



**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y RECURSOS HUMANOS
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**IMPACTO DE LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE PAITA EN LA
GESTIÓN OPERATIVA DE LA EXPORTACIÓN DE FRUTOS
FRESCOS COMO CARGA REFRIGERADA**

**PRESENTADO POR
LEYLA GABRIELA GARCÍA GODOS CHOQUE
ANGELA QUEVEDO ARCE**

TESIS

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

LIMA – PERÚ

2016



**Reconocimiento - No comercial - Sin obra derivada
CC BY-NC-ND**

Los autores sólo permiten que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede cambiar de ninguna manera ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



USMP
UNIVERSIDAD DE
SAN MARTIN DE PORRES

Facultad de
Ciencias Administrativas
y Recursos Humanos

TESIS

**IMPACTO DE LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE PAITA EN LA GESTIÓN
OPERATIVA DE LA EXPORTACIÓN DE FRUTOS FRESCOS COMO CARGA
REFRIGERADA**

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO EN
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

Presentada
por:

García Godos Choque, Leyla Gabriela
Quevedo Arce, Angela

Lima-Perú

2016



USMP
UNIVERSIDAD
SAN MARTÍN DE PORRÉS

Facultad de
Ciencias Administrativas
y Recursos Humanos

DEDICATORIA

La presente investigación la dedicamos a nuestros padres y familiares por su apoyo incondicional y comprensión constante. Agradecemos a Dios por estar a nuestro lado en cada paso que damos.



USMP
UNIVERSIDAD
SAN MARTÍN DE PORRÉS

Facultad de
Ciencias Administrativas
y Recursos Humanos

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, agradecemos a Dios y a todas aquellas personas que directa o indirectamente nos han brindado su apoyo moral, económico e intelectual; nos dieron las facilidades del caso en todo momento y sus palabras de aliento para no rendirnos en el intento. Asimismo, por su preocupación constante en el desarrollo de la investigación y por su interés en nuestra realización profesional, en especial a Darwin Siancas quien ha sido un guía profesional y nos apoyó a establecer importantes contactos que nos mostraron la realidad plasmada en la tesis; además, agradecemos también a los gerentes de comercio exterior, operaciones y logística de las empresas agroexportadoras que conformaron unidades de análisis de nuestra muestra y nos brindaron grandes aportes en cuanto a información relevante.





TABLA DE CONTENIDO

LISTA DE TABLAS	6
LISTA DE FIGURAS	7
RESUMEN	8
ABSTRACT	9
INTRODUCCIÓN	10
CAPÍTULO I. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	12
1.1. Planteamiento del problema	12
1.2. Objetivos de la investigación.....	14
Objetivo General.....	14
Objetivos Específicos	14
1.3. Impacto potencial	14
CAPÍTULO II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	16
2.1. Antecedentes y evidencia empírica	16
2.2. Bases teóricas	20
2.2.1. Corredor Bioceánico Nor Oriental, como eje articulador de la integración macroregional del norte y nororiente del Perú.	21
2.2.2. Estudio de factibilidad de “Zona de Actividades Logísticas en Paita”. ..	23
2.2.3. Concesión del Puerto de Paita por Terminales Portuarios Euroandino....	26
.....	29
2.2.4. Nueva infraestructura y equipos del Puerto de Paita, a partir de la concesión.	29
2.2.5. Mejoras tecnológicas en el terminal portuario a partir de la concesión del puerto de Paita.	30
2.2.6. Movimiento de contenedores de exportación antes y después de la concesión del Puerto de Paita.	31
2.2.7. Nueva tarifa del Puerto de Paita.	33
2.2.8. Control, Seguridad y Vigilancia del Terminal Portuario Paita.....	38
2.3. Hipótesis	40
CAPÍTULO III. MÉTODO	41
3.1. Diseño.....	41
3.2. Muestra	42
3.3. Instrumentación	44
3.4. Procedimiento.....	46
CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	48
4.1. Resultados de la investigación.....	48
4.1.1. Identificar el impacto de la concesión del puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.	48

4.1.2. Determinar los aportes de los exportadores de frutos frescos como carga refrigerada.....	54
4.2. Discusión de resultados	65
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	70
Conclusiones.....	70
Recomendaciones	72
REFERENCIAS	74
APÉNDICES	76



LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Movimiento de contenedores por el Puerto de Paita (TEU's) AÑO 2015-2011	32
Tabla 2: Exportación de mangos frescos en toneladas (TN)	32
Tabla 3: Exportación de bananas tipo “Cavendish Valery” frescos en toneladas (TN)	33
Tabla 4: Servicios especiales en función a la nave	35
Tabla 5: Servicios especiales en función a la Carga	35
Tabla 6: Análisis Cualitativo de la muestra	56
Tabla 7: Criterios que determinan el efecto de la concesión del puerto de Paita	62



LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Eje Multimodal Amazonas.....	22
Figura 2: Etapas de la Inversión del Puerto de Paita	29
Figura 3: Servicio Estándar Muelle Espigón Existente	34
Figura 4: Servicio Estándar Nuevo Muelle de Contenedores.....	34
Figura 5: Almacenaje para Contenedor Reefer	35
Figura 6: Apertura de Contenedor por Exceso de Peso.....	36
Figura 7: Movilización de Contenedor	36
Figura 8: Suministro de Energía.....	36
Figura 9: Embarque Integral Full 40' Reefer – 02 Días Energía.....	37
Figura 10: Embarque Integral Full 40' Reefer – 03 Días Energía.....	38
Figura 11: Embarque Integral Full 40' Reefer – 05 Días Energía.....	38





RESUMEN

La presente investigación cualitativa del tipo Investigación-acción, pretende identificar el impacto de la concesión del puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada. Además, dar a conocer los beneficios que ha originado la concesión de este segundo puerto más importante del país.

Se ha empleado un diseño exploratorio de carácter cualitativo, ya que de acuerdo a las características del problema de investigación es el que más se adapta e indica los pasos y herramientas a utilizar para recabar y analizar la información adquirida, la cual se obtuvo de las empresas exportadoras, las que proporcionaron datos precisos y confiables.

Como resultado de la información adquirida de diversas fuentes bibliográficas y de instituciones relacionadas con el comercio exterior del sector público-privado, así como del trabajo de campo, tenemos que los resultados conseguidos son positivos debido a la concesión; de esta manera se acepta la hipótesis general: La concesión del puerto de Paita ha contribuido de manera positiva con el mejoramiento de la infraestructura portuaria para lograr una gestión operativa óptima y competente a nivel internacional en la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.

En conclusión, la concesión del puerto de Paita, ha contribuido con el incremento de exportaciones de frutos frescos como carga refrigerada, aportando una ventaja competitiva a los exportadores frente a sus competidores y su vez generando beneficios al Sistema Portuario Nacional, a la comunidad y al país. Asimismo, se ha convertido en un terminal portuario con infraestructura y superestructura moderna con lo cual está preparado para atender las exigencias del comercio internacional.

Palabras clave:

Concesión del puerto de Paita, frutos frescos, empresas exportadoras, operadores logísticos.

ABSTRACT

The present qualitative investigation from the type investigation - action, pretend identifies the Paita Port's concession on the operational management of the export of fresh fruits such refrigerated cargo. Also, to publicize the benefits that has originated this concession of this second most important port in the country.

It has used an exploratory qualitative design, since according to the characteristics of the problem of investigation is the best suited and indicates the steps and tools to use for collect and analyze the information acquired, which was obtained from the companies exporters, that provided accurate and reliable data.

As a result of information acquired from various literature sources and institutions related to foreign trade public-private sector as well as field work, we have that results achieved are positive due to the concession, so the general hypothesis is accepted: The Paita port's concession has contributed positively to the improvement of the port infrastructure to achieve an optimal and competent operational management internationally in the export of fresh fruits as refrigerated cargo.

In conclusion, the Paita port concession, has contributed to the increase of exports of fresh fruits as refrigerated cargo, providing a competitive advantage to exporters against their competitors and in turn generating benefits to the National Port System, the community and the country. Also, it has become a port terminal with modern infrastructure and superstructure with which is ready to attend the demands of international trade.

Keywords:

Paita port concession, fresh fruit, exporting companies, logistics operators.

INTRODUCCIÓN

El impacto de la concesión del puerto de Paita ha generado diversos efectos en todas las empresas de los distintos rubros que exportan por este Puerto, en especial en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada. Se encuentran noticias, publicaciones, que se han enfocado en informar sobre la concesión del puerto más no hay un estudio que informe a profundidad el impacto que ha causado.

El problema por el que se ha optado es pernicioso porque ocurre que los exportadores se enfrentan constantemente a situaciones de aplazamiento o retraso para hacer llegar los frutos frescos al puerto de embarque y estos sean exportados en el tiempo oportuno. Por tal motivo, se ha optado investigar las consecuencias que se han obtenido debido a la concesión del puerto de Paita, en cuanto a movimiento de contenedores, nueva infraestructura y nuevos equipos, la nueva tarifa portuaria, los controles de seguridad y las nuevas tecnologías adquiridas.

Por ello, la presente investigación fue realizada con el propósito de contribuir con información precisa y confiable de parte de las empresas exportadoras de frutos frescos en cómo ha mejorado la concesión sus exportaciones, así como dar a conocer los beneficios que tiene el terminal portuario para lograr optimizar los costos y tiempos, los volúmenes, la calidad de los servicios de los operadores logísticos y servicios portuarios.

Los objetivos de esta investigación es identificar el impacto que ha causado la concesión del puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada; así como los beneficios generados y los posibles beneficios a obtener en un futuro.

Para el desarrollo de este trabajo de investigación se utilizó un método de diseño exploratorio de carácter cualitativo. En primer lugar, se usó la revisión documental, la cual es una técnica que sirve para recolectar toda la información concerniente a la concesión del puerto de Paita y al impacto que ha originado en las empresas exportadoras de frutos frescos. En segundo lugar, se empleó la entrevista a profundidad, en la que se utilizó una guía de entrevista no estructurada con la que se busca que los entrevistados, conformados por los representantes de las empresas exportadoras de frutos frescos, se expresen libremente acerca de sus puntos de vista con respecto a la concesión del puerto de Paita. Por último, se usó la observación no estructurada o participante, la cual está dirigida a las empresas exportadoras de frutos fresco, teniendo en cuenta el proceso productivo, la planta, almacenes, unidades de transporte, centros de acopio, así como sus aptitudes para la exportación competitiva. Adicionalmente, se deberá observar las condiciones en que se encuentran las vías de acceso productores-empresa exportadora-

puerto de embarque, la disponibilidad de operadores logísticos en las zonas, las condiciones de la carga que es transportada, los servicios e infraestructura portuaria en Paita, etc.

Esta investigación está dividida en cuatro capítulos. En el capítulo I, se describe el planteamiento del problema, los objetivos de la investigación y el impacto potencial. En el capítulo II, se presentan los antecedentes, las bases teóricas y las hipótesis. En el capítulo III, se describe el diseño, la muestra, la instrumentación y el procedimiento. En el capítulo IV, se exponen los resultados de la investigación y la discusión de los resultados. Por último, se plasman las conclusiones y recomendaciones seguido de los apéndices que dan soporte al trabajo de campo.



CAPÍTULO I. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Planteamiento del problema

El puerto de Paita es el segundo puerto nacional en cuanto a movimiento de contenedores y el principal puerto del norte peruano que moviliza contenedores de importación y exportación (primordialmente productos hidrobiológicos y agrícolas) y carga general. El impacto de la concesión del puerto de Paita ha causado grandes beneficios a los exportadores de frutos frescos como carga refrigerada pero aun así siguen existiendo algunas deficiencias que todavía no se han mejorado para que las exportaciones sean exitosas en todos sus procesos.

Al respecto, es necesario identificar los efectos producidos por la concesión en la gestión operativa de los exportadores de frutos frescos por el puerto de Paita, los cuales han demostrado tener diversos resultados dependiendo del tipo de empresa exportadora.

TPE, la empresa concesionaria, desarrolló el proyecto consistente en la modernización del Terminal Portuario de Paita, en el que se han establecido 3 etapas. En la primera etapa, la cual se dio inicio en junio del 2012 y culminó en junio del 2014, se ha construido el nuevo muelle de contenedores, se ha equipado con una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio. En la segunda etapa, la cual según el contrato firmado entre TPE y el Estado peruano incluye inversiones en equipamiento portuario adicional con una grúa pórtico de muelle y dos grúa pórtico de patio, una vez que el puerto paitaño alcance los 180,000TEU's, los cuales fueron superados en el 2014 habiendo logrado 192,998 TEU (contenedores de 20 pies) 17% más que en el 2013 y en el año 2015 habiendo logrado 210,000 TEU's lo que es un incremento de movimiento de contenedores exportados del 9% en comparación al año anterior; en marzo del presente año comenzará el ensamblado de las tres nuevas grúas, las cuales estarán operativas en el puerto de Paita a partir del segundo semestre del 2016. Finalmente, a los 300,000 TEUS se iniciará la tercera etapa con el reforzamiento del muelle espigón existente con dos grúas móviles. Si bien es cierto, que se han dado estas mejoras en el Puerto de Paita, no se ha determinado realizar mejoras en otros puntos que causan las deficiencias al proceso de la logística, como lo es en las vías de acceso a las zonas primarias para la exportación de productos agropecuarios que se encuentran en mal estado y muchas zonas ni siquiera cuentan con dichas vías de transporte, ya que sólo tienen como vías de acceso las llamadas trochas para transportar sus productos. Se tiene una gran necesidad de inversión en carreteras y vías de acceso a las zonas primarias desde todos los lugares del país que actualmente se está promoviendo mediante concesiones, aunque aún no es suficiente. (Gestión, 2015)

Se han realizado diversos estudios antes de la concesión, en base a los distintos problemas presentados por los agroexportadores. Uno de los primeros es el Eje multimodal Amazonas Norte, Tramo Paita-Tarapoto, ejecutado por el proyecto IIRSA Norte, teniendo como objetivo mejorar la transitabilidad y seguridad vial de la carretera Paita – Tarapoto. Otro de los estudios es sobre las fallas de mercado y sobrecostos en las cadenas logísticas del comercio exterior de Perú, en el que explica los cuellos de botella que se

tiene al exportar por el puerto de Paita así como en otros puertos del país. (Alarco Tosoni, 2010).

Así también, hay estudios con respecto a los sobrecostos en la cadena logística de exportación, el incremento en las tarifas de los servicios portuarios, el aumento en los fletes marítimos en comparación con los fletes del puerto del Callao, la falta de espacio para almacenaje, en especial para carga refrigerada, por la falta de conexiones para contenedores reefers dentro del terminal de almacenamiento, lo que ocasiona que el costo de almacenaje para este tipo de contenedores sea bastante alto. Adicionalmente, la falta de espacios en las naves para el transporte de la carga, debido a que la mayoría de naves no ingresan por el puerto de Paita, por el contrario la mayor cantidad de naves ingresan al puerto del Callao; también se presentan problemas en la calidad de los productos, las entregas a destiempo de los despachos, etc.

Después de iniciarse las operaciones por el nuevo terminal portuario, no se encuentran estudios sobre el impacto de la concesión exclusivamente, solo informes o noticias que indican la mejora en movimiento de contenedores.

Por ello, la presente investigación pretende dar a conocer el impacto de la concesión del puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.

Así, ante lo anteriormente expuesto, la pregunta principal que guía esta investigación es: ¿Cuál es el impacto de la concesión del puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada?

Problemas Específicos:

- ¿Existe relación entre la concesión del puerto de Paita y el incremento de movimiento de contenedores reefers para la exportación de frutos frescos?
- ¿Han mejorado los servicios portuarios, debido a la implementación de nuevas tecnologías durante la concesión del puerto de Paita?
- ¿Cuáles son las ventajas de la nueva infraestructura y equipamiento del puerto de Paita para la exportación de frutos frescos como carga refrigerada?
- ¿Cómo ha contribuido los controles de seguridad establecidos durante la concesión, para lograr una eficiente operación de exportación por el terminal portuario?
- ¿Cuáles son los beneficios de la nueva tarifa del puerto para la exportación de frutos frescos como carga refrigerada?

1.2. Objetivos de la investigación

Objetivo General

Identificar el impacto de la concesión del puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.

Objetivos Específicos

-Determinar la relación existente entre la concesión del puerto de Paita y el incremento de movimiento de contenedores reefers para la exportación de frutos frescos.

-Indicar las nuevas tecnologías implementadas durante la concesión del puerto de Paita, que han permitido mejorar los servicios portuarios.

-Identificar las ventajas competitivas de la nueva infraestructura y equipamiento del puerto de Paita en cuanto a la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.

-Verificar si los controles de seguridad establecidos durante la concesión permiten que las operaciones realizadas en el terminal portuario se lleven a cabo eficientemente y sin ningún tipo de ilegalidad.

-Establecer si la nueva tarifa del puerto ha proporcionado beneficios a la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.

1.3. Impacto potencial

✓ Impacto práctico:

La presente investigación sirve para que toda empresa exportadora de frutos frescos como carga refrigerada esté enterada de las ventajas y beneficios que ha originado la concesión del puerto de Paita, en cuanto a la nueva infraestructura del puerto, a los nuevos equipos adquiridos, a la nueva tarifa portuaria que se está aplicando, a los nuevos controles de seguridad utilizados por la empresa concesionaria, entre otros. Asimismo, sirve para garantizar un eficiente proceso logístico integral, en el que cada actividad se lleve a cabo de una manera óptima que permita agilizar los procesos en la exportación, se aumente el volumen de contenedores y se constituyan factores de competitividad frente a los mercados internacionales.

Beneficia a todas las empresas agroexportadoras de frutos frescos, ya que al contar con mayores facilidades para su exportación, estos logran obtener una mayor competitividad en el mercado global. Considerando que esta situación puede darse también en otras empresas del mismo giro ubicadas en distintos lugares del Perú, ésta concesión del puerto de Paita puede generar mayores flujos de comercio exterior desde el interior del país llevando crecimiento y desarrollo económico hasta esos lugares. En cuanto a las empresas potenciales, es un factor determinante para que la economía del país se vea beneficiada con su crecimiento. Además, beneficiará al cliente final, ya que contará con mayor cantidad de productos de alta calidad. Del mismo modo, ha traído beneficios a la sociedad; es decir, a los pobladores de Piura, pues les ha favorecido debido a que ahora cuentan con una mejor calidad de vida, gracias al crecimiento económico, el cual permite el aumento de escuelas, universidades, infraestructura, empresas, centros de comercio, etc.; todo esto es el resultado de una mayor inversión público-privada en Piura. Por otro lado, se ha generado mayores fuentes de empleo ya sea de forma directa en cuanto a los trabajos para los pobladores relacionados con el comercio exterior (agencias de aduanas, agencias de carga, operadores logísticos, almacenes, productores agrícolas, entre otros) y de manera indirecta (trabajadores de hospitales, restaurantes, centros de educación, hoteles, etc.).

La utilidad principal de la investigación pasa por ser considerado un texto de resultados a tomar en cuenta por el empresario agroexportador para un mejor manejo de sus exportaciones de frutos frescos y para que tome decisiones asertivas sobre cómo lograr ser un empresario competitivo frente al mercado internacional. De igual manera, esta investigación es útil para poder incrementar las exportaciones de contenedores reefers y generar mayores ingresos al país.

CAPÍTULO II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. Antecedentes y evidencia empírica

En el ámbito nacional, se hallaron publicaciones, informes, estudios, noticias y artículos sobre la concesión del puerto de Paita, en el que se exponen las acciones a tomar por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones junto con Proinversión y Terminales Portuarios Euroandinos para la mejora en el puerto y su hinterland.

Como uno de los primeros estudios realizados para mejorar el comercio exterior por el Puerto de Paita, se encuentra la concesionaria IIRSA NORTE, que mantiene y opera por concesión la carretera que une el puerto marítimo de Paita con la ciudad de Yurimaguas, atravesando las regiones de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto; haciendo posible la interconexión del Norte Peruano con el Brasil. Esta concesión se enmarca en el contexto de impulso al desarrollo y modernización de las vías de comunicación en todo el país y como parte de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA, una apuesta por la integración política, social y económica de la región. El objetivo de esta concesión es orientar todas las actividades y servicios para brindar a los usuarios de la carretera condiciones de circulación, adecuadas y seguras, alcanzando altos estándares de calidad que permita posicionar a la vía de circulación como una de las mejores vías de América Latina. A su vez también, permite la reducción de los tiempos de viaje y del costo del transporte, beneficiando a los exportadores que hacen uso de esta vía de acceso al puerto de Paita. (Vela Meléndez, 2011)

(PROINVERSION, 2008) ha realizado un proyecto de inversión en cada región logística del país como la que realiza el Gobierno del Perú con la participación de la Presidencia del Consejo de Ministros (Ministerio de Transporte y Comunicaciones) para la creación de un centro de servicios logísticos y alta tecnología multimodal Lima-Callao centrándose esencialmente en la plataforma logística de la región norte, oriente y sur, las cuales abarcan los departamentos en los que hay mayores operaciones de comercialización, es decir; se ubican en los puertos en donde hay más afluencia de buques de carga, hacia los cuales se llega utilizando diversas vías de acceso de manera que los productos de distintas partes del Perú puedan trasladarse y ser exportados. Siendo así, se ha elaborado el proyecto denominado Estudio de factibilidad “Zona de Actividades Logísticas en Paita”, el cual busca mejorar la cadena logística de exportación por el puerto de Paita. Asimismo, de proveer la infraestructura y la organización básica requerida para los procesos logísticos, permitiendo la gestión de todas las actividades involucradas para asegurar la comercialización de mercancías, tanto de exportación como de importación, mejorando así la competitividad de las actividades económicas nacionales.

Con este estudio, se busca la planificación de volúmenes, planificación de red de orígenes y destinos (flujos), grupaje y almacenaje intermedios o de distribución, organización del transporte multimodal, inspección y pago de aduanas y empaquetado, envasado, y control de calidad de los productos que se comercializan en dicha zona.

(Merino, 2010) a través del Proyecto Integral de Desarrollo y Concesión del Puerto de Paita, busca la modernización del Terminal Portuario de Paita, el cual tiene tres etapas que se deben de cumplir para lograr el objetivo del proyecto en el tiempo de 30 años que dura la concesión. El proyecto se centra en Paita, debido a que es el principal puerto del Norte Peruano, que moviliza contenedores de importación y exportación (principalmente productos Hidrobiológicos y agrícolas) y carga general (bienes mineros). Es parte del eslabón del proyecto IIRSA Norte. Las zonas de influencia son las regiones de Amazonas, Cajamarca, Lambayeque, Piura, Tumbes y San Martín, las cuales se beneficiaran con el proyecto. Se pretende aumentar la capacidad limitada de infraestructura que tiene el puerto respecto a insuficiente equipamiento portuario, para mover mayor cantidad de contenedores, así como mejorar el rendimiento promedio (Multi-operador). Las operaciones de la concesión se inició en Octubre de 2009, primero se implementó 336 tomas reefer o sistema de conexión para contenedores refrigerados, 4 equipos portacontenedores, equipos de estiba y desestiba, labores de mantenimiento (pintado, señalización, limpieza, otros). Respecto a seguridad, se ha reforzado la seguridad portuaria para carga y personas, en tierra y mar, con el objetivo de tener mayor control del puerto y evitar las actividades ilícitas, también se ha hecho la inversión de una primera lancha patrulla y cámaras / CCTV. En cuanto al empleo, se ha contratado a personas de Paita incluyendo 4 trabajadores de Enapu, se ha capacitado al personal capacitado, se ha dado charlas informativas a Agentes de Aduana, Agentes Marítimos, y Capacitación a Estibadores. Referente a la inversión, se ha previsto que esta será de 165 millones de dólares (inversión obligatoria en las 3 etapas), la cual servirá para una serie de implementaciones tales como: amarradero de 300 mts, patio de 12 ha, edificaciones diversas, 2 grúas pórtico de muelle, grúas pórtico de patio, equipos de manipuleo, 2 grúas móviles de contenedores. Se planifica que con la implementación de esta nueva infraestructura se movilizaran 25 contenedores por hora en cada grúa como mínimo, lo que permitirá un mayor flujo de contenedores. Adicionalmente, se realizara una inversión de 123 millones para cualquier tipo de necesidad adicional que requiera el terminal.

En el ámbito internacional, se tienen algunas publicaciones e informes sobre las concesiones de los puertos de Guayaquil y Santos para identificar de qué manera han beneficiado a las exportaciones de frutos frescos como carga refrigerada.

Con respecto a la concesión del puerto de Guayaquil, se tiene a (Contecon, 2016) que es una empresa Ecuatoriana constituida el 4 de mayo del 2007 la cual fue creada luego del proceso y adjudicación de la concesión de las Terminales de contenedores y multipropósito del Puerto de Guayaquil Libertador Simón Bolívar, por un periodo de 20

años, e inició la operación y prestación de servicios y actividades portuarias desde el 1ero de agosto del 2007; siendo que, en la actualidad por este puerto se moviliza el 70% de comercio exterior ecuatoriano que maneja el Sistema Portuario Nacional, y según el informe oficial de la CEPAL (año 2006) del ranking de los principales puertos de Latinoamérica y el Caribe, el Puerto Marítimo de Guayaquil se encuentra en el puesto número 9.

(Universo, 2013) Informa que en Puerto Bolívar y Guayaquil, la carga de mayor movimiento es de banano y plátanos. En el 2011, el total de la carga bananera que se exportó entre los dos puertos fue de 2'810.265 toneladas, de esta cantidad el 33,25% salió de Guayaquil; en el 2012, el 36,37% de la fruta.

Iliana González, directora ejecutiva de la Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador, destaca que en el 2012 el puerto de Guayaquil se ubicó tercero en la costa oeste sudamericana en la transferencia de contenedores, movilizándolo 831.668.

(Ciudadano, 2014) Indica que la renegociación de la concesión del Puerto de Guayaquil beneficia a los exportadores, ya que por medio de la reducción de tarifas y mejora en la infraestructura se busca impulsar al sector exportador. Se anunció una inversión de más de 280 millones en obras de infraestructura y adquisición de equipos hasta fines de ese año. Con lo que respecta a mejoras en infraestructura, se ampliará el área portuaria con 21,9 hectáreas. Además de reforzar los muelles 3 y 4. Sobre los principales acuerdos están la reducción de 10% de los servicios facturables de exportación. Así también, habrá nuevas inversiones de 40 millones de dólares para proyectos como la ampliación de área portuaria y el traslado de los parqueadores y la modificación del canon variable: 9,5 % sobre el total de los ingresos brutos.

De acuerdo al último informe de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) se informa que el puerto marítimo Simón Bolívar de Guayaquil movilizó 1'517,910 contenedores en 2013, lo que significa 69.223 más que en 2012 (1'448.68 teus).

(Comercio, 2016) Anuncia la adjudicación del Puerto Bolívar, el segundo puerto marítimo del país, por detrás del de Guayaquil, utilizado para la exportación de banano, al consorcio turco Yilport, con una inversión de hasta 750 millones de dólares. Puerto Bolívar manejó el 26,19% de las exportaciones de banano del país el pasado año. Por el Puerto Marítimo de Guayaquil pasó el 73,81%, según datos de la Asociación de Exportadores de Banano.

(Marítimo, 2016) Confirma que Ecuador aprobó el primer proyecto en el marco de las Asociaciones Público Privadas (APP) para el diseño, financiamiento, equipamiento, ejecución de obras adicionales, operación y mantenimiento del terminal portuario Puerto

Bolívar a la empresa concesionaria turca Yilport. Esta obra se prevé se ejecute en cinco fases, empezando la primera este año.

(Plaza, 2015) Contribuye a que los puertos de Guayaquil mantienen la preferencia también en la exportación de banano, de acuerdo con el último boletín estadístico de la Asociación de Exportadores (AEBE). Asimismo, indica que de las 138.486.263 cajas que salieron entre Enero y Mayo del 2015 a Europa, Asia, África, América y Oceanía, el 74,41% fue embarcado por los muelles de Guayaquil, principalmente por el puerto estatal Libertador Simón Bolívar (Concesionado a Contecon), Bananapuerto y Fertisa. Por Puerto Bolívar (ubicado en El Oro) en cambio salió el 25,59% (32.732.023 cajas). La participación porcentual no ha cambiado respecto al 2014, pero sí en comparación al 2013, cuando por Guayaquil salió el 71,21%, según los datos de la Asociación de Exportadores. Aquello tiene su explicación en lo que llama zona de influencia o 'hinterland': ya que la fruta que sale de las provincias con mayor producción (Los Ríos y Guayas) se embarca por los puertos ubicados en el sur de la ciudad, donde hay rutas constantes, capacidad y tecnología.

Por otro lado, con relación al puerto de Brasil, (Frutera, 2010) en su publicación de Retos y Soluciones tecnológicas en logística y transporte refrigerado de frutas y hortalizas, menciona que Brasil es el tercer país productor mundial de frutas, después de China e India, con un volumen de producción de 39 millones de toneladas. Entre los principales frutos que exportan están los melones, bananas, mangos, manzanas y uvas. La matriz de transporte brasileña para el mercado interno, está compuesto de la siguiente manera: transporte terrestre 61,8%, transporte ferroviario 19,5%, transporte fluvial 13,8%, transporte aéreo 0,31% (Consoni, 2007; Conderacao Nacional Do Transporte, 2009). Según estudios realizados en el país, demuestra que una carretera en malas condiciones aumenta un 57% el consumo de combustible, eleva en 37% los costos operacionales y aumenta en 50% la probabilidad de ocurrir accidentes. La matriz de transporte internacional es diferente y más compleja, estando compuesta por el transporte marítimo 94%, transporte terrestre 2,5%, transporte aéreo 0,2%, otros 3,3%.

En el año 1993, después de la extinción de la Portobrás, el sistema portuario Brasileiro estaba en crisis. En ese año, se aprobó la ley 8.630, conocida como la ley de "Modernización de los puertos" creando un nuevo marco legal portuario, caracterizado por una mayor participación de la iniciativa privada. En ese momento comenzó la reforma portuaria en Brasil, con el objetivo de modernizar las operaciones del puerto, con nuevos equipos e instalaciones, visando aumentar la eficiencia de los servicios y la reducción de los costos. A pesar de las innumerables mejoras técnico-administrativas que trajo la ley de Modernización de los Puertos, estos aún enfrentan problemas operacionales. Ésta ley permitió la privatización de los servicios de movilización y almacenamiento de mercaderías y el arrendamiento de áreas en los puertos Brasileños.

Actualmente, continúan las obras en el Puerto de Santos, principalmente con el aumento en la profundidad del canal de acceso al puerto, mejoras en los accesos por carreteras y ampliación de los terminales privados con un monto aproximado de 3,6 billones. Con relación a la exportación de frutas en 2009, el puerto de Pecém, en el nordeste de Brasil, lideró con 261.228 toneladas equivalente al 37% del total, en segundo lugar quedó Santos con 90.558 toneladas equivalente a 13%. Un estudio reciente indica que los principales problemas que afectan al sector marítimo son infraestructura portuaria deficiente, 62%; burocracia de aduanas, 33%; poca oferta de contenedores, 24%; otros, 5%. Un problema importante en los puertos brasileños es la falta de calado adecuado en la mayoría de los puertos y la falta de dragado de mantenimiento en los canales de acceso al puerto. Esto dificulta la llegada de navíos de mayor porte. Por ejemplo, Santos, el principal puerto brasileño, tiene un calado de 12,5-13,00 metros, mientras que entre los 10 mayores puertos de contenedores del mundo, los de menor calado tiene 15 metros (Diniz, 2007; Carline, 2007). Problemas burocráticos, falta de recursos, escasez de navíos para realizar dragado y problemas ambientales han retrasado las labores de dragado en Brasil. Los navíos esperan horas para zarpar, dado el congestionamiento de acceso al puerto (Stefano, 2010). Con el aumento del dragado del puerto de 12,5 a 15 metros, se permitirá el ingreso de navíos capaces de transportar 30% más de carga.

En cuanto a la logística de distribución para la exportación de frutas refrigeradas, se ha registrado un gran avance, pero aún existen problemas que deben ser solucionados. Por muchos años, han persistido barreras brasileñas a las exportaciones de frutas, como la excesiva burocracia, puertos y aeropuertos ineficientes y caros, exceso de impuestos incorporados dentro del propio producto, falta de un mayor apoyo gubernamental al comercio internacional, poca experiencia del exportador de frutas en el área de comercio internacional, todo esto denominado “Costo Brasil”. Se estima que los perjuicios ocasionados por fallas de infraestructura y logística adecuada para las exportaciones e importaciones del agronegocio brasileño, superen los US\$ 2,8 billones/año. El costo operacional de embarque y descarga de un contenedor en Brasil es de US\$ 225, mientras que en Europa, es de US\$ 150 y Asia es de US\$ 72.

Según un estudio elaborado por el Centro de Estudios Avanzados en Economía Aplicada (CEPEA), de la Universidad de Sao Paulo (USP), identificó que el principal problema enfrentado por los exportadores de frutas es la falta de agilidad de los puertos en la carga y descarga de los navíos. Eso genera atrasos y costos extras, como el almacenamiento de cargas, perjudicando la durabilidad y calidad de las frutas (Codeba, 2010).

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Corredor Bioceánico Nor Oriental, como eje articulador de la integración macroregional del norte y nororiente del Perú.

Eje Multimodal Nor Andino Amazonas Perú- Brasil: Corredor Bioceánico Nor Oriental

El Sub Espacio Nacional del Norte está compuesto por los departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, Loreto, San Martín, Ancash y la Libertad, están ubicados estratégicamente con 9,591,910 habitantes, de los cuales 3,145,788 corresponden a la PEA y cuentan con un 47.38% de participación del territorio nacional. Se busca la integración del Norte del Perú a través del Eje Multimodal Amazonas parte de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana – IRRSA. Este estudio plantea integrar el norte y nororiente peruano con un mercado importante en el estado de Amazonas Brasil con su capital Manaus. Esta integración con el Noreste de Brasil significa una gran oportunidad de crear un gran Sub Espacio Económico con visión internacional, que de concretarse se constituirá en la verdadera regionalización del Norte creándose la Macro Región Norte. Se tiene una gran oportunidad de convertirnos en la vía de tránsito de Brasil hacia la cuenca del pacífico.

Con este proyecto habrá un desarrollo económico regional a partir de mejoras en la logística de acceso a las hidrovías del Huallaga, el Marañón y sus respectivos puertos, y a su vez también con el puerto fluvial de Manaus, Brasil. Así también, habrá un desarrollo económico local en cuanto a menor tiempo de viaje y costo de transporte vehicular y de carga, acceso a nuevos mercados, modernización de las empresas de transporte logístico terrestre y fluvial, generación de más de 3000 empleos entre otros. De igual manera, habrá un desarrollo social, ambiental y cultural logrando un mayor acercamiento intercultural entre las comunidades, acercando la innovación tecnológica y el acceso al conocimiento.



Figura 1: Eje Multimodal Amazonas

Elaboración: Corredor Bioceánico

Eje Modal Marítimo

Constituido por los puertos de Paita, Bayovar, Puerto Eten, Salaverry, Chimbote, que permitan brindar un acceso al Océano Pacífico a la ciudad de Manaus.

El terminal Marítimo de Paita actualmente se encuentra concesionado a la empresa Chilena Terminales Portuarios Euroandinos por 30 años, cuyamisión empresarial es aprovechar la posición estratégica del puerto de Paita como un punto importante en la conexión intermodal Atlántico-Pacífico y convertirlo en un puerto hub regional con altos estándares de calidad, eficiencia y seguridad en beneficio del comercio internacional.

Proceso Concesionario

La concesión se dio el 15 de junio del 2005 a la empresa concesionaria IIRSA Norte, integrada por las empresas Constructora Andrade Gutiérrez (40%), Constructora Norberto Odebrecht (49.8%) y Graña y Montero (10.2%).

De acuerdo al contrato de la concesión, se determinó que durante los dos primeros años la concesionaria IRRSA Norte debería priorizar los tramos Paita-Olmos (rehabilitación de 210 km), y Tarapoto-Yurimaguas (asfaltado de 114km), los cuales ya se concluyeron. Luego en la segunda etapa, en los años 3 y 4, se realizarán obras de rehabilitación en los tramos Olmos-Corral Quemado, Corral Quemado-Rioja y Rioja-Tarapoto.

IRRSA Norte es la empresa que construye, rehabilita, mejora, mantiene y opera por concesión 955 km de carretera que une el puerto marítimo de Paita con la ciudad de Yurimaguas, atravesando las regiones Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto, siendo posible así la interconexión fluvial del Norte peruano con el Brasil. Inicia sus operaciones en abril del 2006, impulsando el desarrollo y modernización de las vías de comunicación en todo el país y como parte de la iniciativa para la Integreción de la Infraestructura Regional Suramericana – IRRSA, una apuesta por la integración política, social y económica de la región.

Medición del impacto de la obra

El número 569 del Semanario COMEX PERÚ, en junio del 2010, publicó una investigación sobre los beneficios globales del Eje Multimodal Amazonas Norte.

Este proyecto generaría beneficios por 1,077 millones de dólares, informó COMEX. Esta vía sería una contribución significativa para el desarrollo del comercio interoceánico entre Asia y el noreste de Brasil, y para la competitividad del Perú. Sin embargo, actualmente la carretera IRRSA Norte genera una serie de sobrecostos para los usuarios, ya que su condición es inferior a la de un buen asfaltado. Con la concesión de los puertos y la culminación de la carretera, los usuarios no tendrían que incurrir en costos adicionales, por lo que el beneficio de la infraestructura en óptimas condiciones volvería competitivas a las empresas del norte. (Vela Meléndez, 2011)

2.2.2. Estudio de factibilidad de “Zona de Actividades Logísticas en Paita”.

La unidad formuladora del proyecto es Proinversión y la unidad ejecutora es la empresa privada seleccionada, que por motivos institucionales el estado del perfil del proyecto no tiene avances.

El Centro Logístico de Paita contribuirá a fortalecer y complementar el desarrollo del puerto de Paita y del corredor vial de Paita – Yurimaguas. El potencial exportador de la Región Piura comprende, entre los más importantes: 88% de los mangos frescos, 86% del limón, 84 % del banano orgánico, 95% de hilados de algodón, 99% de los yesos naturales.

Participación de las entidades involucradas y de los beneficiarios.

Las entidades involucradas para la realización de este estudio de pro inversión son El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, La OSITRAN, La Autoridad Portuaria Nacional (APN), El Gobierno Regional de Piura y El Gobierno Local. Dentro de los beneficiarios, se tiene a los beneficiarios directos que son todos los usuarios del servicio de transporte marítimo (pobladores, trabajadores y empresas privadas, que generan o atraen la carga que se moviliza por el puerto). Asimismo, se tienen beneficiarios indirectos que son las empresas de servicio de transporte terrestre y acuático. Por último, los beneficiarios finales son la población en general.

En relación a los beneficiarios directos, uno de ellos son los agroexportadores, ya que se ha mostrado un aumento en el movimiento de contenedores (70 contenedores por hora/grúa, lo que significa un 218% más que el rendimiento antes de la implementación de la concesión, cuando movilizaba 22 contenedores por hora/grúa).

Con la implementación de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) cercana al puerto de Paita, se busca lograr suministrar la infraestructura y la organización básica requerida para los procesos logísticos, obteniendo la gestión de todas las actividades involucradas para asegurar la comercialización de mercancías, tanto de importación como de exportación, incrementando y mejorando la competitividad de las actividades económicas nacionales.

La ampliación del puerto también ha brindado facilidades a las exportaciones de carga refrigerada, ya que se han realizado aumento de las tomas de conexión para este tipo de contenedores (han incrementado de 30 a 1000), esto permite refrigerar en el mismo puerto los productos a exportar, evitando así demoras en el proceso de embarque y sobrecostos, debido a que anteriormente se tenía que subcontratar un almacén aduanero. Adicionalmente, la ampliación del puerto ha permitido el ingreso de barcos de mayores dimensiones, lo que permite aprovechar los beneficios de las economías a escala.

Los agroexportadores también se verán beneficiados con las reducciones de las tarifas del uso del terminal portuario (reducción del 12%). (PROINVERSION, 2008)

Necesidad de mejora del puerto e infraestructura complementaria.

Para PROINVERSIÓN que es quien ha promovido el Concurso de Proyectos Integrales para seleccionar a un inversionista que asuma la modernización, rehabilitación de la infraestructura existente, instalación de grúas y otros, así como la operación del terminal por un periodo que no superará los 30 años; busca que el inversionista construya y equipe un nuevo muelle marginal para contenedores,

con su área de respaldo que incluye un patio de almacenamiento y áreas de operación, así como el reforzamiento y ampliación del muelle espigón existente, dotación de grúas y apiladores de contenedores entre otros.

La necesidad de mejorar el Puerto de Paita, es debido a que presenta grandes perspectivas de crecimiento por ser uno de los puntos de partida del eje para la integración de la infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) que conecta con Brasil.

La implementación del proyecto tiene como finalidad contar con la infraestructura y la organización elemental necesaria en los procesos logísticos, para lograr una gestión eficiente de las operaciones de importación y exportación, alcanzando así ventajas competitivas de las actividades económicas del país. El proyecto abarca aspectos, tales como: planificación de volúmenes, planificación de red de orígenes y destinos (flujos), almacenaje intermedios o de distribución, organización del transporte multimodal, inspección y pago de aduanas y empaquetado, envasado, control de calidad de los productos, etc.

El proyecto busca solucionar las limitadas y deficientes facilidades logísticas que poseen las operaciones de importación y exportación del Puerto de Paita, cuya causa principal es la escasa infraestructura y organización existente para los servicios logísticos integrales, lo cual involucra a los operadores portuarios y marítimos, teniendo como consecuencia baja competitividad de las exportaciones peruanas realizadas por el puerto de Paita, lo que repercute en que no se dé un buen desarrollo portuario y regional en relación con su potencial. (PROINVERSION, 2008)

Diagnóstico de la situación actual y antecedentes de la situación que motiva el proyecto.

Los antecedentes que motiva a llevar a cabo este proyecto es en principio debido a que el Puerto de Paita es considerado el segundo puerto nacional de importancia de tráfico de contenedores, habiendo superado el crecimiento en sus actividades cada año. Se había estimado que el tráfico de contenedores de 2007 a 2012 iba a ser de 120,000 TEU/año, y que podría llegar a 250,000 TEUs hacia el 2025.

Con respecto a las características de la situación negativa del servicio, se encuentra que el principal es atender la necesidad de implementar terminales de almacenamiento en zonas aledañas por parte de empresas privadas relacionadas con las actividades logísticas, ya que estos almacenes reciben la mercadería mediante operación directa desde las naves de carga. Existe una oferta de servicios aceptable pero en el corto plazo se considera que va a ser insuficiente para atender la demanda creciente ya sea por el tráfico normal o tráfico generado por la implementación del eje IIRSA Norte.

Es de suma importancia resolver dicha situación, pues la infraestructura logística de un país influye en el desarrollo económico al afectar el precio del producto final, así también afecta el incremento de los movimientos y volúmenes de carga aérea y marítima. El contar con una moderna, bien diseñada, correctamente implementada y organizada adecuadamente Zona de Actividades Logísticas, permite la disponibilidad de los productos en el mercado internacional a un precio justo, una calidad de servicio en el que el tiempo de entrega sea el óptimo para el cliente final. (PROINVERSION, 2008)

2.2.3. Concesión del Puerto de Paita por Terminales Portuarios Euroandino.

¿Quién es TPE?

TPE es un consorcio conformado por empresas portuguesas y peruanas, las cuales se han unido con el fin de generar valor y desarrollo en el terminal portuario de Paita. TPE se adjudicó la concesión por un plazo de 30 años, para optimizar las operaciones del puerto. (Merino, 2010)

¿Qué se busca lograr con la concesión del Puerto de Paita?

La concesión del puerto de Paita busca la modernización del mismo, con la inversión en el terminal portuario se busca lograr un puerto de calidad, que brinde servicios con tarifas competitivas y respalde el desarrollo regional. Lo que permitirá que el segundo puerto más importante del país, tenga los medios suficientes para atender las exigencias actuales del comercio internacional. Adicionalmente, se pretende reducir los tiempos y costos de recepción y el flujo de naves. El desarrollo del puerto de Paita reducirá las deficiencias de la infraestructura portuaria del Perú lo que se verá reflejado en una reducción significativa de costos.

En cuanto a la ventaja competitiva, se busca que el puerto de Paita, se convierta en competencia importante para los puertos del sur de Ecuador (Guayaquil y Manta), los cuales exportan grandes volúmenes de carga, además la ciudad-puerto promoverá el crecimiento económico del hinterland que agrupa a Tumbes, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas y Loreto.

Igualmente, se planteará el uso de herramientas que permitan llevar a cabo una mejor gestión de las operaciones del puerto, como la recepción y despacho de naves por medios electrónicos y la Ventanilla Única Portuaria (VUP), estas herramientas permitirán incrementar la competitividad del puerto de Paita. (APN, 2009)

Servicios e Infraestructura Portuaria antes y después de la concesión.

El Puerto de Paita cuenta con una infraestructura de capacidad limitada (TM: 1, 359,358 y TEU: 140,515), con insuficiente equipamiento portuario, así como también, el rendimiento promedio (multi-operador) es de 12 contenedores/hora/grúa, lo cual con la puesta en marcha de la concesión se planea que incremente de manera significativa a 25 contenedores/hora/grúa, como mínimo, lo que permitirá una mayor circulación de TEUS en el terminal portuario. (Merino, 2010)

Uno de los principales cambios positivos generados por la concesión del puerto de Paita será la reducción de tarifas; la nueva tarifa aprobada en TPE, es de \$ 120 (\$151.43 para los contenedores de 40'') por contenedor de 20'', en cambio sin la concesión lo que cobra ENAPU y los operadores intermediarios es en promedio de \$ 225 a \$ 240 por contenedor, lo cual podría calcularse como un ahorro de \$ 10 millones anuales. (APN, 2009)

Las navieras ahorrarán tiempo gracias a las nuevas grúas pórtico, ya que la permanencia de las naves disminuirá, lo que tendrá repercusión en los costos operativos y administrativos. Además, se reducirán los costos de transporte de los productos perecibles de exportación, lo que permitirá a los exportadores aumentar sus volúmenes de carga a exportar lo cual será atractivo para las navieras, debido a que estos productos requieren contenedores refrigerados, cuyo alquiler tiene un costo mayor a los contenedores de carga seca (cuestan 3 o 4 veces más). (APN, 2009)

Beneficios Sociales de la Concesión.

Empleo

La inversión realizada en la concesión creará puestos de trabajo, por la generación de polos de desarrollo de una serie de actividades conexas que se originan y potencian en un puerto moderno.

La concesión del puerto brindará 58 puestos de trabajo (80% de Paita, incluyendo 4 trabajadores de ENAPU), los cuales serán previamente capacitados, además se brindarán charlas informativas a los diferentes operadores (agentes de aduanas, agentes marítimos y capacitación a estibadores).

Se establecerán acuerdos con diferentes proveedores de servicios, tales como los transportistas, se dará preferencia a las empresas de transporte de carga de Paita, para el traslado interno y externo de la carga que se exporta o importa por este terminal portuario (Unidad Nacional de Transportistas de Paita, 96 inscritos),

también se reunirá a 108 trabajadores del Sindicato de Trabajadores Portuarios del Puerto de Paita. (Merino, 2010)

Fondo Social

La concesión del puerto de Paita busca promover el bienestar y desarrollo del país, en especial de la zona de influencia.

El contrato de la concesión del TPE indica que una vez que éste comience a operar se destinara el 2% de los ingresos netos mensuales directamente a beneficio de la comunidad provincial de Paita, así también un porcentaje que se entregara al ministerio de economía y finanzas para que lo distribuya al gobierno regional en función a la ley de la descentralización, lo cual será beneficioso para la población, ya que habrá una retribución económica, lo que deberá ser obligatoriamente destinada a un fondo social, con estos recursos se realizaran financiamientos de proyectos sociales de la localidad de Paita. (APN, 2009)

Otra condición adicional en el contrato de la concesión, es que el destino de los recursos deberá ser invertido un 60% en proyectos prioritarios, tales como: la reducción de la desnutrición infantil, infraestructura básica en educación y salud, capacitación técnica. El 40% restante deberá ser invertido en proyectos de segunda prioridad (construcción de vías, infraestructura básica agropecuaria, formación para pequeños empresarios). (Merino, 2010)

Inversiones Obligatorias y Adicionales

El contrato estipula una inversión obligatoria de \$ 149.23 millones, que se llevara a cabo durante las 3 etapas estipuladas para la implementación del puerto, sin embargo, habrá una inversión adicional de \$ 123 millones para cualquier requerimiento adicional durante los 30 años que durara la concesión.

Las primeras inversiones a realizar una vez puesto en marcha el proyecto de la concesión serán de la siguiente manera:

- Equipos, seguridad, reefers y sistemas: \$ 2.5 millones
- Estudios, EIA y supervisión: \$ 5.1 millones

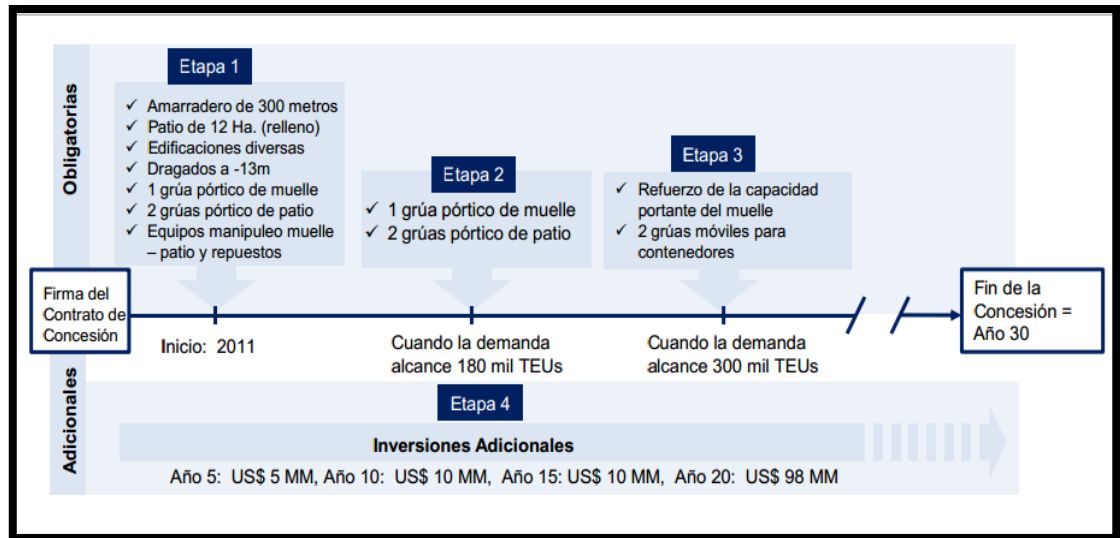


Figura 2: Etapas de la Inversión del Puerto de Paita

Elaboración: TPE

2.2.4. Nueva infraestructura y equipos del Puerto de Paita, a partir de la concesión.

El Puerto de Paita fue construido en el año 1960 por el Estado, con un espigón (muelle 1) de 365 metros de largo y 36 de ancho. Posee cuatro amarraderos, los dos más alejados de tierra (1-A y 1-B) de 200 metros de largo y los otros dos (1-C y 1-D) de 165 metros, siendo la profundidad en los dos primeros de 9 metros. (Economistas, 2016)

Según lo establecido en el contrato de la concesión, el consorcio Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) invertirá US\$ 227.8 millones en su infraestructura y equipamiento. Con ésta inversión se logrará un puerto de calidad que brinde servicios con tarifas competitivas. Asimismo, se busca que Paita se convierta en una competencia importante para los puertos del Sur de Ecuador (Guayaquil y Manta). (APN, 2009)

TPE culminó en el año 2014 la primera etapa del contrato de la concesión. Con respecto a las obras de infraestructura, se hizo la construcción del muelle de contenedores que comprende el dragado a menos de 13 metros, con la finalidad que ingresen naves de tipo panamax, un amarradero de 300 metros y un patio de contenedores de 12 hectáreas. Con relación a la superestructura, se implementó una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio para

brindar soporte al movimiento de contenedores y por último equipamiento menor.

Esta etapa sumó una inversión de US\$ 155 millones de los cuales US\$130 millones se destinaron al desarrollo de obras civiles y US\$ 25 millones en equipos como grúas y maquinaria. Con estos equipos e infraestructura moderna se busca que el puerto de Paita se posicione como uno de los principales puntos de desarrollo de comercio exterior de la región así como en un terminal especializado en el manejo de carga contenerizada.

En el año 2014, TPE movilizó 192,998 TEU's en el puerto de Paita, 17% más que en el 2013, lo que significa que se da paso a la segunda etapa de la concesión, en el cual se tiene previsto invertir 20 millones de dólares aproximadamente. Se invertirá en una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio. Con la modernización del puerto, se ha triplicado el rendimiento de la terminal, ofreciendo grandes beneficios no solo a los exportadores y las líneas navieras, sino también a la región norte. (Gestión, 2015)

Para el año 2015, se movilizó 210,000 TEU's, 9 % más en comparación al año anterior. Con lo cual se determinó que para marzo del presente año, se ensamblará las nuevas tres grúas, estando operativas el segundo semestre del 2016, teniendo una inversión de 17 millones de dólares. Con estas nuevas tres grúas, la empresa espera disminuir el tiempo de operación por nave aún más, con lo cual aumentará la productividad del puerto de Paita. Con la nueva incorporación, son ocho el total de grúas con las que contará el puerto: dos grúas STS, cuatro grúas RTG y dos grúas móviles. (Gestión, 2016)

2.2.5. Mejoras tecnológicas en el terminal portuario a partir de la concesión del puerto de Paita.

Referente a las mejoras tecnológicas en el puerto de Paita, TPE ha invertido US\$ 155 millones de los cuales US\$ 25 millones son en equipos como grúas y maquinaria.

La nueva tecnología adquirida es la siguiente:

-Sistema GATE IN/OUT: Sirve para la detección de identificación de camiones y contenedores. Controla el ingreso y salida de contenedores, así como también controla el tiempo de atención.

-Sistema ADAN: Es para el almacenamiento de datos para tacógrafo digital. Gestiona la descarga, custodia y mantenimiento de los datos de tacógrafo exigidos por la ley. En si es para el transporte de camiones en el puerto, ya que proporciona la información de conductores y vehículos.

-Tomas de Conexión: Son tomas para contenedores refrigerados, pasaron de 30 a 1000 tomas. Estos implementos permiten refrigerar en el mismo puerto los productos a exportar, agilizando el proceso de embarque.

-Adquisición de Máquinas de Porta Contenedores: Sirve para las operaciones de almacén. Se tienen máquinas para cargar contenedores llenos y vacíos, también se tienen las grúas porticas y grúas móviles.

-Sistema operativo del terminal TOS (Terminal Operation System) – Navis N4: Su función principal es controlar el movimiento y almacenamiento de diferentes tipos de carga dentro y alrededor de un terminal de contenedores o puerto.

- Nuevo sistema operativo: Tarja Electrónica.

Con la implementación de estas nuevas y modernas grúas, el Puerto de Paita ha logrado una productividad de 50 contenedores por hora-nave. Previo a la adquisición de las grúas, el movimiento era de 24 por hora-nave. (Andino, 2015)

2.2.6. Movimiento de contenedores de exportación antes y después de la concesión del Puerto de Paita.

Debido a las obras de modernización en el nuevo muelle de contenedores en el puerto de Paita, se ha triplicado el rendimiento del terminal lo que ha significado múltiples beneficios tanto para los exportadores como para las líneas navieras.

Al respecto, el operador portuario durante el 2014 ha movilizó 192,998 TEUs en el puerto de Paita, 17% más que en el año 2013, lo que ha permitido iniciar la inversión de la etapa 2 de la concesión, lo cual de acuerdo al contrato, debe ejecutarse cuando se supere el movimiento anual de 180 mil TEUs, el mismo que se superó en el año 2014.

En el año 2015, se movilizó 210,000 TEU's, 9 % más en comparación del año anterior, con lo cual el volumen de contenedores refrigerados pasaron de 36,000 a 40,000 contenedores exportados. Se ha logrado incrementar el volumen de contenedores debido al sólido crecimiento agroexportador del norte, a la nueva infraestructura del puerto, la cual esta acondicionada para recibir naves de mayor calado; y por ende, a las nuevas líneas navieras transcontinentales que han podido recalar en el puerto.

Dentro de los principales productos exportados en el 2015, destacan el pescado congelado, los plátanos o bananos y las uvas dentro de los frutos frescos con mayor exportación en el puerto de Paita.(Gestión, 2016)

Respecto al movimiento de contenedores de exportación, se comenzará a explicar a partir del año 2011 al 2015 para demostrar la variación de movimiento anual en el transcurso de los últimos 5 años, en referencia a exportaciones en general por el puerto de Paita.

A continuación, se desarrollará un cuadro con el movimiento de contenedores por el puerto de Paita:

Tabla 1: Movimiento de contenedores por el Puerto de Paita (TEU's) AÑO 2015-2011

Movimiento de contenedores por el Puerto de Paita (TEU's) AÑO 2015-2011					
Terminal Portuario	AÑO 2015	AÑO 2014	AÑO 2013	AÑO 2012	AÑO 2011
TPE	214,483 TEUs	204,555 TEUs	169,662 TEUs	170,855 TEUs	153,653 TEUs

Fuente: APN

Elaboración: Propia

En cuanto al año 2012 se observa que se obtuvo un movimiento de contenedores de 170,855 TEU's en comparación con el año 2011 (153,653 TEU's), logrando una variación de incremento de 11.20%. Siguiendo con el año 2013, se consiguió un movimiento de 169,662 TEU's, que en comparación con el año 2012 (170,885 TEU's), hubo un variación negativa de 0.715%. Para el año 2014, se obtuvo 204,555 TEU's, que comparando con el año 2013 (169,662 TEU's), se logró alcanzar una variación positiva de 20.57%. Por último, en el año 2015 se alcanzó un movimiento de contenedores de 214,834 TEU's, que comparando con el año 2014 (204,555 TEU's), se logró una variación positiva de 5%, dando como resultado un mejoramiento en el movimiento de contenedores.

Tabla 2: Exportación de mangos frescos en toneladas (TN)

Producto	Peso Neto 2015 (TN)	Peso Neto 2014 (TN)	Peso Neto 2013 (TN)	Peso Neto 2012 (TN)	Peso Neto 2011 (TN)
Mango Fresco	133 705.30	120 720.70	127 186.40	99 608.5	124 049.50

Fuente: SUNAT

Elaboración: Propia

Tabla 3: Exportación de bananas tipo “Cavendish Valery” frescos en toneladas (TN)

Producto	Peso Neto 2015 (TN)	Peso Neto 2014 (TN)	Peso Neto 2013 (TN)	Peso Neto 2012 (TN)	Peso Neto 2011 (TN)
Bananas tipo “Cavendish Valery” Frescos	191 383.40	159533.10	124 122.80	117 667.80	100 499.80

Fuente: SUNAT

Elaboración: Propia

2.2.7. Nueva tarifa del Puerto de Paita.

En cuanto a la nueva tarifa, el nuevo esquema tarifario del puerto de Paita ha significado una reducción del 12 % en las tarifas por el uso del muelle remodelado, informó TPE. Esto también significó un ahorro de 2 millones de dólares anuales para el comercio exterior peruano, así como a los agroexportadores que también se verán beneficiados con el aumento de las tomas de conexión para contenedores refrigerados, que han pasado de 30 a 1000. (Andina, 2014)

De acuerdo al tarifario publicado en la página web de TPE, han establecido dos tipos de tarifas, el primero es el Servicio Estándar Muelle Espigón Existente y el otro que es el Servicio Estándar Nuevo Muelle de Contenedores. Asimismo, para este tipo de mercadería como lo son los frutos frescos como carga refrigerada; se tienen servicios especiales para los contenedores Reefers, los cuales se explicarán a continuación:

SERVICIOS ESTANDAR MUELLE ESPIGON EXISTENTE					
CONTENEDORES					
	UNIDAD	US\$	S./		
USO DE AMARRADERO	US\$/mLOA/ hora	0.61	1.76		
USO DE AMARRADERO Remolcadores de Puerto	US\$/mLOA/ hora	0.11	0.32		
USO DE AMARRADERO para naves menores de 80 MLOA con fines de embarque/descarga para operaciones comerciales.	US\$/mLOA/ hora	0.33	0.94		
EMBARQUE / DESCARGA					
	LINER IN-OUT/Carga a bordo - Descarga de bordo	HANDLING / Manipuleo	GATE IN-OUT/ Recepcion en Terminal - Salida Terminal	US\$	S./
CNTR. 20' Empty	43.27	100.00		143.27	412.62
CNTR. 40' Empty	74.89	140.00		214.89	618.88
CNTR. 20' Full	43.27	100.00		143.27	412.62
CNTR. 40' Full	74.89	140.00		214.89	618.88
TRASBORDO					
	LINER IN-OUT/Carga a bordo - Descarga de bordo	HANDLING / Manipuleo		US\$	S./
CNTR. 20' Empty	29.35	62.30		91.65	263.95
CNTR. 40' Empty	44.02	93.42		137.44	395.63
CNTR. 20' Full	33.02	63.34		96.36	277.52
CNTR. 40' Full	46.34	98.35		144.69	416.71

Figura 3: Servicio Estándar Muelle Espigón Existente

Elaboración: TPE

SERVICIOS ESTANDAR NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES					
CONTENEDORES					
	UNIDAD	US\$	S./		
USO DE AMARRADERO	US\$/mLOA/ hora	1.00	2.88		
EMBARQUE / DESCARGA					
	LINER IN-OUT/Carga a bordo - Descarga de bordo	HANDLING / Manipuleo	GATE IN-OUT/ Recepcion en Terminal - Salida Terminal	US\$	S./
CNTR. 20' Empty	20.00	100.00		120.00	345.60
CNTR. 40' Empty	11.43	140.00		151.43	436.12
CNTR. 20' Full	20.00	100.00		120.00	345.60
CNTR. 40' Full	11.43	140.00		151.43	436.12
TRASBORDO					
	LINER IN-OUT/Carga a bordo - Descarga de bordo	HANDLING / Manipuleo		US\$	S./
CNTR. 20' Empty	20.00	100.00		120.00	345.60
CNTR. 40' Empty	11.43	140.00		151.43	436.12
CNTR. 20' Full	20.00	100.00		120.00	345.60
CNTR. 40' Full	11.43	140.00		151.43	436.12

Figura 4: Servicio Estándar Nuevo Muelle de Contenedores

Elaboración: TPE

Tabla 4: Servicios especiales en función a la nave

Servicios Especiales en función a la nave			
Servicios Especiales - OTROS		US\$	S/.
Lectura de parámetro de contenedor refrigerado con uso medios electrónicos (DOWN LOAD).	Cont.	10	28.80
Seteo de contenedores refrigerados.	Cont.	30	86.40

Fuente: TPE

Elaboración: Propia

Tabla 5: Servicios especiales en función a la Carga

Servicios Especiales en función a la Carga			
Asistencia a Contenedores Refrigerados - REEFERS		US\$	S/.
Suministro de Energía (*)	Cont./Hr	2	5.76
Montar / Desmontar sistema "Clip On" en Reefers Gen Set	Cont.	18	51.84

(*) Los precios incluyen conectar y desconectar, el suministro de energía eléctrica, control y verificación de averías o temperaturas incorrectas.

Fuente: TPE

Elaboración: Propia

Promociones para contenedores de exportación Reefer.

Promoción: ALMACENAJE	
Almacenaje Libre	05 días
Estos días son otorgados para los contenedores de exportación del tipo Estándar y Reefer.	

Figura 5: Almacenaje para Contenedor Reefer

Elaboración: TPE

Promoción: APERTURA DE CNT POR EXCESO DE PESO	
Apertura por exceso de Peso	\$ 85.00 / Contenedor
Este servicio es otorgado para los contenedores de exportación del tipo Estándar y Refeer e incluye los servicios de: movilización de contenedor, apertura de contenedor con cuadrilla y pesaje del Contenedor. <u>El precio no incluye IGV.</u>	

Figura 6: Apertura de Contenedor por Exceso de Peso

Elaboración: TPE

Promoción: MOVILIZACION DE CONTENEDOR	
Movilización Extra de Contenedor	\$ 25.00 / Contenedor
Este servicio es otorgado para los contenedores de exportación del tipo Estándar y Refeer y refiere a la movilización adicional del contenedor a solicitud del cliente. <u>El precio no incluye IGV.</u>	

Figura 7: Movilización de Contenedor

Elaboración: TPE

Promoción: SUMINISTRO DE ENERGIA	
Suministro de Energía	\$ 37.00 / Día por Contenedor
Este servicio es otorgado para los contenedores de exportación del tipo Refeer. <u>El precio no incluye IGV.</u>	

Figura 8: Suministro de Energía

Elaboración: TPE



Promoción: EMBARQUE INTEGRAL FULL 40' REEFER - 02 Días Energía	
Emb. Integral Full 40' Reefer	\$ 210.00 /Contenedor
Este servicio es otorgado para los contenedores de exportación del tipo Reefer e incluye: Handling, Gate In / Exportation Contenedor 40' full Movilización para aforo 02 días de suministro de energía <u>adicionales</u> a los días ya otorgados por la línea naviera en TPE Los gastos administrativos y servicio extraordinarios quedan exonerados. <u>El precio no incluye IGV.</u>	

Figura 9: Embarque Integral Full 40' Reefer – 02 Días Energía

Elaboración: TPE

Promoción: EMBARQUE INTEGRAL FULL 40' REEFER - 03 Días Energía	
Emb. Integral Full 40' Reefer	\$ 240.00 /Contenedor
Este servicio es otorgado para los contenedores de exportación del tipo Reefer e incluye: Handling, Gate In / Exportation Contenedor 40' full Movilización para aforo 03 días de suministro de energía <u>adicionales</u> a los días ya otorgados por la línea naviera en TPE Los gastos administrativos y servicio extraordinarios quedan exonerados. <u>El precio no incluye IGV.</u>	

Figura 10: Embarque Integral Full 40' Reefer – 03 Días Energía

Elaboración: TPE

Promoción: EMBARQUE INTEGRAL FULL 40' REEFER - 05 Días Energía	
Emb. Integral Full 40' Reefer	\$ 300.00 /Contenedor
<p>Este servicio es otorgado para los contenedores de exportación del tipo Reefer e incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> Handling, Gate In / Exportation Contenedor 40' full Movilización para aforo 05 días de suministro de energía <u>adicionales</u> a los días ya otorgados por la línea naviera en TPE Los gastos administrativos y servicio extraordinarios quedan exonerados. <p><u>El precio no incluye IGV.</u></p>	

Figura 11: Embarque Integral Full 40' Reefer – 05 Días Energía

Elaboración: TPE

2.2.8. Control, Seguridad y Vigilancia del Terminal Portuario Paita.

TPE ha reforzado la seguridad portuaria para carga y personas, en tierra y mar, con el objetivo de tener mayor control del puerto y evitar las actividades ilícitas. Han invertido en una primera lancha patrulla y en cámaras / CCTV, los cuales facilitarían la vigilancia dentro y fuera del puerto. Asimismo, en señalización de tránsito en patio de contenedores, instalación de letreros y paneles de señalización de seguridad, controles de vigilancia marítima con la Capitanía de Puerto, instalación de brigada canina antidrogas, instalación del Task Force antidrogas, operativos con equipo scanner antidrogas y seguridad en salud ocupacional

Por otro lado, han establecido normas de Seguridad, Control y Vigilancia, para la Operación del Terminal Portuario de Paita, bajo la administración de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., con el fin de garantizar las condiciones de seguridad, para las personas, los buques, las mercancías y los bienes. (TPE, 2015)

Control y Vigilancia del Terminal:

El Área de Seguridad y Medio Ambiente, deberá elaborar los procedimientos de los siguientes controles y vigilancias:

- a. Registro de información del control de ingreso y salidas de las embarcaciones menores a la Rada Interior.
- b. Vehículos y embarcaciones con emergencias.
- c. Ingreso y salida de explosivos, armas y municiones.
- d. Traslado interno de mercancías y movilización de equipos.
- e. Vigilancia permanente del recinto portuario.

Control de Equipos:

- a. Todo equipo deberá pertenecer al Operador Portuario inscrito ante la APN y la TPE PAITA S.A.
- b. Todo equipo que ingrese o salga del recinto portuario, deberá portar la autorización del Operador Portuario al cual pertenece, donde se indica frente de trabajo y función a realizar, hora de entrada y hora de salida.
- c. El conductor del Equipo deberá portar su respectivo carné expedido por el TPE PAITA S.A. que lo acredite como funcionario de la compañía dueña del equipo.
- d. Está totalmente prohibido el parqueo de los equipos dentro de las instalaciones del Terminal específicamente en los patios y avenidas, cualquier omisión de estas disposiciones dará lugar que el equipo no ingrese o salga del Terminal y se tomen los correctivos del caso.
- e. Todo equipo de terceros u operadores portuarios debe estar registrado y autorizado según el reglamento de accesos validándose previamente pólizas de seguros, parámetros de utilización, áreas de utilización, etc.

Acceso de Vehículos con Carga de Exportación:

- a. Se ha dispuesto que los vehículos con carga de exportación hagan su ingreso por la puerta de vehículos con carga de exportación Puerta 2.
- b. Se ha dispuesto que los vehículos con mercancías varias, se parqueen en la zona adyacente a la puerta de acceso de carga (Puerta 2) para presentar los documentos en regla primero y acceder a las instalaciones portuarias una vez se haya determinado la posición de apilamiento de la carga que lleva el vehículo.

c. El vehículo se dirigirá al patio asignado a entregar la carga y una vez descargado, se dirigirá al exterior del terminal, no pudiendo permanecer en el mismo.

Control y vigilancia durante la carga y descarga de mercancías:

- Se contará con personal de vigilancia dispuesto en el muelle y zonas de almacenamiento a fin de vigilar la seguridad durante las operaciones de carga y descarga de mercancías. El personal de vigilancia reporta en el más corto plazo al área de seguridad y medio ambiente, la existencia de condiciones inseguras y actos inseguros.
- Para realizar sus funciones, el personal de vigilancia tendrá asignado equipo de protección personal, arma de fuego y radio comunicaciones.

Control y vigilancia en la apertura de bultos y contenedores:

- El personal de vigilancia de las áreas de almacenaje controla que personal extraño no ingrese a dichas áreas.
- Personal autorizado a ingresar a dichas áreas no debe portar maletines u otros objetos al ingreso o salida de las mismas.
- De ser necesario equipos de lucha contra incendio adicionales, son ubicados en el área de apertura de bultos y contenedores.

2.3. Hipótesis

Hipótesis General

La concesión del puerto de Paita ha contribuido de manera positiva con el mejoramiento de la infraestructura portuaria para lograr una gestión operativa óptima y competente a nivel internacional en la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.

Hipótesis Específicas

-El incremento de movimiento de contenedores reefers de exportación de frutos frescos se correlaciona positivamente con la concesión del Puerto de Paita.

- La mejora de los servicios portuarios que se viene desarrollando a raíz de la concesión del Puerto de Paita se debe a la implementación de las nuevas tecnologías en el terminal portuario, tales como: grúas pórtico, grúas de patio, mayor cantidad de conexiones para reefers, el sistema gate in / gateo out, el sistema ADAN y las máquinas portacontenedores.

-Mayor movimiento de contenedores reefers, reducción en los tiempos y costos de recepción de la carga; son algunas de las ventajas más significativas de la nueva infraestructura y equipamiento del Puerto de Paita.

-La disminución de una posible salida de productos restringidos, así como el tráfico ilícito de drogas por el Puerto de Paita, se deben al incremento de las efectivas condiciones de seguridad garantizadas para los buques y mercancías, que son gracias a los controles de seguridad establecidos durante la concesión.

-La reducción en los costos de exportación, como consecuencia de la nueva tarifa del Puerto de Paita, ha desencadenado un incremento favorable en los volúmenes de venta de las empresas agroexportadoras, lo cual genera una ventaja competitiva para las empresas de esta zona del país.

CAPÍTULO III. MÉTODO

3.1. Diseño

La presente investigación utiliza un diseño exploratorio, es una investigación de carácter cualitativo, debido a que en la actualidad no se presentan estudios específicos sobre este tema. Se ha usado éste diseño, ya que se desea identificar el impacto de la concesión del puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada. Así como aumentar el conocimiento sobre los beneficios que ha originado la

concesión de este segundo puerto más importante del país. Es por ello que se utiliza este diseño para abordar temas que no se han analizado como: el incremento de movimiento de contenedores, la implementación de las nuevas tecnologías, las ventajas de nueva infraestructura y nuevos equipos, los controles de seguridad establecidos y los beneficios de la nueva tarifa del puerto.

Es de carácter cualitativo porque la investigación se enfoca en la profundidad y comprensión del tema, busca sintetizar el impacto de la concesión en el Puerto de Paita, describirlo, esquematizarlo y comprenderlo más que en medirlo. Además, busca describir todos los beneficios otorgados a las empresas exportadoras de frutos frescos como carga refrigerada. Por otro lado, permite inducir de lo particular a lo general, analizando realidades específicas que se han originado debido a la concesión pues se ha podido obtener un conocimiento directo.

Es útil porque no es estandarizada como las investigaciones de carácter cuantitativo y ello responde a que la realidad de la concesión del Puerto de Paita, requiere un estudio particular y específico, ya que no todas las concesiones brindan los mismos resultados. De igual manera, ha permitido triangular información, es decir utilizar la información existente de diversas fuentes por diversos medios para analizar la coherencia entre ellos, corroborarlo con el trabajo de campo y poder dar a conocer el impacto causado a los exportadores de frutos frescos. Los estudios exploratorios sirven para esclarecer y delimitar problemas que nos permitan conocer si ésta concesión ha sido de ayuda para el Puerto de Paita y para los exportadores de frutos frescos. Siendo la investigación cualitativa, conviene por los recursos disponibles, porque se ha realizado en muestras muy pequeñas, se ha concentrado más en la profundidad y comprensión que en la medición de las variables.

Dentro de las técnicas cualitativas que se han usado, tenemos a las entrevistas a profundidad, revisión documental, observación participante, entre otros.

3.2. Muestra

La población está conformada por empresas exportadoras de frutos frescos como carga refrigerada, localizadas en Piura.

En esta investigación se ha utilizado un muestreo no probabilístico de selección intencional por ser conveniente económicamente y necesario para este tipo de investigación exploratoria cualitativa.

El tamaño de la población asciende a la cantidad total de 15 empresas exportadoras de mango y banano.

La presente investigación de carácter cualitativo ha requerido una muestra cualitativa pequeña, obtenida por un muestreo no probabilístico intencional o por criterio.

De acuerdo a ello, se han seleccionado aquellas unidades de análisis, que son las empresas más representativas como Sunshine Export S.A.C, Corporación Peruana de Desarrollo Bananero S.A.C y Cooperativa Agraria APPBOSA, cuya exportación de mango y banano se ha visto más afectada debido a la concesión del puerto de Paita; este criterio se basa en que tanto los factores causantes de análisis así como sus efectos en la exportación de dichos productos, sean aplicables a todos los demás casos similares que presenten las mismas limitaciones ya sea en igual o menor intensidad.

Los criterios de inclusión y exclusión son:

- Empresas exportadoras de frutos frescos como carga refrigerada.
- Que estén ubicadas en Piura.
- Que la competitividad de sus exportaciones de frutos frescos se vea afectada por la concesión del puerto de Paita.
- Que sean Formales; es decir, que se encuentren registrados.

El procedimiento para calcular el tamaño muestral:

Al tratarse de un estudio cualitativo, el tamaño de la muestra se ha calculado a partir del punto de saturación, según el cual se determina en base al principio de la variabilidad de las opiniones de los informantes que consiste en que cuando las empresas se refieren a lo mismo ya no se tiene que entrevistar a más informantes, por lo que se considera que la muestra esta lista. Para llevarlo a cabo, se ha requerido información de instituciones y bases de datos especializados que permitirán obtener referencias de empresas que exporten frutos frescos como carga refrigerada, localizados en el departamento de Piura. Se tomó como referencia a las empresas exportadoras de los principales frutos frescos, tales como: mango y banano.

1. Se comenzó por el total de empresas exportadoras de frutos frescos como carga refrigerada, localizados en Piura.
2. Se recurrió a informantes específicos elegidos del total de empresas exportadoras de frutos frescos como carga refrigerada, localizados en Piura.



3. La muestra se formó de manera seriada, el siguiente participante se seleccionó en base a la corroboración de información proporcionada por los participantes anteriores.
4. La muestra se ha adaptado conforme a como se ha desarrollado el proceso de obtención de información, cuyo contenido coincidente orientó el proceso de muestreo.

El proceso de muestreo se efectuó hasta que se detectó que la información brindada por el grupo de informante coincida; en base a aquellos casos donde el impacto de la concesión se refleje en cuanto a la competitividad de las exportaciones de mango y banano como carga refrigerada. (VARA, 2012)

3.3. Instrumentación

En la presente investigación se han empleado instrumentos cualitativos.

En primer lugar, se usó la revisión documental, la cual es una técnica que sirve para recolectar toda la información concerniente al impacto de la concesión del puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada. Esta información incluye las ventajas y desventajas que ha ocasionado esta concesión para la competitividad de las exportaciones de mango y banano por el Puerto de Paita.

En cuanto a la revisión documental, las áreas de interés son:

- La información concerniente al impacto de la concesión del Puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada, tales como la nueva infraestructura del puerto y la adquisición de nuevos equipos, las nuevas tecnológicas implementas en el puerto, la nueva tarifa establecida por la empresa concesionaria, el incremento de movimiento de contenedores refrigerados, y los controles de seguridad establecidos durante la concesión.

En segundo lugar, se usó la entrevista a profundidad, en la que se utilizó una guía de entrevista no estructurada con la que se buscó que los entrevistados, conformados por las empresas exportadoras de mango y banano, se expresen libremente acerca de sus puntos de vista con respecto al impacto de la concesión del puerto de Paita. El cuestionario se encuentra estructurado primero con la información general de los entrevistados y de la actividad que realizan, luego sobre su experiencia en el comercio exterior y los inconvenientes que han tenido durante la misma y como se han beneficiado de la concesión del puerto. Por último, se encuentran aportes en cuanto a que medidas o propuestas se deben de tomar para seguir mejorando la exportación de frutos frescos.

En cuanto a la entrevista a profundidad las áreas de interés son:

- Los representantes de las empresas exportadoras de mango y banano.
- Las actividades que realizan.
- La experiencia en el comercio exterior, los inconvenientes tenidos durante la misma y los beneficios obtenidos durante la concesión del Puerto de Paita.
- Aportes que proponen los entrevistados para seguir mejorando la competitividad de sus exportaciones.

En tercer lugar, se usó la observación no estructurada o participante, la cual se dirigió a las empresas exportadoras de mango y banano ubicadas en Piura (específicamente el valle del Chira, Tambogrande, Samán), teniendo en cuenta el incremento de movimiento de contenedores refrigerados exportados a partir de la concesión, los beneficios de la nueva tarifa del puerto y si ha ayudado en cuanto a tiempos, la nueva infraestructura, nuevos equipos y las nuevas tecnologías implementadas en el puerto. Adicionalmente, se observó las condiciones en que se encuentran las vías de acceso productores-empresa exportadora-puerto de embarque, la disponibilidad de operadores logísticos en las zonas, los servicios e infraestructura portuaria en Paita, etc.

En cuanto a la observación no estructurada, las áreas de interés son:

- Las condiciones de los servicios portuarios del terminal de Paita y los servicios de los operadores logísticos.
- Las condiciones de las vías de acceso hacia el Puerto de Paita.
- Los efectos del impacto de la concesión en la competitividad de las exportaciones de mango y banano

La fiabilidad y validez se ha analizado mediante distintos procedimientos.

En el caso de la fiabilidad de los instrumentos cualitativos seleccionados para la presente investigación, se analizó mediante:

- El cotejo entre observadores: Se utilizó, ya que se aplicaron instrumentos de observación y de registro en la investigación. Consiste en que dos o más observadores aplican el mismo instrumento al mismo tiempo, dan a conocer los aspectos coincidentes observados y se calcula su correlación; si el porcentaje de coincidencias es superior al 80% entonces el instrumento de observación no estructurada es confiable. (Vara-Horna, 2012)
- La triangulación por fidelidad a la fuente: Se utilizó, por la aplicación de los demás instrumentos cualitativos en la investigación tales como la revisión documental y la entrevista a profundidad, incluyendo también la observación; se registraron las fuentes originales. Consiste en que dos o más observadores aplican el mismo

instrumento al mismo tiempo, y luego se calcula la correlación de aspectos coincidentes observados; si hay un porcentaje de coincidencias superior al 80% el instrumento se considera confiable. (Vara-Horna, 2012)

En el caso de la validez de los instrumentos cualitativos seleccionados para la presente investigación, se ha analizado mediante:

- De contenido (criterio de jueces, de expertos): Se consultó con expertos o personas con conocimientos al respecto si los instrumentos cualitativos empleados en la investigación contienen todos los aspectos relevantes a analizar que se quiere evaluar en la investigación, tanto en la observación no estructurada, en la revisión documental, y en la entrevista a profundidad. (Vara-Horna, 2012)
- De constructo: Se aplicó el “análisis factorial”, es decir, que se agrupó los ítems abarcados por los instrumentos cualitativos (en la revisión documental, observación estructurada y entrevista a profundidad) según su semejanza obteniendo factores, y esta clasificación se compara con la estructura de las dimensiones ya propuesta en todos los instrumentos cualitativos seleccionados para la investigación; si ambos coinciden entonces el instrumento es válido. (Vara-Horna, 2012)

3.4. Procedimiento

La presente investigación se realizó ejecutando el siguiente procedimiento:

1. En primer lugar, se llevó a cabo la revisión de documentos obtenidos por diversos medios, tales como instituciones públicas como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, instituciones privadas como ProInversión, TPE, etc.; documentos obtenidos en la web tales como publicaciones, artículos y otras fuentes confiables en línea; libros; revistas; periódicos; documentos de empresas privadas pertenecientes al rubro de la logística tales como operadores logísticos; entre otros.
2. En segundo lugar, se elaboró el marco metodológico en el que se justifica la investigación a realizar, se planteó el problema, los objetivos generales y

- específicos, las variables de análisis, hipótesis, el método de investigación a llevar a cabo, etc.
3. En tercer lugar, se elaboró el marco teórico-conceptual que contempla definiciones generales, teorías y análisis del impacto de la concesión del puerto de Paita desarrolladas previamente a la investigación, analizando su implementación (si es que se dio) y el grado en que han favorecido a la competitividad de las exportaciones de dichos productos.
 4. En cuarto lugar, se planeó el trabajo de campo a realizar en el que los(as) investigadores(as) deben estar presentes en las áreas donde se encuentran las unidades de análisis (Piura); así como definir y estructurar los instrumentos cualitativos a emplear que en este caso son la revisión documental (previamente desarrollada y la adicional necesaria), la observación no estructurada, y la entrevista a profundidad.
 5. En quinto lugar, se ejecutó el trabajo de campo para determinar de forma aislada cual ha sido el impacto de la concesión del puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga, aplicando los instrumentos cualitativos en dicha ejecución.
 6. En sexto lugar, se organizó la información obtenida, se manipuló, se organizó en matrices de contenido (de carácter cualitativo), y se analizó mediante la técnica de análisis cualitativa de identificación, el impacto de la concesión del puerto de Paita.
 7. Luego, se desarrolló los resultados del impacto causado por la concesión del puerto de Paita en la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.
 8. Finalmente, se elaboró conclusiones de la investigación y las recomendaciones respectivas.

CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Resultados de la investigación

4.1.1. Identificar el impacto de la concesión del puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.

4.1.1.1. Relación existente entre la concesión del puerto de Paita y el incremento de movimiento de contenedores reefers para la exportación de frutos frescos.

4.1.1.1.1. Movimiento de contenedores reefers de exportación de frutos frescos.

Las empresas exportadoras de frutos frescos, mango y banano orgánico, determinan que su incremento de contenedores es por diversos factores, entre ellos se considera los siguientes:

- La primera empresa entrevistada informa que su incremento de contenedores se ve reflejado en las campañas de mango fresco, en las cuales pueden llegar a exportar 930 contenedores. Asimismo, indica que la concesión ha ayudado en sus exportaciones, ya que el almacén con el que trabaja, Neptunia, ha mejorado en un 40%, considerando que éste operador logístico forma parte del consorcio de empresas que conforman TPE. Durante los últimos 2 años y en la actualidad, su movimiento de contenedores se ha mantenido; al 2014, exportaron 530 contenedores y esperan mantenerse o aumentar su exportación en base a la calidad del producto que cosechen, pues la política de ésta empresa es ganar en calidad más no en volúmenes, debido a que tienen competencia en precios con Ecuador y Brasil.
- La segunda empresa entrevistada indica que su incremento se debe en base a factores internos, pues ésta empresa trabaja con varios productores y depende de ellos la cosecha. Así también, informa que debido al incremento de las líneas navieras en Paita, tiene mayor facilidad para obtener reservas de contenedores. En el año 2014, exportaron 729 contenedores y esperan exportar 800 contenedores para fines del 2015.
- La tercera empresa informa que su incremento de contenedores depende de sus clientes, más no del puerto, ya que esta empresa cuenta con naves y contenedores propios, lo cual es una gran ventaja frente a su competencia. Por semana exportan 10 contenedores, más que el año pasado. Indican que en el año 2014, exportaron 3000 contenedores, y tienen proyectado exportar 3200 contenedores para fines del 2015.

4.1.1.1.2. Conexiones para suministrar electricidad a los contenedores reefers.

En cuanto a las conexiones de electricidad, o también llamado Tomas, todas las empresas coinciden en que sí ha habido un incremento de ello gracias a la concesión, informan que de 30 tomas ha incrementado a 1000 tomas. Esto les permite tener un mayor movimiento de contenedores, pues les facilita tener el contenedor en el terminal portuario o en un almacén extra portuario, el tiempo que sea necesario para poder exportarlos. Sin embargo, existe un trato preferencial para aquellas empresas que trabajan con terminales de almacenamientos asociados a TPE a los cuales les brindan prioridad para el uso de las conexiones para contenedores reefers. Así como también, a aquellas empresas con mayor movimiento de contenedores mensuales.

4.1.1.2. Nuevas tecnologías implementadas que han mejorado los servicios portuarios.

4.1.1.2.1. Nuevas tecnologías para un adecuado y mayor manejo de contenedores.

Respecto a las nuevas tecnologías proporcionadas por la concesión, todas las empresas concuerdan que hay más grúas pórtico de muelle y de patio, lo cual benefician en la movilización de los contenedores. Debido a las grúas pórtico, la operación es más rápida, se ahorran tiempo. Antes se demoraban 2 días para embarcar su contenedor, ahora se demoran 12 horas aproximadas, lo cual es significativo para la exportación de estos frutos frescos. A parte, este ahorro de tiempo, ayuda a que las naves logren llegar a las conexiones (transbordo) y el producto llegue en un tiempo óptimo y en buenas condiciones en cuanto a calidad.

Adicionalmente, la tercera empresa informa que debido a que tienen barcos propios, también cuentan con grúas pórticos propios, lo que les facilita el movimiento de sus contenedores y por ende pueden mover mayor cantidad; convirtiéndose en una de las empresas más competitivas.

Por otro lado, también se cuenta con otras tecnologías, como lo son el sistema Gate In/Out, que ayuda a la detección de camiones y contenedores que ingresan al puerto. Así también, se tiene el sistema ADAN, el cual proporciona información de conductores y vehículos, agilizando la operación.

4.1.1.2.2. Calidad de los servicios de los operadores logísticos y servicios portuarios existentes.

Las empresas consideran que la calidad de servicio de los operadores logísticos ha aumentado, ya que les brindan mayores beneficios. Cada una de las empresas trabaja con distintos operadores logísticos, por ejemplo la primera de ellas, menciona que Neptunia y APM, han crecido en cuanto a capacidad de almacenamiento de contenedores, así como también en beneficios con respecto a las tarifas, pues Neptunia cuenta con negociaciones con TPE, los cuales le exoneran de la detención extraordinaria y servicios extraordinarios. La segunda empresa trabaja con Maersk, que le ofrece todo el servicio logístico, o también con TPE directamente, dependiendo de sus tiempos, pero en este caso, esta empresa puede caer en sobrecostos por parte de TPE, en relación a la tarifa que ofrecen. Por último, la tercera empresa trabaja con tres operadores logísticos, dependiendo del país de destino que exportará. Uno de ellos es Ransa, que le ofrece un servicio integral para sus exportaciones hacia Estados Unidos; retiran contenedores vacíos y los ingresan llenos, es el operador que tiene más beneficios en relación a costos. Otro es Unimar, con los que trabajan sus exportaciones a Europa, retiran contenedores vacíos y los ingresan llenos a TPE. El último es Neptunia, que trabajan sus exportaciones a Asia, también retiran contenedores vacíos y los ingresan llenos a TPE.

Concerniente a los servicios portuarios, las empresas exponen que el terminal portuario ha mejorado notablemente en el transcurso de la concesión, pues han crecido en infraestructura portuaria, en almacenamiento, en nuevos equipos entre otros. Se tienen dos tipos de servicios, que son servicios a la nave y servicios a la carga. Respecto a los servicios a la nave prestados en el terminal comprenden el atraque, operación de carga, aprovisionamiento, reparaciones, zarpe y demás actividades y/o suministros necesarios para la atención de las naves y los servicios a la carga comprende los servicios de descarga y/o embarque, transferencia interna de carga, manipuleo así como la utilización de la infraestructura del Terminal y cualquier otro servicio aplicable a la carga movilizadas en el terminal. Debido al crecimiento de TPE, se han presentado mejores tarifas de fletes para la exportación de productos refrigerados, ya que ha habido un aumento en el ingreso de líneas navieras.

4.1.1.3. Nueva infraestructura y equipamiento del puerto de Paita en cuanto a la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.

4.1.1.3.1. Infraestructura en el puerto de Paita para el movimiento de carga refrigerada en contenedores.

Con relación a la infraestructura, se observa que las empresas entrevistadas tienen una apreciación positiva frente a ello, pues indican que debido a la nueva infraestructura ha habido una mejora en la reducción de tiempos, ahora el ingreso al puerto es más ordenado (por turnos), así también se ha presentado una disminución en los costos de exportación. Se ha construido un muelle de contenedores con un dragado de 13 metros, lo que va a permitir el ingreso de naves panamax, permitiendo a los exportadores poder exportar mayor volumen de contenedores. Por otro lado, los agroexportadores se han beneficiado debido al aumento de tomas de conexión para contenedores reefers, pues les admite almacenar más contenedores en el terminal.

Por otro lado, se presentan dificultades en situaciones imprevistas tales como oleajes, en las que debe cerrarse el puerto, en algunos casos hasta por 3 días, esta situación genera dificultades para la continuidad de las operaciones portuarias de importación y exportación, ya que se presenta una escasez de maquinarias para la movilización de contenedores debido al uso de estas para realizar operaciones en las naves que no pueden ingresar al puerto. Adicionalmente, no existe un plan de contingencia frente a fenómenos naturales, tales como el fenómeno El Niño, lo cual paraliza las operaciones en el puerto.

4.1.1.3.2. Estado de la infraestructura vial para el transporte interno desde sus zonas de acopio hasta el puerto de Paita.

Los exportadores informan que la infraestructura vial aún no ha sido mejorada. Sigue existiendo una pista angosta, con desniveles que dificultan el tránsito de los camiones que trasladan el contenedor desde las zonas de acopio al puerto de Paita.

Las vías de acceso desde las zonas de producción hasta las instalaciones de la empresa para el envase, empaque y embalaje del producto, son en su mayoría vías en trocha, no se encuentran asfaltadas y las constantes lluvias generan terrenos lodosos, esto ocasiona fricción entre los productos y los daña o malogra en su totalidad. Ejemplo: Productos como el mango o banano que son sumamente delicados, se ven afectados en gran medida cuando el transporte no es el adecuado y cuando se da la fricción en este tipo de frutos, ya no cumple con los requisitos impuestos por el mercado de destino. Esto sumado con que muchas de las carreteras están empolvadas y ensucian los productos agrícolas, mientras se traslada de los productores al centro de empaque en las instalaciones

de la empresa, los productos deben ser limpiados con aire comprimido, lo que genera demoras en el acondicionamiento y apilamiento de la carga en los contenedores.

Por otro lado, las vías de acceso para el puerto de embarque se encuentran en buen estado, sin perforaciones considerables y en su mayoría en zonas alejadas a las viviendas. Sin embargo, solo existen dos vías de acceso para el Puerto de Paita que son: la carretera de Sullana y la carretera de Piura, también conocida como IIRSA Norte, ambas se encuentra a una misma distancia para el puerto, sin embargo en un periodo de tiempo dado, estas vías podrían colapsar, ya que solo son de dos carriles (uno de ida y otro de vuelta), para evitar el congestionamiento de camiones, TPE brinda citas a los transportistas, proporcionándoles un turno para el ingreso al puerto, impidiendo así largas colas en la carretera de acceso.

4.1.1.3.3. Tiempos de distribución y entrega desde su zona de acopio hacia el Puerto de Paita.

En cuanto a los tiempos de distribución, algunos exportadores indican que se ha mantenido y otros que ha mejorado.

Debido a la carencia de unidades de transporte y sobre que estas pertenezcan a empresas formales, muchas veces las empresas deben contratar transportistas independientes informales y sus unidades no se encuentran en óptimas condiciones y como consecuencia se producen demoras por fallas técnicas de los camiones, por retrasos particulares que hacen que el contenedor no llegue y la fruta se malogre. Además, los operarios del transporte apagan el termo registro que mide la temperatura de las instalaciones de la empresa al puerto de embarque conveniente, para el robo de petróleo, lo que ocasiona que la fruta madure rápidamente y se malogre antes de llegar a destino. Es un hecho que antes las empresas tenían dificultad para conseguir los contenedores reefers, pero ahora debido a la concesión, existen más navieras, por lo que la oferta ha incrementado. Por otro lado, como a manera de prueba, las empresas mandan a un personal para monitorear a los transportistas y piden fotos para que comprueben el estado en el que ha llegado el producto al puerto de Paita.

4.1.1.4. Controles de seguridad que permiten que las operaciones realizadas en el terminal portuario se lleven a cabo eficientemente y sin ningún tipo de ilegalidad.

4.1.1.4.1. Controles de seguridad para una correcta exportación.

Las empresas exportadoras informan que en cuanto a los controles de seguridad, no han tenido problemas con ello, ya que tienen a una persona que acompaña el llenado del contenedor y filma el momento cuando cierran las puertas y ponen el precinto. Asimismo, indican que les hacen seguido las inspecciones de Aduana, a veces les sale canal verde, otras veces canal naranja pero pasan rápido y canal rojo es esporádicamente. Por otro lado, no se cuenta con un scanner en el puerto, el cual facilitaría la revisión de los contenedores. A medida de seguridad y control, la SUNAT ha colocado un puesto de vigilancia en el puerto llamado LATINA, cuya función es realizar los aforos físicos y las inspecciones para el control de la carga de exportación e importación.

TPE ha implementado una lancha patrulla y cámaras de seguridad a manera de control en el puerto, los cuales apoyaran las operaciones llegando a fortalecer el proceso y dando la confianza a los exportadores para el traslado de su mercadería.

4.1.1.5. Nueva tarifa del puerto que ha proporcionado beneficios a la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.

4.1.1.5.1. Nueva tarifa del puerto de Paita.

Algunos exportadores informan que la nueva tarifa del puerto se ha reducido y otros que ha incrementado. Los exportadores trabajan con operadores logísticos que son parte de la empresa TPE, por lo que muchos de ellos tienen tarifas competitivas y otros que no lo tienen aumentan sus precios. Esto debido a la vinculación que tiene TPE con algunos terminales de almacenamiento y/o operadores logísticos, ya que si bien es cierto el puerto ofrece una tarifa general, existen tarifas preferenciales para las empresas del mismo grupo y/o asociadas.

4.1.1.5.2. Reducción de los costos de exportación.

Las empresas a manera general, informan que sí ha habido una reducción en sus costos, pero una de ellas, indica que se ha mantenido y hasta ha aumentado en algunas ocasiones. Las empresas que se han beneficiado, ven la reducción en algunos costos logísticos con el operador, ya que lo pueden ajustar y lograr hasta un 10 % de reducción. Dentro de las principales causas de generación de sobrecostos, se pueden considerar las siguientes:

- Demoras en el transporte desde las instalaciones de la empresa exportadora al puerto de embarque conveniente, esto genera sobrecostos, ya que se pierde el embarque y la carga se queda en el terminal por lo que se debe pagar una sobrestadía.
- El retraso de la llegada de los contenedores, también genera sobrecostos a la empresa, debido a la poca capacidad de las cámaras de frío, estas se saturan, se tienen que detener las cosechas, el empaquetado y todo el procedimiento para la exportación de la fruta, lo que trae como consecuencia que la fruta se malogre y genere costos en inventario o de lo contrario se venda en el mercado local a un precio mucho menor al que se estipulaba para la exportación, lo cual disminuye rentabilidad a las empresas.
- Se generan sobrecostos debido al aumento de precios de los servicios brindados por el operador portuario (en este caso TPE), ya que debido a la creciente demanda por parte de los exportadores de productos agrícolas de los servicios portuarios del Puerto de Paita, esta entidad incrementa sus precios por el uso de sus instalaciones.

4.1.2. Determinar los aportes de los exportadores de frutos frescos como carga refrigerada.

4.1.2.1. Beneficios que ha obtenido de la concesión del Puerto de Paita en sus exportaciones.

Dentro de los beneficios que han experimentado los exportadores, indican que debido a la ampliación del patio de contenedores, hay más tomas de conexión, lo cual les permite tener más días de frío. Asimismo, les permite poder almacenar directamente en TPE. Respecto a los nuevos equipos, informan que gracias a las grúas pórtico, la operación es más rápida y ahorran tiempo en ese proceso. Por otro lado, tienen más opción de líneas navieras, lo cual pueden encontrar fletes a buen precio, así como también tener más tiempo para obtener el booking o reserva de espacio.

4.1.2.2. ¿En qué proceso de la logística aún tiene dificultades para la exportación de frutos frescos como carga refrigerada?

Las empresas señalan que aún tienen dificultades en el transporte interno, ya que no hay mucha disponibilidad de transportistas formales, los cuales cuenten con todos los permisos solicitados por el puerto; esto origina un ingreso tardío a TPE, por lo cual hay un cobro de servicio extraordinario, lo que incrementa el costo de exportación. Otra dificultad que aún persiste es en el retiro del contenedor, deben esperar 2 horas para poder contar con ello lo que conlleva a demoras para la entrega, esto se refleja más en temporada de campaña de uva.

4.1.2.3. Alternativas de solución que propondría usted para seguir mejorando la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.

Una de las principales alternativas de solución que proponen los exportadores, es que se cuente con algún plan de contingencia contra el fenómeno del niño. No se tienen medidas a tomar cuando estos fenómenos se presentan, por lo que ocasionan obstrucción en las vías de acceso impidiendo el pase de los camiones que trasladan el contenedor al puerto. Otra alternativa es con respecto al tema de Aduana, pues en algunas ocasiones cuando les sale canal rojo, demoran en darle el levante, por lo que el operador debe de contar con alguna alternativa para poder obtener el levante a la brevedad, ya que si se demora considerablemente, se incurre en sobrecostos con el transportista para que mantenga el contenedor refrigerado prendido.





Tabla 6: Análisis Cualitativo de la muestra

Categoría	Pregunta	Empresa 1	Empresa 2	Empresa 3
Datos generales de la empresa	Nombre Comercial de la asociación/empresa	SUNSHINE	DOLE	APPBOSA
	Razón social de la asociación/empresa	Sunshine Export S.A.C	Corporación Peruana de Desarrollo Bananero S.A.C	Cooperativa AgrariaAPPBOSA
	Giro de la asociación/empresa	Exportaciones	Exportación de frutas frescas	Exportación de frutas frescas
	Productos que ofrece	Mango fresco, orgánico, deshidratado (eventual). Palta y uva (cuando no es campaña de mango)	Banano orgánico	Banano orgánico
	Cantidad aproximada de los productores con los que trabaja	200-300	15-20	420
	Nombre	Antonio Chirinos	Diana Yarleque	Ronal Garrido / Juan Calderón



Datos generales del entrevistado	Ocupación	Gerente de logística y comercio exterior	Jefe de Logística	Gerente General y Gerente de Exportaciones
Inicio Exportador	Tiempo (años) como exportador de productos agrícolas	27-28 años	13 años	12 años
Gestión de la logística de comercio exterior: ¿Qué factores dificultan la agilización en los procesos de exportación de frutos frescos como carga refrigerada por el Puerto de Paita?	Infraestructura en el Puerto de Paita para el movimiento de carga refrigerada en contenedores	Indica que debido a la concesión baja un poco el costo. Se ahorra la tracción de Neptunia a TPE. Pueden almacenar directamente en TPE.	La nueva infraestructura les ayuda positivamente. Indican que la entrada al puerto es más ordenada, por turnos. Los tiempos de la operación han mejorado.	Indican que la infraestructura ha mejorado pero que aún tienen dificultad para ingresar al puerto, hay congestión para el ingreso.
	Equipos en el Puerto de Paita para un adecuado y mayor manejo de contenedores	Con las nuevas grúas pórtico, la operación es más rápida, se ahorra tiempo.	Indican que ellos tienen barcos propios que tienen sus propias grúas pero de todas maneras el puerto les cobra el uso de grúa móvil así no lo usen.	Debido a las nuevas grúas hay más viabilidad, les beneficia en el movimiento de sus contenedores.
	El estado de la infraestructura vial para el transporte interno desde sus zonas	No hay mejora en la infraestructura vial. Las vías desde las zonas de acopio no están asfaltadas en su mayoría y las lluvias generan terrenos lodosos. Las	Hay zonas inaccesibles. Las vías desde las zonas de acopio son caminos de trocha, se da mucha fricción en el transporte y los bananos se ven afectados. Las vías hacia	Señalan que no hay buenas carreteras, las pistas son angostas. Tienen dificultades al trasladar los bananos de



	de acopio hasta el puerto de Paita	vías hacia el puerto son muy angostas.	el puerto son adecuadas pero angostas.	las zonas de acopio a sus instalaciones.
	La calidad de los servicios logísticos portuarios y de los operadores logísticos existentes	Aumentaron los operadores logísticos. En cuanto a almacenes, Neptunia y TPE han crecido en capacidad y en cuanto a tarifas, Neptunia tiene negociaciones con TPE, están exonerados de tracción y servicios extraordinarios. Los servicios logísticos han mejorado.	Trabajan con 3 operadores logísticos, Ransa, Unimar y Neptunia. Tienen diferentes beneficios con cada uno de ellos, por ejemplo se benefician en costos por tener un servicio integral con uno de ellos, con otro ingresan de frente a TPE.	Trabajan con Maersk, el cual les hace todo el proceso logístico. Dependiendo del tiempo, ingresan el contenedor de frente al puerto, por lo que pueden tener sobrecostos.
¿De qué manera considera usted que la concesión del Puerto de Paita ha mejorado la competitividad de las exportaciones de frutos frescos como carga refrigerada?	En cuanto a movimiento de contenedores de exportación de frutos frescos	Desde hace 2 años y, en la actualidad, se mantiene su movimiento de contenedores. En 2014, exportaron 530 contenedores y este año esperan mantenerse. En una campaña de mango, puede exportar 930 contenedores. Su política es ganar en calidad, ya no en volumen.	El movimiento de contenedores ha aumentado. En el año 2014, exportaron 3000 contenedores. Para fines de este año, esperan exportar 3200 contenedores. Por semana están exportando 10 contenedores, mucho más que el año pasado. Su política es en cumplir con sus clientes, no dependen del puerto.	Su movimiento de contenedores ha aumentado. En el 2014, exportaron 729 contenedores y esperan para fines de este año exportar 800 contenedores.
	En cuanto a la reducción de sus costos de exportación	Sí ha habido reducción en sus costos de exportación, hasta en un 10%.	Sus costos han aumentado. Las tarifas del puerto no los han beneficiado en cuanto a	Se ajustan los costos logísticos con los operadores, debido al volumen que manejan.

			las conexiones de electricidad.	
	En cuanto a las conexiones para suministrar electricidad a los contenedores refrigerados (reefers)	Neptunia y TPE han incrementado las conexiones de electricidad, por lo cual pueden contar con más días de frío.	Indican que si hay más conexiones, pero a DOLE, TPE les cobra más las horas x conexión en comparación con otras navieras. A DOLE le cobra \$ 2.00 conexión x hora, y a otras navieras les cobra \$ 1.54 conexión x hora.	Informan que si hay más conexiones de electricidad, pero que la nueva tarifa les hace caer en sobrecostos.
	En cuanto a los tiempos de distribución y entrega desde su zona de acopio hacia el Puerto de Paita	Indican que se mantienen los tiempos de distribución. No puede pasar de 2 horas y media. Además, informan que son insuficientes los transportistas. Los operadores o transportistas apagan el termo registro que mide la temperatura de la planta al puerto para robar petróleo. Mandan personal para que monitoreen al transportista, pide fotos para que comprueben la temperatura en la que llego la fruta al puerto.	Sus tiempos de distribución ha mejorado. Indican que hay insuficientes unidades de transporte. En temporada alta, si afecta sus tiempos de distribución.	Indican que se ha mantenido sus tiempos de distribución. Trasladan los contenedores de Samán a Paita en 1 hora y 45 minutos. En ese traslado tienen aún dificultades por las vías que están en trochas.
	En cuanto a los controles de seguridad	Cuentan con seguridad	No han tenido problemas con la	Indican que les hacen seguido las



	para una correcta exportación	BASC, todos los años tienen mejoras. Filman a la hora de cerrar la puerta del contenedor y poner el precinto. Indican que la seguridad en el puerto es normal pero deberían contar con un scanner como en el puerto de Callao.	seguridad. Sus contenedores para ASIA pasan inspección SENASA. Salen con 3 precintos.	inspecciones. Con respecto a la seguridad en el puerto, envían un personal que acompaña el llenado del contenedor, con lo que se aseguran que su producto llegue en buen estado.
Aportes	¿Qué beneficios ha obtenido de la concesión del Puerto de Paita en sus exportaciones?	Uno de sus beneficios es que sus costos de exportación bajan a veces en un 10%. Así también, se ahorran tiempo en la operación en el puerto, antes demoraban 2 días ahora 12 horas, lo cual ayuda a que las naves cojan las conexiones (transbordo).	Se han beneficiado en la ampliación del patio de contenedores. Hay más conexiones de electricidad. El calado les ayuda a traer naves y contenedores más grandes.	Dentro de los beneficios que tienen, señalan que hay opción a más líneas navieras, por lo que tienen más tiempos para obtener el booking o reserva de espacio.
	¿En qué proceso de la logística aún tiene dificultades para la exportación de frutos frescos como carga refrigerada?	En la parte de pasar Aduanas, ya que cuando les sale canal rojo, la Aduana se demora en dar el levante, lo cual les hace incurrir en sobrecostos del 30%, debido a que el transportista tiene que mantener el contenedor prendido.	Tienen dificultades en el retiro del contenedor, demoran 2 horas. Asimismo, les afecta la disponibilidad del transporte, mucho más en campaña de uva. También, tienen sobrecostos por ingreso tardío (LAR),	Tienen problemas con la nueva tarifa del puerto, la consideran alta, lo que repercute en el operador logístico con el que trabajan, debido a que le incrementan los costos.



			incrementa el costo de exportación.	
	¿Qué alternativas de solución propondría usted para seguir mejorando la exportación de frutos frescos como carga refrigerada?	<ul style="list-style-type: none">▪ Asfaltar las vías desde el productor hasta la empresa.▪ Los operadores deben contar con más transportistas propios, porque en ocasiones se recurre a transportistas independientes que colapsan en sus capacidades.	<ul style="list-style-type: none">▪ Mejora de las vías de acceso.▪ Estandarización de transportistas, deberían brindar mayores facilidades para los que son formales.▪ Tener más puertas de ingreso a cada terminal para el retiro de contenedor.▪ Se debe de extender los plazos para ingreso de contenedor para no caer en LAR.	<ul style="list-style-type: none">▪ Contar con un plan de contingencia para problemas ambientales, como el fenómeno del niño o plagas que ataquen los frutos.

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 7: Criterios que determinan el efecto de la concesión del puerto de Paita.

Criterios	Situación antes de la Concesión	Situación después de la concesión
Vías de acceso al puerto	Las vías hacia el puerto son muy angostas, en temporadas altas de determinados productos (temporada de mango, hidrobiológicos, etc.) se saturan las vías de acceso al Puerto de Paita (un carril de ida y uno de vuelta)	Las vías hacia el puerto son muy angostas, se deben buscar propuestas de inversión ya sea por parte de TPE o el gobierno regional para la ampliación de las vías de acceso al Puerto de Paita.
Vías de acceso de las zonas de cosecha a las zonas de acopio	Las vías de acceso desde las zonas de cosecha son caminos de trocha, lo que genera daños en el traslado de los frutos hacia los centros de acopio de las empresas exportadoras, esto genera pérdidas a los exportadores que ya no pueden considerar los productos dañados para sus exportaciones.	Las vías desde las zonas de acopio son caminos de trocha, las empresas consideran que el gobierno regional debe invertir más en las vías de acceso.
Tomas para contenedores reefer	30 tomas reefer	1000 tomas reefer
Tipo de naves recibidas	Fully Cellular	Panamax, con miras a implementar la infraestructura necesaria para poder recibir naves de tipo Post Panamax
Movimiento de contenedores TEUS	169,662 TEUs (2013)	204,555 TEUs (2014) / 214,483 TEUs (2015)
Tarifa del Puerto	Tarifa más alta, debido a la escasez de infraestructura y a la limitación de los servicios brindados.	Tarifa reducida, sin embargo en comparación con otros Puertos (Puerto del Callao) aún es una tarifa alta, sin



		embargo en comparación con la tarifa que se empleaba antes de la concesión ha disminuido en gran medida.
Tiempo de embarque	2 días	12 horas
Precio de flete marítimo	Alto, debido a la escasa cantidad de líneas navieras que arribaban al puerto, era complicado programar un booking que se adecue a la necesidad de cada exportador.	Bajo, debido al ingreso de una mayor cantidad de líneas navieras, se han podido establecer precios más competitivos y los exportadores tienen más opciones para el embarque de sus productos.
Productividad del puerto	24 ctnr hora/nave	50 ctnr hora/nave
Infraestructura y equipos de puerto	Infraestructura portuaria insuficiente al no contar con grúas pórtico y de muelle suficientes, tomas reefer entre otros.	Mejora de infraestructura portuaria, cuenta con grúas pórtico, grúas de patio, mayor cantidad de tomas reefer, etc.
Tecnologías y sistema operativo de puerto	Deficiente tecnología y sistema operativo.	Implementación de nuevas tecnologías y sistema operativo de puerto. Aún se encuentra pendiente la implementación de un equipo scanner de contenedores (ej.: Puerto del Callao)
Seguridad Portuaria	Poca seguridad portuaria	Mayor seguridad portuaria, cuenta con cámaras de seguridad dentro y fuera de las instalaciones, lancha patrulla y personal de SUNAT para el control de los productos exportados.
Calidad de servicios y operadores logísticos	Pocos operadores logísticos y calidad de servicios ineficiente.	Incremento de los operadores logísticos y mejora de servicios, ciertos operadores logísticos han realizado convenios comerciales con TPE lo que brinda mejores tarifas a los



		exportadores y ciertas facilidades para el ingreso y sus operaciones dentro del puerto de Paita.
--	--	--

Fuente: Elaboración Propia





4.2. Discusión de resultados

Los resultados de la presente investigación fueron obtenidos a través de tres instrumentos aplicados a la muestra que son la entrevista a profundidad, la observación participante y la revisión documental, quedando registro de todas las actividades mencionadas por medio de fotografías y entrevistas llenadas.

En el caso de los instrumentos utilizados, fueron sometidos al criterio de jueces expertos quienes lo observaron y recomendaron mejoras necesarias para lograr obtener los resultados más precisos posibles.

Los resultados obtenidos corresponden al estudio del área en mención, pudiendo generalizarse los resultados a los diferentes exportadores de productos como carga refrigerada, entre ellos se pueden mencionar a exportadores de productos hidrobiológicos que trabajan bajo las mismas condiciones que los exportadores de mango y banano, debido a que deben contar con ciertos parámetros para el traslado de sus productos desde sus instalaciones hacia el puerto, como es el control de la temperatura del termo registro durante el recorrido, así como también, el incremento de tomas en el puerto ha beneficiado a este grupo de exportadores y se refleja en el incremento de sus exportaciones. Del mismo modo, la adquisición de nuevas maquinarias en el puerto ha contribuido a la reducción de tiempos en la operación logística de estos exportadores, ya que permite una mayor fluidez en las operaciones de sus contenedores en el puerto y facilita la exportación de los mismos en un tiempo óptimo para lograr comercializar sus productos en las condiciones adecuadas en el mercado de destino.

Los resultados adquiridos no son aplicables para todos los exportadores en general, como es el caso de los exportadores de productos secos, debido a que ellos están enfocados en otro tipo de mejoras que les pueda ofrecer el puerto para la exportación de sus productos. Por ejemplo: el incremento de conexiones para contenedores refrigerados es una mejora en el servicio que no les brinda ningún tipo de beneficio, por el contrario no les afecta en ningún sentido. Asimismo, en cuanto a las nuevas tarifas para los contenedores reefers, les es irrelevante la información, ya que manejan otros tipos de tarifas inferiores a las de los exportadores de productos refrigerados.



La metodología aplicada a la investigación, sí se puede generalizar, ya que los instrumentos utilizados cumplen la función de averiguar y recopilar información necesaria sobre cuál ha sido el impacto de la concesión del Puerto de Paita para la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.

Los observadores aplicaron los instrumentos al mismo tiempo a los distintos elementos de la muestra y se correlacionaron los aspectos coincidentes sobre los que se sustenta la investigación; se analizó la información y se obtuvieron los resultados que se sustentan en tres aspectos: la consistencia, la estabilidad temporal y la concordancia inter-observadores.

La información es fiable, válida y confiable, pues mediante el cruce de información obtenida del contacto y trato directo con los elementos estudiados se detectaron coincidencias respecto a cómo ha sido el impacto de la concesión del Puerto de Paita en las vías de acceso y gestión operativa de la exportación de frutos frescos como carga refrigerada, confiando en la veracidad y consistencia de la información se pudo elaborar los resultados.

En cuanto a las limitaciones, han consistido en lograr el contacto personal y directo con las unidades de la muestra, así como su disponibilidad de tiempo para participar en el trabajo de campo. Con respecto a la primera limitación, fue una barrera casi imposible de acceder, pero gracias a un contacto en la Cámara de Comercio de Sullana, se pudo contactar con las personas adecuadas para poder entrevistarlas. Con relación a la disponibilidad de tiempo, se tuvo que esperar y coincidir con cada empresa, para lo cual determinaron un horario para poder entrevistarlas y lograr obtener toda la información posible. Sin embargo, las personas entrevistadas en dos de las empresas no tenían mucho tiempo laborando en ella, por lo que era difícil que realicen un contraste entre cómo era la situación antes y después de la concesión de Puerto de Paita. Adicionalmente, no se pudo observar los procedimientos en tiempo real de cada empresa, ya que al momento de las entrevistas recién iniciaba la temporada de exportación del mango y del banano.

Dentro de los resultados alcanzados, es importante resaltar que se asemejan a las publicaciones anteriores desarrolladas sobre la concesión del Puerto de Paita (Ej. Merino, 2009; APN, 2009). realizadas en cuanto al marco teórico sobre el impacto que ha causado la concesión, específicamente en la nueva infraestructura del puerto, los nuevos equipos adquiridos, la nueva tarifa y el incremento de movimiento de contenedores refrigerados. La similitud se basa principalmente en el incremento de contenedores refrigerados exportados por las empresas, ya que de acuerdo a lo informado por otros autores, se puede confirmar lo mismo. Así también, en cuanto a la nueva infraestructura, se percibe que



debido a ello, las empresas ahorran tiempos en la operación logística, lo que les permite no caer en sobrecostos. Sin embargo, existen diferencias entre las publicaciones y lo investigado, referente a que una de las empresas indica que sí ha tenido sobrecostos y que sus exportaciones no se basan en el puerto sino en sus clientes. Esto se ve reflejado en las diferentes tarifas que maneja el Puerto de Paita para sus clientes, ya que hay ciertos exportadores que reciben una tarifa especial para las diferentes operaciones de uso del puerto debido a que los operadores logísticos con los que trabajan poseen un tipo de vinculación y/o asociación con TPE. Además, existen exportadores que pueden recibir un trato preferencial por parte del puerto, ya que manejan un gran volumen de contenedores de exportación, por el contrario aquellos exportadores que no manejan un gran volumen muchas veces no cuenta con un trato prioritario en TPE.

En cuanto a la primera diferencia, las publicaciones y noticias informaron que la nueva tarifa iba a reducir los costos de exportación y los tiempos en la distribución, pero según lo investigado, una de las empresas señala que sus costos han aumentado y sus tiempos de distribución se han mantenido, debido a que TPE les ha aumentado el costo por el uso del terminal en cuanto a tomas de conexión, a pesar de que estas tomas se han incrementado y deberían bajar la tarifa del uso de las mismas para los usuarios en general.

A través de los resultados plasmados a lo largo del presente capítulo, se observa que la concesión del puerto de Paita ha ayudado en gran medida a las empresas exportadoras y a los operadores logísticos, los cuales expresan que debido a la nueva infraestructura y equipos adquiridos, logran realizar el proceso de la logística en un menor tiempo, volviéndolos más competitivos frente a otros exportadores de estos mismos productos que exportan por otros puertos. Esperan poder seguir optimizando su proceso logístico desde las zonas de cultivo hasta el puerto de embarque, ya que aún se tiene que experimentar la exportación con la llegada de naves más grandes, gracias al aumento del calado del puerto.

Los resultados plasman que la concesión ha contribuido notablemente, en cierta manera, con cada empresa entrevistada pues podrán optimizar sus tiempos de distribución con el transcurso de los años y seguir incrementando sus exportaciones. De esta manera se acepta la hipótesis: La concesión del puerto de Paita ha contribuido de manera positiva con el mejoramiento de las vías de acceso e infraestructura portuaria para lograr una gestión operativa óptima y competente a nivel internacional en la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.

Por otro lado, respecto a las hipótesis específicas, se concluye que los resultados si responden a dichas hipótesis.

-Con relación a la primera hipótesis, sí se acepta, ya que se verificó que el incremento de movimiento de contenedores reefers de exportación de frutos frescos se correlaciona positivamente con la concesión del puerto de Paita, debido a que se han obtenido beneficios para este tipo de contenedores refrigerados.

-Respecto a la segunda hipótesis, también se acepta, pues se observó que la calidad de los servicios portuarios ha mejorado debido a las nuevas tecnologías y equipos adquiridos en la concesión, como son las grúas pórtico, las grúas de patio, las tomas de conexión, el sistema Gate In/GateOut y las máquinas portacontenedores.

-En cuanto a la tercera hipótesis, también es aceptable, ya que los exportadores indican que sí han reducido sus tiempos y costos de exportación gracias a la nueva infraestructura y equipamiento del puerto de Paita, mejorando en sus exportaciones.

-La cuarta hipótesis se considera aceptable aunque se necesita más evidencia para comprobarlo del todo, pues las empresas indican que los controles de seguridad del puerto dan resultado para no tener problemas en exportar cosas ilícitas, pero aún no se tiene lo necesario como es un scanner para revisar la mercadería. Además ello, informaron que cuentan con un propio sistema de control a la hora de llenar su contenedor y en el traslado del mismo para que tengan la seguridad que todo lo que exportan es lo que sale de su planta.

-Por último, la quinta hipótesis, también se acepta, ya que la nueva tarifa del puerto ha sido de gran ayuda y ha beneficiado a las empresas para que logren un incremento en sus exportaciones y se ven más competitivas frente a otros exportadores de este tipo de frutos frescos.

No han surgido nuevas hipótesis; sin embargo, se han presentado nuevas interrogantes las cuáles son las siguientes:

- El porqué de la limitada accesibilidad a la obtención de información por parte de Terminales Portuarios Euroandinos para la realización de la presente investigación cuyo fin es contribuir a la optimización de la gestión logística de las empresas exportadoras de frutos frescos como carga refrigerada, localizadas en el departamento de Piura.
- Cómo solucionar la seguridad en el servicio tercerizado de transporte terrestre de frutos frescos como carga refrigerada, en cuanto a la informalidad de los transportistas; así como la capacitación de los mismos para la correcta



manipulación de los dispositivos refrigerantes y los dispositivos controladores de la temperatura del contenedor.

- Cuáles serían los requerimientos estimados de inversión que deberían realizar las autoridades regionales para mejorar la infraestructura vial desde los diversos productores agrícolas (zona de cosecha) hasta las plantas de las empresas exportadoras.



CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

De acuerdo a los resultados de la investigación, se puede concluir que:

1. Debido a la concesión del Puerto de Paita se han presentado diferentes factores que permiten el incremento del movimiento de contenedores reefers para la exportación de frutos frescos. Esto es respaldado por las diferentes empresas entrevistadas, las cuales manifiestan el incremento de sus exportaciones como consecuencia de la reducción de tiempos y costos de exportación, así como también señalan un cambio positivo en cuanto a la operatividad del puerto en comparación a las condiciones portuarias antes de la concesión. Adicionalmente, el puerto se ha vuelto más “atractivo” para el ingreso de las diferentes líneas navieras que anteriormente no ingresaban a este terminal, sin embargo, por la ampliación del muelle y del calado pueden ingresar naves más grandes incrementando los volúmenes de exportación de carga.
2. El avance tecnológico implementado en el Puerto de Paita a raíz de la concesión ha beneficiado la exportación de frutos frescos y de carga en general, debido al aumento de maquinarias tales como las grúas pórtico y de patio, esto ha permitido tener una mejor operatividad en las zonas de movilización de contenedores, lo que se refleja en las reducción de tiempos de embarque y trae como consecuencia que el producto llegue en el plazo indicado para cumplir con los estándares de calidad. Por otro lado, también se cuenta con nuevos sistemas implementados para darle una mayor agilidad y seguridad al ingreso al puerto. Sin embargo, aún falta contar con un scanner en el puerto que permita visualizar el contenido de los contenedores para evitar las inspecciones aperturando el contenedor, lo cual es aleatorio y no admite llevar a cabo un control total de ingreso y salida de carga.
3. La nueva infraestructura con la que cuenta TPE ha sido un factor determinante para optimizar los tiempos de exportación, tanto en las operaciones internas como externas al puerto; en cuanto a lo externo se observa más orden para el ingreso de los camiones lo cual se ve reflejado en la disminución en los tiempos de espera y en lo referente a lo interno, se cuenta con una ampliación de muelle que permite la recepción de naves Panamax. Adicionalmente, el incremento de tomas beneficia a que se pueda almacenar mayor cantidad de contenedores reefers en el terminal, así como también el ahorro por el costo del servicio el cual se ha reducido a raíz de la concesión. Sin embargo, la infraestructura del puerto aún no está preparada para enfrentar las dificultades que pueden presentarse de manera



fortuita como es el caso de los fenómenos naturales (Fenómeno El Niño), que cuando se presentan paralizan todas las operaciones del puerto.

4. Los controles de seguridad en el traslado de la mercadería al puerto, depende de cada exportador, el cual decide qué medidas de seguridad llevar a cabo para el transporte de su producto. En cuanto a los procedimientos de seguridad en el interior del puerto se cuenta con una lancha patrulla que se encarga de monitorear las actividades en el muelle, así también se ha incrementado las cámaras de vigilancia dentro y fuera del puerto lo que permite un mayor control en las operaciones, además se cuenta con la presencia de funcionarios de la SUNAT quienes constantemente realizan inspecciones a la carga para verificar que no se lleve a cabo ningún acto ilícito.
5. La reducción de costos de exportación es más significativa para aquellos exportadores que trabajan con operadores logísticos vinculados a TPE, ya que maneja tarifas más competitivas que el resto de operadores. Sin embargo, aquellas empresas que no trabajan con este tipo de operadores manejan la tarifa general del puerto e inclusive indican que esta se ha incrementado. Así como también, pueden tener acceso a una mejor tarifa aquellos exportadores que manejen un mayor volumen de contenedores mensuales. La reducción de costos también se ha presentado en los fletes marítimos, los cuales debido al aumento de la oferta de navieras se pueden negociar en beneficio del exportador.



Recomendaciones

1. Es recomendable que como parte de la implementación de la concesión se amplíe aún más el muelle y el calado, con la finalidad que puedan ingresar al Puerto de Paita naves más grandes tales como las de tipo POST PANAMAX, esto permitirá una tarifa más competitiva de fletes lo que dará como resultado una disminución mayor en los costos de las empresas exportadores. Además, esto conllevará al incremento del volumen de exportación de contenedores.
2. Se recomienda implementar más equipos tecnológicos en el interior del puerto, entre maquinarias y sistemas o elementos de seguridad, esto con la finalidad de que el puerto este al nivel de otros puertos de Latinoamérica. Por lo que deberá realizarse inversiones tanto públicas como privadas para tener buenos resultados en el mediano plazo.
3. Sería beneficioso para el futuro de las operaciones portuarias que se planteen planes de contingencia para el principal fenómeno natural que se presenta en la costa norte del país (Fenómeno El Niño). Estos planes deberán ser desarrollados conjuntamente con la autoridad portuaria y la empresa privada, ya que esta situación genera muchas pérdidas económicas a los empresarios que exportan sus productos por el Puerto de Paita y cuando esta situación se presenta no tienen ningún tipo de alternativa y sólo esperan a que el fenómeno culmine. Esto se puede evitar desarrollando estrategias de contingencia que permitan anticiparse al desastre.
4. El estado deberá aumentar el control de carreteras y vías de acceso al puerto para evitar cualquier tipo de asaltos a los camiones que transportan los productos al Puerto de Paita y también tener un mayor control de los transportistas verificando su condición para evitar la informalidad y el robo de combustible.
5. Las tarifas de los servicios brindados por el Puerto de Paita tienen que ofrecer precios competitivos para todos los usuarios; existen determinadas vinculaciones entre el terminal portuario y algunos operadores logísticos, lo cual trae como consecuencia tarifas más bajas para los exportadores que trabajan con dichos operadores. Se debería proponer algún tipo de beneficio (reducción de tarifas, más días de almacenaje, etc.) para los usuarios frecuentes del puerto e incrementar las negociaciones entre los demás operadores logísticos y el puerto.
6. Se propone que para la región Piura, el Estado desarrolle programas que agrupen a los transportistas informales para que estos se formalicen, y se pueda certificar y garantizar que cuentan con todas las condiciones mínimas aceptables. Por otro lado, el Gobierno



Regional de Piura, deberá implementar proyectos de infraestructura vial que permitan mejorar las vías de acceso al Puerto de Paita.



REFERENCIAS

- Alarco Tosoni, G. (01 de Febrero de 2010). *Fallas de mercado y sobrecostos en las cadenas logísticas del comercio exterior de Perú*. Obtenido de CEPLAN:
<http://www.ceplan.gob.pe/documentos/fallas-mercado-sobrecostos-las-cadenas-log%C3%ADsticas>
- Andina. (24 de Setiembre de 2014). *Modernización del puerto de Paita triplicó su actividad comercial*. Obtenido de ANDINA:
<http://www.andina.com.pe/agencia/noticia-modernizacion-del-puerto-paita-triplico-su-actividad-comercial-524665.aspx>
- Andino. (27 de Mayo de 2015). *Puerto de Paita alcanza gran productividad gracias a las modernas grúas del terminal*. Obtenido de ANDINO:
<http://www.andino.com.pe/noticia-principal/puerto-de-paita-alcanza-gran-productividad-gracias-a-las-modernas-gruas-del-terminal/>
- APN. (Julio de 2009). *Terminal Portuario de Paita: Eje para el desarrollo regional*. Obtenido de APN:
http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015/1e468d79c3084b189c47b6f52ea1b148.pdf
- Ciudadano, E. (6 de Setiembre de 2014). *La renegociación de la concesión del Puerto de Guayaquil beneficia a los exportadores*. Obtenido de
<http://www.elciudadano.gob.ec/la-renegociacion-de-la-concesion-del-puerto-de-guayaquil-beneficia-a-los-exportadores/>
- Comercio, E. (1 de Marzo de 2016). *El Gobierno ecuatoriano adjudicó Puerto Bolívar a una firma turca*. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/actualidad/gobierno-ecuador-adjudicacion-puertobolivar-turquia.html>
- Contecon, G. (2016). *Historia de las Terminales de contenedores y multipropósito del puerto marítimo de Guayaquil " Libertador Simón Bolívar"*. Recuperado el 26 de Mayo de 2016, de <http://www.cgsa.com.ec/quienes-somos/historia>
- Economistas, E. (4 de Marzo de 2016). *Puerto de Paita*. Obtenido de <http://infraestructuraperuana.blogspot.pe/2016/03/puerto-de-paita.html>
- Frutera. (Junio de 2010). *Retos y Soluciones tecnológicas en logística y transporte refrigerado de frutas y hortalizas*. Obtenido de http://oa.upm.es/22273/1/FRUTURA_II__ISBN.pdf
- Gestión. (09 de Enero de 2015). *Terminales Portuarios Euroandinos invertirá US\$ 20 millones adicionales en puerto de Paita*. Obtenido de <http://gestion.pe/empresas/terminales-portuarios-euroandinos-invertira-us-20-millones-puerto-paita-2120005>
- Gestión. (19 de Enero de 2016). *Puerto de Paita aumentó transporte de carga en contenedores en 9% durante el 2015*. Obtenido de <http://gestion.pe/empresas/puerto-paita-aumento-transporte-carga-contenedores-9-durante-2015-2152956>



- Gestión. (01 de Febrero de 2016). *TPE invierte US\$ 17 millones en compra de tres nuevas grúas para puerto de Paita*. Obtenido de <http://gestion.pe/empresas/tpe-invierte-us-17-millones-compra-tres-nuevas-gruas-puerto-paita-2153754>
- Marítimo, M. (23 de Mayo de 2016). *En Ecuador aprueban concesión de terminal portuario de Puerto Bolívar a Yilport*. Obtenido de <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/en-ecuador-aprueban-concesion-de-terminal-portuario-de-puerto-bolivar-a-yilport>
- Merino, C. (Marzo de 2010). *Plan de negocios del puerto de Paita*. Obtenido de OSITRAN: <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/PLANNEGOCIOSPAITA2010/TPE.pdf>
- Plaza, F. (24 de Julio de 2015). *Los puertos de Guayaquil predominan en la exportación de banano*. Obtenido de <http://www.freshplaza.es/article/90945/Los-puertos-de-Guayaquil-predominan-en-la-exportaci%C3%B3n-de-banano>
- PROINVERSION. (6 de Agosto de 2008). *Elaboración del estudio de preinversión para la creación de un centro de servicios logísticos y alta tecnología multimodal Lima-Callao*. Obtenido de MTC: <https://www.mtc.gob.pe/estadisticas/files/estudios/ZAL%20Callao%20-%20TOMO%20E.pdf>
- TPE. (14 de Abril de 2015). *Reglamento de Control, Seguridad y Vigilancia*. Obtenido de http://www.puertopaita.com/archivos/notas/739_Reglamento_Segurdad_Control_Vigilancia_NOV2014.pdf
- Universo, E. (9 de Agosto de 2013). *Cada puerto mueve cargas ligadas a sectores cercanos*. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/noticias/2013/08/09/nota/1264126/cada-puerto-mueve-cargas-ligadas-sectores-cercanos>
- Vara-Horna, A. (Abril de 2012). *Desde La Idea hasta la sustentación: Siete pasos para una tesis exitosa. Un método efectivo para las ciencias empresariales*. Obtenido de www.aristidesvara.net
- Vela Meléndez, L. (Abril de 2011). *El corredor bioceaánico nororiental, como eje articulador de la integración macroregional del norte y nororiente del Perú*. Obtenido de <http://web.ua.es/es/giecryal/documentos/documentos839/documentos-2011/corredor-bioceanico.pdf?noCache1303322509504>



APÉNDICES





Anexo N° 1: Empresas Exportadoras de Frescos y Bananos Orgánicos

Empresas Exportadoras de Mangos Frescos

N°	RUC	NOMBRE DE LA EMPRESA	DIRECCIÓN
1	20107622510	Agricola Santa Diana	CAR.SULLANA A TAMBOGRANDEKM. 6.8 CAS. CIENEGUILLO CENTRO PIURA - SULLANA - SULLANA
2	20110378956	Agromar Industrial SA	CAR.CARRET SULLANA TAMBOGRAND NRO. 43.5 CAS. TBO GRANDE PIURA - PIURA - TAMBO GRANDE
3	20398579799	CGM Sociedad Agrícola SAC.	PARCELA TG 10.4-NRO. 10 SAN ISIDRO-SAN LORENZO, PIURA - PIURA - TAMBO GRANDE
4	20508432110	Peruvian Quality Fruits S.A.C.	MZA. G LOTE. 12 A.H. FROILAN ALAMA PIURA - PIURA - TAMBO GRANDE
5	20466241734	FLP del Perú SAC	CAR.SULLANA - TAMBOGRANDEKM. 1040 CAS. SAN VICENTE DE HUANGALA, PIURA - SULLANA - SULLANA
6	20525394558	Inca LandFarms SAC	CAL.SUCRE NRO. 531 PIURA - SULLANA - SULLANA
7	20484248649	Nor Agro Peru SAC	CAR.CM CANAL CHIRA PIURAKM. 0 CAS. CIENEGUILLO CENTRO PIURA - SULLANA - SULLANA
8	20329725431	Sunshine Export SAC	CAR.TAMBOGRANDE-LAS LOMASKM. 1077,



			PIURA - PIURA - TAMBO GRANDE
9	20111509426	Agrojugos S.A	CAR.CAR. A SULLANA KM. NRO. 6.80 Z.I. Z.I. CIENEGUILLO PIURA - SULLANA - SULLANA
10	20484092533	MelangoSRL	CAR.TAMBOGRANDE- LAS LOMAS NRO. 1062PIURA - PIURA - TAMBO GRANDE

Empresas Exportadoras de Banano Orgánico

N°	RUC	NOMBRE DE LA EMPRESA	DIRECCIÓN
1	20502102436	Corporacion Peruana De Desarrollo Bananero S.A.C.	AV. SANTA ROSA NRO. 692 (COSTADO DE LA MORGUE)PIURA - SULLANA - SULLANA
2	20484062031	Cooperativa Agraria APPBOSA	SECTOR NUEVA ESPERANZA NRO. S/N C.P. SAMAN, PIURA - SULLANA - MARCAVELICA
3	20502855965	Grupo Hualtaco S.A.C	AV. JOSE DE LAMA NRO. 38 PIURA - SULLANA - SULLANA
4	20501876322	Organia S.A.C	CAL.AGUIRRE NRO. 747 CENT. QUERECOTILLO, PIURA - SULLANA - QUERECOTILLO
5	20395379233	Pronatur E.I.R.L.	CAR.APOECHOS NRO. S/N CHALACALA BAJA, PIURA - SULLANA - SULLANA

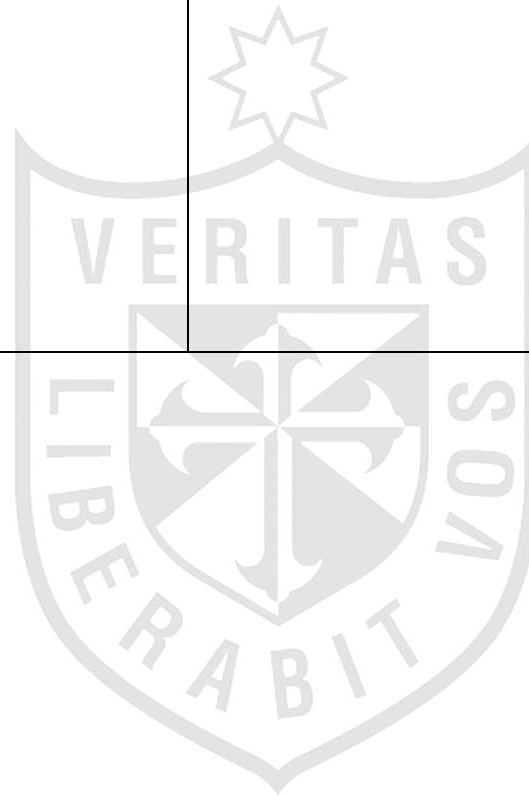
Anexo N° 2: Matriz de consistencia

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Resultados
<p>Problema general: ¿Cuál es el impacto de la concesión del Puerto de Paita en la gestión operativa en la exportación de frutos frescos como carga refrigerada?</p> <p>Problemas específicos:</p> <p>-¿Existe relación entre la concesión del Puerto de Paita y el incremento de movimiento de contenedores reefers para la exportación de frutos frescos?</p> <p>-¿Han mejorado los servicios portuarios, debido a la implementación de nuevas tecnologías durante la concesión del Puerto de Paita?</p>	<p>Objetivo General Identificar el impacto de la concesión del Puerto de Paita en la gestión operativa en la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.</p> <p>Objetivos Específicos:</p> <p>-Determinar la relación existente entre la concesión del Puerto de Paita y el incremento de movimiento de contenedores reefers para la exportación de frutos frescos.</p> <p>-Indicar las nuevas tecnologías implementadas durante la concesión del puerto de Paita, que han permitido mejorar los servicios portuarios.</p> <p>-Identificar las ventajas de la nueva infraestructura y equipamiento del Puerto de Paita en cuanto a la</p>	<p>Hipótesis General La concesión del puerto de Paita ha contribuido de manera positiva con el mejoramiento de la infraestructura portuaria para lograr una gestión operativa óptima y competente a nivel internacional en la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.</p> <p>Hipótesis Específicas</p> <p>-El incremento de movimiento de contenedores reefers de exportación de frutos frescos se correlaciona positivamente con la concesión del puerto de Paita.</p> <p>- La mejora de los servicios portuarios que se viene desarrollando a raíz de la concesión del puerto de Paita se debe a la implementación de las nuevas tecnologías en el terminal portuario, tales como: grúas pórtico, grúas de patio, mayor</p>	<p>Resultado General: Los resultados plasman que la concesión ha contribuido notablemente, en cierta manera, con cada empresa entrevistada pues podrán optimizar sus tiempos de distribución con el transcurso de los años y seguir incrementando sus exportaciones.</p> <p>Resultados Específicos:</p> <p>-Con relación a la primera hipótesis, sí se acepta, ya que se verificó que el incremento de movimiento de contenedores reefers de exportación de frutos frescos se correlaciona positivamente con la concesión del Puerto de Paita, debido a que se han obtenido beneficios para este tipo de contenedores refrigerados.</p> <p>-Respecto a la segunda hipótesis, también se acepta, pues se observó que la calidad de los servicios portuarios ha mejorado debido a</p>

<p>-¿Cuáles son las ventajas de la nueva infraestructura y equipamiento del puerto de Paita para la exportación de frutos frescos como carga refrigerada?</p> <p>-¿Cómo ha contribuido los controles de seguridad establecidos durante la concesión del puerto, para lograr una eficiente operación de exportación por el terminal portuario?</p> <p>-¿Cuáles son los beneficios de la nueva tarifa del puerto para la exportación de frutos frescos como carga refrigerada?</p>	<p>exportación de frutos frescos como carga refrigerada.</p> <p>-Verificar si los controles de seguridad establecidos durante la concesión permiten que las operaciones realizadas en el terminal portuario se lleven a cabo eficientemente y sin ningún tipo de ilegalidad.</p> <p>-Establecer si la nueva tarifa del puerto ha proporcionado beneficios a la exportación de frutos frescos como carga refrigerada.</p>	<p>cantidad de conexiones para reefers, el sistema gate in / gateo out, el sistema ADAN y las maquinas portacontenedores.</p> <p>-Mayor movimiento de contenedores reefers, reducción en los tiempos y costos de recepción de la carga; son algunas de las ventajas más significativas de la nueva infraestructura y equipamiento del puerto de Paita.</p> <p>-La disminución de una posible salida de productos restringidos, así como el tráfico ilícito de drogas por el Puerto de Paita, se deben al incremento de las efectivas condiciones de seguridad garantizadas para los buques y mercancías, que son gracias a los controles de seguridad establecidos durante la concesión.</p> <p>-La reducción en los costos de exportación, como consecuencia de la nueva tarifa del Puerto de Paita, ha desencadenado un incremento favorable en los volúmenes de venta de las empresas agroexportadoras, lo</p>	<p>las nuevas tecnologías y equipos adquiridos en la concesión, como son las grúas pórtico, las grúas de patio, los tomas de conexión, el sistema Gate In/GateOut y las maquinas portacontenedores.</p> <p>-En cuanto a la tercera hipótesis, también es aceptable, ya que los exportadores indican que sí han reducido sus tiempos y costos de exportación gracias a la nueva infraestructura y equipamiento del puerto de Paita, mejorando en sus exportaciones.</p> <p>-La cuarta hipótesis se considera aceptable aunque se necesita más evidencia para comprobarlo del todo, pues las empresas indican que los controles de seguridad del puerto dan resultado para no tener problemas en exportar cosas ilícitas, pero aún no se tiene lo necesario como es un scanner para revisar la mercadería. Además ello, informaron que cuentan con un propio sistema de control a la hora de llenar su contenedor y en el traslado del mismo para que tengan la seguridad que todo lo que</p>
--	--	---	---



		<p>cual genera una ventaja competitiva para las empresas de esta zona del país.</p>	<p>exportan es lo que sale de su planta.</p> <p>-Por último la quinta hipótesis, también se acepta, ya que la nueva tarifa del puerto ha sido de gran ayuda y ha beneficiado a las empresas para que logren un incremento en sus exportaciones y se ven más competitivas frente a otros exportadores de este tipo de frutos frescos.</p>
--	--	---	--



Anexo N° 3: Apreciación de la situación de Puerto de Paita actual por parte de los operadores Logísticos:

	NEPTUNIA S.A.	P & Asoc. S.A.
Giro de la empresa	Terminal de almacenamiento	Agencia de aduana
Cargo de la persona entrevistada	Sub. Gerente de Operaciones	Sectorista Liquidadora
¿Cómo considera la infraestructura actual del puerto para el movimiento de contenedores Reefers?	<ul style="list-style-type: none"> - Consideran que cuentan con una mejor infraestructura en cuanto a las maquinarias (grúas pórtico y de patio) Así como también, una mejora en la ubicación y desarrollo del patio de maniobras. 	<ul style="list-style-type: none"> - Consideran que si bien es cierto hay mejoras de infraestructura, aun el puerto no se abastece en épocas de campaña (uva, palta, banano, etc.) y sobre todo cuando se presentan oleajes cierran el puerto hasta por 3 días, no hay movilización de contenedores.
Estado de la infraestructura vial para el acceso al Puerto de Paita	<ul style="list-style-type: none"> - Señalan que hay dos accesos al Puerto (IRRSA NORTE y SULLANA) algunas veces se congestiona. Por lo que, para evitar el congestionamiento, TPE brinda citas a cada transportista. 	<ul style="list-style-type: none"> - Señalan no tener dificultades para el acceso al puerto, sin embargo, uno de los lados de ingreso se encuentra en mal estado, lo que dificulta las maniobras del conductor y puede dañarse la carga.
Mejoramiento de los servicios portuarios	<ul style="list-style-type: none"> - Mencionan que los servicios han mejorado notablemente, entre ellos: el incremento de tomas para Reefers, disponibilidad de contenedores vacíos para los exportadores, mayor 	<ul style="list-style-type: none"> - Mencionan que como agentes de aduana presentan dificultades en ciertas operaciones portuarias, tales como: demoras en los trámites, incumplimiento de horarios establecidos, ciertas prioridades a

	capacidad del puerto, etc.	operadores logísticos que tienen vinculación con TPE.
Disponibilidad de contenedores Reefers y de las conexiones en el puerto	<ul style="list-style-type: none"> - Indican que hay mayor disponibilidad de contenedores debido al incremento de las líneas navieras y también han incrementado las conexiones para Reefers en el Puerto (1000 tomas) 	<ul style="list-style-type: none"> - Indican que en campaña hay dificultades para contar con disponibilidad de contenedores vacíos, en cuanto a las tomas, han incrementado notablemente, pero aún no se abastece.
¿Se cuenta con transportistas formales y capacitados?	<ul style="list-style-type: none"> - Como empresa capacitan a sus transportistas. Últimamente, se da una mayor importancia a la formalización de los choferes. - En campaña, subcontratan transportistas provenientes de Lima. 	<ul style="list-style-type: none"> - Indican que hay un mayor control en la capacitación y formalidad de los transportistas, además TPE exige ciertos requisitos para poder ingresar al puerto, tales como: antecedentes (penales y judiciales), cursos de seguridad, SCTR, etc.
Dificultades que se presentan en el puerto vinculadas al servicio brindado por la empresa	<ul style="list-style-type: none"> - Solo se manejan contenedores llenos (full container) de frutos frescos, no hay consolidación de carga. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dificultad en los aforos: trasladan la carga de un contenedor a otro para mantener la cadena de frío (genera demoras), no hay zonas adecuadas para el aforo de carga refrigerada.
¿Qué podría recomendar para la mejora del proceso logístico?	<ul style="list-style-type: none"> - Incremento de grúas. - Sistemas de control de la ubicación de contenedores en el patio de maniobras. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento de transporte formalizado. - Incremento de maquinarias (monta cargas y grúas de patio).



	<ul style="list-style-type: none">- Mayor oferta de fletes para poder tener acceso a precios más competitivos.	<ul style="list-style-type: none">- Mayor disponibilidad de contenedores Reefers, principalmente en época de campaña.
--	--	---

