Oct	16	0	143,929	28
Nov	8	4	106,975	0
Dic	12	0	119,579	14

Fuente: ENAPU

INTERPRETACIÓN:

En 2013, la Concesión del Terminal Portuario General San Martín, generó un tráfico de 1,202,862 toneladas métricas, equivalentes a 42 TEUs.

Estos valores son resultado del tráfico naviero de 109 naves de alto bordo y 6 menores.

Se registró mayor tráfico de naves de alto bordo en el mes de octubre, mientras que el mes con mayor tráfico de naves menores fue noviembre.

El mes con mayor tráfico de carga fue enero, con 155,182 TM, seguido de 143,929 TM del mes de octubre.

Tabla N°17

**Tráfico de carga según número de naves, carga y TEUs
Terminal Portuario General San Martín – 2014**

Mes	Naves (Unidades)		Carga (TM)	TEU
	Alto Bordo	Menores**		
Ene	9	0	82,622	0
Feb	17	0	295,950	0
Mar	20	0	211,113	0
Abr	14	0	139,793	19
May	9	0	52,378	0
Jun	7	1	103,563	0
Jul	8	0	73,722	0
Ago	10	0	206,717	0

Fuente: ENAPU

INTERPRETACIÓN:

En 2014, la Concesión del Terminal Portuario General San Martín, generó un tráfico de 1,165,858 toneladas métricas.

Estos valores son resultado del tráfico naviero de 94 naves de alto bordo y una menor.

Se registró mayor tráfico de naves de alto bordo en el mes de marzo, mientras que el mes con mayor tráfico de naves menores fue junio.

El mes con mayor tráfico de carga fue febrero, con 295,950 TM, seguido de 206,717 TM del mes de agosto.

CAPITULO V: CONTRASTE DE HIPOTESIS

5.1. Hipótesis general

Con el objetivo de comprobar la hipótesis general se ejecutó la prueba de correlación de Pearson, como también el cálculo del R-cuadrado y el p-valor, a fin de conocer el nivel de correlación entre las variables.

Así tenemos previamente la cualificación de las variables, para lo cual fueron considerados los puertos de Ilo, Salaverry y el MASP de Arica, los cuales son de naturaleza marítima.

Cabe indicar que la cualificación se elaboró considerando la disponibilidad de servicios y el flujo operativo que generan las operaciones de comercio internacional en cada uno de los puertos.

En tal sentido se evaluaron los siguientes aspectos:

- Servicios portuarios
 - Muelles (Amarraderos, profundidad, longitud, capacidad, facilidades para las naves)
 - Almacén (Área, Capacidad TM)
 - Equipamiento (Equipo de transferencia, equipo de manipuleo)

- Exportaciones:
 - Exportaciones en TM
 - TEU's exportados
 - Tráfico de naves

Tabla N°18
Cualificación de los servicios portuarios y exportaciones
Puertos de Ilo, MASP y Salaverry

VARIABLES	INDICADOR	SUB-INDICADORES	Terminal Portuario de Salaverry	Malecón de atraque al servicio del Perú en Arica	Terminal Portuario de Ilo	
Variable Independiente: Servicios Portuarios	Muelles	Amarraderos	4	1	4	
		Calificación	3	1	3	
		Profundidad	30 - 32 pies	28 pies	12 - 36 Pies	
		Calificación	2	1	3	
		Longitud	225 - 230 metros	185 metros	60 - 200 Metros	
		Calificación	3	1	2	
		Capacidad	25,000 DWT	20,000 TRB	35,000 DWT	
		Calificación	2	1	3	
		Facilidades para naves	Suministro de agua	-	Suministro de agua y electricidad	
	Calificación	2	1	3		
	Almacen	Área en m2	51,998 m2	23,817 m2	48,534 m2	
		Calificación	3	1	2	
		Capacidad TM	150 TM - 600,000 TM	1,800 TM	2,755 - 27,549 TM	
	Equipamiento	Equipo de transferencia de carga	Si	Si	Si	
		Calificación	2	1	3	
		Equipo de manipuleo de carga	Si	Si	Si	
		Calificación	2	1	3	
	Variable Dependiente: Exportaciones	Tráfico de carga	Exportación en TM	7,087,027	43,095	1,277,266
			Calificación	3	1	2
		Tráfico de contenedores	TEU's exportados	283	3563	7182
Calificación			1	2	3	
Tráfico de naves		Naves de alto bordo	660	43	110	
		Calificación	3	1	2	
		Naves menores	12	353	211	
Calificación		1	3	2		

Fuente: ENAPU

Elaboración: Propia

Tenemos que:

- Variable dependiente: Exportaciones
- Variable independiente: Servicios portuarios
- Lineal: $Y = a + b \cdot X$

Coeficientes

	<i>Mínimos Cuadrados</i>	<i>Estándar</i>	<i>Estadístico</i>	
<i>Parámetro</i>	<i>Estimado</i>	<i>Error</i>	<i>T</i>	<i>Valor-P</i>
Intercepto	-1.73316E6	7.6057E6	-0.227876	0.8574
Pendiente	247397.	389993.	0.634363	0.6401

Análisis de Varianza

<i>Fuente</i>	<i>Suma de Cuadrados</i>	<i>de Gl</i>	<i>Cuadrado Medio</i>	<i>Razón-F</i>	<i>Valor-P</i>
Modelo	8.11993E12	1	8.11993E12	0.40	0.6401
Residuo	2.01779E13	1	2.01779E13		
Total (Corr.)	2.82978E13	2			

Donde:

- Coeficiente de Correlación = 0.535673
- R-cuadrada = 28.6945 por ciento
- R-cuadrado (ajustado para g.l.) = -42.611 por ciento
- Error estándar del est. = 4.49198E6
- Error absoluto medio = 2.25163E6
- Estadístico Durbin-Watson = 1.03015 (P=)
- Autocorrelación de residuos en retraso 1 = -0.0100503

Habiendo ajustado el modelo lineal para describir la relación entre Exportaciones y Servicios portuarios, se tiene la siguiente ecuación del modelo ajustado:

$$\text{Exportaciones} = -1.73316\text{E}6 + 247397 * \text{Servicios portuarios}$$

En función de los resultados, dado que el valor-P en la tabla ANOVA es mayor o igual a 0.05, se concluye que no hay una relación estadísticamente significativa entre Exportaciones y Servicios portuarios con un nivel de confianza del 95.0% ó más.

En tanto, el estadístico R-Cuadrada indica que el modelo ajustado explica 28.6945% de la variabilidad en Exportaciones. El coeficiente de correlación es igual a 0.535673, indicando una relación moderadamente fuerte entre las variables. El error estándar del estimado indica que la desviación estándar de los residuos es 4.49198E6.

El error absoluto medio (MAE) de 2.25163E6 es el valor promedio de los residuos. El estadístico de Durbin-Watson (DW) examina los residuos para determinar si hay alguna correlación significativa basada en el orden en el que se presentan en el archivo de datos.

Dado estos resultados se rechaza la hipótesis general, dado que los servicios portuarios y el nivel exportaciones a través de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A. no poseen una relación directa.

5.2. Hipótesis Específicas

La **primera hipótesis** específica plantea que los servicios portuarios de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A. presentan condiciones adecuadas.

En un nivel descriptivo se observa que los puertos en análisis presentan diferentes condiciones en relación a la oferta de servicios para el exportador.

Dado el análisis de la memoria institucional de ENAPU y la data referida en la Tabla N°18 que examina en una tabla comparativa los puertos marítimos de Ilo, Salaverry y el MASP, se puede encontrar diferentes ofertas de servicios, siendo Ilo, de acuerdo a la cualificación la que presenta una mejor propuesta, seguido de Salaverry. En el caso del MASP de Arica, debido al marco legal en el que opera, es entendible que muestra menor oferta de servicios, pero ello no limita sin embargo el desembarco de naves mayores o menores, en comparación a los demás puertos.

En vista de ello, se puede dar por aceptada la primera hipótesis específica, dado que las condiciones que presentan cada uno de los puertos en análisis, y en un plano general, permiten la operatividad de actividades de comercio exterior.

La **segunda hipótesis** específica plantea que las exportaciones a través de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A. han mostrado un crecimiento significativo en los últimos años.

A fin de comprobar dicha premisa se presenta la siguiente tabla comparativa de los puertos marítimos en análisis en función de las TM comercializadas:

Tabla N°19
Crecimiento del tráfico exportable en TM
2013-2015

PUERTO	AÑO	CARGA TM	CRECIMIENTO %
Ilo	2013	415897	
	2014	435795	4.784
	2015	425574	-2.345
Salaverry	2013	2294544	
	2014	2658700	15.871
	2015	2133783	-19.743
MASP Arica	2013	19133	
	2014	12733	-33.450
	2015	11229	-11.812

Fuente: Elaboración propia

Tal como puede apreciarse existe una tendencia a un decrecimiento del tráfico exportable en TM, por lo cual se deduce por rechazar la segunda hipótesis específica.

CONCLUSIONES

1. La investigación permitió medir la existencia de una relación entre los servicios portuarios y el nivel exportaciones a través de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A., encontrando que no existe una correlación directa, dado el cálculo de un p-valor de 0.6401, el cual al ser menor que 0.05 demuestra la correlación nula. Así mismo, se pudo encontrar una relación de 28.69% en relación a la influencia que ejerce los servicios portuarios sobre las exportaciones. Esto demuestra que el tráfico de exportaciones es un resultado que va más allá de cuestiones de características de los muelles, almacén o el equipamiento, pudiendo suponer que responde a factores como ubicación geográfica, aduanas, trámite documentario, entre otros. Ello puede ser motivo de alguna otra investigación futura a fin de entender a qué se debe el rendimiento de las exportaciones de cada puerto más allá de los factores mencionados.
2. Después de evaluar las condiciones de los servicios portuarios de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A., se pudo encontrar diferentes ofertas de servicios, entre los cuales el Puerto de Ilo, de acuerdo a la cualificación, es la que presenta una mejor propuesta de servicios, con el mayor número de amarraderos, profundidad, capacidad, y facilidades para las naves. Le sigue Salaverry, el cual presenta, la mayor longitud del puerto y capacidad de sus almacenes. En el caso del MASP de Arica, debido al marco legal en el que opera, muestra menor oferta de servicios, pero ello no limita sin embargo el desembarco de naves mayores o menores, en comparación a los demás puertos.

3. Tras analizar el crecimiento de las exportaciones a través de los Puertos de la Empresa Nacional de Puertos S.A., se encontró que existe una tendencia a un decrecimiento del tráfico exportable en TM, hecho que resulta preocupante dado que puede entenderse que los puertos de ENAPU vienen perdiendo competitividad o preferencias por parte de los exportadores para realizar sus operaciones a través de ellos.

SUGERENCIAS

1. Es necesario que la autoridad portuaria, en coordinación con las diferentes coordinaciones y administraciones de los puertos de ENAPU, considere elevar un Plan de Desarrollo Portuario en el que se incluya la mejora de los servicios, y cuya propuesta sea elevada, a través de las Cámaras de Comercio del país, a las diferentes empresas que realizan operaciones de comercio exterior. En dicho plan debe especificarse beneficios y tarifas competitivas para los servicios de almacén y uso del equipamiento para la transferencia y manipuleo de la carga.
2. Es necesario que ENAPU, a través de su autoridad portuaria, considere dentro de su Plan Estratégico y su Plan Operativo de Trabajo, para los próximos años, incluir un presupuesto para la ejecución de acciones dirigidas al logro de la satisfacción de sus usuarios y mejora de sus servicios. Esta mejora debe ser parametrada y estandarizada en todos los puertos bajo su administración, y que lleven a que se logre una disminución del tiempo promedio de permanencia de las naves, aumentar el tonelaje movilizado.

3. ENAPU, a través de su autoridad portuaria, debe realizar labores de benchmarking, a través del estudio e implementación de mejoras en referencia a puertos como el Callao y Matarani a nivel nacional, y puertos como los de Shanghai, Singapur, Hong Kong, Busan, Ningbo, Qingdao, Guangzhou, Dubai y Tianjin, como los principales referentes. Ello permitirá mejorar el tráfico de carga y generar un acercamiento mucho más amplio para con los exportadores nacionales, e incluso los internacionales, como puede ser el caso de Bolivia, bajo la puesta en marcha de los convenios de Ilo, el cual establece beneficios tributarios, aduaneros, turísticos, de inversión y acceso al Pacífico por noventa y nueve años, el mismo que está en marcha desde 2013.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- APEIM. (2007). *Niveles socioeconómicos 2007 - 2008*.
- Gerschenkron, A. (1962). *Economic Backwardness in Historical perspective*. Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press.
- Greatlakes SeaWay. (2016). *Greatlakes-seaway.com*. Obtenido de Greatlakes-seaway.com.: http://www.greatlakes-seaway.com/en/&usg=ALkJrhj0MkzQ3appa1beG76ppnKYvB_Arg
- INLOC. (2007). *INLOC*. Obtenido de INLOC: http://www.inloc.info/internal/wp1/activity_15_feasibility_study_dry_ports.pdf&usg=ALkJrhixiVnvidmEtEWk3IRMJfuAiDM0Gg
- Port de Tarragona. (2015). *Port de Tarragona*. Obtenido de Port de Tarragona: <http://www.porttarragona.cat/es/gestio-portuaria/serveis-portuaris-basics.html>
- Puerto Coruña. (18 de Abril de 2016). *Puerto de A Coruña*. Obtenido de Puerto de A Coruña: <http://www.puertocoruna.com/es/puerto-servicios/servicios-tasas-tarifas/basicos/practicaje.html>
- Pugel, T. (2007). *International Economics*. New York: McGraw-Hill Irwin.
- Ricardo, D. (1773). *Principios de Economía Política y Tributación*. Fondo de Cultura Económica.
- Rodríguez. (2005). *Perspectivas de la Administración Internacional*. Editorial Thomson.
- Sanjinés, F., Vargas, B., & Herrera, . (2002). *Ventajas comparativas y competitivas del comercio regional*. Editorial Pieb.
- Smith, B. (2007). *Wealth of Nations, Edición de Wealth of Nations editado por Harvard economics professor CHARLES JESSE BULLOCK (1869-1941)*. Cosimo Classics.

