



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

**FACTORES QUE INFLUYEN EN EL DÉFICIT DE LA
DEMANDA PROYECTADA DEL SERVICIO DE
CABOTAJE DEL TERMINAL PORTUARIO
YURIMAGUAS- NUEVA REFORMA, LORETO, 2023**



**PRESENTADO POR
MARILIN TAFUR RODRIGUEZ**

**ASESOR
MARIA ROSARIO VELIT ROMERO**

TESIS

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

LIMA – PERÚ

2024



CC BY-NC-ND

Reconocimiento – No comercial – Sin obra derivada

El autor sólo permite 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/>



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

TESIS

**FACTORES QUE INFLUYEN EN EL DÉFICIT DE LA DEMANDA PROYECTADA DEL
SERVICIO DE CABOTAJE DEL TERMINAL PORTUARIO YURIMAGUAS- NUEVA
REFORMA, LORETO, 2023**

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

**PRESENTADO POR
MARILIN TAFUR RODRIGUEZ**

**ASESORA
DRA. MARIA ROSARIO VELIT ROMERO**

**LIMA, PERÚ
2024**

DEDICATORIA

Dedico esta tesis a mis padres que representan una bendición tenerlos aún con vida a pesar de todas las circunstancias y acontecimientos que estamos pasando. Son una figura importante en mi vida sobre todo de humildad, sacrificio y superación. Por todo ello, les dedico esta tesis por su amor y paciencia.

AGRADECIMIENTO

A mi asesora, la Dra. Maria Rosario Velit Romero, por su paciencia, dedicación, sugerencias y, sobre todo, brindarme sus conocimientos para culminar esta tesis.

A mi familia que me han apoyado siempre.

A todas las personas que de una u otra manera han apoyado en este trabajo de investigación, gracias.

ÍNDICE

DEDICATORIA	2
AGRADECIMIENTO	3
RESÚMEN	15
ABSTRACT	15
INTRODUCCIÓN.....	15
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO	24
1.1 Antecedentes de la investigación.....	24
1.1.1 Antecedentes Nacionales	24
1.1.2 Antecedentes internacionales	25
1.2 Bases teóricas.....	28
1.2.1 Factores que influyen en la demanda.....	28
1.2.2 Servicio de cabotaje	34
1.3 Definición de términos básicos	49
CAPÍTULO II: HIPÓTESIS Y VARIABLES	51
2.1 Hipótesis General.....	51
2.1.1 Hipótesis específicas.....	46
2.2 Definición de variables	51
2.2.1 Variable 1 Factores críticos que influyen en la demanda	51
2.2.2 Variable 2 Demanda del Servicio de cabotaje	52
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA	54
3.1 Diseño metodológico	54
3.1.1 Tipo de investigación.....	54
3.1.2 Alcance de investigación.....	54
3.1.3 Diseño.....	54
3.2 Población y muestra	49
3.2.1 Población.....	49
3.2.2 Muestra:.....	49

3.3	Técnicas de recolección de datos	50
3.4	Técnicas para el procesamiento de la información	50
3.4.1	Análisis descriptivo	50
3.4.2	Análisis inferenciales.....	50
3.5	Aspectos éticos	51
CAPÍTULO IV: RESULTADOS		59
CAPÍTULO V DISCUSIÓN		125
CONCLUSIONES.....		129
REFERENCIAS		134
ANEXOS		141

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Puertos informales y distancia respecto del TP de Yurimaguas	29
Tabla 2 Factores por la cual operadores eligen atracadores informales.....	33
Tabla 3 Factores por el cual no se recomiendan atracadores informales.....	33
Tabla 4 Rendimiento trimestral de embarque y descarga para barcazas y chatas.....	35
Tabla 5 Rendimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas.....	35
Tabla 6 Tarifas tráfico de cabotaje - terminales portuarios de Yurimaguas	39
Tabla 7 FASE I - Obras iniciales	48
Tabla 8 FASE II – Obras iniciales	49
Tabla 9 Estadísticos de fiabilidad.....	59
Tabla 10 Distribución de los encuestados según su opinión sobre si la demanda de servicios es estable	64
Tabla 11 Distribución de encuestados según su opinión sobre los precios del servicio se incrementaron.....	66
Tabla 12 Distribución de encuestados según su opinión sobre si hay factores que aumenten el precio del servicio	59
Tabla 13 Distribución de encuestados según su opinión sobre si espera un déficit en la demanda actual.....	60
Tabla 14 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el aumento de precio provocaría déficit de la demanda	61
Tabla 15 Distribución de encuestados según su opinión sobre si se presentan fuertes lluvias en el TP de Yurimaguas	70
Tabla 16 Distribución de encuestados según su opinión sobre si las fuertes lluvias y altas temperaturas afectan la demanda	71
Tabla 17 Distribución de encuestados según su opinión sobre si la fuertes lluvias y altas temperaturas afectan la seguridad y eficiencia de los servicios	72
Tabla 18 Distribución de encuestados según su opinión sobre si existen planes de contingencia para abordar interrupciones por lluvias y temperaturas	73
Tabla 19 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el riesgo de fuertes lluvias y temperaturas extremas es muy perjudicial para la demanda	75

Tabla 20 Distribución de encuestados según su opinión sobre si los competidores impactan en el déficit de demanda proyectado	76
Tabla 21 Distribución de encuestados según su opinión sobre si existen factores que diferencian los servicios ofrecidos por competidores	68
Tabla 22 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el precio de los competidores influye en el déficit de demanda	69
Tabla 23 Distribución de encuestados según su opinión sobre si toma segura del producto para reducir riesgos.....	70
Tabla 24 Distribución de encuestados según su opinión sobre si las preferencias y percepciones de los clientes impactan sobre los proveedores de servicios de cabotaje	71
Tabla 25 Distribución de encuestados según su opinión sobre si existen las ineficiencias más significativas en el servicio de cabotaje	83
Tabla 26 Distribución de encuestados según su opinión sobre si las ineficiencias en la seguridad y eficiencia del servicio de cabotaje impactan en la demanda	84
Tabla 27 Distribución de encuestados según su opinión sobre si las ineficiencias han afectado la satisfacción de los clientes con el servicio de cabotaje	85
Tabla 28 Distribución de encuestados según su opinión sobre si se han implementado medidas para abordar estas ineficiencias	87
Tabla 29 Distribución de encuestados según su opinión sobre si	88
Tabla 30 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el número de envíos para el servicio de cabotaje se incrementa a lo largo del tiempo	89
Tabla 31 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el número de envíos depende del tipo de carga o destino	90
Tabla 32 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el número de envíos proyectado para el próximo año será mayor	79
Tabla 33 Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan sobre el número de envíos	80
Tabla 34 Distribución de encuestados según su opinión sobre si se implementan estrategias para incrementar el número de envíos y mejorar la demanda.....	81

Tabla 35 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el peso promedio de carga por embarque varía según tipo de carga o destino	95
Tabla 36 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el peso de la carga impacta en la capacidad y eficiencia del servicio de cabotaje	97
Tabla 37 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el peso de la carga impacta en la capacidad y eficiencia del servicio de cabotaje.....	98
Tabla 38 Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan en el peso de la carga para el servicio de cabotaje	99
Tabla 39 Distribución de encuestados según su opinión sobre si se conoce las iniciativas para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda.....	100
Tabla 40	102
Tabla 41 Distribución de encuestados según su opinión sobre si la distancia recorrida depende del tipo de carga o el destino.....	103
Tabla 42	89
Tabla 43 Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan en la distancia recorrida para el servicio.....	90
Tabla 44 Distribución de encuestados según su opinión sobre si se podrían implementar para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda general	91
Tabla 45 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el precio actual del servicio de cabotaje en el TPY si se compara con otros puertos	108
Tabla 46 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el precio del servicio varía según el tipo de carga o destino.....	109
Tabla 47 Distribución de encuestados según su opinión sobre si la tendencia del precio del servicio de cabotaje es ha cambiado a lo largo del tiempo	110
Tabla 48 Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan en el precio del servicio de cabotaje	111
Tabla 49 Distribución de encuestados según su opinión sobre si tiene conocimiento de las iniciativas que podrían implementarse para optimizar el precio del servicio.....	113
Tabla 50 Tabla de contingencia Nivel de demanda proyectada * Nivel de incremento de precios.....	115

Tabla 51 Matriz de correlación entre nivel de incremento de precios y nivel de demanda proyectada	115
Tabla 52 Tabla de contingencia Nivel de demanda proyectada * Nivel de lluvias y calor	99
Tabla 53 Matriz de correlación entre nivel de lluvias y calor extremo y nivel de lluvias y calor extremo	100
Tabla 54 Tabla de contingencia Nivel de demanda proyectada * Nivel de competencia formal e informal.....	101
Tabla 55 Matriz de correlación entre nivel de competencia formal e informal y nivel de demanda proyectada.....	101
Tabla 56 Tabla de contingencia Nivel de demanda proyectada * Nivel de ineficiencias en el servicio	102
Tabla 57 Matriz de correlación entre nivel de ineficiencia en el servicio y nivel de demanda proyectada.....	103
Tabla 58 Tabla de contingencia Nivel de demanda proyectada y nivel de factores críticos.....	104
Tabla 59 Matriz de correlación entre nivel de factores críticos y nivel de demanda proyectada	123

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Distribución de los climas y condiciones ambientales	29
Figura 2 Movimiento de contenedores en Servicio Estándar, 2017-2018 (En TEUs)..	36
Figura 3 Movimiento de Contenedores en Servicio Estándar, 2018-2019 (En TEUs ..	37
Figura 4 Movimiento de Carga Fraccionada en Servicio Estándar, 2019-2020 (En TEUs).....	37
Figura 5 Movimiento de Contenedores en Servicio Estándar. 2020-2021 (En TEUs).	38
Figura 6 Movimiento de contenedores en Servicio Estándar 2021-2022 (en TEUS)...	38
Figura 7 Tarifas de Servicios Regulados Entidad Prestadora: Concesionaria Puerto Amazonas S.A. Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (En soles, no incluye IGV).....	38
Figura 8 Distribución de los encuestados según su opinión sobre si la demanda de servicios es estable	65
Figura 9 Distribución de encuestados según su opinión sobre los precios del servicio se incrementaron.....	66
Figura 10 Distribución de encuestados según su opinión sobre si hay factores que aumenten el precio del servicio	59
Figura 11 Distribución de encuestados según su opinión sobre si espera un déficit en la demanda actual.....	60
Figura 12 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el aumento de precio provocaría déficit de la demanda	61
Figura 13 Distribución de encuestados según su opinión sobre si se presentan fuertes lluvias en el TP de Yurimaguas	70
Figura 14 Distribución de encuestados según su opinión sobre si las fuertes lluvias y altas temperaturas afectan la demanda	71
Figura 15 Distribución de encuestados según su opinión sobre si la fuertes lluvias y altas temperaturas afectan la seguridad y eficiencia de los servicios	72
Figura 16 Distribución de encuestados según su opinión sobre si existen planes de contingencia para abordar interrupciones por lluvias y temperaturas	74
Figura 17 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el riesgo de fuertes lluvias y temperaturas extremas es muy perjudicial para la demanda	75

Figura 18 Distribución de encuestados según su opinión sobre si los competidores impactan en el déficit de demanda proyectado	76
Figura 19 Distribución de encuestados según su opinión sobre si existen factores que diferencian los servicios ofrecidos por competidores	78
Figura 20: Distribución de encuestados según su opinión sobre si el precio de los competidores influye en el déficit de demanda	69
Figura 21 Distribución de encuestados según su opinión sobre si toma segura del producto para reducir riesgos.....	70
Figura 22 Distribución de encuestados según su opinión sobre si las preferencias y percepciones de los clientes impactan sobre los proveedores de servicios de cabotaje	71
Figura 23 Distribución de encuestados según su opinión sobre si existen las ineficiencias más significativas en el servicio de cabotaje	83
Figura 24 Distribución de encuestados según su opinión sobre si las ineficiencias en la seguridad y eficiencia del servicio de cabotaje impactan en la demanda	84
Figura 25 Distribución de encuestados según su opinión sobre si las ineficiencias han afectado la satisfacción de los clientes con el servicio de cabotaje	86
Figura 26: Distribución de encuestados según su opinión sobre si se han implementado medidas para abordar estas ineficiencias.....	87
Figura 27: Distribución de encuestados según su opinión sobre si los actores interesados perciben el impacto de las ineficiencias en el servicio de cabotaje	88
Figura 28 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el número de envíos para el servicio de cabotaje se incrementa a lo largo del tiempo	89
Figura 29 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el número de envíos depende del tipo de carga o destino	91
Figura 30 Distribución de encuestados según su opinión sobre si el número de envíos proyectado para el próximo año será mayor	79
Figura 31 Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan sobre el número de envíos	80
Figura 32: Distribución de encuestados según su opinión sobre si se implementan estrategias para incrementar el número de envíos y mejorar la demanda.....	81

Figura 33: Distribución de encuestados según su opinión sobre si el peso promedio de carga por embarque varía según tipo de carga o destino	96
Figura 34: Distribución de encuestados según su opinión sobre si el peso de la carga impacta en la capacidad y eficiencia del servicio de cabotaje	97
Figura 35: Distribución de encuestados según su opinión sobre si el peso de la carga impacta en la capacidad y eficiencia del servicio de cabotaje	98
Figura 36: Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan en el peso de la carga para el servicio de cabotaje	99
Figura 37: Distribución de encuestados según su opinión sobre si se conoce las iniciativas para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda.....	101
Figura 38: Distribución de encuestados según su opinión sobre si la distancia promedio recorrida para el servicio de cabotaje en el TPY es mayor que otros puertos	102
Figura 39: Distribución de encuestados según su opinión sobre si la distancia recorrida depende del tipo de carga o el destino.....	103
Figura 40: Distribución de encuestados según su opinión sobre si la tendencia histórica de la distancia recorrida por el servicio ha cambiado con el tiempo.....	89
Figura 41: Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan en la distancia recorrida para el servicio.....	90
Figura 42: Distribución de encuestados según su opinión sobre si se podrían implementar para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda general	91
Figura 43: Distribución de encuestados según su opinión sobre si el precio actual del servicio de cabotaje en el TPY si se compara con otros puertos	108
Figura 44: Distribución de encuestados según su opinión sobre si el precio del servicio varía según el tipo de carga o destino.....	109
Figura 45: Distribución de encuestados según su opinión sobre si la tendencia del precio del servicio de cabotaje es ha cambiado a lo largo del tiempo.....	110
Figura 46: Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan en el precio del servicio de cabotaje	112
Figura 47: Distribución de encuestados según su opinión sobre si tiene conocimiento de las iniciativas que podrían implementarse para optimizar el precio del servicio.....	113

RESUMEN

Yurimaguas es una ciudad en pleno crecimiento y desarrollo, actualmente, con el Nuevo Terminal Portuario sus expectativas de crecimiento han sido muy elevadas, dado que esa parte de nuestra Amazonía se ha visto siempre invadida por trabajos informales que afectan las labores comerciales formales, además de otros factores que dificultan el proceso de desarrollo de la región. Para ello se presenta la siguiente investigación que tuvo como objetivo, “establecer los factores que originan el déficit en la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR”, este estudio fue de tipo descriptivo, con metodología no experimental. Con técnicas de recolección de datos como la encuesta, la observación y análisis de datos. Comprende una estructura de la siguiente manera: Planteamiento del problema; Marco teórico; Metodología; Análisis e interpretación de resultados; Discusiones y recomendaciones; Bibliografía y Anexos.

Palabras claves: Cabotaje, contenedores, demanda proyectada, déficit

ABSTRACT

Yurimaguas is a city in full growth and development, currently with the New Port Terminal its growth expectations have been very high, since that part of our Amazon has always been invaded by informal labors that affect formal commercial activities, in addition to other factors. That hinder the development process of the region. To this end, we present the following research that aims to "Establish the factors that cause the deficit in projected demand in the TPY-NR cabotage service", this study is descriptive, with non-experimental methodology. With data collection techniques such as survey, observation, and data analysis. It includes a structure as follows: Problem statement; Theoretical framework; Methodology; Analysis and interpretation of results; Discussions and recommendations; Bibliography and Annexes.

Keywords: Cabotage, containers, projected, demand, deficit.



RESUMEN DE REPORTE TURNITÍN

ESTUDIANTE:
MARILIN TAFUR RODRÍGUEZ (17 ENERO, 2024)

Reporte de similitud

NOMBRE DEL TRABAJO

TAFUR RODRIGUEZ, MARILIN_16.01.24 (1).docx

RECuento DE PALABRAS

24303 Words

RECuento DE CARACTERES

130271 Characters

RECuento DE PÁGINAS

140 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO

5.6MB

FECHA DE ENTREGA

Jan 17, 2024 10:55 AM GMT-5

FECHA DEL INFORME

Jan 17, 2024 10:57 AM GMT-5

● 7% de similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base

- 6% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 4% Base de datos de trabajos entregados
- 0% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Cross

● Excluir del Reporte de Similitud

- Material bibliográfico
- Material citado
- Bloques de texto excluidos manualmente
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 10 palabras)

INTRODUCCIÓN

El nuevo Terminal Portuario Yurimaguas-Nueva Reforma(TPY-NR), nace con la idea de generar nuevos motores y generadores de crecimientos económicos, que lleven a una diversificación, mejoras en la productividad, el aumento del empleo formal y de mayor calidad, un crecimiento sostenible a largo plazo, una mejora económica de la ciudad, región y país. Además, mientras la población de Yurimaguas crecía, también lo hacían su comercio y economía, por lo tanto, hasta finales del 2010 solo se conocía a Enapu como puerto formal en Yurimaguas, que, por su tamaño e infraestructura, no era capaz de afrontar con la demanda requerida. Por ello, nace el proyecto del nuevo TPY-NR, con la idea de brindar el servicio de estiba y desestiba de carga de contenedores y buques, así como la transferencia, manipuleo y apilamiento en patio de contenedores para un tráfico y servicio de cabotaje internacional, con el propósito de generar y absorber la demanda nacional e internacional de carga que, en su momento el puerto Enapu no estaba en condiciones de cumplir.

Igualmente, este nuevo TPY-NR es uno de los proyectos con el mayor índice de expectativa e importancia para la Región por su interconexión multimodal, beneficio social y desarrollo económico. No obstante, este proyecto ha presentado varios problemas que se mencionarán en el transcurso de la investigación. Al inicio, algunos de estos problemas fueron:

1. Según la hipótesis de (Figuroa et al, 2018) en su tesis de “Concursos de Proyectos Integrales para la Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma”, considera la falta de transparencia en los procesos de selección como por

ejemplo: La opacidad en los criterios de evaluación y en la toma de decisiones durante el concurso, lo que podría llevar a sospechas de favoritismos e influencias políticas en la adjudicación del contrato, esto, afectaría la confianza pública y política en los procesos de adjudicación y resultados.

2. Por otra parte, en cuanto a la licitación se ha excluido el tramo terrestre del Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas-NR, esto quiere decir que, se ha licitado de manera independiente acarreado problemas de retrasos en la ejecución de sus obras e infraestructura. Además, el proyecto de la conectividad fluvial se licitó de manera independiente el cual perjudicó al TPY-NR. De esta manera, al ser los plazos y tiempos diferentes y no contar con el proyecto de una Hidrovía Amazónica, la demanda de atención a naves con mayor tonelaje se redujo considerablemente.
3. Con respecto al clima y geografía. Una de las problemáticas que ha influenciado en el retraso del inicio de la construcción de la infraestructura del TPY-NR han sido, las condiciones geográficas y climatológicas peculiares de la zona, en un principio los concesionarios no han tomado en cuenta que en Loreto se ubican 35 estaciones pluviométricas, de las cuales sólo dos se encuentran operando en el área de interés, ello hizo más difícil los estudios que en un primer momento no les permitió indicar un real diagnóstico de una determinada área.
4. Por otro lado, la informalidad e inseguridad según (Figueroa et al, 2018) en su tesis “concurso de proyectos integrales para la concesión del nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma”. Afirman que, uno de los factores que ha originado el déficit en el TPY-NR es que “el proyecto se ubica en una zona caracterizada por un alto grado de informalidad en las actividades comerciales” (pág.1). El transporte

fluvial en la selva es un fenómeno en donde la informalidad prevalece, lo cual ha conllevado a que las actividades portuarias en la zona se caractericen por contar con un servicio totalmente inseguro.

5. Siguiendo con la problemática tenemos que, la competencia directa entre el Terminal Portuario Yurimaguas Nueva Reforma y Enapu, éste último ubicado en la ciudad de Yurimaguas sin ninguna expectativa de retiro como se planteó en un inicio del proyecto de la construcción del nuevo TPY-NR, perjudicándose ambos terminales por tener algunos de sus mismos servicios.
6. Por último, tenemos los costos y precios de transporte del TPY-NR. Estos costos y precios de embarque y desembarque, han sido establecidos teniendo como base los precios de Terminales Portuarios Internacionales como son Brasil y Argentina, no se ha tomado en cuenta que el TPY-NR se encuentra ubicado en una ciudad pequeña y alejada y, el volumen de la carga y periodicidad de ésta no es comparable con el movimiento de los otros puertos mencionados.

Estos problemas anteriormente mencionados sólo dificultan la demanda en el puerto. Por lo tanto, consideramos que los terminales Portuarios son un eslabón precioso dentro de la cadena logística de transporte, donde conectan ciudades, enriquecen el comercio. Además, el terminal portuario es un medio de transporte altamente beneficioso para la ciudad de Yurimaguas, sus costos reales y sus riesgos no son significativos y por el contrario podría traer un crecimiento para la ciudad, además, de lanzar a la provincia de Alto Amazonas a una ventana para el futuro donde (Ocampo et al, 2018) en su tesis sobre el “Planteamiento Estratégico de la provincia de Alto Amazonas” confirman que, para el 2030 la región Loreto será líder del Índice de Competitividad Regional del Perú,

gracias a los destacados resultados de crecimiento de la provincia como principal impulsor de crecimiento. “Alto Amazonas se constituirá como el eje promotor del dinamismo económico de la selva peruana, por ser un hub comercial interoceánico que una a Brasil con Perú mediante la vía fluvial, a través de una hidrovía que desemboque en el Puerto de Yurimaguas” (pág.189).

A partir de lo expuesto, el problema de investigación plantea las interrogantes:

Problema general: ¿Cuáles son los factores que influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR?

Problemas específicos: a. ¿De qué manera el incremento de los precios del servicio de cabotaje influye en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR? B. ¿De qué manera las fuertes lluvias y temperaturas extremas influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR? c. ¿De qué manera la competencia formal e informal influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR? d. ¿De qué manera el servicio de cabotaje influye en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR?

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Determinar cuáles son los factores críticos que influyen en el déficit de la demanda proyecta del servicio de cabotaje del TPY-NR.

Objetivos específicos

- a) Determinar de que manera el incremento de los precios del servicio de cabotaje influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.
- b) Determinar la manera en que las fuertes lluvias y calor extremo del clima de la selva influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.
- c) Determinar la manera en que la competencia formal e informal influyen en el déficit de la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR.
- d) Determinar la manera en que las ineficiencias en el servicio de cabotaje influyen en el déficit de la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR.

Por otro lado, como justificación tenemos que, las razones fundamentales por las cuales nos ha motivado a la elección de establecer estos factores que influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR es, principalmente por el tamaño del proyecto e inversión que fue empleado para la construcción de este Terminal y que su éxito está relativamente relacionado con su entorno social y económico de una ciudad y región. Además, es completamente distinto a lo que se presentaron en anteriores concesiones portuarias, que a diferencia del ámbito marítimo que su carga es

contenedorizada, en el ámbito fluvial su carga es transportada en bultos (fraccionada), por lo tanto, su cabotaje es considerado como un reto.

También, esta parte de la región del Perú ha sido casi siempre aislada y olvidada del resto del país, con una calidad de vida de bajo nivel socioeconómico, que con la llegada del nuevo TPY-NR las expectativas y beneficios económicos en la zona cambiarán radicalmente liberando así el comercio que, según (Arrese, 2020) señala en la revista de la escuela superior de guerra naval-2020 sobre el “ Cabotaje en el Perú y el Mundo” que con “La liberación del comercio podría significar que aquellas actividades económicas que tienen altos costos de producción y que son capaces de llegar a lugares recónditos donde la producción resulte más barata, devenga posteriormente en bienes y servicios más accesibles por la gente” (pág.58). Por otro lado, la importancia que brinda para el crecimiento social y económico para la zona sus negocios nacionales e internacionales, implica obligatoriamente adaptarse y ser capaces de generar una cadena logística en la cual el Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas Nueva Reforma, sea capaz de brindar y ofrecer competitividad y eficiencia a nuestras exportaciones e importaciones, otorgando seguridad en cuanto a su infraestructura y demanda, dado que nuestro país cuenta con una geografía muy diversificada. Asimismo, brindar precios accesibles de acuerdo con la zona, si bien es cierto que el ente regulador es Ositran y que, en su periodo inicial estos fueron elevados y sumados a otros factores como el de la informalidad y competencias, el nuevo TPY-NR no obtuvo el nivel óptimo proyectado requerido durante los 5 años precedentes. Por tanto, con la presente investigación se pretende manifestar, analizar y medir, cómo todos estos factores dan origen al déficit en

la demanda proyectada del servicio de cabotaje que brinda el TPY-NR, dado que podría ser un eslabón para futuros resultados.

La importancia de esta investigación se da por que los transportes tanto marítimos y fluviales tienen por objetivo principal el comercio tanto nacional como internacional. Los puertos en la cadena de transportes son fundamental, porque actúan como intercambiadores y puntos de conexión o transbordo para mercancías que circulan por distintas rutas. por lo tanto, para disponer y garantizar un servicio efectivo y eficiente en el puerto, debemos analizar la situación del puerto reafirmando lo positivo ya existente y, buscando solucionar la problemática que impide el crecimiento de los servicios brindados por el puerto.

En el presente trabajo se analizó la demanda real al 2022 comparando con lo recomendado, cuáles son las trabas y, en qué tipo de cargas son las que obstaculizan, donde han fallado y, en base a ello podremos dar una primera conclusión.

Los resultados de esta investigación permitirán opinar sobre la conveniencia o no de continuar con la segunda fase proyectada. Asimismo, las expectativas sociales y económicas del TPY-NR, son muy altas debido a la envergadura de la inversión realizada. Además, se evaluará al TPY-NR como factor social, sus niveles productivos, sectores que han sido beneficiados y si es competente para la región. De esta manera, mediante un análisis de sus fases críticas se sugieran recomendaciones que permitan obtener los resultados propuestos que en un inicio de su planificaron.

La investigación está estructurada en seis capítulos: planteamiento del problema; marco teórico; hipótesis y variables; metodología; resultados; discusiones y recomendaciones; bibliografía, anexos.

Capítulo I: “Planteamiento del problema, comprende la realidad problemática, formulación del problema, objetivos, justificación e importancia, viabilidad y limitaciones”.

Capítulo II: “Marco Teórico, están los antecedentes de la investigación. Bases teóricas con sus respectivas variables que son: los factores que influyen en la demanda y servicio de cabotaje, en ambos se aportan información de interés que permitió clasificar datos para definiciones y conclusiones”.

Capítulo III: “Hipótesis y variables, comprende la hipótesis general y específicas, operacionalización de las variables independiente y dependiente”.

Capítulo IV: “Metodología, está compuesto por el diseño, población y muestra. Se trabajó con las empresas que ofrecen sus servicios de cabotaje en puertos y terminales portuarios de Yurimaguas tanto los formales como los informales, procesamiento de datos y aspectos éticos”. El enfoque usado fue cuantitativo y el tipo no experimental, transversal. La población está conformada por 26 empresas y la muestra tuvo un tamaño de 12.

Capítulo V: “Análisis e interpretación de resultados, obtenidos a partir de la encuesta.”

Capítulo VI: “La discusión, se ha evaluado a partir de las 4 dimensiones. Conclusiones, se han evaluado gracias a un trabajo de campo y las recomendaciones se han trabajado en base a los problemas que se han mencionado al principio de la tesis y obtenido una conclusión.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

1.1. Antecedentes de la investigación

1.1.1 Antecedentes Nacionales

a) Universidad del Pacífico

Autores: Figueroa Lucano, Rosales Mayo, Taya Rutti. Para optar al grado académico de magíster en regulación y gestión de servicios públicos.

Título: “Concurso de proyectos integrales para la concesión del nuevo terminal portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma” Los autores enfatizaron que, los principales errores iniciaron desde la construcción y concesión del Terminal Portuario Yurimaguas-Nueva Reforma, en donde afirman que, el proyecto presenta problemas que se arrastran desde la fase de formulación y ejecución de la inversión, planificación del proyecto y la convocatoria a licitación del TPY-NR, sin contar con las técnicas de viabilidad, por último las condiciones climáticas del entorno no fueron tomados en cuenta.

b) Universidad Esan

Autores: Chocano Flores, Chura Luca, Córdova Román , Oyola Riojas, Nieto Lazo. Para obtener el grado de Magíster en Supply Chain Managment.

Título: “Plan de negocio para la implementación de un operador logístico 2pl en la ruta Yurimaguas, Tarapoto, Jaen y Paita”

Los autores concluyen que, uno de sus principales problemas del TPY-NR es la distancia en si y los costos que tienen sus operadores logísticos que, a pesar de

todo ello, muchas de las decisiones se toman en base a lo que estas empresas ofrecen como son, la seguridad y confianza del proveedor, que son la parte importante y fundamental para la toma de decisiones pese a sus costos. Por otro lado, algunos prefieren economizar estos costos y se apoyan en terceros como son los operadores de transportes, confiándose así, sólo del respaldo de la comunidad.

c) La Universidad Científica del Sur

Autores: Vargas Grandez, Flores Valdivia. Para obtener el título de licenciado en administración de empresas.

Título:“Competitividad del transporte fluvial en el puerto de Iquitos, año 2019”.

Desde una perspectiva del parque fluvial, su demanda depende de algunos puertos tanto formales como informales, entre ellos los locales que son Yurimaguas (formales e informales), Nauta, Requena, Contamana, Pebas, Caballococha y Leticia en la zona Internacional. Sin embargo, los puertos no formales no cumplen con los requisitos para una buena circulación de mercadería porque son bastante rudimentarios e incipientes que carecen de una buena logística para una buena manipulación de carga de transportes, que imposibilita una carga comercial y no garantiza el comercio.

1.2 Antecedentes Internacionales

a) Universidad de Valparaíso (Chile)

Autores: Arancibia Margarita, Aravena Estephania. Para optar al grado de licenciado en administrador de negociaciones internacionales.

Título: “El estado del arte del cabotaje en Chile”

Concluyen que, si Chile implantase una política de apertura del cabotaje con buques de bandera extranjera, se verían afectados tanto los usuarios de cabotaje como los que ofrecen el servicio, creando así, una competencia tanto de precios como de servicios, entre los buques nacionales y extranjeros, para ello necesitan de una armada bien capacitada para que puedan cumplir con sus obligaciones, modernizar sus procesos operativos en relación al desarrollo del comercio nacional e internacional, porque esto representa un desarrollo y crecimiento para las regiones del país, porque ello representa el 90% de su comercio nacional e internacional.

b) Universidad Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito (Colombia)

Autor: Medina Rubio Germán (2020). Para obtener el título de magíster en ingeniería civil con énfasis en tránsito y transporte.

Título: “Estado actual del transporte marítimo y fluvial en Colombia y planteamiento de un programa de ingeniería naval para atender las necesidades de formación profesional”.

Concluye que, Colombia presenta una potencia hídrica en lagos, ríos, embalses, costas sobre dos océanos y zonas insulares, las cuales no son explotadas ni aprovechadas a su máximo nivel para el desarrollo del transporte marítimo y fluvial. Todo esto lo reflejan en los indicadores logísticos y costos de transportes de carga de pasajeros en el país, a su vez, el transporte marítimo es el que mejor índice presenta en la actualidad, que le permite compararse con países similares de Latinoamérica. Su transporte fluvial presenta retrasos muy grandes, tanto en

el movimiento de carga como en el de pasajeros, todo esto fue identificado por el Estado, implemento un importante compromiso político, plasmado en planes, programas y proyectos en el corto, mediano y largo plazo, con importantes inversiones.

c) Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil (Ecuador)

Autor: Orellana Cabrera Ximena Carolina. Para obtener el grado de Ingeniera Portuaria y Aduanera, Mención Administración Portuaria.

Título: “Congestión de la terminal portuaria de Guayaquil desde la perspectiva de los importadores 2019-2020”.

Menciona que la congestión portuaria en muchas ocasiones suele ser un peligro para la logística, llevando a que las empresas navieras tengan que incrementar sus costos operativos a fin de no perder credibilidad ante la transportación de las mercancías en el tiempo estimado. Todo esto se debe gracias a los factores que originan la congestión portuaria que para el autor son: El tiempo de espera de los camiones, el sistema de transporte de las mercancías y demoras en la aplicación de medidas para disminuir el descongestionamiento de la terminal portuaria. Con todo esto, vemos que tienen casi los mismo problemas que todo puerto internacional y que tomando medidas precisas en estos factores que debilitan el comercio se pueden evitar pérdidas. Por otro lado, existen razones del retraso para la entrega de mercancías, las principales son: “ Disponibilidad de grúas y equipos, las actividades de carga y descarga de las mercancías, la configuración y el modo de operación del Terminal Portuario, los enlaces entre el transporte

terrestre ante el despacho y recepción de los contenedores, la ubicación y el espacio de los depósitos de los contenedores. A su vez, se encontraron las causas que produjeron estas congestiones en el puerto y son: La capacidad instalada, la falta de espacios, una mayor operatividad en el número de contenedores, la saturación de vías de acceso por las filas de los transportistas para ingresar al Terminal, problemas con la administración portuaria y de las embarcaciones.

1.2. Bases teóricas

1.2. 1. Factores que influyen en la demanda

Algunos factores que influyen en la demanda de un terminal portuario varían en base al tipo de productos que ofrecen, precios que han establecido, clima y por otro lado las competencias que se han formado alrededor de estas. A continuación, se detallada cómo se comportan los terminales portuarios en base a cada uno de estos puntos.

a) Clima y condiciones ambientales.

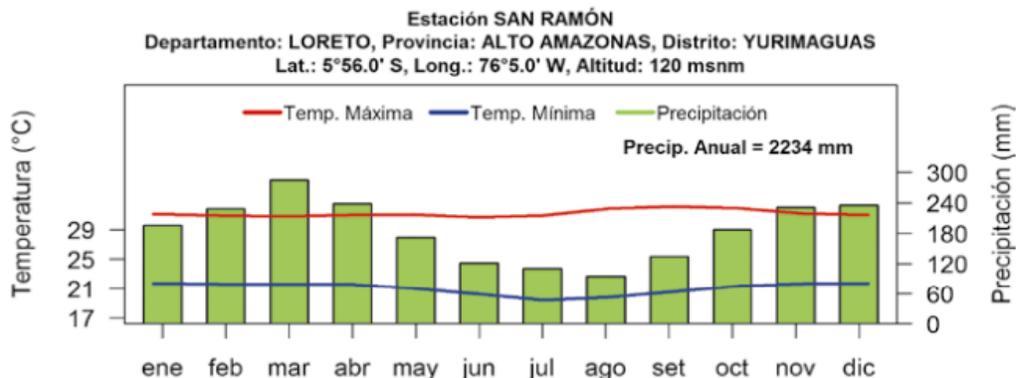
Uno de los principales obstáculos que presenta Alto Amazonas es su clima como lo demuestra (Castro et al, 2021) sobre los “Climas del Perú-Mapa de Clasificación climática Nacional” estudio realizado para SENAMHI donde afirman que, Alto Amazonas presenta un clima variado y eminentemente tropical, cálido y húmedo con abundantes precipitaciones, temperaturas altas y mucha vegetación que, dificulta establecer un clima específico debido a que son radicales.

Continuando con el estudio, consideran que el clima que presenta la ciudad de Yurimaguas basado en índices son los siguientes: B(r)A'H4: se extiende en superficies de altitud menor a 500 m.s.n.m abarcando las provincias de Alto Amazonas, Requena, Ucayali, y parte del Datem del Maraón. “En San Ramón, en la Provincia de Alto

Amazónas, la temperatura Máxima oscila entre 31° y 32°C y la mínima entre 19° y 22° C la precipitación anual es de 2 234 mm, llueve durante todas las estaciones” (pág. 78).

Figura 1

Distribución de los climas y condiciones ambientales



Fuente: Senamhi

Por su lado, la Autoridad Portuaria Nacional, (2018) en su “Plan Maestro del Terminal Portuario Yurimaguas” indica que “las corrientes del río Huallaga en cuanto a su dirección y velocidad son de 384 m” y que, en las cercanías del terminal se han reportado problemas de visibilidad debido a nubes bajas, neblinas o brumas, lo cual afecta el comercio regular en la zona. Actualmente, “se experimentan alrededor de 60 días de pérdidas por mal tiempo en un año” (pág.33).

También, afirma que, la falta de una hidrovía todo el año que permita establecer una guía para los navegantes ha “influenciado las condiciones actuales de la vía navegable entre Yurimaguas y la confluencia con el río Marañón, no garantizando el flujo continuo de las embarcaciones durante los 365 días al año”, obligando a las embarcaciones hacer movimientos adversos como el embancamiento, interrupción o maniobras entre barcos de arena, palizadas entre otros. Ello se debe a que los

fenómenos y comportamientos de los vientos no son regulares durante días, meses y años (pág.31).

Finalmente, en la tesis de (Figuerola et al, 2018) sobre “ Concurso de proyectos integrales para la concesión del nuevo terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma” dice que, durante la construcción del Nuevo TPY-NR, el clima y tiempo de Yurimaguas, no se consideraron como riesgos y dificultades, a pesar que por experiencias anteriores este factor causó retrasos en la ejecución de proyectos de infraestructura y suspensión de plazos de construcción, como el proyecto de la carretera IIRSA Norte. Ocasionado así, “pérdidas al concesionario, quien luego tuvo que lidiar con un cronograma de ejecución de obras irreal. Donde no se ajustaba a la realidad de las actividades en la región, omitiendo algunos periodos del año, donde hay un incremento de lluvias que impiden el desarrollo constructivo en la zona” (pág.24).

b) Infraestructura portuaria del Terminal de Yurimaguas

Los puertos, en general del Perú, ya que son considerados como puertas de acceso al comercio exterior, es la parte física principal en donde se requiere calidad para facilitar el transporte, si ésta es deficiente, no adquiere los resultados esperados. Por su parte (Cubas Sáenz, 2019) en su tesis “Las modalidades de inversión privada aplicables a la infraestructura portuaria de uso público en el Perú”, nos informa que “El Informe de Competitividad Global 2018, ubica al Perú en el puesto 63° del índice de infraestructura de transporte y en el puesto 96° del índice de calidad de infraestructura portuaria y terrestre” (pág.20).

Asimismo, el Ministerio de Economía y Finanzas, (2019) en su “Plan Nacional de Infraestructura para la competitividad” coincide que, un país depende de su

infraestructura, accesos y calidad que, mejorando todos estos factores se puede incrementar los mercados nacionales e internacionales, impulsando el desarrollo del capital humano y al mismo tiempo económico. Además, “Una red de infraestructura sólida permite, reducir los costos de transacción, incrementar los flujos de información y reducir los tiempos de transporte de carga, con lo cual pueden desarrollar actividades económicas y sectores productivos que impacten directamente en la competitividad” (pág.12).

c) Competencias – Formales e Informales

Según las investigaciones de Amorós et al, (2020) Yurimaguas cuenta con 12 puertos, de las cuales solo dos funcionan formalmente que son: Puerto Enapu (Empresa Nacional de Puertos S.A.), el Terminal Portuario Yurimaguas Nueva Reforma, Concesionaria de Puertos Amazonas S.A. (Copam). Sin embargo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones dice que, “el movimiento de mercancías registrado en Yurimaguas se realiza a través de 2 Terminales Portuarios formales de Yurimaguas y de embarcaderos informales, aproximadamente 8”.

Tabla 1

Puertos informales y distancia respecto del TP de Yurimaguas

AMARRADERO	DISTANCIA
La boca	200m aguas abajo
Abel guerra	680 m aguas arriba
Garcilazo	1300 aguas arriba
San Miguel (Paranapura)	800M aguas arriba de la confluencia de los ríos Paranapura y Huallaga
Zamora 15 de agosto	-
Los Maderos	-
El Vado	79m aguas arriba
Aguirre	-
La Loretana	-
La Ramada	9m

Nota: ENAPU

Actualmente, estos embarcaderos siguen funcionando con total normalidad casi nada ha cambiado. Como lo dice (Figuerola et al, 2018) estos atracaderos y puertos en la zona siguen funcionando con normalidad sin ningun intento de solucionar, asi como “disponer el cierre del TPY-Enapu, que ha sido catalogado como un terminal ineficiente” (pág.26). Sin embargo, el gobierno ha formulado directivas para instalar la fase II del TPY-NR pese a que aun no hay bases para erradicar el factor de la informalidad, lo dice el (Mundo Marítimo, 2023), donde se expuso que “el puerto de Yurimaguas: concesionaria realizaría ampliaciones en la fase II, el cual pasaría de 400.000 a 600.000 toneladas anuales con una inversión de USS 13,8 millones en octubre del 2023” (pág.1).

Finalmente, para empeorar una situación ya existente, hay un aspecto fundamental que se ha vinculado a la informalidad, donde (figuerola et al, 2018) en su tesis sobre “Concurso de proyectos integrales para la concesión del nuevo terminal Portuario Yurimaguas-Nueva Reforma”, resume que, la “inexistencia de información confiable respecto de la magnitud del tráfico de carga y las operaciones portuarias en la zona, ha conllevado a que el proyecto haya sido estructurado principalmente en función de información referencial sobre el tráfico y demanda en la zona” (pág.2) y que, a pesar del mejoramiento del puerto formal de Yurimaguas (Enapu), se siguió tomando informaciones referenciales sobre su tráfico y demánda. Por ello, se gestionó el proyecto del Nuevo TPY-NR, con la finalidad de cubrir las demandas que el puerto Enapu en su momento no podía cumplir, debido a limitaciones de infraestructura y capacidad que en un primero momento no fueron tomados en cuenta para el mejoramiento del principal puerto de Yurimaguas Enapu. De esa manera, la informalidad se abrió campo en las orillas del río Huallaga y, comenzaron atender de manera precaria e insegura. El

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (2018) considera que existen motivos por las cuales algunos operadores eligen los atracaderos informales.

Tabla 2

Factores por la cual operadores eligen atracaderos informales

FACTORES	
Evitar costos a los agentes	No lo hacen por ahorros asociados a la eficiencia, sino a la evasión de trámites, controles de verificación de carga, peso, tiempos de espera por pesaje, almacenamiento, revisión aduanera, pagos e impuestos.
Los puertos formales sólo atienden cargas unitizadas	Tipo de carga mediante el cual un mismo pellets o bulto se envían los mismos tipos de productos, por una misma empresa, entonces los comerciantes al no tener puertos formales con carga unitizada, sobre todo en lo local, optan y recurren por lo informal.
Por motivos de emergencia Pública acaecidas por el Covid19 y Emergencia Sanitaria	El estado, a través de (El Peruano, 2020) comunicó una ley excepcional y temporal (mientras dure la emergencia sanitaria), dispuesta por la Autoridad de Salud, autorizando en el breve periodo el funcionamiento a los embarcaderos “ Abel Guerra y La Boca”, según Ley N° 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN).
Para los pasajeros	Facilidad de elegir la nave en que se embarcarán, de acuerdo a su decisión sobre precio del pasaje y tiempo de viaje.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Tabla 3

Factores por el cual no se recomiendan atracaderos informales

Factores
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Condiciones peligrosas de manipuleo y traslado entre los camiones y las embarcaciones. ➤ Riesgo de no contar con seguros de manipulación de carga en las operaciones portuarias. ➤ No se cumplen estrictamente las frecuencias e itinerarios de viaje, ya que no se define el momento preciso del arribo o zarpe. ➤ Incomodidad a los pasajeros de embarcarse en las naves en condiciones peligrosas y esperar varios días en el interior de la embarcación con su hamaca hasta el momento del zarpe.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

1.2. 2. Servicio de cabotaje

Arrese, (2020) en la Revista de la “Escuela Superior de Guerra Naval -2020” sobre “El Cabotaje en el Perú y en el Mundo”, menciona que el cabotaje en el Perú debe buscar incentivar movilizar el grueso de la carga por vía marítima por el tipo de costes. Porque si se lograran los objetivos, “los barcos, ya sean peruanos o extranjeros, vendrían a cubrir la demanda, así, el cabotaje se activaría impulsando el comercio interno” (pág.64). Por otro lado, se debería buscar e incentivar, que el grueso de la carga se movilice (multimodalidad), es decir, “montar el camión y el contenedor en un barco y activar el transporte marítimo de corta distancia, que, actualmente, lo tiene la Unión Europea” (pág. 64). Finalmente, el Banco Mundial le propuso al Perú establecer una agenda de competitividad logística, que incluía la liberalización total del cabotaje marítimo. En tal sentido, la liberalización del cabotaje tendría que ir de la mano con la mejora de la infraestructura portuaria, operaciones aduaneras, agilización de trámites, procedimientos, sistemas de control y todo lo necesario para el transporte marítimo de mercancías.

Asimismo, la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional LEY N° 29475 artículo 7.2. Para el transporte acuático entre puertos peruanos únicamente, y en los casos de inexistencia de naves propias o bajo las modalidades a que se refiere el párrafo 7.1, “se permitirá el fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas, únicamente, por navieros nacionales o empresas navieras nacionales, por un período que no superará los seis (6) meses no prorrogables”

Por otro lado, el servicio de cabotaje es una de las actividades más sostenibles siempre y cuando se consideren algunos factores como son los de: Tiempo, en donde el sector marítimo y terrestre, representan la misma cantidad de tiempo para su transporte

de carga. Pero la diferencia es que, el transporte marítimo es menor que el terrestre, pero va a depender siempre del volumen de carga para poder elegir entre uno u otro. Factor seguridad, en este caso, el más óptimo es el marítimo porque cuenta con mayor capacidad y adaptabilidad para el traslado de sus mercaderías. Finalmente, el Perú no cuenta con infraestructuras adecuadas que permitan brindar un servicio de cabotaje adecuado. Por lo tanto, aquellas empresas que decidan usar este servicio dentro de sus operaciones, el transporte marítimo resultaría siendo un medio de transporte más económico que el terrestre, generando un ahorro para las actividades dentro de nuestro País.

a) Volumen de contenedores movilizados por periodo

Establecieron en el contrato final de concesión un rendimiento Informal según la Autoridad Portuaria Nacional, para naves: Rendimiento trimestral de embarque y descarga para barcazas y chatas.

Tabla 4

Rendimiento trimestral de embarque y descarga para barcazas y chatas

Tipo de carga	Amarradero Multipropósito	Unidad de medida
Carga General	80	Toneladas/ Hora
Contenedores	12	Contenedores/ Hora

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Tabla 5

Rendimiento trimestral de embarque y descarga para motonaves y motochatas.

Tipo de carga	Amarradero Multipropósito	Unidad de Medida
Carga General	20	Toneladas/ Hora

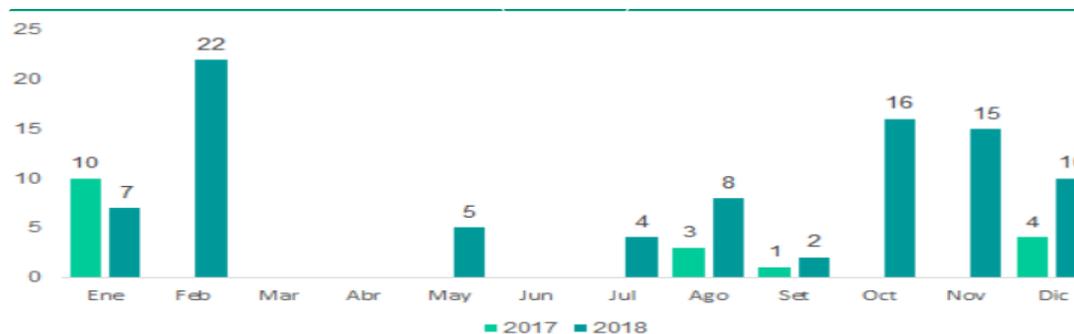
Fuente : Autoridad Portuaria Nacional

En cuanto al volumen de contenedores del Nuevo TPY-NR, tenemos datos que datan desde el 2018 hasta el 2022 en el servicio estándar de embarque/ descarga de contenedores, estos datos son los siguientes:

- Datos registrados en su “Informe de Desempeño 2018” de (Ositran, 2019), el Concesionario movilizó 89 TEUs (equivalentes a 52 contenedores) correspondientes al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores de 20 y 40 pies, lo cual representó un importante incremento de 189% respecto a los 18 TEUs movilizadas el año anterior” (pág.11).

Figura 2

Movimiento de contenedores en Servicio Estándar, 2017-2018 (En TEUs)



Fuente: COPAM
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos del OSITRAN.

- Datos registrados en su “Informe de Desempeño 2019” de (Ositran, 2020), el Concesionario movilizó 187 TEUs (equivalentes a 99 contenedores) correspondientes al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores de 20 y 40, representó un importante incremento de 110% respecto a los 89 TEUs movilizadas el año anterior (equivalente a 52 contenedores)” (pág.13).

Figura 3

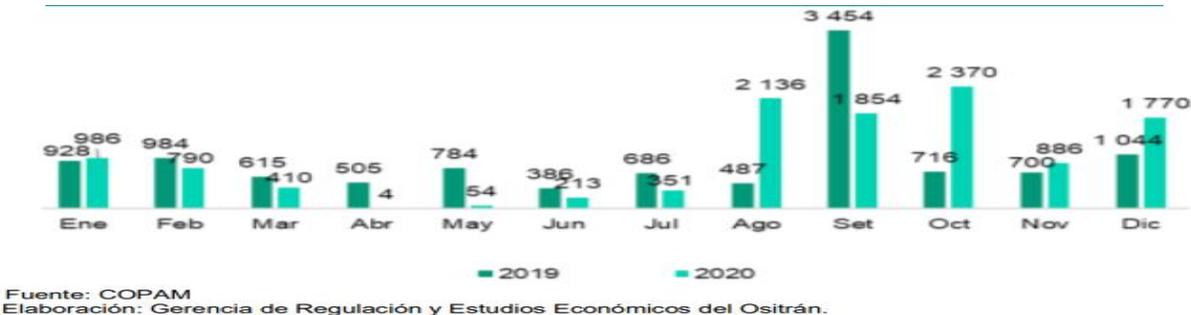
Movimiento de Contenedores en Servicio Estándar, 2018-2019 (En TEUs



- Datos registrados en su “Informe de Desempeño 2020” de (Ositrán, 2021), “Durante el 2020 COPAM movilizó 11 823 toneladas de carga fraccionada bajo las operaciones de cabotaje, equivalente a un crecimiento de 4,7% respecto al 2019 en el que se movilizaron 11 289 toneladas” (pág.15).

Figura 4

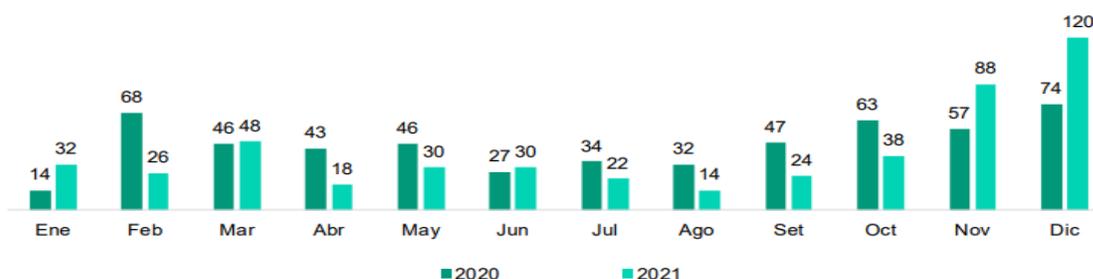
Movimiento de Carga Fraccionada en Servicio Estándar, 2019-2020 (En TEUs)



- Datos registrados en su “Informe de Desempeño 2021” de Ositrán, 2022), “Durante el 2021, el Concesionario movilizó 490 TEU correspondientes al servicio estándar de carga de contenedores de 20 y 40 pies, lo cual representó una caída interanual del 11,1%, luego del significativo incremento del 195% registrado el 2020” (pág.14).

Figura 5

Movimiento de Contenedores en Servicio Estándar. 2020-2021 (En TEUs)



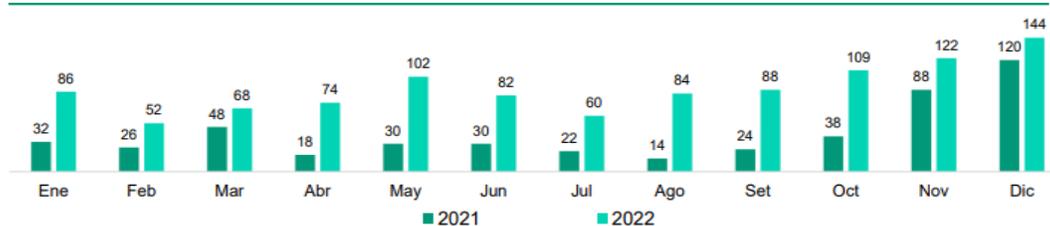
Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Datos registrados en su “Informe de Desempeño 2022” de (Ositrán, 2023), “Durante el 2022, se movilizaron 1071 TEU, lo cual presentó un importante incremento de 118% con relación al año anterior (pág.13).

Figura 6

Movimiento de contenedores en Servicio Estándar 2021-2022 (en TEUS)



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Tiempo de permanencia de la carga en el puerto

El incremento del flujo de carga de un puerto es directamente proporcional a su tiempo de permanencia, mientras más cantidad de movimiento de carga más son sus costos logísticos e inseguridad en el sistema de transporte. Todas estas operaciones tanto de embarque como desembarque, desde la nave hasta los almacenes de destino,

se refleja cuando se realiza de manera directa, es decir, desde la nave al camión, así como el flujo de carga tanto de embarque como desembarque, que impacta en las operaciones portuarias porque incrementa la estadía de la nave en el muelle, como consecuencia un incremento de los fletes y competitividad del puerto.

Para todo esto, existe un proyecto normativo “Lineamientos para el monitoreo y control del transporte terrestre de carga y mercancías al interior de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao” Ley 27943. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones et al, (2019) establecen que la medición del tiempo de permanencia de los vehículos de carga al interior de los puertos se realiza de manera manual, el registro de tiempos de permanencia se encuentra limitado a la información que se puede obtener al momento que pasa por el gate de ingreso hasta su salida. Con este proyecto se pretende establecer un monitoreo y control del flujo de carga y mercancías al interior de los terminales portuarios de uso público a través de una plataforma tecnológica de geolocalización de la APN, con el objetivo de aumentar la competitividad de la actividad portuaria y modernización permanente. Esto para el puerto del Callao. Con respecto al Terminal portuario de Yurimaguas Nueva Reforma, según la Autoridad Portuaria Nacional en el “Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas- Nueva Reforma”, dictado en su versión final de contratos y concesiones, el tiempo de recepción de la mercancía para cualquier usuario no deberá exceder los 30 minutos y serán contados desde la fecha y hora desde que ingresa la mercancía en el vehículo de transporte y la fecha y hora en la que se recibe y se descarga. Para el Servicio Estándar comenzará antes de 72 horas comenzando desde la fecha y hora de amarre de la Nave en que se embarca la mercancía, a menos que se

trate de un Servicio Especial no solicitado por el Usuario, en tal caso los tiempos de recepción de Mercancía en cualquier trimestre no podrá ser superior a 20 minutos. Con respecto a la entrega de mercancías, no deberá exceder de 30 minutos, que son desde la fecha y hora en que ingresan el vehículo de transporte hasta la fecha y hora en que se cargue y retire la mercancía sobre el vehículo de transporte. “El tiempo de entrega de Mercancías en ningún caso comenzará antes que el usuario pague los servicios prestados por el TPY-NR, el promedio de los tiempos de entrega de mercancías observando cualquier trimestre, no podrá ser superior a 20 minutos” (pág. 108).

Según Informes de desempeño de Ositran, (2019) para el 2018, “Copam movilizó 85,5 mil Toneladas de carga fraccionada bajo las operación de cabotaje” (pág. 12). (Ositran, 2020) para el 2019, “Copam movilizó 11.3 mil toneladas de carga fraccionada bajo la modalidad de operaciones de cabotaje” (pág.14). (Ositran, 2021) para el 2020, “Copam movilizó 11 823 toneladas de carga fraccionada bajo las operaciones de cabotaje pero por motivos de covid, presento sólo carga líquida a granel movilizandose 649,1 toneladas” (pág.15). (Ositran, 2022) para este año 2021, “Copam movilizó 17,174 toneladas de carga fraccionada bajo operaciones de cabotaje” (pág.14). (Ositran, 2023) durante el 2022 “Copam movilizó 16 821 toneladas bajo las operaciones de cabotaje resultando en una caída de 2.1% respecto del 2021” (pág.14).

c) Precios y tarifas de los servicios

1. Precios.

Según la concesionaria portuaria amazónica (Copam), los servicios no regulados son servicios proporcionados a solicitud de los usuarios y el Concesionario está facultado a

cobrar un precio por ello. Sin embargo, el Regulador podrá verificar las condiciones de competencia para un determinado servicio especial que el concesionario este prestando en el terminal portuario. Entonces (Ositran, 2018) en su “Informe de Desempeño 2018” menciona que, “conforme a lo establecido en el contrato de concesión, el concesionario está facultado a cobrar precios por la contraprestación de aquellos servicios especiales y servicios no portuarios que se presten en condiciones de libre competencia” (pág.17).

2. Tarifas

El TPY-NR, sus tarifas y precios estan regulados por Ositran, relacionados solo a los servicios especiales y estándar. Para la fijación de tarifas (Ositran, 2018) “fijó tarifas provisionales con el fin de permitir la prestación del servicio en beneficio de los usuarios en tanto finalice el procedimiento de fijación tarifaria definitivo”. “A partir del quinto año , Ositran podrá realizar de oficio la primera revisión de las tarifas. Asimismo, podrá revisarlas de oficio cada cinco años”. Por su parte, Copam a partir del quinto año de la concesión, reajustará anualmente las tarifas.

Finalmente, los precios y tarifas han influido negativamente en el nivel de demanda registrado por el TPY-NR, las cuales en la tesis de (Figuroa et al, 2018) sobre “Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas-Nueva Reforma”, nos revela que su nivel de demanda registrado por el TPY-NR es gracias a que sus tarifas estan por encima de lo que cobra el aún existente TPY-Enapu (vease figura 7 y tabla 6). “Dichas tarifas son de entre 30% y 100% mayores a las que cobra el terminal existente, que ha conllevado que potenciales usuarios desistan de los

beneficios en términos de eficiencia y seguridad que obtendrían del nuevo terminal, por un ahorro de costos” (pág.26).

Figura 7

Tarifas de Servicios Regulados Entidad Prestadora: Concesionaria Puerto Amazonas S.A. Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (En soles, no incluye IGV)

Tarifas vigentes a partir del 01 de enero del 2023

1. Servicio Estándar a la Nave			
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora hora	0,90	Resolución N° 043-2016-CD-OSITRAN

2. Servicios Estándar a la Carga			
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 20 pies	Por contenedor	297,76	Resolución N° 043-2016-CD-OSITRAN
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 40 pies	Por contenedor	399,81	
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 20 pies	Por contenedor	115,03	
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 40 pies	Por contenedor	137,92	
Embarque o Descarga de Carga Fraccionada	Por tonelada	20,64	
Embarque o Descarga de Carga Rodante	Por tonelada	93,09	
Embarque o Descarga de Granel Sólido	Por tonelada	20,53	
Embarque o Descarga de Granel Líquido	Por tonelada	11,39	
Embarque o Desembarque de Pasajeros	Por pasajero	13,04	

3. Servicios Especiales Regulados			
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén descubierto)			
Del día 4 al 8	Tonelada/día	3,46	Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN
Día 9 al 15	Tonelada/día	3,46	
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3,46	
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén cubierto)			
Del día 4 al 8	Tonelada/día	3,46	Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN
Día 9 al 15	Tonelada/día	3,46	
Día 16 en adelante	Tonelada/día	4,06	
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén refrigerado)			
Del día 1 al 8	Tonelada/día	3,99	Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN
Día 9 al 15	Tonelada/día	3,99	
Día 16 en adelante	Tonelada/día	4,06	
Almacenamiento Carga rodante			
Del día 4 al 8	Tonelada/día	14,12	Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN
Día 9 al 15	Tonelada/día	17,46	
Día 16 en adelante	Tonelada/día	26,88	
Almacenamiento Carga peligrosa			
Recargo de carga peligrosa para contenedores ^{IV}	TEU/día	31%	Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN
Recargo de carga peligrosa fraccionada ^{IV}	Tonelada/día	36%	
Almacenamiento Carga proyecto			
Recargo por carga sobredimensionada	TEU/día o Tonelada/día ^V	50%	Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN
Embarque o descarga de contenedores IMO de 20 pies^{VI}	Contenedor	482,39	Resolución N° 031-2018-CD-OSITRAN
Embarque o descarga de contenedores IMO de 40 pies^{VI}	Contenedor	674,66	
Consolidación/desconsolidación			
Contenedor de 20 pies con carga paletizada	Contenedor	594,03	Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	837,64	
Contenedor de 40 pies con carga paletizada	Contenedor	830,55	
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	1 046,37	
Pesaje adicional			
Contenedores	Contenedor	44,22	Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN
Carga fraccionada/suelta	Camión	84,33	
Colocación/remoción de etiquetas, precintos			
Colocación/remoción de etiquetas	Contenedor	39,33	Resolución N° 032-2017-CD-OSITRAN
Colocación/remoción de precintos	Contenedor	39,33	
Suministro de energía a contenedores reefer	Contenedor/hora	7,68	
Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario			
Grúa de celosía	Hora	212,59	Resolución N° 031-2018-CD-OSITRAN
Grúa telescópica	Hora	194,25	
Reach stacker	Hora	191,54	
Montacarga (a la nave)	Hora	207,75	
Montacarga (a almacenamiento)	Hora	113,25	
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer^{VI}			
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	875,46	Resolución N° 031-2018-CD-OSITRAN
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	1 036,02	

Fuente: Ositran 2023

Tabla 6

Tarifas tráfico de cabotaje - terminales portuarios de Yurimaguas

VIGENTES DEL 01.01.2022 AL 30.06.2022
EN SOLES

CONCEPTO		S/.	I.G.V.	TOTAL
SERVICIOS REGULADOS				
Art. 201	SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE DE NAVES Por cada Operación Terminal Portuario de Iquitos	67.60	12.17	79.77
Art. 202	USO DE AMARRADERO			
	1. Naves de Alto Bordo Por Metro de Eslora - Hora Terminal Portuario de Iquitos	0.28	0.05	0.33
	2. Naves menores de hasta 80 metros de Eslora Por Nave / Día	135.20	24.34	159.54
	3. Barcazas, Chatas y similares Por Embarcación / Día	13.52	2.43	15.95
Art. 203	USO DE MUELLE			
	Por Tonelada de peso			
	Carga Fraccionada	4.31	0.78	5.08
	Carga Rodante	24.01	4.32	28.33
	Carga Sólida a granel	3.43	0.62	4.05
	Carga Líquida a granel	1.71	0.31	2.02
	Por Contenedor			
	Contenedores con carga de 20 pies	102.90	18.52	121.42
	Contenedores vacíos de 20 pies	22.29	4.01	26.31
	Contenedores con carga de 40 pies	154.34	27.78	182.12
	Contenedores vacíos de 40 pies	36.01	6.48	42.50
SERVICIOS NO REGULADOS				
Art. 206	SERVICIO DE TRANSFERENCIA			
	Por Tonelada de peso			
	Carga Fraccionada	0.88	0.16	1.04
	Carga Sólida a granel	0.88	0.16	1.04
	Carga Rodante	1.71	0.31	2.02
	Por Contenedor con carga			
	Contenedores de 20 y 40 pies	12.88	2.32	15.20
	Por Contenedor vacío			
	Contenedores de 20 y 40 pies	8.57	1.54	10.12
Art. 207	SERVICIO DE MANIPULEO			
	Por Tonelada de peso			
	Carga Fraccionada	0.88	0.16	1.04
	Carga Sólida a granel	0.88	0.16	1.04
	Carga Rodante	1.71	0.31	2.02
	Por Contenedor con carga			
	Contenedores de 20 y 40 pies	12.88	2.32	15.20
	Por Contenedor vacío			
	Contenedores de 20 y 40 pies	12.56	2.26	14.82
Art. 208	ALMACENAMIENTO DE CARGA			
	Por Tonelada de peso / Día			
	Carga Fraccionada			
	* Primer período	0.68	0.12	0.80
	* Segundo período	1.04	0.19	1.22
	* Tercer período	1.36	0.24	1.60
	Carga Rodante			
	* Primer período	6.86	1.23	8.09
	* Segundo período	10.29	1.85	12.14
	* Tercer período	13.72	2.47	16.19
	Carga Sólida a granel			
	* Primer período	0.08	0.01	0.09
	* Segundo período	0.12	0.02	0.14
	* Tercer período	0.16	0.03	0.19
	Por T.E.U. / Día			
	Contenedores con Carga			
	* Primer período	8.57	1.54	10.12
	* Segundo período	12.88	2.32	15.20
	* Tercer período	17.15	3.09	20.24

	Contenedores Vacíos			
	* Primer período	4.31	0.78	5.08
	* Segundo período	6.02	1.08	7.11
	* Tercer período	8.57	1.54	10.12
Art. 209	USO DE EQUIPOS, EMBARCACIONES Y MATERIAL DE TRABAJO			
	Por hora			
	Equipos de Manipuleo y Tracción			
	Cargador frontal	159.53	28.71	188.24
	Grúa - Hasta 20 toneladas	199.41	35.89	235.30
	Grúa - Más de 20 toneladas	319.06	57.43	376.49
	Montacargas - Hasta 7,000 libras	99.70	17.95	117.65
	Montacargas - Hasta 44,093 libras (20 TM)	119.65	21.54	141.18
	Montacargas - Más de 44,093 libras (Más 20 TM)	199.41	35.89	235.30
	Portacontenedor Lleno	319.06	57.43	376.49
	Portacontenedor Vacío	199.41	35.89	235.30
	Tractor	99.70	17.95	117.65
	Camión con plataforma	159.53	28.71	188.24
	Barredora (3 horas mínimo facturable)	119.65	21.54	141.18
	Motobomba o Electrobomba	79.76	14.36	94.12
	Autobomba	119.65	21.54	141.18
	Vagoneta - Hasta 2 toneladas	3.99	0.72	4.71
	Más de 2 toneladas	19.94	3.59	23.53
	Otros Equipos no especificados	79.76	14.36	94.12
	Equipo de pesaje			
	Balanza - Por Pesada	23.93	4.31	28.24
	Embarcaciones			
	Lancha	119.65	21.54	141.18
	Material de trabajo - Por Hora	15.95	2.87	18.82
Art. 210	OCUPACION DE MUELLES O AREAS - Por m2 /Día			
	a. Ocupación de Muelles			
	Por m2/día	1.20	0.22	1.41
	b. Ocupación de Áreas			
	1. Carga Fraccionada o a granel			
	Por m2/día	1.20	0.22	1.41
	2. Carga Rodante			
	Por unidad/día			
	- Automóviles y Camionetas	9.97	1.79	11.77
	- Ómnibus y Camiones	43.87	7.90	51.77
	- Equipos pesados y otros	59.82	10.77	70.59
Art. 213	CONSOLIDACION O DESCONSOLIDACION DE CONTENEDORES - Por cada servicio de llenado o vaciado			
	Contenedor de 20 pies	239.29	43.07	282.36
	Contenedor de 40 pies	358.94	64.61	423.55
Art. 214	DESGLOSE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE			
	Por desglose	79.76	14.36	94.12
Art. 217	PERNOCTE DE CAMIONES			
	Por cada vehículo	79.76	14.36	94.12
Art. 218	SERVICIO A PASAJEROS			
	Por pasajero	16.95	3.05	20.00
Art. 221	BARRIDO CONTENEDOR VACIO			
	Por Contenedor de 20 pies ó 40 pies	27.92	5.03	32.94
Art. 225	OTROS SERVICIOS NO INDICADOS EN EL TARIFARIO			
	Por Cotización			

Fuente : Enapu 2022

Para los embarcaderos informales no presentan y no existen registros de movimiento de naves ni de carga y ningún requisito de atracar balsas, ni cobros alguno para las naves, ni para la carga.

3. Reducción de los servicios

Se ha mencionado repetidas veces la importancia de los puertos en el desarrollo económico de una nación, pero para contar con ello según la Universidad del Pacífico en un informe especial realizado por profesores y graduados del programa MBA de (Nizama Zevallo, 2020) en su tesis sobre “El transporte marítimo internacional en el ámbito del desarrollo comercial peruano, 2018”, afirma que, existen relación positiva y significativa entre el transporte marítimo internacional con el desarrollo comercial, infraestructura portuaria, políticas de comercio internacional. Para ello, deben “mantener y sostener el nivel óptimo de desarrollo comercial, dando importancia al transporte internacional, fortaleciendo las actividades comerciales. Fortalecer el desarrollo de la infraestructura portuaria peruana, porque mientras se tenga puertos en óptimas condiciones, el desarrollo comercial peruano seguirá incrementandose” (pág.102).

En un inicio, Enapu tenía la administración de los puertos a nivel nacional, con el tiempo esto cambió y se dió concesiones a empresas privadas de la gestión portuaria y modernizar las infraestructuras de estos puertos y aumentar su demanda y eficiencia. Todo esto, debido al crecimiento de las ciudades y población, en donde Enapu demostró no saber administrar la Empresa y sus déficits operativos que presento en el 2020 según (Enapu , 2020) en su “Informe Empresarial de Enapu S.A. para la Trasferencia de Gestión en el MTC” afirma que, la Empresa no podrá mantenerse en operación y que, “Para enfrentar esta situación, la administración de la empresa ejecutó un plan de inversiones para optimizar la infraestructura de los principales terminales portuarios a

cargo de Enapu SA”. Asimismo, “propuso redimensionar y reestructurar la Empresa y el consecuente retiro del personal excedente (pág.28).

Todo esto, no impidió para que Enapu Yurimaguas continúe operando a pesar de sus antecedentes ya existentes que (Figuroa et al, 2018) anteriormente mencionaba sobre sus “limitaciones tecnológicas y de espacio del TPY-Enapu” (pág.3). Aparte de su incapacidad, deficiencias en la prestación de sus servicios de la única competencia formal del TPY-NR. Esto produjo una reducción de algunos productos y servicios, para el Puerto Enapu, limitándose a ofrecer solo aquellas necesarias y de acuerdo a sus posibilidades porque carecían de maquinarias para cumplir necesidades principales. Con todo esto, el Nuevo TPY-NR tendría que obtener ventajas que no se aprovechó, porque su escasa demanda proyectada impidió el inicio de la II fase que traería consigo nuevos servicios.

Tabla 7

FASE I - Obras iniciales

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	EQUIPAMIENTO PORTUARIO
1) Construcción del muelle con dos amarraderos: el muelle tendrá una longitud de 120 metros y de ancho 12 metros.	<ul style="list-style-type: none">• Una Grúa móvil sobre ruedas con pluma giratoria de celosía y de una capacidad de levante de 30 Ton a 12 metros.
2) Construcción del atracadero para pasajeros, de 10 metros de longitud.	<ul style="list-style-type: none">• Una grúa autopropulsada sobre ruedas con pluma giratoria de 30 Ton. de capacidad.
3) Áreas de almacenamiento techado para carga general de una superficie de 6.092 m2.	<ul style="list-style-type: none">• Un Reach Stacker.• Dos (2) tractores de tiro para tráiler de 30 Ton.
4) Área de almacenamiento techado para procesamiento y acopio para las mercancías perecibles de una superficie de 600 m2.	<ul style="list-style-type: none">• Seis (6) elevadores de 4 Ton.• Cuatro (4) vagonetas de 30 Ton.• (2) chasis para contenedores.
5) Patio para el almacenamiento de contenedores de una superficie de 7994 m2.	<ul style="list-style-type: none">• Una (1) embarcación para mantenimiento de obras de río.
6) Construcción de una estructura de retención aguas arriba del muelle.	<ul style="list-style-type: none">• Otros equipos accesorios para manejo carga (equipos y herramientas para taller de mantenimiento, juego de balanza para grúa, juego de equipos de izaje, entre otros).

Tabla 8

FASE II – Obras en función de la demanda

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	EQUIPAMIENTO PORTUARIO
7) Ampliación del muelle con un amarradero adicional de 60 metros de longitud y 12 metros de ancho.	<ul style="list-style-type: none">• Una grúa autopropulsada sobre ruedas, pluma giratoria de 30 Ton. de capacidad de diseño.
8) Ampliación del área de almacenamiento techado en 5.628 m2.	<ul style="list-style-type: none">• Un (1) tractor de tiro para tráiler de 30 Ton.• Tres (3) elevadores de 4 Ton.
9) Ampliación del Patio para el almacenamiento de contenedores en 6.977 m2.	<ul style="list-style-type: none">• Dos (2) vagonetas de 30 Ton.• Un (1) chasis para contenedores.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

1.3. Definición de términos básicos

- **Cabotaje:** “Transporte de mercancías nacionales o nacionalizadas a través de la vía marítima, o la navegación entre dos puntos de las costas del país, sin pasar por territorio extranjero”, (pág.12). (Arancibia et al, 2018).
- **Contenedores:** “Los contenedores son unidades ejecutables de software en las que el código de la aplicación se empaqueta junto con sus bibliotecas y dependencias, de forma común para que el código pueda ejecutarse en cualquier lugar”. Como una sola unidad, el contenedor puede moverse con facilidad y ejecutarse en cualquier sistema operativo en cualquier contexto. Se usan en el sector del transporte para aislar diferentes cargas. (International Business Machines Corporation, 2020).
- **Demanda proyectada,** es el análisis de su oferta y demanda de una determinada empresa, consiste en hacer un pronóstico, prever el estado que tendrá la demanda máxima tras un periodo determinado, esto se hace con el

fin de preparar a la empresa para poder ofertar lo suficiente ante dichas condiciones y aprovecharse del estado de su mercado. (Torres, 2024).

- **Déficit.** El término déficit se emplea regularmente para las cuentas públicas de una administración. Por lo que un escenario económico de déficit se suele considerar negativo, al no poder cubrirse los gastos de la administración, al mismo tiempo se conoce como la falta o escasez de algo necesario en este caso de su demanda del Terminal Portuario de Yurimaguas. (Sevilla Áreas, 2020).

CAPÍTULO II: HIPÓTESIS Y VARIABLES

2.1. Hipótesis General

Los factores críticos se relacionan significativamente con el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.

2.1.1. Hipótesis específicas

- El incremento de los precios del servicio de cabotaje se relaciona significativamente con el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.
- Las fuertes lluvias y calor extremo del clima de la selva se relacionan significativamente con el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.
- La competencia formal e informal se relacionan significativamente con el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.
- Las ineficiencias en el servicio de cabotaje se relacionan significativamente con el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.

2.2. Definición de variables

2.2.1. Variable 1 Factores críticos que influyen en la demanda

A. Definición conceptual

Los "factores críticos que influyen en la demanda" (Torres, 2024). Se refieren a los elementos o variables clave que tienen un impacto significativo en el nivel de

demanda de un producto o servicio en particular, el análisis de demanda puede impulsar el crecimiento de un negocio al proporcionar información crucial sobre las necesidades y preferencias de los clientes”. Estos factores pueden incluir condiciones del mercado, preferencias de los consumidores, estrategias de precios, competencia, tendencias económicas e influencias externas que dan forma a la dinámica general de la demanda en un mercado determinado. Comprender y analizar estos factores críticos es esencial para que las empresas desarrollen modelos eficaces de previsión de la demanda y adapten sus estrategias para satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes.

B. Definición operacional

Dimensiones

- X1.- Incremento de los precios
- X2.- Clima.
- X3.- Competencia formal e informal.
- X4.- Ineficiencias existentes.

2.2. 2. Variable 2 Demanda proyectada del Servicio de cabotaje

A. Definición conceptual

La "demanda proyectada del servicio de cabotaje" según (Wilkins Binder, 2024). Dice que “Comúnmente el cabotaje marítimo es entendido como el transporte marítimo entre puntos del territorio nacional” (pag.1). (Arrese Chávez, 2020). “Se refiere específicamente al nivel de interés y necesidad de servicios de transporte marítimo entre puertos nacionales dentro de un país” (pag.61). En el contexto de la

investigación sobre la demanda proyectada del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas, se trata de evaluar el volumen de carga o pasajeros que buscan servicios de transporte a través de rutas de cabotaje que conectan el Terminal Portuario de Yurimaguas con otros puertos nacionales. Los factores que influyen en esta demanda pueden incluir actividades comerciales, necesidades logísticas, desarrollo de infraestructura, regulaciones gubernamentales y la eficiencia del servicio de cabotaje para cumplir con los requisitos de transporte.

B. Definición operacional

Dimensiones

Y1.- Número de envíos

Y2.- Peso de la carga.

Y3.- Distancia recorrida.

Y4.- Precio del servicio.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1. Diseño metodológico

3.1. 1. Tipo de investigación

La investigación fue clasificada como aplicada porque se analizó la información en un momento determinado de tiempo, estudiándose hechos y fenómenos acaecidos en su momento. (Frascati, 2015). “Comprende el trabajo creativo y sistemático realizado con el objetivo de aumentar el volumen de conocimiento (incluyendo el conocimiento de la humanidad, la cultura y la sociedad) y concebir nuevas aplicaciones a partir del conocimiento disponible” (pág.47). Este tipo de investigación se caracteriza por ayudar a solucionar y resolver problemas prácticos de la vida productiva y mejorar la eficiencia de procesos y tecnologías existentes.

3.1. 2. Alcance de investigación

La investigación fue clasificada como explicativa, porque la investigación “busca una explicación y determinación de los fenómenos”, centrados básicamente en explicar porque ocurre un fenómeno, en que, condiciones se manifiesta o porque se relacionan dos o más variables (Ramos Galarza, 2020) (pag.3).

3.1. 3. Diseño

Según su naturaleza de la investigación, es de carácter no experimental. Por lo tanto, se tomará una muestra en la cual:

$$M = O_x r O_y$$

Donde:

M = Muestra.

O = Observación.

x = Factores que Influyen en la demanda.

y = Servicio de Cabotaje.

r = Relación de variables.

3.2. Población y muestra

3.2. 1. Población

Hemos tomado a empresas que ofrecen sus servicios de cabotaje en puertos y Terminal Portuario Yurimaguas-formales e informales, para ello se han tomado datos de los informes de desempeño de los años 2018-2022 Copam.

3.2. 2. Muestra

(Bologna, 2022). Se llama muestra a un subconjunto de una población que comparte sus características en los aspectos de interés para la investigación. La muestra va ligada al de representatividad, es decir a su capacidad de actuar como “representante” de los elementos de la población que no han sido seleccionados.

Tamaño: Para el cálculo del tamaño se consideró un nivel de error 0.15 y un nivel de confianza de 0.90 el tamaño de la población es de 26 empresas. Se aplicará la fórmula para poblaciones finitas.

Fórmula

$$n = \frac{Z^2 \times p \times q \times N}{e^2 (N-1) + Z^2 \times p \times q}$$

Datos

Alfa = 0,10

Z = 1.28155157

Error = 0.15

Población = 26

Varianza = 0.25

p = 0.5

$$n = \frac{(1.28155157)^2 \times 0.5 \times 0.5 \times 26}{(0.15)^2 (26 - 1) + (1.28155157)^2 \times 0.5 \times 0.5} = 12.0914941 = 12$$

Por lo tanto, se encuestaron 12 empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma periodo 2023 para estimar los parámetros con un error de 0,15 y un nivel de confianza de 0.90.

3.3. Técnicas de recolección de datos

Para la presente investigación, se utilizó la encuesta a las empresas que ofrecen el servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma (TPY-NR). La encuesta es uno de los principales instrumentos cuantitativos, de gran aporte para poder cuantificar estadísticamente la información, en ese marco, se utilizó el cuestionario, el cual consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir (Hernández et al, 2018) (pág.217). En ese sentido, para la investigación se hará uso de un cuestionario con preguntas cerradas.

3.4. Técnicas para el procesamiento de la información

Posterior a la recopilación de información, es importante seleccionar y determinar cuál será la forma de procesamiento de los datos que se han ido acumulado en cada uno de los instrumentos utilizados (Del Cid Pérez, Méndez et al, 2007).

Los datos procesados servirán para tener un mayor alcance con respecto al análisis de las variables, es importante determinar correctamente la técnica, ya que esto influye para la validación de la hipótesis. Previamente se aplicará la prueba de normalidad a fin de determinar si los datos provienen de una población con distribución normal.

3.4. 1. Análisis descriptivo

Consiste en una estadística de primer nivel o básica, comprende una obtención de frecuencias, medidas centrales y de dispersión. Describe los datos del análisis, tipos de medidas y operaciones utilizadas.

3.4. 2. Análisis inferenciales

Según Sánchez et al, (2018) dice que es una “Estadística de segundo nivel, que se emplea para estimar relaciones de semejanzas y diferencias entre las poblaciones, a partir de las muestras de estudio. Puede ser paramétrica o no paramétrica” (pág.63). La presente investigación se desarrolló bajo una técnica inferencial que busca una correlacion independiente de escala media de las variables, mediante los métodos de r de Pearson.

(Sánchez et al, 2018) lo define como: “Correlación estadística que se basa en puntajes o valores en escala de intervalo; cuantifica la dirección y el grado de relación que existe entre dos variables (pág.40).

Bajo esta definición se puede concluir que la correlación de Pearson es adecuada para la presente investigación, la hipótesis establecida definirá el alcance del estudio. Asimismo, se espera obtener un resultado óptimo con respecto a los puntajes de escala en los intervalos para una mejor comprobación de la hipótesis.

3.5. Aspectos éticos

La investigación se llevó a cabo, teniendo presente el Marco del Código de Ética de la Universidad de San Martín de Porres y de la Comunidad Científica Internacional, que han sido tomadas en cuenta para el recojo de información de manera general. 50 asimismo, se hizo de conocimiento a los participantes sobre los objetivos que se querían lograr, por otro lado, se respetó la confidencialidad de quienes ayudaron en el desarrollo del estudio brindando información importante y debidamente documentada. También se tuvo en cuenta el respeto, honestidad, etcétera, así como la autenticidad de los derechos de los diferentes autores, especialistas que han sido considerados en el desarrollo de las conceptualizaciones, permitiendo conocer su realidad, así como su importancia, por tanto, no afectan los aspectos éticos y morales.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

4.1. Análisis de fiabilidad

El análisis de fiabilidad es una técnica utilizada en la investigación para evaluar la consistencia y estabilidad de una medida o escala. El objetivo principal del análisis de fiabilidad es determinar si las preguntas o ítems de una escala miden de manera consistente una variable o constructo específico.

Tabla 9

Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,826	40

Comentario: La fiabilidad medida por el Alfa de Cronbach debe ser mayor a 0,7 para que el instrumento tenga una adecuada consistencia interna. En este caso se obtuvo 0.826 constituye un buen valor. Los resultados podrán ser generalizados.

Tabla 3

Estadístico total - elemento

	Media de la escala si se elimina el elemento	Varianza de la escala si se elimina el elemento	Correlación elemento-total corregida	Alfa de Cronbach si se elimina el elemento
La demanda de servicios es estable	145,00	104,545	0,646	0,808
Los precios del servicio se incrementan	144,33	104,606	0,528	0,813
Hay factores que aumentan el precio del servicio	144,58	116,629	0,080	0,834
Se espera un déficit en la demanda actual	144,58	112,992	0,540	0,816
El aumento de precio provocará déficit de la demanda	144,17	106,515	0,641	0,809

Se presentan fuertes lluvias en el TP de Yurimaguas	143,58	115,538	0,344	0,821
Las fuertes lluvias y altas temperaturas afectan la demanda	143,75	113,477	0,463	0,818
Las fuertes lluvias y altas temperaturas afectan la seguridad y eficiencia de los servicios	143,67	113,697	0,412	0,819
Existen planes de contingencia para abordar interrupciones por lluvias y temperaturas	145,42	119,902	0,031	0,827
El riesgo de fuertes lluvias y temperaturas extremas es muy perjudicial a la demanda	143,83	108,515	0,744	0,809
Los competidores impactan en el déficit de demanda proyectado	143,42	114,083	0,419	0,819
Existen factores que diferencian los servicios ofrecidos por competidores	143,50	117,000	0,219	0,824
El precio de los competidores influye en el déficit de demanda	143,17	118,333	0,181	0,825
Toma el seguro del producto para reducir riesgos	144,83	129,424	-0,421	0,849
Las preferencias y percepciones de los clientes impactan sobre los proveedores de servicios de cabotaje	143,75	124,023	-0,558	0,833
Existen las ineficiencias más significativas en el servicio de cabotaje	144,67	106,970	0,653	0,809
Las ineficiencias en la seguridad y eficiencia del servicio de cabotaje impactan en la demanda	144,08	120,992	-0,063	0,832
Las ineficiencias han afectado la satisfacción de los clientes con el servicio de cabotaje	144,50	108,818	0,830	0,809
Se han implementado medidas para abordar estas ineficiencias	145,17	114,879	0,511	0,819
Los actores interesados perciben el impacto de las ineficiencias en el servicio de cabotaje	144,00	118,364	0,236	0,824
El número de envíos para el servicio de cabotaje se incrementa a lo largo del tiempo	144,33	115,515	0,421	0,820

El número de envíos depende del tipo de carga o destino	143,75	124,023	-0,558	0,833
El número de envíos proyectado para el próximo año será mayor	144,33	115,697	0,244	0,823
Los factores externos impactan sobre el número de envíos	143,42	106,811	0,693	0,808
Se implementan estrategias para incrementar el número de envíos y mejorar la demanda	144,83	105,061	0,842	0,804
El peso promedio de carga por embarque varía según tipo de carga o destino	143,58	113,902	0,664	0,816
El peso de la carga impacta en la capacidad y eficiencia del servicio de cabotaje	143,67	114,424	0,713	0,817
El peso de la carga impacta en la capacidad y eficiencia del servicio de cabotaje	144,33	106,606	0,701	0,808
Los factores externos impactan en el peso de la carga para el servicio de cabotaje	143,50	113,000	0,695	0,815
Conoce las iniciativas para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda	145,33	117,515	0,111	0,828
La distancia promedio recorrida para el servicio de cabotaje en el TPY es mayor que otros puertos	143,50	114,273	0,570	0,817
La distancia recorrida depende del tipo de carga o el destino	145,00	132,000	-0,471	0,855
La tendencia histórica de la distancia recorrida por el servicio ha cambiado con el tiempo	144,58	100,083	0,915	0,797
Los factores externos impactan en la distancia recorrida para el servicio	143,67	114,424	0,713	0,817
Se podrían implementar para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda general	143,58	114,811	0,567	0,818
El precio actual del servicio de cabotaje en el TPY si se compara con otros puertos	144,00	138,364	-0,728	0,861
El precio del servicio varía según el tipo de carga o destino	143,67	114,424	0,713	0,817

La tendencia del precio del servicio de cabotaje es que ha cambiado a lo largo del tiempo	143,92	117,356	0,259	0,823
Los factores externos impactan en el precio del servicio de cabotaje	143,33	111,152	0,826	0,812
Tiene conocimiento de las iniciativas que podrían implementarse para optimizar el precio del servicio	145,17	124,333	-0,218	0,840

Comentario: En la tabla estadístico-elemento muestra los nuevos alfa de Cronbach si se quitara alguna de las preguntas, buscando un mayor valor. Se observó un mayor valor si se eliminara cada una de 8 preguntas, aunque el coeficiente Alfa de Cronbach el aumento no es relevante, por lo tanto, no se anuló ninguna de las preguntas.

4.2. Análisis de normalidad

A. Formulación de hipótesis

Ho: Los datos de la muestra tienen una distribución normal

Ha: Los datos de la muestra no tienen una distribución normal

B. Nivel de significación

$\alpha = 0.05$

C. Prueba estadística

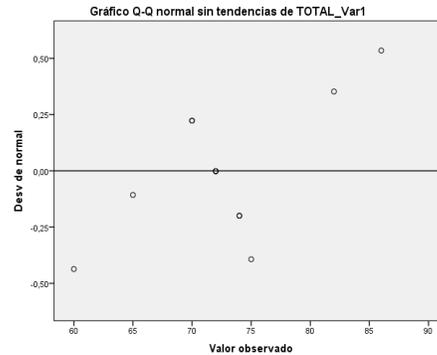
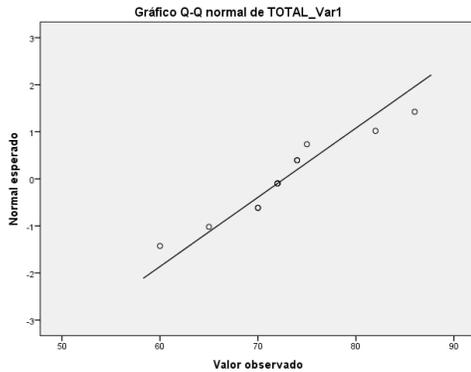
Prueba de Shapiro-Wilk

D. Cálculos

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
TOTAL_Var1	0,199	12	0,200*	0,941	12	0,513
TOTAL_Var2	0,189	12	0,200*	0,870	12	0,065

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

a. Corrección de la significación de Lilliefors



El gráfico Q-Q normal es una herramienta muy útil para evaluar si una muestra de datos sigue una distribución normal. La bisectriz en el gráfico Q-Q normal representa la distribución normal teórica, mientras que los puntos en el gráfico representan los cuantiles de la muestra que se están evaluando.

Si los puntos en el gráfico están aproximadamente en línea con la bisectriz, esto sugiere que la muestra sigue una distribución normal. Sin embargo, si los puntos se desvían significativamente de la bisectriz, esto sugiere que la muestra no sigue una distribución normal.

En particular, si los puntos están por encima de la bisectriz en la parte superior del gráfico y por debajo de la bisectriz en la parte inferior del gráfico, esto sugiere que la muestra tiene colas más pesadas de lo que se esperaría en una distribución normal. Esto podría indicar que hay valores extremos en la muestra que están causando esta desviación.

E. Conclusión

- Dado que el tamaño de muestra es menor a 50 se usó los resultados de la prueba de Shapiro-Wilk
- Para la variable FACTORES CRITICOS el $p\text{-valor} = 0,513$ mayor al nivel de significación, por lo tanto, no se rechaza la hipótesis nula y los datos de la variable

se ajustan a una distribución normal, por lo tanto, se usó técnicas de estadística paramétrica para comprobar las hipótesis.

- Para la variable DEMANDA PROYECTADA el p-valor = 0,065 mayor al nivel de significación, por lo tanto, no se rechaza la hipótesis nula y los datos de la variable se ajustan a una distribución normal, se usó técnicas de estadística paramétrica para comprobar las hipótesis.

○

4.3. Análisis descriptivo

Tabla 10

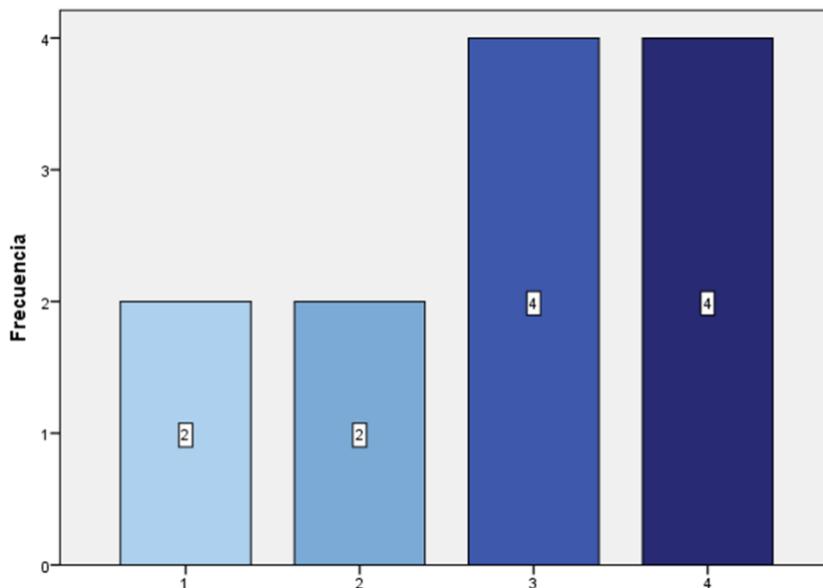
Distribución de los encuestados según su opinión sobre si la demanda de servicios es estable

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Nunca	2	16,7	16,7	16,7
Casi nunca	2	16,7	16,7	33,3
Válidos A veces	4	33,3	33,3	66,7
Casi siempre	4	33,3	33,3	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 8

Distribución de los encuestados según su opinión sobre si la demanda de servicios es estable



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario yurimaguas- nueva reforma periodo 2023.

Comentario: La eficiencia de las operaciones, la logística y la prestación de servicios puede afectar dependiendo qué tan bien se satisface la demanda de servicios de cabotaje, influyendo en su estabilidad. Al analizar los resultados en conjunto con estos factores, los investigadores pueden obtener una comprensión más profunda de la dinámica que influye en la demanda del servicio de cabotaje en la terminal portuaria de Yurimaguas e identificar áreas potenciales de mejora para abordar el déficit de demanda proyectado el 2023.

Tabla 11

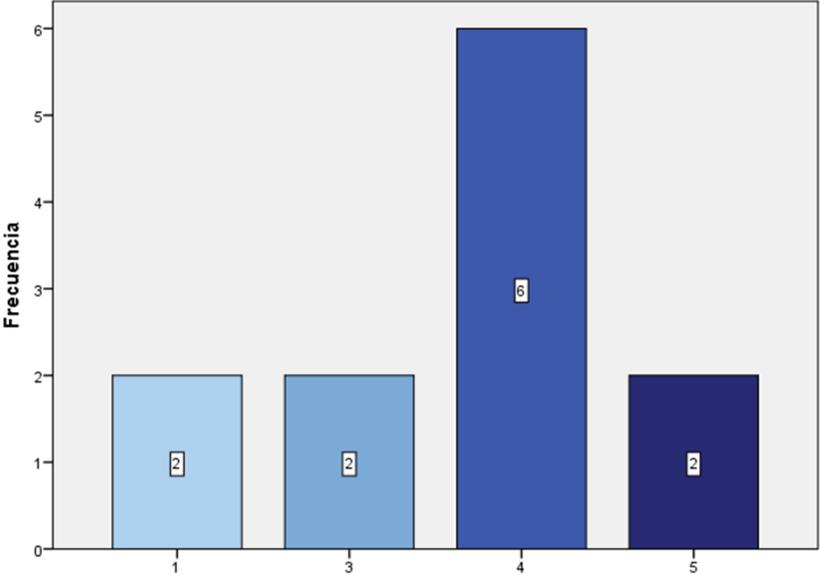
Distribución de encuestados según su opinión sobre los precios del servicio se incrementaron

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Nunca	2	16,7	16,7	16,7
Casi nunca	2	16,7	16,7	33,3
Válidos A veces	6	50,0	50,0	83,3
Siempre	2	16,7	16,7	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma,2023.

Figura 9

Distribución de encuestados según su opinión sobre los precios del servicio se incrementaron



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Comentario: De los resultados se desprende que la mitad de los encuestados indicaron que los precios del servicio aumentaron en ocasiones. Esto sugiere que puede haber factores específicos que impulsan los aumentos de periódicos en los precios de los servicios, lo que podría tener implicaciones para la demanda proyectada del servicio de cabotaje en la terminal portuaria de Yurimaguas. Las variaciones en la demanda basadas en tendencias estacionales o períodos pico podrían influir en las decisiones de precios, lo que llevaría a ajustes de precios intermitentes.

Tabla 12

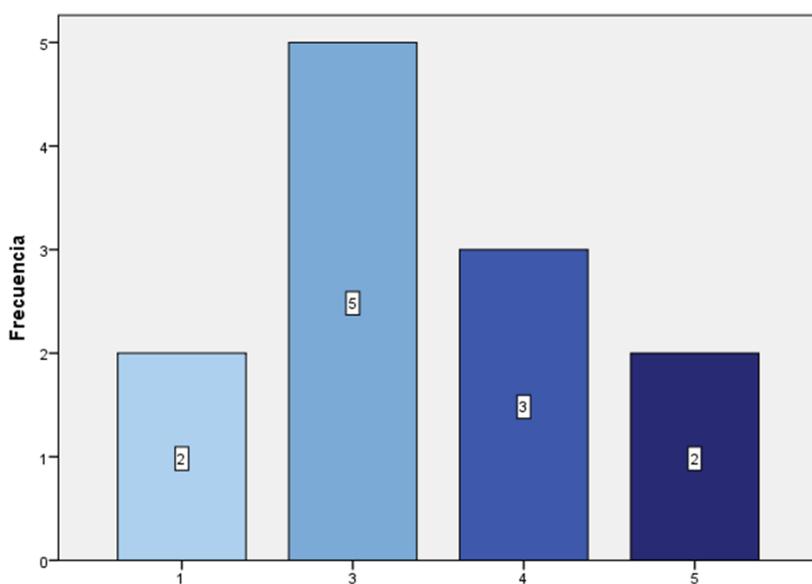
Distribución de encuestados según su opinión sobre si hay factores que aumenten el precio del servicio

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Nunca	2	16,7	16,7	16,7
Casi nunca	5	41,7	41,7	58,3
Válidos A veces	3	25,0	25,0	83,3
Siempre	2	16,7	16,7	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma 2023.

Figura 10

Distribución de encuestados según su opinión sobre si hay factores que aumenten el precio del servicio



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Comentario: Los resultados obtenidos de la pregunta, sugiere que, según los encuestados, son relativamente poco frecuentes los factores que conducen directamente a aumentos de precios en el sector de servicios de cabotaje en la terminal portuaria de Yurimaguas. Los proveedores de servicios pueden ser cautelosos a la hora de aumentar los precios con frecuencia para evitar alienar a los clientes sensibles a los precios. Al examinar estos resultados en el contexto de los factores mencionados anteriormente, los investigadores pueden obtener una mejor comprensión de la dinámica que influye en los aumentos de precios en el sector de servicios de cabotaje en la terminal portuaria de Yurimaguas.

Tabla 13

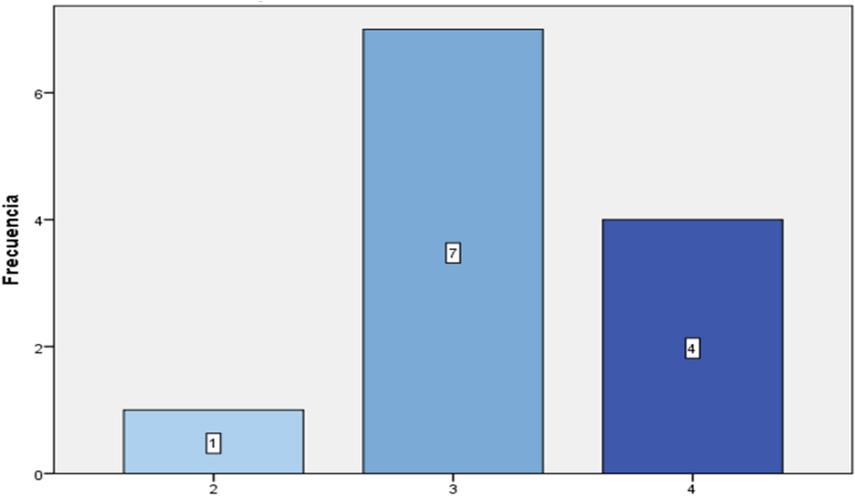
Distribución de encuestados según su opinión sobre si espera un déficit en la demanda actual

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi nunca	1	8,3	8,3	8,3
	A veces	7	58,3	58,3	66,7
	Casi nunca	4	33,3	33,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 11

Distribución de encuestados según su opinión sobre si espera un déficit en la demanda actual



Comentario: Eventos como cambios regulatorios, tensiones geopolíticas o desastres naturales pueden influir en los patrones de demanda y conducir a déficits anticipados. Al examinar estos resultados y considerar los factores mencionados anteriormente, los investigadores pueden obtener una comprensión más profunda de las razones detrás del déficit esperado en la demanda actual del servicio de cabotaje en la terminal portuaria de Yurimaguas. Este análisis puede informar estrategias para abordar los posibles desafíos de la demanda y mitigar el déficit proyectado durante el 2023.

Tabla 14

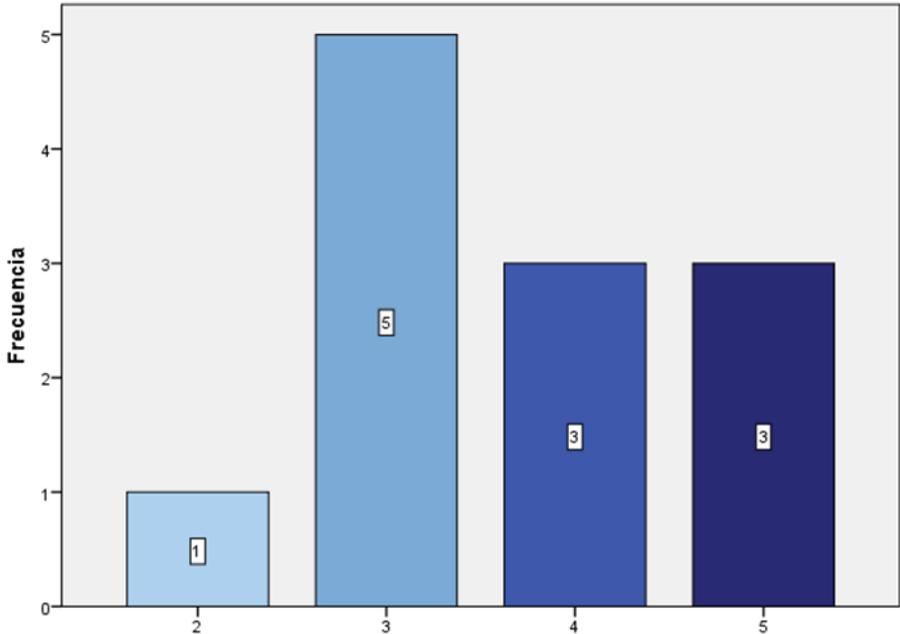
Distribución de encuestados según su opinión sobre si el aumento de precio provocaría déficit de la demanda

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi nunca	1	8,3	8,3
	A veces	5	41,7	50,0
	Casi siempre	3	25,0	75,0
	Siempre	3	25,0	100,0
	Total	12	100,0	100,0

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma,2023.

Figura 12

Distribución de encuestados según su opinión sobre si el aumento de precio provocaría déficit de la demanda



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma 2023.

Comentario: La elasticidad precio de la demanda de servicios de cabotaje puede desempeñar un papel en la determinación de cómo los cambios en los precios afectan los niveles generales de demanda. Al comprender estas respuestas y considerar los factores mencionados anteriormente, los investigadores pueden obtener información sobre el impacto potencial de los aumentos de precios en la demanda de servicios de cabotaje en la terminal portuaria de Yurimaguas.

Tabla 15

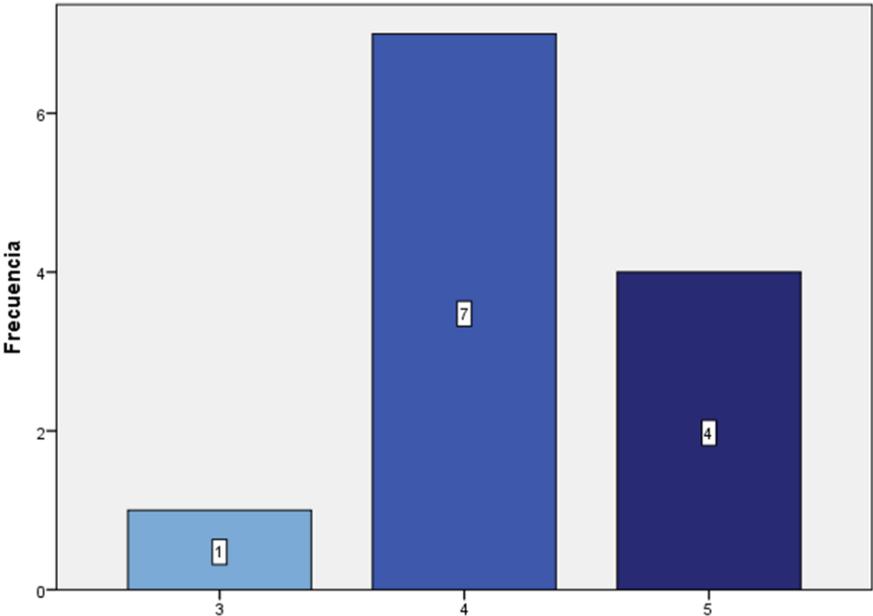
Distribución de encuestados según su opinión sobre si se presentan fuertes lluvias en el TP de Yurimaguas

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
A veces	1	8,3	8,3	8,3
Casi siempre	7	58,3	58,3	66,7
Siempre	4	33,3	33,3	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma,2023.

Figura 13

Distribución de encuestados según su opinión sobre si se presentan fuertes lluvias en el TP de Yurimaguas



Comentario: Las posibles razones de estos resultados pueden incluir: Patrones climáticos: El clima local en Yurimaguas puede caracterizarse por períodos de fuertes lluvias, lo que resulta en una mayor probabilidad de que se produzcan fuertes lluvias. - Variaciones estacionales: Ciertas estaciones en Yurimaguas podrían estar asociadas con un aumento de precipitaciones, contribuyendo a la percepción de que las lluvias fuertes ocurren con frecuencia o siempre. - Vulnerabilidad de la infraestructura: La

infraestructura alrededor de la terminal portuaria de Yurimaguas puede ser susceptible al impacto de fuertes lluvias, haciéndolas más notorias y memorables para los encuestados.

Tabla 16

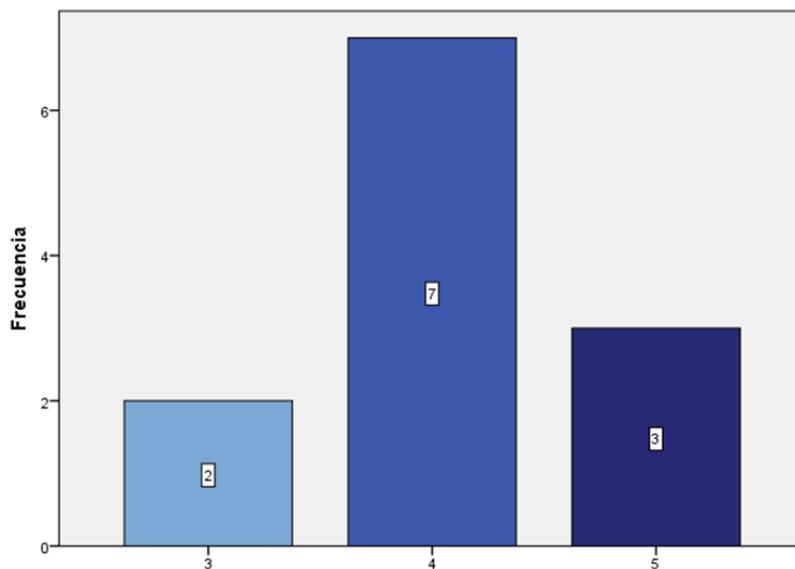
Distribución de encuestados según su opinión sobre si las fuertes lluvias y altas temperaturas afectan la demanda

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
A veces	2	16,7	16,7	16,7
Casi siempre	7	58,3	58,3	75,0
Siempre	3	25,0	25,0	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 14

Distribución de encuestados según su opinión sobre si las fuertes lluvias y altas temperaturas afectan la demanda



Comentario: Las posibles razones de estos resultados podrían incluir: Sensibilidad climática: Las fuertes lluvias y las altas temperaturas pueden disuadir a los clientes de utilizar los servicios de cabotaje, especialmente si las condiciones climáticas adversas

afectan el viaje o el manejo de la carga. Interrupciones operativas: Las condiciones climáticas extremas, como lluvias intensas, pueden interrumpir las operaciones portuarias, impactando la disponibilidad del servicio y potencialmente reduciendo la demanda. Comportamiento del cliente: Los clientes pueden ajustar sus cronogramas o volúmenes de envío en respuesta a las condiciones climáticas, lo que influye en la demanda general de servicios de cabotaje.

Tabla 17

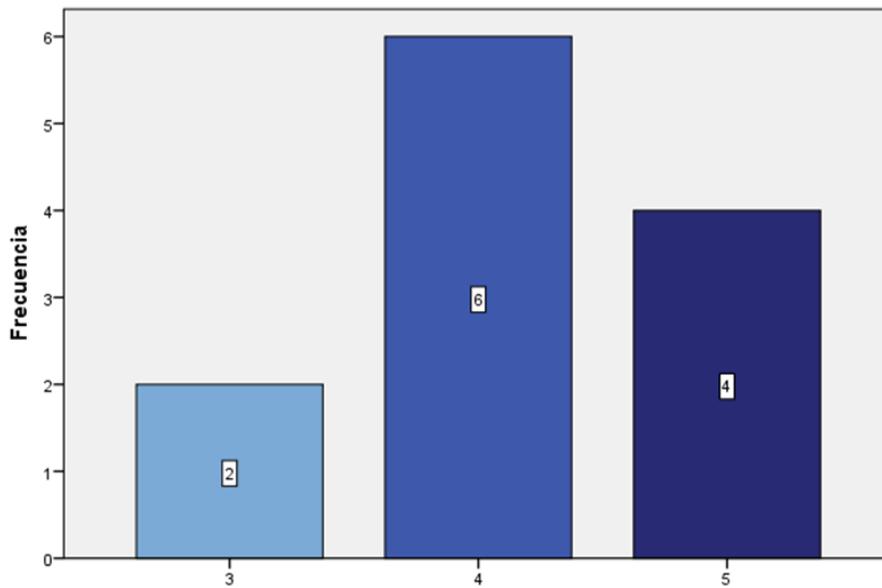
Distribución de encuestados según su opinión sobre si la fuertes lluvias y altas temperaturas afectan la seguridad y eficiencia de los servicios

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos A veces	2	16,7	16,7	16,7
Casi siempre	6	50,0	50,0	66,7
Siempre	4	33,3	33,3	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 15

Distribución de encuestados según su opinión sobre si la fuertes lluvias y altas temperaturas afectan la seguridad y eficiencia de los servicios



Comentario: Las posibles razones de estos resultados podrían incluir: Preocupaciones de seguridad: Las fuertes lluvias y las altas temperaturas pueden representar riesgos para la seguridad, como superficies resbaladizas, visibilidad reducida o enfermedades relacionadas con el calor, lo que afecta la operación segura de los servicios. Interrupciones operativas: las condiciones climáticas extremas, como fuertes lluvias y altas temperaturas, pueden interrumpir las operaciones del servicio, provocando retrasos o cancelaciones que afectan la eficiencia. Vulnerabilidad de los equipos: Las maquinarias, vehículos o infraestructura utilizados para los servicios pueden ser sensibles a condiciones climáticas adversas, afectando su desempeño y confiabilidad.

Tabla 18

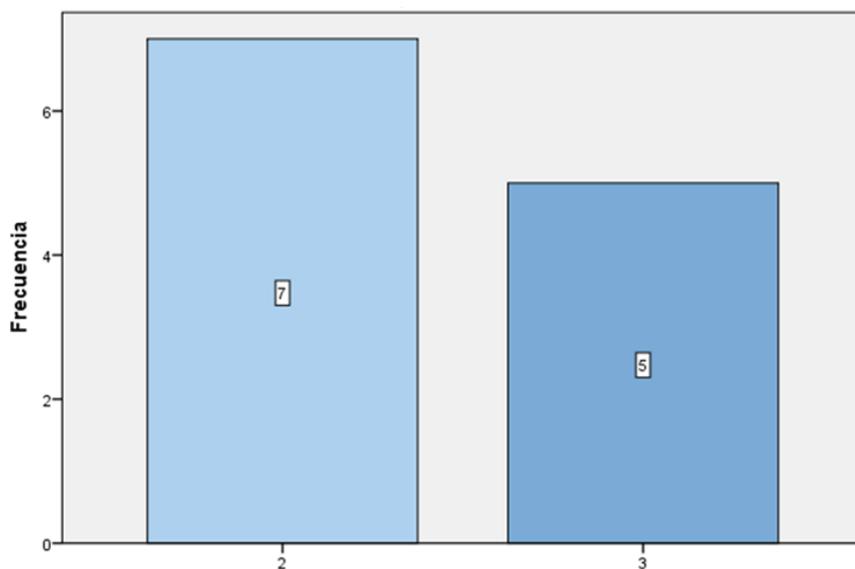
Distribución de encuestados según su opinión sobre si existen planes de contingencia para abordar interrupciones por lluvias y temperaturas

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi nunca	7	58,3	58,3	58,3
	A veces	5	41,7	41,7	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 16

Distribución de encuestados según su opinión sobre si existen planes de contingencia para abordar interrupciones por lluvias y temperaturas



Comentario: Las posibles razones de estos resultados pueden incluir: Falta de preparación: El alto porcentaje de encuestados que indicaron que casi nunca podría sugerir una falta de medidas proactivas o planes formalizados para hacer frente a las interrupciones causadas por condiciones climáticas adversas. Limitaciones de recursos: Los recursos limitados o las asignaciones presupuestarias para desarrollar e implementar planes de contingencia podrían contribuir a la ausencia o el uso poco frecuente de dichos planes. Enfoque reactivo: Las respuestas podrían reflejar un enfoque reactivo para manejar las interrupciones, donde los planes solo se consideran o activan cuando ocurren condiciones climáticas severas. Priorización de otros factores: Es posible que se hayan priorizado otros aspectos operativos sobre el desarrollo de planes de contingencia integrales para interrupciones relacionadas con el clima.

Tabla 19

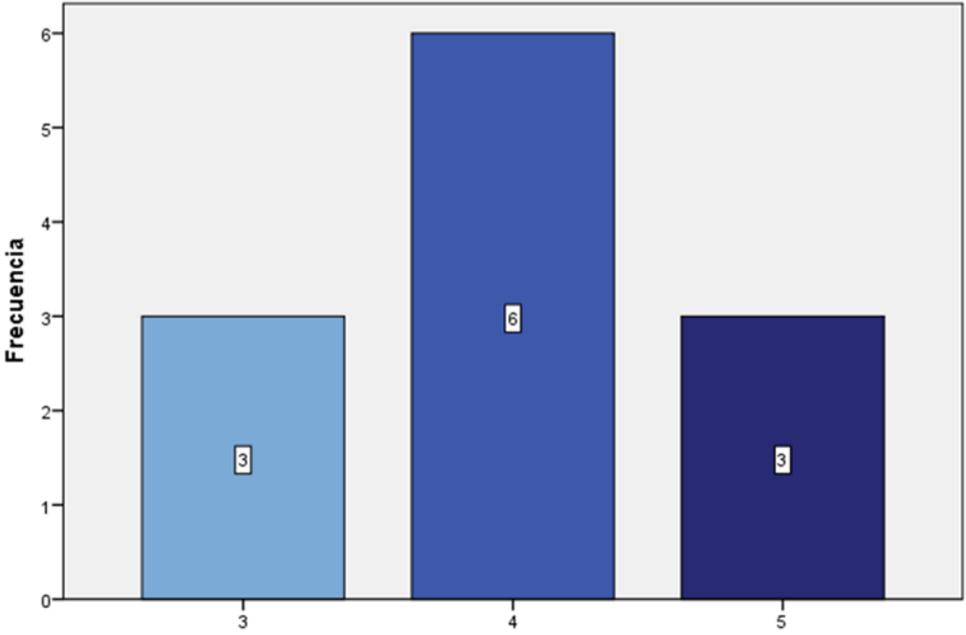
Distribución de encuestados según su opinión sobre si el riesgo de fuertes lluvias y temperaturas extremas es muy perjudicial para la demanda

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	A veces	3	25,0	25,0	25,0
	Casi siempre	6	50,0	50,0	75,0
	Siempre	3	25,0	25,0	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma,2023.

Figura 17

Distribución de encuestados según su opinión sobre si el riesgo de fuertes lluvias y temperaturas extremas es muy perjudicial para la demanda



Comentario: El servicio de cabotaje de la terminal portuaria de Yurimaguas se ve significativamente influenciado por las condiciones climáticas, con fuertes lluvias y temperaturas extremas que potencialmente interrumpen las operaciones e impactan la demanda. El comportamiento del cliente durante condiciones climáticas adversas puede provocar cambios en las preferencias de envío, lo que provoca fluctuaciones en la

demanda. Los desafíos operativos surgen de condiciones climáticas extremas, que afectan la confiabilidad y puntualidad de los envíos, posteriormente, influyen en los niveles de demanda. Además, los riesgos percibidos asociados con el clima adverso podrían disuadir a los clientes de utilizar los servicios de cabotaje, lo que resultaría en una disminución de la demanda.

Tabla 20

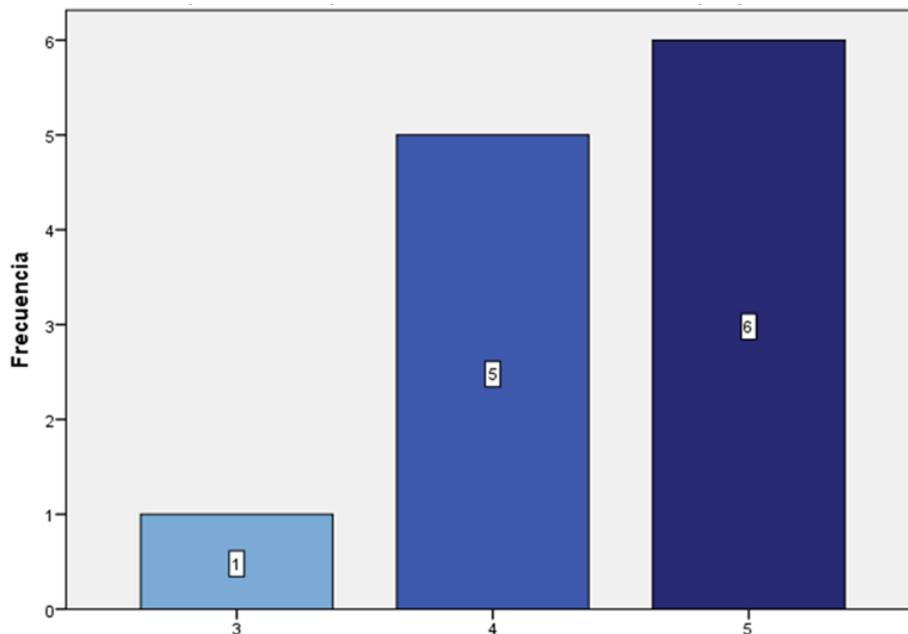
Distribución de encuestados según su opinión sobre si los competidores impactan en el déficit de demanda proyectado

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	A veces	1	8,3	8,3	8,3
	Casi siempre	5	41,7	41,7	50,0
	Siempre	6	50,0	50,0	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma,2023.

Figura 18

Distribución de encuestados según su opinión sobre si los competidores impactan en el déficit de demanda proyectado



Comentario: Los resultados pueden deberse a diversos factores como: Competencia de mercado: La intensa competencia de empresas rivales que ofrecen servicios de cabotaje similares podría llevar a guerras de precios, mejoras de servicios o actividades promocionales que afecten la demanda de servicios en la terminal portuaria. de Yurimaguas. Estrategias de marketing: Las agresivas campañas de marketing, los descuentos o los servicios de valor agregado de los competidores pueden alejar a los clientes del servicio de cabotaje, impactando negativamente la demanda proyectada.

Tabla 21

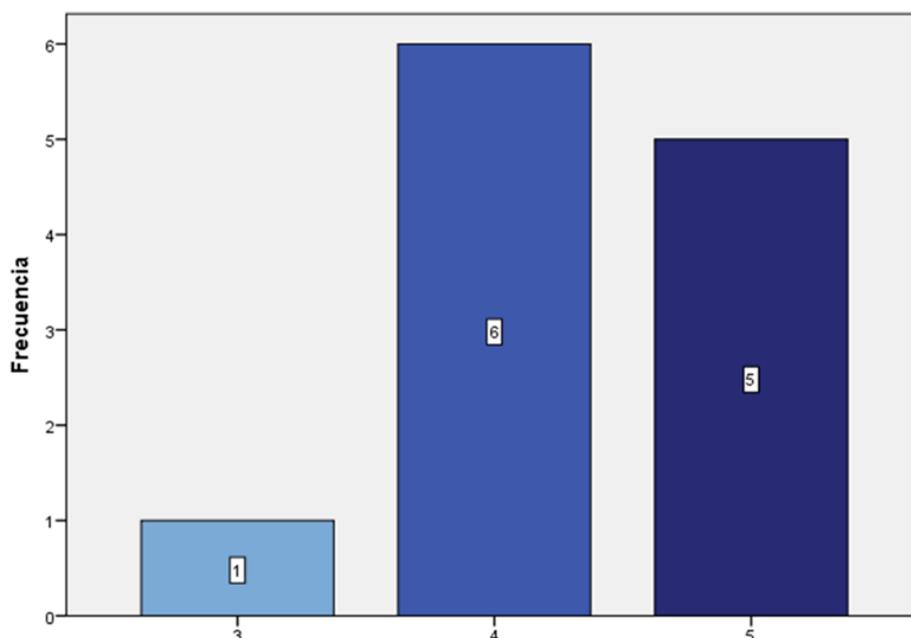
Distribución de encuestados según su opinión sobre si existen factores que diferencian los servicios ofrecidos por competidores

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	A veces	1	8,3	8,3	8,3
	Casi siempre	6	50,0	50,0	58,3
	Siempre	5	41,7	41,7	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma,2023.

Figura 19

Distribución de encuestados según su opinión sobre si existen factores que diferencian los servicios ofrecidos por competidores



Comentario: Las posibles razones de estos resultados pueden incluir. los competidores pueden posicionar estratégicamente sus servicios de maneras únicas para destacarse en el mercado, lo que genera diferenciadores claros que siempre están presentes. La innovación constante en las ofertas de servicios de los competidores puede resultar en la presencia continua de factores que los diferencian de los demás. comprender y atender las preferencias del cliente puede impulsar a los competidores a diferenciar consistentemente sus servicios para satisfacer diferentes necesidades y expectativas. Identidad de marca: Las identidades y reputaciones de marca sólidas pueden crear distinciones duraderas entre los servicios de la competencia, lo que influye en las elecciones de los clientes.

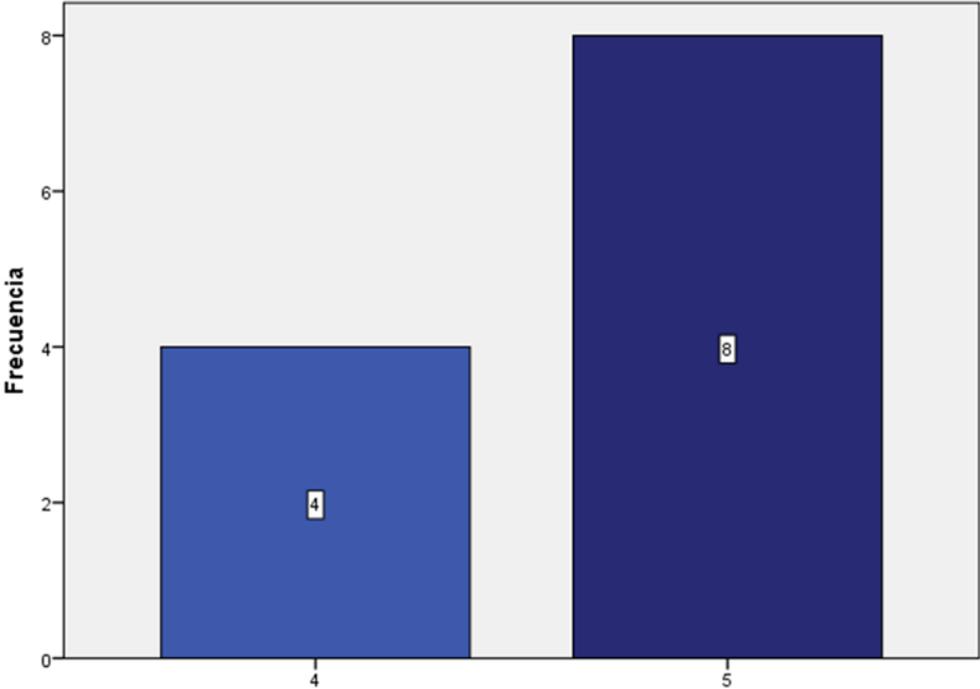
Tabla 22

Distribución de encuestados según su opinión sobre si el precio de los competidores influye en el déficit de demanda

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
Casi siempre	4	33,3	33,3	33,3
Siempre	8	66,7	66,7	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 20: *Distribución de encuestados según su opinión sobre si el precio de los competidores influye en el déficit de demanda*



Comentario: Los competidores que ofrecen precios más bajos podrían alejar a los clientes del servicio de cabotaje, lo que resultaría en un déficit de demanda debido a la percepción de un mejor valor o ahorro. de costos. Los clientes pueden ser muy sensibles a los cambios de precios, lo que los lleva a cambiar a competidores que ofrecen estructuras de precios más competitivas, lo que afecta la demanda del servicio de cabotaje. Las fluctuaciones en los precios de los competidores podrían influir

directamente en las elecciones de los clientes y los patrones de demanda, especialmente si las discrepancias en los precios son significativas o persistentes. Comprender cómo las estrategias de precios de los competidores impactan el déficit de demanda es crucial para diseñar estrategias efectivas para abordar los desafíos potenciales y mejorar la demanda de servicios de cabotaje.

Tabla 23

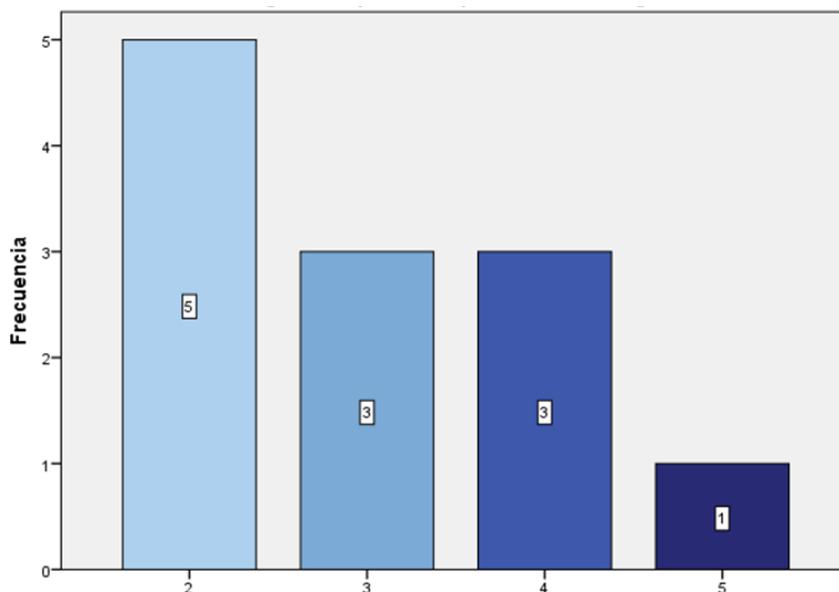
Distribución de encuestados según su opinión sobre si toma segura del producto para reducir riesgos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Casi nunca	5	41,7	41,7	41,7
A veces	3	25,0	25,0	66,7
Válidos Casi siempre	3	25,0	25,0	91,7
Siempre	1	8,3	8,3	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 21

Distribución de encuestados según su opinión sobre si toma segura del producto para reducir riesgos



Comentario: Una capacitación insuficiente sobre las de seguridad del producto podría resultar en un cumplimiento inconsistente de las pautas de uso medidas seguras, lo que resultaría en respuestas que indiquen "a veces" o "casi nunca" para la reducción de riesgos mediante un uso seguro. Si el producto es complejo o carece de instrucciones claras para su manipulación segura, los usuarios pueden tener dificultades para utilizarlo de forma segura, lo que afecta la eficacia percibida de reducción del riesgo. Por otro lado, el incumplimiento de las normas o pautas de seguridad podría obstaculizar la implementación consistente de prácticas de uso seguro de productos, lo que influiría en los resultados hacia frecuencias más bajas de "casi siempre" o "siempre".

Tabla 24

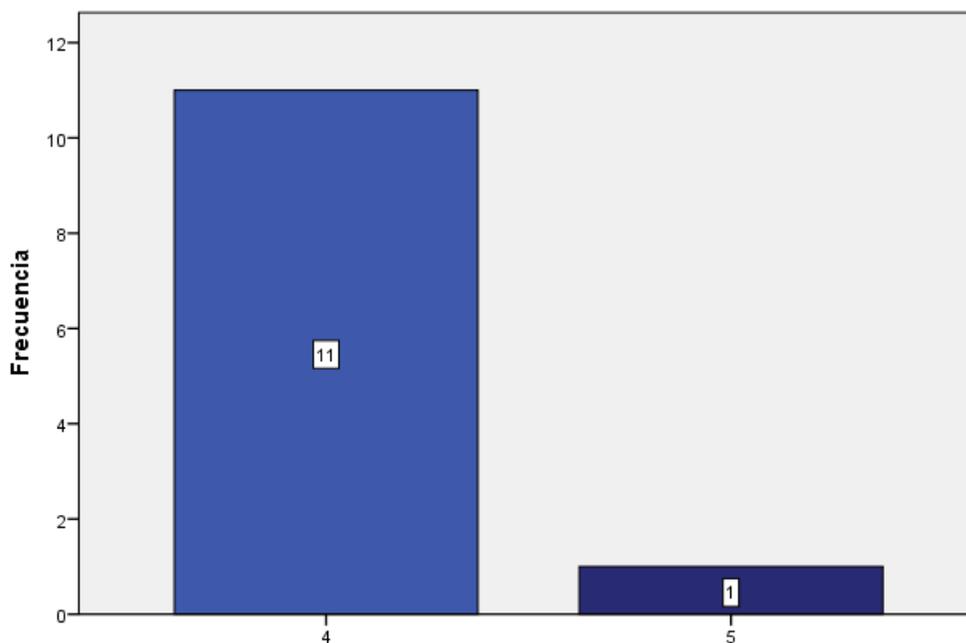
Distribución de encuestados según su opinión sobre si las preferencias y percepciones de los clientes impactan sobre los proveedores de servicios de cabotaje

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi siempre	11	91,7	91,7	91,7
	Siempre	1	8,3	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 22

Distribución de encuestados según su opinión sobre si las preferencias y percepciones de los clientes impactan sobre los proveedores de servicios de cabotaje



Comentario: Es probable que los proveedores de servicios que priorizan la comprensión y la atención a las preferencias y percepciones de los clientes se vean fuertemente influenciados por ellos, ya que la satisfacción del cliente es crucial para el éxito empresarial. En un entorno de mercado competitivo, donde operan múltiples proveedores de servicios de cabotaje, la diferenciación basada en la satisfacción de las necesidades de los clientes se vuelve esencial, lo que genera un alto impacto de las preferencias de los clientes en los proveedores de servicios. Los comentarios y reseñas de los clientes desempeñan un papel importante en la configuración de las estrategias y operaciones de los proveedores de servicios, haciendo más receptivos a las preferencias y percepciones de los clientes.

Tabla 25

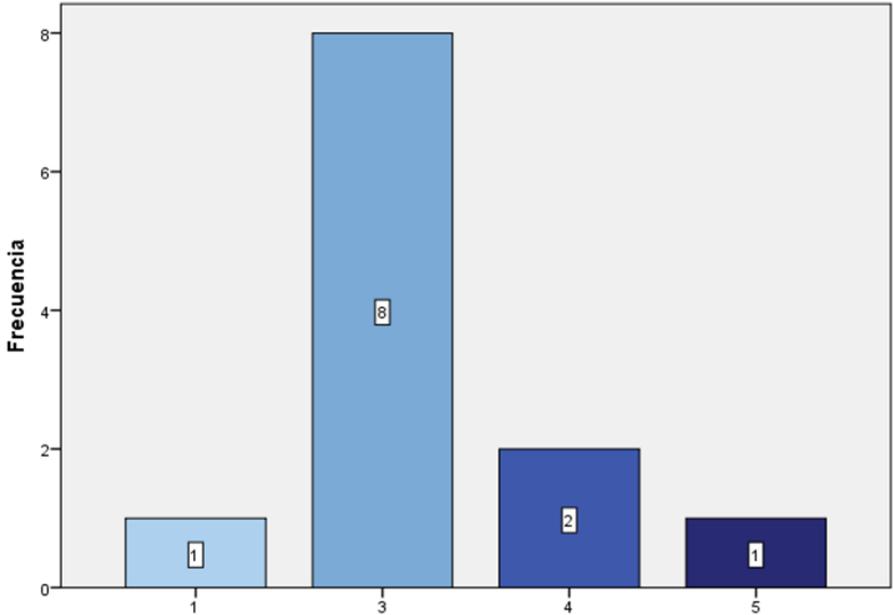
Distribución de encuestados según su opinión sobre si existen las ineficiencias más significativas en el servicio de cabotaje

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Nunca	1	8,3	8,3	8,3
Casi nunca	8	66,7	66,7	75,0
Válidos A veces	2	16,7	16,7	91,7
Casi siempre	1	8,3	8,3	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 23

Distribución de encuestados según su opinión sobre si existen las ineficiencias más significativas en el servicio de cabotaje



Comentario: El servicio de cabotaje puede contar con procesos simplificados y prácticas operativas efectivas, lo que lleva a menos casos de ineficiencias significativas. El proveedor de servicios puede haber implementado medidas para abordar las ineficiencias, lo que resulta en una menor frecuencia de problemas reportados. Una capacitación adecuada y el desarrollo de habilidades entre los proveedores de servicios

podrían contribuir a operaciones más fluidas y reducir las ineficiencias. La utilización de tecnología y automatización dentro del servicio puede mejorar la eficiencia y minimizar los errores que conducen a ineficiencias.

Tabla 26

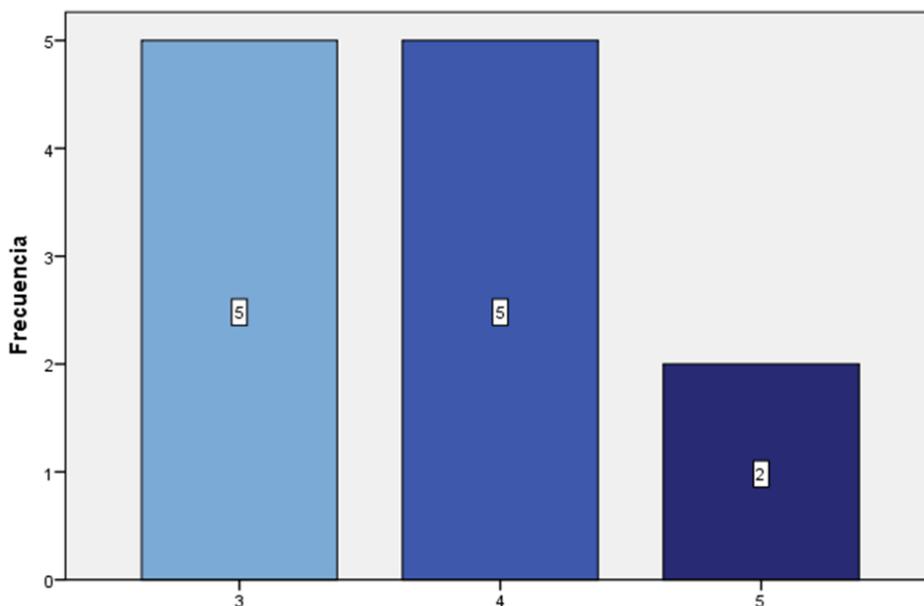
Distribución de encuestados según su opinión sobre si las ineficiencias en la seguridad y eficiencia del servicio de cabotaje impactan en la demanda

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	A veces	5	41,7	41,7	41,7
	Casi siempre	5	41,7	41,7	83,3
	Siempre	2	16,7	16,7	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma,2023.

Figura 24

Distribución de encuestados según su opinión sobre si las ineficiencias en la seguridad y eficiencia del servicio de cabotaje impactan en la demanda



Comentario: Si el servicio de cabotaje tiene vulnerabilidades de seguridad o carece de medidas de seguridad suficientes, los clientes pueden dudar en utilizar el servicio, lo que

genera fluctuaciones en la demanda. en función de los riesgos percibidos. Los retrasos, errores o fallas en el proceso de prestación del servicio pueden disuadir a los clientes de utilizar el servicio de cabotaje, afectando los niveles de demanda debido a preocupaciones sobre la confiabilidad y la puntualidad. La mala calidad del servicio resultante de problemas de seguridad o eficiencia puede generar clientes insatisfechos que busquen opciones de transporte alternativas, lo que afectará la demanda del servicio de cabotaje.

Tabla 27

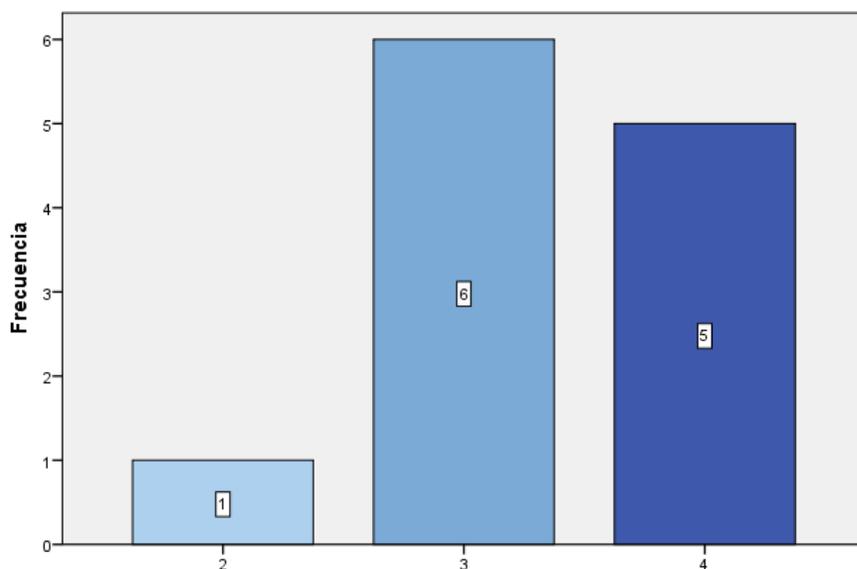
Distribución de encuestados según su opinión sobre si las ineficiencias han afectado la satisfacción de los clientes con el servicio de cabotaje

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi nunca	1	8,3	8,3	8,3
	A veces	6	50,0	50,0	58,3
	Casi siempre	5	41,7	41,7	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 25

Distribución de encuestados según su opinión sobre si las ineficiencias han afectado la satisfacción de los clientes con el servicio de cabotaje



Comentario: Las ineficiencias en el servicio de cabotaje pueden provocar retrasos, errores o una calidad del servicio deficiente, lo que impacta directamente en los niveles de satisfacción del cliente. Los clientes suelen valorar la confiabilidad en la prestación de servicios. Si las ineficiencias causan inconsistencias o interrupciones en el servicio de cabotaje, pueden afectar negativamente la satisfacción del cliente. comunicación eficaz sobre cualquier ineficiencia y los esfuerzos para rectificarla puede influir en cómo los clientes perciben al proveedor de servicios y sus niveles de satisfacción. Los clientes pueden comparar la calidad del servicio del proveedor de cabotaje con la de los competidores. Si las ineficiencias son más frecuentes en un proveedor, esto puede afectar la satisfacción del cliente.

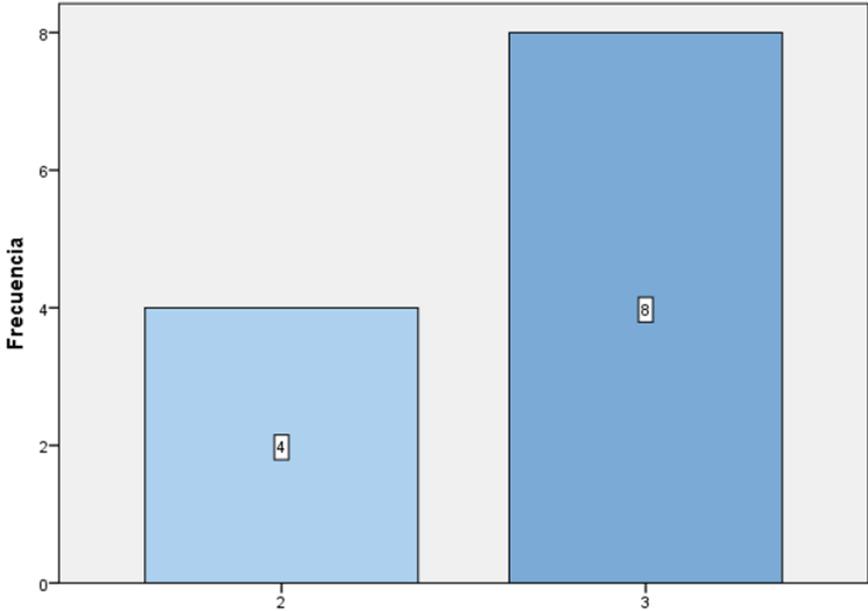
Tabla 28

Distribución de encuestados según su opinión sobre si se han implementado medidas para abordar estas ineficiencias

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Casi nunca	4	33,3	33,3	33,3
Válidos A veces	8	66,7	66,7	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 26: *Distribución de encuestados según su opinión sobre si se han implementado medidas para abordar estas ineficiencias*



Comentario: Las posibles razones de estos resultados podrían incluir. Los recursos limitados o la priorización de otras iniciativas pueden obstaculizar la implementación consistente de medidas para abordar las ineficiencias. Es posible que la organización solo aborde las ineficiencias cuando surjan, lo que lleva a una percepción de medidas de implementación poco frecuentes de correctivas. Es posible que la cultura organizacional

no enfatice un enfoque proactivo para abordar las ineficiencias, lo que afecta la frecuencia de implementación de medidas correctivas.

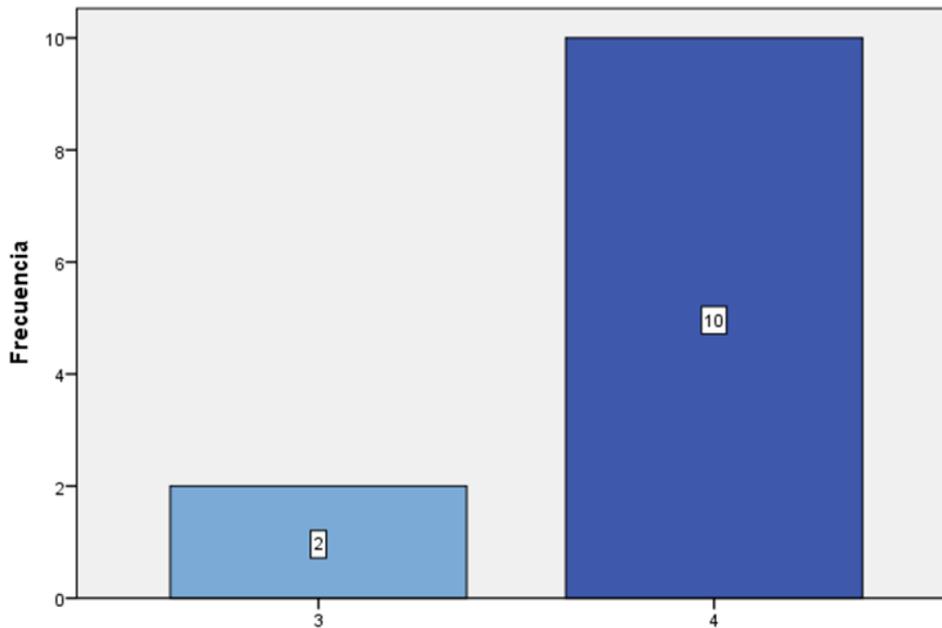
Tabla 29

Distribución de encuestados según su opinión sobre si los actores interesados perciben el impacto de las ineficiencias en el servicio de cabotaje

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos A veces	2	16,7	16,7	16,7
Válidos Casi siempre	10	83,3	83,3	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 27: *Distribución de encuestados según su opinión sobre si los actores interesados perciben el impacto de las ineficiencias en el servicio de cabotaje*



Comentario: Las ineficiencias en el servicio de cabotaje pueden provocar interrupciones en las operaciones, afectando las percepciones de las partes interesadas sobre el servicio y su confiabilidad. 2. Implicaciones económicas: Las partes interesadas pueden

percibir que las ineficiencias tienen implicaciones financieras, como mayores costos u oportunidades perdidas, lo que puede afectar su percepción general del servicio. Las partes interesadas pueden comparar el servicio de cabotaje con los competidores y, si prevalecen las ineficiencias, esto puede afectar la competitividad percibida del servicio en el mercado.

Tabla 30

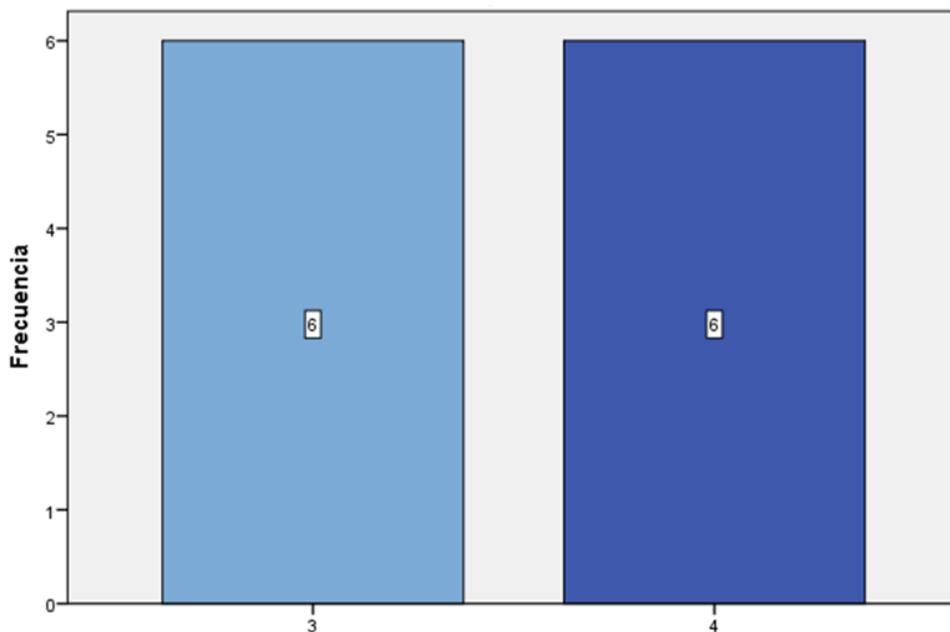
Distribución de encuestados según su opinión sobre si el número de envíos para el servicio de cabotaje se incrementa a lo largo del tiempo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos A veces	6	50,0	50,0	50,0
Válidos Casi siempre	6	50,0	50,0	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 28

Distribución de encuestados según su opinión sobre si el número de envíos para el servicio de cabotaje se incrementa a lo largo del tiempo



Comentario: Esta distribución de respuestas sugiere una percepción mixta entre los actores interesados respecto del crecimiento de los envíos para el servicio de cabotaje en la terminal portuaria de Yurimaguas. Varios factores podrían contribuir a estos resultados. Las fluctuaciones en la economía, la demanda del mercado y los patrones comerciales pueden influir en el volumen de los envíos a lo largo del tiempo. El crecimiento económico o los cambios en el comportamiento de los consumidores pueden provocar variaciones en el número de envíos. Los cambios en la demanda de la industria de servicios de cabotaje, las variaciones estacionales o los cambios en la dinámica de la cadena de suministro pueden afectar la frecuencia de los envíos a lo largo del tiempo.

Tabla 31

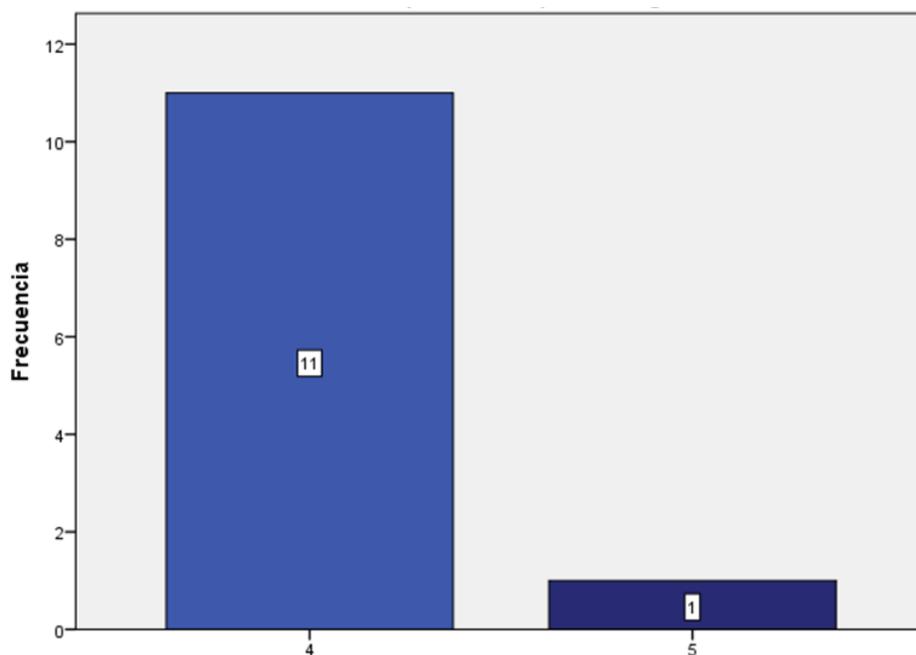
Distribución de encuestados según su opinión sobre si el número de envíos depende del tipo de carga o destino

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi siempre	11	91,7	91,7	91,7
	Siempre	1	8,3	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 29

Distribución de encuestados según su opinión sobre si el número de envíos depende del tipo de carga o destino



Comentario: Estos resultados pueden deberse a diversos factores como: diferentes tipos de carga pueden requerir métodos de manipulación o transporte específicos, lo que afecta la cantidad de envíos según la naturaleza, el tamaño o la fragilidad de la carga. Varios destinos pueden tener diferentes regulaciones de envío, limitaciones de infraestructura o consideraciones de distancia que influyen en la frecuencia de los envíos. La planificación y coordinación logística eficiente basada en los tipos de carga y destinos puede optimizar la cantidad de envíos para garantizar una entrega oportuna y rentable. Comprender la valoración entre el tipo de carga, el destino y la cantidad de envíos es crucial para optimizar el servicio de cabotaje.

Tabla 32

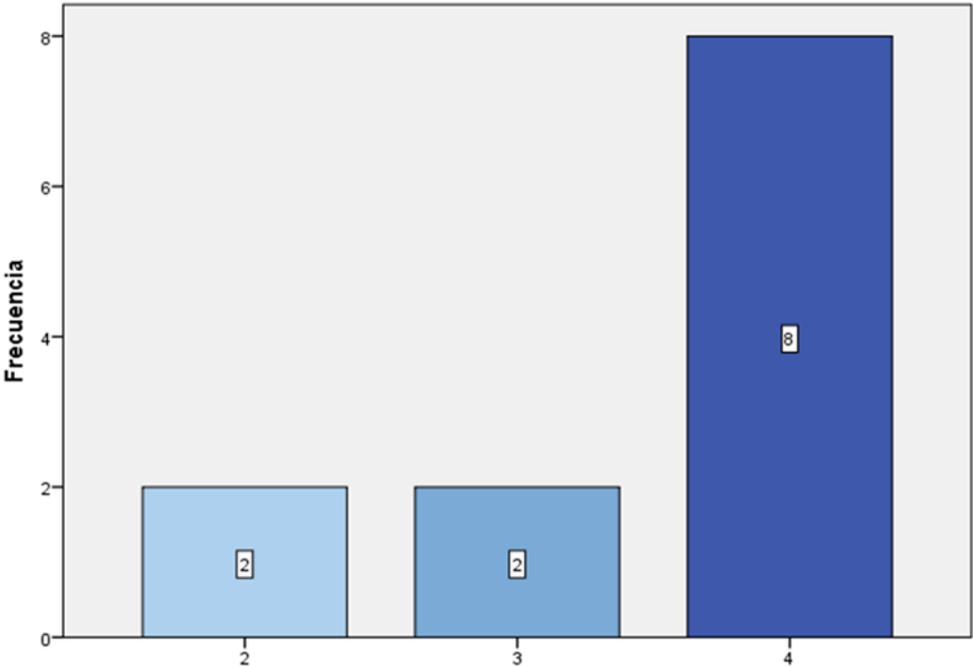
Distribución de encuestados según su opinión sobre si el número de envíos proyectado para el próximo año será mayor

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
Casi nunca	2	16,7	16,7	16,7
A veces	2	16,7	16,7	33,3
Casi siempre	8	66,7	66,7	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma,2023.

Figura 30

Distribución de encuestados según su opinión sobre si el número de envíos proyectado para el próximo año será mayor



Comentario: Dependiendo de la industria o del tipo de carga que se transporta, las variaciones estacionales pueden afectar la cantidad proyectada de envíos para el próximo año. Una planificación estratégica efectiva por parte de la administración de la terminal portuaria y las partes aceptadas para atraer más negocios y optimizar las operaciones puede contribuir a la proyección de un mayor número de envíos. Los cambios en el panorama económico, las políticas comerciales o las condiciones del

mercado global pueden influir en el volumen de los envíos y contribuir a la expectativa de un aumento de los envíos para el próximo año.

Tabla 33

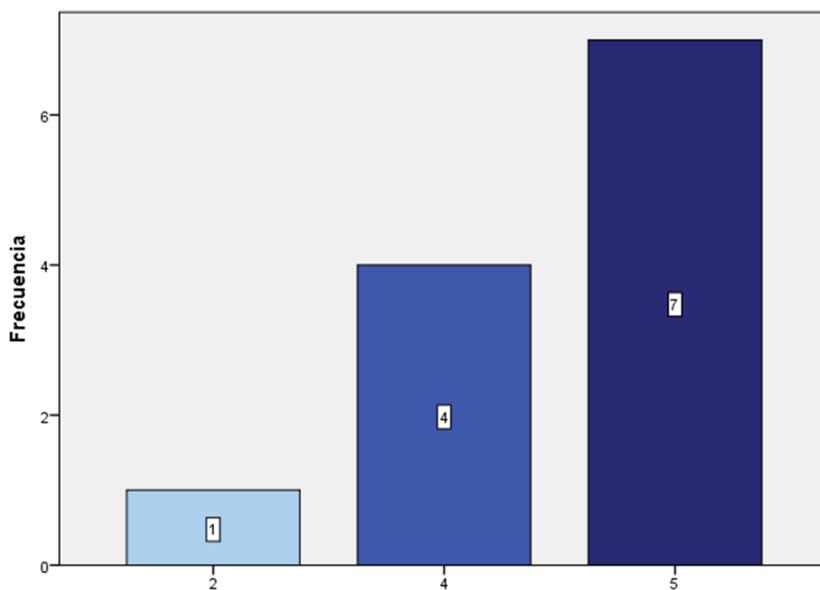
Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan sobre el número de envíos

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi nunca	1	8,3	8,3	8,3
	Casi siempre	4	33,3	33,3	41,7
	Siempre	7	58,3	58,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023..

Figura 31

Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan sobre el número de envíos



Comentario: Los cambios en el comportamiento del consumidor o los cambios en las tendencias de la industria pueden influir significativamente en la cantidad de envíos. en función de factores externos. Los factores externos como condiciones climáticas

extremas, desastres naturales o eventos imprevistos pueden alterar las redes de transporte y afectar el movimiento de los envíos. Las modificaciones en las regulaciones, políticas comerciales o requisitos de cumplimiento de impuestos por entidades externas pueden afectar la cantidad de envíos y la logística operativa. La competencia externa, las estrategias de precios de los competidores o la saturación del mercado también pueden influir en la determinación del número de envíos para un servicio de cabotaje.

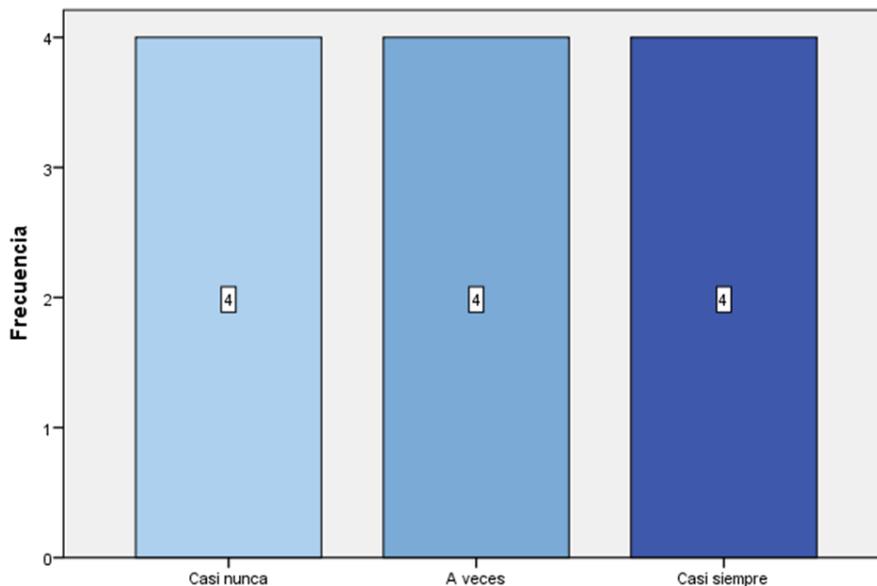
Tabla 34

Distribución de encuestados según su opinión sobre si se implementan estrategias para incrementar el número de envíos y mejorar la demanda

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi nunca	4	33,3	33,3	33,3
	A veces	4	33,3	33,3	66,7
	Casi siempre	4	33,3	33,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 32: *Distribución de encuestados según su opinión sobre si se implementan estrategias para incrementar el número de envíos y mejorar la demanda*



Comentario: La disponibilidad de recursos, tanto financieros como operativos, puede afectar la capacidad de implementar estrategias de manera efectiva para aumentar los envíos. y mejorar la demanda. El nivel de competencia dentro de la industria y el posicionamiento estratégico de la terminal portuaria pueden influir en la priorización de estrategias para impulsar los envíos. comprender las tendencias del mercado, las necesidades de los clientes y los patrones de demanda es crucial para desarrollar e implementar estrategias que se alineen con el panorama cambiante del mercado. Las capacidades internas de la terminal portuaria, incluidas las habilidades de la fuerza laboral, la infraestructura tecnológica y la eficiencia operativa, desempeñan un papel vital en la ejecución de estrategias para impulsar los envíos y mejorar la demanda.

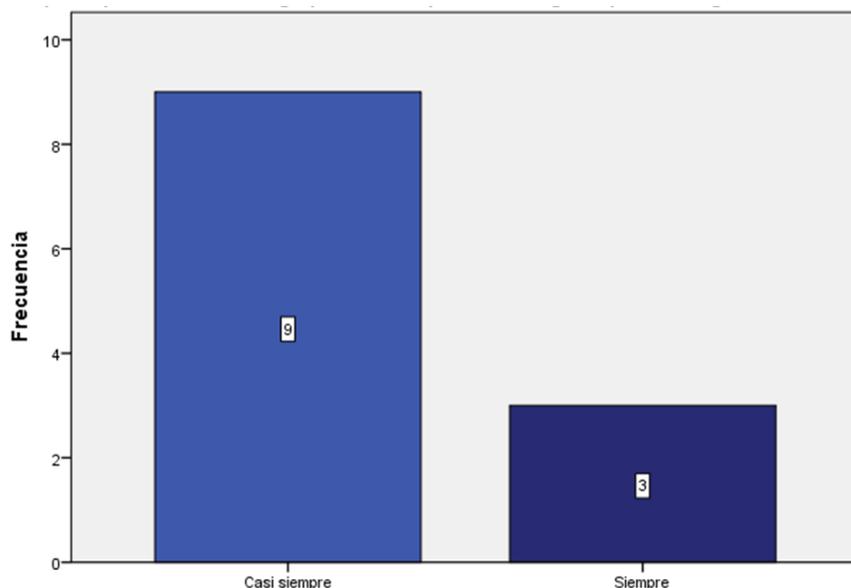
Tabla 35

Distribución de encuestados según su opinión sobre si el peso promedio de carga por embarque varía según tipo de carga o destino

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi siempre	9	75,0	75,0	75,0
	Siempre	3	25,0	25,0	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 33: Distribución de encuestados según su opinión sobre si el peso promedio de carga por embarque varía según tipo de carga o destino



Comentario: El peso promedio que los usuarios requieren para hacer sus envíos depende siempre del tipo de envíos que desean realizar, por ello, de acuerdo a sus peso y costos, éstos harán sus envíos de acuerdo a las tendencias de mercado, la conveniencia siempre irá ligado al precio y factores de seguridad que el cliente elija. Todo ello, dependerá siempre de la infraestructura y facilidades que brinda el terminal portuario en cuanto a itinerario para realizar y usar uno u otro terminal portuario. Las modificaciones en las regulaciones, políticas comerciales o requisitos de cumplimiento de impuestos por entidades externas pueden afectar la cantidad de envíos y la logística operativa.

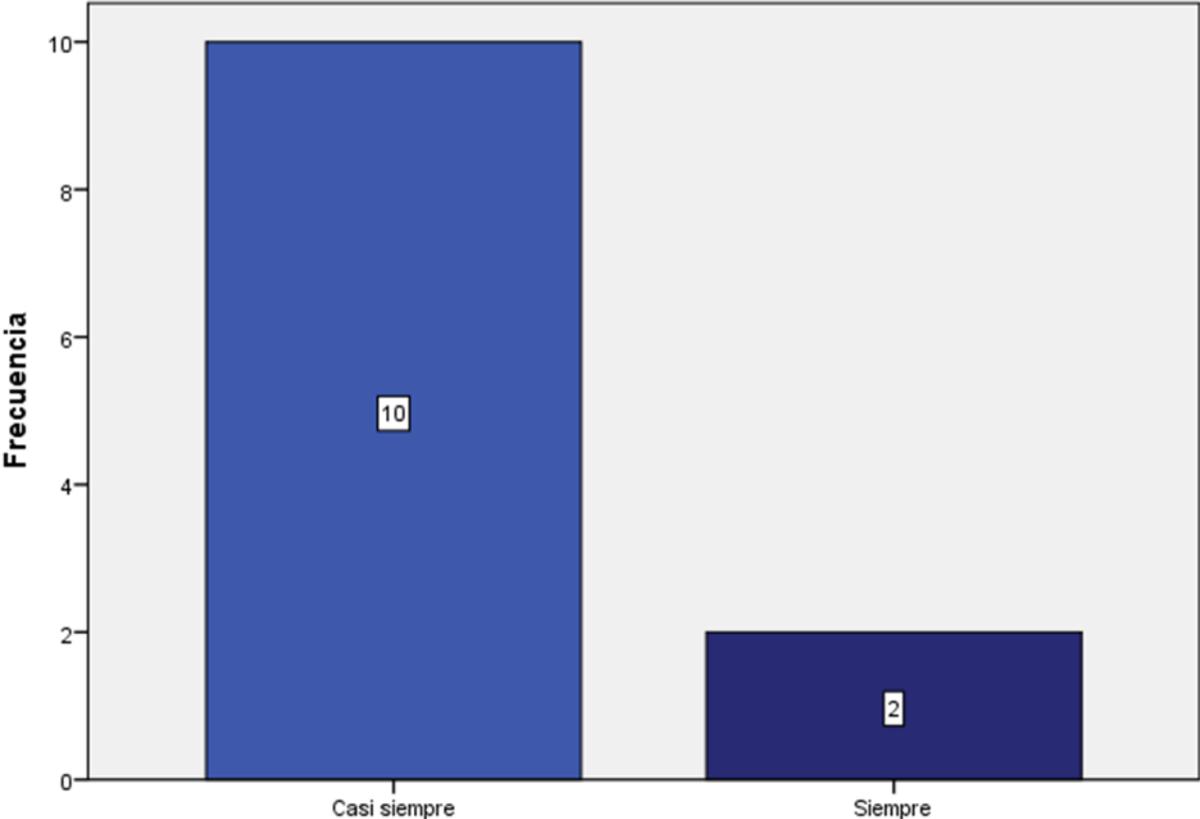
Tabla 36

Distribución de encuestados según su opinión sobre si el peso de la carga impacta en la capacidad y eficiencia del servicio de cabotaje

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi siempre	10	83,3	83,3
	Siempre	2	16,7	100,0
	Total	12	100,0	100,0

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario yurimaguas- nueva reforma periodo 2023.

Figura 34: *Distribución de encuestados según su opinión sobre si el peso de la carga impacta en la capacidad y eficiencia del servicio de cabotaje*



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Comentario: En este sentido, se afirma que los clientes basaran sus envíos de acuerdo a las exigencias del mercado. Según nuestros encuestados, las influencias de su

capacidad y eficiencia de su cabotaje del terminal no depende del peso que se debe enviar. Son otros los factores directos encargados de mover la balanza hacia un lado.

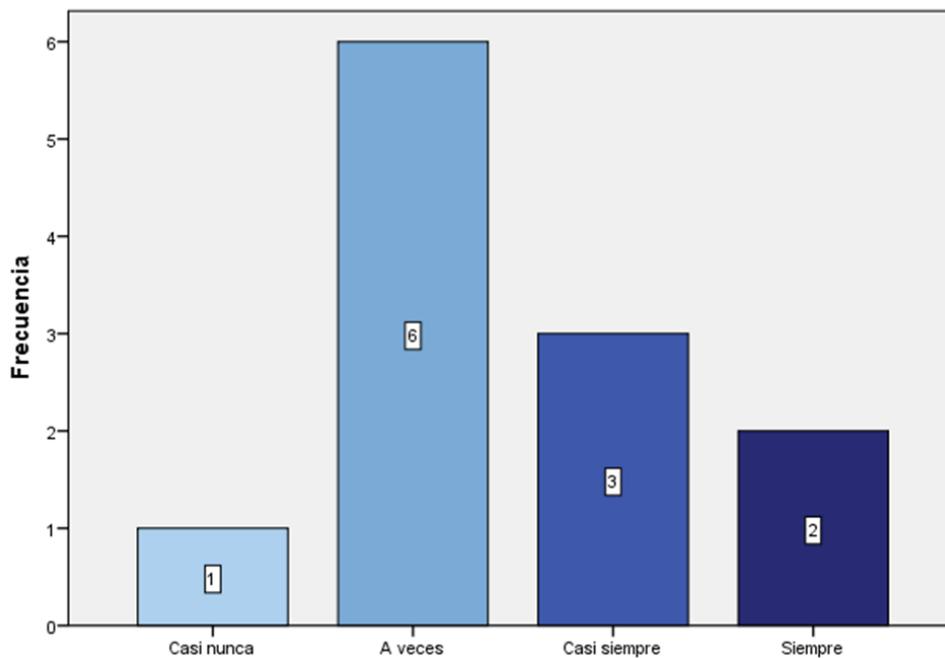
Tabla 37

Distribución de encuestados según su opinión sobre si el peso de la carga impacta en la capacidad y eficiencia del servicio de cabotaje

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Casi nunca	1	8,3	8,3	8,3
A veces	6	50,0	50,0	58,3
Válidos Casi siempre	3	25,0	25,0	83,3
Siempre	2	16,7	16,7	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 35: *Distribución de encuestados según su opinión sobre si el peso de la carga impacta en la capacidad y eficiencia del servicio de cabotaje.*



Comentario: El peso de la carga tienen otros factores que impactan sobre la capacidad y eficiencia del servicio del cabotaje. En este caso, son las influencias de costos e

infraestructuras políticas que posiblemente estén dando mayor impacto a la decisión del peso de la carga que el cliente viene realizando como cabotaje en el terminal portuario. Debemos de, comprender las tendencias del mercado, las necesidades de los clientes y los patrones de demanda es crucial para desarrollar e implementar estrategias que se alineen con el panorama cambiante del mercado.

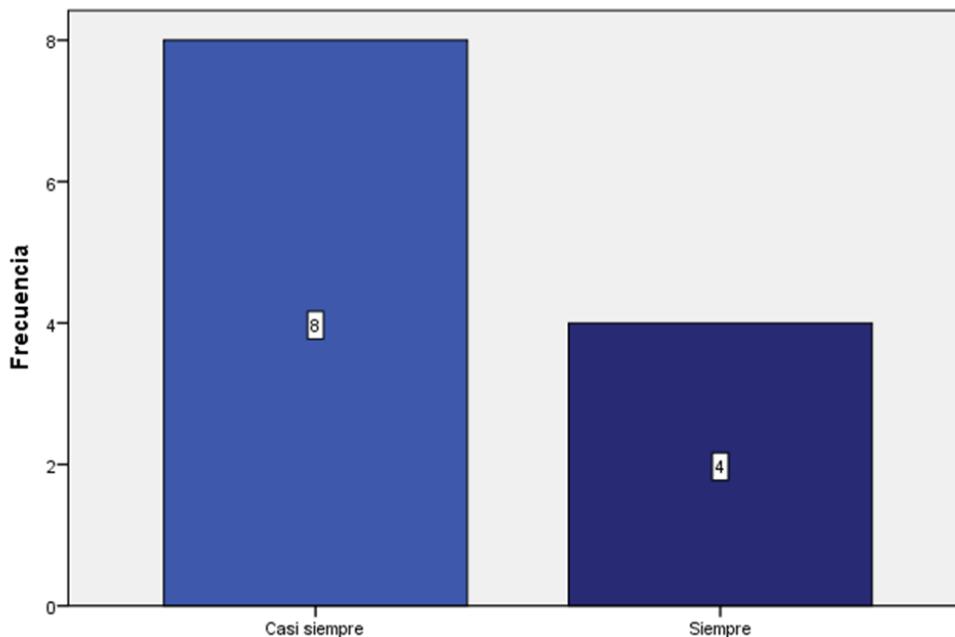
Tabla 38

Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan en el peso de la carga para el servicio de cabotaje

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi siempre	8	66,7	66,7	66,7
	Siempre	4	33,3	33,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 36: *Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan en el peso de la carga para el servicio de cabotaje*



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Comentario: Los factores externos deberían ser evaluados de diferente manera, porque según las frecuencias, estas podrían tener otros tipos de vulnerabilidad y seguridad en la medidas que los clientes pueden dudar en utilizar el servicio por este motivo, lo que genera fluctuaciones en la demanda bajos. En función de los riesgos percibidos, se deberían tomar medidas como, planeamiento de gestión sobre el acomodamiento de la carga según peso, porque depende de ello, los clientes van a evaluar si enviar o no su mercadería.

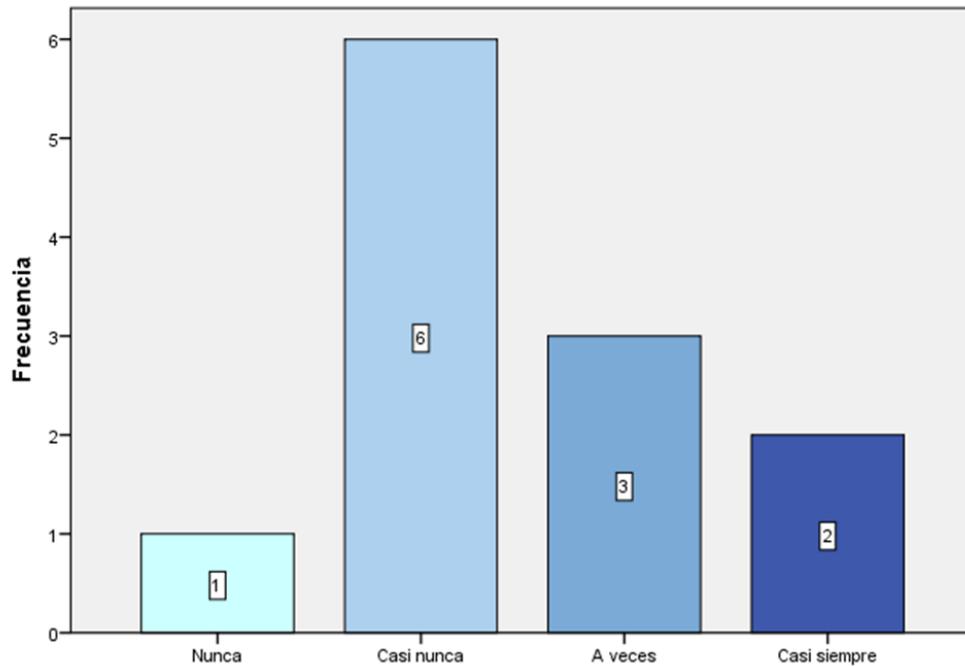
Tabla 39

Distribución de encuestados según su opinión sobre si se conoce las iniciativas para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Nunca	1	8,3	8,3	8,3
Casi nunca	6	50,0	50,0	58,3
Válidos A veces	3	25,0	25,0	83,3
Casi siempre	2	16,7	16,7	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma,2023.

Figura 37: Distribución de encuestados según su opinión sobre si se conoce las iniciativas para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda



Comentario: Con respecto a las iniciativas que la terminal tiene con el gobierno, sobre maximizar su recorrido, son indudablemente de carácter reservado, por lo tanto, lo recomendable sería mejorar la comunicación con el cliente para evitar vacíos en los pronósticos. En este caso, según la frecuencia que nos presenta nos afirman que, se desconocen las iniciativas que la empresa tiene planificado, como las iniciativas que el gobierno planifica para mejorar un recorrido de la carga. Tener un planeamiento de recorrido en el mediano plazo, mejora el trato directo con el cliente porque ayuda a realizar una percepción por parte del cliente de cuanto será su carga durante el próximo tiempo.

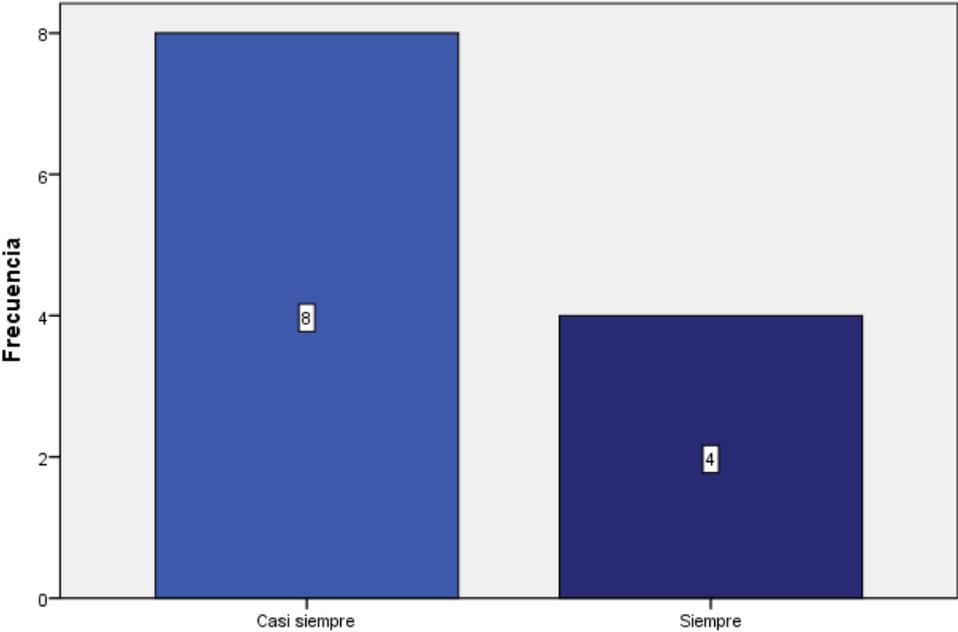
Tabla 40

Distribución de encuestados según su opinión sobre si la distancia promedio recorrida para el servicio de cabotaje en el TPY es mayor que otros puertos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi siempre	8	66,7	66,7
	Siempre	4	33,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 38: *Distribución de encuestados según su opinión sobre si la distancia promedio recorrida para el servicio de cabotaje en el TPY es mayor que otros puertos*



Comentario: Los diferentes recorridos que el actual terminal portuario presenta, son los mismos que realiza el actual terminal formal Enapu, su competencia. Por lo tanto, los clientes prefieren evaluar otros factores como son, los costos y tiempo de llegada para poder enviar sus productos. En cuanto a la distancia recorrida no les compromete porque el actual terminal portuario de Yurimaguas Nueva Reforma, cuenta con un recorrido similar. Todo esto se debe a que, aún no han instalado la segunda fase que es la

implementación de una hidrovía amazónica que permitirá obtener un recorrido y distancia mayor al resto de los puertos de competencia. Por lo tanto, queda evaluar la implementación de esta hidrovía, para tener una frecuencia de recorrido mayor al de otros puertos.

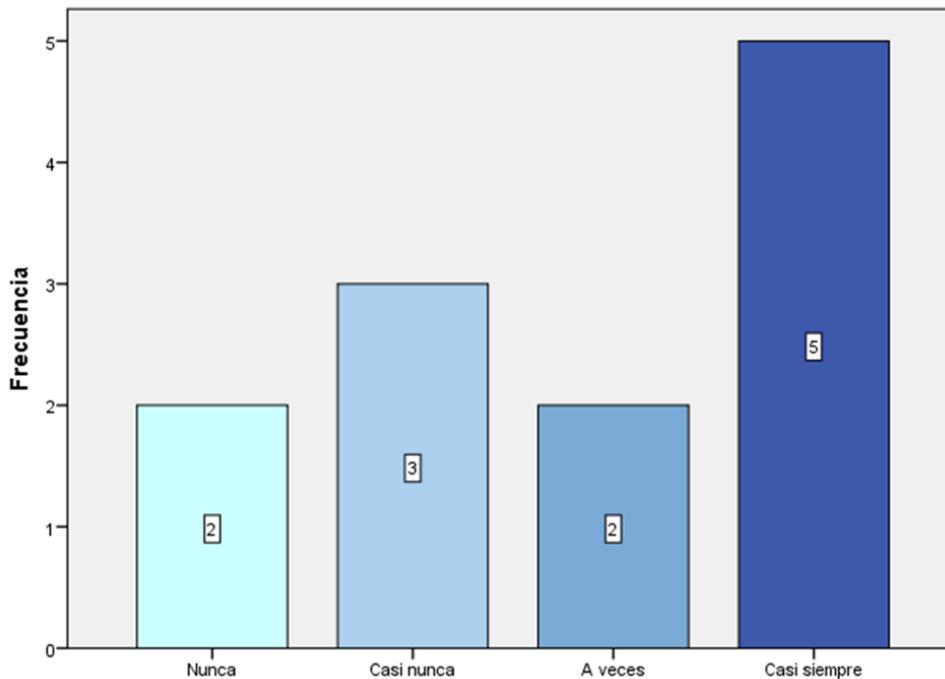
Tabla 41

Distribución de encuestados según su opinión sobre si la distancia recorrida depende del tipo de carga o el destino

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Nunca	2	16,7	16,7	16,7
Casi nunca	3	25,0	25,0	41,7
Válidos A veces	2	16,7	16,7	58,3
Casi siempre	5	41,7	41,7	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 39: *Distribución de encuestados según su opinión sobre si la distancia recorrida depende del tipo de carga o el destino*



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Comentario: Las distancias que recorre el terminal si depende del tipo de carga, pero sobre todo es a donde se realizan los envíos. Los tipos de carga o destino van a definir la frecuencia en este caso mayoritario, porque, mientras la infraestructura del terminal permita un recorrido mayor, los clientes podrán asistir a una demanda marítima de sus productos. Con la hidrovía, se tiene nuevos accesos a ciudades y distancias que en un primero momento no se puede realizar. Se debería evaluar en el corto plazo esta propuesta.

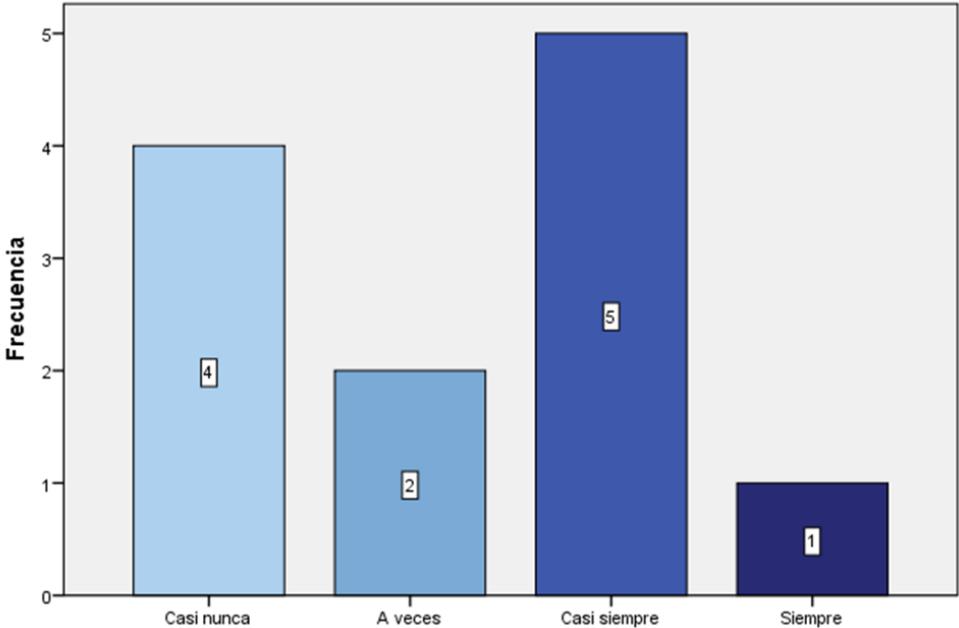
Tabla 42

Distribución de encuestados según su opinión sobre si la tendencia histórica de la distancia recorrida por el servicio ha cambiado con el tiempo

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	Casi nunca	4	33,3	33,3
	A veces	2	16,7	50,0
Válidos	Casi siempre	5	41,7	91,7
	Siempre	1	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario yurimaguas- nueva reforma periodo 2023.

Figura 40: Distribución de encuestados según su opinión sobre si la tendencia histórica de la distancia recorrida por el servicio ha cambiado con el tiempo



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

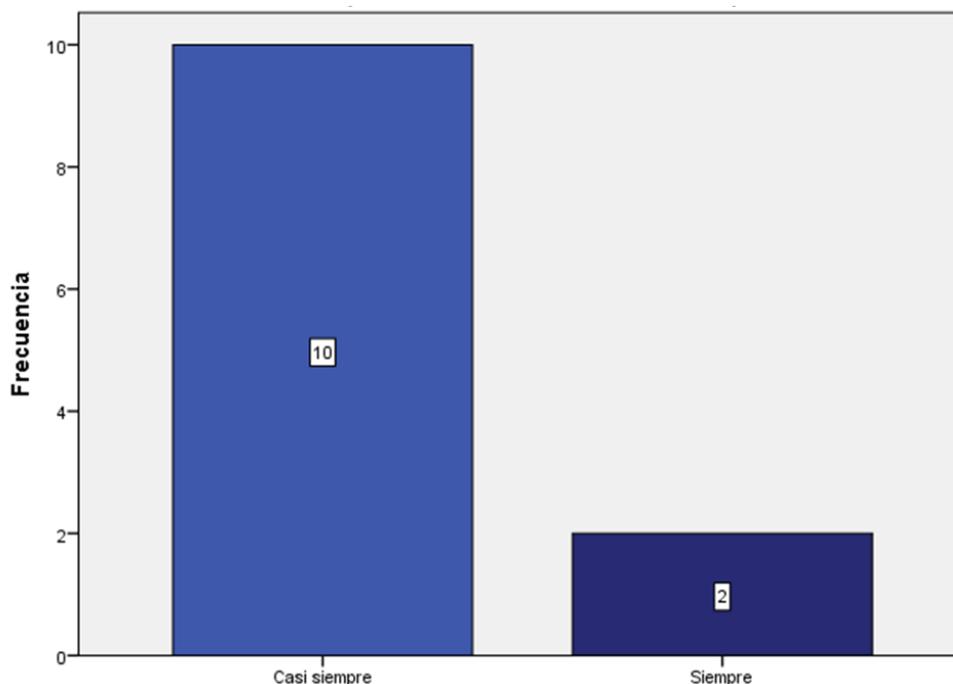
Comentario: La distancia que ha recorrido el terminal portuario Yurimaguas Nueva Reforma, ha sido siempre lo mismo desde su apertura, por lo tanto, si ya se ha pasado el periodo de prueba, se deberían evaluar la siguiente fase. Brindar los mismos servicios que la competencia es un desperdicio para tamaño impacto de una infraestructura como es el terminal portuario de Yurimaguas Nueva Reforma. La frecuencia en el corto plazo es notable que los cambios se presentan según como se va presentando la situación, pero si vemos en el mediano plazo con una estrategia enfocada en los servicios, esto podría mejorar.

Tabla 43
Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan en la distancia recorrida para el servicio

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi siempre	10	83,3	83,3	83,3
	Siempre	2	16,7	16,7	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario yurimaguas- nueva reforma periodo 2023.

Figura 41: Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan en la distancia recorrida para el servicio.



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Comentario: Los factores externos impactan significativamente con su distancia recorrida, los clientes cuentan con la distancia como principal factor para el envío de sus productos o para hacer uso del terminal, en este caso, las partes interesadas pueden percibir que, las implicaciones externas como son el tiempo, mayores costos u oportunidades perdidas, impactan significativamente la distancia recorrida para el servicio.

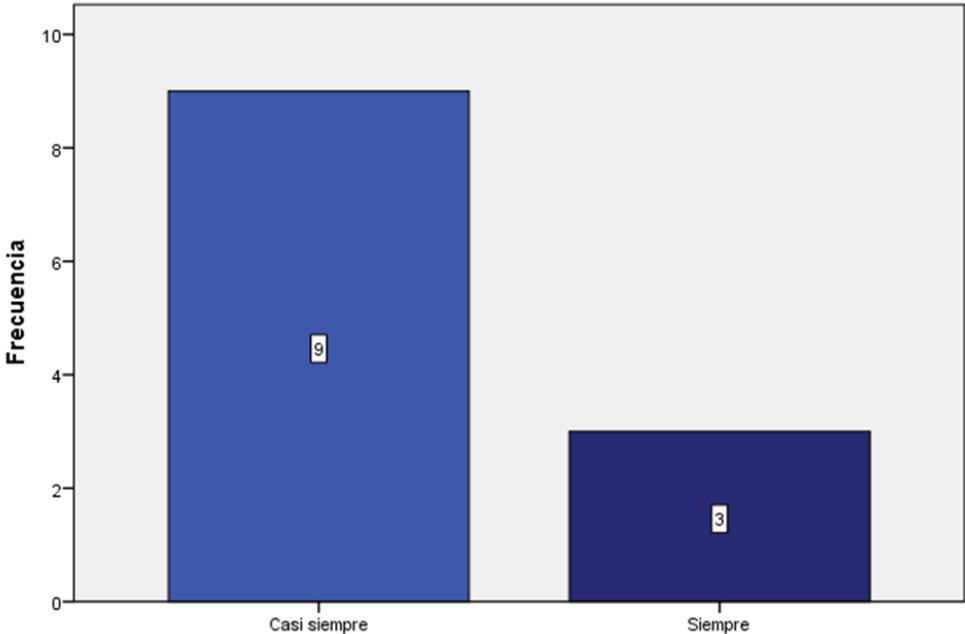
Tabla 44

Distribución de encuestados según su opinión sobre si se podrían implementar para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda general

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi siempre	9	75,0	75,0
	Siempre	3	25,0	100,0
	Total	12	100,0	100,0

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 42: *Distribución de encuestados según su opinión sobre si se podrían implementar para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda general*



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma,2023.

Comentario: La frecuencia en cuanto a la implementación de optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda general es imprescindible en el puerto, como se dijo anteriormente la implementación de una Hidrovía, facilitaría el recorrido de las naves, alargaría los tramos y sobre todo tendrían una navegabilidad de 24 horas en los 365 días al año, por lo tanto, su implementación es de carácter urgente.

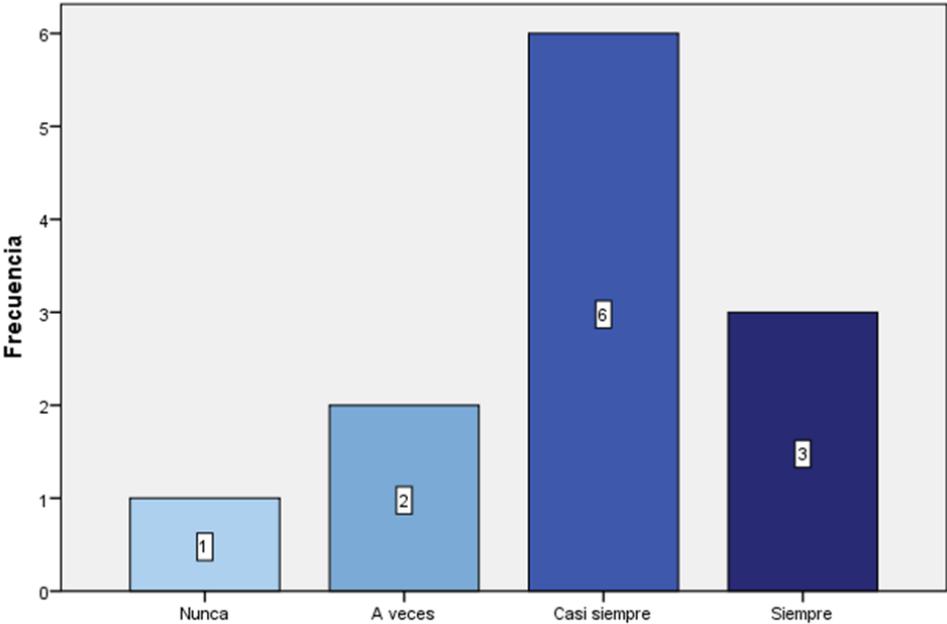
Tabla 45

Distribución de encuestados según su opinión sobre si el precio actual del servicio de cabotaje en el TPY si se compara con otros puertos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Nunca	1	8,3	8,3	8,3
A veces	2	16,7	16,7	25,0
Válidos Casi siempre	6	50,0	50,0	75,0
Siempre	3	25,0	25,0	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 43: *Distribución de encuestados según su opinión sobre si el precio actual del servicio de cabotaje en el TPY si se compara con otros puertos*



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Comentario: La disponibilidad de recursos, tanto financieros como operativos, puede afectar la capacidad de implementar estrategias de manera efectiva para aumentar los envíos. y mejorar la demanda. El nivel de competencia dentro de la industria y el posicionamiento estratégico de la terminal portuaria pueden influir en la priorización de estrategias para impulsar los envíos. comprender las tendencias del mercado, las necesidades de los clientes y los patrones de demanda es crucial para desarrollar e

implementar estrategias que se alineen con el panorama cambiante del mercado. Las capacidades internas de la terminal portuaria, incluidas las habilidades de la fuerza laboral, la infraestructura tecnológica y la eficiencia operativa, desempeñan un papel vital en la ejecución de estrategias para impulsar los envíos y mejorar la demanda.

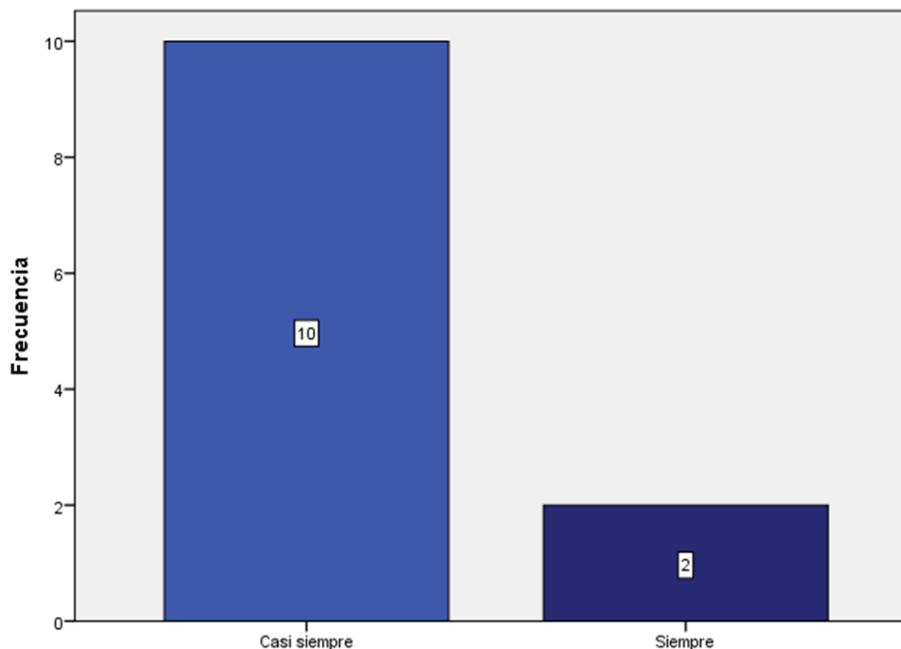
Tabla 46

Distribución de encuestados según su opinión sobre si el precio del servicio varía según el tipo de carga o destino

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi siempre	10	83,3	83,3	83,3
	Siempre	2	16,7	16,7	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- nueva reforma periodo 2023.

Figura 44: *Distribución de encuestados según su opinión sobre si el precio del servicio varía según el tipo de carga o destino*



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Comentario: Diferentes tipos de carga pueden requerir métodos de manipulación, almacenamiento o transporte específicos, lo que genera variaciones de precios según los requisitos únicos de cada tipo de carga. Las variaciones en las distancias de envío,

la accesibilidad de ciertos destinos o las tarifas regulatorias asociadas con ubicaciones específicas pueden influir en la estructura de precios de los servicios. Las estrategias de precios pueden ajustarse según la demanda de envío a destinos particulares o para tipos específicos de carga para optimizar la generación de ingresos. Factores como los precios del combustible, los gastos laborales, las inversiones en infraestructura y otros costos operativos pueden afectar el modelo de precios, especialmente, cuando se atiende a diversos tipos de carga y destinos.

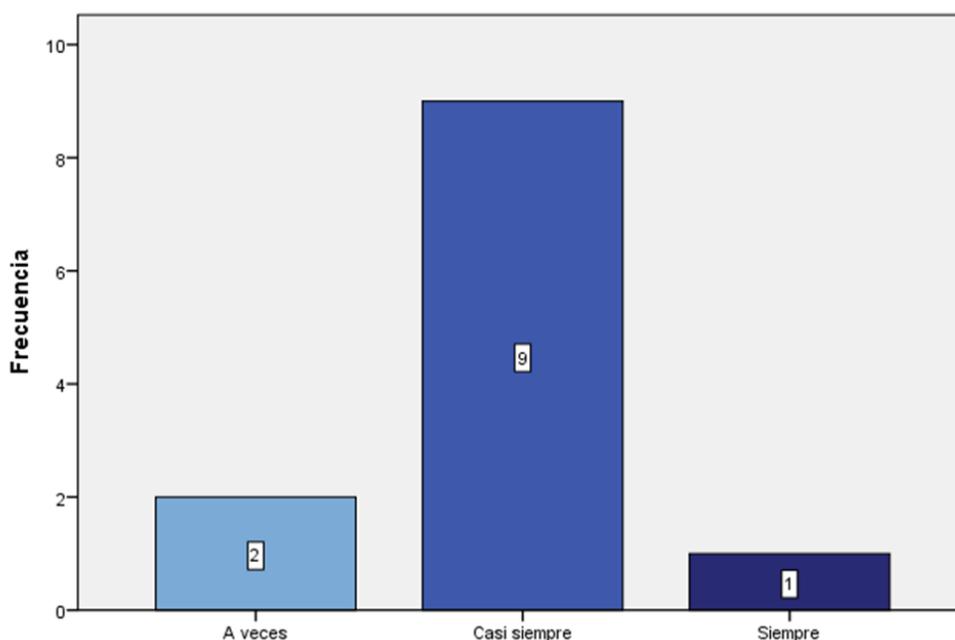
Tabla 47

Distribución de encuestados según su opinión sobre si la tendencia del precio del servicio de cabotaje es ha cambiado a lo largo del tiempo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	A veces	2	16,7	16,7	16,7
	Casi siempre	9	75,0	75,0	91,7
	Siempre	1	8,3	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 45: *Distribución de encuestados según su opinión sobre si la tendencia del precio del servicio de cabotaje es ha cambiado a lo largo del tiempo*



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Comentario: Las fluctuaciones en la demanda, las estrategias de precios competitivos y los cambios en las preferencias de los clientes pueden influir en la tendencia de los precios de los servicios de cabotaje a lo largo del tiempo. Las variaciones en los costos operativos, como los precios del combustible, los gastos de mano de obra, el mantenimiento y los costos de cumplimiento normativo, pueden impactar los ajustes de precios en el servicio de cabotaje. Los cambios de precios también podrían estar impulsados por esfuerzos para diferenciar los servicios en función de la calidad, la velocidad, la confiabilidad o los servicios de valor agregado adicional proporcionados.

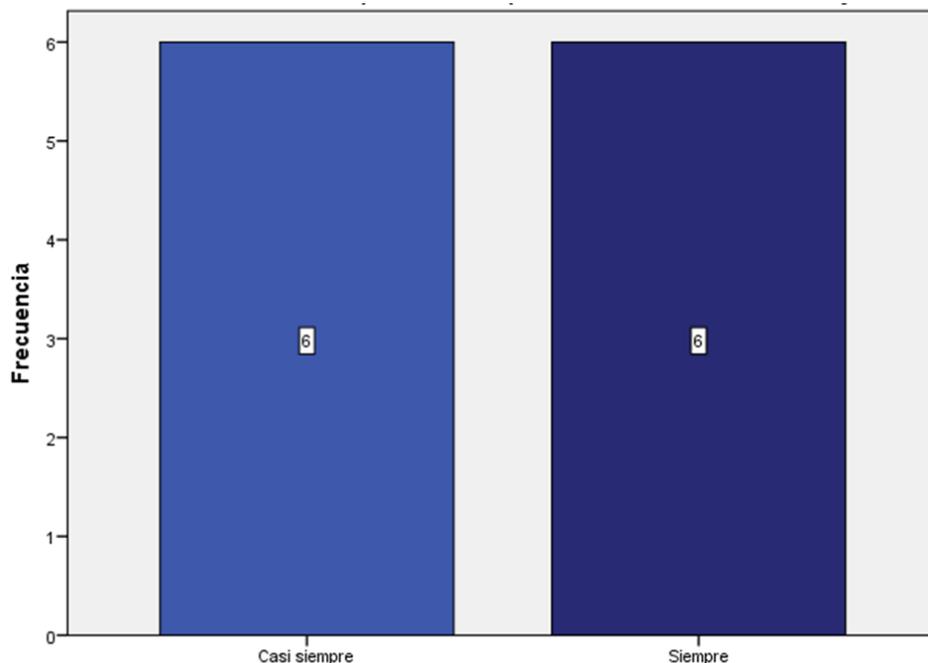
Tabla 48

Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan en el precio del servicio de cabotaje

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casi siempre	6	50,0	50,0	50,0
	Siempre	6	50,0	50,0	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario yurimaguas- nueva reforma periodo 2023.

Figura 46: Distribución de encuestados según su opinión sobre si los factores externos impactan en el precio del servicio de cabotaje



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Comentario: Los cambios en la competencia y los cambios en las condiciones económicas pueden influir directamente en los precios de los servicios de cabotaje en función de factores externos. Los eventos como desastres naturales, problemas geopolíticos o pandemias globales pueden interrumpir las cadenas de suministro, afectando los costos y, en última instancia, impactando los precios de los servicios de cabotaje. Los cambios en las regulaciones, aranceles o acuerdos comerciales pueden tener un impacto significativo en la estructura de costos de los servicios de cabotaje, lo que lleva a ajustes de precios. Las variaciones en los precios del combustible, los gastos de mano de obra, los costos de mantenimiento y otros gastos operativos impulsados por factores externos pueden afectar la estrategia de precios de los servicios de cabotaje.

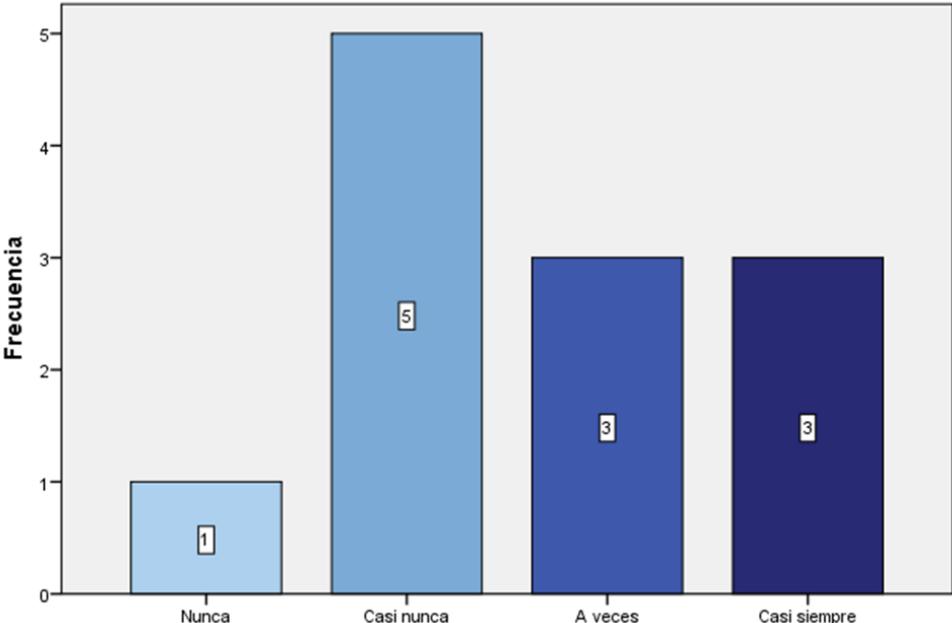
Tabla 49

Distribución de encuestados según su opinión sobre si tiene conocimiento de las iniciativas que podrían implementarse para optimizar el precio del servicio

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Nunca	1	8,3	8,3	8,3
Casi nunca	5	41,7	41,7	50,0
Válidos A veces	3	25,0	25,0	75,0
Casi siempre	3	25,0	25,0	100,0
Total	12	100,0	100,0	

Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Figura 47: *Distribución de encuestados según su opinión sobre si tiene conocimiento de las iniciativas que podrían implementarse para optimizar el precio del servicio*



Nota: Encuesta a empresas del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023.

Comentario: si hay comunicación o difusión de información insuficiente sobre las iniciativas de optimización de precios, es posible que los encuestados no estén al tanto de las estrategias que se están considerando o implementando. Los programas de capacitación o sesiones educativas inadecuadas sobre estrategias de optimización de precios podrían contribuir a la falta de conciencia entre los encuestados. Las iniciativas

de optimización de precios pueden ser complejas o requerir una comprensión profunda de la dinámica de la industria, lo que dificulta que los encuestados sean plenamente conscientes de todos los enfoques potenciales. La cultura organizacional en la terminal portuaria de Yurimaguas puede no priorizar el intercambio de conocimientos o la transparencia con respecto a las estrategias de precios, lo que lleva a diferentes niveles de conciencia entre los encuestados.

4.4. Análisis inferencial

4.4. 1. Hipótesis específica 1

A. Planteamiento de hipótesis

H0: El incremento de los precios del servicio de cabotaje no se relaciona significativamente en el déficit de la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR.

H1: El incremento de los precios del servicio de cabotaje se relaciona significativamente en el déficit de la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR.

B. Nivel de significación: $\alpha = 0.050$

C. Prueba estadística: Coeficiente r de Pearson

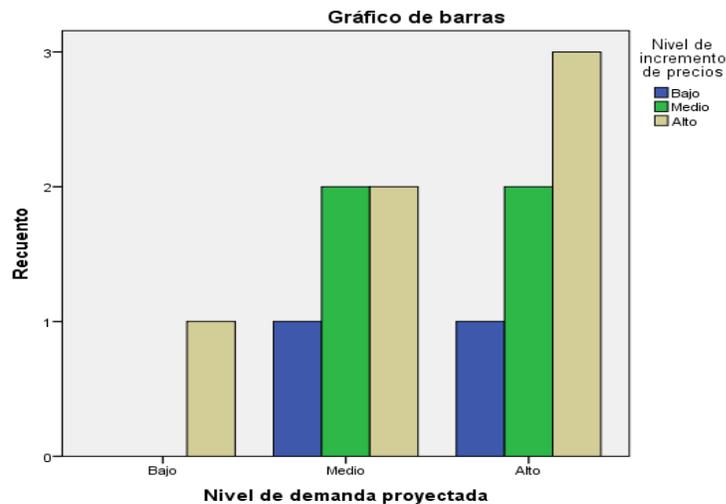
$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2] [n\sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

D. Cálculos

Tabla 50

Tabla de contingencia Nivel de demanda proyectada * Nivel de incremento de precios

		Nivel de incremento de precios			Total
		Bajo	Medio	Alto	
Nivel de demanda proyectada	Bajo	0	0	1	1
	Medio	1	2	2	5
	Alto	1	2	3	6
Total		2	4	6	12

**Tabla 51**

Matriz de correlación entre nivel de incremento de precios y nivel de demanda proyectada

		Nivel de incremento de precios	Nivel de demanda proyectada
Nivel de incremento de precios	Correlación de Pearson	1	-0,116
	Sig. (bilateral)		0,719
	N	12	12
Nivel de demanda proyectada	Correlación de Pearson	-0,116	1
	Sig. (bilateral)	0,719	
	N	12	12

E. Conclusiones

1. El p-valor 0.719 es mayor al nivel de significación establecido 0.050; por lo tanto, no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos de la

muestra permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel de incremento de precios del servicio y el nivel de demanda proyectada.

2. El coeficiente de correlación de Pearson varía de -1 a +1. La correlación de Pearson es apropiada cuando la relación entre dos variables es lineal y ambas variables se distribuyen normalmente. Los datos de la muestra han permitido determinar una correlación de -0.116, es decir, una correlación negativa, aunque extremadamente baja por lo que no es significativa.

4.4. 2. Hipótesis específica 2

A. Planteamiento de hipótesis

H0: Las fuertes lluvias y calor extremo del clima de la selva no influyen significativamente en el déficit de la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR.

H1: Las fuertes lluvias y calor extremo del clima de la selva influyen significativamente en el déficit de la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR.

B. Nivel de significación: $\alpha = 0.050$

C. Prueba estadística: Coeficiente r de Pearson

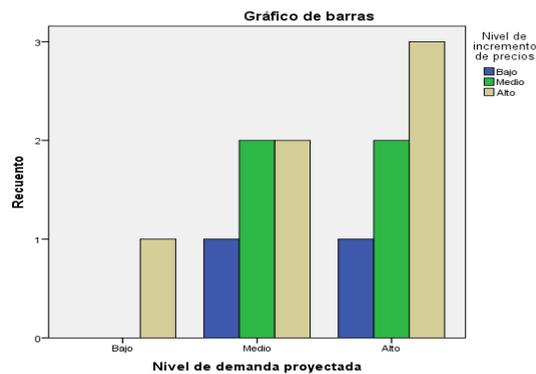
$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2] [n\sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

D. Cálculos

Tabla 52

Tabla de contingencia Nivel de demanda proyectada * Nivel de lluvias y calor

		Nivel de lluvias y calor extremo			Total
		Bajo	Medio	Alto	
Nivel de demanda proyectada	Bajo	0	1	0	1
	Medio	3	2	0	5
	Alto	0	3	3	6
Total		3	6	3	12

**Tabla 53**

Matriz de correlación entre nivel de lluvias y calor extremo y nivel de lluvias y calor extremo.

		Nivel de demanda proyectada	Nivel de lluvias y calor extremo
Nivel de demanda proyectada	Correlación de Pearson	1	0,552
	Sig. (bilateral)		0,063
	N	12	12
Nivel de lluvias y calor extremo	Correlación de Pearson	0,552	1
	Sig. (bilateral)	0,063	
	N	12	12

E. Conclusiones

1. El *p-valor* 0.063 es mayor al nivel de significación establecido 0.050, por lo tanto, no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos de la muestra

permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel de lluvias y calor extremo y el nivel de demanda proyectada.

2. El coeficiente de correlación de Pearson varía de -1 a +1. La correlación de Pearson es apropiada cuando la relación entre dos variables es lineal y ambas variables se distribuyen normalmente. Los datos de la muestra han permitido determinar una correlación de 0.552, es decir, una correlación positiva, pero no significativa.

4.4. 3. Hipótesis específica 3

A. Planteamiento de hipótesis

H0: La competencia formal e informal no influye significativamente en el déficit de la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR.

H1: La competencia formal e informal influye significativamente en el déficit de la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR.

B. Nivel de significación: $\alpha = 0.050$

C. Prueba estadística: Coeficiente r de Pearson

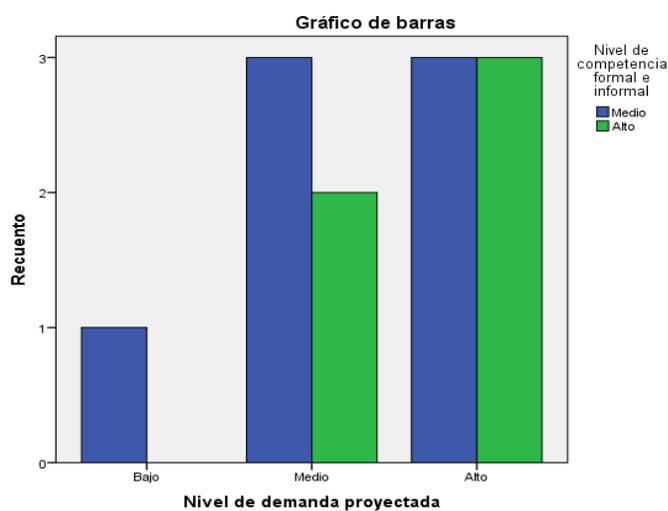
$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2] [n\sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

D. Cálculos

Tabla 54

*Tabla de contingencia Nivel de demanda proyectada * Nivel de competencia formal e informal*

		Nivel de competencia formal e informal		Total
		Medio	Alto	
Nivel de demanda proyectada	Bajo	1	0	1
	Medio	3	2	5
	Alto	3	3	6
Total		7	5	12

**Tabla 55**

Matriz de correlación entre nivel de competencia formal e informal y nivel de demanda proyectada

		Nivel de demanda proyectada	Nivel de competencia formal e informal
Nivel de demanda proyectada	Correlación de Pearson	1	0,242
	Sig. (bilateral)		0,448
	N	12	12
Nivel de competencia formal e informal	Correlación de Pearson	0,242	1
	Sig. (bilateral)	0,448	
	N	12	12

E. Conclusiones

1. El *p-valor* 0.448 es mayor al nivel de significación establecido 0.050, por lo tanto, no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos de la muestra permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel de competencia formal e informal y el nivel de demanda proyectada.
2. El coeficiente de correlación de Pearson varía de -1 a +1. La correlación de Pearson es apropiada cuando la relación entre dos variables es lineal y ambas variables se distribuyen normalmente. Los datos de la muestra han permitido determinar una correlación de 0.242, es decir, una correlación positiva, aunque extremadamente baja por lo que no es significativa.

4.4. 4. Hipótesis específica 4

A. Planteamiento de hipótesis

H0: Las ineficiencias en el servicio no influyen en el déficit de la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR.

H1: Las ineficiencias en el servicio influyen en el déficit de la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR.

B. Nivel de significación: $\alpha = 0.050$

C. Prueba estadística: Coeficiente r de Pearson

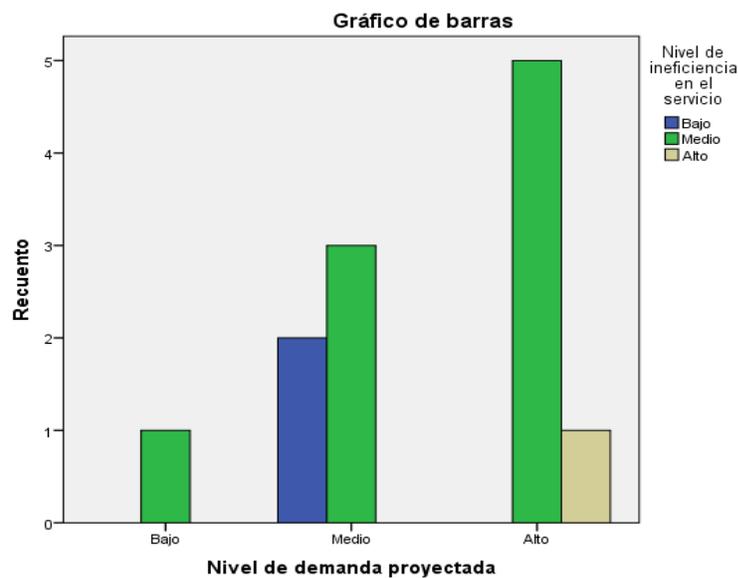
$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2][n\sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

D. Cálculos

Tabla 56

Tabla de contingencia Nivel de demanda proyectada * Nivel de ineficiencias en el servicio

		Nivel de ineficiencia en el servicio			Total
		Bajo	Medio	Alto	
Nivel de demanda proyectada	Bajo	0	1	0	1
	Medio	2	3	0	5
	Alto	0	5	1	6
Total		2	9	1	12

**Tabla 57**

Matriz de correlación entre nivel de ineficiencia en el servicio y nivel de demanda proyectada

		Nivel de demanda proyectada	Nivel de ineficiencia en el servicio
Nivel de demanda proyectada	Correlación de Pearson	1	0,374
	Sig. (bilateral)		0,231
	N	12	12
Nivel de ineficiencia en el servicio	Correlación de Pearson	0,374	1
	Sig. (bilateral)	0,231	
	N	12	12

E. Conclusiones

1. El p-valor 0.231 es mayor al nivel de significación establecido 0.050 por lo tanto no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos de la muestra permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel de ineficiencia en el servicio y el nivel de demanda proyectada.
2. El coeficiente de correlación de Pearson varía de -1 a +1. La correlación de Pearson es apropiada cuando la relación entre dos variables es lineal y ambas variables se distribuyen normalmente. Los datos de la muestra han permitido determinar una correlación de 0.374, es decir, una correlación positiva, aunque algo baja por lo que no resulta ser significativa.

4.4. 5. Hipótesis general

A. Planteamiento de hipótesis

H0: Los factores críticos no influyen significativamente en el en el déficit de la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR.

H1: Los factores críticos influyen significativamente en el en el déficit de la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR.

B. Nivel de significación: $\alpha = 0.050$

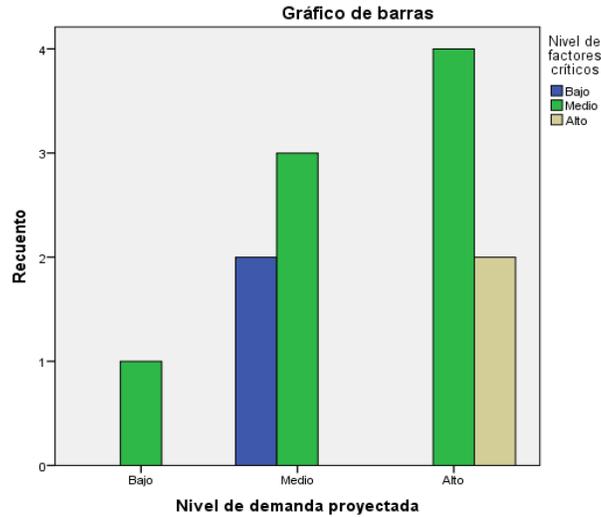
C. Prueba estadística: Coeficiente r de Pearson

$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2] [n\sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

D. Cálculos

Tabla 58*Tabla de contingencia Nivel de demanda proyectada y nivel de factores críticos*

		Nivel de factores críticos			Total
		Bajo	Medio	Alto	
Nivel de demanda proyectada	Bajo	0	1	0	1
	Medio	2	3	0	5
	Alto	0	4	2	6
Total		2	8	2	12

**Tabla 59***Matriz de correlación entre nivel de factores críticos y nivel de demanda proyectada*

		Nivel de demanda proyectada	Nivel de factores críticos
Nivel de demanda proyectada	Correlación de Pearson	1	0,451
	Sig. (bilateral)		0,141
	N	12	12
Nivel de factores críticos	Correlación de Pearson	0,451	1
	Sig. (bilateral)	0,141	
	N	12	12

E. Conclusiones

1. El p-valor 0.141 es mayor al nivel de significación establecido 0.050, por lo tanto, no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos

de la muestra permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel los factores críticos y el nivel de demanda proyectada.

2. El coeficiente de correlación de Pearson varía de -1 a +1. La correlación de Pearson es apropiada cuando la relación entre dos variables es lineal y ambas variables se distribuyen normalmente. Los datos de la muestra han permitido determinar una correlación de 0.451, es decir, una correlación positiva, aunque no es significativa.

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN

Factores críticos que influyen en la demanda

El *p-valor* 0.141 es mayor al nivel de significación establecido 0.050, por lo tanto, no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos de la muestra permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel los factores críticos y el nivel de demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR. Los datos de la muestra han permitido determinar una correlación de 0.451 es decir, una correlación positiva, aunque no es significativa.

Arancibia & Aravena, (2018) señalan que si Chile implantase una política de apertura del cabotaje con buques de bandera extranjera, se verían afectados, tanto los usuarios de cabotaje como los que ofrecen el servicio, creando así, una competencia tanto de precios como de servicios, entre los buques nacionales y extranjeros, para ello necesitan de una armada bien capacitada para que puedan cumplir con sus obligaciones, modernizar sus procesos operativos en relación al desarrollo del comercio nacional e internacional, porque esto representa un desarrollo y crecimiento para las regiones del país, porque ello representa el 90% de su comercio nacional e internacional. Medina R. (2020) su transporte fluvial presenta retrasos muy grandes, tanto en el movimiento de carga como en el de pasajeros, todo esto fue identificado por el Estado, a su vez, implemento un importante compromiso político, plasmado en planes, programas y proyectos en el corto, mediano y largo plazo, con importantes inversiones.

Dimensión 1: Incremento de los precios

El p-valor 0.719 es mayor al nivel de significación establecido 0.050, por lo tanto, no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos de la muestra permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel de incremento de precios del servicio y el nivel de demanda proyectada. Los datos de la muestra han permitido determinar una correlación de -0.116 es decir, una correlación negativa, aunque extremadamente baja por lo que no es significativa. las tarifas y precios caros derivadas de las regulaciones se han ido agravando en perjuicio para los usuarios, pero algunas de estas empresas no han dejado de trabajar con el TPY-NR, debido a que la única competencia formal (ENAPU) no cuenta con el recorrido que posee el TPY-NR. Por lo tanto, son prácticamente obligados a seguir trabajando con este último. Por otro lado, a ello se agregan los costos de transportes que deben pagar los usuarios para llegar hasta el TPY-NR, a diferencia de otros terminales que se encuentran con mejor ubicación y están alrededor de la ciudad, ésta se encuentra a 10 km de la ciudad de Yurimaguas. Al final se concluye que a pesar de algunas dificultades del TPY-NR desde un inicio como infraestructura y competencia desleal ha sobrevivido y su destino del nuevo terminal portuario no es otro que el de la subutilización si se continúa restando importancia a aquellos factores que insignificadamente aparentan insuficientes.

Dimensión 2: Clima

El p-valor 0.063 es mayor al nivel de significación establecido 0.050, por lo tanto, no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos de la muestra permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel de lluvias y calor extremo y el nivel de demanda proyectada. Los datos de la muestra han permitido

determinar una correlación de 0.55,2 es decir, una correlación positiva significativa. Las condiciones del entorno donde se han desarrollado la concesión del TPY-NR como hemos podido concluir no influyen significativamente en sus resultados, no por ello no se deben implementar acciones que ayuden a mejorar. Hemos de analizar que un aspecto tan esencial y evidente es, la estacionalidad de las actividades de construcción en la región Amazónica debido a la época de lluvias, debido a la falta de una Hidrobia que permita el libre transporte desde su lugar de inicio hasta su lugar de destino.

Dimensión 3: Competencia formal e informal.

El *p-valor* 0.448 es mayor al nivel de significación establecido 0.050, por lo tanto, no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos de la muestra permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel de competencia formal e informal y el nivel de demanda proyectada. Los datos de la muestra han permitido determinar una correlación de 0.242, es decir, una correlación positiva, aunque extremadamente baja por lo que no es significativa. Vargas G. & Flores V. (2020) afirman que los puertos informales no cumplen con los requisitos para una buena circulación de mercadería porque son bastante rudimentarios e incipientes que carecen de una buena logística para una buena manipulación de carga de transportes, que imposibilita una carga comercial y no garantiza el comercio.

Dimensión 4: Ineficiencias existentes.

El *p-valor* 0.231 es mayor al nivel de significación establecido 0.050, por lo tanto, no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos de la muestra permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel de ineficiencia en el

servicio y el nivel de demanda proyectada. Los datos de la muestra han permitido determinar una correlación de 0.374, es decir, una correlación positiva, aunque algo baja por lo que no resulta ser significativa. Orellana C. (2021) existen razones del retraso para la entrega de mercancías, las principales son: “Disponibilidad de grúas y equipos, las actividades de carga y descarga de las mercancías, la configuración y el modo de operación del Terminal Portuario, los enlaces entre el transporte terrestre ante el despacho y recepción de los contenedores, la ubicación y el espacio de los depósitos de los contenedores.

CONCLUSIONES

1. El trabajo de campo nos permitió encontrar que el incremento de los precios del servicio de cabotaje no influye significativamente en el nivel de demanda proyectada del TPY-NR al menos con las empresas formales y que tienen envíos de larga distancia, porque ellos son obligados a pasar por el TPY-NR por los tipos de seguros y regulaciones que tienen las cargas para los diferentes tipos de envíos. Con respecto a las informales se las arreglan para hacer envíos locales y distancias un poco más lejos a precios más accesibles sin pago de impuestos y seguridad más precaria. El p-valor 0.719 es mayor al nivel de significación establecido 0,050, por lo tanto, no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos de la muestra permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel de incremento de precios del servicio y el nivel de demanda proyectada.
2. Al término de los análisis de la información se concluyó que las fuertes lluvias y calor extremo del clima de la selva no influyen significativamente en el déficit de la demanda proyectada en los servicios de cabotaje, debido a que son pocas las empresas formales que hacen envíos a través del TPY-NR y existen otros puertos en las cuales se han acomodado estos envíos en épocas de cambios bruscos con su tiempo en Yurimaguas. El p-valor 0.063 es mayor al nivel de significación establecido 0,050, por lo tanto, no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos de la muestra permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel de lluvias y calor extremo y el nivel de demanda proyectada.

3. Se ha determinado que, las competencias formales e informales no influyen significativamente al TPY-NR debido a que, los destino que hace el Terminal son de mayor recorrido, a diferencia de ENAPU (único puerto formal y competencia directa del TPY-NR) tiene un recorrido menor. El p-valor 0.448 es mayor al nivel de significación establecido 0.050, por lo tanto, no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos de la muestra permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel de competencia formal e informal y el nivel de demanda proyectada.
4. El análisis de datos ha concluido que las ineficiencias en el servicio no influyen significativamente en el déficit de la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR. esto se debe a que no son relativamente excesivas las ineficiencias. El p-valor 0.231 es mayor al nivel de significación establecido 0.050, por lo tanto, no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos de la muestra permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel de ineficiencia en el servicio y el nivel de demanda proyectada. Todo esto se debe, porque el puerto no ha tenido la posibilidad de manifestarse en su totalidad, tanto en sus operaciones, como en sus servicios. Primero, porque tuvo 2 años en fase de prueba, luego se vino esta crisis sanitaria COVID 19 que afectó a todo el mundo, evitando así, que el terminal pudiese funcionar en su totalidad y poder concluir si los servicios que brinda el TPY-NR, influyen o no en su totalidad al déficit de su demanda proyectada.
5. La contrastación de estos datos nos permitió establecer que los factores críticos no influyen significativamente en el déficit de la demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR. Debido a que no son significativamente mayores, comparados

con los riesgos económicos que se han presentado a lo largo de estos 5 años. El p-valor 0.141 es mayor al nivel de significación establecido 0.050, por lo tanto, no hay evidencia suficiente para rechazar la hipótesis nula, los datos de la muestra permiten afirmar que no existe correlación significativa entre el nivel los factores críticos y el nivel de demanda proyectada en el servicio de cabotaje del TPY-NR.

Como conclusión final y de acuerdo a los últimos acontecimientos que se han presentado en estos últimos años de estudio, podemos decir que algunos de estos acontecimientos son: La fase inicial de prueba, el covid19, problemas al inicio de la construcción, etc. Podemos apreciar que durante estos 5 años, el terminal no ha registrado datos informativos precisos en donde se puedan concluir su estabilidad en el mercado, por lo tanto, se precisa que a partir del 2022, en adelante, se puedan registrar nuevos estudios en las cuales los resultados que se obtengan sean más precisos para el TPY-NR, sobre todo porque actualmente los clientes que hacen uso del terminal se han ido reduciendo por diferentes motivos, sobre todo los formales que ha ocasionado que parte de nuestra investigación y población haya sido modificada.

RECOMENDACIONES

Consideramos algunas recomendaciones generales para mejorar uno de los proyectos más ambiciosos para la región como es el concesionario fluvial TPY-NR.

- Debido a la mucha informalidad que presenta esa parte de la región del país en cuanto al transporte fluvial, se puede recomendar el hecho de realizar estudios de mercado más precisos, evaluando y analizando el mercado del transporte, considerando siempre de lleno erradicar la informalidad con la ayuda del gobierno regional, todo ello conlleva a una regulación del mercado formal, por ende, aumento de su demanda del terminal portuario.
- Revisar los procedimientos de fijación tarifaria, con la única finalidad de considerar la inexistencia de un mercado competitivo real o potencial y con la probabilidad de un abuso de posición de dominio. Adelantarse en un proceso de regulación tarifaria bajo suposiciones de mercados grandes, mercados competentes como son Brasil y Argentina, supone contradicciones perjudiciales que han llevado y podría seguir acarreando dificultades en su resultados contradictorios y perjudiciales en su demanda del TPY-NR. Recomendar de insertar los precios y tarifas que otorga Enapu, con el fin de captar aquellos clientes.
- Por otro lado, es recomendable que las autoridades tanto portuarias como son la APN, Ministerio de Transportes y Comunicaciones dispongan de una normativa que prohíban el embarque y desembarque de mercancías y pasajeros, a través de estos embarcaderos informales a pesar que no ha estado perjudicando significativamente pero desde un punto de vista comercial, es importante tomar en cuenta y corregir a

tiempo todas las dificultades que se presenten antes de caer en los mismos errores que se presentan día a día el terminal.

- En cuanto al clima que posee esa parte de la región es variado e inestable, por lo tanto, lo recomendable es reavivar el proyecto de la hidrobía Amazónica, en donde se permite establecer una guía para los navegantes, además de mejorar las vías de transporte durante las lluvias y vientos inesperados. Esto, garantiza el flujo continuo de las embarcaciones durante los 365 días al año, por el constante mantenimiento, mejorando así la continua demanda del servicio del terminal.

REFERENCIAS

- Alava Gómez, L. Á., & Arellano Irazabal, J. K. (2019). *Plataforma logística intermodal en la zona de Nueva Reforma- Yurimaguas*. Lima.
- Amorós , F., Moreno, A., Rojas , N., & Velarde, V. (2020). *Terminal Portuario Yurimaguas*. Tratto da https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/10825/Amoros_Terminal1.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Arancibia, M., & Aravena, E. (2018). *El estado del arte del cabotaje en Chile*. Viña del Mar: https://repositoriobibliotecas.uv.cl/bitstream/handle/uvsc1/4936/ANI-IPP%20663_noaccesible_.pdf?sequence=1.
- Arrese Chávez, C. (2020). El Cabotaje en el Perú y el Mundo. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval 2020*, pp. 57-83.
- Arrese Chávez, C. (2020). El cabotaje en el Perú y en el mundo. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval - 2020*, 57-83.
- Autoridad Portuaria Nacional. (2018, diciembre 6). *Plan Maestro del Terminal Portuario Yurimaguas*. Tratto da https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/471516/Plan_Maestro_Portuario_TP_YURIMAGUAS.pdf
- Autoridad Portuaria Nacional. (2022, Mayo 8). *Servicios Portuarios Básicos*. Tratto da Plataforma Digital Única del Estado Peruano GOB.PE: <https://www.gob.pe/9953-autoridad-portuaria-nacional-servicios-portuarios-basicos>
- Bologna, E. (2022). *Un Recorrido por los Métodos Cuantitativos en Ciencias Sociales a bordo de R. Juan Cruz Rodriguez*.
- Castro, A., Dávila , C., Laura, W., Cubas, F., Avalos, G., López Ocaña, C., . . . Marín, D. (2021, agosto). *Climas del Perú – mapa de clasificación climática nacional*. tratto da servicio nacional de meteorología e hidrología del Perú - SENAMHI: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2185020/Climas%20del%20Per%C3%BA%3A%20Mapa%20de%20Clasificaci%C3%B3n%20Clim%C3%A1tica.pdf?v=1631826117>
- Chocano Flores, M., Chura Luca, R. G., Córdova Román , J. M., Oyola Riojas, L. R., & Nieto Lazo , R. (2019). *Universidad Esan* . Tratto da Plan de negocio para la

- implementación de un operador logístico 2PL en la ruta Yurimaguas, Tarapoto, Jaen y Paita: <https://repositorio.esan.edu.pe/handle/20.500.12640/1649>
- Cubas Sáenz , A. P. (2019). *Las modalidades de inversión privada aplicables a la infraestructura portuaria de uso público en el Perú*. Lima: https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/16090/CUBA_S_S%C3%81ENZ_ALESSANDRA_PATRICIA_MODALIDADES_INVERSION.pdf?sequence=1.
- Del Carpio Pinto, J., Flores Bedoya, A., & Lopez Aranzaes , R. (2021). *Diseño Conceptual de un Sistema de Infraestructuras de Transporte Multimodal Orientado a la Mejora de la Productividad Nacional*. Lima.
- Del Cid Pérez, A., Méndez , R., & Sandoval Recinos, f. (2007). *Investigación. Fundamentos y Metodología*. Mexico: Hugo Rivera Oliver.
- Diario el Peruano. (2022, diciembre 29). *Aprueban actualización de la lista de terminales portuarios, embarcaderos e infraestructura de empresas pesqueras industriales que realizan actividades de descarga de productos hidrobiológicos tñidos, que conforman el Sistema Portuario Nacional*. Tratto da <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-actualizacion-de-la-lista-de-terminales-portuarios-resolucion-no-0111-2022-apn-dir-2141609-1/>
- Diario Oficial El Peruano. (2019). Decreto Supremo N° 039-2019-MTC. "*Normas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías*". Lima.
- El Peruano. (2020, Mayo 5). *El Peruano*. Tratto da Aprueban incorporación excepcional y temporal, mientras dure la emergencia sanitaria dispuesta por la Autoridad de Salud, de los embarcaderos "Abel Guerra" y "La Boca" en el Sistema Portuario Nacional:<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-incorporacion-excepcional-y-temporal-mientras-dure-resolucion-no-0034-2020-apn-dir-1866104-1/>
- El Peruano. (2022, diciembre 29). *Aprueban actualización de la lista de terminales portuarios, embarcaderos e infraestructura de empresas pesqueras industriales que realizan actividades de descarga de productos hidrobiológicos tñidos, que conforman el Sistema Portuario Nacional*. Tratto da El Peruano.pe:

- <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-actualizacion-de-la-lista-de-terminales-portuarios-resolucion-no-0111-2022-apn-dir-2141609-1/>
- ENAPU. (2020, Febrero). *Enapu*. Tratto da Informe Empresarial de Enapu S.A. para la Trasnferencia de Gestión en el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, periodo del 1r de febrero al 14 de julio 2020.
- Enapu. (2022). Clientes. In Enapu. <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/07/id-copam-2022.pdf#page12>.
- Enapu. (2022). *Enapu SA*. Tratto da Tarifas Tráfico de cabotaje Terminal Portuario Yurimaguas: <https://www.enapu.com.pe/yurimaguas/>
- Figuroa Lucano, A., Rosales Mayo, C., & Taya Rutti, P. (2018). *Concurso de proyectos integrales para la concesión del nuevo terminal portuario Yurimaguas-Nueva Reforma*. Lima.
- Frascati , M. (2015). *Medición de las actividade Científicas, Tecnológicas y de Innovación* . Paris, Francia: Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología, FECYT, 2018.
- Hernández Sampieri, R., & Mendoza Torres, C. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Mexico: Mc Graw Hill Education.
- Hernández Velásquez , W. H., & Ibarra Santos, N. E. (2018). *Factores que limitan la inversión privada en la concesión del Puerto del Callao en Infraestructura para el Transporte Interno*. Tratto da La Aparición del Transporte por Carretera a la Intermodalidad:
https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/01_lenguaje_transporte_intermodal.pdf
- International Business Machines Corporation. (2020, Junio 16). *¿Qué son los contenedores?* Tratto da IBM:
<https://www.google.com/search?q=About+https://www.ibm.com/es-es/topics/containers&tbm=ilp&sa=X&ved=2ahUKEwi54u3isOCGAXUDSuUKHRJfBlwQv5AHegQIABAD>
- Medina Rubio, G. F. (2020, Mayo 16). *Estado Actual del Transporte Marítimo y Fluvial en Colombia y Planeamiento de un Programa de Ingeniería Naval para Atender las Necesidades de Formación Profesional*. Bogotá:

- <https://repositorio.escuelaing.edu.co/bitstream/handle/001/1289/Medina%20Rubio%20Germ%C3%A1n%20Felipe-2020.pdf?sequence=4&isAllowed=y>. Tratto da La Jornada en la Economía:
<https://www.jornada.com.mx/2005/05/16/004n1sec.html>
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2018, Diciembre). *PENX, Plan Estratégico Nacional de Exportaciones 2025*. Tratto da PENX:
https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/plan_exportador/Penx_2025/PENX_FINAL_101215.pdf
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2019). *mef.gob.pe*. Tratto da Plan Nacional de Infraestructura para la competitividad:
https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/planes/PNIC_2019.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2020). *Puertos*. Tratto da Infraestructura Portuaria:
https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/conces_puertos.html#:~:text=En%20la%20actualidad%20se%20han,de%20transporte%20de%20uso%20p%C3%BAblico.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Autoridad Portuaria Nacional (APN). (2019, Enero). *Lineamientos para el Monitoreo y Control de Flujo de Carga y Mercancías*. Tratto da Proyecto normativo "Lineamientos para el monitoreo y control de flujo de carga y mercancías al interior de los terminales portuarios del puerto del Callao":
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3833964/EXPOSICION%20DE%20MOTIVOS%20-%20LINEAMIENTOS%20PARA%20EL%20MONITOREO%20Y%20CONTROL%20DEL%20FLUJO%20DE%20CARGA%20Y%20MERCANC%3%8DAS.pdf.pdf?v=1668351729>
- Nizama Zevallos, J. C. (2020). *"El transporte marítimo internacional en el ámbito del desarrollo comercial peruano 2018"*. Callao-Perú
<https://repositorio.unac.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12952/5735/TESIS-MAESTRO-%20NIZAMA-FCA-2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

- Ocampo Sánchez , C., Cucho Jimenez, E., Linares Zelada , W., & Lavalle Armand , F. (2018, julio). *Planeamiento Estratégico de la Provincia de Alto Amazonas* . Lima: https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/11528/OCA_MPO_LAVALLE_PLANEAMIENTO_ALTO_AMAZONAS.pdf?sequence=1. Tratto da [lineaverdehuelva.com:](http://www.lineaverdehuelva.com/) <http://www.lineaverdehuelva.com/lv/glosario.asp?letra=v>
- Orellana Cabrera, X. C. (Diciembre de 2021). *Congestión de la Terminal Portuaria de Guayaquil desde la Perspectiva de los Importadores 2019-2020*. <http://181.39.139.68:8080/bitstream/handle/123456789/1607/Congesti%C3%B3n%20de%20la%20Terminal%20Portuaria%20de%20Guayaquil%20desde%20la%20Perspectiva%20de%20los%20Importadores%2C%202019-2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Obtenido de Plan de Promoción de la Inversión Privada, Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma: https://www.investinperu.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/PUERTO_YURIMAGUAS_DOCS_PLANPROMO/Plan_Promocion_TP_Yurimaguas_aprobado_CD_dic2009.PDF
- Ositran. (2019). *Informe de Desempeño 2018*. Tratto da <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/ID2018-COPAM.pdf>
- Ositran. (2020, junio). *Informe de Desempeño 2019*. Tratto da [ositran.gob.pe: https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/id-copam-2019-1.pdf](https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/id-copam-2019-1.pdf)
- Ositran. (2021, junio). *Informe de Desempeño 2020*. Tratto da [ositran.gob.pe: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1987946/id-2020-copam.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1987946/id-2020-copam.pdf)
- Ositran. (2022, junio). *Informe de Desempeño 2021*. Tratto da [ositran.gob.pe: https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/11/id-2021-copam.pdf](https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/11/id-2021-copam.pdf)
- Ositran. (2023, Junio). *Informe de Desempeño 2022*. Tratto da [Consección del Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas Nueva Reforma:](#)

<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/07/id-copam-2022.pdf>

Ositran. (2023, 01). *Ositran.gob.pe*. Tratto da tarifas de servicios regulados entidad prestadora: concesionaria puerto amazonas s.a. nuevo terminal portuario de Yurimaguas- Nueva Reforma: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/07/tarifas-copam-2023.pdf>

Ramos Galarza, C. (2020, Julio- Diciembre). *Dialnet*. Tratto da Los alcances de una investigación: <file:///C:/Users/tafur/Downloads/Dialnet-LosAlcancesDeUnaInvestigacion-7746475.pdf>

Sánchez Carlessi, H., Reyes Romero, C., & Mejía Sáenz, K. (2018). *Manual de términos en investigación científica, tecnológica y humanística*. LIMA: ©Universidad Ricardo Palma Vicerrectorado de Investigación.

Sevilla Áreas, A. (2020, abril 1). *Economipedia*. Tratto da Déficit: <https://economipedia.com/definiciones/deficit.html>

Torres , D. (2024, FEBRERO 21). *HUBSPOT*. Tratto da Qué es un análisis de la demanda y cómo hacerlo en tu empresa: <https://blog.hubspot.es/sales/analisis-demanda>

Vargas Grandez, k., & Flores Valdivia, I. (2020, marzo 21). *Competitividad Del Transporte Fluvial en el Puerto de Iquitos, año 2019*. Iquitos: <http://repositorio.ucp.edu.pe/bitstream/handle/UCP/1336/KELITA%20VARGAS%20GRANDES%20Y%20LESLIE%20CARLOTA%20FLORES%20VALDIVIA%20-%20TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Tratto da Concurso de Proyectos Integrales para la concesión del Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas- Nueva Reforma: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/893038/Contrato_de_concesion_d_el_nuevo_terminal_portuario_de_yurimaguas.pdf?v=1593209688

Wilkins Binder, J. (2024). Cabotaje marítimo en la legislación nacional y extranjera. *Biblioteca del Congreso Nacional de Chile/BCN*, 1.

Anexo 1: Matriz De Consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	METODOLOGÍA
Problema general	Objetivo General	Hipótesis General		
¿Cuáles son los factores que influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR?	Determinar cuáles son los factores críticos que influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.	Los factores críticos se relacionan significativamente con el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.		Enfoque: Cuantitativo Nivel: Explicativa Tipo: Aplicada Diseño: No experimental Población: Empresas que ofrecen sus servicios de cabotaje en Puertos y Terminal portuario Yurimaguas formales e informales
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicas		
¿De qué manera el incremento de los precios del servicio de cabotaje influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR?	Determinar la manera en que el incremento de los precios del servicio de cabotaje influye en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.	El incremento de los precios del servicio de cabotaje se relaciona significativamente con el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.	Variable 1 Factores críticos que influyen en la demanda.	
¿De qué manera las fuertes lluvias y temperaturas extremas influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR?	Determinar la manera en que las fuertes lluvias y calor extremo del clima de la selva influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.	Las fuertes lluvias y calor extremo del clima de la selva se relacionan significativamente con el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.		
¿De qué manera la competencia formal e informal influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR?	Determinar la manera en que la competencia formal e informal influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.	La competencia formal e informal se relacionan significativamente con el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.	Variable 2 Demanda proyectada del Servicio de cabotaje	Muestra: 12 Muestreo: Probabilístico Instrumentos: Encuesta
¿De qué manera las ineficiencias en el servicio influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR?	Determinar la manera en que las ineficiencias en el servicio influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.	Las ineficiencias en el servicio se relacionan con el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del TPY-NR.		

Anexo 2: Modelo de encuesta

INSTRUCCIONES

La presente técnica de la Encuesta tiene por finalidad recoger información sobre la investigación titulada: “Factores que influyen en el déficit de la demanda proyectada del servicio de cabotaje del terminal portuario Yurimaguas- Nueva Reforma, 2023”, la misma que está compuesta por un conjunto de preguntas, donde luego de leer dicha interrogante debe elegir la alternativa que considere correcta, marcando para tal fin con un aspa (X).

Variable 1: FACTORES CRITICOS

D1. INCREMENTO DE PRECIOS

1. La demanda actual de servicios de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma es estable:

Nunca ()
Casi nunca ()
Ocasionalmente ()
Casi siempre ()
Siempre ()

2. Los precios del servicio de cabotaje se incrementan:

Nunca ()
Casi nunca ()
Ocasionalmente ()
Casi siempre ()
Siempre ()

3. Han aparecido factores que han contribuido al aumento de los precios del servicio de cabotaje.

Nunca ()
Casi nunca ()

Ocasionalmente ()

Casi siempre ()

Siempre ()

4. Se espera un déficit de la demanda en comparación con la demanda actual.

Nunca ()
Casi nunca ()
Ocasionalmente ()
Casi siempre ()
Siempre ()

5. El impacto del aumento de precios del servicio de cabotaje provocará un déficit en la demanda proyectada en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma

Nunca ()
Casi nunca ()
Ocasionalmente ()
Casi siempre ()
Siempre ()

D2: FUERTES LLUVIAS Y CALOR EXTREMO

6. Se presentan fuertes lluvias y temperaturas extremas en la región donde se ubica el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma

Nunca ()

Casi nunca ()

Ocasionalmente ()

Casi siempre ()

Siempre ()

7. Las fuertes lluvias y temperaturas extremas han impactado en la demanda del servicio de cabotaje en el pasado

Nunca ()

Casi nunca ()

Ocasionalmente ()

Casi siempre ()

Siempre ()

8. Las fuertes lluvias y temperaturas extremas afectan la seguridad y eficiencia de los servicios de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.

Nunca ()

Casi nunca ()

Ocasionalmente ()

Casi siempre ()

Siempre ()

9. Existen opciones de transporte alternativas o planes de contingencia para abordar las interrupciones en el

servicio de cabotaje causadas por fuertes lluvias y temperaturas extremas,

Nunca ()

Casi nunca ()

Ocasionalmente ()

Casi siempre ()

Siempre ()

10. El riesgo de fuertes lluvias y temperaturas extremas es muy perjudicial sobre la demanda del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma,

Nunca ()

Casi nunca ()

Ocasionalmente ()

Casi siempre ()

Siempre ()

D3: COMPETENCIA FORMAL E INFORMAL

11. La presencia de competidores formales en el mercado de servicios de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma impacta en el déficit de demanda proyectado

Nunca ()

Casi nunca ()

Ocasionalmente ()

Casi siempre ()

- Siempre ()
12. Existen factores relevantes que diferencian los servicios prestados por competidores formales e informales en el mercado de servicios de cabotaje
- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()
13. El precio de los competidores formales e informales en el mercado de servicios de cabotaje influyen en el déficit de demanda proyectado:
- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()
14. Ha tomado seguro del producto por el cual reducir riesgos más adelante para la empresa:
- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()
15. Las preferencias y percepciones de los clientes impactan sobre los proveedores de servicios de

cabotaje formales e informales en el déficit de demanda proyectado en la Terminal Portuaria de Yurimaguas - Nueva Reforma:

- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()

D4: INEFICIENCIA EN EL SERVICIO

16. Existen las ineficiencias más significativas en el servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.
- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()
17. Las ineficiencias en la seguridad y eficiencia del servicio de cabotaje impactan fuertemente en la demanda proyectada.
- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()
18. Las ineficiencias han afectado la satisfacción de los clientes con el servicio de cabotaje en el Terminal

Portuario de Yurimaguas – Nueva
Reforma:

Nunca ()

Casi nunca ()

Ocasionalmente ()

Casi siempre ()

Siempre ()

19. Se han implementado medidas para abordar estas ineficiencias buscando un impacto sobre el déficit de demanda proyectado.

Nunca ()

Casi nunca ()

Ocasionalmente ()

Casi siempre ()

Siempre ()

20. Los actores interesados, como propietarios de carga y navieras, perciben el impacto de las ineficiencias en el servicio de cabotaje en sus operaciones comerciales en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma.

Nunca ()

Casi nunca ()

Ocasionalmente ()

Casi siempre ()

Siempre ()

Variable 2: DEMANDA PROYECTADA

D1: NÚMERO DE ENVÍOS

21. El número de envíos para el servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, se viene incrementando a lo largo del tiempo

Nunca ()

Casi nunca ()

Ocasionalmente ()

Casi siempre ()

Siempre ()

22. El número de envíos depende del tipo de carga o destino:

Nunca ()

Casi nunca ()

Ocasionalmente ()

Casi siempre ()

Siempre ()

23. El número de envíos proyectado para el próximo año será mayor si se compara con años anteriores.

Nunca ()

Casi nunca ()

Ocasionalmente ()

Casi siempre ()

Siempre ()

24. Los factores externos, como cambios en la economía global o cambios en los patrones comerciales impactan sobre el número de envíos para el servicio de cabotaje

Nunca ()

Casi nunca ()
Ocasionalmente ()
Casi siempre ()
Siempre ()

25. Se implementan estrategias para incrementar el número de envíos y mejorar la demanda general del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma
- Nunca ()
Casi nunca ()
Ocasionalmente ()
Casi siempre ()
Siempre ()

D2: PESO DE LA CARGA

26. El peso promedio de carga por embarque para el servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma varía según tipo de carga o destino
- Nunca ()
Casi nunca ()
Ocasionalmente ()
Casi siempre ()
Siempre ()

27. El peso de la carga impacta en la capacidad y eficiencia del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma varía según tipo de carga o destino

Nunca ()
Casi nunca ()
Ocasionalmente ()
Casi siempre ()
Siempre ()

28. El peso de carga proyectado para el próximo año es similar a los años anteriores
- Nunca ()
Casi nunca ()
Ocasionalmente ()
Casi siempre ()
Siempre ()

29. Los factores externos, como cambios en las regulaciones o avances en la tecnología, impactan en el peso de la carga para el servicio de cabotaje
- Nunca ()
Casi nunca ()
Ocasionalmente ()
Casi siempre ()
Siempre ()

30. Conoce las iniciativas o estrategias que podrían implementarse para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda general del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma
- Nunca ()

- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()

D3: DISTANCIA RECORRIDA

31. La distancia promedio recorrida para el servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, es mayor en comparación con otros puertos de la región:

- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()

32. La distancia recorrida depende del tipo de carga o el destino

- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()

33. La tendencia histórica de la distancia recorrida por el servicio de cabotaje ha cambiado con el tiempo

- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()

34. Los factores externos, como cambios en la infraestructura o las regulaciones de transporte, impactan en la distancia recorrida para el servicio de cabotaje

- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()

35. Se podrían implementar para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda general del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma

- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()

D4: PRECIO DEL SERVICIO

36. El precio actual del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, puede ser mayor si se compara con otros puertos de la región

- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()

- Siempre ()
37. El precio del servicio varía según el tipo de carga o destino
- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()
38. La tendencia histórica del precio del servicio de cabotaje es que ha cambiado a lo largo del tiempo
- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()
39. Los factores externos, como los cambios en la economía global o los cambios en los patrones comerciales, impactan en el precio del servicio de cabotaje
- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()
40. Tiene conocimiento de las iniciativas o estrategias que podrían implementarse para optimizar el precio del servicio y mejorar la demanda general del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma
- Nunca ()
- Casi nunca ()
- Ocasionalmente ()
- Casi siempre ()
- Siempre ()

Anexo N°3: ficha de validación

FORMATO DE VALIDACIÓN POR EL JUICIO DE EXPERTOS

Título de la investigación: FACTORES QUE INFLUYEN EN EL DÉFICIT DE LA DEMANDA PROYECTADA DEL SERVICIO DE CABOTAJE DEL TERMINAL PORTUARIO YURIMAGUAS- NUEVA REFORMA PERIODO 2023.

Instrucciones: Para validar el Instrumento debe colocar en el casillero de los criterios: suficiencia, claridad, coherencia y relevancia, el número que corresponda, según su evaluación basad en la presente rúbrica.

RÚBRICA PARA LA VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO POR EL JUICIO DE EXPERTOS

Criterios	Escala de valoración			
	1	2	3	4
1. SUFICIENCIA: Los ítems que pertenecen a una misma dimensión o indicador son Suficientes para obtener la medición de ésta.	Los ítems no son suficientes para medir la Dimensión o indicador.	Los ítems miden algún aspecto de la dimensión o indicador, pero no corresponden a la dimensión total.	Se deben incrementar algunos ítems para poder evaluar la dimensión o indicador completamente.	Los ítems son suficientes.
2. CLARIDAD: El ítem se comprende fácilmente, es decir su sintáctica y semántica son adecuadas.	El ítem no es claro.	El ítem requiere varias modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.

<p>1. COHERENCIA: 2. 3. El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.</p>	<p>El ítem no tiene relación lógica con la dimensión o indicador.</p>	<p>El ítem tiene una relación tangencial con la dimensión o indicador.</p>	<p>El ítem tiene una relación regular con la dimensión o indicador que está midiendo</p>	<p>El ítem se encuentra completamente relacionado con la dimensión o indicador que está midiendo.</p>
<p>4. RELEVANCIA: El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.</p>	<p>El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión o indicador.</p>	<p>El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que éste mide.</p>	<p>El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.</p>	<p>El ítem es muy relevante y debe ser incluido.</p>

Fuente: Adaptado de:

[www.humana.unal.co/psicometria/files/7113/8574/5708/articulo3_juicio de experto 27- 36.pdf](http://www.humana.unal.co/psicometria/files/7113/8574/5708/articulo3_juicio_de_experto_27-36.pdf)

Lima, 23 de marzo del 2023

Validador: 1

INFORMACIÓN DEL VALIDADOR EXPERTO

Validado por:

Tipo de validador:	Interno () Externo (X) [Docente USMP]
Apellidos y nombres:	VELIT ROMERO, Maria Rosario
Sexo:	Hombre () Mujer (x)
Profesión:	Ingeniero Agrónomo/MSc Economía/ MBA/Dr en Administración/PhD in statistics
Grado académico¹	Licenciado () Maestro (x) Doctor () (
Años de experienci laboral	De 5 a 10 () De 11 a 15 () De 16 a 20 () De 21 a más (x) (
Solamente para validadores externos	
Organización donde labora:	
Cargo actual:	
Área de especialización	
N° telefónico de contacto	
Correo electrónico de contacto	
Medio de preferencia para contactarlo	Nota: Información requerida exclusivamente para seguimiento académico del alumno. Por teléfono () Por correo electrónico ()

Firma Validador
Experto

¹ Los validadores internos, docentes de otras universidades de prestigio o investigadores, deben poseer el grado académico de Maestro o Doctor; para los profesionales especializados y los empresarios con experiencia en el tema de investigación del alumno, se podrá considerar a profesionales con la licenciatura correspondiente

TABLA N° 1: Variable 1

Nombre del Instrumento para validar:	Cuestionario a empresas que ofrecen sus servicios de cabotaje en puertos y Terminal Portuario Yurimaguas- formales e informales.				
Autores del Instrumento	Bach. MARILIN TAFUR RODRÍGUEZ				
Variable:	FACTORES CRÍTICOS				
Población:	Toda empresa que ofrece servicios de cabotaje en puertos y terminal de Yurimaguas- formales e informales.				
D1: INCREMENTO DE PRECIOS	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
1. La demanda actual de servicios de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma es estable.	4	4	4	4	
2. Los precios del servicio de cabotaje se incrementan:		4	4	4	
3. Han aparecido factores que han contribuido al aumento de los precios del servicio de cabotaje.		4	4	4	
4. Se espera un déficit de la demanda en comparación con la demanda actual.		4	4	4	
5. El impacto del aumento de precios del servicio de cabotaje provocará un déficit en la demanda proyectada en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.		4	4	4	
D2: FUERTES LLUVIAS Y CALOR EXTREMO					
1. Se presentan fuertes lluvias y temperaturas extremas en la región donde se ubica el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma.	4	4	4	4	
2. Las fuertes lluvias y temperaturas extremas han impactado en la demanda del servicio de cabotaje en el pasado		4	4	4	
3. Las fuertes lluvias y temperaturas extremas afectan la seguridad y eficiencia de los servicios de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.		4	4	4	
4. Existen opciones de transporte alternativas o planes de contingencia para abordar las interrupciones en el servicio de cabotaje causadas por fuertes lluvias y temperaturas extremas		4	4	4	
5. El riesgo de fuertes lluvias y temperaturas extremas es muy perjudicial sobre la demanda del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma		4	4	4	

D3: COMPETENCIA FORMAL E INFORMAL				
1. La presencia de competidores formales en el mercado de servicios de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma impacta en el déficit de demanda proyectado.	4	4	4	4
2. Existen factores relevantes que diferencian los servicios prestados por competidores formales e informales en el mercado de servicios de cabotaje		4	4	4
3. El precio de los competidores formales e informales en el mercado de servicios de cabotaje influyen en el déficit de demanda proyectado		4	4	4
4. Ha tomado seguro del producto por el cual reducir riesgos más adelante para la empresa:		4	4	4
5. Las preferencias y percepciones de los clientes impactan sobre los proveedores de servicios de cabotaje formales e informales en el déficit de demanda proyectado en la Terminal Portuaria de Yurimaguas - Nueva Reforma:		4	4	4
D4: INEFICIENCIA EN EL SERVICIO				
1. Existen las ineficiencias más significativas en el servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.	4	4	4	4
2. Las ineficiencias en la seguridad y eficiencia del servicio de cabotaje impactan fuertemente en la demanda proyectada.		4	4	4
3. Las ineficiencias han afectado la satisfacción de los clientes con el servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma:		4	4	4
4. Se han implementado medidas para abordar estas ineficiencias buscando un impacto sobre el déficit de demanda proyectado.		4	4	4
5. Los actores interesados, como propietarios de carga y navieras, perciben el impacto de las ineficiencias en el servicio de cabotaje en sus operaciones comerciales en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma.		4	4	4

OPINIÓN SOBRE APLICACIÓN:

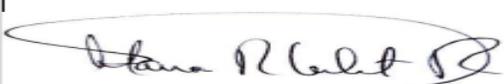
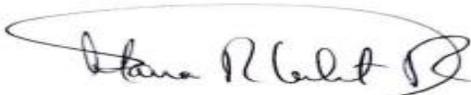
Firma de validador experto	
-----------------------------------	--

TABLA N° 2 variable 2

Nombre del Instrumento para validar:	Cuestionario a empresas que ofrecen sus servicios de cabotaje en puertos y Terminal Portuario Yurimaguas- formales e informales.				
Autores del Instrumento	Bach. MARILIN TAFUR RODRÍGUEZ				
Variable:	DEMANDA PROYECTADA				
Población:	Toda empresa que ofrece servicios de cabotaje en puertos y terminal de Yurimaguas- formales e informales				
D1: NÚMERO DE ENVÍOS	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
1. El número de envíos para el servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, se viene incrementando a lo largo del tiempo.	4	4	4	4	
2. El número de envíos depende del tipo de carga o destino:		4	4	4	
3. El número de envíos proyectado para el próximo año será mayor si se compara con años anteriores.		4	4	4	
4. Los factores externos, como cambios en la economía global o cambios en los patrones comerciales impactan sobre el número de envíos para el servicio de cabotaje		4	4	4	
5. Se implementan estrategias para incrementar el número de envíos y mejorar la demanda general del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma		4	4	4	
D2: PESO DE LA CARGA					
1. El peso promedio de carga por embarque para el servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma varía según tipo de carga o destino.	4	4	4	4	
2. El peso de la carga impacta en la capacidad y eficiencia del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma varía según tipo de carga o destino.		4	4	4	
3. El peso de carga proyectado para el próximo año es similar a los años anteriores		4	4	4	
4. Los factores externos, como cambios en las regulaciones o avances en la tecnología, impactan en el peso de la carga para el servicio de cabotaje		4	4	4	
5. Conoce las iniciativas o estrategias que podrían implementarse para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda general del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.		4	4	4	

D3: DISTANCIA RECORRIDA					
1. La distancia promedio recorrida para el servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, es mayor en comparación con otros puertos de la región:	4	4	4	4	
2. La distancia recorrida depende del tipo de carga o el destino.		4	4	4	
3. La tendencia histórica de la distancia recorrida por el servicio de cabotaje ha cambiado con el tiempo.		4	4	4	
4. Los factores externos, como cambios en la infraestructura o las regulaciones de transporte, impactan en la distancia recorrida para el servicio de cabotaje		4	4	4	
5. Se podrían implementar para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda general del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma		4	4	4	
D3: PRECIO DEL SERVICIO					
1. El precio actual del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, puede ser mayor si se compara con otros puertos de la región	4	4	4	4	
2. El precio del servicio varía según el tipo de carga o destino.		4	4	4	
3. La tendencia histórica del precio del servicio de cabotaje es que ha cambiado a lo largo del tiempo		4	4	4	
4. Los factores externos, como los cambios en la economía global o los cambios en los patrones comerciales, impactan en el precio del servicio de cabotaje.		4	4	4	
Tiene conocimiento de las iniciativas o estrategias que podrían implementarse para optimizar el precio del servicio y mejorar la demanda general del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma		4	4	4	

OPINIÓN SOBRE APLICACIÓN:

Firma de validador experto	
-----------------------------------	--

Validador: 2

INFORMACIÓN DEL VALIDADOR EXPERTO

Validado por:

Tipo de validador:	Interno () Externo (X) [Docente USMP]
Apellidos y nombres:	CÓRDOVA EGOICHEAGA, Jorge Luis
Sexo:	Hombre (x) Mujer ()
Profesión:	Ingeniero Agrónomo/MSc Economía/ MBA/Dr en Administración/PhD in statistics
Grado académico¹	Licenciado () Maestro () Doctor (x)
Años de experiencia laboral	De 5 a 10 () De 11 a 15 () De 16 a 20 () De 21 a más (x)
Solamente para validadores externos	
Organización donde labora:	Universidad Privado Antenor Orrego
Cargo actual:	Docente Investigación Cuantitativa en el Doctorado de Administración
Área de especialización	Estadística
N° telefónico de contacto	999437946
Correo electrónico de contacto	Correo institucional: jcordovae@upao.edu.pe
Medio de preferencia para contactarlo	Nota: Información requerida exclusivamente para seguimiento académico del alumno. Por teléfono (x) Por correo electrónico ()



Firma Validador Experto

¹ Los validadores internos, docentes de otras universidades de prestigio o investigadores, deben poseer el grado académico de Maestro o Doctor; para los profesionales especializados y los empresarios con experiencia en el tema de investigación del alumno, se podrá considerar a profesionales con la licenciatura correspondiente.

TABLA N° 1: Variable 1

Nombre del Instrumento para validar:	Cuestionario a empresas que ofrecen sus servicios de cabotaje en puertos y Terminal Portuario Yurimaguas- formales e informales.				
Autores del Instrumento	Bach. MARILIN TAFUR RODRÍGUEZ				
Variable:	FACTORES CRÍTICOS				
Población:	Toda empresa que ofrece servicios de cabotaje en puertos y terminal de Yurimaguas- formales e informales.				
D1: INCREMENTO DE PRECIOS	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
1. La demanda actual de servicios de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma es estable.	4	4	4	4	
2. Los precios del servicio de cabotaje se incrementan:		4	4	4	
3. Han aparecido factores que han contribuido al aumento de los precios del servicio de cabotaje.		4	4	4	
4. Se espera un déficit de la demanda en comparación con la demanda actual.		4	4	4	
5. El impacto del aumento de precios del servicio de cabotaje provocará un déficit en la demanda proyectada en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.		4	4	4	
D2: FUERTES LLUVIAS Y CALOR EXTREMO					
1. Se presentan fuertes lluvias y temperaturas extremas en la región donde se ubica el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma.	4	4	4	4	
2. Las fuertes lluvias y temperaturas extremas han impactado en la demanda del servicio de cabotaje en el pasado		4	4	4	
3. Las fuertes lluvias y temperaturas extremas afectan la seguridad y eficiencia de los servicios de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.		4	4	4	
4. Existen opciones de transporte alternativas o planes de contingencia para abordar las interrupciones en el servicio de cabotaje causadas por fuertes lluvias y temperaturas extremas		4	4	4	
5. El riesgo de fuertes lluvias y temperaturas extremas es muy perjudicial sobre la demanda del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma		4	4	4	

D3: COMPETENCIA FORMAL E INFORMAL					
1. La presencia de competidores formales en el mercado de servicios de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma impacta en el déficit de demanda proyectado.	4	4	4	4	
2. Existen factores relevantes que diferencian los servicios prestados por competidores formales e informales en el mercado de servicios de cabotaje		4	4	4	
3. El precio de los competidores formales e informales en el mercado de servicios de cabotaje influyen en el déficit de demanda proyectado		4	4	4	
4. Ha tomado seguro del producto por el cual reducir riesgos más adelante para la empresa:		4	4	4	
5. Las preferencias y percepciones de los clientes impactan sobre los proveedores de servicios de cabotaje formales e informales en el déficit de demanda proyectado en la Terminal Portuaria de Yurimaguas - Nueva Reforma:		4	4	4	
D4: INEFICIENCIA EN EL SERVICIO					
1. Existen las ineficiencias más significativas en el servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.	4	4	4	4	
2. Las ineficiencias en la seguridad y eficiencia del servicio de cabotaje impactan fuertemente en la demanda proyectada.		4	4	4	
3. Las ineficiencias han afectado la satisfacción de los clientes con el servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma:		4	4	4	
4. Se han implementado medidas para abordar estas ineficiencias buscando un impacto sobre el déficit de demanda proyectado.		4	4	4	
5. Los actores interesados, como propietarios de carga y navieras, perciben el impacto de las ineficiencias en el servicio de cabotaje en sus operaciones comerciales en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma.		4	4	4	

OPINIÓN SOBRE APLICACIÓN:

Firma de validador experto	
-----------------------------------	--

TABLA N° 2 variable 2

Nombre del Instrumento para validar:	Cuestionario a empresas que ofrecen sus servicios de cabotaje en puertos y Terminal Portuario Yurimaguas- formales e informales.				
Autores del Instrumento	Bach. MARILIN TAFUR RODRÍGUEZ				
Variable:	DEMANDA PROYECTADA				
Población:	Toda empresa que ofrece servicios de cabotaje en puertos y terminal de Yurimaguas- formales e informales				
D1: NÚMERO DE ENVÍOS	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones y/o recomendaciones
1. El número de envíos para el servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, se viene incrementando a lo largo del tiempo.	4	4	4	4	
2. El número de envíos depende del tipo de carga o destino:		4	4	4	
3. El número de envíos proyectado para el próximo año será mayor si se compara con años anteriores.		4	4	4	
4. Los factores externos, como cambios en la economía global o cambios en los patrones comerciales impactan sobre el número de envíos para el servicio de cabotaje		4	4	4	
5. Se implementan estrategias para incrementar el número de envíos y mejorar la demanda general del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma		4	4	4	
D2: PESO DE LA CARGA					
1. El peso promedio de carga por embarque para el servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma varía según tipo de carga o destino.	4	4	4	4	
2. El peso de la carga impacta en la capacidad y eficiencia del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma varía según tipo de carga o destino.		4	4	4	
3. El peso de carga proyectado para el próximo año es similar a los años anteriores		4	4	4	
4. Los factores externos, como cambios en las regulaciones o avances en la tecnología, impactan en el peso de la carga para el servicio de cabotaje		4	4	4	
5. Conoce las iniciativas o estrategias que podrían implementarse para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda general del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.		4	4	4	

D3: DISTANCIA RECORRIDA				
1. La distancia promedio recorrida para el servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, es mayor en comparación con otros puertos de la región:	4	4	4	4
2. La distancia recorrida depende del tipo de carga o el destino.		4	4	4
3. La tendencia histórica de la distancia recorrida por el servicio de cabotaje ha cambiado con el tiempo.		4	4	4
4. Los factores externos, como cambios en la infraestructura o las regulaciones de transporte, impactan en la distancia recorrida para el servicio de cabotaje		4	4	4
5. Se podrían implementar para optimizar la distancia recorrida y mejorar la demanda general del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma		4	4	4
D3: PRECIO DEL SERVICIO				
1. El precio actual del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, puede ser mayor si se compara con otros puertos de la región	4	4	4	4
2. El precio del servicio varía según el tipo de carga o destino.		4	4	4
3. La tendencia histórica del precio del servicio de cabotaje es que ha cambiado a lo largo del tiempo		4	4	4
4. Los factores externos, como los cambios en la economía global o los cambios en los patrones comerciales, impactan en el precio del servicio de cabotaje.		4	4	4
Tiene conocimiento de las iniciativas o estrategias que podrían implementarse para optimizar el precio del servicio y mejorar la demanda general del servicio de cabotaje en el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma		4	4	4

OPINIÓN SOBRE APLICACIÓN:

Firma de validador experto	
-----------------------------------	--