

**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO**  
**ESCUELA DE POSGRADO**  
**UNIDAD DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE**  
**INGENIERÍA QUÍMICA**



**“ESTRATEGIAS DE GESTIÓN PARA PREVENIR EL TRÁFICO ILÍCITO  
DE DROGAS EN EL PUERTO DEL CALLAO”**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN  
GERENCIA DE LA CALIDAD Y DESARROLLO HUMANO**

**AUTORES:**

**LUIS ELIAS GARCÍA LUMBRERAS  
ÁNGELA MARÍA PATRONI YGREDA**

**Asesor: Dr. Oscar Juan Rodríguez Taranco**

**LINEA DE INVESTIGACIÓN: CIENCIAS SOCIALES Y DESARROLLO  
HUMANO**

**Callao, 2023**

























**PERÚ**



## Document Information

Analyzed document	TESIS FINAL- PATRONI YGREDA y GARCIA LUMBRERAS.pdf (D134215671)
Submitted	2022-04-21T18:44:00.0000000
Submitted by	
Submitter email	fiq.posgrado@unac.edu.pe
Similarity	32%
Analysis address	fiq.posgrado.unac@analysis.arkund.com

## Sources included in the report

<b>SA</b>	Tesis Sra Maruja Rivas.pdf Document Tesis Sra Maruja Rivas.pdf (D61959599)	 	13
<b>SA</b>	1A_Montalvo_Barilla_Jorge Luis_Doctorado_2017.docx Document 1A_Montalvo_Barilla_Jorge Luis_Doctorado_2017.docx (D30514219)	 	26
<b>SA</b>	1A_THORNBERRY_SCHIANTARELLI_JAMES_GUIDO_Doctorado_2018.docx Document 1A_THORNBERRY_SCHIANTARELLI_JAMES_GUIDO_Doctorado_2018.docx (D44043414)	 	21
<b>SA</b>	1A_THORNBERRY_SCHIANTARELLI_JAMES_GUIDO_DOCTORADO_2020.docx Document 1A_THORNBERRY_SCHIANTARELLI_JAMES_GUIDO_DOCTORADO_2020.docx (D85758339)	 	3
<b>SA</b>	1A_ALVAREZ_ALVIS_GUSTAVO_MAESTRÍA_2018.docx Document 1A_ALVAREZ_ALVIS_GUSTAVO_MAESTRÍA_2018.docx (D41462963)	 	12
<b>SA</b>	1A_ALBURQUERQUE_YATACO_CELSO_ALEJANDRO_DOCTORADO_2017.docx Document 1A_ALBURQUERQUE_YATACO_CELSO_ALEJANDRO_DOCTORADO_2017.docx (D32217170)	 	5
<b>SA</b>	2A_Vallejos_Irureta_Vicente_Maestría_2018.docx Document 2A_Vallejos_Irureta_Vicente_Maestría_2018.docx (D48958991)	 	5
<b>SA</b>	1A_CESPEDES_AGUIRRE_JOSE_SATURNINO_DOCTORADO_2018.docx Document 1A_CESPEDES_AGUIRRE_JOSE_SATURNINO_DOCTORADO_2018.docx (D40643473)	 	9
<b>SA</b>	1A_REVILLA_ARREDONDO_JOSE_ ANTONIO _MAESTRIA_2020.docx Document 1A_REVILLA_ARREDONDO_JOSE_ ANTONIO _MAESTRIA_2020.docx (D83743450)	 	11
<b>SA</b>	2A_REVILLA ARREDONDO JOSE ANTONIO_MAESTRIA_2021.docx Document 2A_REVILLA ARREDONDO JOSE ANTONIO_MAESTRIA_2021.docx (D117896589)	 	5
<b>SA</b>	CALLAÑAUPA_QUISPE_JUAN_DOCTORADO_2017.pdf Document CALLAÑAUPA_QUISPE_JUAN_DOCTORADO_2017.pdf (D29779870)	 	11
<b>SA</b>	TESIS 75.pdf Document TESIS 75.pdf (D35937709)	 	2

## **INFORMACION BÁSICA**

FACULTAD DE INGENIERÍA QUÍMICA

UNIDAD DE POSTGRADO

TÍTULO: "ESTRATEGIAS DE GESTIÓN PARA PREVENIR EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS EN EL PUERTO DEL CALLAO"

### **AUTORES:**

Bach. Luis Elias Garcia Lumbreras / CÓDIGO ORCID: 0009-0007-4672-8098 /  
DNI 08451397

Bach. Ángela Maria Patroni Ygreeda / CÓDIGO ORCID: 0009-0008-6475-9784 /  
DNI 4043933

### **ASESOR:**

Dr. Oscar Juan Rodríguez Taranco / CÓDIGO ORCID:0000-0001-6415-6280 /  
DNI 08185719

**LUGAR DE EJECUCION:** PUERTO DEL CALLAO

**UNIDAD DE ANÁLISIS:** Funcionarios portuarios del Perú

**TIPO:** Sustantiva y básica / **ENFOQUE:** Cuantitativo / **DISEÑO DE LA INVESTIGACION:** Correlacional

**TEMA OCDE:** 5.06.02- Administración pública

## HOJA DE REFERENCIA DEL JURADO Y APROBACIÓN

La presente tesis fue sustentada por los bachilleres GARCIA LUMBRERAS LUIS ELIAS y PATRONI YGREDA ANGELA MARIA, ante el JURADO DE SUSTENTACIÓN DE TESIS, conformado por los siguientes docentes ordinarios:

- |  |            |
|--|------------|
| - Dr. CALDERÓN CRUZ JULIO CÉSAR          | Presidente |
| - MBA. PORLLES LOARTE JOSE ANGEL         | Secretario |
| - Mg. ESTRADADA CANTERO JEANETTE NAZARIA | Miembro    |
| - Dra. AVELINO CARHUARICRA CARMEN GILDA  | Miembro    |
| - Dr. RODRIGUEZ TARANCO OSCAR JUAN       | Asesor     |

Tal como está asentado en el Libro N° 01 Folio 44 Acta N° 039 de fecha 19 de setiembre del 2023, para obtener el Grado de Maestro en Gerencia de la Calidad y Desarrollo Humano, de conformidad con lo establecido por el reglamento de Grado y Título aprobado con Resolución N° 150-2023-CU de fecha 15 de junio de 2023.

## **DEDICATORIA**

A nuestra amada familia, por su invaluable apoyo para ser excelentes profesionales

## **AGRADECIMIENTO**

Nuestro agradecimiento a la Universidad Nacional del Callao, y a los profesionales que han colaborado en el desarrollo de la investigación

# ÍNDICE

ÍNDICE DE TABLAS.....	4
ÍNDICE DE FIGURAS.....	6
RESUMEN.....	8
ABSTRACT.....	9
INTRODUCCIÓN.....	10
I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	12
1.1. Descripción de la realidad problemática.....	12
1.2. Formulación del problema.....	16
1.2.1. Problema general.....	16
1.2.2. Problemas específicos.....	17
1.3. Objetivos de la investigación.....	17
1.3.1. Objetivo General.....	17
1.3.2. Objetivos Específicos.....	17
1.4. Justificación.....	18
1.5. Delimitaciones de la investigación.....	19
1.5.1. Teórica.....	19
1.5.2. Temporal.....	19
1.5.3. Espacial.....	19
II. MARCO TEÓRICO.....	20
2.1. Antecedentes de la investigación.....	20
2.1.1. Antecedentes Internacionales.....	21
2.1.2. Antecedentes nacionales.....	22
2.2. Bases teóricas.....	23
2.2.1. Estrategias de gestión.....	23
2.2.2. Tráfico Ilícito de drogas.....	29



2.3	Marco conceptual .....	39
2.4	Definición de términos básicos .....	40
III.	<b>HIPÓTESIS Y VARIABLES.....</b>	<b>43</b>
3.1	Hipótesis .....	43
	Hipótesis General.....	43
	Hipótesis específicas.....	43
3.1.1	Operacionalización de variables .....	43
	Definición conceptual de variables.....	43
	Estrategias de Gestión.....	43
	Tráfico ilícito de drogas .....	44
	Tabla 1.....	44
	<i>Operacionalización de las variables .....</i>	<i>44</i>
IV.	<b>METODOLOGIA DEL PROYECTO.....</b>	<b>45</b>
4.1	Diseño metodológico .....	45
4.2	Método de la investigación .....	46
4.3	Población y muestra de la investigación .....	46
	4.3.1 Población.....	46
	4.3.2 Muestra.....	47
4.4	Lugar de estudio.....	49
4.5	Técnicas e instrumento de recolección de datos.....	49
	4.5.1 Técnicas .....	49
	4.5.2 Instrumentos .....	49
	4.5.3 Plan de trabajo de campo.....	49
4.6	Análisis y procesamiento de datos .....	49
4.7	Aspectos éticos en investigación.....	50
V.	<b>RESULTADOS .....</b>	<b>52</b>
5.1	Resultados descriptivos .....	52
5.2	Resultados inferenciales.....	73

Contrastación de hipótesis con los resultados.....	73
5.2.1 Contrastación de la hipótesis general .....	73
5.2.2 Contrastación de las hipótesis específicas.....	76
5.3 Estrategias de gestión para la prevención del tráfico ilícito de drogas...	82
<b>VI ANALISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS .....</b>	<b>84</b>
6.1 Contrastación de la hipótesis con resultados .....	84
6.2 Contrastación de los resultados .....	86
6.3 Responsabilidad ética de acuerdo a los reglamentos .....	87
<b>VII CONCLUSIONES .....</b>	<b>89</b>
<b>VIII RECOMENDACIONES.....</b>	<b>90</b>
<b>IX REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>91</b>
<b>X ANEXOS.....</b>	<b>93</b>
10.1 MATRIZ DE CONSISTENCIA.....	94
ANEXO 6 INDICADORES DE FIABILIDAD .....	113
ANEXO 7 DATOS OBTENIDOS DE LA ENCUESTA Y CALCULO DEL ALFA DE CRONBACH.....	114

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1:	Operacionalización de las Variables .....	44
Tabla 2:	Resultados de la Validación del Contenido del Cuestionario	51
Tabla 3:	Nivel de Frecuencia del Narcotráfico por Alta Producción Interna de Estupefacientes Destinadas a Exportación Marítima en el Puerto del Callao .....	52
Tabla 4:	Nivel de frecuencia del narcotráfico por debilidad de plataforma	53
Tabla 5:	Nivel de Frecuencia del Narcotráfico en la Etapa del Manipuleo y Descarga Destinada a Exportación Marítima en el Puerto del Callao .....	54
Tabla 6:	Nivel de Actualización del Sistema de Despacho Destinada a Exportación Marítima en el Puerto del Callao .....	54
Tabla 7:	Nivel de Frecuente Participación de la Autoridad Portuaria Nacional en las Políticas del Control de Narcotráfico en la Normatividad que Regula la Actividad Portuaria en el Puerto del Callao .....	56
Tabla 8:	Nivel de Deficiencias de la Autoridad Portuaria Nacional en el Cumplimiento de la Normatividad de Control del Personal que Regula la Actividad Portuaria en el Puerto del Callao Dentro del Narcotráfico.....	57
Tabla 9:	Nivel de Deficiencia Organizada de la Autoridad Portuaria Nacional en el Cumplimiento de los Reglamentos de Seguridad que Regula la Actividad Portuaria en el Puerto del Callao dentro del Narcotráfico .....	59
Tabla 10:	Grado de Existencia de Optimización del Control Operativo al Consignatario en el Terminal Portuario del Callao .....	61
Tabla 11:	Grado de Fallas de Espacios para Ubicar los Scanner Dentro del Terminal Portuario del Callao .....	62
Tabla 12:	Nivel de Equipamiento Poco Adecuado de Cámara de Circuito Cerrado Dentro del Terminal Portuario del Callao.....	64

Tabla 13: Grado de Inversiones Adecuadas en Tecnología Para el Control del Narcotráfico en el Terminal Portuario del Callao.....	65
Tabla 14: Grado de Existencia de Deficiencias en los Sistemas de Alumbrado en los Espacios Portuarios del Terminal Portuario del Callao	66
Tabla 15: Nivel de Eficacia de los Mecanismos de Comunicación entre los Diversos Usuarios del Puerto y Autoridades Competentes.....	67
Tabla 16: Existencia de Optimización en la Ejecución de Prácticas y Ejercicios de Simulación con todos los Actores Involucrados con la Actividad Portuaria .....	69
Tabla 17: Nivel de Existencia de Sistemas de Capacitación en Análisis de Riesgos en el Proceso de Exportación con el Manejo de Información Disponible a Través de Plataformas Informáticas .....	70
Tabla 18: Nivel de Optimización de la Norma para Facilitar el Trabajo en Conjunto de los Actores Involucrados en la Actividad Portuaria	72

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Prevalencia Anual del Consumo de Cannabis .....	13
<b>Figura 2:</b> Evolución de la Superficie de Cultivos de Coca en la Región Andina 2002-2007(en Has) .....	14
<b>Figura 3:</b> Nivel de Frecuencia del Narcotráfico por Alta Producción Interna de Estupefacientes Destinadas a Exportación Marítima en el Puerto del Callao .....	53
<b>Figura 4:</b> Nivel de Frecuencia del Narcotráfico por Debilidad de la Plataforma Logística Destinadas a Exportación Marítima en el Puerto del Callao .....	54
<b>Figura 5:</b> Nivel de Frecuencia del narcotráfico en la Etapa del Manipuleo y Descarga Destinada a Exportación Marítima en el Puerto del Callao .....	55
<b>Figura 6:</b> Nivel de Actualización del Sistema de Despacho Destinada a Exportación Marítima en el Puerto del Callao .....	56
<b>Figura 7:</b> Nivel de Frente Participación de la Autoridad Portuaria Nacional en las Políticas del Control del Narcotráfico en la Normatividad que Regula la Actividad Portuaria en el Puerto del Callao .....	58
<b>Figura 8:</b> Nivel de Deficiencias de la Autoridad Portuaria Nacional en el Cumplimiento de la Normatividad de Control del Personal que Regula la Actividad Portuaria en el Puerto del Callao dentro del Narcotráfico.....	59
<b>Figura 9:</b> Nivel de Deficiencia Organizativa en la Autoridad Portuaria Nacional en el Cumplimiento de los Reglamentos de Seguridad que Regula la Actividad Portuaria en el Puerto del Callao dentro del Narcotráfico .....	61
<b>Figura 10:</b> Grado de Existencia de Optimización en el Control Operativo al Consignatario en el Terminal Portuario del Callao .....	62
<b>Figura 11:</b> Grado de Faltas de Espacios para Ubicar los Scanner Dentro del Terminal Portuario del Callao.....	64
<b>Figura 12:</b> Nivel de Equipamiento Poco Adecuado de Cámara de Circuito Cerrado Dentro del Terminal Portuario del Callao.....	65

<b>Figura 13:</b> Grado de Inversiones Adecuadas en Tecnología para el Control del Narcotráfico en el Terminal Portuario del Callao.....	66
<b>Figura 14:</b> Grado de Existencia de Deficiencias en los Sistemas de Alumbrado en los Espacios Portuarios del Terminal Portuario del Callao	67
<b>Figura 15:</b> Nivel de Eficacia de los Mecanismos de Comunicación Entre los Diversos usuarios del Puerto y Autoridades Competentes .....	69
<b>Figura 16:</b> Existencia de Optimización en la Ejecución de Prácticas y Ejercicios de Simulación con Todos los Actores Involucrados con la Actividad Portuaria .....	70
<b>Figura 17:</b> Nivel de Existencia de Sistemas de Capacitación en Análisis de Riesgos en el Proceso de Exportación con el Manejo de Información Disponible a través de Plataformas Informáticas .....	71
<b>Figura 18:</b> Nivel de Optimización de la Norma para Facilitar el Trabajo en Conjunto de los Actores Involucrados en la Actividad Portuaria	73

## RESUMEN

La presente investigación, tiene como objetivo, establecer **las estrategias de gestión que permita prevenir el tráfico ilícito de Drogas** en el puerto del Callao, considerando la importancia de mantener una gestión eficaz por el cual las organizaciones encargadas de esta misión puedan convertirse en un factor de seguridad marítima del país.

El enfoque del estudio es cuantitativo, y es de tipo básica, el alcance es descriptivo y el diseño no experimental, con una población objetiva de 111 funcionarios vinculados a la Autoridad Portuaria Nacional, así como autoridades portuarias vinculadas indirectamente a la actividad del Terminal Portuario del Callao y la consecución de una muestra de 86 personas.

Dentro del desarrollo de la presente investigación se llegó a la conclusión general de que: Las estrategias de gestión se relacionan significativamente con la prevención del tráfico ilícito de Drogas en el puerto del Callao; y las hipótesis específicas: a) Las características de los procesos portuarios de exportación se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao, b) La participación de los organismos que acuden en el control de los servicios portuarios se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao y c) Las características del marco legal que regula las actividades portuarias se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao.

Como parte final se expuso las recomendaciones donde se desprenden las orientaciones de mejorar el nivel de las estrategias de gestión que permita prevenir el tráfico ilícito de Drogas en el Puerto del Callao.

**Palabras Clave:** Estrategias de gestión, tráfico ilícito de drogas, operaciones portuarias, actividades portuarias.

## RESUMO

O objetivo desta pesquisa é **estabelecer estratégias de gestão que permitam prevenir o tráfico ilícito de drogas** no porto de Callao, considerando a importância de manter uma gestão eficaz pela qual as organizações encarregadas desta missão possam se tornar um fator de segurança marítima do país.

A abordagem do estudo é quantitativa, do tipo básico, o escopo é descritivo e o desenho não experimental, com uma população objetiva de 111 funcionários vinculados à Autoridade Portuária Nacional, bem como autoridades portuárias indiretamente ligadas à atividade do Terminal Portuário do Callao e a obtenção de uma amostra de 86 pessoas.

No desenvolvimento desta pesquisa chegou-se à conclusão geral de que: As estratégias de gestão estão significativamente relacionadas com a prevenção do tráfico ilícito de drogas no porto de Callao; e as hipóteses específicas: a) As características dos processos portuários de exportação estão significativamente relacionadas com a prevenção do Tráfico Ilícito de Drogas no Porto de Callao, b) A participação das organizações envolvidas no controle dos serviços portuários está significativamente relacionada com a prevenção do tráfico ilícito de drogas no Porto de Callao e c) As características do marco legal que regula as atividades portuárias estão significativamente relacionadas com a prevenção do tráfico ilícito de drogas no Porto de Callao.

Como parte final, foram apresentadas as recomendações de onde derivam as diretrizes para melhorar o nível das estratégias de gestão que permitem prevenir o tráfico ilícito de drogas no Porto de Callao.

**Palavras-chave:** Estratégias de gestão, tráfico ilícito de drogas, operações portuárias, atividades portuárias.



## INTRODUCCIÓN

La adopción de estrategias de gestión para prevenir el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, constituye un esfuerzo de las organizaciones encargadas de su control para lograr un desarrollo con un alto nivel de seguridad en el campo portuario. La efectividad en este ámbito significa que la inserción como puerto seguro y sostenible sea capaz de lograr sus resultados en forma efectiva y que tienen las herramientas adecuadas a su disposición para medir el progreso hacia esos resultados e informar sobre ellos y usar las enseñanzas extraídas para mejorar continuamente su desempeño.

En tal sentido la tesis tiene como objetivo, plantear estrategias de gestión que sirvan para prevenir el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, estableciendo pautas estratégicas de mediano y largo plazo para optimizar el combate contra esta amenaza que atenta contra la seguridad marítima del Puerto del Callao

Es por ello que dentro del presente trabajo se estructuraron seis partes. En la primera parte se presentó, el planteamiento del problema con la presentación de la realidad problemática, la formulación y los objetivos que justifican su realización.

En la segunda parte se presentó el marco teórico del tema, abordando el enfoque sobre **Estrategias de Gestión y el Tráfico Ilícito de Drogas en el Puerto del Callao**, su importancia y elementos principales; asimismo se presenta la definición de los términos básicos.

La tercera parte corresponde a la presentación de las hipótesis con sus variables, y la operacionalización de las variables representativas de la investigación.

El cuarto aspecto es el diseño metodológico de la investigación, el cual correspondió a la inserción de su tipo, método, población del estudio, el tamaño de la muestra representativa, se presentan también las técnicas e instrumentos de recolección de datos, el plan de trabajo de campo y el análisis y procedimientos de datos.

El quinto ítem respondió a la presentación de los resultados de la investigación de manera precisa.

El sexto capítulo correspondió a la presentación de la discusión de resultados de la investigación correspondiente.

Luego se presentaron las conclusiones y que se concatena con las recomendaciones. Asimismo, se presentan las referencias bibliográficas de la investigación.

Posteriormente como corolario del estudio se presentan los anexos de la investigación.

## I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 1.1. Descripción de la realidad problemática

#### A nivel Internacional

Según la ONUDD (2019): "En 2017, aproximadamente 271 millones de personas, o el 5,5% de la población mundial de entre 15 y 64 años, consumieron drogas". Para poner esto en perspectiva, representa un aumento de 30 %" en el uso de drogas hoy en día en comparación con 2009, cuando 210 millones de personas usaban drogas.

Complementariamente, señalaremos que la droga que más se consume en todo el mundo sigue siendo el cannabis. La prevalencia de ella es notorio y se ha mantenido mayormente estable a nivel mundial, donde predomina el principal consumidor que es Estados Unidos, donde existen 44 millones de personas que la consumen es decir un 23.4% del total, en el caso de Europa existen un total de 29 millones de personas consumidoras que refleja un 15.4% del total de consumidores, seguido del Asia meridional también con un total de 29 millones de personas adictas, es decir predomina el consumo en países con altos ingresos del mundo. (Ver Figura 1)

Todo este problema tiene un punto de partida el cual es en primer lugar el exceso de cultivos de coca cuya producción de hojas de coca es destinada a los laboratorios que elaboran drogas destinadas al narcotráfico; en segundo lugar, la demanda de drogas que proviene de los países denominados consumidores, siendo los principales mercados Estados Unidos, Brasil, Europa, entre otros; es decir, un negocio que obedece a la ley de la oferta y la demanda.

**Figura 1:**

*Prevalencia Anual del Consumo de Cannabis*

Prevalencia anual del consumo de cannabis, opioides y opiáceos, por región y a nivel mundial, 2017

Región o subregión	Cannabis						Opioides (opiáceos y fármacos opioides)						Opiáceos					
	Número (miles)			Prevalencia (%)			Número (miles)			Prevalencia (%)			Número (miles)			Prevalencia (%)		
	Mejor estimación	Inferior	Superior	Mejor estimación	Inferior	Superior	Mejor estimación	Inferior	Superior	Mejor estimación	Inferior	Superior	Mejor estimación	Inferior	Superior	Mejor estimación	Inferior	Superior
<b>África</b>	<b>44.900</b>	<b>35.350</b>	<b>62.690</b>	<b>6,4</b>	<b>5,1</b>	<b>9,0</b>	<b>6.080</b>	<b>5.000</b>	<b>7.390</b>	<b>0,87</b>	<b>0,71</b>	<b>1,06</b>	<b>1.470</b>	<b>530</b>	<b>2.800</b>	<b>0,21</b>	<b>0,08</b>	<b>0,40</b>
África Meridional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
África Occidental y Central	26.760	25.700	29.420	10,0	9,6	11,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
África Oriental	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
África Septentrional	-	-	-	-	-	-	360	120	660	0,25	0,08	0,46	360	120	660	0,25	0,08	0,46
<b>América</b>	<b>56.590</b>	<b>55.600</b>	<b>58.330</b>	<b>8,4</b>	<b>8,3</b>	<b>8,7</b>	<b>13.600</b>	<b>11.980</b>	<b>16.320</b>	<b>2,03</b>	<b>1,79</b>	<b>2,43</b>	<b>2.690</b>	<b>1.970</b>	<b>3.480</b>	<b>0,40</b>	<b>0,29</b>	<b>0,52</b>
América del Norte	44.630	44.460	44.810	13,8	13,7	13,8	12.830	11.640	13.720	3,96	3,60	4,24	2.400	1.790	2.970	0,74	0,55	0,92
América del Sur	10.040	9.740	10.440	3,5	3,4	3,6	580	250	2.180	0,20	0,09	0,76	240	150	330	0,08	0,05	0,12
Caribe	1.040	580	2.090	3,6	2,0	7,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Centroamérica	880	820	990	2,9	2,7	3,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Asia</b>	<b>54.210</b>	<b>41.140</b>	<b>64.840</b>	<b>1,8</b>	<b>1,4</b>	<b>2,2</b>	<b>29.460</b>	<b>26.280</b>	<b>31.910</b>	<b>0,98</b>	<b>0,88</b>	<b>1,06</b>	<b>21.730</b>	<b>18.970</b>	<b>24.570</b>	<b>0,72</b>	<b>0,63</b>	<b>0,82</b>
Asia Central y Transcaucasia	1.670	640	2.410	2,9	1,1	4,2	540	480	600	0,93	0,83	1,03	520	470	580	0,90	0,80	1,00
Asia Meridional	29.470	29.430	29.520	2,9	2,9	2,9	18.680	-	-	1,81	-	-	12.990	-	-	1,26	-	-
Asia Oriental y Sudoriental	13.570	4.160	21.740	0,8	0,3	1,4	3.280	2.330	4.010	0,20	0,15	0,25	3.280	2.330	4.010	0,20	0,14	0,25
Asia Sudoccidental/ Cercano Oriente y Oriente Medio	9.500	6.890	11.180	3,1	2,3	3,7	6.950	4.910	8.550	2,28	1,61	2,81	4.930	3.300	6.910	1,62	1,08	2,27
<b>Europa</b>	<b>29.490</b>	<b>28.810</b>	<b>30.210</b>	<b>5,4</b>	<b>5,3</b>	<b>5,6</b>	<b>3.570</b>	<b>3.330</b>	<b>3.830</b>	<b>0,66</b>	<b>0,61</b>	<b>0,70</b>	<b>3.220</b>	<b>3.010</b>	<b>3.600</b>	<b>0,59</b>	<b>0,55</b>	<b>0,66</b>
Europa Oriental y Sudoriental	5.880	5.530	6.220	2,6	2,5	2,8	1.730	1.660	1.810	0,77	0,74	0,80	1.490	1.410	1.570	0,66	0,63	0,70
Europa Occidental y Central	23.610	23.270	23.990	7,4	7,3	7,5	1.840	1.670	2.020	0,58	0,52	0,63	1.740	1.590	2.030	0,54	0,50	0,64
<b>Oceanía</b>	<b>2.840</b>	<b>2.790</b>	<b>2.950</b>	<b>10,9</b>	<b>10,7</b>	<b>11,3</b>	<b>650</b>	<b>570</b>	<b>730</b>	<b>2,48</b>	<b>2,18</b>	<b>2,79</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>70</b>	<b>0,16</b>	<b>0,14</b>	<b>0,28</b>
Australia y Nueva Zelandia	2.090	2.090	2.090	11,0	11,0	11,0	630	570	680	3,28	2,98	3,58	35	35	41	0,18	0,18	0,22
Melanesia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Micronesia	60	40	80	17,2	11,3	23,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Polinesia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>ESTIMACIÓN MUNDIAL</b>	<b>188.040</b>	<b>163.680</b>	<b>219.020</b>	<b>3,8</b>	<b>3,3</b>	<b>4,4</b>	<b>53.350</b>	<b>47.160</b>	<b>60.180</b>	<b>1,08</b>	<b>0,96</b>	<b>1,22</b>	<b>29.160</b>	<b>24.510</b>	<b>34.520</b>	<b>0,59</b>	<b>0,50</b>	<b>0,70</b>

Fuentes: Estimaciones de la UNODC basadas en los datos del cuestionario para los informes anuales y otras fuentes oficiales.

Dentro de la lucha contra esta amenaza en el 2004, entró en vigencia tomando en cuenta el control de la carga general en los EEUU a través de los contenedores, así como antes del embarque lo cual constituye un objetivo de supervisión, al igual que el poder enviar a representantes de la Aduana para

asistir a sus colegas extranjeros a realizar tareas de fiscalización en otros puertos del mundo.

En la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, a iniciativa de la Organización Marítima Internacional (OMI), realizada entre el 9 y 13 de diciembre de 2002, en Londres, se dieron una serie de medidas entre ellas la de modificar el Convenio precitado, en el sentido de mejorar e incrementar la seguridad marítima y la protección de los puertos e instalaciones portuarias.

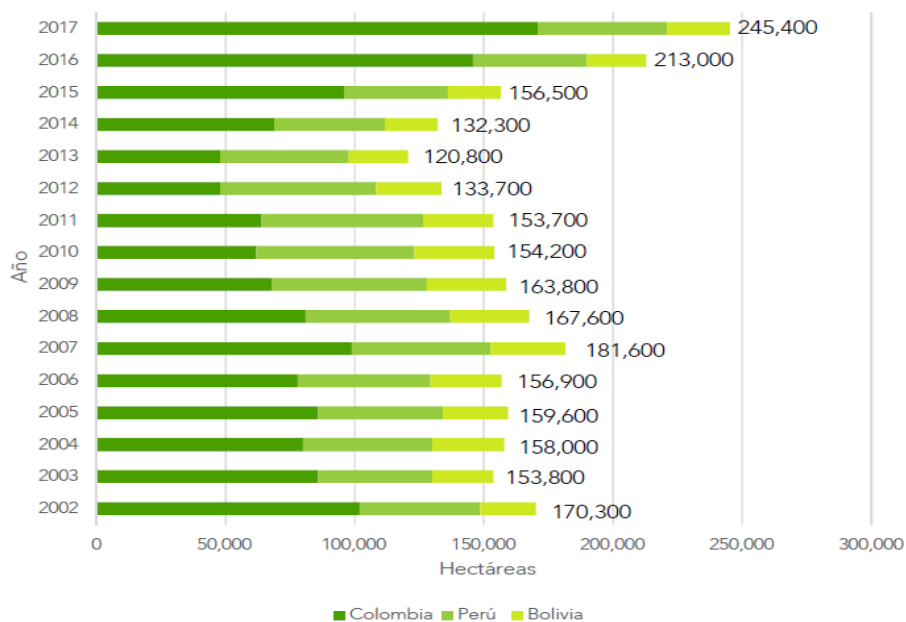
### A nivel de América

En el continente, la inmensa mayoría de la droga que se trafica esta canalizada a Norteamérica, Méjico, Brasil, Argentina, Ecuador y Colombia.

La producción de este cultivo en la región andina alcanza las 245,400 Has, área que se ha incrementado notablemente en el periodo 2013 -2017 con el doble de áreas, recayendo el espacio más a Colombia, seguido del Perú y Bolivia.

**Figura 2:**

*Evolución de la Superficie de Cultivos de Coca en la Región Andina 2002-*



Fuente: UNODC - SIMCI

Se considera que la guerra contra las drogas en América, ya va generalizando consenso en cuanto a su fracaso evidente. En el Informe de Human Rights Watch sobre la lucha contra el **Tráfico Ilícito de Drogas (TID)** se manifiesta:

*“En vez de reducir la violencia, la ‘guerra contra el Tráfico Ilícito de Drogas’ de México ha provocado un incremento dramático de la cantidad de asesinatos, torturas y otros terribles abusos por parte de las fuerzas de seguridad, que sólo contribuyen a agravar el clima de descontrol y temor que predomina en muchas partes del país”*  
( <http://tomalapalabra.periodismohumano.com/2011/11/10/el-estado-mexicano-acusado-de-torturar-desaparecer-y-ejecutar-con-impunidad>)

En cuanto a Latinoamérica propiamente dicha, es una problemática compleja que ha generado continuos e infructuosos debates, una de las principales vertientes es la UNASUR cuyos miembros a través del Consejo Suramericano de Lucha Contra el Narcotráfico, elaboró un plan de acción contra el narcotráfico que contempla como medidas de control aduanero, el fortalecimiento de los mecanismos de control, de actividades de inteligencia; participación judicial oportuna; creación de centros de control marítimo, terrestre, aéreo, lacustre y fluvial; establecimiento de centros de capacitación sobre tráfico ilícito de drogas.

### **En el marco del Perú**

La lucha contra las drogas se refleja políticamente en el mandato otorgado al Consejo Nacional de Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA) para combatir la producción, el comercio y el consumo ilegal de drogas en nuestro país, el cual se encuentra definido en la estrategia asignada a la Dirección Nacional de Policía Antinarcóticos del Perú (DIRANDRO-PNP) como parte de sus objetivos, tareas y medidas para el control del tráfico ilícito de drogas, el cual ha logrado detectar diversas y complejas formas de desvío de drogas en

el mar. Los escenarios en los que estas organizaciones delinquen se identifican, así como:

- a) Exportación con empresas de fachada
- b) Introducción en naves mayores
- c) Preñado de contenedores

### **El Puerto del Callao como unidad de análisis**

Dentro de la actividad del puerto del Callao específicamente dentro del control del **Tráfico Ilícito de Drogas** actúa la División Portuaria Antidrogas del Callao perteneciente a la DIRANDRO, con una política de enfrentar esta problemática en forma compulsiva.

Sin embargo, existen actores que abordan la problemática existente como la Autoridad Portuaria Nacional, la Brigada de Operaciones Especiales Marítimas de la SUNAT, quienes ejercen labores de control y coordinación.

En este marco, sin embargo, enfrentan obstáculos en los Terminales portuarios, como la falta de espacios para ubicar los equipos de control no intrusivo como los scanner fijos dentro del terminal portuario; carencia de normativa vigente que permita interconectar los diferentes sistemas de circuito cerrado de televisión que cuentan las instalaciones portuarias, las autoridades, etc.

## **1.2 Formulación del problema**

### **1.2.1 Problema general:**

¿Cuáles deben ser las Estrategias de Gestión que permita prevenir el Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao?

### 1.2.2 Problemas específicos:

- a) ¿Cuáles son las características de los procesos portuarios de exportación en relación a prevenir el Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao?
- b) ¿Cuáles son los organismos que participan en el control de los servicios portuarios que permita prevenir el Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao?
- c) ¿Cuál es el marco legal que regula las actividades portuarias que permita prevenir el Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao?

### 1.3 Objetivos de la investigación

#### 1.3.1 Objetivo General

Establecer las estrategias de gestión que permita prevenir el tráfico Ilícito de Drogas en el puerto del Callao

#### 1.3.2 Objetivos Específicos

- a) Identificar las características de los procesos portuarios de exportación en relación a la prevención del **Tráfico Ilícito de drogas** en el Puerto del Callao.
- b) Identificar la participación de los organismos que acuden en el control de los servicios portuarios que permita prevenir el **Tráfico Ilícito de drogas** en el Puerto del Callao.
- c) Identificar las características del marco legal que regula las actividades portuarias que permita prevenir el **Tráfico Ilícito de drogas** en el Puerto del Callao.



## 1.4 Justificación

En el aspecto legal la presente investigación propone realizar una mejora significativa en el cumplimiento de las normas legales para lograr el control del **Tráfico Ilícito de Drogas** en el terminal Portuario del Callao. En el aspecto teórico la presente tesis es un aporte al conocimiento en la medida que ha establecido una relación significativa entre las estrategias de gestión y las medidas que se deben adoptar para contribuir a la reducción del TID en el puerto del Callao y de esta forma brindar un material científico que nos presente conclusiones, recomendaciones y aportes que puedan ser empleados para solucionar los problemas planteados en la presente investigación.

En el aspecto tecnológico para poder cumplir con los objetivos propuestos se aplicaron instrumentos que garanticen la validez de la información obtenida sobre la problemática observada, de tal forma que permita analizar los efectos de las estrategias de gestión en el control del **Tráfico Ilícito de Drogas**. Desde el punto de vista económico la presente investigación permitirá proponer mecanismos de solución a la informalidad del control del **Tráfico Ilícito de Drogas** en el Terminal Portuario del Callao, de tal forma que se ahorre en gastos con medidas de prevención.

En el ámbito social la crisis de gestión es una crisis del conocimiento. El saber de la gestión emerge como una de las murallas defensivas del conocimiento moderno; se filtra entre sus mallas teóricas a través de sus estrategias discursivas que recala en los encargados de su gestión y de los trabajadores para su cumplimiento efectivo. En la práctica la modernización y desarrollo de los Terminales Portuarios implica operar en armonía con la gestión, y dado que se observa en el puerto del Callao una alta inseguridad en materia de control del **Tráfico Ilícito de Drogas**, por ende, se está proponiendo un conjunto de actividades que se deben

implementar como recomendación para fortalecer la estrategia de gestión del citado puerto.

## **1.5 Delimitaciones de la investigación**

### **1.5.1 Teórica**

El presente estudio se encuentra dentro de teoría de gestión estratégica y es un aporte al conocimiento en la medida que se establece la relación entre las estrategias de gestión y las medidas que se deben adoptar para contribuir a la reducción del TID en el puerto del Callao.

### **1.5.2 Temporal**

El análisis está orientado a observar y verificar las estrategias de gestión que permita prevenir el TID en el puerto del Callao en el periodo: 2019 - 2020.

### **1.5.3 Espacial**

La investigación se desarrolló observando el proceso de la aplicación de estrategias de gestión que permita prevenir el tráfico ilícito de Drogas en el ámbito del puerto del Callao

## II. MARCO TEÓRICO

### 2.1 Antecedentes de la investigación

El puerto del Callao, fue administrada por varias décadas por la empresa estatal (ENAPU), la que sólo realizaba servicios intraportuarios o rentaba el uso de la infraestructura portuaria a empresas prestadoras de servicios. Estas deficiencias, combinadas con su ineficiencia, llevaron a su concesión desde el muelle sur del Puerto del Callao en 2006 al muelle norte del Puerto del Callao en 2011.

En cuanto al muelle sur del puerto terminal del Callao, la concesionaria DP World Callao S. obtuvo el derecho de uso en 2006 (es una empresa compuesta por capitales británicos, árabes y peruanos), con una vigencia de 30 años y una superficie de unas 8 hectáreas más. Se espera que la inversión total sea de unos US\$627 millones, la cual se construirá en dos fases, y se ha completado el 58,98% de la inversión en la primera fase.

Por otro lado, en 2011 se firmó un contrato de concesión por 30 años para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y operación del Terminal Multipropósito del Norte (TNM). Como compromiso clave, el Contrato de Concesión establece que su modernización se logrará principalmente a través de obras que se ejecutarán en seis fases.

Se puede notar que, a pesar de los resultados alcanzados, los procesos de concesión y privatización en general han perdido la credibilidad de la gente y la voluntad política para defenderlos, llevándolos en su mayoría al conflicto.

### **2.1.1 Antecedentes Internacionales**

Romero (2016) En su tesis titulada “Estrategias para la optimización de la gestión portuaria en puerto Cabello, Tesis para optar el grado de Maestro en Gestión empresarial de comercio exterior y de la integración. Argentina; Universidad de Buenos Aires; Indica el objetivo de su trabajo fue diagnosticar la situación actual del Sistema Portuario en Venezuela, basando el análisis en la gestión portuaria de la terminal de Puerto Cabello. El método utilizado fue descriptivo.

Las conclusiones permitieron determinar que existen limitaciones que vienen dadas por la poca información que se puede obtener a través de los diferentes organismos competentes con respecto a cifras y datos actuales del desarrollo portuario, que las diferentes etapas que conforman la actividad portuaria y logística no se han optimizado debido a la débil la integración de los diferentes agentes que componen la infraestructura portuaria en Puerto Cabello y de este modo lograr una mayor competitividad que puede influir positivamente en la economía del país.

Gerardo (2012) En su tesis titulada “Integración aduanera y control del contrabando de drogas ilícitas”, tesis para optar el grado de Maestro en Procesos de integración Argentina, Universidad de Buenos Aires; Indica el objetivo de su tesis fue analizar el tráfico de drogas ilegales, y su relación con los procesos de integración regional y control aduanero. El método utilizado fue cualitativo.

La tesis concluyó que existen debilidades sobre el control de drogas ilegales, que al existir escasa integración regional debilita el accionar del de la supervisión aduanera; necesitándose que los procesos de integración regional permiten enfrentar diversos desafíos que pudieran suscitarse en los ámbitos político, social económico, de seguridad, etc.

## 2.1.2 Antecedentes nacionales

Hidalgo (2016) En su tesis titulada “Concesiones portuarias: de la ineficiencia estatal respecto a los puertos del Perú- Enapu Perú; hacia la privatización eficiente- la situación actual portuaria”, para optar el Título de Abogado; señala el objetivo de su tesis fue analizar la evolución de las concesiones portuarias basada en la eficiencia estatal respecto a los puertos del Perú. El método utilizado fue cuantitativo

Las conclusiones señalan que la visión que tiene el empresario privado respecto a la figura jurídica de las concesiones no es compartida eficientemente por el Estado; ya que tiene mucho control, en sus operaciones donde destaca la seguridad, ya que son las propias empresas, y que existe por el lado del empresario privado, a pesar de la existencia para construir o mejorar un activo que al cabo del plazo de concesión pasará nuevamente a manos del Estado, pues entonces tienen una especie de exigüidad de las inversiones complementarias, evitando así a los puertos dar un servicio de alta calidad y al menor costo que le sea posible, ya que si el Estado tuviera los recursos necesarios él mismo lo daría, sin embargo, al no encontrarse en esa situación, concesiona para que el privado lo haga, de igual o mejor forma de lo que el Estado lo haría.

Del Castillo (2017) En su tesis titulada “Control aduanero en el terminal marítimo del Callao, tesis para optar el grado de Maestro en Gestión Pública. Lima; Universidad Cesar Vallejo; Indica el objetivo de la tesis fue determinar con qué frecuencia se presentaban los hallazgos positivos en la lucha contra el tráfico ilícito de mercancías en el terminal portuario del Callao durante los años 2011 al 2016. El método utilizado fue descriptivo.

Las conclusiones mostraron que el mayor número de intervenciones de tráfico ilícito de drogas a nivel nacional en el período 2011-2016 fueron realizadas por la Brigada de Operaciones Especiales Marítimas de la SUNAT, esto debido al gran volumen de mercancías que son exportadas anualmente por el puerto del Callao y que en el año 2016 se incorporó la apertura y cierre

de contenedores como medida de control, obteniéndose hallazgos significativos que permitieron grandes incautaciones de drogas.

Caro (2017) en su tesis titulada “ La implementación de estrategias de inteligencia antidrogas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 2015 al 2016”, tesis para optar el grado de Maestro en Ciencias Políticas y Gobierno , con mención den Políticas Públicas y Gestión Pública, Lima ; Universidad de Lima; Señala el objetivo de su investigación fue describir la estrategia de inteligencia antidroga que se aplicó en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez durante el periodo 2015 al 2016. El método utilizado fue descriptivo.

Las conclusiones señalan que la creación de un Grupo Especializado en Tareas Antidrogas, conformado por personal con experiencia y previamente capacitado han logrado escasa disminución del TID, debido a la falta de apoyo tecnológico, que pueda propiciar un mayor control de las diversas modalidades de narcotráfico

## **2.2 Bases teóricas**

### **2.2.1 Estrategias de gestión**

#### ***Aspectos conceptuales***

Es un acervo, donde Fred (2006) señala como:

*“Un proceso mediante el cual se ejecutan y controlan las acciones que permitirán que una organización logre sus objetivos”. (p.33)*

Para Ortiz (2010) “es responsable de la planeación, programación y realización de inversiones con recursos propios para la modernización y ampliación de control de los puertos, considerados en el mismo programa de desarrollo”

Ello implica que no solamente se preocupa de los objetivos, sino también en cómo poder alcanzarlos.

Por su parte Russell (2001) señala que la gestión se distingue por tres peculiaridades:

1. *Frecuente toma de decisiones previstas.*
2. *Alta necesidad de utilización de un sistema de decisión.*
3. *Prospectiva de futuros deseados (14).*

Para Agueda (2007) “constituye el aprovechamiento de oportunidades y fortalezas en la procura de obtener ventajas en nuestras acciones” (p.732).

En la postura estratégica actual, se basa en un alto grado de previsión, uso oportuno de alertas tempranas, minimización de riesgos y aprovechamiento de oportunidades para garantizar una estabilidad aceptable.

El pronóstico es una parte esencial del proceso de planificación, ya que le permite anticipar condiciones adversas en los puertos y desarrollar medidas correctivas para mitigar su impacto.

Esto significa construir un futuro esperanzador, que es una de las oportunidades de la prospectiva para respaldar la planificación de seguridad a largo plazo a través del desarrollo de escenarios.

Como lo señala Castillo (2012) es "crear condiciones en las que la nación encuentre un ambiente de paz, prosperidad y desarrollo, libre de amenazas externas o internas".

## **Dimensiones**

### **a) Características de los procesos portuarios**

En nuestro país, el puerto del Callao está ubicado en la costa central del Perú, en el sureste del Océano Pacífico y pertenece a la provincia constitucional del Callao.

Es el puerto más importante del país en términos de capacidad de transporte y almacenamiento. También es uno de los países más importantes de América Latina y en 2017 ocupó el sexto lugar en la región del Pacífico Sur.

Tiene un calado de hasta 16 metros y puede recibir embarcaciones de hasta 15.000 TEU (unidades equivalentes a veinte pies) con tres concesiones a cargo de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), autoridad competente para la promoción del desarrollo portuario. Los servicios más importantes son:

- **Servicios a la Nave:** Estos servicios se brindan para ayudar al buque desde que se aproxima a las inmediaciones del puerto hasta que atraca en él y viceversa y tenemos los siguientes: Pazos (2018)
  - ✓ Practicaje; es el asesoramiento brindado por el practico al capitán a bordo de una nave, en una zona declarada de practicaje obligatorio, circunstancia que no afecta las atribuciones y responsabilidades del capitán, quien conserva en todo momento el mando de su nave.
  - ✓ Remolcaje; consiste en la ayuda náutica al movimiento del buque cuando éste se encuentra próximo al puerto, esto es jalar, empujar o apoyar al buque con una embarcación, la cual posee una capacidad de tracción “Bollardpull” certificada por la Autoridad Marítima.
  - ✓ Amarre y Desamarre; el servicio de amarre consiste en la operación de colocar las amarras de la nave en los amarraderos (o bitas) para asegurar la nave al muelle.
  - ✓ Agenciamiento Marítimo; consiste en la coordinación de las operaciones portuarias del buque desde su llegada a las inmediaciones del puerto hasta que se retira del mismo.



- ✓ Uso del amarradero; el buque utiliza los amarraderos mientras permanece atracado en el muelle.

- **Servicios a la Carga o de Manipulación de Mercancías**

Estos servicios se brindan para el desembarque de la carga y su almacenamiento y/o traslado.

- ✓ Uso de Muelle; consiste en la utilización de la infraestructura del puerto por la carga.
- ✓ Estiba y Desestiba; consiste en las operaciones vinculadas a la carga y descarga de mercancías en los buques, colocando y retirando las cargas de forma que no haga peligrar la nave ni las mercancías que transporta, ni en el momento de carga o descarga, ni en la navegación.
- ✓ Carga, tracción o transferencia; consiste en el movimiento de la carga desde el muelle hasta la nave o viceversa.
- ✓ Manipuleo; consiste en la operación de apilamiento y/o arrumaje de la carga.
- ✓ Almacenamiento o depósito; consiste en el servicio de almacenamiento temporal dentro del área portuaria, con el objetivo de hacer el intercambio intermodal (es decir, entre modos de transporte), inspección o de transbordo.
- ✓ Transporte horizontal; consiste en el traslado de la carga desde su almacenamiento o depósito dentro de las instalaciones del puerto hacia fuera del mismo, ya sea a un almacén externo (extraportuario) o hacia el mercado.

Dentro de los servicios mencionados el más importante es el de la manipulación de la carga, ya que los costes de manipulación de la carga son los que constituyen un mayor porcentaje dentro del total de costes que debe soportar una mercancía que atraviesa por un puerto (aproximadamente entre un 70% y un 90%, dependiendo del tipo de bienes).

**b) Organismos que participan en el control de los servicios portuarios**

La organización y funciones del puerto del Callao cumplen con las normas de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de la ONU que promueve la cooperación entre los países y la industria naviera para mejorar la seguridad en el mar y prevenir la contaminación marina por parte de los buques.

En este ámbito, las políticas se aplican con un mecanismo de control especial, donde según Thoenig (2005), el término ciencia política se refiere a una disciplina que estudia “las acciones de las instituciones públicas en la sociedad, quienes controlan nuestra producción, para lograr resultados” (p. 30)

La seguridad y protección portuaria, aunque es responsabilidad del operador portuario, la Autoridad Portuaria opera dentro de este legado a través de la Agencia de Defensa y Seguridad, órgano consultivo que depende de la dirección general para proponer políticas en colaboración con los órganos del sector, cuyo atributo es desarrollar normas relacionadas con la protección de las instalaciones portuarias y la seguridad de las operaciones y servicios portuarios.

**c) Características del marco legal**

Actualmente, la regulación jurídica general en materia portuaria se encuentra regulada por la Ley N° 27943 y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), así como otras normas complementarias.

Estos documentos constituyen los documentos legales y técnicos más importantes para el desarrollo y gestión del sistema portuario estatal, promover la ordenación territorial del puerto y la integración del puerto en el sistema de transporte por carretera estatal y la cadena logística internacional, así como promover inversiones portuarias y aumentar la competitividad de los servicios portuarios, así como promover el comercio interno e internacional.

Estas razones son consistentes en sí mismas y pueden ser suficientes para demostrar la importancia y la importancia de coordinar las políticas anteriores con las iniciativas, agentes y operadores privados, así como con los distintos usuarios de los servicios portuarios y la comunidad portuaria en su conjunto. Pero en el caso del primer puerto, su desarrollo fue azaroso, sin planificación y sin un desarrollo concreto.

“Perú se ubica en el grupo de los países con capacidades intermedias para la Gestión estratégica. Su mayor fortaleza se encuentra en el área de gestión administrativa, auditoría y logística, mientras que su pilar más débil es el de monitoreo y evaluación. Una característica peculiar de Perú es que su capacidad en el área de gestión es similar a la de México y a la de Colombia, países que pertenecen al grupo de avanzados. Esto se debe a que, en los últimos años, Perú ha emprendido acciones sistemáticas para desarrollar una gestión estratégica eficaz, y con ello, también ha ido incrementando paulatinamente su desempeño en las otras áreas” (García, 2010)

Las actividades que se desarrollan en la zona portuaria, son necesarias para la correcta explotación de los mismos que se presten en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, ya que atiende importantes rubros de importación, exportación, tránsito y cabotaje marítimo.

## 2.2.2 Tráfico Ilícito de drogas

### Aspectos conceptuales

Una primera aproximación acerca de la definición de Tráfico Ilícito de Drogas según Brau (2002) es “que su naturaleza se fundamenta en producir y comercializar estupefacientes de manera ilegal, para transformar la conciencia del ser humano, ya no por accidente o investigación médico-científica, sino por encargo”

En el ámbito de las operaciones de control del **Tráfico Ilícito de Drogas** en los puertos desde el ángulo policial tienen lugar en función del control del espacio marítimo, en tal sentido:

Constituyen aquellos procedimientos y controles habituales, basados en la información de las naves nacionales y extranjeras que actúan en el espacio marítimo a efecto de establecer su identificación, naturaleza del mismo y destino final y que son utilizados por la dirección responsable del control para mantener o modificar determinadas estrategias para evitar cualquier efecto en su espectro (Weber,2000)

En el ámbito del control de delitos, las operaciones de control portuario del TID involucran distintos espectros, el cual según, Lamberson (2007) en el caso de los narcotraficantes, para realizar el transporte marítimo de la droga utilizan las debilidades del control para actuar:

- a) En los diversos operativos las organizaciones internacionales de **tráfico ilícito de drogas**, se ha podido detectar diversas y complejas modalidades para el traslado de droga en el ámbito marítimo; por lo que se ha identificado los escenarios donde estas organizaciones criminales así no tienen reparos en dinamizar el delito y ser cambiantes de acuerdo a las estrategias que el Estado desarrolla a través de sus instituciones como la policía en su lucha frontal con el **tráfico de drogas**, y es que

este flagelo tiene una arma fundamental que es el dinero sucio que obtiene por medio de su accionar delincencial, que le permite implementarse y evadir de la mejor manera el accionar policial.

- b) Si se tiene en cuenta que la policía se encuentra instalada en el interior de los terminales portuarios de las empresas DPW y APM, ejerciendo una labor de análisis y control de los posibles casos de contaminación de la carga, en oportunidades se encuentra con obstáculos para realizar su labor por falta de acceso a la información disponible a cargo de los terminales portuarios o de la SUNAT, lo cual dificulta tener mejores resultados positivos en la investigación;
- c) El control marítimo insuficiente por carecer de medios logísticos, presupuestales y de número suficiente de personal, especialidad en el ámbito marítimo; y todas estas limitaciones al único que beneficia son las organizaciones criminales del tráfico ilícito de drogas.

Dentro de las características del proceso de exportación, en una primera instancia podemos considerar a la materia prima para la elaboración de la cocaína es la hoja de coca; en el Perú el cultivo de la hoja de coca se concentra en siete cuencas cocaleras (Cuenca del Huallaga, Cuenca del Ene-Apurímac, Cuenca del Ucayali, Cuenca del Tambopata, Cuenca del Urubamba, Cuenca del Amazonas y Cuenca del Marañón).

De acuerdo a información de la UNODC en el 2016 se tiene en forma global que el área de cultivo de coca a nivel nacional aumentó en 9%: donde se pasó de 40 mil 300 hectáreas en el 2015 a 43 mil 900 el 2016, el mayor incremento en términos porcentuales ocurrió en dos zonas claves: el Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM) y el Alto Huallaga aumentaron en mil 971 y 922 hectáreas respectivamente.

En el VRAEM, la región más militarizada del país, los cultivos ascienden a 20, 304 Has, y crecieron 11% el 2016, año en que Perú gastó 103 millones de dólares en la lucha contra el terrorismo en la zona. Por otra parte, de acuerdo a datos del Congreso de la Republica, en el 2017, los cultivos ascienden a 21,702 Has, es decir sigue manteniendo una evolución constante.

## **Dimensiones**

### **a) Sistemas de control**

El Control de **gestión**, podemos señalarlo como un conjunto de:

*“Acciones, funciones, medios y responsables que garanticen, mediante su interacción, conocer la situación de un aspecto o función de la organización en un momento determinado y tomar decisiones para evitar cualquier desviación” (Dyer, 2011).*

El control es vital en los puertos del Perú, donde se han constituidos en los lugares más utilizados por las organizaciones criminales del tráfico ilícito de drogas, por permitir enviar importantes cantidades de droga a nivel internacional a bajos costo por el transporte; y en las últimas décadas, el Sistema Portuario Nacional (SPN) ha venido modernizándose con tecnología que ha permitido desarrollar operaciones de importación y exportación con mayor fluidez, situación que va a la par con el crecimiento económico del país.

El aumento de las exportaciones crea la necesidad de mejorar la infraestructura y esta mejora en los puertos también es aprovechada por la Organizaciones Criminales para utilizar este medio como un transporte adecuado a sus actividades ilícitas en el transporte de droga hacia el exterior.

Existen varios medios para realizar el control del comercio de drogas donde no solamente se cuenta con personal especializado, sino que se emplea diversos medios logísticos idóneos que son esenciales como son los equipos de rayos x (scanner) fijos y móviles; asimismo se ha implementado un equipo de buzos antidrogas en virtud a las modalidades que se venían presentando cuando las organizaciones criminales adherían droga en los cascos de las naves.

#### **b) Tecnología e información**

En la actualidad las organizaciones del TID, se han incrementado y están en constante modificación de sus estructuras y estrategias, con el fin de contrarrestar las acciones de interdicción de la PNP, para elevar o mantener la rentabilidad de sus actividades delictivas. Para ello incorporan distintas formas y rutas de tráfico de drogas, expanden sus actividades a toda cadena de producción y fabricación de drogas, se vinculan y fusionan con otras redes delictivas y se integran y diversifican con otras actividades delictivas conexas y complementarias, tales como el lavado de activos, desvío de sustancias químicas, tráfico de armas, inmigración clandestina, la trata de blancas, juego de azar; entre otros.

A todo ello se aúna la ubicación privilegiada del Puerto del Callao ubicada en el centro occidental de Sudamérica que está encaminado a convertirse en la plataforma logística más importante de la costa oeste de Sudamérica; esta posición geográfica también es estratégica para las líneas navieras y para el comercio exterior por dos razones, la primera porque se encuentra en un punto equidistante entre los puertos de Buenaventura (Colombia) y Valparaíso (Chile) y permite una ruta directa a Asia, esto se complementa con la característica de la profundidad del mar: 16 metros, lo que le permite al Callao recibir naves de gran calado. Esto junto a las inversiones que realizan las empresas APM Terminals y DP World en los muelles norte y sur, respectivamente, han hecho posible que el Callao movilice en los últimos años más de 1,8 millones de TEU (Twentyfoot Equivalent Unit).

Las organizaciones criminales del Tráfico Ilícito de Drogas (TID, en este marco a partir del 2012, vienen introduciendo su carga ilegal en productos de difícil inspección como son estructuras metálicas (maquinarias pesadas, productos minerales, de gran peso de difícil manipuleo) en donde los equipos no intrusivos (escáner) no pueden penetrar su estructura, también utilizan la modalidad del acondicionamiento de la droga en la carga, así como la introducción de maletines conteniendo droga en los contenedores empleando para esto el clonado de precintos (preñado de contenedores), por fuentes de la DIRANDRO el 35% de la droga que se produce en el Perú sale por vía marítima, existen diferentes fuentes que estiman la producción anual de la droga en el país que alcanza aproximadamente los 450 y 500 toneladas, con destinos en mayor porcentaje a Europa, Asia y los EEUU.

En el Perú la Lucha **Antidrogas** se encuentra enmarcada dentro de la Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas 2017-2021, establecida por la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas, DEVIDA, para enfrentar la producción, tráfico ilícito y consumo de drogas en nuestro país, estableciendo dicha estrategia para el Sector Interior el cumplimiento exclusivo del objetivo estratégico de Interdicción, entendiéndose por éste como la disminución drástica de la producción y el tráfico de drogas.

Al incrementarse el desarrollo de los puertos marítimos la DIRANDRO PNP crea la División Portuaria Antidrogas PNP (DIVPORT) siendo una Unidad Especializada, mediante Resolución Directoral N° 306-2012- DGPNP/EMG de fecha 17MAY2012, constituyéndose en un órgano de ejecución con dependencia directa de la Dirección Ejecutiva Antidrogas de la Policía Nacional del Perú, cuya jurisdicción para ejecutar sus operaciones policiales de interdicción abarca toda la República del Perú.

Dentro de este marco también existe la norma que impulsa la Autoridad Portuaria Nacional que es una entidad encargada de promover el desarrollo y



la competitividad de los puertos, facilitar el transporte multimodal, modernizar los puertos y desarrollar la logística en los terminales portuarios, con el fin de lograr su competitividad y sostenibilidad, siguiendo la tónica de otros sectores que ya vienen implementando esta herramienta de gestión.

### c) **Capacitación**

La capacitación de los recursos humanos constituye un ámbito que se encarga a la **gestión** de personal. Esto según Coriat (2005) es necesario dado que:

El mundo vive un proceso de globalización en la economía y tecnología que produce en las organizaciones beneficios relacionados con la reducción de costos, calidad mejorada de productos o servicios, mas preferencia de los clientes o usuarios y mayor eficacia competitiva, para ello se plantean novedosas formas de relaciones y una dinámica diferente para gestionarse interna y externamente a la vez que demanda mayor eficiencia y eficacia para optimizar el uso de los recursos e incrementar su posicionamiento competitivo. (p. 1).

La dirección de recursos humanos tiene injerencia vital dentro de una educación especializada como es la capacitación en el control del Tráfico Ilícito de drogas a nivel portuario, no se trata de cualquier conocimiento, éste debe ser significativo y adecuado a los requerimientos de la dinámica del ente, para ello podemos diferenciar los conceptos básicos de su entorno como:

*Capacitación. Es la formación, acción y efecto de capacitar*

*Capacitar. Es formar, preparar, hacer apto a uno para realizar algo*

*Apto. Hábil, propósito para hacer alguna cosa; apto para un cargo*

*Habilitar. Hacer a una persona hábil o apta desde el punto de vista legal.*

*Larousee (2005).*

El tipo de aprendizaje de los miembros de la División Portuaria Antidrogas del Callao en la capacitación, no se puede equiparar al que tiene lugar dentro

del sistema de instrucción educativo normal, sino que debe ser entendido en sentido amplio como recepción y adaptación mental de impresiones, informaciones y experiencias orientadas a la ampliación y profundización y transformación de conocimientos, conceptos, actitudes y comportamiento de la persona para un trabajo especial que le asigne Estado en materia de defensa y seguridad En este contexto el aprendizaje constituye una necesidad humana.

Dadas las características personales y situación particular del discente, su aprendizaje habrá de ser concebido y organizado principalmente como aprendizaje especializado y no abierto, que es una forma de desarrollo implícito en su estructura.

La capacitación también puede relacionarse con el entrenamiento

*“es un proceso educativo sistemática y organizada, a través del cual las personas pueden aprender conocimientos y habilidades en función de objetivos específicos” Chiavennato (2006)*

Implica que el aprendizaje vía capacitación no está estrechamente predeterminado en sus objetivos, contenidos y métodos por una institución pedagógica, ni tampoco en lo que respecta al tiempo, lugar y condiciones de aprendizaje, sino que es especializado y no flexible en todas estas dimensiones. Tal aprendizaje puede verse influenciado por diversas experiencias de los discentes, en consecuencia, por sus necesidades e intereses de aprendizaje, este se desarrolla con independencia con muchas posibilidades de variación y decisión personal.

Otra de las características fundamentales de la capacitación, es su fácil adaptación a un ámbito cambiante, así el aprendizaje abierto como combinación flexible entre trabajo y aprendizaje, utilizando por ejemplo el medio ambiente laboral también como lugar de aprendizaje puede ser fructífero para el mantenimiento y el perfeccionamiento combinados de cualificaciones

profesionales, autorrealización personal, así como para la adquisición de nuevas perspectivas, conceptos, tanto para el trabajo, como para las actividades de tiempo libre.

Es una oportunidad que solo la aprovechan normalmente los sujetos que tienen la posibilidad de aprender de modo directo, exactamente aquello que les interesa una determinada etapa de su vida o en un contexto laboral; si se le ofrece precisamente aquello sobre lo que anda buscando mayores conocimientos y explicaciones, es decir, si la educación continua está abierta en su oferta a los intereses, necesidades y situación particular de cada uno de los discentes.

En la actualidad se concibe el desarrollo de la capacitación, bajo ciertos parámetros de desarrollo. La influencia más notoria de una teoría básica dentro de la capacitación está referida a las teorías conductistas, que han tenido influencia en su desarrollo esquemático.

Esta teoría dentro de la capacitación se ha adaptado en forma tangencial, pues a menudo se piensa poco en estímulos seguidos inmediatamente de respuestas previsibles al detalle. Por el contrario, la presentación se basa en el supuesto de la existencia de diversos procesos cognoscitivos incompatibles con el conductismo clásico

*“Con frecuencia en la capacitación se puede lograr que las personas alcancen una meta, y lograr su objetivo con mucho menos esfuerzo que si una persona trabajara sola para ese propósito” Hicks (2005)*

El núcleo de esta técnica consiste en basar el desarrollo de los programas de estudio en los análisis objetivos y de grupos meta. Resulta evidente que la técnica es valiosa como herramienta práctica, en la medida en que no todos los objetivos del estudio son operacionales y que una taxonomía de medios universalmente aplicable está fuera de alcance.

Es natural considerar a la conducta observable no como el efecto total del aprendizaje sino como un signo que indica la probabilidad de que el aprendizaje sea factible.

Aceptar los procedimientos de la tecnología de capacitación, en el sentido descrito significa adoptar una técnica, no una teoría psicológica. Un psicólogo de la escuela cognitivista, que rechaza la teoría mecanicista estímulo-respuesta para explicar lo que sucede en el aprendizaje, puede muy bien emplear esta técnica dentro de los límites de su aplicabilidad, que esta delineada por las capacidades cognoscitivas y psicomotoras que pueden describirse en términos conductistas.

Mientras que por una parte la escuela conductista ha ejercido una fuerte influencia sobre la práctica de la capacitación laboral, los principios que acentúa la teoría del aprendizaje cognoscitivo, así como los principios de las teorías de la motivación y la personalidad y la psicología social son evidentemente decisivos para buena parte de lo que se logra en este tipo de educación, complementando el accionar del primero en forma compulsiva.

En cuanto al potencial humano dentro de las instituciones del estado en los puertos del litoral peruano muchos de ellos destacan por la calidad de su labor.

Rey (1999) señala que

*La calidad del servicio es juicio del usuario la excelencia sobre otros desde una óptica global; es decir es una actitud relacionada con la comparación de las expectativas con la percepción de la eficacia (p.25).*

En el ámbito de la calidad de servicios propiamente dicho, lo plantean Stanton, Etzel & Walker (2000) los cuales lo definen:

*Son actividades identificables e intangibles que son el objeto principal de una transacción ideada para brindar a los clientes o usuarios, satisfacción de deseos o necesidades (p.6)*

Esto implica que un servicio es el resultado de llevar a cabo necesariamente al menos una actividad en la interfaz entre el proveedor y el cliente o usuarios, generalmente es intangible.

En resumen, el servicio es el conjunto de actividades que se relacionan entre sí y de actitudes que se diseñan para satisfacer las necesidades de los usuarios, y que se encuentra a su disposición, también el servicio es un conjunto de actividades que buscan responder a una o más necesidades de un usuario. Esto lo han planteados ciertos autores.

Berry, Bennet & Brown (2003) señala cuatro características:

- a) Intangibilidad. Los servicios son intangibles. Los consumidores que van a comprar servicios generalmente no tienen nada tangible que colocar o adquirir físicamente
- b) Heterogeneidad. Los servicios varían. al tratarse de una actuación – normalmente llevada a cabo por seres humanos – los servicios son difíciles de generalizar y pueden generar o cometer errores.
- c) Inseparabilidad de producción y consumo. Un servicio generalmente se consume mientras se realiza, con el cliente implicado a menudo en el proceso.
- d) Caducidad. Los servicios no se pueden almacenar. (p.25).

Dentro de la relación con la calidad en ámbitos de seguridad debemos indicar que esta última según Osorio (2003) es:

*“una exención de peligro y que se puede contrarrestar mediante un equilibrio entre fiabilidad y riesgo aceptable” (p.77).*

Esto implica que la calidad en seguridad portuaria sería actividades identificables e intangibles portuarias que satisfacen a los usuarios plenamente para contrarrestar el peligro mediante un equilibrio entre fiabilidad y riesgo aceptable.

### **2.3 Marco conceptual**

Dentro del ámbito portuario, el estudio se ciñe según el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) que es el documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) que tiene como objetivo orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional (SPN).

Mediante Decreto Supremo No. 006- 2005-MTC, se aprobó el primer PNDP, el cual marcó el inicio del desarrollo y modernización del Sistema Portuario Nacional, sirviendo de marco para las primeras concesiones portuarias como el del Terminal Norte Multipropósito del TP Callao (2011).

El PNDP actual incluye dentro de sus anexos el Plan Maestro del Terminal Portuario del Callao, en el cual se han considerado aspectos técnicos y económicos de relevancia para el desarrollo del terminal en un horizonte de 30 años. Sin embargo, considerando las nuevas inversiones y cambios en el entorno económico y comercial, es que, en el 2017, se iniciaron las acciones con la finalidad de llevar a cabo el concurso público para la Actualización del Plan Maestro del Terminal Portuario del Callao; el cual a su término sería incorporado al PNDP.

Dentro de este espectro, se ciñe la Seguridad dentro del Plan Maestro Portuario, ya que ella no se alcanza con esfuerzos aislados, por el contrario, exige el auténtico compromiso de todos y todas, desde los más diversos ámbitos.

Con lo anteriormente expuesto, y bajo esta afirmación, podemos concluir que el control del **Tráfico Ilícito de drogas**, en especial de los Puertos marítimos requiere un trabajo estratégico y planificado, mediante la aplicación de acciones estratégicas, tanto en el área organizacional, operativa, como de los recursos humanos, en este sentido, podemos anotar; la conformación de un grupo multidisciplinario, que aporte, de acuerdo a su área de competencia, criterios directivos, orientados al mejoramiento del sistema de seguridad, con directrices claras a largo plazo, que deben ser consideradas e implementadas en los Planes de Seguridad a fin de prevenir y mitigar los efectos causados por las amenazas y debilidades, que pueden afectar la seguridad interna y externa de las instalaciones portuarias.

## **2.4 Definición de términos básicos**

### **Control**

Es un conjunto de acciones que trata de prevenir alguna desviación de una función y corregirlas.

### **Gestión estratégica**

Es un proceso mediante el cual se puede lograr un eficaz y eficiente cumplimiento de los objetivos de la organización.

### **Instalación Portuaria**

Conjunto de obras civiles y otras instalaciones destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario y la movilización de carga.

## **Nave**

Construcción naval principal destinada a navegar.

## **Recinto Portuario**

Es el área comprendida por todos los muelles, desembarcaderos, malecones, espigones y zonas utilizados por las naves; por las áreas de mar y tierra ubicada en sus inmediatas proximidades y por los edificios y construcciones ubicados en la zona portuaria, incluyendo sus equipos e instalaciones propias.

## **Recintos Portuarios Especiales**

Son áreas específicas de los recintos portuarios o recintos portuarios que reúnen las condiciones de seguridad requeridas para manipular, almacenar, cargar, movilizar y descargar mercancías y sustancias peligrosas, y que sido reconocidos y autorizados como tales por la Dirección General.

## **Riesgo**

Es la proximidad o posibilidad de un daño, peligro, y que es causado por imprevistos, hechos desafortunados, etc.

## **Seguridad**

Constituyen las acciones de garantía, protección y tranquilidad de las personas.

## **Terminal**



Instalación acuática destinada al atraque y amarre de naves para efectuar maniobras de carga y descarga de mercancías, así como embarco y desembarco de personas.

### **Tráfico Ilícito de drogas**

Se fundamenta en producir y comercializar estupefacientes de manera ilegal, para transformar la conciencia del ser humano, ya no por accidente o investigación médico-científica, sino por encargo.

### **III. HIPÓTESIS Y VARIABLES**

#### **3.1 Hipótesis**

##### **Hipótesis General**

Las estrategias de gestión se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de Drogas en el puerto del Callao.

##### **Hipótesis específicas**

- a) Las características de los procesos portuarios de exportación se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao en el puerto del Callao.
- b) La participación de los organismos que acuden en el control de los servicios portuarios se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao.
- c) Las características del marco legal que regula las actividades portuarias se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao.

#### **3.1.1 Operacionalización de variables**

##### **Definición conceptual de variables**

##### **Estrategias de Gestión**

Nivel de gestión destinadas a la utilización eficaz y eficiente de los recursos para el cumplimiento de los objetivos de la organización.

## Tráfico Ilícito de drogas

Es el nivel de actividades identificables e intangibles portuarias relacionadas mayormente con la comercialización de estupefacientes de manera ilegal.

**Tabla 1:**

### *Operacionalización de las variables*

<b>VARIABLES</b>	<b>DIMENSIONES</b>	<b>INDICADORES</b>	<b>ESCALA DE MEDIDA</b>
<b>VARIABLE X: ESTRATEGÍA DE GESTIÓN</b>	X.1 Características del proceso de exportación e importación del Puerto del Callao	%Alta producción interna	Ordinal
		%Debilidad de la plataforma logística	Ordinal
		%Etapa de manipuleo y descarga	Ordinal
		%Actualización del sistema de despacho	
	X.2 Organismos que participan en el control de los servicios portuarios	%Políticas de la Autoridad Portuaria nacional	Ordinal
		%Cumplimiento de la normatividad de control al personal	Ordinal
		X.3 Características del Marco legal que regula las actividades portuarias	%Cumplimiento de los reglamentos de seguridad
			Ordinal
	<b>VARIABLE Y: TRÁFICO ÍLÍCITO DE DROGAS</b>	Y.1 Sistemas de Control	%Control al consignatario %Espacio para uso de tecnología scanner %Cámara de circuito cerrado
Y.2 Tecnología e Información		%Inversiones en tecnologías %Sistemas de alumbrado %Eficacia de comunicación	Ordinal
Y.3 Capacitación		%Prácticas y ejercicios de simulación %Manejo de Información %Trabajo en conjunto	Ordinal

## IV. METODOLOGIA DEL PROYECTO

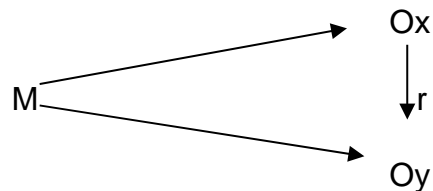
### 4.1 Diseño metodológico

Desde el punto de vista del enfoque, la tesis en cuanto el desarrollo es de tipo básica

La presente investigación tiene un diseño no experimental, es decir, constituye una investigación donde no hacemos variar intencionalmente la variable independiente. Lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos; como lo explica Hernández (2016).

El esquema del diseño es el siguiente:

:



Significado del esquema:

M = Muestra

Ox = Estrategias de Gestión

Oy = Tráfico Ilícito de drogas

R = Nivel de relación de variables

Por ello el estudio se hizo en las siguientes etapas:

Primera etapa:

Objetivo, Identificar X1

Método, Entrevistas, revisión documental

Segunda etapa:

Objetivo, Identificar X2

Método, Entrevistas, revisión documental

Tercera etapa:

Objetivo, Identificar X3

Método, Revisión marco legal

Cuarta etapa:

Objetivo, plantear Y

Método, relacionando X1, X2 y X3 identificados con la teoría de la gestión estratégica

TESIS

## **4.2 Método de la investigación**

El método de la investigación es inductivo, el mismo que se desarrolló en las siguientes etapas: 1) Investigación Preliminar; 2) Recopilación de datos; 3) Análisis; 4) Síntesis; 5) Conclusiones; y siguiendo los procedimientos descritos a continuación: 1) Solicitud de autorización a la Autoridad Portuaria Nacional para aplicar el cuestionario; 2) Aplicación del test Likert; 3) Vaciado de datos recopilados en cuadro sin gráficos; 4) Contrastación de la hipótesis con la prueba de chi-cuadrada.

## **4.3 Población y muestra de la investigación**

### **4.3.1 Población**

Para la presente investigación se ha considerado como población a funcionarios de la Autoridad Portuaria Nacional, la cual está conformada por 111 personas.

### 4.3.2 Muestra

La muestra elegida está orientada dentro del ámbito portuario, para lo cual se ha elegido una muestra determinista de posibles pobladores sujetos a este esquema y que pueden ser identificados plenamente porque tienen injerencia dentro de la temática respectiva.

El tipo de muestreo utilizado es probabilístico, manteniendo lo sugerido por Hernández (2016), esto debido a que para obtener información necesaria para el trabajo se necesita recoger los datos de los diferentes estratos de la población, que representaran de manera significativa al mismo, a fin de poder tener mayor exactitud en los análisis.

Teniendo en cuenta que la población a investigar es finita, ya que se tiene un promedio de 111 personas como la población, la determinación del tamaño de la muestra se hizo mediante la siguiente fórmula, relacionada con la Prueba Q de Cochran's que es la siguiente:

$$n = \frac{(Z)^2 (PQN)}{(E)^2 (N-1) + (Z)^2 PQ}$$

Donde:

Z = Desviación Standard, medida en términos de niveles de confianza

E = Error de Muestreo

P = Probabilidad de ocurrencia de los casos (se asume  $p = 0.5$ )

Q =  $(1-P)$

N = Tamaño de la población

n = Tamaño óptimo de la muestra

El procedimiento para determinar el tamaño de la muestra es:

Factores del tamaño de la Muestra

N (Tamaño de la población) = 111

P (al azar 50%) = 0.50

Q (restante al azar 50%)= 0.50

Z (Desviación standard al 95%) = 1.96

E (error) = 0.05

Para el cálculo de la muestra se utilizó un nivel de confianza del 95%, donde  $z = 1.96$ :

A continuación, se muestra la determinación del tamaño óptimo de la Muestra

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.50) (0.50) (111)}{(0.05)^2 (110) + (1.96)^2 (0.50) (0.50)}$$

$$n = \frac{3.8416 \times 0.25 \times 111}{0.275 + 0.9604}$$

$$n = \frac{106.6044}{1.2354} = 86$$

#### **4.4 Lugar de estudio**

El estudio fue realizado en el Terminal portuario del Callao.

#### **4.5 Técnicas e instrumento de recolección de datos**

##### **4.5.1 Técnicas**

En la ejecución del presente estudio se trabajó con la técnica de la observación directa a nivel de fuentes primarias, utilizando la información del Terminal Portuario del Callao, para la ejecución del análisis interno y la observación indirecta a nivel de recopilación bibliográfica. Asimismo, se utilizó el software Excel y para la contrastación se utilizó el software SPSS 26.0.

##### **4.5.2 Instrumentos**

Se utilizó un cuestionario para los funcionarios, a fin de identificar los aspectos claves de las deficiencias del control del Tráfico Ilícito de drogas del Terminal Portuario del Callao en relación a su gestión.

##### **4.5.3 Plan de trabajo de campo**

Dentro del trabajo de campo, ella se plasmó en preguntas y que nos permitió tener una visión sobre la opinión vertida por los encuestados.

Para describir los datos, valores o puntuaciones recolectadas se empleó la herramienta estadística de la Distribución de Frecuencias con aspectos relativas o porcentajes en cada categoría y frecuencias de cada categoría.

#### **4.6 Análisis y procesamiento de datos**

La validez del cuestionario se concretó con la opinión de tres jueces expertos, y el nivel de confiabilidad lo constituye el coeficiente de Alfa Cronbach. Para la contrastación de las Hipótesis se utilizó la prueba de contrastación: chi cuadrado.



La prueba de validación estuvo a cargo de 3 expertos, los que emitieron su informe respectivo, y que se compuso por la Dra. Darina Castro Rentería, Dr. José Toledo Valdivia y Dr. Edwin Cruz Aspajo, donde analizaron el contenido del instrumento y la concordancia con los objetivos del estudio, donde se cumplieron los siguientes criterios:

- a) El instrumento tiene claridad.
- b) Las preguntas tienen objetividad.
- c) El instrumento es actual
- d) El instrumento tiene un constructo organizado
- e) El instrumento es suficiente en dimensiones
- f) El instrumento valora la teoría del trabajo.
- g) El instrumento es consistente
- h) El instrumento tiene coherencia
- i) El instrumento tiene concordancia metodológica.
- j) El instrumento es pertinente para la ciencia.

En la Tabla 2 se observa un resumen de los resultados de la validación:

Si = 1

No = 2

#### **4.7 Aspectos éticos en investigación**

El autor del proyecto de tesis se responsabiliza por la información que se emita en el informe de tesis, de acuerdo al Reglamento del Código de Ética de la investigación de la UNAC, Resolución de Consejo Universitario N° 260-2019-CU., donde se señala los principios éticos como norma de comportamiento conductual, así como también el autor está de acuerdo con el reglamento en donde reconoce que la investigación es una función esencial y obligatoria en la UNAC, por ello el investigador es responsable de los procedimientos y evaluación de su investigación.

**Tabla 2:***Resultados de la Validación del Contenido del Cuestionario*

Área	Calificación			Resultado
	1	2	3	
<b>a</b>	1	1	1	100.0%
<b>b</b>	1	1	1	100.0%
<b>c</b>	1	1	1	100.0%
<b>d</b>	1	1	1	100.0%
<b>e</b>	1	1	1	100.0%
<b>f</b>	1	1	1	100.0%
<b>g</b>	1	1	1	100.0%
<b>h</b>	1	1	1	100.0%
<b>i</b>	1	1	2	66.6%
<b>j</b>	1	1	2	66.6%

*Fuente: Autor propio*

Se concluye en que hubo concordancia de los jueces al 93.32%. Por lo tanto, el instrumento tiene validez de contenido.

El instrumento es de alta confiabilidad el cual es medido por coeficiente de Alfa de Cronbach, que alcanzo un promedio de 0.718. Ver anexo 7

**Estadísticas de fiabilidad**

Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N° de elementos
,718	,714	16

*Fuente: Autor propio*

## V. RESULTADOS

### 5.1 Resultados descriptivos

En la Tabla 3 se observa la ejecución de resultados:

**Tabla 3**

*Nivel de Frecuencia del Narcotráfico por Alta Producción Interna de Estupefacientes Destinadas a Exportación Marítima en el Puerto del Callao*

<b>Escala de Likert</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>%</b>
Muy de acuerdo	41	47.67
De acuerdo	34	39.53
Indefinido	1	1.16
En desacuerdo	6	6.98
Muy en desacuerdo	4	4.66
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

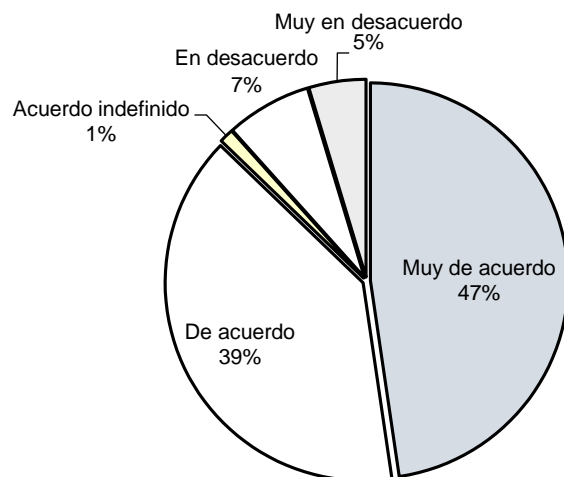
*Fuente:* Elaboración en base a cuestionario

La muestra nos señala que un 39.53% están de acuerdo en que hay alta frecuencia del narcotráfico por alta producción interna de estupefacientes destinadas a exportación marítima en el Puerto del Callao, mientras que un 6.98% están en desacuerdo.

Ello implica que existe una alta producción interna de estupefacientes que se destinan a la exportación marítima en el Puerto del Callao

**Figura 3**

*Nivel de Frecuencia del Narcotráfico por Alta Producción Interna de Estupefacientes Destinadas a Exportación Marítima en el Puerto del Callao*



**Tabla 4**

*Nivel de Frecuencia del Narcotráfico por Debilidad de la Plataforma Logística Destinada a Exportación Marítima en el Puerto del Callao*

Escala de Likert	Frecuencia	%
Muy de acuerdo	28	32.56
De acuerdo	34	39.53
Indefinido	2	2.33
En desacuerdo	13	15.12
Muy en desacuerdo	9	10.46
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración en base a cuestionario

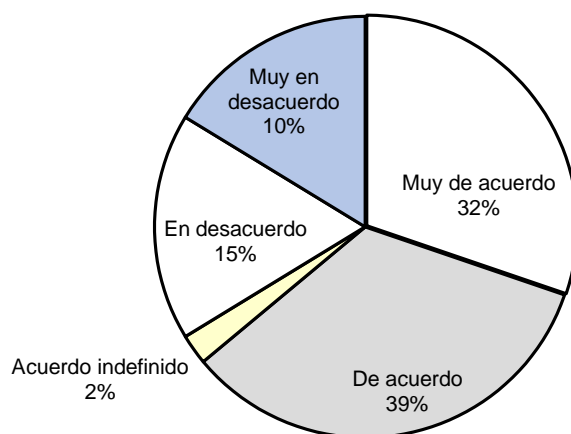
La muestra nos señala que un 39,53% están de acuerdo en que hay alta frecuencia del Narcotráfico por Debilidad de la Plataforma Logística Destinada

a Exportación Marítima en el Puerto del Callao, mientras que un 15.12% están en desacuerdo.

Esto significa que la debilidad de la plataforma logística destinadas a exportación marítima en el Puerto del Callao es manifiesta y con ello la profusión del narcotráfico en este puerto.

**Figura 4**

*Nivel de Frecuencia del Narcotráfico por Debilidad de la Plataforma Logística Destinadas a Exportación Marítima en el Puerto del Callao*



**Tabla 5:**

*Nivel de Frecuencia del Narcotráfico en la Etapa del Manipuleo y Descarga Destinada a Exportación Marítima en el Puerto del Callao*

Escala de Likert	Frecuencia	%
Muy de acuerdo	34	39.53
De acuerdo	36	41.86
Indefinido	2	2.32
En desacuerdo	9	10.46
Muy en desacuerdo	5	5.83
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

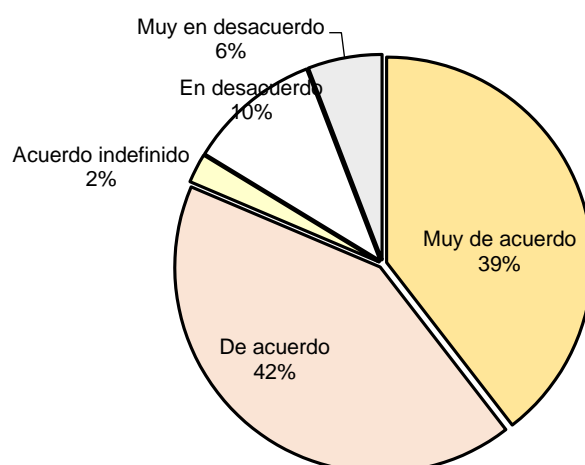
Fuente: Elaboración en base a cuestionario

La muestra nos señala que un 41.86% están de acuerdo en que hay alta frecuencia del narcotráfico en la etapa del manipuleo y descarga destinada a exportación marítima en el Puerto del Callao, mientras que un 10.46% están en desacuerdo.

Esto significa que existe la necesidad de lograr controlar la etapa del manipuleo y descarga destinada a exportación marítima en el Puerto del Callao ya que permite aumentar el nivel de frecuencia del narcotráfico

**Figura 5**

Nivel de Frecuencia del Narcotráfico en la Etapa del Manipuleo y Descarga destinada a Exportación Marítima en el puerto del Callao.



**Tabla 6:**

*Nivel de Actualización del Sistema de Despacho Destinada a Exportación Marítima en el Puerto del Callao*

Escala de Likert	Frecuencia	%
Muy de acuerdo	12	13.95
De acuerdo	14	16.28
Indefinido	4	4.66

En desacuerdo	27	31.39
Muy en desacuerdo	29	33.72
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

*Fuente:* Elaboración en base a cuestionario

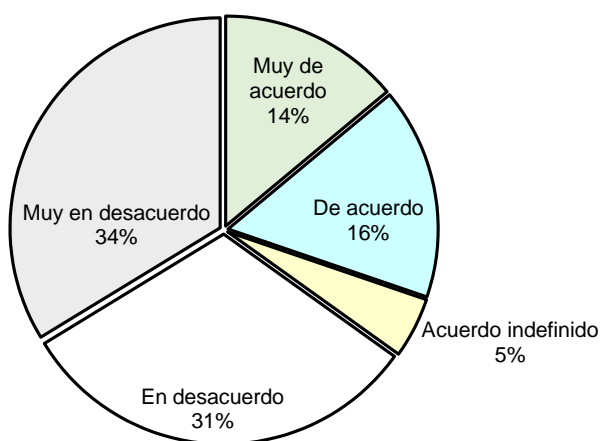
La muestra nos señala que un 31.39% que están en desacuerdo que hay actualización del sistema de despacho destinada a exportación marítima en el Puerto del Callao, mientras que un 16.28% están de acuerdo

Esto significa que existe insuficiencia de sistema de despacho actual destinada a la exportación marítima en el Puerto del Callao, situación que implica que se deben realizar esfuerzos suficientes en materia de coordinación y apoyo a otros sectores para potencializar el control y evitar la presencia del narcotráfico

**Figura 6:**

*Nivel de Actualización del Sistema de Despacho Destinada a Exportación*

*Marítima en el Puerto del Callao*



**Tabla 7:**

*Nivel de Frecuente Participación de la Autoridad Portuaria Nacional en las Políticas del Control de Narcotráfico en la Normatividad que Regula la Actividad Portuaria en el Puerto del Callao*

<b>Escala de Likert</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>%</b>
Muy de acuerdo	27	31.39
De acuerdo	36	41.86
Indefinido	4	4.66
En desacuerdo	12	13.95
Muy en desacuerdo	7	8.14
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración en base a cuestionario

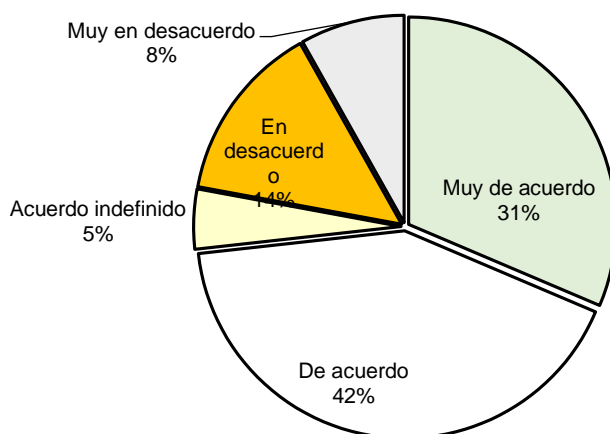
La muestra nos señala que un 41.86% están de acuerdo en que hay alta frecuencia de participación de la Autoridad Portuaria Nacional en las políticas del control del narcotráfico en la normatividad que regula la actividad portuaria en el puerto del Callao, mientras que un 13.95% están en desacuerdo.

Esto significa un indicio en la opinión de existir interés en las políticas del control del narcotráfico en la normatividad que regula la actividad portuaria en el puerto del Callao por parte de la Autoridad Portuaria Nacional.



**Figura 7:**

*Nivel de Frente Participación de la Autoridad Portuaria Nacional en las Políticas del Control del Narcotráfico en la Normatividad que Regula la Actividad Portuaria en el Puerto del Callao.*



**Tabla 8:**

*Nivel de Deficiencias de la Autoridad Portuaria Nacional en el Cumplimiento de la Normatividad de Control del Personal que Regula la Actividad Portuaria en el Puerto del Callao Dentro del Narcotráfico*

Escala de Likert	Frecuencia	%
Muy de acuerdo	29	33.72
De acuerdo	33	38.37
Indefinido	4	4.65
En desacuerdo	11	12.80
Muy en desacuerdo	9	10.46
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

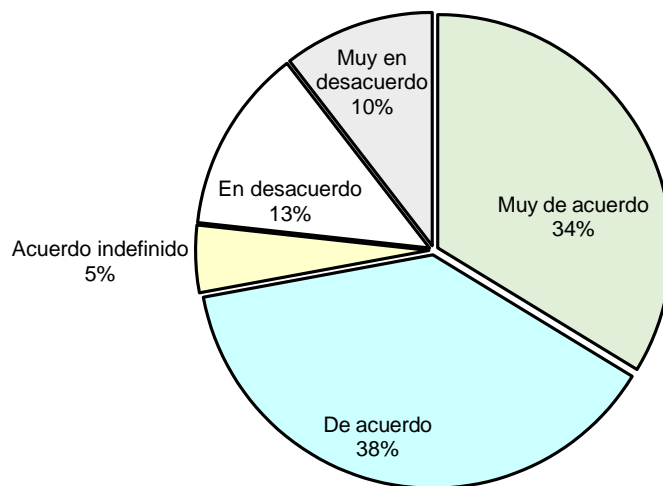
Fuente: Elaboración en base a cuestionario

La muestra nos señala que un 38.37% están de acuerdo en que hay deficiencias de la Autoridad Portuaria Nacional en el cumplimiento de la normatividad de control del personal que regula la actividad portuaria en el puerto del Callao dentro del narcotráfico, mientras que un 12.80% están en desacuerdo.

Esto significa relevar la importancia del nivel de deficiencias de la Autoridad Portuaria Nacional en el cumplimiento de la normatividad de control del personal que regula la actividad portuaria en el puerto del Callao dentro del narcotráfico

**Figura 8:**

*Nivel de Deficiencias de la Autoridad Portuaria Nacional en el Cumplimiento de la Normatividad de Control del Personal que Regula la Actividad Portuaria en el Puerto del Callao dentro del Narcotráfico*



**Tabla 9:**

Nivel de Deficiencia Organizada de la Autoridad Portuaria Nacional en el Cumplimiento de los Reglamentos de Seguridad que Regula la Actividad Portuaria en el Puerto del Callao dentro del Narcotráfico

<b>Escala de Likert</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>%</b>
Muy de acuerdo	37	43.02
De acuerdo	40	46.51
Indefinido	1	1.17
En desacuerdo	6	6.98
Muy en desacuerdo	2	2.32
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

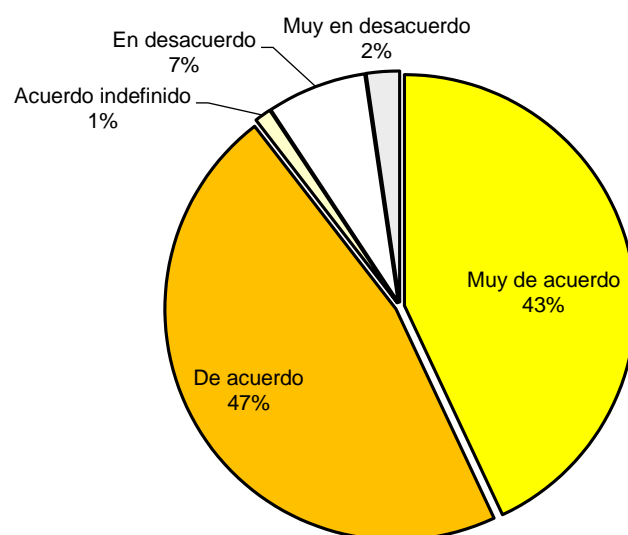
*Fuente:* Elaboración en base a cuestionario

La muestra nos señala que un 46.51% están de acuerdo en que hay deficiencia organizativa de la Autoridad Portuaria Nacional en el cumplimiento de los reglamentos de seguridad que regula la actividad portuaria en el puerto del Callao dentro del narcotráfico, mientras que 6.98% están en desacuerdo.

Esto constituye la importancia que está tomando el actual nivel de deficiencia organizativa de la Autoridad Portuaria Nacional en el cumplimiento de los reglamentos de seguridad que regula la actividad portuaria en el puerto del Callao dentro del narcotráfico, lo cual implica la necesidad de abordar su temática con la mejora de la gestión.

**Figura 9:**

*Nivel de Deficiencia Organizativa en la Autoridad Portuaria Nacional en el Cumplimiento de los Reglamentos de Seguridad que Regula la Actividad Portuaria en el Puerto del Callao dentro del Narcotráfico*



**Tabla 10:**

*Grado de Existencia de Optimización del Control Operativo al Consignatario en el Terminal Portuario del Callao*

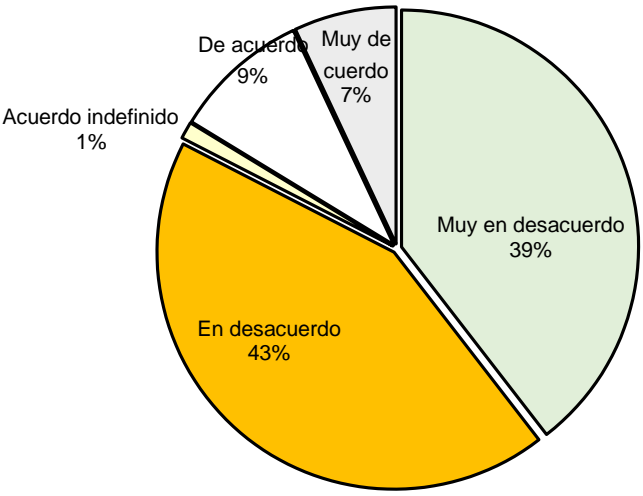
Escala de Likert	Frecuencia	%
Muy de acuerdo	6	6.98
De acuerdo	8	9.31
Indefinido	1	1.16
En desacuerdo	37	43.02
Muy en desacuerdo	34	39.53
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

*Fuente: Elaboración en base a cuestionario*

La muestra nos señala que un 43.02% que están en desacuerdo que hay optimización en el control operativo al consignatario en el Terminal Portuario del Callao, mientras que un 9.31% están de acuerdo.

Todo ello refleja un indicio de la importancia para la necesidad de mejorar la gestión y con ello superar las deficiencias en el control operativo al consignatario en el Terminal Portuario del Callao.

**Figura 10:**  
*Grado de Existencia de Optimización en el Control Operativo al Consignatario en el Terminal Portuario del Callao*



**Tabla 11:**

*Grado de Fallas de Espacios para Ubicar los Scanner Dentro del Terminal*

*Portuario del Callao*

<b>Escala de Likert</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>%</b>
Muy de acuerdo	25	29.07
De acuerdo	37	43.02
Indefinido	2	2.33
En desacuerdo	11	12.79
Muy en desacuerdo	11	12.79
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

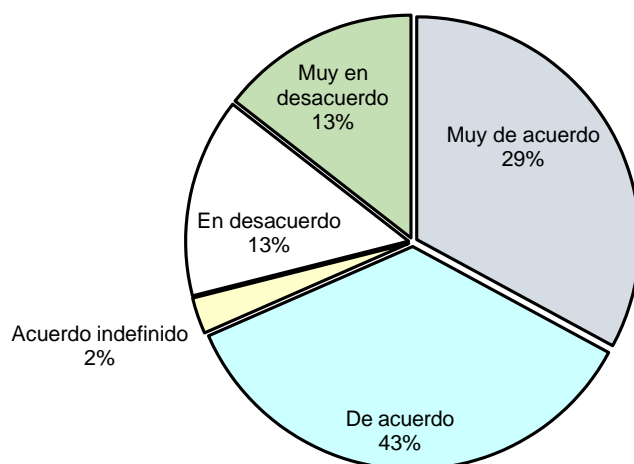
*Fuente:* Elaboración en base a cuestionario

La muestra nos señala que un 43.02% están de acuerdo en que hay faltas de espacios para ubicar los scanner dentro del Terminal Portuario del Callao, , mientrasas que un 12.79% están en desacuerdo.

Esto implica que existe por lo menos, un sentido de existir faltas de espacios para ubicar los scanner dentro del Terminal Portuario del Callao, por lo que se debe aprovechar esta deficiencia.

**Figura 11:**

*Grado de Faltas de Espacios para Ubicar los Scanner Dentro del Terminal*



**Tabla 12:**

*Nivel de Equipamiento Poco Adecuado de Cámara de Circuito Cerrado Dentro del Terminal Portuario del Callao*

Escala de Likert	Frecuencia	%
Muy de acuerdo	22	25.58
De acuerdo	28	32.56
Indefinido	9	10.46
En desacuerdo	20	23.26
Muy en desacuerdo	7	8.14
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

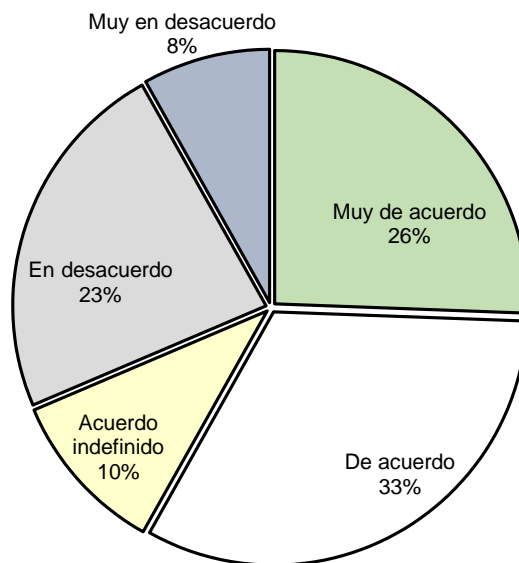
*Fuente:* Elaboración en base a cuestionario

La muestra nos señala que un 32.56% están de acuerdo en que hay equipamiento poco adecuado de cámara de circuito cerrado dentro del Terminal Portuario del Callao, mientras que un 23.26% están en desacuerdo.

Todo esto nos indica que existe un equipamiento poco adecuado de cámara de circuito cerrado dentro del Terminal Portuario del Callao, cuestión que es necesario subsanarlas en el menor tiempo posible dado que es un necesario instrumento de control.

**Figura 12:**

*Nivel de Equipamiento Poco Adecuado de Cámara de Circuito Cerrado Dentro del Terminal Portuario del Callao*





**Tabla 13:**

*Grado de Inversiones Adecuadas en Tecnología Para el Control del Narcotráfico en el Terminal Portuario del Callao*

<b>Escala de Likert</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>%</b>
Muy de acuerdo	16	18.60
De acuerdo	19	22.09
Indefinido	3	3.49
En desacuerdo	26	30.23
Muy en desacuerdo	22	25.59
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

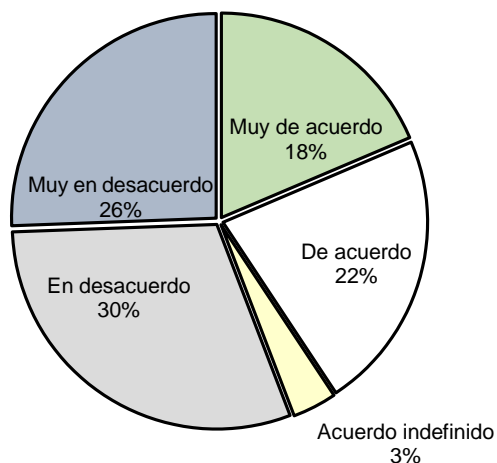
Fuente: Elaboración en base a cuestionario

La muestra nos señala que un 30.23% que están en desacuerdo que hay inversiones adecuadas en tecnología para el control del narcotráfico en el Terminal portuario del Callao, mientras que un 22.09% están de acuerdo

Esto indica que no existe una visión acerca de la efectividad de las inversiones adecuadas en tecnología para el control del narcotráfico en el Terminal portuario del Callao y que es necesario potenciarlas

**Figura 13:**

*Grado de Inversiones Adecuadas en Tecnología para el Control del Narcotráfico en el Terminal Portuario del Callao*



**Tabla 14:**

*Grado de Existencia de Deficiencias en los Sistemas de Alumbrado en los Espacios Portuarios del Terminal Portuario del Callao*

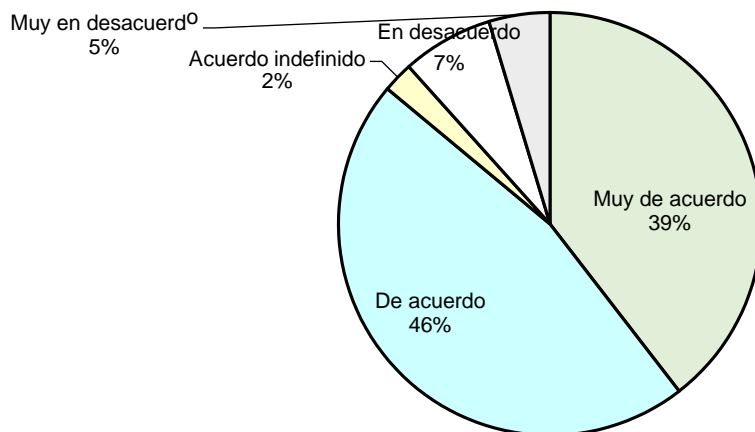
<b>Escala de Likert</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>%</b>
Muy de acuerdo	34	39.53
De acuerdo	40	46.51
Indefinido	2	2.32
En desacuerdo	6	6.98
Muy en desacuerdo	4	4.66
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

*Fuente:* Elaboración en base a cuestionario

La muestra nos señala que un 46.51% están de acuerdo en que hay deficiencias en los sistemas de alumbrado en los espacios portuarios del Terminal Portuario del Callao, mientras que un 6.98% están en desacuerdo. Esto implica constituye una muestra de lograr solucionar las deficiencias en los sistemas de alumbrado de los espacios portuarios del Terminal Portuario del Callao.

**Figura 14:**

*Grado de Existencia de Deficiencias en los Sistemas de Alumbrado en los Espacios Portuarios del Terminal Portuario del Callao*



**Tabla 15:**

Nivel de Eficacia de los Mecanismos de Comunicación entre los Diversos Usuarios del Puerto y Autoridades Competentes

<b>Escala de Likert</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>%</b>
Muy de acuerdo	11	12.79
De acuerdo	12	13.95
Indefinido	5	5.81
En desacuerdo	30	34.88
Muy en desacuerdo	28	32.57
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

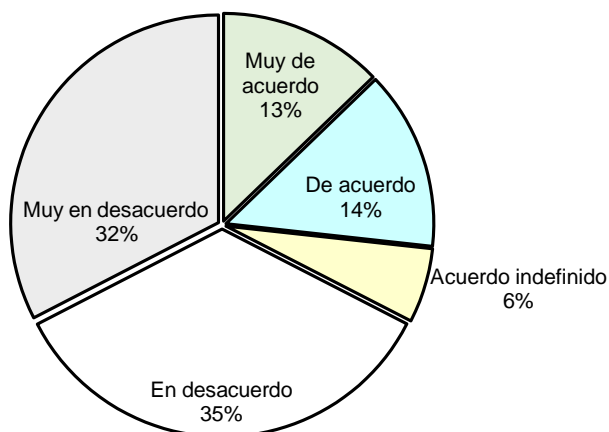
Fuente: Elaboración en base a cuestionario

La muestra nos señala que un 34.88% que están en desacuerdo que hay eficacia de los mecanismos de comunicación entre los diversos usuarios del puerto y autoridades competentes, mientras que 13,95% están de acuerdo.

. Esto significa que no existen mecanismos de comunicación entre los diversos usuarios del puerto y autoridades competentes, esto implica la necesidad de generar una gestión competitiva para lograr incrementar en cantidad y calidad suficiente en materia de interacción y coordinación eficaz como base para un buen espectro comunicativo.

**Figura 15:**

*Nivel de Eficacia de los Mecanismos de Comunicación Entre los Diversos usuarios del Puerto y Autoridades Competentes*



**Tabla 16:**

Existencia de Optimización en la Ejecución de Prácticas y Ejercicios de Simulación con todos los Actores Involucrados con la Actividad Portuaria

Escala de Likert	Frecuencia	%
Muy de acuerdo	16	18.61
De acuerdo	17	19.76
Indefinido	5	5.81
En desacuerdo	25	29.07
Muy en desacuerdo	23	26.75
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

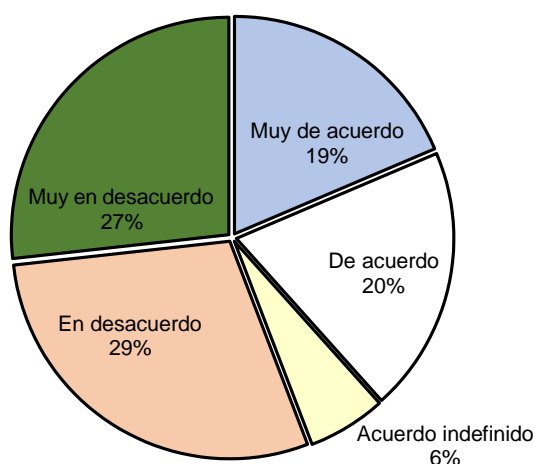
*Fuente:* Elaboración en base a cuestionario

La muestra nos señala que un 29.07% que están en desacuerdo que hay optimización en la ejecución de prácticas y ejercicios de simulación con todos los actores involucrados con la actividad portuaria, mientras que un 19.76% están de acuerdo

Esto constituye un aspecto de la actual falta de un adecuado nivel de optimización en la ejecución de prácticas y ejercicios de simulación con todos los actores involucrados con la actividad portuaria y que necesita ser repotencializado institucionalmente.

**Figura 16:**

*Existencia de Optimización en la Ejecución de Prácticas y Ejercicios de Simulación con Todos los Actores Involucrados con la Actividad Portuaria*



**Tabla 17:**

*Nivel de Existencia de Sistemas de Capacitación en Análisis de Riesgos en el Proceso de Exportación con el Manejo de Información Disponible a Través de Plataformas Informáticas*

Escala de Likert	Frecuencia	%
Muy de acuerdo	10	11.63
De acuerdo	12	13.95
Indefinido	4	4.66
En desacuerdo	34	39.53
Muy en desacuerdo	26	30.23
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

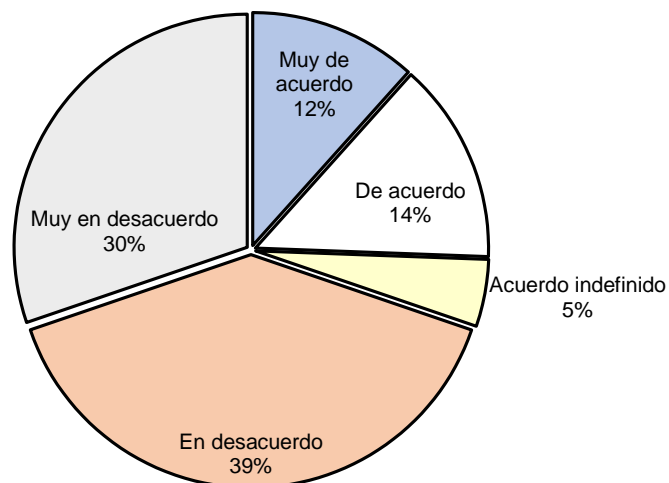
*Fuente:* Elaboración en base a cuestionario

La muestra nos señala que un 39.53% que están en desacuerdo que hay capacitación en sistemas de análisis de riesgos en el proceso de exportación con el manejo de información disponible a través de plataformas informáticas, mientras que un 13.95% están de acuerdo.

Esto constituye una muestra de la actual falta de un adecuado nivel de efectividad en la presencia de capacitación en sistemas de análisis de riesgos en el proceso de exportación con el manejo de información disponible a través de plataformas informáticas.

**Figura 18:**

*Nivel de Existencia de Sistemas de Capacitación en Análisis de Riesgos en el Proceso de Exportación con el Manejo de Información Disponible a través de Plataformas Informáticas*



**Tabla 18:**

*Nivel de Optimización de la Norma para Facilitar el Trabajo en Conjunto de los Actores Involucrados en la Actividad Portuaria*

<b>Escala de Likert</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>%</b>
Muy de acuerdo	9	10.46
De acuerdo	15	17.44
Indefinido	10	11.63
En desacuerdo	28	32.56
Muy en desacuerdo	24	27.90
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>100.00</b>

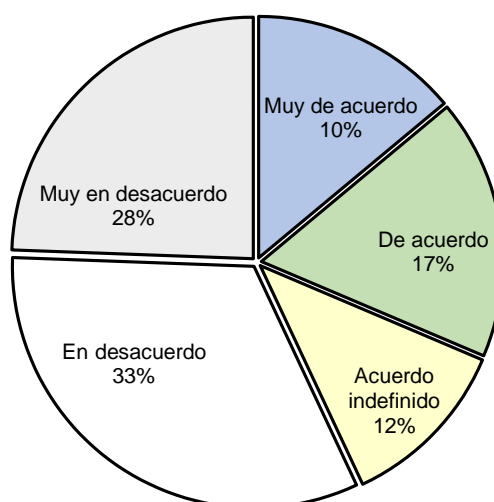
Fuente: Elaboración en base a cuestionario

La muestra nos señala que un 32.56% que están en desacuerdo de que hay optimización de la norma para facilitar el trabajo en conjunto de los actores involucrados en la actividad portuaria, mientras que un 17.44% están de acuerdo.

Esto significa que existe la necesidad de mejorar las normas para facilitar el trabajo en conjunto de los actores involucrados en la actividad portuaria así como los reglamentos pertinentes

**Figura 19:**

*Nivel de Optimización de la Norma para Facilitar el Trabajo en Conjunto de los Actores Involucrados en la Actividad Portuaria*



## 5.2 Resultados inferenciales

### Contrastación de hipótesis con los resultados

#### 5.2.1 Contrastación de la hipótesis general

La hipótesis en cuanto su demostración, tiene como aproximación dos posibles resultados:

- **Ho (hipótesis nula):** “Las estrategias de gestión no se relacionan significativamente con la prevención del tráfico ilícito de Drogas en el puerto del Callao”
- **H1 (hipótesis alternativa):** “Las estrategias de gestión se relacionan significativamente con la prevención del tráfico ilícito de Drogas en el puerto del Callao”



Para realizar la contrastación de Hipótesis se hizo uso de la técnica Estadística de la Prueba Chi-Cuadrada cruzada, toda vez que se trata de demostrar la relación o no de las variables: Las estrategias de gestión y la prevención del tráfico Ilícito de Drogas en el puerto del Callao, habiéndose aplicado sobre las tablas N° 3 y 13 respectivamente que son las más relevantes de ambas variables, el cual representa a un amplio conjunto de observaciones sobre un acontecimiento o variable. Para ello se ha realizado la siguiente secuencia de actividades de demostración:

1. Se empleó como estadístico de prueba, la chi-cuadrada.
2. Se buscó en la tabla estadística con un  $\alpha = 0.01$  y 8 grados de libertad, y se obtuvo un valor de 20.09. margen de error con grado de libertad 8 da como resultado el chi cuadrado de tabla
3. Se combinó los datos de las tablas N° 3 y N° 13, dándonos los siguientes resultados de la frecuencia observada.

Escala	Nivel		
	Tbla 3	Tbla 13	Total
Muy de acuerdo	41	16	57
De acuerdo	34	19	53
Acuerdo indefinido	1	3	4
En desacuerdo	6	26	32
Muy en desacuerdo	4	22	26
Total	86	86	172

4. Se utilizó la siguiente fórmula para la determinación de la frecuencia esperada de las tablas N° 3 y N° 13:

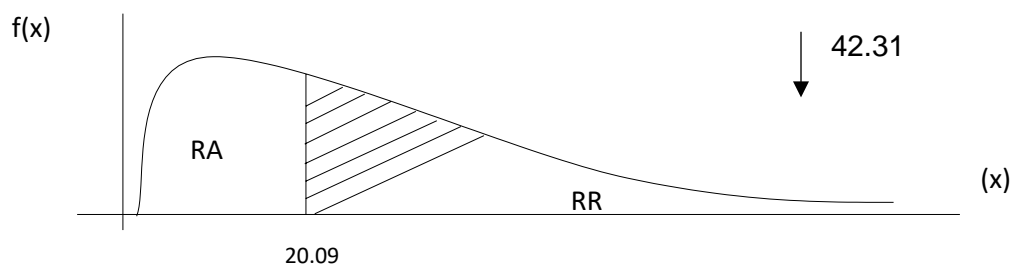
$$E_{ij} = (N_{ai} \times N_{bj}) / N$$

5. Se utilizó la fórmula para la determinación del chi cuadrado y se halló:

$$\chi^2 = \frac{\sum (f_o - f_e)^2}{f_e}$$

$$\chi^2 = 42.3100$$

6. Identificamos la Región de Aceptación (RA) Región de (RR) de la Hipótesis Nula.



Como el valor de  $\chi^2$  pertenece a la Región de rechazo por lo tanto no aceptamos la Hipótesis Nula ( $H_0$ ) y aceptamos la Hipótesis alternativa ( $H_1$ ), por lo tanto, se demuestra que las estrategias de gestión se relacionan significativamente con la prevención del tráfico Ilícito de Drogas en el puerto del Callao.

## 5.2.2 Contrastación de las hipótesis específicas

### a) Contrastación de la hipótesis específica 1

La hipótesis en cuanto su demostración, tiene como aproximación dos posibles resultados:

- **Ho (hipótesis nula):** “Las características de los procesos portuarios de exportación no se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao”.
- **H1 (hipótesis alternativa):** “Las características de los procesos portuarios de exportación se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao”.

Para su contrastación se utilizó la Prueba Chi-Cuadrada cruzada, aplicándose sobre las tablas N° 4 y 10 que son las más relevantes de ambas variables. Para ello se ha realizado la siguiente secuencia de actividades de demostración:

1. Se ubicó en la tabla estadística con un  $\alpha = 0.01$  y 8 grados de libertad, y se obtuvo un valor de 20.09.
2. Se combinó los datos de las tablas N° 4 y N° 10, dándonos los siguientes resultados de la frecuencia observada.

Escala	Nivel		
	Tbla 4	Tbla 10	Total
Muy de acuerdo	28	6	34
De acuerdo	34	8	42
Acuerdo indefinido	2	1	3
En desacuerdo	13	37	50
Muy en desacuerdo	9	34	43
Total	86	86	172

3. Se utilizó la siguiente fórmula para la determinación de la frecuencia esperada de las tablas N° 4 y N° 10:

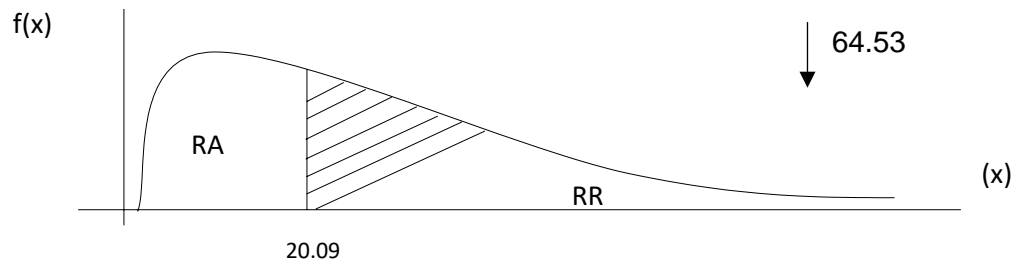
$$E_{ij} = (N_{ai} \times N_{bj}) / N$$

4. Se utilizó la fórmula para la determinación del chi cuadrado y se halló:

$$\chi^2 = \sum \frac{(f_o - f_e)^2}{f_e}$$

$$\chi^2 = 64.5324$$

5. Identificamos la Región de Aceptación (RA) Región de Rechazo (RR) de la Hipótesis Nula.



Como el valor de  $\chi^2$  pertenece a la Región de rechazo por lo tanto no aceptamos la Hipótesis Nula ( $H_0$ ) y aceptamos la Hipótesis alternativa ( $H_1$ ), por lo tanto, se demuestra que las características de los procesos portuarios de exportación se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao en el puerto del Callao.

#### **b) Contrastación de la hipótesis específica 2**

La hipótesis en cuanto su demostración, tiene como aproximación dos posibles resultados:

- **$H_0$  (hipótesis nula):** “La participación de los organismos que acuden en el control de los servicios portuarios no se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao”.
- **$H_1$  (hipótesis alternativa):** “La participación de los organismos que acuden en el control de los servicios portuarios se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao”.

Para su contrastación se utilizó la Prueba Chi-Cuadrada cruzada, aplicándose sobre las tablas N° 7 y 15 que son las más relevantes de

ambas variables. Para ello se ha realizado la siguiente secuencia de actividades de demostración:

1. Se buscó en la tabla estadística con un  $\alpha = 0.01$  y 8 grados de libertad, y se obtuvo un valor de 20.09.
2. Se combinó los datos de los cuadros N° 7 y N° 15, dándonos los siguientes resultados de la frecuencia observada.

Escala	Nivel		
	Tbla 7	Tbla 15	Total
Muy de acuerdo	27	11	38
De acuerdo	36	12	48
Acuerdo indefinido	4	5	9
En desacuerdo	12	30	42
Muy en desacuerdo	7	28	35
Total	86	86	172

3. Se utilizó la siguiente fórmula para la determinación de la frecuencia esperada de las tablas N° 7 y N° 15:

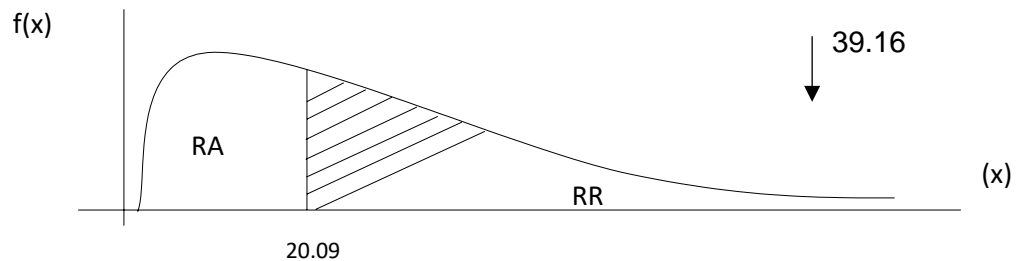
$$E_{ij} = (N_{ai} \times N_{bj}) / N$$

4. Se utilizó la fórmula para la determinación del chi cuadrado y se halló:

$$\chi^2 = \frac{\sum (f_o - f_e)^2}{f_e}$$

$$\chi^2 = 39.1620$$

5. Identificamos la Región de Aceptación (RA) Región de Rechazo (RR) de la Hipótesis Nula.



Como el valor de  $\chi^2$  pertenece a la Región de rechazo por lo tanto no aceptamos la Hipótesis Nula ( $H_0$ ) y aceptamos la Hipótesis alternativa ( $H_1$ ), por lo tanto, se demuestra que la participación de los organismos que acuden en el control de los servicios portuarios se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao.

### c) Contrastación de la hipótesis específica 3

La hipótesis en cuanto su demostración, tiene como aproximación dos posibles resultados:

- **$H_0$  (hipótesis nula):** “Las características del marco legal que regula las actividades portuarias no se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao”.
- **$H_1$  (hipótesis alternativa):** “Las características del marco legal que regula las actividades portuarias se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao”.

Para su contrastación se utilizó la Prueba Chi-Cuadrada cruzada, aplicándose sobre las tablas N° 9 y 17 que son las más relevantes de ambas variables. Para ello se ha realizado la siguiente secuencia de actividades de demostración:

1. Se buscó en la tabla estadística con un  $\alpha = 0.01$  y 8 grados de libertad, y se obtuvo un valor de 20.09.
2. Se combinó los datos de las tablas N° 9 y N° 17, dándonos los siguientes resultados de la frecuencia observada.

Escala	Nivel		
	Tbla 9	Tbla 17	Total
Muy de acuerdo	37	10	47
De acuerdo	40	12	52
Acuerdo indefinido	1	4	5
En desacuerdo	6	34	40
Muy en desacuerdo	2	26	28
Total	86	86	172

3. Se utilizó la siguiente fórmula para la determinación de la frecuencia esperada de las tablas N° 9 y N° 17:

$$E_{ij} = (N_{ai} \times N_{bj}) / N$$

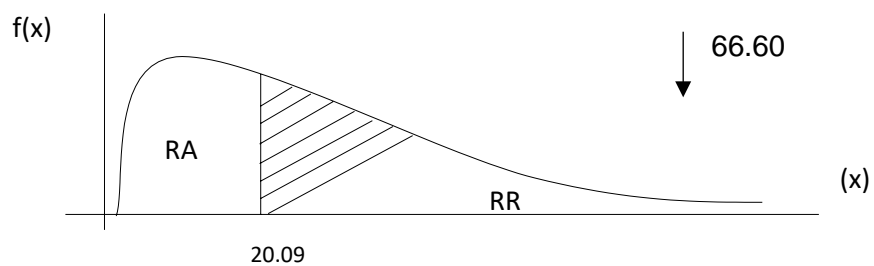
4. Se utilizó la fórmula de determinación del chi cuadrado y se halló:



$$\chi^2 = \frac{\sum (f_o - f_e)^2}{f_e}$$

$$\chi^2 = 66.6026$$

5. Identificamos la Región de Aceptación (RA) Región de Rechazo (RR) de la Hipótesis Nula.



Como el valor de  $\chi^2$  pertenece a la Región de rechazo por lo tanto no aceptamos la Hipótesis Nula ( $H_0$ ) y aceptamos la Hipótesis alternativa ( $H_1$ ), por lo tanto, se demuestra que las características del marco legal que regula las actividades portuarias se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao.

### 5.3 Estrategias de gestión para la prevención del tráfico ilícito de drogas

Primero: Marco Legal, gestionar la emisión del marco legal para la conformación del comité de protección del puerto del Callao

Segundo: Sistemas de comunicación, gestionar la implementación de un sistema de comunicación entre las entidades competentes para el control del tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao.

Tercero: Sistemas informáticos, gestionar la implementación de sistemas de informáticos para el control de riesgos en tiempo real.

Cuarto: Documentos operativos, gestionar la implementación de documentos operativos entre las entidades competente para el control del

tráfico ilícito de drogas, conformado por manuales, protocolos y lineamientos interinstitucionales.

Quinto: Capacitación, gestionar la capacitación de los actores involucrados en el control del tráfico ilícito de drogas en los niveles de gestión y operativos, a través de convenios marco y específicos con las universidades el puerto del Callao, con organismos internaciones que brindan asesoramiento especializado en la materia.

## VI ANALISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

### 6.1 Contratación de la hipótesis con resultados

Tomando en cuenta que la Hipótesis general considera que las estrategias de gestión se relacionan significativamente con la prevención del tráfico ilícito de Drogas en el puerto del Callao, ello se manifiesta que se deben contar con mecanismos de comunicación entre los diversos usuarios del puerto y autoridades competentes; ejecución de prácticas y ejercicios de simulación con todos los actores involucrados con la actividad portuaria; en donde se deben establecer sistemas de análisis de riesgos en el proceso de exportación con el manejo de información disponible a través de plataformas informáticas y adecuación de la norma para facilitar el trabajo en conjunto de los actores involucrados en la actividad portuaria, esto se afirma con lo planteado por Águeda (2007) es decir actividades relacionados el medio ambiente que permite la identificación de las oportunidades, acordes con los objetivos de la organización, y la función en actividades de control como lo propone Dyer(2011) donde indica que ella corresponde a un conjunto de acciones, funciones, medios y responsables que garanticen, mediante su interacción, conocer la situación de un aspecto o función de la organización en un momento determinado y tomar decisiones para reaccionar ante ella, como es la prevención del narcotráfico portuario, todo ello se concatena con los trabajos de Hidalgo (2016) quien resalta la importancia no solo de las concesiones portuarias basada en la eficiencia estatal respecto a los puertos del Perú, sino jerarquiza dentro de su gestión la parte de su control en sus operaciones donde destaca la seguridad.

Con respecto a la hipótesis específica 1, donde se afirma que las características de los procesos portuarios de exportación se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao, , esto se concatena con el respeto a la ley N° 27943 Ley del Sistema Portuario Nacional el cual establece que la Autoridad Portuaria Nacional (APN), regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructura e instalaciones ubicadas en los puertos marítimos, fluviales y lacustres y todo lo que atañe y conforma el

Sistema Portuario Nacional, con la finalidad de promover el desarrollo y competitividad de los puertos, pero asimismo con el control correspondiente y que se reafirma con el trabajo de Romero (2016) que refleja la necesidad de mejorar el desarrollo de la operatoria aduanera y logística bajo la cobertura de optimización de las condiciones actuales de las diferentes actividades que se desarrollan en el recinto portuario, así como se resalta el control de delitos, sobre todo de las operaciones del TID que involucran distintos espectros, el cual según Lamberson (2007) en el caso de los narcotraficantes, para realizar el transporte marítimo de la droga utilizan las debilidades del control para actuar.

Los resultados de la hipótesis específica 2, considera que la participación de los organismos que acuden en el control de los servicios portuarios se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao, el cual tiene concordancia con las organizaciones y funciones en el Puerto del Callao que se ciñen de acuerdo a los dictados de la Organización Marítima Internacional (OMI) que es el organismo internacional de la Naciones Unidas que se encarga exclusivamente de la elaboración de medidas relativas a las responsabilidades que debe atenderse a las funciones de los encargados de la administración, tanto en seguridad de labores portuarias, a la capacitación de su personal, así como de la seguridad del transporte marítimo dedicado al comercio internacional y que se relaciona con lo planteado por Thoenig (2005), el cual señala que una organización debe plantearse bajo la acción de las autoridades públicas en el seno de la sociedad, es decir que producen quienes nos gobiernan, para lograr qué resultados, a través de qué medios, como el aporte de Del Castillo, (2017) que resalta la labor de entidades como la Brigada de Operaciones Especiales Marítimas de la SUNAT en materia del control del TID en los puertos sobre todo del Callao.

Los resultados finales de la hipótesis específica 3, considera que las características del marco legal que regula las actividades portuarias se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao, lo cual concuerda con lo postulado por Rey (2014) dentro del

sentido que la norma legal ampara las acciones de interdicción y el uso de medios tecnológicos, de información y capacitación para prevenir el narcotráfico marítimo y que constituyen derroteros de calidad y servicio y que sirven para lograr el control marítimo de drogas en el puerto y que es manifiesto con la labor de control de los puertos marítimos como el propulsado por la DIRANDRO PNP crea la División Portuaria Antidrogas PNP (DIVPORT) que es una Unidad Especializada, que fue creada mediante Resolución Directoral N° 306-2012-DGPNP/EMG de fecha 17MAY2012, constituyéndose en un órgano de ejecución con dependencia directa de la Dirección Ejecutiva Antidrogas de la Policía Nacional del Perú, cuya jurisdicción para ejecutar sus operaciones policiales de interdicción abarca toda la República del Perú.

## **6.2 Contrastación de los resultados**

En la tesis de Del Castillo (2017) titulada “Control aduanero en el terminal marítimo del Callao”, plantea como conclusiones que el mayor número de intervenciones de tráfico ilícito de drogas a nivel nacional en el período 2011-2016 fueron realizadas por la Brigada de Operaciones Especiales Marítimas de la SUNAT, esto debido al gran volumen de mercancías que son exportadas anualmente por el puerto del Callao y que en el año 2016 se incorporó la apertura y cierre de contenedores como medida de control, obteniéndose hallazgos significativos que permitieron grandes incautaciones de drogas. En el caso de la tesis planteada va más allá de lo que concluye Del Castillo, como medida de gestión integral respecto a los controles a cargo de las entidades competentes y no parcial como lo plantea Del Castillo. Tomando en cuenta que en el estudio los resultados afirman que las estrategias de gestión se relacionan significativamente con la prevención del tráfico Ilícito de Drogas en el puerto del Callao, y teniendo en cuenta las dimensiones de las características de los procesos portuarios de exportación, la participación de los organismos que acuden en el control de los servicios portuarios y el marco legal que regula las actividades portuarias, esto conjuga con los estudios de Romero (2016) cuyo propósito es diagnosticar la situación actual del Sistema Portuario en

Venezuela, basando el análisis en la gestión portuaria de la terminal de Puerto Cabello y donde resalta que las diferentes etapas que conforman la actividad portuaria se optimizan con la integración de los diferentes agentes que componen la infraestructura portuaria en Puerto Cabello, un marco legal de regulación constante a fin de lograr una mayor competitividad que puede influir positivamente en la economía del país, así como el trabajo de Gerardo (2012), y donde revela que existe limitaciones del desarrollo portuario en el Puerto de Buenos Aires, ya que es notorio la existencia del tráfico de drogas ilegales, que los procesos de control aduanero aún carecen de una gestión eficaz dado su poca coordinación e interrelación organizacional en procura de su seguridad y desarrollo

### 6.3 Responsabilidad ética de acuerdo a los reglamentos

El ejercicio de la investigación científica y el uso del conocimiento producido por la ciencia han demandado conductas éticas por el investigador. Así los aspectos éticos considerados en la investigación son:

- a) **Valor social:** Refleja un juicio sobre la prevalencia social en cuanto al servicio ofrecido a la sociedad
- b) **Validez científica:** En esencia, la validez científica de un estudio en seres humanos es en sí un principio ético. La búsqueda de la validez científica estableció el deber de plantear:
  - (1) Un método de investigación coherente con el problema y la necesidad social, con la selección de los sujetos, los instrumentos y las relaciones que establece el investigador con las personas.
  - (2) Un marco teórico suficiente basado en fuentes documentales y de información;
  - (3) Un lenguaje cuidadoso empleado para comunicar el informe; que sea capaz de reflejar el proceso de la investigación y que cultive los valores científicos en su estilo y estructura;

- (4) Selección equitativa de los sujetos: La selección de los sujetos del estudio fueron escogidos por razones relacionadas con las interrogantes científicas. Esta selección equitativa de sujetos requiere que sea la ciencia y no la vulnerabilidad – o sea, factores no relacionados con la finalidad de la investigación – la que dicta a quién incluir como probable sujeto. La selección de sujetos ha considerado la inclusión de aquellos que pueden beneficiarse de un resultado positivo.
- c) **Consentimiento informado:** Los autores de la investigación se responsabilizan por la información emitida la misma que fue realizada de acuerdo con el código de ética de investigación de la Universidad Nacional del Callao, Resolución de Concejo Universitario N° 260-2019-CU., donde se señala los principios éticos como norma de comportamiento conductual, asimismo estamos de acuerdo con el reglamento en donde reconoce que la investigación es una función esencial y obligatoria de la UNAC.

## VII CONCLUSIONES

- a. Se ha determinado mediante esta investigación de forma teórica y empírica, que las estrategias de gestión se relacionan significativamente con la prevención del tráfico Ilícito de Drogas en el puerto del Callao.
- b. Se ha determinado mediante esta investigación de forma teórica y empírica, que las características de los procesos portuarios de exportación se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao.
- c. Se ha determinado mediante esta investigación de forma teórica y empírica que la participación de los organismos que acuden en el control de los servicios portuarios se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao.
- d. Se ha determinado mediante esta investigación de forma teórica y empírica que las características del marco legal que regula las actividades portuarias se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao.
- e. De acuerdo a la investigación realizada se estableció la necesidad de cinco estrategias de gestión, implementación del marco legal, implementar un sistema de comunicación entre los actores involucrados, contar con un sistema informático que permita disponer de la información en tiempo real, desarrollar documentación operativa conformada por manuales, protocolos, lineamientos interinstitucionales, finalmente, desarrollar capacitaciones para los actores involucrados a nivel gestión y operativo.



## VIII RECOMENDACIONES

- a. Se recomienda que la Autoridad Portuaria Nacional gestione la emisión del marco legal a nivel de Decreto Supremo que enmarque los requerimientos de coordinación entre las entidades operativas en el puerto del Callao.
- b. Implementación de un sistema de comunicación que integre a las instituciones competentes en el puerto del Callao mecanismos de comunicación entre los diversos usuarios del puerto y autoridades competentes basado en la ejecución de prácticas y ejercicios de simulación con todos los actores involucrados con la actividad portuaria;
- c. Implementar un sistema informático que satisfaga las necesidades y requerimientos de los actores operativos en el puerto del Callao.
- d. La Autoridad Portuaria Nacional debe gestionar la implementación de documentación requerida para los fines de lucha contra el Tráfico Ilícito de Drogas en el puerto del Callao.
- e. Promover sistemas de capacitación a nivel de gestión y operativo para los diferentes actores involucrados, a través de convenios interinstitucionales con universidades.
- f. Se recomienda ampliar el estudio estrategias de gestión que permita prevenir el tráfico ilícito de drogas a toda la cadena logística de la carga, desde el lugar de donde proviene la carga hasta el ingreso al puerto del Callao.

## IX REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ackoff, R. (2001) *Un concepto de planeación de empresas*. Méjico: Limusa-Noriega.
- Águeda, E. (2007) *Fundamentos de marketing*. Argentina: Esic
- Brau Jean Louis (2003). *Historia de las Drogas*. España: Brugera. Madrid.
- Caro, C. (2017) *La implementación de estrategias de inteligencia antidrogas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 2015 al 2016*. Tesis para optar al grado de Maestro en Ciencias Políticas y Gobierno, con mención en Políticas Públicas y Gestión Pública. Lima: Universidad Católica del Perú.
- Coriat, B. (2005) *Globalización de la Economía y Dimensiones Macroeconómicas de la Competitividad*. France: Piette (Programa de Investigaciones Económicas sobre Tecnología y Empleo)
- Del Castillo, L. (2017) *Control aduanero en el terminal marítimo del Callao, 2011-2016*. Tesis para optar el grado de Maestro en Gestion Publica. Lima: Universidad César Vallejo.
- Dyer, T. (2011). *Control de Gestión*. España: Limusa.
- Fred, D. (2006) *Conceptos de Administración Estratégica*. Méjico: Prentice Hall.
- Gerardo, M. (2012) *Integración aduanera y control del contrabando de drogas ilícitas*. Tesis para optar el grado de Maestro en Procesos de Integración. Argentina: Universidad de Buenos Aires.
- Hernández, R. (2016). *Metodología de la Investigación Científica*. Méjico: Mc Graw Hill.
- Hicks Herbert (2000) *Administración de organizaciones*. Méjico: Continental.
- Hidalgo, J. (2016) *Concesiones portuarias: de la ineficiencia estatal respecto a los puertos del Perú – Enapu Perú; hacia la privatización eficiente – la situación actual portuaria*. Tesis para optar el título de Abogado. Lima: Universidad de Lima.
- Lamberson, E. (2007). *Transportación aérea y marítima y la industria de la cocaína*. Usa: Newsweek, Vol 150.
- Mitzberg, H (2005) *Planeamiento estratégico*. Méjico: Mc Graw Hill

- Onudd (2012) *Informe Mundial sobre las Drogas 2012*. Mejioco: Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito.
- Ortiz, S. (2010). *Modernización y ampliación del puerto de Veracruz y su impacto en la economía mexicana*. Revista Exploratorias. Observatorio de la Realidad Global. Academia Journals.com. Volumen 1.
- Osorio, M. (2003) *Diccionario Jurídico*. España: Kapeluszt.
- Pazos, M (2018) *Control portuario*. Lima: Quality
- Requena, M., & Serrano, G. (2007) *Calidad de servicio desde la perspectiva del cliente*. Caracas: Doimi.
- Rey, M. (1999) *Calidad del servicio al cliente y gestión de reclamaciones: teoría y casos*. Sevilla: Ceade.
- Romero, O. (2016) *Estrategias para la optimización de la gestión portuaria en puerto Cabello*. Tesis para optar el grado de Maestro en Gestión empresarial de comercio exterior y de la integración. Argentina: Universidad de Buenos Aires.
- Ruiz de Maya, S. & Grande, E. (2006). *Comportamientos de compra del consumidor: 29 casos reales*. Madrid: ESIC Editorial.
- Rusell, A (2001) *El método del diseño idealizado*. Mejioco: Mc Graw hill.
- Sánchez, H. y Reyes, C. (2006). *Metodología y diseños en investigación científica*. Lima: Visión Universitaria
- Senge, P. (2007). *La Quinta Disciplina: el arte y la práctica de la organización abierta al aprendizaje*. Argentina: Granica S.A.
- Stanton, P. Etzel. M y Walker, R. (2000) *Fundamentos de Marketing*. Méjico: Mc. Graw Hill
- Strauss, G (2004). *Administración de Personal*. Méjico: Prentice Hall
- Thöenig, Jean-Claude (2005) *Política Pública y Acción Pública. Gestión y Política Pública*. Méjico: Revista: Siglo XXI
- Villajuana, C. (2003) *Gestión Estratégica Integral*. Lima: Jhire Grafel. S.R.L.
- Weber Richard (2000) *Control de gestión*. España: Paidos.
- www.apn.gob.pe. Normas de Seguridad Portuaria.
- www.apn.gob.pe Estadísticas de carga y tráfico de naves.

## X ANEXOS

## 10.1 MATRIZ DE CONSISTENCIA

**TÍTULO:** ESTRATEGIAS DE GESTIÓN PARA PREVENIR EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS EN EL PUERTO DEL CALLAO

**TESISTAS:** LUIS GARCÍA LUMBRERAS, ANGELA PATRONI YGREDA

<b>PROBLEMA GENERAL</b>	<b>OBJETIVO GENERAL</b>	<b>HIPÓTESIS GENERAL</b>	<b>VARIABLE INDEPENDIENTE</b>	<b>DIMENSIÓN</b>	<b>MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN</b>
¿Cuáles deben ser las estrategias de gestión que permita prevenir el Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao?	Establecer las estrategias de gestión que permita prevenir el tráfico ilícito de Drogas en el Puerto del Callao	Las estrategias de gestión se relacionan significativamente con la prevención del tráfico ilícito de Drogas en el puerto del Callao	Estrategias de Gestión	Características del proceso de exportación e importación en el Puerto del Callao. Organismos que participan en el control de los servicios portuarios. Características del marco legal que regula las actividades portuarias.	
<b>PROBLEMA ESPECÍFICOS</b>	<b>OBJETIVO ESPECÍFICOS</b>	<b>HIPÓTESIS ESPECÍFICAS</b>	<b>VARIABLE INDEPENDIENTE</b>	<b>DIMENSIÓN</b>	<b>MÉTODOS</b>
¿Cuáles son las características de los procesos portuarios de exportación en relación a prevenir el Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao?	Identificar las características de los procesos portuarios de exportación en relación a la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao	Las características de los procesos portuarios de exportación se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao.	Tráfico ilícito de drogas	Sistemas de control	Encuesta
¿Cuáles son los organismos que participan en el control de los servicios portuarios que permitan prevenir el Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao?	Identificar la participación de los organismos que acuden en el control de los servicios portuarios que permita prevenir el Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao	La participación de los organismos que acuden en el control de los servicios portuarios se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao		Tecnología	Encuesta
¿Cuál es el marco legal que regula las actividades portuarias que permita prevenir el Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao?	Identificar las características del marco legal que regula las actividades portuarias que permita prevenir el Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao	Las características del marco legal que regula las actividades portuarias se relacionan significativamente con la prevención del Tráfico Ilícito de drogas en el Puerto del Callao		Capacitación	Encuesta

## 10.2 Instrumentos de investigación

### CUESTIONARIO

#### I. INSTRUCCIONES

- a) Los resultados que se obtengan de la presente encuesta serán utilizados exclusivamente para el desarrollo de la investigación: Estrategias de gestión para prevenir el tráfico ilícito de drogas en el Puerto del Callao.
- b) La “identidad de las personas” encuestadas, así como la “confidencialidad” de sus respuestas, queda plenamente garantizadas.

#### II. INFORMACIÓN BÁSICA

(Encierre con un círculo, el número que contenga su respuesta)

##### A. Edad:

1. De 25 a 35 años.
2. De 36 a 50 años.
3. Más de 50 años.

##### B. Sexo:

1. Masculino.
2. Femenino.

##### C. Nivel de instrucción:

1. Secundaria.
2. Superior.

A continuación, se presenta una serie de preguntas, Ud. deberá responder una sola alternativa y marcarla con un aspa (x) al costado de los ítems.

## **Variable 1: Estrategias de gestión**

**Para dimensión 1:** Características del proceso de exportación e importación en el puerto del Callao

**1. ¿En su opinión existe frecuencia del narcotráfico motivado por alta producción interna de estupefacientes destinadas a exportación marítima en el Puerto del Callao?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

**2. ¿En su opinión existe frecuencia del narcotráfico motivado por debilidad de la plataforma logística destinadas a exportación marítima en el Puerto del Callao?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

**3. ¿En su opinión existe frecuencia del narcotráfico motivado por la etapa del manipuleo y descarga destinada a exportación marítima en el Puerto del Callao?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

**4. ¿En su opinión existe actualización del sistema de despacho destinada a exportación marítima en el Puerto del Callao?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

**Para dimensión 2:** Organismos que participan en el control de los servicios portuarios

**5. ¿Cree Ud. que existe frecuente participación de la Autoridad Portuaria Nacional en las políticas del control del narcotráfico en la normatividad que regula la actividad portuaria en el puerto del Callao?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )



**6. ¿Cree Ud. que existe deficiencias de la Autoridad Portuaria Nacional en el cumplimiento de la normatividad de control del personal que regula la actividad portuaria en el puerto del Callao dentro del narcotráfico?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

**Para dimensión 3:** Características del marco legal que regula las actividades portuarias

**7. ¿Cree Ud. que existe deficiencia organizativa de la Autoridad Portuaria Nacional en el cumplimiento de los reglamentos de seguridad que regula la actividad portuaria en el puerto del Callao dentro del narcotráfico?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

## Variable 2: Tráfico ilícito de drogas

### Para dimensión 1: Sistemas de control

**8. ¿Cree Ud. que existen deficiencias en el control operativo al consignatario en el Terminal Portuario del Callao?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

**9. ¿Es de su opinión que existen faltas de espacios para ubicar los scanner dentro del Terminal Portuario del Callao?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

**10. ¿Es de su opinión que existen equipamiento poco adecuado de cámara de circuito cerrado dentro del Terminal Portuario del Callao?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

**Para dimensión 2: Tecnología e información**

**11. ¿Es de su opinión que existen inversiones adecuadas en tecnología para el control del narcotráfico en el Terminal portuario del Callao?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

**12. ¿Es de su opinión que existen deficiencias en los sistemas de alumbrado en los espacios portuarios del Terminal Portuario del Callao?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

**13. ¿Cree Ud. que existe eficacia de los mecanismos de comunicación entre los diversos usuarios del puerto y autoridades competentes?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

**Para dimensión 3: Capacitación**

**14. ¿Cree Ud. que existe optimización en la ejecución de prácticas y ejercicios de simulación con todos los actores involucrados con la actividad portuaria?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

**15. ¿Cree Ud. que existen sistemas de capacitación en análisis de riesgos en el proceso de exportación con el manejo de información disponible a través de plataformas informáticas?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

**16. ¿Cree Ud. que existe optimización de la norma para facilitar el trabajo en conjunto de los actores involucrados en la actividad portuaria?**

- ✓ Muy de acuerdo ( )
- ✓ De acuerdo ( )
- ✓ Indefinido ( )
- ✓ En desacuerdo ( )
- ✓ Muy en desacuerdo ( )

### 10.3 Validación de instrumentos de recolección de datos

**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO**

**ESCUELA DE POSGRADO**

**FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN**

**JUICIO DE EXPERTOS**

#### **I. DATOS GENERALES**

**1.1 APELLIDOS Y NOMBRES:** DARINA CASTRO RENTERIA

**1.2 GRADO ACADÉMICO:** Maestro en Ciencias Políticas

**1.3 INSTITUCIÓN DONDE LABORA:** CONGRESO DE LA REPUBLICA

**1.4 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:** ESTRATEGIAS DE GESTIÓN PARA PREVENIR EL TRAFICO ILÍCITO DE DROGAS EN EL PUERTO DEL CALLAO

**1.5 AUTOR DEL INSTRUMENTO:** LUIS GARCÍA LUMBRERAS y ANGELA PATRONI YGREDA

**1.6 MAESTRÍA:** Gerencia de la Calidad y Desarrollo Humano

**1.7 NOMBRE DEL INSTRUMENTO:** Cuestionario

**1.8 CRITERIOS DE APLICABILIDAD:**

a) De 01 a 09: (No válido, reformular)  
válido reformular)

b) De 10 a 12: (No

c) De 12 a 15: (Válido, mejorar)  
precisar)

d) De 15 a 18: (Válido,

e) De 18 a 20: (Válido, aplicar)

## II. ASPECTOS A EVALUAR:

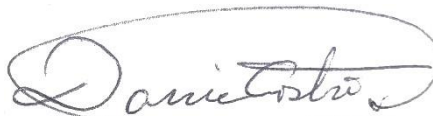
Indicadores de evaluación del instrumento	Criterios Cualitativos Cuantitativos	Deficiente (01-09)	Regular (10-12)	Bueno (12-15)	MB (15-18)	Excelente (18-20)
		01	02	03	04	05
1. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado.					19
2. Objetividad	Esta expresado con conductas observables.					19
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.					19
4. Organización	Existe una organización y lógica.					19
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					19
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar los aspectos de estudio.					19
7. Consistencia	Basado en el aspecto teórico científico y del tema de estudio.					19
8. Coherencia	Entre las variables, dimensiones y variables.					19
9. Metodología	La estrategia responde al propósito de estudio.					19
10. Conveniencia	Genera nuevas pautas para la investigación y construcción de teorías.					19
Sub total						190
Total						19.00

**Valoración cuantitativa: Diecinueve.**

**Valoración cualitativa: Excelente.**

**Opinión de aplicabilidad: El instrumento es válido y se puede aplicar.**

**Lugar y fecha: Lima 22 de mayo del 2020.**



**Firma del experto  
DNI: 17553895**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO**  
**ESCUELA DE POSGRADO**  
**FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN**  
**JUICIO DE EXPERTOS**

**I. DATOS GENERALES**

**1.1 APELLIDOS Y NOMBRES:** JOSÉ TOLEDO VALDIVIA

**1.2 GRADO ACADÉMICO:** Doctor en Administración.

**1.3 INSTITUCIÓN DONDE LABORA:** UNIVERSIDAD FEDERICO  
VILLARREAL

**1.4 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:** ESTRATEGIAS DE GESTIÓN PARA  
PREVENIR EL TRAFICO ILÍCITO DE DROGAS EN EL PUERTO DEL  
CALLAO

**1.5 AUTOR DEL INSTRUMENTO:** LUIS GARCÍA LUMBRERAS y ANGELA  
PATRONI YGREDA

**1.6 MAESTRÍA:** Gerencia de la Calidad y Desarrollo Humano

**1.7 NOMBRE DEL INSTRUMENTO:** Cuestionario

**1.8 CRITERIOS DE APLICABILIDAD:**

a) De 01 a 09: (No válido, reformular)  
válido reformular)

c) De 12 a 15: (Válido, mejorar)  
precisar)

e) De 18 a 20: (Válido, aplicar)

b) De 10 a 12: (No

d) De 15 a 18: (Válido,

## II. ASPECTOS A EVALUAR:

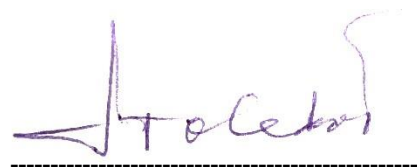
Indicadores de evaluación del instrumento	Criterios Cualitativos Cuantitativos	Deficiente (01-09)	Regular (10-12)	Bueno (12-15)	MB (15-18)	Excelente (18-20)
		01	02	03	04	05
11. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado.					18
12. Objetividad	Esta expresado con conductas observables.					18
13. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.					18
14. Organización	Existe una organización y lógica.					18
15. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					18
16. Intencionalidad	Adecuado para valorar los aspectos de estudio.					18
17. Consistencia	Basado en el aspecto teórico científico y del tema de estudio.					18
18. Coherencia	Entre las variables, dimensiones y variables.					18
19. Metodología	La estrategia responde al propósito de estudio.					18
20. Conveniencia	Genera nuevas pautas para la investigación y construcción de teorías.					18
Sub total						180
Total						18.00

**Valoración cuantitativa: Dieciocho.**

**Valoración cualitativa: Excelente.**

**Opinión de aplicabilidad: El instrumento es válido y se puede aplicar.**

**Lugar y fecha: Lima 22 de mayo del 2020.**



**Firma del experto  
DNI: 43347165**



**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO**

**ESCUELA DE POSGRADO**

**FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN**

**JUICIO DE EXPERTOS**

**I. DATOS GENERALES**

**1.1 APELLIDOS Y NOMBRES:** EDWIN CRUZ ASPAJO

**1.2 GRADO ACADÉMICO:** Doctor en Administración

**1.3 INSTITUCIÓN DONDE LABORA:** CAEN

**1.4 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:** ESTRATEGIAS DE GESTIÓN PARA  
PREVENIR EL TRAFICO ILÍCITO DE DROGAS EN EL PUERTO DEL  
CALLAO

**1.5 AUTOR DEL INSTRUMENTO:** LUIS GARCÍA LUMBRERAS y ANGELA  
PATRONI YGREDA

**1.6 MAESTRÍA:** Gerencia de la Calidad y Desarrollo Humano

**1.7 NOMBRE DEL INSTRUMENTO:** Cuestionario

**1.8 CRITERIOS DE APLICABILIDAD:**

a) De 01 a 09: (No válido, reformular)  
válido reformular)

b) De 10 a 12: (No

c) De 12 a 15: (Válido, mejorar)  
precisar)

d) De 15 a 18: (Válido,

e) De 18 a 20: (Válido, aplicar)

## II. ASPECTOS A EVALUAR:

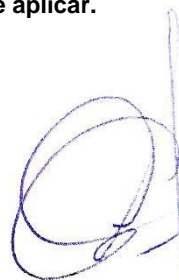
Indicadores de evaluación del instrumento	Criterios Cualitativos Cuantitativos	Deficiente (01-09)	Regular (10-12)	Bueno (12-15)	MB (15-18)	Excelente (18-20)
		01	02	03	04	05
21. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado.					19
22. Objetividad	Esta expresado con conductas observables.					19
23. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.					20
24. Organización	Existe una organización y lógica.					19
25. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					19
26. Intencionalidad	Adecuado para valorar los aspectos de estudio.					19
27. Consistencia	Basado en el aspecto teórico científico y del tema de estudio.					19
28. Coherencia	Entre las variables, dimensiones y variables.					19
29. Metodología	La estrategia responde al propósito de estudio.					19
30. Conveniencia	Genera nuevas pautas para la investigación y construcción de teorías.					19
Sub total						191
Total						19.10

**Valoración cuantitativa: Diecinueve y diez.**

**Valoración cualitativa: Excelente.**

**Opinión de aplicabilidad: El instrumento es válido y se puede aplicar.**

**Lugar y fecha: Lima 23 de mayo del 2020.**



-----  
**Firma del experto**  
**DNI: 43750935**

## ANEXO 6 INDICADORES DE FIABILIDAD

<b>Valor</b>	<b>Interpretación</b>
0	Nula fiabilidad
0.01 a 0.20	Insignificativa fiabilidad
0.21 a 0.40	Baja fiabilidad
0.41 a 0.60	Media fiabilidad
0.61 a 0.80	Alta fiabilidad
0.81 a 0.99	Significativa fiabilidad
1	Total, fiabilidad

**ANEXO 7 DATOS OBTENIDOS DE LA ENCUESTA Y CALCULO DEL ALFA  
DE CRONBACH**

SUJ	VARIABLE 1: ESTRATEGIA DE GESTION							VARIABLE 2: TID									Suma
	Item 1	Item 2	Item 3	Item 4	Item 5	item 6	Item 7	Item 8	Item 9	item 10	item 11	item 12	item 13	Item 14	Item 15	Item 16	
1	4	1	2	2	2	5	2	5	4	5	4	5	5	5	5	5	61
2	4	1	4	3	3	4	4	1	2	1	2	3	2	2	4	4	44
3	2	1	2	2	1	4	2	2	1	2	1	4	1	1	2	2	30
4	4	5	5	4	4	5	5	2	2	1	2	4	2	2	2	1	50
5	4	1	3	3	1	4	5	1	1	2	1	1	1	2	2	2	34
6	2	4	2	2	1	4	2	1	1	1	1	1	2	1	2	2	29
7	3	2	3	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	58
8	2	1	4	1	2	2	5	5	5	5	5	5	1	5	5	5	58
9	1	2	5	3	3	4	5	1	4	3	3	4	1	1	3	2	45
10	4	1	1	1	1	4	5	1	1	3	1	5	4	2	1	3	38
11	2	2	2	2	2	2	2	1	4	2	3	5	3	1	1	3	37
12	2	3	5	4	3	4	5	2	1	3	2	2	1	2	2	2	43
13	5	4	5	5	5	5	5	2	1	2	2	2	1	2	2	2	50
14	4	4	4	4	4	4	2	1	4	2	3	1	3	2	1	2	45
15	1	1	4	1	1	4	5	1	1	3	1	5	3	4	1	2	38
16	4	4	4	4	4	4	5	1	3	3	1	5	3	2	2	2	51
17	4	4	4	4	4	4	5	2	1	2	2	2	4	2	2	2	48
18	5	5	4	4	4	4	5	2	1	2	2	2	1	3	2	2	48
19	4	2	4	2	2	2	2	1	3	3	1	5	3	3	2	3	42
20	4	1	4	1	1	4	5	2	1	2	2	2	1	1	2	2	35
21	5	2	4	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	59
22	4	4	4	4	4	4	5	2	2	2	2	5	2	2	2	2	50
23	4	3	4	4	2	3	5	2	2	2	2	4	5	2	2	2	48
24	4	1	4	4	1	1	5	1	2	3	2	4	2	4	2	2	42
25	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	4	2	2	2	1	47
26	4	2	4	4	2	2	4	2	4	2	1	4	1	2	2	1	41
27	1	4	4	1	4	4	4	2	2	4	2	4	2	2	2	2	44
28	2	2	4	4	4	4	3	1	2	2	2	5	2	2	4	4	47
29	1	2	2	1	4	2	4	2	2	2	2	4	1	3	2	2	36
30	5	5	5	5	5	4	4	1	2	2	2	1	2	2	1	1	47
31	5	5	5	5	5	4	4	5	5	4	5	4	1	5	4	5	71
32	5	5	2	4	4	5	5	5	4	3	4	4	1	5	4	1	61
33	5	5	1	3	4	5	5	2	4	2	1	3	1	3	2	4	50
34	5	5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	5	5	4	72
35	5	5	2	5	4	4	1	2	1	4	2	4	1	1	4	1	46
36	4	5	1	4	5	5	5	2	4	4	1	4	2	3	1	3	53
37	4	5	2	5	5	5	5	1	4	4	4	4	5	5	4	1	63
38	4	4	4	5	5	5	5	1	4	4	1	4	5	4	4	3	62
39	4	4	4	5	5	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	73
40	4	4	4	5	4	4	5	1	5	4	1	4	4	4	4	4	61
41	5	5	4	1	5	5	5	1	4	2	1	5	5	4	5	1	58
42	5	4	1	5	5	4	5	1	5	5	4	5	4	5	5	4	67
43	5	4	1	2	4	5	4	3	4	2	1	5	5	1	5	1	52
44	5	4	5	2	4	5	4	4	4	5	5	5	4	4	1	4	65
45	5	4	5	2	4	5	4	4	4	2	4	5	5	4	1	1	59
46	5	4	4	2	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	73
47	5	4	4	2	4	4	5	4	4	4	4	4	2	4	4	1	59
48	4	4	5	2	4	4	5	2	4	4	2	5	2	1	1	1	50
49	5	4	5	2	4	1	5	2	5	5	5	5	2	5	1	5	61
50	5	4	5	2	4	5	4	4	4	2	4	4	2	4	4	1	58
51	5	2	5	2	4	5	4	2	5	5	5	4	4	5	4	4	65
52	5	4	5	2	2	5	4	4	4	4	1	2	1	4	2	1	50
53	4	4	5	5	2	5	4	2	5	4	4	4	4	5	1	4	62
54	4	4	5	5	5	1	4	2	4	4	2	5	1	5	1	5	57

55	4	4	5	2	4	5	4	2	4	4	4	4	1	5	5	1	58
56	4	4	5	2	4	5	4	2	5	5	5	5	1	5	1	1	58
57	4	4	5	2	2	5	4	4	4	4	5	4	4	4	1	4	60
58	4	2	5	2	2	5	4	2	5	5	5	5	2	1	1	2	52
59	4	2	5	2	4	1	1	2	4	3	4	4	2	1	1	2	42
60	4	2	5	2	2	5	4	2	4	4	2	5	2	5	2	3	53
61	4	5	5	1	5	4	4	2	5	4	5	4	2	1	1	2	54
62	5	5	5	2	4	4	4	2	4	4	4	4	2	1	1	1	52
63	5	5	5	2	4	4	4	2	4	4	2	5	4	1	2	4	57
64	5	4	5	1	4	5	4	2	5	5	5	5	4	1	1	4	60
65	5	5	5	1	4	4	4	2	2	4	2	4	5	1	1	1	50
66	5	5	5	1	5	5	4	2	4	4	1	5	2	1	2	3	54
67	5	5	5	1	5	5	4	2	4	4	4	4	5	4	1	1	59
68	5	5	5	1	5	5	4	2	4	4	1	4	2	4	1	1	53
69	5	5	4	1	5	4	4	2	5	5	5	5	2	1	1	2	56
70	5	5	4	2	4	1	4	2	5	4	1	4	2	4	1	4	52
71	5	5	5	1	5	5	5	2	4	1	1	4	2	4	2	1	52
72	5	2	5	1	5	1	4	1	5	5	4	5	2	1	1	4	51
73	5	5	4	2	5	1	4	1	4	1	2	4	2	1	2	3	46
74	5	5	5	1	4	1	4	1	4	5	2	5	2	1	1	4	50
75	5	4	5	1	5	4	4	1	4	1	4	5	2	1	3	1	50
76	5	5	5	1	5	4	4	1	5	5	2	5	1	1	3	2	54
77	5	4	4	1	4	4	4	1	4	5	4	4	1	2	3	1	51
78	5	4	4	1	5	2	4	1	4	4	2	4	2	1	2	1	46
79	4	4	4	1	5	3	5	1	5	5	5	5	2	2	2	2	55
80	4	4	4	1	5	3	5	1	5	1	4	4	1	2	2	2	48
81	4	4	4	1	5	3	5	1	5	5	2	4	1	2	2	2	50
82	4	5	4	1	4	1	5	1	5	5	5	4	1	2	2	3	52
83	5	5	4	1	5	2	5	1	5	4	4	4	1	2	2	2	52
84	5	4	4	1	5	2	5	1	5	4	1	5	1	2	2	2	49
85	5	5	4	1	4	2	5	1	4	5	1	4	1	2	2	3	49
86	5	5	4	1	4	2	5	1	5	5	1	5	1	2	2	2	50

VARIANZA	1.151	1.797	1.36	2.085	1.59	1.76	0.886	1.407	1.838	1.712	2.242	1.108	1.937	2.237	1.82	1.785	
SUMATORIA DE VARIANZA	26.7																
VARIANZA DE LA SUMA DE LOS ITEMS	81.6																

$\alpha$  = Coeficiente de confiabilidad del cuestionario  $\longrightarrow$  0.718

$K$  Numero de Items del instrumento  $\longrightarrow$  16

$\sum_{i=1}^K \sigma_{Y_i}^2$  Sumatoria de la varianza de los Items  $\longrightarrow$  26.7

$\sigma_X^2$  Varianza Total del instrumento  $\longrightarrow$  81.7

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left( \frac{\sum_{i=1}^K \sigma_{Y_i}^2}{\sigma_X^2} \right)$$