



**VICERRECTORADO ACADÉMICO  
ESCUELA DE POSGRADO**

**TESIS**

SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y LA  
COMPETITIVIDAD DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS EN LA  
SUBSECRETARIA DE PUERTOS (SPTMF), GUAYAQUIL-  
ECUADOR, 2022

**PRESENTADO POR:**

MAG CARLOS ALBERTO VITERI QUINTERO  
CÓDIGO ORCID: 0000-0002-0917-9807

**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE DOCTOR EN  
ADMINISTRACIÓN**

**GUAYAQUIL – ECUADOR**

**2022**

***VICERRECTORADO ACADÉMICO  
ESCUELA DE POSGRADO***

**TÍTULO DE TESIS**

**SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y LA  
COMPETITIVIDAD DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS EN LA  
SUBSECRETARIA DE PUERTOS (SPTMF), GUAYAQUIL-ECUADOR,  
2022**

**LINEA DE INVESTIGACIÓN:**

**GESTIÓN FORTALECIMIENTO DE LA FORMACIÓN PROFESIONAL  
EN CONEXIÓN AL TRABAJO Y EL CRECIMIENTO  
SOCIOECONÓMICO**

**ASESOR**

**DR. BRINGAS SALVADOR JORGE LUIS**

**CÓDIGO ORCID: 0000-0003-2011-4964**

### **Dedicatoria**

A mi amante esposa Karen, eje motriz de nuestro hogar y a nuestros hijos Galo y Ricardo por quienes luchamos y sea ejemplo de superación de sus progenitores

### **Agradecimiento**

A Dios por todas las bendiciones que recibo, pilar de mi vida, sabiduría y salud hacia mi hogar y todos mis seres queridos.

### **Reconocimiento**

A mi estimado facilitador y asesor Dr. Jorge Luis Bringas Salvador, por brindarme su conocimiento y apoyo en conjunto personal de UAP para lograr mi grado de Doctor

## Índice

CARÁTULA .....	i
DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
RECONOCIMIENTO .....	v
Resumen .....	xii
Abstract .....	xiii
Astratto .....	xiv
Introducción .....	xv
CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	16
1.1 DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA.....	16
1.2 DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN .....	19
1.3 PROBLEMAS DE INVESTIGACIÓN.....	20
1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN .....	20
1.5 JUSTIFICACIÓN, IMPORTANCIA Y LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN .....	21
1.6 FACTIBILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN .....	22
1.7 LIMITACIONES DEL ESTUDIO.....	23
 CAPÍTULO II .....	 24
2.1 FUNDAMENTOS ONTOLÓGICA.....	24
2.2 FUNDAMENTOS EPISTEMOLÓGICA .....	26
 CAPÍTULO III .....	 29
3.1 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA .....	29
3.1.1 Antecedentes Internacionales .....	29
3.1.2 Antecedentes nacionales.....	31
3.2 BASES TEÓRICAS.....	33
3.3 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS.....	41
 CAPÍTULO IV .....	 45
4.1 HIPÓTESIS GENERAL .....	45
4.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICA.....	45
4.3 DEFINICIÓN CONCEPTUAL Y OPERACIONAL DE LAS VARIABLES.....	45
4.4 CUADRO DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	47
 CAPÍTULO V .....	 48
5.1. TIPO Y NIVEL DE LA INVESTIGACIÓN.....	48
5.2. MÉTODO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	49
5.3 POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN.....	50
5.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS .....	53
 CAPÍTULO VI RESULTADOS .....	 56
6.1 ANÁLISIS DESCRIPTIVO.....	56
6.2 ANÁLISIS INFERENCIAL.....	81
6.3 DISCUSIÓN DE RESULTADOS .....	86
6.4 CONCLUSIONES.....	89
6.5 RECOMENDACIONES .....	89
6.6 REFERENCIAS BIBLIOGRAFICA .....	90

ANEXOS.....	93
ANEXO 1 - MATRÍZ DE CONSISTENCIA .....	94
ANEXO 2 - CUESTIONARIO .....	95
ANEXO 3 - FICHA DE VALIDACIÓN .....	98
ANEXO 4 - COPIA DE LA DATA PROCESADA .....	101
ANEXO 5 - CONSENTIMIENTO INFORMADO .....	102
ANEXO 6 - AUTORIZACIÓN DE LA ENTIDAD .....	103
ANEXO 7 - DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD DE TESIS .....	104

## Índice de Tablas

Tabla No. 1 - Operacionalización de variables .....	44
Tabla No. 2 - Distributivo de personal que labora en la Subsecretaría de Puertos .....	47
Tabla No. 3 - Escala de valores de Alfa de Cronbach .....	51
Tabla No. 4 - ¿Considera usted que la planificación privada del sistema de administración portuario de la Subsecretaria de Puertos (SPTMF) seria?.....	54
Tabla No. 5 - ¿Cree usted que la Organización del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaria de Puertos (SPTMF) es? .....	55
Tabla No. 6 - ¿Cree usted que la decisión actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) es?.....	56
Tabla No. 7 - ¿Considera usted que el control actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puerto es? .....	57
Tabla No. 8 - ¿Cree usted que los objetivos por parte del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) es? .....	58
Tabla No. 9 - ¿Conoce usted las metas propuestas del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y son?.....	59
Tabla No. 10 - ¿Cree usted que la distribución equitativa de cargos por parte del sistema político público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) es? .....	60
Tabla No. 11 - ¿Considera usted que las evaluaciones programadas del sistema de administración portuario público en la Subsecretaría de puertos (SPTMF) son? .....	61
Tabla No. 12 - ¿Considera usted qué sector importador recibe asesoría de un sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y estas son?.....	62
Tabla No. 13 - ¿Conoce usted qué sector exportador recibe asesoría de un sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y estas son?.....	63
Tabla No. 14 - ¿Cree usted que las condiciones del mercado son impulsadas por el sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y son?....	64
Tabla No. 15 - ¿Considera usted que las transacciones comerciales son?.....	65
Tabla No. 16 - ¿Considera usted que las entidades públicas cubren la demanda laboral y son?.....	66
Tabla No. 17 - ¿Cree usted que las entidades privadas cubren la demanda laboral y son? .....	67
Tabla No. 18 - ¿Opina usted que las entidades extranjeras cubren la demanda laboral y son? .	68
Tabla No. 19 - ¿Considera usted que las compañías dedicadas al coaching laboral cubren la demanda laboral y son?.....	69
Tabla No. 20 - ¿Cree usted que la estructura organizacional diagnóstica de la mano de obra del sector portuario y lo realiza de forma? .....	70
Tabla No. 21 - ¿Conoce usted que tan eficaz es la gestión del diagnóstico de la mano de obra del sector administrativo portuario?.....	71
Tabla No. 22 - ¿Qué opinión le merece a usted que el diagnóstico laboral de la mano de obra se lo efectúa con disciplina en sector administrativo portuario es?.....	72
Tabla No. 23 - ¿Usted cree que el diagnóstico de la mano de obra se lo realiza bajo un clima social libre de intimidaciones en el sector administrativo portuario y este es?.....	73
Tabla No. 24 - ¿Cree usted que existe el ámbito geográfico es un factor competitivo para los puertos ecuatorianos y este es? .....	74

Tabla No. 25 - ¿Considera usted que las características del mercado facilitan la competitividad de los puertos en forma? .....	75
Tabla No. 26 - ¿Considera usted una planificación del mercado para impulsar la competitividad y que esta es?.....	76
Tabla No. 27 - ¿Usted cree que el nivel de la oferta y demanda hacen competitivos a los puertos ecuatorianos y de forma? .....	77

## Índice de Figuras

Figura No. 1 - ¿Considera usted que la planificación privada del sistema de administración portuario de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) sería? .....	55
Figura No. 2 - ¿Cree usted que la Organización del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) es? .....	56
Figura No. 3 - ¿Cree usted que la decisión actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) es?.....	57
Figura No. 4 - ¿Considera usted que el control actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puerto es? .....	58
Figura No. 5 - ¿Cree usted que los objetivos por parte del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) es? .....	59
Figura No. 6 - ¿Conoce usted las metas propuestas del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y son?.....	60
Figura No. 7 - ¿Cree usted que la distribución equitativa de cargos por parte del sistema político público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) es?.....	61
Figura No. 8 - ¿Considera usted que las evaluaciones programadas del sistema de administración portuario público en la Subsecretaría de puertos (SPTMF) son? .....	62
Figura No. 9 - ¿Considera usted qué sector importador recibe asesoría de un sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y estas son?.....	63
Figura No. 10 - ¿Conoce usted qué sector exportador recibe asesoría de un sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y estas son?.....	64
Figura No. 11 - ¿Cree usted que las condiciones del mercado son impulsadas por el sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y son? ...	65
Figura No. 12 - ¿Considera usted que las transacciones comerciales son?.....	66
Figura No. 13 - ¿Considera usted que las entidades públicas cubren la demanda laboral y son? .....	67
Figura No. 14 - ¿Cree usted que las entidades privadas cubren la demanda laboral y son? ....	68
Figura No. 15 - ¿Opina usted que las entidades extranjeras cubren la demanda laboral y son? .....	69
Figura No. 16 - ¿Considera usted que las compañías dedicadas al coaching laboral cubren la demanda laboral y son ? .....	70
Figura No. 17 - ¿Cree usted que la estructura organizacional diagnóstica de la mano de obra del sector portuario y lo realiza de forma? .....	71
Figura No. 18 - ¿Conoce usted que tan eficaz es la gestión del diagnóstico de la mano de obra del sector administrativo portuario? .....	72
Figura No. 19 - ¿Qué opinión le merece a usted que el diagnóstico laboral de la mano de obra se lo efectúa con disciplina en sector administrativo portuario es?.....	73
Figura No. 20 - ¿Usted cree que el diagnóstico de la mano de obra se lo realiza bajo un clima social libre de intimidaciones en el sector administrativo portuario y este es?.....	74
Figura No. 21 - ¿Cree usted que existe el ámbito geográfico es un factor competitivo para los puertos ecuatorianos y este es?.....	75
Figura No. 22 - ¿Considera usted que las características del mercado facilitan la competitividad de los puertos en forma?.....	76

Figura No. 23 - ¿Considera usted una planificación del mercado para impulsar la competitividad y que esta es? ..... 77

Figura No. 24 - ¿Usted cree que el nivel de la oferta y demanda hacen competitivos a los puertos ecuatorianos y de forma? ..... 78

## Resumen

El objetivo fue establecer el nivel de relación entre el sistema de administración portuaria y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos, Guayaquil- Ecuador 2022. Enfoque: Cuantitativo, Tipo de investigación: Básica y sustantiva, Nivel de investigación: Descriptivo correlacional, Método: Hipotético – deductivo, Diseño de la investigación: No experimental. Población: 120, Muestra: 92. Dimensiones: Administración privada, Administración pública, Administración por concesiones, Cobertura laboral, Diagnóstico de mano de obra, Estudio de competitividad. Los resultados destacan: en la planificación privada del sistema de administración portuario de la Subsecretaría de Puertos el 28,26% Optimo, 20,65% Eficiente, 22,83% Regular. En la Organización del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos el 21,74% Optimo, 21,74% Eficiente, 23,91% Regular, 23,91% Deficiente. En la decisión actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos es el 26,09% Optimo, 14,13% Eficiente, 39,13% Regular, 13,04% Deficiente. En el control actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puerto el 13,04% Optimo, 17,36% Eficiente, 34,78 Regular, 21,74% Deficiente. Los objetivos por parte del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos son: con el 19,57% Optimo, 27,10% Eficiente, 20,65 Regular, 15,22% Deficiente y 17,39% Muy deficiente. Conclusiones: En la prueba de Rho de Spearman, encontramos una correlación positiva alta y según la significancia bilateral de 0,000 nos permite aceptar que el sistema de administración portuaria tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022. Así mismo la administración privada, la administración pública y la administración por concesiones tienen un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

**Palabras claves:** Administración portuaria, administración privada, administración pública, administración por concesión, competitividad.

## Abstract

The objective was to establish the level of relationship between the port administration system and the competitiveness of services in the Undersecretary of Ports, Guayaquil-Ecuador 2022. Approach: Quantitative, Type of research: Basic and substantive, Research level: Descriptive correlational, Method: Hypothetical - deductive, Research Design: Non-experimental. Population: 120, Sample: 92. Dimensions: Private administration, Public administration, Administration by concessions, Employment coverage, Diagnosis of the workforce, Competitiveness study. The results stand out: in the private planning of the port administration system of the Undersecretary of Ports, 28.26% Optimal, 20.65% Efficient, 22.83% Regular. In the Organization of the private port administration system of the Undersecretary of Ports, 21.74% Optimal, 21.74% Efficient, 23.91% Regular, 23.91% Deficient. In the current decision of the private port administration system of the Undersecretary of Ports, it is 26.09% Optimal, 14.13% Efficient, 39.13% Regular, 13.04% Deficient. In the current control of the private port administration system of the Undersecretariat of the Port, 13.04% Optimal, 17.36% Efficient, 34.78 Regular, 21.74% Deficient. The objectives for the public port administration system of the Undersecretary of Ports're: with 19.57% Optimum, 27.10% Efficient, 20.65 Regular, 15.22% Deficient and 17.39% Very deficient. Conclusions: In the Spearman's Rho test, we found a high positive correlation and according to the bilateral significance of 0.000, it allows us to accept that the port administration system has a significant level of relationship with the competitiveness of services in the Undersecretary of Ports (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022. Likewise, private administration, public administration and administration by concessions have a significant level of relationship with the competitiveness of services in the Undersecretary of Ports (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

**Keywords:** Port administration, private administration, public administration, concession administration, competitiveness.

## Astratto

L'obiettivo era quello di stabilire il livello di relazione tra il sistema di amministrazione portuale e la competitività dei servizi nel Sottosegretario ai Porti, Guayaquil-Ecuador 2022. Approccio: Quantitativo, Tipo di ricerca: Fondamentale e sostanziale, Livello di ricerca: Descrittivo correlazionale, Metodo: Ipotetico - deduttivo, Design della ricerca: non sperimentale. Abitanti: 120, Campione: 92. Dimensioni: Amministrazione privata, Pubblica amministrazione, Amministrazione per concessione, Copertura occupazionale, Diagnosi degli organici, Studio di competitività. Spiccano i risultati: nella pianificazione privata del sistema di amministrazione portuale del Sottosegretario ai Porti, 28,26% Ottimale, 20,65% Efficiente, 22,83% Regolare. Nell'Organizzazione del sistema amministrativo portuale privato del Sottosegretario ai Porti, 21,74% Ottimale, 21,74% Efficiente, 23,91% Regolare, 23,91% Deficiente. Nell'attuale decisione del sistema di amministrazione portuale privata del sottosegretario ai porti, è 26,09% ottimale, 14,13% efficiente, 39,13% regolare, 13,04% carente. Nell'attuale controllo del sistema amministrativo portuale privato del Sottosegretariato del Porto, 13,04% Ottimale, 17,36% Efficiente, 34,78 Regolare, 21,74% Deficiente. Gli obiettivi per il sistema della pubblica amministrazione portuale del Sottosegretario ai Porti sono: con 19,57% Ottima, 27,10% Efficiente, 20,65 Regolare, 15,22% Deficiente e 17,39% Molto carente. Conclusioni: Nel test di Spearman's Rho abbiamo riscontrato un'elevata correlazione positiva e secondo la significatività bilaterale di 0.000 ci permette di accettare che il sistema dell'amministrazione portuale abbia un livello significativo di relazione con la competitività dei servizi nel Sottosegretario ai Porti (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022. Parimenti, amministrazione privata, pubblica amministrazione e amministrazione in concessione hanno un livello significativo di relazione con la competitività dei servizi nel Sottosegretario ai Porti (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

**Parole chiave:** Amministrazione portuale, amministrazione privata, pubblica amministrazione, amministrazione delle concessioni, competitività.

## Introducción

El desarrollo de la administración marítima portuaria impulsada por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial para hacer competitivos los servicios de los puertos ecuatorianos. La administración portuaria se basa en tres grandes modelos: administración pública, administración privada y las concesiones que a su vez pueden ser mixtas en proporciones de conveniencias determinadas por las partes suscriptoras. Cada nación escoge su modelo, basándose en el factor económico que disponga para invertir en la inversión o mantenimiento de la infraestructura portuaria. En países con una historia portuaria de miles de años las administraciones portuarias privadas están vigentes desde hace casi 40 años. En los países latinoamericanos de a poco se ha venido formalizando las administraciones privadas.

En el Capítulo I, se desarrolló la problemática de la investigación,

En el capítulo II, la epistemología y ontología de la tesis

En el capítulo III, el marco teórico

En el capítulo IV las hipótesis correspondientes a la investigación.

En el capítulo V, la metodología empleada en la investigación

En el capítulo VI, los resultados de la investigación

En el capítulo VII, la discusión de los resultados, conclusiones, recomendaciones, bibliografía y anexos

## CAPÍTULO I

### PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

#### 1.1. DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA

A nivel internacional:

Las principales rutas comerciales marítimas del mundo conectan: Asia-Pacífico, Europa y Estados Unidos, movilizan cada uno de los productos especializados que cada país ofrece, de las importaciones-exportaciones depende la economía de una nación, Los puntos de entrada y salida de las mercancías se denominan puertos marítimos, nacieron por las condiciones naturales cercana al mar, por su facilidad de acceso, por su dimensión. Más tarde fueron creciendo por su capacidad operativa, por el nivel de tonelaje movilizado y por las condiciones fiscales del país residente.

Los puertos más importantes del mundo están concentrados en la zona de Asia-Pacífico: Puerto de Shanghái, Puerto de Singapur, Puerto de Shenzhen, Puerto de Hong Kong, Puerto de Busan. En Europa: Puerto de Rotterdam. En América: Puerto de Nueva York y Nueva Jersey, Puerto de Long Beach, Puerto de Los Ángeles, Puerto de Seattle, Puerto de Colón, Puerto de Manzanillo, Puerto de Veracruz, Puerto de San Antonio, Puerto del Callao, Puerto de Buenos Aires, Puerto de Guayaquil. Los principales productos que salen de los puertos asiáticos son: mercancías manufacturadas, industriales y productos agrícolas. De los puertos latinoamericanos: productos alimenticios, oro, cobre, plata, soja, carnes, café entre otros.

De acuerdo con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo define a los puertos: *Los puertos marítimos son centros de transporte y multifuncionales y que para lo cual requieren una adecuada logística, infraestructura, superestructura, equipamiento, comunicaciones, equipos calificado y recursos humanos entrenado y debidamente motivado.* (Crucelegui, 2020)

Para un adecuado comercio exterior y por ende crecimiento de la economía se requiere de un sistema de puertos altamente competitivo a fin de que cada país logre el desarrollo económico. En América Latina los puertos generalmente son administrados por entidades del sector público y no tienen competitividad adecuada para satisfacer la demanda portuaria, la cual puede ser superada mediante una adecuada reforma portuaria.

A fin de ser competitivo se debe mejorar la productividad y eficiencia, lo cual es posible si se atiende en forma oportuna la demanda de los usuarios mediante una ventaja competitiva, desarrollada por una organización dinámica, en la que se optimice y racionalice los recursos empleados mediante costos competitivos.

El comercio marítimo internacional se ha venido desacelerando desde 2018, de manera que la manipulación de mercancías en puertos disminuyó en un 6,7% en relación con el 2017. Si bien es cierto que la pandemia la padecemos tiempo después, pero todo es producto la fragilidad de las relaciones comerciales entre Estados Unidos y China, más la finalización del Brexit y el aumento del precio del petróleo. A pesar de todo el transporte marítimo alcanzó 11 mil millones de toneladas en 2019. No obstante, existe una incertidumbre que espera el desenlace de las políticas comerciales de las potencias mundiales. Los puertos menos eficientes, menos organizados, con mercados menos competitivos serán los más afectados. (CEPAL, 2020)

Las navieras, los buques, agentes portuarios y demás que requieren los servicios portuarios son los que seleccionan el puerto donde llegará su mercancía, y lógicamente escogerán aquel puerto que tenga los costos más rentables, los servicios más eficientes, la seguridad más confiable y el personal más competente. Durante mucho tiempo los puertos eran los sitios concurridos por personal de mal vivir y poca educación. A través del tiempo todo se ha venido modernizando y ahora se requiere personal competente y con equipos que puedan escanear la mercancía sin necesidad de abrir contenedores, con grandes grúas porticadas que permitan movilizar grandes volúmenes de contenedores en el menor tiempo posible. La empresa privada es la que decidió por la inversión debido al beneficio que implica un transporte seguro y ahí tenemos que los principales puertos del mundo son administrados por empresas privadas.

A nivel nacional:

El sistema portuario del Ecuador está conformado por autoridades portuarias y terminales especiales, cuenta por tres puertos principales: Puerto de Esmeraldas, Puerto de Manta y Puerto de Guayaquil, además un puerto de aguas profundas en la Posorja administrado por DPWorld. También unos 20 puertos especiales cuya mayoría están en la ciudad de Guayaquil. La ciudad de Guayaquil tiene su historia como puerto natural desde antes de la colonia por su posición geográfica era uno de los más importantes en América del sur, en el año de 1950 se estableció como lugar perfecto como puerto y para el 10 abril 1958 por decreto ejecutivo se inició la creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

A nivel local:

La gestión portuaria en tierra y gente de mar es una fuente de trabajo para más de 2 millones de ecuatorianos, estuvo congelada en el tiempo por cerca de 20 años por la falta de administración portuaria asignada a personal no especializada y a la falta de planes administrativos portuarios. Administrados por empresa pública y monopolizados por los contratos colectivos de las autoridades portuarias, eso concluyó hace cerca de dos décadas.

Con el Decreto Ejecutivo 8, publicado en el registro oficial el 8 de febrero del 2007, en su artículo 2, se establece que la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial como la Autoridad Marítima Portuaria y que estará supeditada bajo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (Públicas, 2018)

La Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, tiene varias competencias y escaso personal especializado, conjuga para que los trámites sean tediosos y engorrosos; incumpliendo los tiempos óptimos establecido, dejando a un lado la eficiencia y la eficacia. Dando lugar a quejas de sus clientes. La misma SPTM ha solicitado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas autorización para incorporar más personal, pero lamentablemente no hay presupuesto del estado central. Se requiere que la administración sea totalmente independiente de interés de ciertos sectores. Con el fin de fortalecer los lineamientos para mejorar servicios portuarios. Al mejorar la competencia esto creará nuevas plazas de trabajo y a su vez aumentarán la demanda de clientes que se reflejará en más importaciones y exportaciones. Y finalmente más divisas para el país.

Los servicios portuarios y el uso de la infraestructura deben ser analizados, para determinar la competitividad de este. La regulación de la actividad portuaria es de vital

importancia, resultado de políticas públicas planificadas y coherentes con el sector privado de sistemas de gestión portuaria. La oportuna visión y cálculo de todos los posibles escenarios para responder oportunamente a los inconvenientes que sufre el sector asegurará el trabajo y la economía de toda la nación. Teniendo en cuenta este tipo de actividades se considera muy interesante encontrar el nivel de relación entre el Sistema de Administración Portuaria y la Competitividad de los servicios portuarios en la subsecretaría de puertos (SPTMF).

## **1.2. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.2.1 Delimitación espacial**

Se realizó en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) que está ubicada en la av. del Bombero, Edificio Petro comercial, primer piso en la ciudad de Guayaquil-Ecuador.

### **1.2.2 Delimitación social**

La presente investigación se aplicó a 92 empleados de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) del Ecuador, ya que se abordó un problema del sistema de administración portuaria y su competitividad.

### **1.2.3 Delimitación temporal**

El presente estudio reúne las características de una investigación de actualidad, y está delimitada por 7 meses desde abril a octubre del 2022.

### **1.2.4 Delimitación conceptual**

Están referidas a las variables de la investigación, como sistema de administración portuaria y la competitividad debidamente refrendada por autores especializados en el tema.

## **1.3. PROBLEMAS DE INVESTIGACIÓN**

### **1.3.1 Problema principal**

¿De qué manera se relaciona el sistema de administración portuaria y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador, 2022?

### **1.3.2 Problemas específicos**

¿De qué manera se relaciona la administración privada y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador, 2022?

¿De qué manera se relaciona la administración pública y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022?

¿De qué manera se relaciona la administración por concesión y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil- Ecuador 2022?

#### **1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

##### **1.4.1 Objetivo general**

Establecer el nivel de relación entre el sistema de administración portuaria y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil- Ecuador 2022.

##### **1.4.2 Objetivos específicos**

Determinar el nivel de relación entre la administración privada y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

Precisar el nivel de relación entre la administración pública y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

Conocer el nivel de relación entre la administración por concesión y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil- Ecuador 2022.

#### **1.5. JUSTIFICACIÓN, IMPORTANCIA Y LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN**

##### **1.5.1 Justificación**

###### **Teórica:**

Esta enfocada en la aplicación y desarrollo de las bases teóricas administración de puerto y la competitividad, a fin de revisar su vigencia o si ha sufrido cambios a lo largo del desarrollo del conocimiento lo que permitirá una mejor practica de su contenidos en un mundo globalizado.

###### **Metodológica:**

Para el desarrollo de la investigación se emplearon datos recolectados mediante la aplicación de instrumentos los cuales fueron procesados para obtener información y posteriormente se plantearon hipótesis que fueron debidamente contrastados todo ello bajo el empleo del método científico.

**Práctica:**

El desarrollo de la administración portuaria está vinculado con el avance económico de un país. Proponer un sistema Administrativo portuario que este ligado a mejorar la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos definir y analizar estrategias que fomenten el desarrollo tecnológico, mejoren los trámites, promuevan el aumento de las importaciones y exportaciones, mejore la flota portuaria, mejore la seguridad de las instalaciones portuarias, entras las principales.

**Social:**

Es importante porque permite plantear alternativas que permitan mejorar el servicio marítimo portuario el mismo que genera productividad y competitividad generando mejorar la calidad de vida y el desarrollo del país. Asimismo servirá como referencia para estudios relacionados a la actividad portuaria.

Es justificable mencionar que por decreto el estado ha contemplado estas transacciones y señala como proceder en su decreto Ejecutivo 1204, en el artículo 2, literales b,c,d,e,f: "... sobre la implementación de la política de mejora regulatoria para los niveles del gobierno, dado 04 de diciembre de 2020, en su Artículo 1 establece: en la cual comenta sobre el mejoramiento de las regulaciones por parte del Estado lo cual conduce a elevar la calidad de vida, mejora la competitividad y el emprendimiento.

**1.5.2 Importancia**

Ecuador depende de las exportaciones no tradicionales para ingreso de sus divisas y Guayaquil como principal puerto marítimo portuario tiene a su haber la responsabilidad de la administración de los puertos en Guayaquil, con todos los parámetros que demanda la OMI. Fortalecer estas competencias y mejorar la competitividad de sus servicios en la Subsecretaria de Transporte y Puerto es un aporte significativo desde la educación superior.

En tal sentido, la importancia de la investigación inédita radica en beneficiar a esta Subsecretaría de puertos en tener empleados técnicos públicos. Una vez concluidos, los resultados serán una fuente de consulta sobre el sistema de administración portuaria y la Subsecretaría de Puertos.

## **1.6. FACTIBILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN**

Se tuvo una factibilidad adecuada debido a que contó con los recursos económicos, material y humanos necesarios para llevar a cabo la investigación, el mismo que fue autofinanciado por el investigador.

## **1.7. LIMITACIONES DEL ESTUDIO**

### **Tiempo**

Fue inicialmente una limitación debido a que la unidad de estudio no disponía de tiempo, por lo que se coordinó realizarla en sus momentos disponibles previamente coordinados.

### **Material**

En cuanto a lo material no se tuvo limitaciones ya que lo necesario para llevar a cabo la investigación fue proporcionado por el suscrito.

### **Personal**

Existió la disponibilidad de contar con los empleados públicos que laboran en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF), Guayaquil-Ecuador.

## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO FILOSÓFICO

#### 2.1 FUNDAMENTOS ONTOLÓGICA

La definición etimológica de administración está formada por ad: hacia y ministrare: servir, difiere del paradigma que actualmente tiene la administración, ya que significaba servir. Dándole un significado al administrador como aquel que realiza cierta función por encargo de otro. Existen varias definiciones que de acuerdo con el contexto completa su definición. Sin embargo, todos apuntan a que el administrador tiene que conseguir un objetivo, alcanzar una meta, hacer que suceda algo. Y está al frente de una organización, grupo, asociación con fines en común. La asignación de tal función se entiende es una persona idónea, competentes que sabe y entiende cada una de las competencias del grupo que preside. (Samuel, 2001)

La administración es una ciencia social que permite a las organizaciones humanas crear, producir y poder satisfacer sus necesidades. Aplica principios dinámicos, equilibrar acciones e intereses individuales o grupales. Los conocimientos y acciones del hombre van a la búsqueda de la verdad, aportar con la sociedad para su avance y progreso y armonía con la naturaleza. Todos los seres humanos forman parte de algún tipo de organización que aporta a su desarrollo o a su deterioro. Los conocimientos administrativos como: conducta dinámica, creativa, solidaria, cooperativa, armónica de servicio social y superación constante. (Balderas, 1995)

Los fenicios, egipcios y griegos son los pioneros en aventurarse a construir embarcaciones y utilizar el mar para movilizarse y transportar alimentos, especies y hasta soldados para invadir otras tierras entre los siglos X y V a.C. El desarrollo de su flota y el aumento del comercio de aquella época fomento a la creación de los primeros puertos marítimos. La palabra puerto viene del latín "portus", este parece venir de portare (portar), que es donde se transportan mercancías. Además, tiene confluencia con el euskera "bortu" que significa refugio, tierra, bordeada de montes. De Porturs también tenemos oportunidad,

importuno y aportar. En más de 2.000 años de historia con la aparición del caucho y demás materiales se ha venido mejorando las operaciones en los puertos. (Rodríguez-Villasante, 1989)

Henry Fayol Le Maire, francés nacido en lo que hoy se conoce como Estambul, fue un economista, ingeniero que desarrollo un concepto de administración en su publicación “Los principios de la administración científica”, definió claramente los grupos de operaciones que puede existir en una empresa y catorce principios generales de administración. Para Fayol la administración es universal. Difundió y redactó los principios administrativos que siguen vigentes hasta el día de hoy. (Fayol, 1987)

En el año 331 a.C. con el inicio de la ciudad portuaria de Alejandría en Egipto, se fundó el poblado Racotis sobre el río Nilo. Con la finalidad principal el trasbordo de mercancías desde el barco hasta el transporte terrestre y/o marítimo de la manera más eficiente posible. La administración del puerto consistía en ofrecer instalaciones para la reparación y mantenimiento de barcos, equipo para manipulación de cargas, obras de abrigo y acceso, otras de atraque, tráfico y almacenamiento. A esta gran obra se sumó la isa del Faro, y el gran dique en el Gran Puerto al este y el Puerto del buen regreso al oeste de Alejandría. Bajo un esquema totalmente organizado en todas las fases de construcción de embarcaciones y lo más avanzado para aquella época. (Manfredi, 2016)

En la antigua Grecia tenía un equivalente para competencia que es Ikanótis, esta es la cualidad de Ikanis que significa habilidad parar conseguir algo. En Roma también aparece el término competencia del latín competens que se significa ser capaz de. A partir de 1990 para unificar los conceptos de eficiencia y productividad nace el término: competitividad que conocemos hasta ahora. (Tirole, 1993)

En relación con la investigación para la Administración Portuaria es importante considerar que a lo largo del tiempo Guayaquil fue el puerto principal del país, tal es así que entre los años 1534-600 los Huancavilcas dominaron hasta la Isla Puná y el sur de Guayas. Esta etnia destacó en el comercio exterior de concha, productos de algodón, y metales preciosos, navegando por centro y sur América en balsas a velas.

Por los años 1770 se creó el Puerto de Guayaquil debido al incremento del tráfico fluvial

por el río Babahoyo, asimismo se inició la construcción del malecón con sus respectivos muelles a orillas del río Guayas de esta manera se desarrolló la parte fluvial internacionalmente. (Fun-sang, 2010)

## **2.2 FUNDAMENTOS EPISTEMOLÓGICA**

La administración de puertos donde se transporte y almacena un volumen de carga para exportación e importación.

Se viene dando una participación permanente entre líneas navieras, agentes terminales, estibados, almacenamiento, autoridades mediante procedimientos establecidos, el cual considera la administración del puerto mediante su llegada, estadía y zarpe en la cual se vela por la seguridad y el cumplimiento de lo dispuesto por OMI y las regulaciones marítimas respectivas. (ONU, 2016)

El desarrollo de las ideas y teorías en administración fue muy lento hasta el siglo XIX, pero con la revolución industrial se aceleró. En 1905 Max Weber en Alemania, propuso la Teoría de la burocracia, un modelo administrativo que se basa en la división de responsabilidades y especialidades, con dependencia de un jefe y bajo el control estricto de cumplimiento de normas y funciones asignadas. En 1911 Frederick Winslow Taylor, en Estados Unidos con su Teoría científica, considero que la única manera de incrementar la productividad era aumentando la eficiencia de los trabajadores. Es decir, optimizar la forma de trabajar hace más eficaz el trabajo. (Chiavenato, 2007)

En 1916 Henry Fayol en Francia propuso la Teoría clásica, un enfoque por procesos, cada componente coordinado como un todo; las funciones administrativas delegan responsabilidades en el resto de los empleados. Elton Mayo en 1932 en USA definió la Teoría humanista, para contrarrestar a los rigurosos métodos científicos que deshumanizaban al obrero. Considera al individuo como ente principal para el progreso de la organización y destaca importancia del trabajador como superación personal. Bajo un clima laboral que promueve la eficiencia del proceso de producción. En 1950 Abraham Maslow propone la Teoría del comportamiento, en base a la pirámide de Maslow, que explica las necesidades que motivan la conducta humana. Explicando que el trabajo es el medio para cubrir las expectativas e impulsar el desarrollo del hombre. (Chiavenato, 2007)

Finalmente la Teoría de la contingencia que aparece en 1980 por William Dill, William Starbuck, James Thompson, Paul Lawrence, Jay Lorsch y Tomb Burns, propusieron organización con sistema abierto. Según esta teoría el correcto funcionamiento de la organización depende de la interacción con el entorno. (Chiavenato, 2007)

El marco estratégico, de la ley 47/2003 del gobierno español, define a la administración portuaria con las competencias de coordinación y control de eficiencia del sistema portuario, integrado por 46 puertos de interés general, gestionados por 28 autoridades portuarias establece: Tiene como objetivo la mejora de todo el sistema portuario, establece las bases para ajustarse mejor a las necesidades de los sectores de actividad económica del área de influencia y ofrecer una oferta más apropiada a los intereses de las personas y empresas: utilizar el modo marítimo.

Siendo un paradigma empresarial la competitividad en la cual se relaciona con las actividades que realiza la empresa en el mercado mediante su participación en forma sostenida o incrementando su participación en el.

La misma que está en función de sus actividades productivas que le permitan mejorar su rentabilidad, posicionamiento y la participación de mercado en su sector.

Para ello debe mejorar la gestión empresarial en la parte logística, financiera, de recursos humanos en la cual le permita mejorar sus actividades en relación con su competencia principalmente en la reducción de costos lo cual le permita realizar una integración vertical. (Jiménez Coronado, 2015)

Para la investigación, la competitividad de los servicios portuarios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), se visualiza en la ley de Puertos en su artículo 6, que faculta a la Subsecretaría de Puertos, dentro de su Organización con el Departamento Nacional de Puertos, que tendrá a su cargo el estudio y análisis de las actividades portuarias en materia administrativa, operativa, de explotación, construcción y mejoramiento de los puertos comerciales ecuatoriano, y, los órganos técnicos administrativos que fueren necesarios para el cumplimiento de su misión.

Debido al crecimiento del comercio exterior en Latinoamérica ha puesto en relevancia las actividades de los puertos en la cual se evidencia la falta de infraestructura para desarrollar

productividad adecuada de sus actividades operacionales.

El las últimas décadas se evidencia un alto crecimiento del comercio exterior a nivel mundial y en países de la región por lo que también se incrementa las actividades portuarias evidenciando no tener una adecuada infraestructura para llevar sus operaciones en forma competitiva, haciéndose necesario ampliar la capacidad mediante mejores infraestructuras, mejor cadena logística, sostenimiento del medio ambiente permitiendo un desarrollo y crecimiento competitivo a largo plazo. De esa manera la Ley de Puerto garantiza políticas que permitan el desarrollo en forma legal y que será de gran importancia para el desarrollo de la sociedad.. (Arévalo, 2017)

### **CAPÍTULO III**

#### **MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL**

### **3.1 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA**

#### **3.1.1 Antecedentes Internacionales**

Solís, V. (2021) en su tesis titulada Clasificación de los sistemas de puertos para la competitividad portuaria. Se busca determinar una clasificación de sistemas portuarios para la competitividad portuaria, por nivel de implementación, por continentes e indicadores. Se aplicó una investigación aplicada y de diseño narrativo de tópicos.

Se desarrollo mediante el análisis documental, ficha de recolección. Se determinó en seis puertos que el flujo de información se desarrolla en actividades de ventanilla única, sistema de comunidad portuaria y el sistema de identificación así como mediante otros sistemas como el operativo en el terminal, puertas automatizas y el de citas por camion se retroalimentan de información y finalmente se logran optimizar las operaciones en los puertos antes mencionados.

Parra, J. (2021) en su propuesta doctoral titulada Propuesta de un nuevo modelo de gobernanza portuaria del sistema portuario español basado en la eficiencia y la competitividad para optar por el grado doctor en Sistemas de Ingeniería Civil en la Universidad Politécnica de Madrid en la ciudad de Madrid, España. El autor planteo una serie de mejoras al Sistema Portuario español vigente y establecieron comparaciones para determinar en las agrupaciones la eficiencia de las operaciones y en forma financiera. En relación a la Ley de Marina Mercante y Puertos del Estado, en las diferentes actividades de interés general y de autogestión, cambios de las tasas portuarias y los ingresos diferentes puertos.

Se aplica la metodología Dea-Bootstrap, las variables más representativas en 4 escenarios y tras aplicar el modelo con rendimientos de escala variable (BCC/VRS), pero escogiendo la orientación Output. Con el análisis de eficiencia operacional y financiera. Los resultados con el escenario 0 son sobresalientes, en el escenario 1 son buenos, en el escenario 2 son muy similares al escenario 1, en el escenario 3 los resultados son particulares y no refleja los rasgos del sistema portuario.

Velazco, B. (2019) en su tesis titulada La Gestión portuaria y su influencia en la competitividad del puerto de Ilo para optar el grado académico de Maestro en Management Internacional en la Universidad Privada de Tacna, en la ciudad de Tacna, Perú.

Un alto porcentaje (70%) indican que es inadecuada la administración portuaria y el resto de muy adecuada; asimismo la consideran como regular en el nivel de competitividad el 90% y el saldo como adecuada. Finalmente se determinó la ausencia de influencia de la gestión portuaria en la competitividad del puerto de Ilo.

López, B. (2018), en su trabajo doctoral Eficiencia portuaria y modelos de gobernanza para optar el grado doctoral en Análisis económico y estrategia empresarial en la Universidad de Coruña, en la ciudad de Coruña, España. El interés del tema es evaluar la conveniencia de nuevas inversiones en infraestructura e instalaciones portuarias y hacerlo más competitivo y eficiente. Se plantea dos escenarios: el primero con variable socioeconómicas y estimaciones de costes fijos y errores estándares. El segundo escenario análisis estocástico por efectos de grúas pórtico y grúas móviles como determinantes de ineficiencia portuaria.

El análisis se realiza en un período temporal en la mercancía contenerizada, tipo de grúa; mediante estructura de panel. Por lo mencionado se mejoró la eficiencia técnica lo cual optimiza las actividades portuarias donde el volumen no es lo prioritario sino la forma en que se realiza este.

Iroz, B. (2019) en su tesis denominada La Competitividad en la actividad portuaria para optar el título de Ingeniero en Producción en la Universidad de República de Uruguay, en la ciudad de Montevideo, Uruguay. Con el fin de comprender la influencia de la competitividad en la actividad portuaria. Desde la planificación estratégica se presentan escenarios de actividades portuarias y se exponen su desarrollo para alcanzar el objetivo de un puerto. A partir del modelo de fuerzas Michael Porter para analizar la competencia. Se presenta un listado y descripción de los principales factores influyentes en la competitividad.

Mediante un caso de estudio entre operadores Montecon y Terminal Cuenca del Plata, se introduce una variante al conciliar la teoría con la práctica, con opiniones de los gerentes de ambos operadores y la necesidad de realizar un aporte al modelo de manera que resulte lo más cercano a la realidad.

### **3.1.2 Antecedentes nacionales**

Carvache, M. (2021) en su proyecto de tesis Análisis de la competitividad de los principales puertos de América del Sur y su administración, durante pandemia Covid-19 para

obtención del título de Ingeniero Portuario y Aduanero Mención Administración Portuaria, en la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil, Ecuador. Con el propósito de conocer el impacto en su competitividad en la administración portuaria frente a la pandemia sufrida durante el 2019 y 2020, en los principales puertos marítimos de América del Sur. Mediante el método analítico-comparativo con enfoque mixto y diseño experimental longitudinal a 7 puertos: Ecuador, Perú, Chile, Argentina, Uruguay, Brasil y Colombia.

Los resultados arrojarán que en tres de los siete puertos estudiados se registraron aumentos porcentuales en su competitividad en la comparativa con el período anterior en otros tres registraron una variación negativa de entre el 2 y el 8% y uno de los puertos se mantuvo relativamente igual a sus cifras del 2019.

Ortiz, L. (2021) en su trabajo de titulación denominada Puntos de encuentro para la gobernanza compartida en la gestión de ciudad portuarias que impulsen la competitividad, para optar el grado académico de licenciatura en comercio exterior, en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, en la ciudad de Esmeraldas, Ecuador. Como objetivo principal de la investigación es analizar a la ciudad de Esmeraldas enmarcada en la gestión de una ciudad portuaria, mediante el estudio de los puntos de encuentro que pueden generar para lograr una gobernanza compartida que incluya a los stakeholders, donde el puerto y la ciudad visionen de acuerdo con sus intereses en común. La investigación de carácter cualitativo puesto que se utilizó herramientas como en entrevista y revisión bibliográfica, para levantar información pertinente, por parte de profesores y académicos.

Los resultados mostraron que la ciudad de Esmeraldas ingresa como posible ciudad portuaria, dentro del marco de las ciudades portuarias que han tenido esta contextualización, así que se pudo determinar que existen puntos de encuentros para lograr una ciudad puerto en Esmeraldas, sin embargo tendrá que enfrentarse a desafíos que requieran del arduo trabajo de una dimensión política y oportunidades de desarrollo con una interfaz.

Flores, O. (2021) en su trabajo de tesis titulada Impacto en la competitividad de las exportaciones de una región ICA a raíz del desarrollo portuario del Puerto General San Martín, para optar el título de Licenciado en Administración y negocios internacionales, en la Universidad Peruana de ciencias aplicadas, en la ciudad de Pisco, Perú. Debido a la mejora de

los precios internacionales en la agricultura tal como el caso de la uva permitió un alto dinamismo y crecimiento de Perú logrando exportar 651 millones USD en el 2017.

Para poder lograr el desarrollo es necesario invertir en equipamiento, infraestructura, tecnología entre otros para hacerlo competitivo así se crea el Puerto General San Martín ubicado en la provincia de Pisco-Ica a fin de descentralizar la carga del Puerto de Callao. Logrando incrementar en el 2017 las exportaciones con el producto bandera la uva.

Toledo, F. (2017) en su tesis titulada Evaluación del modelo de gestión implementado por infraestructura portuarias del Ecuador, y competitividad empresa pública en el puerto pesquero artesanal de Esmeraldas, para obtener el título de Magister en Administración de empresas mención Planeación, en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, sede Esmeraldas, Ecuador. La intención es la evaluación del modelo de gestión portuario, para lo cual se recurrió a los instrumentos tradicionales para recolectar datos e información: encuestas y entrevistas. Se estableció estadísticas por lapso de 18 meses. Como resultado una secuencia lógica de eventos para formular procesos y subprocesos.

Avellán, P. (2017) en su tema de titulación denominada Análisis de los servicios portuarios y su influencia en la competitividad del comercio exterior ecuatoriano, para el título de ingeniería en comercio exterior, en la Universidad de Guayaquil, Ecuador. Considerando que la falta de puertos marítimos con un sistema administración no es competitivo, ni contribuye al crecimiento y desarrollo de un país. El sistema portuario de gran trascendencia para la economía, por lo que es de vital importancia su fortalecimiento para que exista un equilibrio entre importaciones e exportaciones. Mediante el método de análisis-síntesis e inducción-deducción, e investigación empírica por una observación directa.

A una muestra de 192 personas; se concluyó que en Ecuador los servicios portuarios presentan cambios en lo estructural y legal, donde la inversión pública-privada genera entre los agentes de comercio exterior expectativas. Asimismo las normas de practica marítimo y fluvial están actualizadas en su forma básica pero requieren ser mejoradas y finalmente existe una competencia interna entre puertos y que genera para el Sistema Portuario interno una debilidad ante puertos extranjeros.

### **3.2 BASES TEÓRICAS**

La administración portuaria ha venido evolucionando junto con los avances tecnológicos que debe implementarse para asegurar el buen manejo de la carga y descarga de las mercancías en los puertos. Para sentar una propuesta basada en la competitividad y eficiencia, (Parra Santiago, 2021) indica:

### 3.2.1 Sistema de administración portuaria

(Baltazar & Brooks, 2006) quien da el concepto de un patrón de acciones por parte del Estado u organizaciones empresariales de determinados sectores. También, según (Hitt, 2012) indica que está relacionado a las actividades de coordinación a través de la comunicación y redes.

Se pueden diferenciar los conceptos de ‘gobernanza de la Autoridad Portuaria’ enfocado al gobierno corporativo y ‘gobernanza portuaria’ a lo que concierne al puerto.

La gobernanza requiere de un modelo para facilitar la eficiencia la cual se realiza por medio de la coordinaciones entre los actores y las actividades portuarias realizadas.

Parra también señala que Geiger (2010), un modelo de gobernanza tiene que contestar a tres preguntas básicas: i) ¿Quién gobierna? ii) ¿Cómo gobierna? y iii) ¿Qué gobierna? Las respuestas a dichas cuestiones son, respectivamente: i) la estructura de gobernanza; ii) las acciones de gobernanza; y iii) los elementos de gobernanza.

El marco institucional y normativo empresarial forman parte de la estructura de gobernanza, donde sus acciones se hacen con la coordinación y los actores involucrados. Parra considera también que además de las cuestiones propuestas por Geiger (2010), se puede establecer una pregunta previa (¿para qué gobierna?) que se refiere a los resultados de la gobernanza, referidos a la eficiencia para la empresas en su área logística. Donde se planea como objetivo principal es nivel de atención de la cadena logística en el puerto.

La administración portuaria competente en cada estado depende del régimen de propiedad de puertos, es decir del a funcionabilidad individual de cada puerto, donde cada terminal atiende por lo general una sola carga dándose la especialización de dicho terminal o puerto. La gobernanza enfatiza sobre los distintos roles de los agentes privados y públicos, profundizando en el ámbito de la gestión y de las operaciones portuarias desde

la perspectiva de una economía de mercado.

A los puertos del Estado le corresponde las competencias bajas la dependencia y supervisión del Ministerio encargado de la movilidad o transporte del país en mención, la ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal.

Así como también la administración pública de los puertos contempla la promoción investigativa, el desarrollo de la tecnología relacionada a la economía, logística portuaria y actividades conexas de los puertos así como también las técnicas de operación de oceanografía, climatología del mar a fin de diseñar , disponer de infraestructura portuaria adecuadas.

Los puertos del estado definen los objetivos del sistema portuario estatal, así como los generales de gestión de las Autoridades Portuarias, a través de los planes de empresa que se acuerden con éstas. Realizar la gestión eficiente así el cumplimiento de los objetivos principalmente la parte financiera y de inversión, coordinados con los planes empresariales considerados en sus presupuestos.

La gestión de los puertos del estado tiene objetivos definidos en el sistema estatal de puerto y está en acuerdo con los planes de las empresas. Se ejerce control de la gestión y cumplimiento de los objetivos de las autoridades portuarias en alineación con lo desarrollado por la empresa y que deben estar en sus presupuestos respectivos

### 3.2.2 La Competitividad de los servicios portuarios

Se enfoca en que los costos sean coincidentes con la determinación de pago del usuario potencial. Parra, Santiago (2021) menciona a Campos (1996) que entiende por competitividad frente al posicionamiento en el mercado, así como mantenerse a lo largo del tiempo en su sector. (AECA, 1985), describe a la diferencia entre lo realizado por la empresa versus el óptimo resultado del sector. Donde ello va a depender de su fortaleza y la forma como afrontar y superar las debilidades ante una amenaza.

Según (Van der Voorde & Winkelmanns, 2002), la competencia portuaria se extiende a cuatro niveles: entre empresas de un puerto, entre puertos, entre grupos de

puertos, entre rangos portuarios. Los autores (Fleming & Baird, 1999) identifican que factores competitivos, para todo tipo de tráficos, son: la tradición, el rango, la accesibilidad, la productividad, el apoyo público, las preferencias de los agentes implicados hacia los puertos y la localización geográfica.

La competitividad abarca diversos y diferentes factores para lo cual debe ejecutar sus ventajas mediante la diferenciación y el liderazgo de costos del bien o servicio que oferta. Actualmente esta competencia se da en los bienes y servicios así como se enfoca en el desarrollo y el aprendizaje de nuevas competencias para su permanencia de sus ventajas competitivas. (Winkelmans, 2003)

La competencia portuaria se enfoca en la implementación de estrategias adecuadas para cada tipo de cliente potencial. Los puertos evalúan en forma dinámica estrategias que lo diferencien de sus competidores. Por lo que competencia no solo es local sino internacional las cuales abarcan distancias dando servicio a los usuarios de las mismas zonas. (Cerbán Jiménez, 2009)

Las tasas de los servicios portuarios deben estar condicionadas por la eficacia y eficiencia de los puertos y así mismo a la gestión en los puertos a base de competitividad frente a la competencia exterior. Donde la gestión debe buscar la excelencia que potencia la influencia en su área liderando el desarrollo y generando valor agregado a los usuarios.

### 3.2.3 Administración privada

El Estado no participa en las actividades portuarias. La entidad privada en dueña de terrenos, las actividades, reglamentaciones también están a cargo de la entidad privada. Lo que permite inversiones mas dinámicas donde el desarrollo y las disposiciones arancelarias se dan de acuerdo a los vaivenes del mercado.

El monopolio, ocasiona la pérdida de participación pública en el desarrollo de políticas y estrategias a largo plazo. También estas autoridades no están capacitada para proponer inversiones sino los inversionistas privados por medio de concesiones o alianzas llevan a cabo inversiones futuras..

### 3.2.4 Administración pública

Es un modelo denominado Puerto Operador o service port, donde el terreno, equipos, funciones están centralizadas en la autoridad pública así como las actividades laborales de carga esta administradas por la mencionada autoridad.

En este tipo de administración generalmente es controlado por el Ministerio de transporte. El gestor es un funcionario designado por el sector público, existen algunos casos que la manipulación de carga también las realiza una división de la entidad pública diferente que es potencial para generar problemas de gestión. Este tipo de administración está a cargo de funciones establecidas, mantener infraestructura y dirigir las actividades portuarias.

Generalmente no hay participación del sector privado en las actividades portuarias y es un modelo que utilizan muchos países en desarrollo. Este modelo permite que se encuentre centralizada la responsabilidad, mientras que la debilidad sería que la falta de competencia y personal especializado puede ocasionar un gestión no eficiente, la falta de competitividad basada en la innovación y servicios ofertados no adecuados al mercado, así como tener el financiamiento público da lugar a mal uso de los recursos o en todo caso no sean suficientes.

### 3.2.5 Administración por concesiones

Cuando la administración portuaria es compartida en diferentes proporciones toma dos nombres: Público/Privado o Privado/público. El primero el modelo landlord port (público /privado) la Autoridad Portuaria es propietaria del puerto y la explota económicamente, realiza el desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura básica, carreteras, atracaderos y muelles, la infraestructura se arrienda a empresas privadas de explotación.

Las empresas privadas proporcionan y mantiene su propia superestructura y compran e instalan su propio equipo. La mano de obra de los muelles también es empleada por las empresas privadas de arrendamiento. Es una concesión que generalmente el estado ejecuta frente a la falta de recursos que le impide la mejora de sus servicios. Lo ventajoso de este modelo es la misma entidad ejecuta las operaciones y es propietaria del equipo de manipulación. Frente a esta situación se ve forzado a responder mejor frente a las diferentes condiciones del mercado.

Sin embargo, existe la posibilidad de duplicar la comercialización, ya que requiere que exista coordinación. El órgano gestor se limita al arrendamiento del suelo para las prestaciones de servicios portuarios.

Otro tipo de concesión portuaria es el modelo privado público – tool port, se caracteriza por responsabilidades divididas. La autoridad es propietaria de la infraestructura, equipo de carga, grúas, muelle, etc. Asimismo los colaboradores pertenecen a la autoridad y otras actividades como transporte de carga abordo, en el muelle son generalmente dado por pequeñas empresas.

El modelo tool port evita la duplicidad de instalaciones, sin embargo pueden darse conflictos por la manipulación de carga entre operadores y los administrativos portuarios. Además, existe el riesgo que la inversión sea insuficiente debido a la falta de presupuesto de un gobierno. Las organizaciones de estibadores no desarrollan inversiones locales. Donde el modelo imperante es que la autoridad construya infraestructura, equipos, actividades como propietario y no son realizadas por las organizaciones privadas.

La parte privada sólo explota las instalaciones que ha construido la Autoridad Portuaria, normalmente mediante autorizaciones y contratos a corto plazo, no es posible promover competencia intra portuaria. El órgano gestor del puerto presta los servicios portuarios.

### 3.2.6 Cobertura laboral

A partir de la modernización de los puertos y gestión empresarial de los puertos, se evita la rigidez del régimen de función pública. Se busca el uso de sistemas contables, estadísticas y supervisión de gestión, saliendo de la poca flexibilidad de la administración pública. Por otro lado, se busca la formación de recursos humanos para realizar y desarrollar investigaciones del ámbito portuaria, protección ambiental y fomentar alianzas con organizaciones nacionales y del exterior.

La administración portuaria deberá impulsar al talento humano mediante investigaciones portuarias y del ámbito marítimo con énfasis a la preservación del medio ambiente y sostenibilidad con apoyo de la comunidad nacional e internacional. (Parra

Santiago, 2021)

### 3.2.7 Diagnóstico de mano de obra

Las actividades portuarias están a cargo de la autoridad portuaria, pero existen otras que son actividades por otras organizaciones tales como la carga en muelle, en la embarcación, lo que elimina duplicidad de funciones y que puede originar conflictos entre estibadores, pequeñas empresas y la administración del puerto. (Parra Santiago, 2021)

### 3.2.8 Estudio de competitividad

El desarrollo de estudios de productividad en el área portuaria determina ventajas competitivas de un puerto. En los cuales sus productos son el tráfico y sus respectivos costos de acuerdo con una función translogarítmica. Por lo que mediante el estudio de matrices se evalúa los factores e indicadores para determinar la competitividad portuaria.

La evaluación de costos y los aspectos económicos permiten conocer a fondo los factores que determinan los costos sobre la administración portuaria, el avance del conocimiento viene permitiendo mejoras en la organización, mejoras las operaciones trayendo consigo especialización en las diversas actividades generando productividad y alta competencia de las operaciones portuarias.

La ubicación de un puerto es relevante debido al comercio y la navegabilidad de la zona. Por lo que regularmente se sitúan en zonas de alta navegabilidad o rutas marítimas. Al darse estos dos puntos el puerto se encuentra en una ubicación inmejorable.

Las investigaciones han determinado estrategias de métodos como los de basado en la productividad que los hace competitivos. Otros basados en la parte económico y basado en la matriz de competitividad debidamente analizada. (Parra Santiago, 2021) El Banco Mundial viene brindando herramientas como la parte cultural, políticas, estrategias, modelos de gobernanza, a fin de que alguno de estos modelos brinde el ajuste requerido según la base teórica, estrategias y estructuras dadas para su implementación

## **3.3 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS**

**Ámbito geográfico:** Es un enfoque relacionado a la superficie de la Tierra y todo lo que la habita. Cuando queramos saber respecto a que ámbito nos referimos debemos buscar la ciencia principal que nos indican, en este caso debimos buscar a la geografía y con ello sabemos respecto a qué ámbito nos indican. (Lopez, 2015)

**Características del mercado:** Compuesto por ofertantes y demandantes, y es en el mercado donde se realizan intercambio de bienes y servicios y principalmente los precios que se rigen por la oferta y demanda de mercado. (Rodríguez, Pineda, & Castro, 2020)

**Clima social:** Viene a ser la percepción, cultura, creencias de los integrantes de una organización u el ambiente de la sociedad. (Guevara, 2018)

**Coaching laboral:** El coaching laboral es una rama del coaching orientada a solucionar algún tipo de problema que el coachee pueda tener en su vida laboral o profesional. Se centra en este ámbito de la vida, por lo tanto, podríamos decir que se trata de una rama especializada del coaching. (Guevara, 2018)

**Condiciones del mercado:** Dada la permanente competencia ingresan al mercado nuevos productos así como diversos actores y se caracteriza por cierta competitividad dando como resultado el crecimiento del mismo. (Rodríguez, Pineda, & Castro, 2020)

**Control:** A fin de verificar lo planeado y lo realizado en las diversas actividades de una organización y realizar una comparación entre lo planeado y lo realizado permitiendo el desempeño realizado verificando su eficiencia y eficacia del mismo. (Chiavenato, 2019)

**Determinación de la oferta y demanda:** El proceso de analizar uno o más mercados potencialmente interesantes para determinar cómo un negocio puede competir óptimamente en ellos. El proceso de planificación de mercado suele dar lugar a una estrategia de marketing que puede utilizarse para mejorar las ventas del negocio que lo produce. (Parkin, 2018)

**Dirección:** Referido a quien toma las decisiones en una organización, en el cual el lidere debe analizar evaluar y determinar el empleo de diversas estrategias para alcanzar las metas y objetivos que le permitan rentabilidad empresarial. (Chiavenato, 2019)

**Disciplina laboral:** Normas y reglas que se llevan en toda organización y que permite desarrollar actividades de convivencia y producción generando un clima laboral. (Guevara, 2018)

**Distribución:** Refiere en la parte administrativa a la entrega de bienes o servicios a diversos lugares para uso de los usuarios o clientes. (Parkin, 2018)

**Entidades privadas:** Aquellas que se dedican a brindar bienes y servicios para la obtención de beneficios por las actividades realizadas buscando la satisfacción del cliente. Y que se rigen por normas establecidas en el país donde operan. (Nacional, 2019)

**Entidades públicas:** Son entidades conformantes del estado y son reguladas por normas públicas, están distribuidas a nivel local, regional y local, también son aquellas donde el estado tenga control del accionariado. Están compuestas por los organismos públicos, organismos autónomos y otros por crearse según ley. (Finanzas, 2022)

**Entidades extranjeras:** Son aquellas que fueron creadas fuera del ámbito nacional y que cuentan con personería jurídica propia en el país donde realizan actividades empresariales. (Nacional, 2019)

**Estructura organizativa:** La estructura organizativa es un concepto del área de administración y gestión de empresas. Se trata de cómo se organiza la empresa en torno a la división de actividades y recursos para cumplir los objetivos de la empresa. (Guevara, 2018)

**Eficiencia en la gestión:** Aquella en la cual se realiza el mínimo o adecuado uso de los recursos a fin de cumplir metas u objetivos planeados mediante las actividades que realizan para su consecución. (Chiavenato, 2019)

**Exportaciones:** Son aquellos bienes y servicios que se comercializan fuera del país de origen y que son demandados por su precios competitivos y calidad ofertada. (España, 2018)

**Importaciones:** Son aquellos bienes y servicios que son adquiridos a un país extranjero y que son demandado por su calidad precios o no existe la disponibilidad en el país del comprador. (España, 2018)

**Metas:** Son aquellos objetivos cuantificables de corto plazo que contribuyen al logro de los objetivos de una organización. (Chiavenato, 2019)

**Objetivos:** Son aquellos logros o aspiraciones que se desea obtener en el mediano o largo plazo, para lo cual se vale de metas para cumplirlos. (Chiavenato, 2019)

**Organización:** Es una asociación de personas que tienen objetivo en común, juntan diferentes recursos al fin de alcanzar única meta. (Chiavenato, 2019)

**Planificación:** Son aquellas proyecciones futuras que se espera alcanzar en el futuro, para lo cual se vale de procedimientos, estrategias y acciones que les permita alcanzarlas en el corto, mediano y largo plazo. (Chiavenato, 2019)

**Planificación del mercado:** El proceso de analizar uno o más mercados potencialmente interesantes para determinar cómo un negocio puede competir óptimamente en ellos. El proceso de planificación de mercado suele dar lugar a una estrategia de marketing que puede utilizarse para mejorar las ventas del negocio que lo produce. (Rodríguez, Pineda, & Castro, 2020)

**Transacciones comerciales:** Son acciones u operaciones entre un vendedor y un comprador en la cual se acuerda la entrega o transferencia de la propiedad de un bien o servicio determinando un pago como contraprestación por parte de comprador al vendedor. (España, 2018)

#### **4.1 HIPÓTESIS GENERAL**

**HG:** El sistema de administración portuaria tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

**H0:** El sistema de administración portuaria no tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

#### **4.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICA**

**Hi:** La administración privada tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

**Hi:** La administración pública tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

**Hi:** La administración por concesiones tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

#### **4.3 DEFINICIÓN CONCEPTUAL Y OPERACIONAL DE LAS VARIABLES**

##### **Definición Conceptual**

##### **Variable (X): Sistema de administración portuario.**

El sistema de administración portuaria lo preside un administrador portuario con el papel de propietario, regulador, operador, community manager y su dimensión geográfica, además de tipos de actuación como ente conservador, ente facilitador o ente emprendedor. En cada modelo se analiza los siguientes aspectos: administración portuaria, administración náutica, infraestructura, superestructura, manejo de carga, practicaaje, dragado, remolcadores, amarradores. Además, existe una normativa para cada modelo de acuerdo con la composición privada o pública. (Freire-Seoane, López, & Pais-Montes, 2019).

##### **Definición Operacional**

X1: Administración privada

X2: Administración pública

X3: Administración por concesiones

**Variable (Y): Competitividad de los servicios**

La competitividad de los servicios en los puertos considera 3 factores fundamentales que hay que considerar: vías de acceso, tecnologías, la operatividad mercantil, la calidad y seguridad, los procedimientos administrativos, entre otros para poder cumplir con las exigencias de los mercados internacionales que cada día son más competitivos y globalizados. El puerto debe ofertar en forma óptima todas las actividades que forman parte de la cadena de distribución. (Puertos, 2008)

**Definición Operacional**

Y1: Cobertura laboral

Y2: Diagnóstico de mano de obra

Y3: Estudio de competitividad

**4.4 CUADRO DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES**

Tabla No. 1 – Operacionalización de variables

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	ESCALA DE MEDICIÓN
Variable: (x)  Sistema de administración portuaria	X1: Administración privada	Planificación	1	ORDINAL Muy deficiente Deficiente Regular Eficiente Muy eficiente
		Organización	2	
		Decisión	3	
		Control	4	
	X2: Administración pública	Objetivos	5	ORDINAL Muy deficiente Deficiente Regular Eficiente Muy eficiente
		Metas	6	
		Distribución	7	
		Evaluación de escenarios	8	
	X3: Administración por concesiones	Importaciones	9	ORDINAL Muy deficiente Deficiente Regular Eficiente Muy eficiente
		Exportaciones	10	
		Condiciones del mercado	11	
		Transacciones comerciales	12	
Variable: (Y) La competitividad de los servicios	Y1: Cobertura laboral	Entidades publicas	13	ORDINAL Muy deficiente Deficiente Regular Eficiente Muy eficiente
		Entidades privadas	14	
		Entidades extranjeras	15	
		Coaching laboral	16	
	Y2: Diagnóstico de mano de obra	Estructura organizativa	17	ORDINAL Muy deficiente Deficiente Regular Eficiente Muy eficiente
		Eficacia en la gestión	18	
		Disciplina laboral	19	
		Clima social	20	
	Y3: Estudio de competitividad	Ámbito geográfico	21	ORDINAL Muy deficiente Deficiente Regular Eficiente Muy eficiente
		Característica del mercado	22	
		Planificación del mercado	23	
		Determinación de la oferta y demanda	24	

## CAPÍTULO V

### METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

#### 5.1. TIPO Y NIVEL DE LA INVESTIGACIÓN

##### 5.1.1 Tipo de Investigación

El presente estudio, es de tipo básico y sustantivo, porque tiene como objetivo describir y explicar sistemáticamente la realidad del sistema de administración portuaria y la competitividad de sus servicios. (Tamayo y Tamayo, 2004)

##### 5.1.2 Nivel de Investigación

El nivel de investigación es descriptivo y correlacional, Por cuanto las investigaciones de nivel descriptivo consisten fundamentalmente en caracterizar el Sistema de administración y la Cobertura en la demanda laboral. Asimismo se realizan interpretaciones mediante descripciones de los datos agrupados mediante tablas y figuras, Es correlaciones a fin de determinar el grado de asociación entre las variables de estudio. (Hernández Sampieri, 2014)

El presente trabajo de investigación corresponde al enfoque cuantitativo, en el cual se empleará la estadística descriptiva e inferencial para determinar la aceptación o rechaza de las hipótesis planteadas.(Hernández Sampieri, 2014)

#### 5.2 MÉTODOS Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

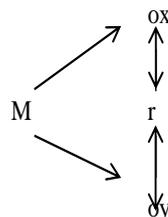
##### 5.2.1 Métodos de Investigación científica

**Hipotético - Deductivo:** Se planean hipótesis alternas y nulas las cuales luego de la contrastación correspondiente se llega a conclusiones. (Ramos Elizondo, Herrera Bernal, & Ramirez Montoya, 2010)

##### 5.2.2 Diseño de la Investigación científica

Es una Investigación No-experimental-Transversal que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Se basa fundamentalmente en la observación de fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para después analizarlos. (Hernández Sampieri, 2014)

Es Descriptivo Correlacional.



**Donde:**

M : Muestra en la que se realiza el estudio.

Ox: Observación realizada a la Variable X: Sistema de administración portuaria

Oy : Observación realizada a la Variable Y: Competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos

R : Influencia de Ox sobre Oy.

### 5.3 POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN

#### 5.3.1 Población

La población estará conformada por el universo de trabajadores de la Subsecretaria de puertos (SPTMF). La población para esta investigación fue de 120 trabajadores de la Subsecretaria de Puertos (SPTMF). (Públicas O. , 2022)

Tabla No. 2 - Distributivo de personal que labora en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF)

No.	Cargos	Número funcionarios
1	Analista Administrativo 1	1
2	Aceitero de Embarcaciones	8
3	Analista De Contabilidad 2	1
4	Analista de Planificación 3	1
5	Analista de Recursos Humanos 2	1
6	Analista De Talento Humano 2	1
7	Analista de Tecnologías de Información	2
8	Analista de Tecnologías de la Información 1	1
9	Analista de Tecnologías de la Información 2	1
10	Analista de Tecnologías de la Información 3	1
11	Analista de Tesorería de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial	1
12	Analista Jurídico	1
13	Analista Jurídico de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial 1	2
14	Asistente Contable	2

15	Asistente de Estadística	1
16	Asistente de Guardalmacén	1
17	Asistente De Presupuesto	1
18	Asistente de Talento Humano de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial	1
19	Asistente en Mantenimiento de Equipos electrónicos	1
20	Auxiliar de Alimentación	1
21	Auxiliar de Servicios	2
22	Chofer de Vehículos Livianos	1
23	Conductor administrativo	3
24	Conserje	1
25	Conserje Externo	1
26	Facturador Marítimo	1
27	Guardia De Instalación Portuaria	12
28	Inspector de Carga y Seguridad	4
29	Inspector Operativo de Control de Contaminación	1
30	Intendente de Contaminación Marítima encargada	1
31	Intendente De Protección Marítima	1
32	Intendente de Protección Marítima del Terminal Petrolero, Encargado	1
33	Inventariador	1
34	Jefe De Servicios Institucionales	1
35	Jefe de Servicios Institucionales, Encargado	1
36	Jefe Financiero	1
37	Jefe Financiero -rol	1
38	Maquinista de Embarcaciones	2
39	Marinero	4
40	Mecánico tornero	1
41	Motorista de Embarcaciones	2
42	Motorista De Embarcaciones Mayores	1
43	Operador de CCTV	2
44	Operador de Comunicaciones	5
45	Operador de Equipos Control Contaminación	2
46	Operador General Certificado	2
47	Proveedor	1
48	Secretaria	2
49	Secretaria de Subsecretaría / Coordinación General	1
50	Secretaria Ejecutiva 1	1
51	Superintendente de Balao Encargada	1
52	Superintendente De Terminal Petrolero	1
53	Supervisor de Maniobras y Comunicaciones	1
54	Supervisor de Mantenimiento Marítimo	1
55	Supervisores de Instalaciones Portuarias	2
56	Técnico De Control De Contaminación	1
57	Técnico De Mantenimiento	1

58	Técnico de Seguridad Electrónica	1
59	Técnico en motores a diésel	2
60	Técnico líder de embarcación 1	16
61	Técnico líder de Embarcación 2	2
62	Tesorero	1
	TOTAL	120

Fuente: <https://www.obraspublicas.gob.ec/transparencia/>

### 5.3.2 Muestra

En opinión de (Hernández Sampieri, 2014) :es una parte de la población considerada en una investigación la misma que luego es tomada aleatoriamente es decir con la misma probabilidad de ser elegidas. Para determinar el tamaño de muestra se utiliza la fórmula que se describe a continuación:

Formula sugerida

$$n = \frac{NZ^2 pq}{d^2 (N-1) + Z^2 pq}$$

Donde:

Z: Valor de la abscisa de la curva normal para una probabilidad del 95% de confianza.

p: Trabajadores (Se asume  $p = 0.5$ )

q: Trabajadores (Se asume  $q = 0.5$ )

e : Margen de error 5%

N: usuarios

n : Tamaño de muestra

A un nivel de confianza de 95% y 5% como margen de error la muestra a seleccionar será:

$$(1.96)^2 (0.5) (0.5) (120)$$

$$n = \text{-----}$$

$$(0.05)^2 (120-1) + (1.96)^2 (0.5) (0.5)$$

$$n = 3.8416 * 0,25 * 120 / 0,0025 * 119 + 3.8416 * 0.25 =$$

$$n = 115,248 / 0,2975 + 0.9604 =$$

$$n = 115,248 / 1.2579 = 91,619365$$

$$n = 92$$

**La muestra población para la investigación estará conformada por 92 trabajadores.**

## **5.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

### **5.4.1 Técnicas**

La encuesta que permite recolectar datos sobre determinados temas de un grupo o población ya en forma directa o indirecta. (Zapata, 2005)

### **5.4.2 Instrumentos**

Se empleó el cuestionario a fin de obtener datos para ser analizados mediante la estadística. (Videra-García, 2013) La validez de la investigación, fue dada por la evaluación de tres expertos conocedores del tema de investigación.

### **5.4.3 Procesamiento y análisis de datos**

Se obtuvieron los datos posterior a la aplicación de los instrumentos, los cuales se registraron en el Excel, posteriormente se analizaron y agruparon de acuerdo a las dimensiones para lo cual se empleó adicionalmente el SPSS V26. De los datos procesados se obtuvo la estadística descriptiva y la inferencial mediante el empleo de Rho de Spearman para determinar la aceptación o rechazo de las hipótesis planteadas en la investigación, determinándose los resultados correspondientes.

### **5.4.4 Validez y confiabilidad**

La validez de presente proyecto, lo confirma el asesor y los tres expertos que han examinado y han sugerido una serie de recomendaciones para convertir este trabajo de investigación en un aporte a la sociedad.

**Confiabilidad.** Para determinar que la encuesta a utilizar es válida, se elaboró un plan piloto a 21 personas, los resultados obtenidos fueron ingresados al programa estadístico IBM SPSS Statistics versión 25 de 64 bits. La fiabilidad se la midió con el índice Alfa de Cronbach y así determinar que las preguntas están correlacionadas.

Los resultados de la prueba de fiabilidad se mostraron conforme la siguiente escala:

Tabla No. 3 - Escala de valores de Alfa de Cronbach

Escala de valores de Alfa de Cronbach

Intervalo al que pertenece el coeficiente alfa de Cronbach	Valoración de la fiabilidad de los ítems analizados
[0 ; 0,5[	Inaceptable
[0,5 ; 0,6[	Pobre
[0,6 ; 0,7[	Débil
[0,7 ; 0,8[	Aceptable
[0,8 ; 0,9[	Bueno
[0,9 ; 1]	Excelente

Por: Eduardo Chaves- Barboza y Laura Rodríguez-Miranda

Variable X

#### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,996	12

De acuerdo con la prueba de Alfa de Cronbach 0,996 la variable (X) nos indica que tiene una excelente viabilidad por lo que debe ser aplicado el instrumento en la investigación.

Variable Y

#### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,996	12

De acuerdo con la prueba de Alfa de Cronbach 0,996 la variable (Y) nos indica que tiene una excelente viabilidad por lo que debe ser aplicado el instrumento en la investigación.

#### **5.4.5 Ética en la investigación**

La ética de Sócrates se basa en la certeza lógica: la virtud consiste en el conocimiento y el mal único que es la ignorancia, solo obedece a un error o desviación del alma. (Gomez, 2021) En términos generales Sócrates nos advierte que la gran condena por falta de ética es la ignorancia y con respecto sobre la ética en la investigación significaría carecer de herramientas que no permitan alcanzar la titulación.

Esta investigación en particular es casi única en el Ecuador y ha requerido conocer muchos aspectos de sistemas que se manejan en otros continentes. La singularidad de la limitación de estudio y la amplitud del tema ha significado reconocer con mucha ética los problemas que existen, La privacidad de los resultados individualmente se los manejó muy reservadamente para que los usuarios respondan con la verdad y no se vean sometidos a confrontaciones o discrepancias cuando el trabajo se publique. Cabe señalar que la investigación no atenta contra el código de principios de ética y moral de la universidad; tampoco atenta contra el medio ambiente y la salud de personas, animales y plantas.

## CAPÍTULO VI

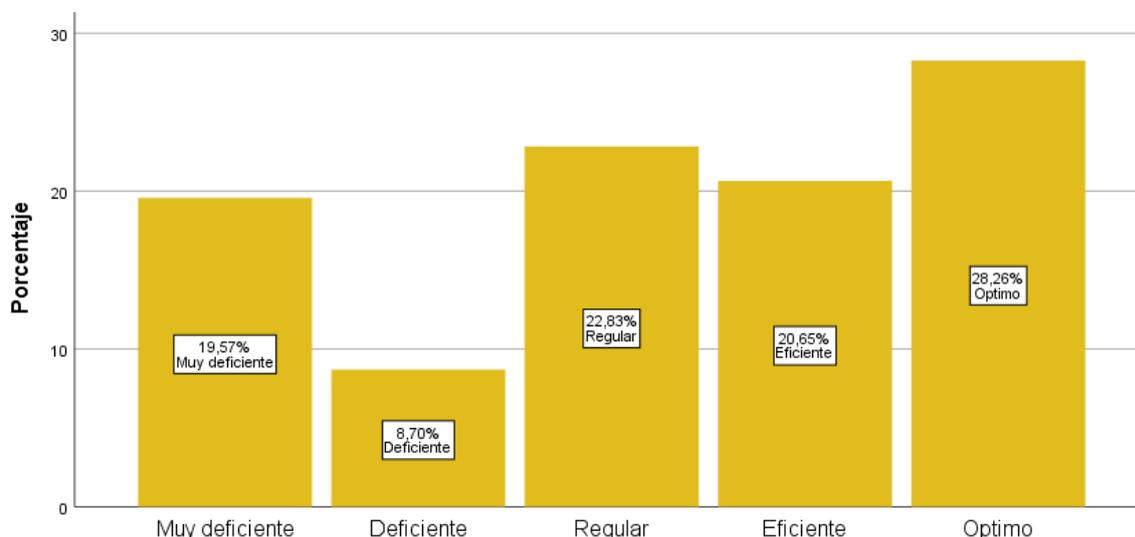
### RESULTADOS

#### 6.1 ANÁLISIS DESCRIPTIVO

Tabla No. 4: ¿Considera usted que la planificación privada del sistema de administración portuario de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) sería?

**Tabla No.1: ¿Considera usted que la planificación privada del sistema de administración portuario de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) sería?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	18	19,6
Deficiente	8	8,7
Regular	21	22,8
Eficiente	19	20,7
Optimo	26	28,3
Total	92	100,0



**P1: ¿Considera Ud., que la planificación privada del sistema de administración portuario de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) sería?**

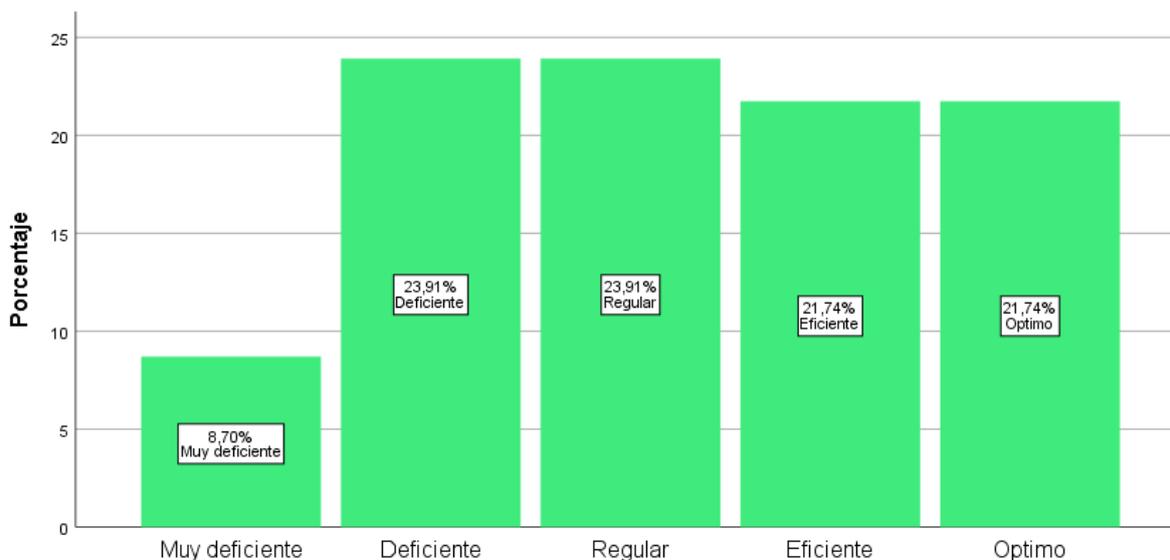
Figura No. 1 ¿Considera Ud., que la planificación privada del sistema de administración portuario de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) sería?

Según el Figura no.1 considera que la planificación privada del sistema de administración portuario de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) sería: con el 28,26% Optimo, 20,65% Eficiente, 22,83% Regular, 8,70% Deficiente y 19,57% Muy deficiente.

Tabla No. 5: ¿Cree usted que la Organización del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) es?

**Tabla No.2: ¿Cree usted que la Organización del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) es?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	8	8,7
Deficiente	22	23,9
Regular	22	23,9
Eficiente	20	21,7
Optimo	20	21,7
Total	92	100,0



**P2: ¿Cree usted que la Organización del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) es?**

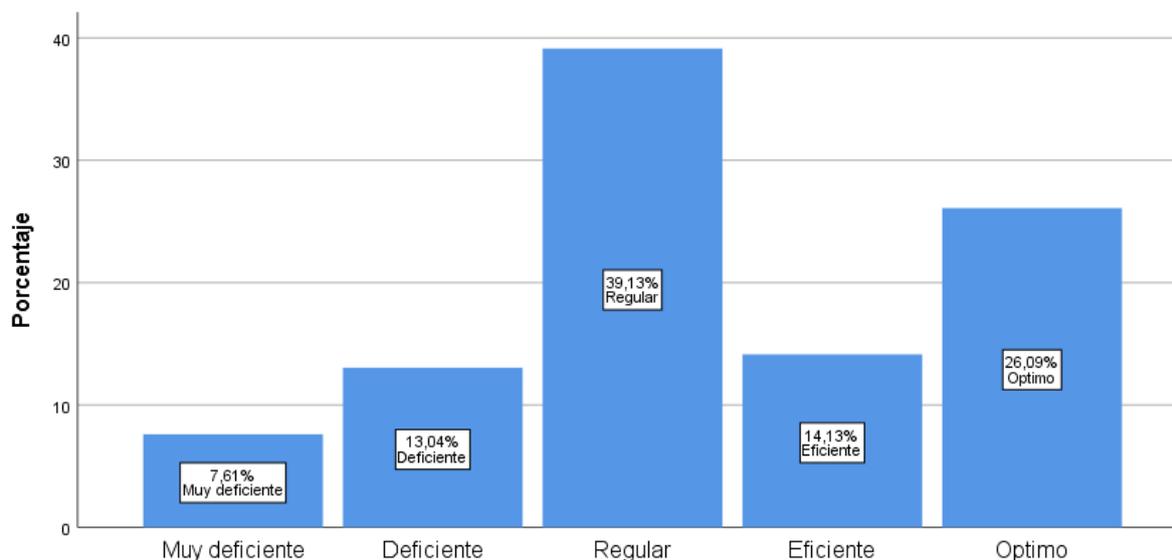
Figura No. 2: ¿Cree usted que la Organización del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) es?

Según el Figura no.2 considera la Organización del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos (SPTM) es: con el 21,74% Optimo, 21,74% Eficiente, 23,91% Regular, 23,91% Deficiente y 8,70% Muy deficiente.

Tabla No. 6: ¿Cree usted que la decisión actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) es?

**Tabla No. 3: ¿Cree usted que la decisión actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) es?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	7	7,6
Deficiente	12	13,0
Regular	36	39,1
Eficiente	13	14,1
Optimo	24	26,1
Total	92	100,0



**P3: ¿Cree usted que la decisión actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) es?**

Figura No. 3 Cree usted que la decisión actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) es?

Según el Figura no.3 los encuestados creen que la decisión actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puertos (SPTMF) es: con el 26,09% Optimo, 14,13% Eficiente, 39,13% Regular, 13,04% Deficiente y 7,61% Muy deficiente.

Tabla No. 7: ¿Considera usted que el control actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puerto es?

**Tabla No. 4: ¿Considera usted que el control actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puerto es?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	12	13,0
Deficiente	20	21,7
Regular	32	34,8
Eficiente	16	17,4
Optimo	12	13,0
Total	92	100,0



**P4: ¿Considera usted que el control actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puerto es ?**

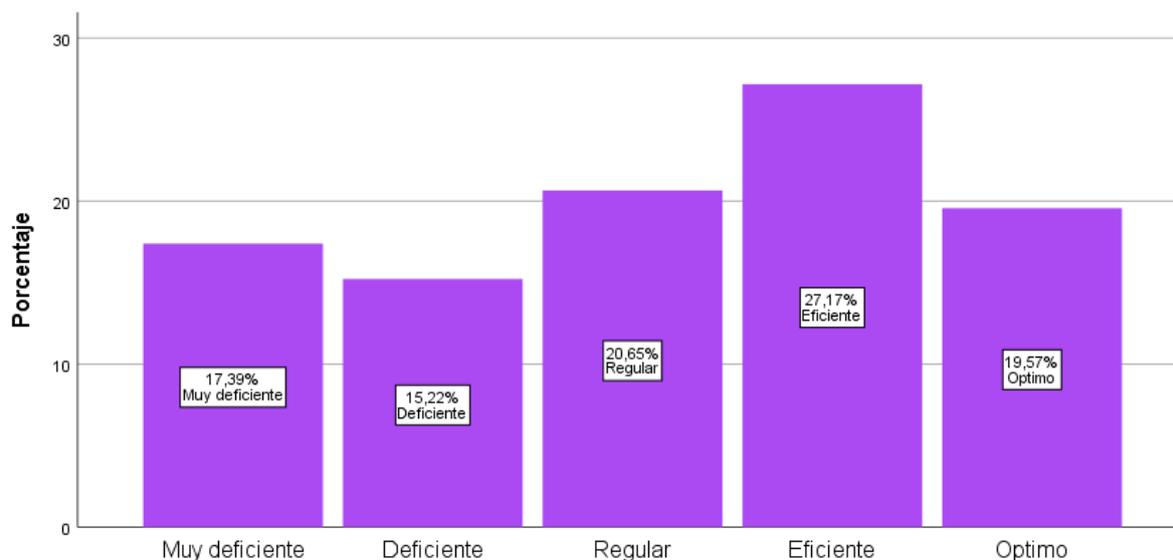
Figura No. 4 ¿Considera usted que el control actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puerto es?

Según el Figura no.4 los encuestados creen que el control actual del sistema de administración portuario privado de la Subsecretaría de Puerto es ? con el 13,04% Optimo, 17,36% Eficiente, 34,78 Regular, 21,74% Deficiente y 13,04% Muy deficiente.

Tabla No. 8: ¿Cree usted que los objetivos por parte del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) es?

**Tabla No. 5: ¿Cree usted que los objetivos por parte del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) es?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	16	17,4
Deficiente	14	15,2
Regular	19	20,7
Eficiente	25	27,2
Optimo	18	19,6
Total	92	100,0



**P5: ¿Cree usted que los objetivos por parte del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) es?**

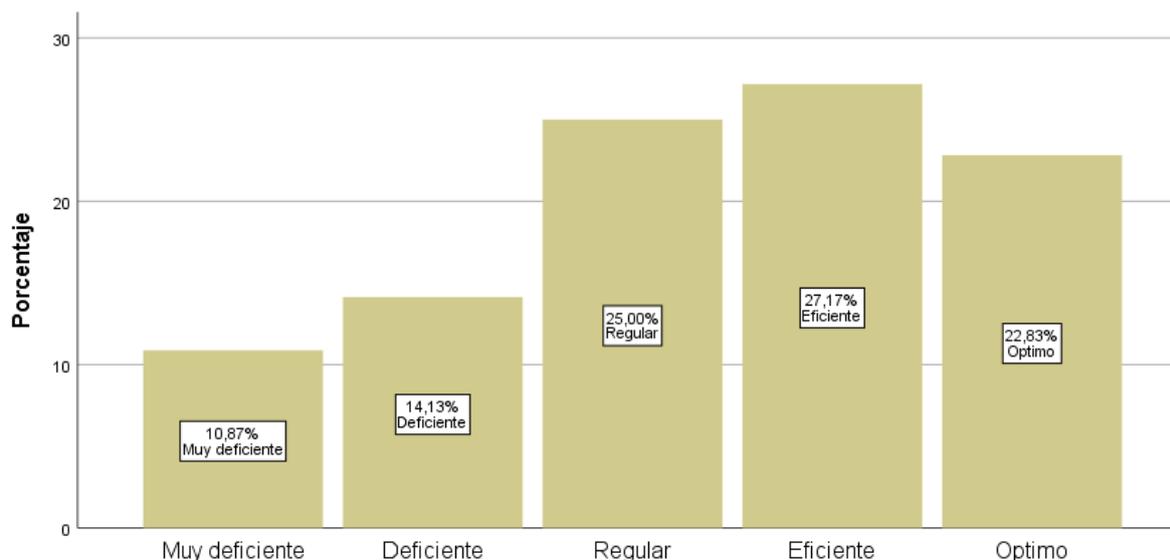
Figura No. 5: ¿Cree usted que los objetivos por parte del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) es?

Según el Figura no.5 los encuestados creen que los objetivos por parte del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) son: con el 19,57% Optimo, 27,10% Eficiente, 20,65 Regular, 15,22% Deficiente y 17,39% Muy deficiente.

Tabla No. 9: ¿Conoce usted las metas propuestas del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y son?

**Tabla No. 6: ¿Conoce usted las metas propuestas del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y son?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	10	10,9
Deficiente	13	14,1
Regular	23	25,0
Eficiente	25	27,2
Optimo	21	22,8
Total	92	100,0



**P6: ¿Conoce usted las metas propuestas del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y son?**

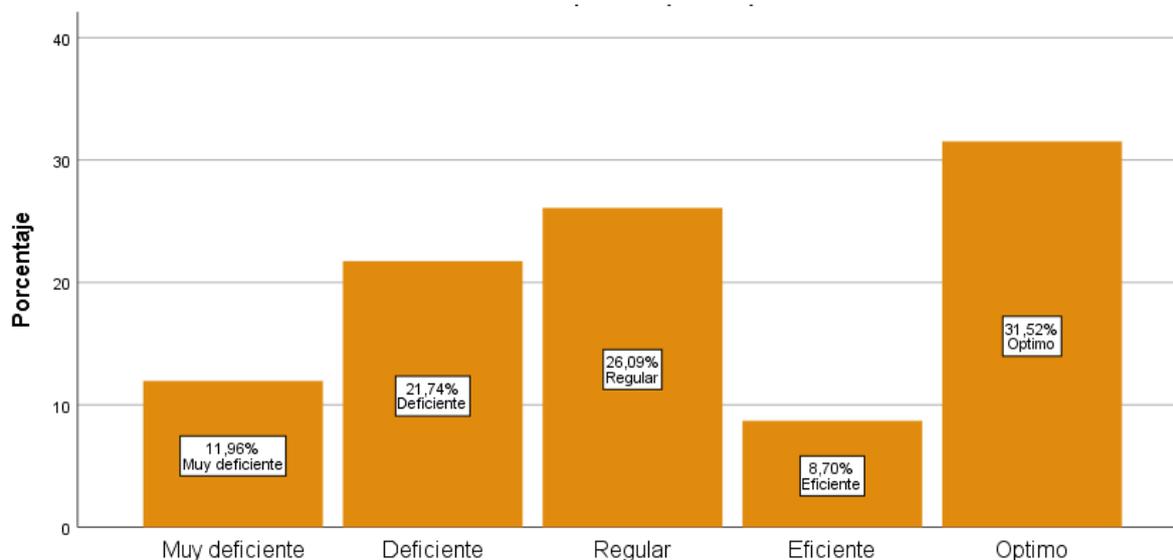
Figura No. 6: ¿Conoce usted las metas propuestas del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y son?

Según el Figura no.6 los encuestados creen que las metas propuestas del sistema de administración portuario público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) el 22,83% Optimo, 27,17% Eficiente, 25% Regular, 14,13% Deficiente y 10,87% Muy deficiente.

Tabla No. 10: ¿Cree usted que la distribución equitativa de cargos por parte del sistema político público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) es?

**Tabla No. 7: ¿Cree usted que la distribución equitativa de cargos por parte del sistema político público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) es?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	11	12,0
Deficiente	20	21,7
Regular	24	26,1
Eficiente	8	8,7
Optimo	29	31,5
Total	92	100,0



**P7: ¿Cree usted que la distribución equitativa de cargos por parte del sistema político público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) es?**

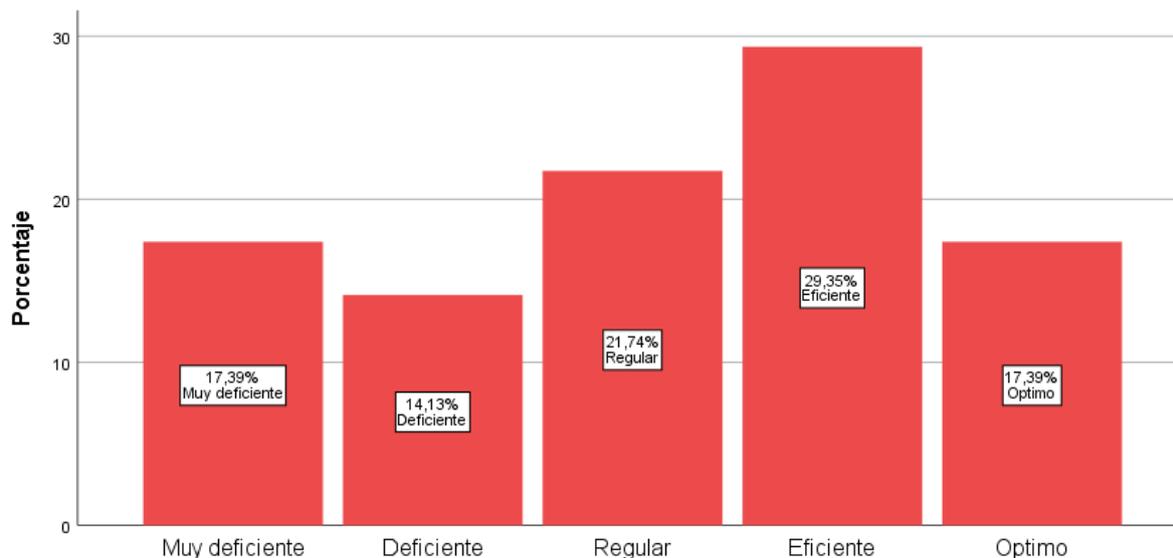
Figura No. 7: ¿Cree usted que la distribución equitativa de cargos por parte del sistema político público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) es?

Según el Figura no.7 los encuestados creen que la distribución equitativa de cargos por parte del sistema político público de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) el 31,52% Optimo, 8,70% Eficiente, 26,09% Regular, 21,74% Deficiente y 11,96% Muy deficiente.

Tabla No. 11: ¿Considera usted que las evaluaciones programadas del sistema de administración portuario público en la Subsecretaría de puertos (SPTMF) son?

**Tabla No. 8: ¿Considera usted que las evaluaciones programadas del sistema de administración portuario público en la Subsecretaría de puertos (SPTMF) son?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	16	17,4
Deficiente	13	14,1
Regular	20	21,7
Eficiente	27	29,3
Optimo	16	17,4
Total	92	100,0



**P8: ¿Considera usted que las evaluaciones programadas del sistema de administración portuario público en la Subsecretaría de puertos (SPTMF) son?**

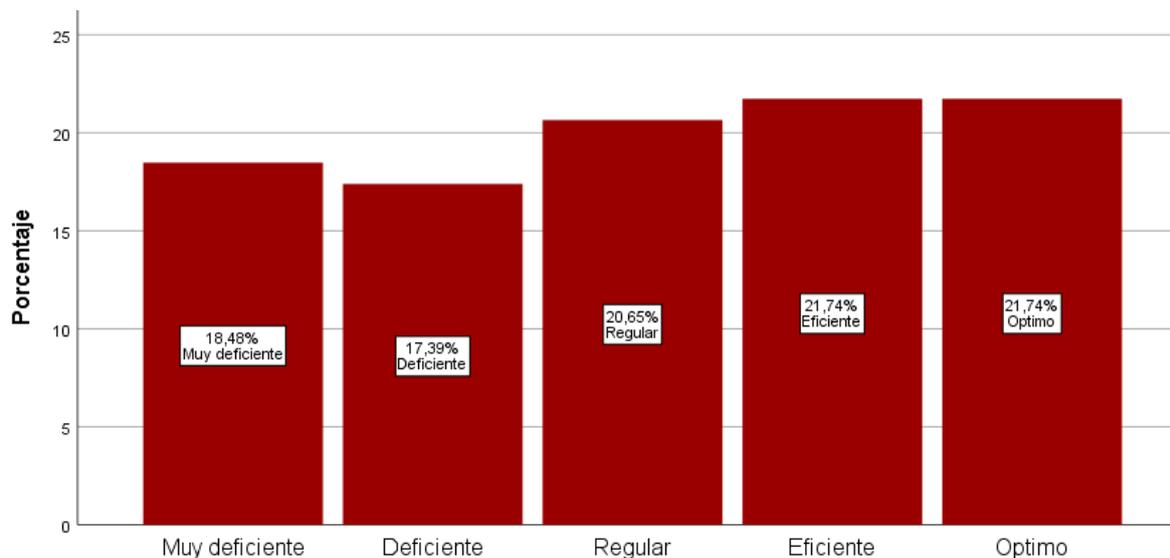
Figura No. 8: ¿Considera usted que las evaluaciones programadas del sistema de administración portuario público en la Subsecretaría de puertos (SPTMF) son?

Según el Figura no.8 los encuestados creen que las evaluaciones programadas del sistema de administración portuario público en la Subsecretaría de puertos (SPTMF) el 17,39% Optimo, 29,35% Eficiente, 21,74% Regular, 14,13% Deficiente y 17,39% Muy deficiente.

Tabla No. 12: ¿Considera usted qué sector importador recibe asesoría de un sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y estas son?

**Tabla No.9: ¿Considera usted qué sector importador recibe asesoría de un sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y estas son?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	17	18,5
Deficiente	16	17,4
Regular	19	20,7
Eficiente	20	21,7
Optimo	20	21,7
Total	92	100,0



**P9: ¿Considera usted que sector importador recibe asesoría de un sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y estas son?**

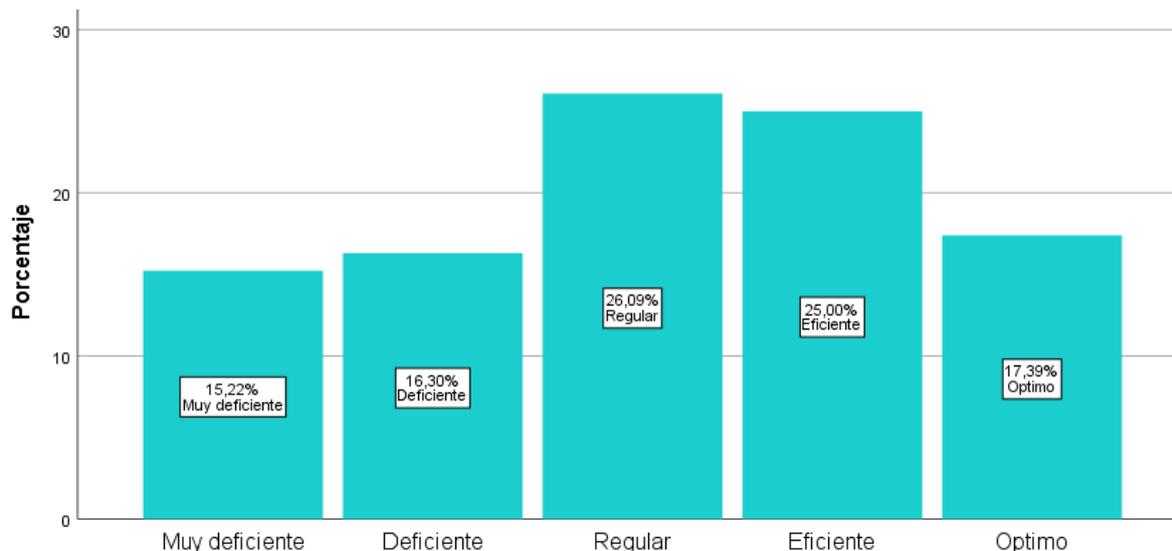
Figura No. 9: ¿Considera usted qué sector importador recibe asesoría de un sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y estas son?

Según el Figura no.9 los encuestados creen que el sector importador recibe asesoría de un sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) con el 21,74% Optimo, 21,74% Eficiente, 20,65% Regular, 17,39% Deficiente y 18,48% Muy deficiente.

Tabla No. 13: ¿Conoce usted qué sector exportador recibe asesoría de un sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y estas son?

**Tabla No. 10: ¿Conoce usted qué sector exportador recibe asesoría de un sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y estas son?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	14	15,2
Deficiente	15	16,3
Regular	24	26,1
Eficiente	23	25,0
Optimo	16	17,4
Total	92	100,0



**P10: ¿Conoce usted que sector exportador recibe asesoría de un sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y estas son?**

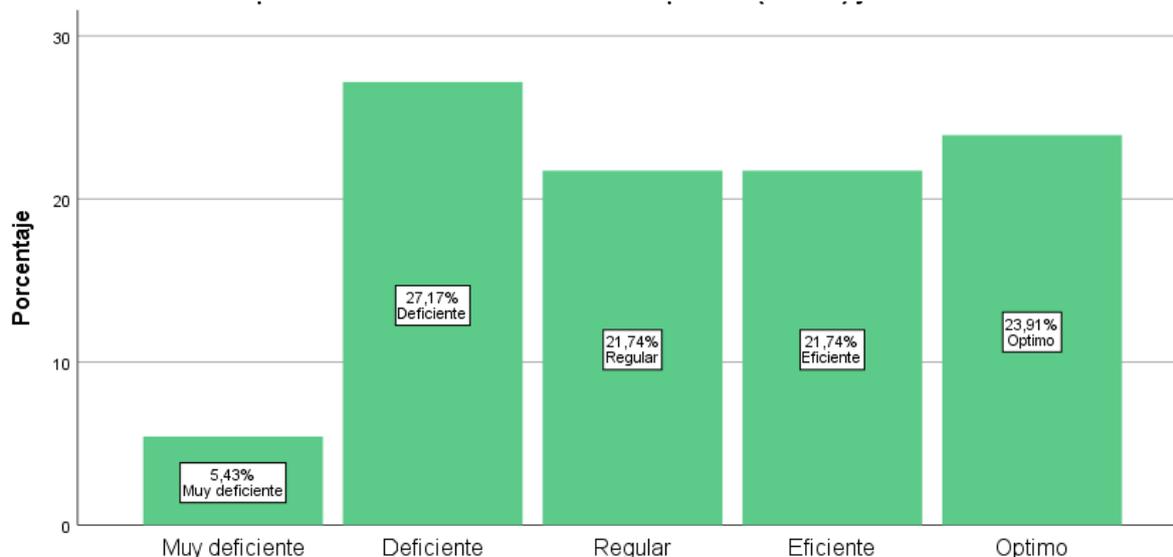
Figura No. 10: ¿Conoce usted qué sector exportador recibe asesoría de un sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y estas son?

Según el Figura no.10 los encuestados creen que el sector exportador recibe asesoría de un sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) el 17,39% Optimo, 25% Eficiente, 26,09% Regular, 16,20% Deficiente y 15,22% Muy deficiente.

Tabla No. 14: ¿Cree usted que las condiciones del mercado son impulsadas por el sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y son?

**Tabla No. 11: ¿Cree usted que la condiciones del mercado son impulsadas por el sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y son?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	5	5,4
Deficiente	25	27,2
Regular	20	21,7
Eficiente	20	21,7
Optimo	22	23,9
Total	92	100,0



**P11: ¿Cree usted que las condiciones del mercado son impulsadas por el sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y son?**

Figura No. 11: ¿Cree usted que las condiciones del mercado son impulsadas por el sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) y son?

Según el Figura no.11 los encuestados creen las condiciones del mercado son impulsadas por el sistema de administración portuario por concesión de la Subsecretaría de puertos (SPTMF) el 23,91% Optimo, 21,74% Eficiente, 21,74% Regular, 27,17% Deficiente y 5,43% Muy deficiente.

Tabla No. 15: ¿Considera usted que las transacciones comerciales son?

**Tabla No. 12: ¿Considera usted que las transacciones comerciales son?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	17	18,5
Deficiente	19	20,7
Regular	26	28,3
Eficiente	13	14,1
Optimo	17	18,5
Total	92	100,0

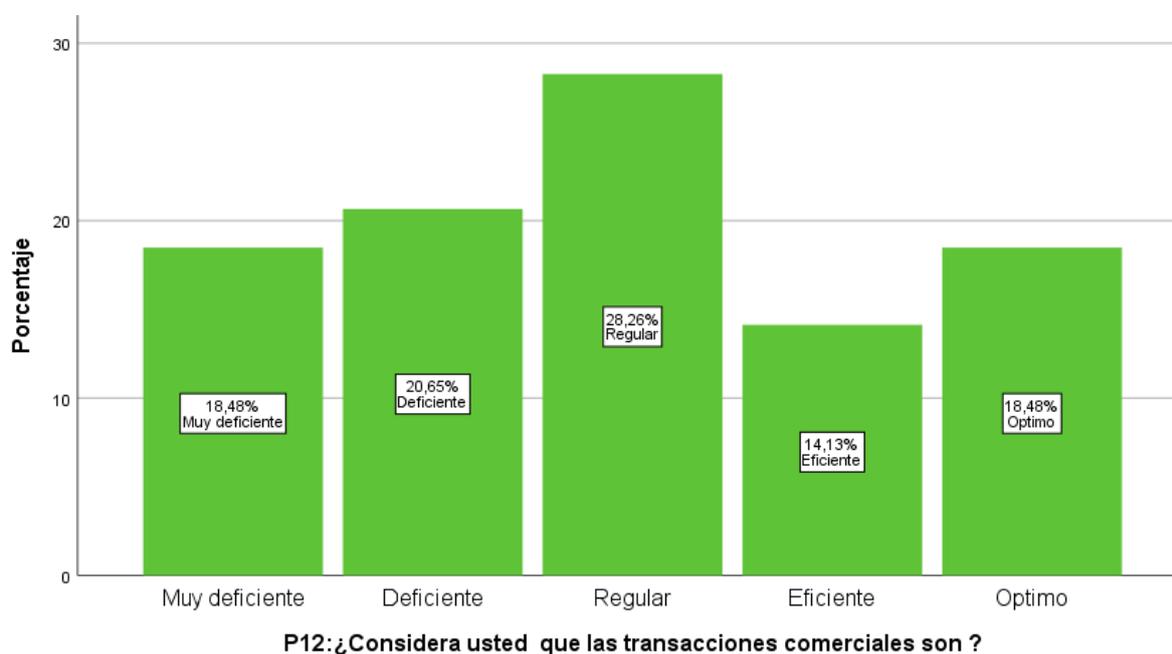


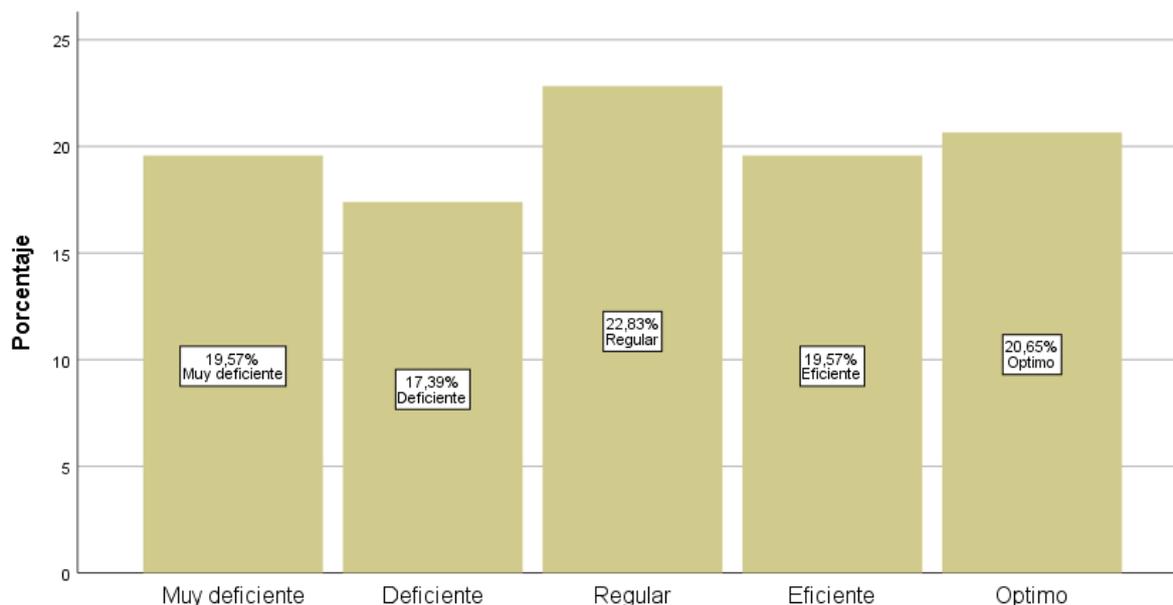
Figura No. 12: ¿Considera usted que las transacciones comerciales son?

Según el Figura no.12 los encuestados opinan que las transacciones comerciales son el 16,48% Optimo, 14,13% Eficiente, 28,26% Regular, 20,65% Deficiente y 18,48% Muy deficiente.

Tabla No. 16: ¿Considera usted que las entidades públicas cubren la demanda laboral y son?

**Tabla NO. 13: ¿Considera usted que las entidades públicas cubren la demanda laboral y son?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	18	19,6
Deficiente	16	17,4
Regular	21	22,8
Eficiente	18	19,6
Optimo	19	20,7
Total	92	100,0



**P13: ¿Considera usted que las entidades públicas cubren la demanda laboral y son?**

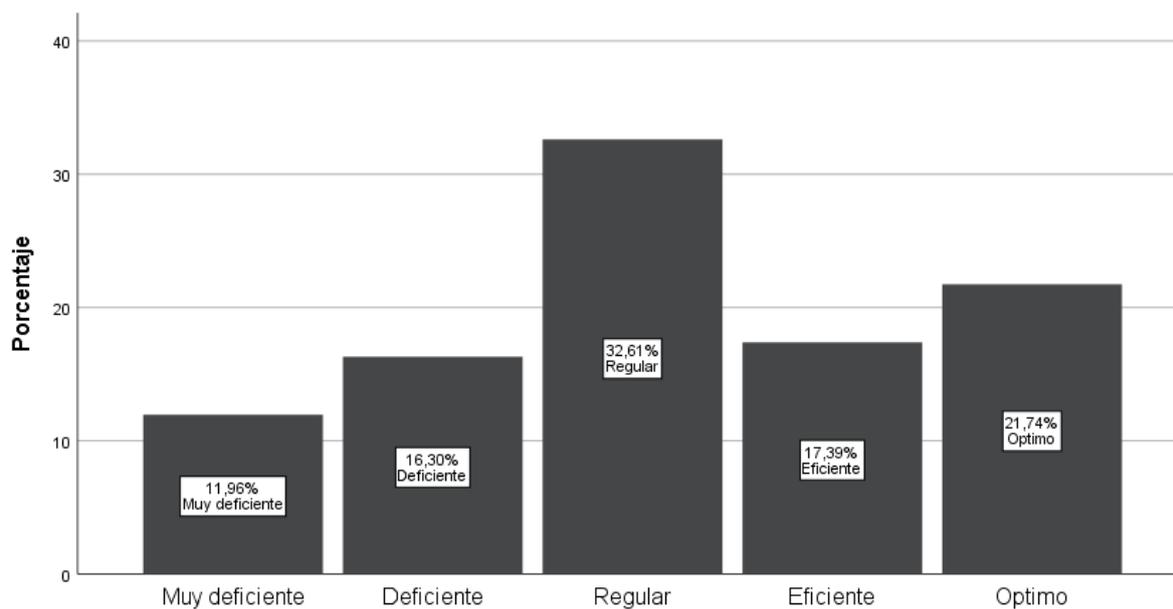
Figura No. 13: ¿Considera usted que las entidades públicas cubren la demanda laboral y son?

Según el Figura no.13 los encuestados creen que las entidades públicas cubren la demanda laboral en un 20,65% Optimo, 19,57% Eficiente, 22,83% Regular, 17,39% Deficiente y 19,57% Muy deficiente.

Tabla No. 17: ¿Cree usted que las entidades privadas cubren la demanda laboral y son?

**Tabla No. 14: ¿Cree usted que las entidades privadas cubren la demanda laboral y son?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	11	12,0
Deficiente	15	16,3
Regular	30	32,6
Eficiente	16	17,4
Optimo	20	21,7
Total	92	100,0



P14: ¿Cree usted que las entidades privadas cubren la demanda laboral y son?

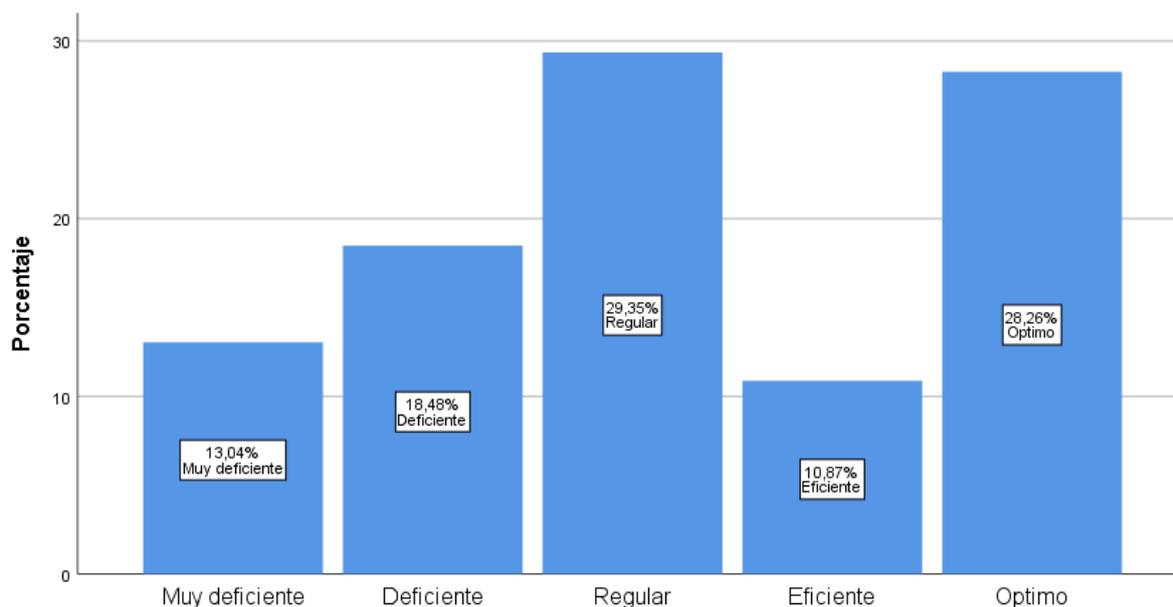
Figura No. 14: ¿Cree usted que las entidades privadas cubren la demanda laboral y son?

Según el Figura no.14 los encuestados creen que las entidades privadas cubren la demanda laboral en un 21,74% Optimo, 17,39% Eficiente, 32,61% Regular, 16,30% Deficiente y 11,96% Muy deficiente.

Tabla No. 18: ¿Opina usted que las entidades extranjeras cubren la demanda laboral y son?

Tabla No. 15: ¿Opina usted que las entidades extranjeras cubren la demanda laboral y son?

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	12	13,0
Deficiente	17	18,5
Regular	27	29,3
Eficiente	10	10,9
Optimo	26	28,3
Total	92	100,0



P15: ¿Opina usted que la entidades extranjeras cubren la demanda laboral y son?

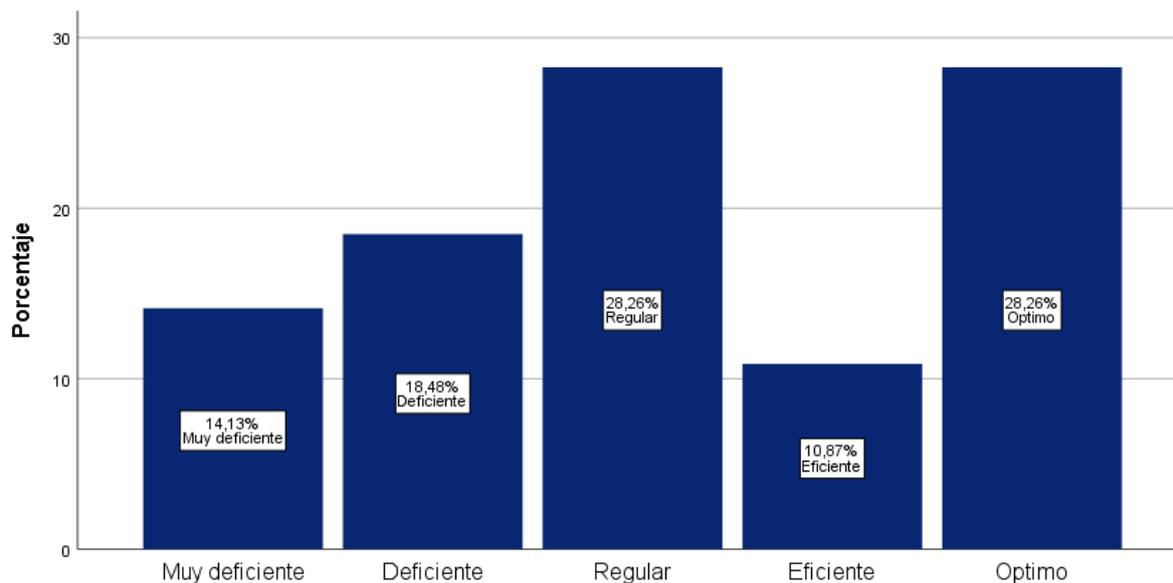
Figura No. 15: ¿Opina usted que las entidades extranjeras cubren la demanda laboral y son?

Según el Figura no.15 los encuestados creen que las entidades extranjeras cubren la demanda laboral en un 28,26% Optimo, 10,87% Eficiente, 29,35% Regular, 18,48% Deficiente y 13,04% Muy deficiente.

Tabla No. 19: ¿Considera usted que las compañías dedicadas al coaching laboral cubren la demanda laboral y son?

**P16: ¿Considera usted que las compañías dedicadas al coaching laboral cubren la demanda laboral y son ?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	13	14,1
Deficiente	17	18,5
Regular	26	28,3
Eficiente	10	10,9
Optimo	26	28,3
Total	92	100,0



**P16: ¿Considera usted que las compañías dedicadas al coaching laboral cubren la demanda laboral y son ?**

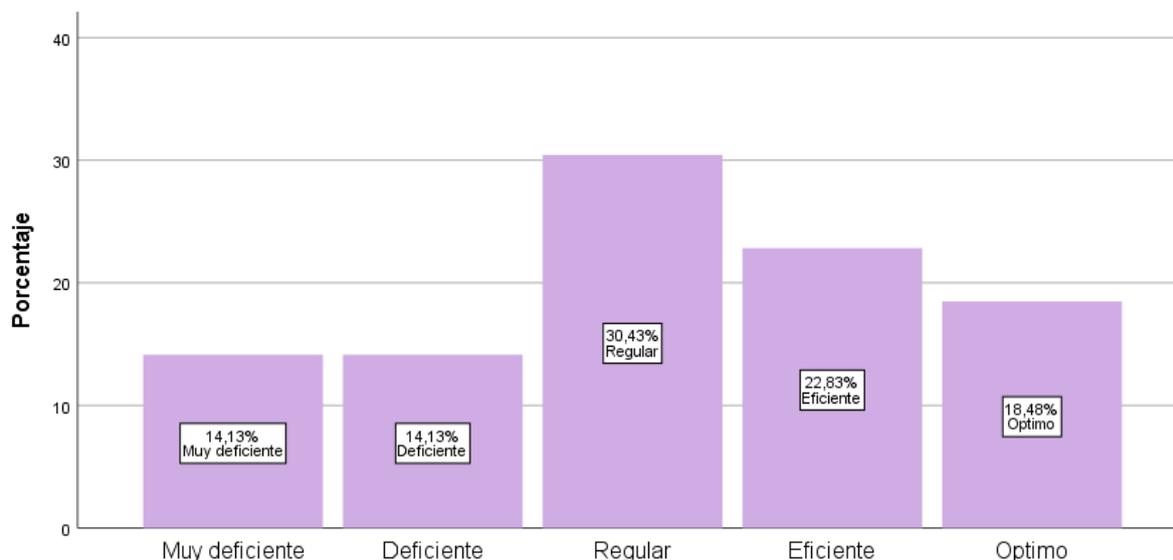
Figura No. 16: ¿Considera usted que las compañías dedicadas al coaching laboral cubren la demanda laboral y son?

Según el Figura no.16 los encuestados creen que las compañías dedicadas al coaching laboral cubren la demanda laboral en un 28,26% Optimo, 10,87% Eficiente, 28,26% Regular, 18,48% Deficiente y 14,13% Muy deficiente.

Tabla No. 20: ¿Cree usted que la estructura organizacional diagnóstica de la mano de obra del sector portuario y lo realiza de forma?

**Tabla No. 17: ¿Cree usted que la estructura organizacional diagnóstica de la mano de obra del sector portuario y lo realiza de forma?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	13	14,1
Deficiente	13	14,1
Regular	28	30,4
Eficiente	21	22,8
Optimo	17	18,5
Total	92	100,0



**P17: ¿Cree usted que la estructura organizacional diagnóstica de la mano de obra del sector portuario y lo realiza de forma?**

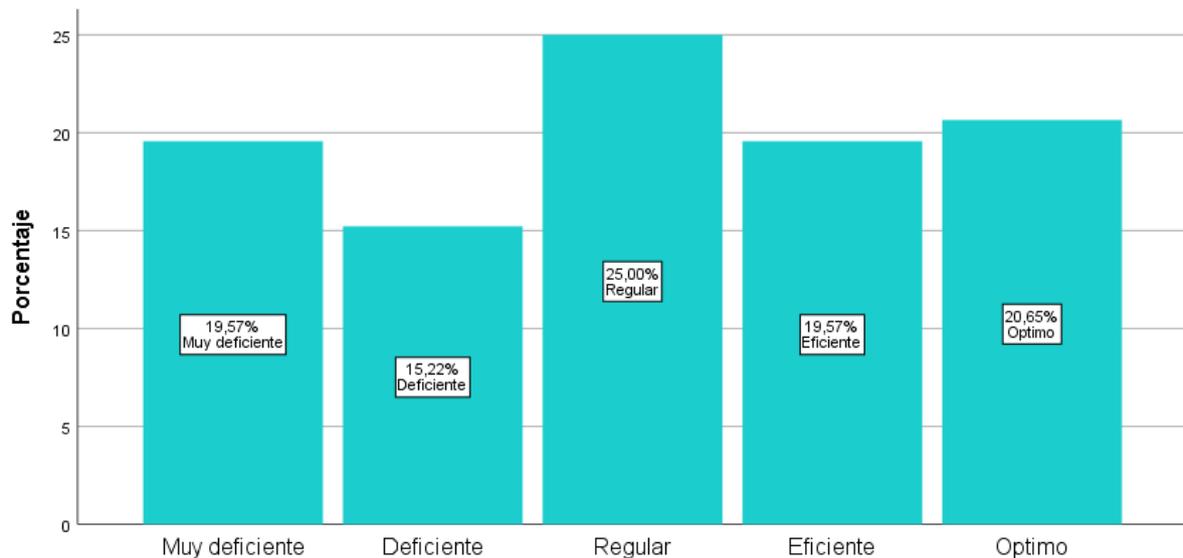
Figura No. 17: ¿Cree usted que la estructura organizacional diagnóstica de la mano de obra del sector portuario y lo realiza de forma?

Según el Figura no.17 los encuestados creen que la estructura organizacional diagnóstica de la mano de obra del sector portuario y lo realiza en un 18,48% Optimo, 22,83% Eficiente, 30,43% Regular, 14,13% Deficiente y 14,13% Muy deficiente.

Tabla No. 21: ¿Conoce usted que tan eficaz es la gestión del diagnóstico de la mano de obra del sector administrativo portuario?

**Tabla No. 18: ¿Conoce usted que tan eficaz es la gestión del diagnóstico de la mano de obra del sector administrativo portuario?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	18	19,6
Deficiente	14	15,2
Regular	23	25,0
Eficiente	18	19,6
Optimo	19	20,7
Total	92	100,0



**P18: ¿Conoce usted que tan eficaz es la gestión del diagnóstico de la mano de obra del sector administrativo portuario?**

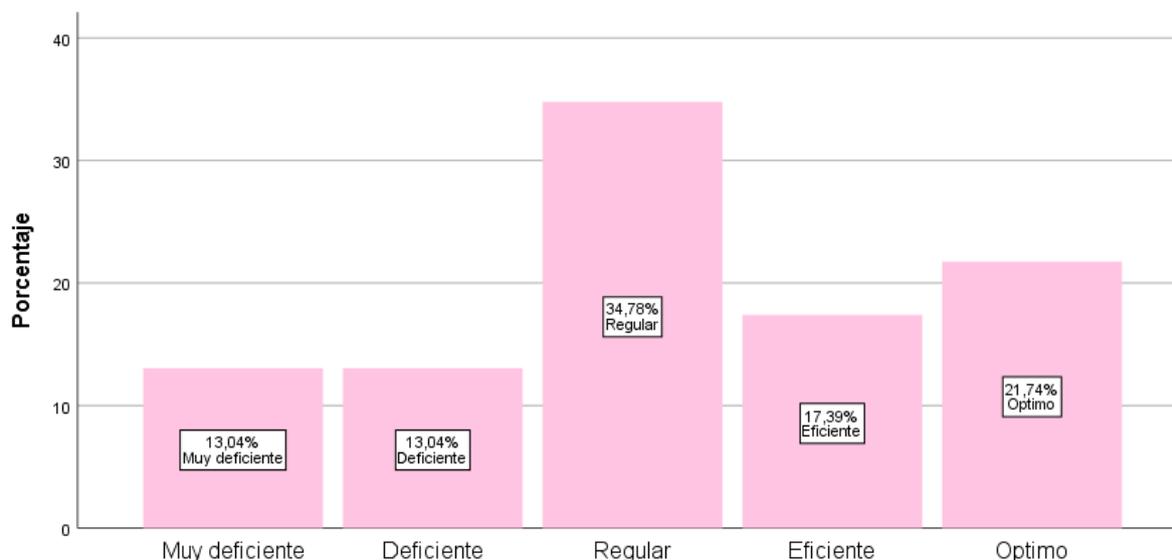
Figura No. 18: ¿Conoce usted que tan eficaz es la gestión del diagnóstico de la mano de obra del sector administrativo portuario?

Según el Figura no.18 los encuestados creen que tan eficaz es la gestión del diagnóstico de la mano de obra del sector administrativo portuario el 20,65% Optimo, 19,75% Eficiente, 25% Regular, 15,22% Deficiente y 19,57% Muy deficiente.

Tabla No. 22: ¿Qué opinión le merece a usted que el diagnóstico laboral de la mano de obra se lo efectúa con disciplina en sector administrativo portuario es?

**Tabla No. 19: ¿Qué opinión le merece a usted que el diagnóstico laboral de la mano de obra se lo efectúa con disciplina en sector administrativo portuario es?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	12	13,0
Deficiente	12	13,0
Regular	32	34,8
Eficiente	16	17,4
Optimo	20	21,7
Total	92	100,0



**P19: ¿Qué opinión le merece a usted que el diagnóstico laboral de la mano de obra se lo efectúa con disciplina en sector administrativo portuario es?**

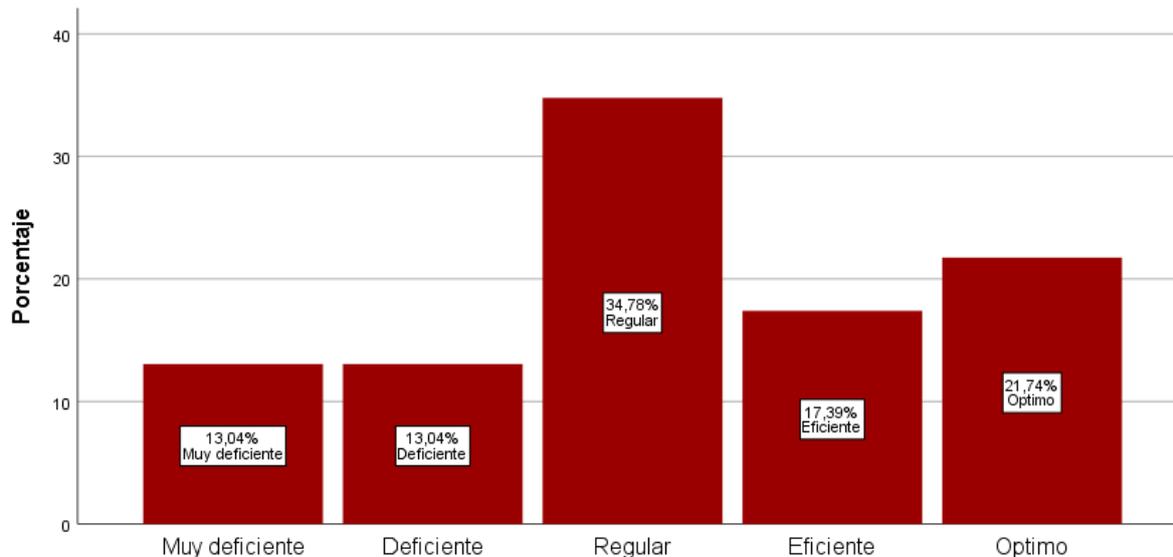
Figura No. 19: ¿Qué opinión le merece a usted que el diagnóstico laboral de la mano de obra se lo efectúa con disciplina en sector administrativo portuario es?

Según el Figura no.19 es opinión de los encuestados que el diagnóstico laboral de la mano de obra se lo efectúa con disciplina en sector administrativo portuario en un 21,74% Optimo, 17,39% Eficiente, 34,78% Regular, 13,04% Deficiente y 13,04% Muy deficiente.

Tabla No. 23: ¿Usted cree que el diagnóstico de la mano de obra se lo realiza bajo un clima social libre de intimidaciones en el sector administrativo portuario y este es?

**Tabla No. 20: ¿Usted cree que el diagnóstico de la mano de obra se lo realiza bajo un clima social libre de intimidaciones en el sector administrativo portuario y este es?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	12	13,0
Deficiente	12	13,0
Regular	32	34,8
Eficiente	16	17,4
Optimo	20	21,7
Total	92	100,0



**P20: ¿Usted cree que el diagnóstico de la mano de obra se lo realiza bajo un clima social libre de intimidaciones en el sector administrativo portuario y este es?**

Figura No. 20: ¿Usted cree que el diagnóstico de la mano de obra se lo realiza bajo un clima social libre de intimidaciones en el sector administrativo portuario y este es?

Según el Figura no.20 es opinión que el diagnóstico de la mano de obra se lo realiza bajo un clima social libre de intimidaciones en el sector administrativo portuario en un 21,74% Optimo, 17,39% Eficiente, 34,78% Regular, 13,04% Deficiente y 13,04% Muy deficiente.

Tabla No. 24: ¿Cree usted que existe el ámbito geográfico es un factor competitivo para los puertos ecuatorianos y este es?

**Tabla No. 21: ¿Cree usted que existe el ámbito geográfico es un factor competitivo para los puertos ecuatorianos y este es?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	20	21,7
Deficiente	10	10,9
Regular	24	26,1
Eficiente	16	17,4
Optimo	22	23,9
Total	92	100,0

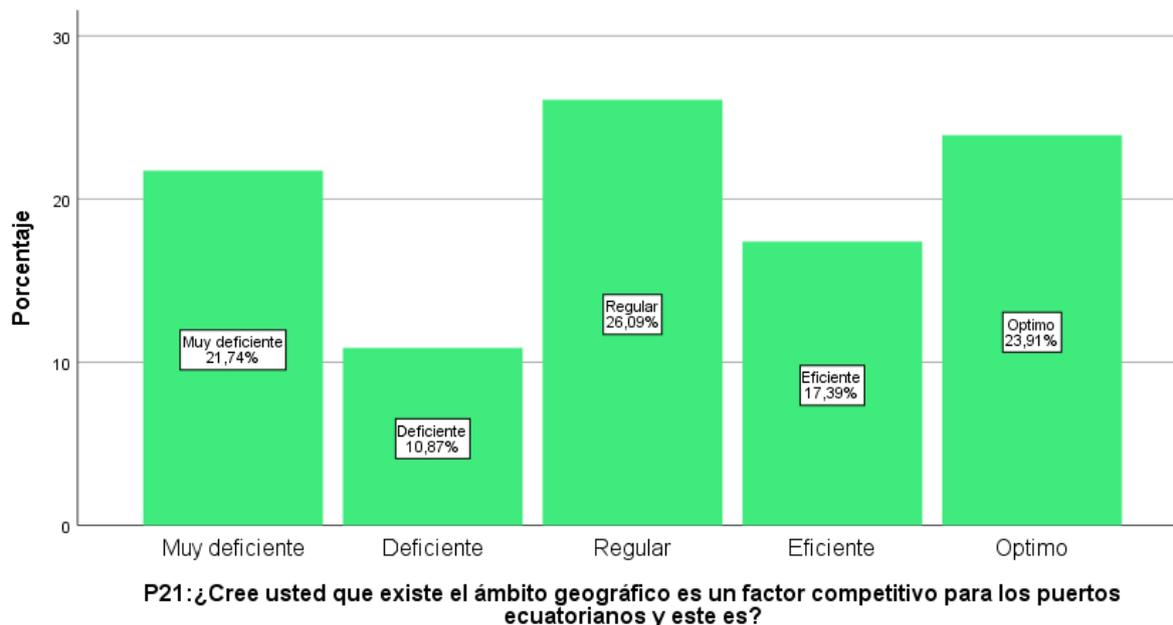


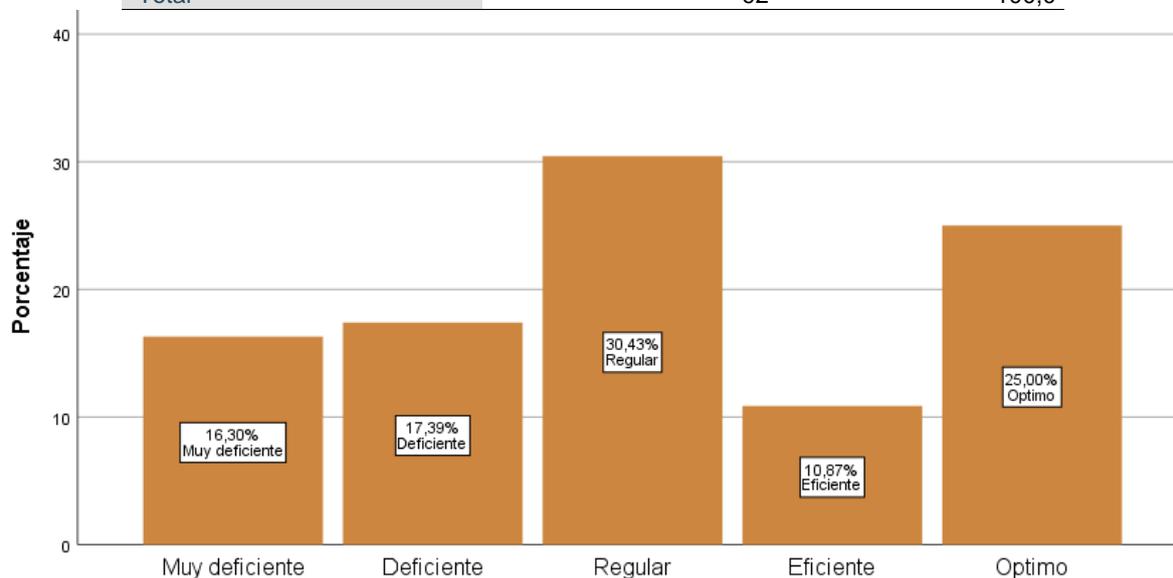
Figura No. 21: ¿Cree usted que existe el ámbito geográfico es un factor competitivo para los puertos ecuatorianos y este es?

Según el Figura no.21 el ámbito geográfico es un factor competitivo para los puertos ecuatorianos con el 23,91% Optimo, 17,39% Eficiente, 26,09% Regular, 10,87% Deficiente y 21,74% Muy deficiente.

Tabla No. 25: ¿Considera usted que las características del mercado facilitan la competitividad de los puertos en forma?

**Tabla No. 22: ¿Considera usted que las características del mercado facilitan la competitividad de los puertos en forma?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	15	16,3
Deficiente	16	17,4
Regular	28	30,4
Eficiente	10	10,9
Optimo	23	25,0
Total	92	100,0



**P22: ¿Considera usted que las características del mercado facilitan la competitividad de los puertos en forma?**

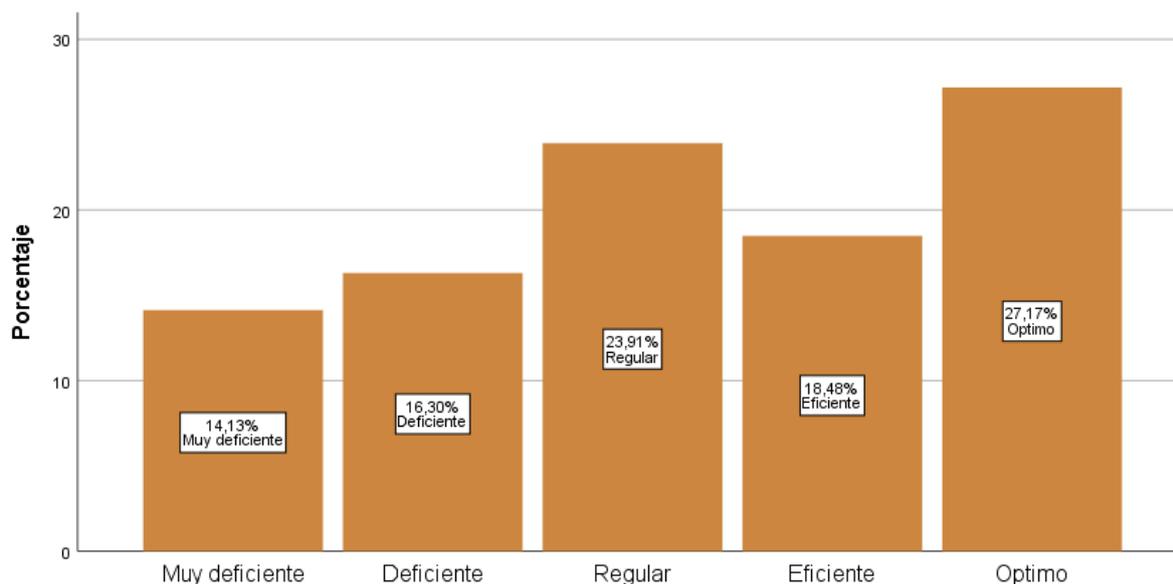
Figura No. 22: ¿Considera usted que las características del mercado facilitan la competitividad de los puertos en forma?

Según el Figura no.22 los encuestados creen que las características del mercado facilitan la competitividad de los puertos en forma que el 25% es Optimo, 10,87% Eficiente 30,43% Regular, 17,39% Deficiente y 18,30% Muy deficiente.

Tabla No. 26: ¿Considera usted una planificación del mercado para impulsar la competitividad y que esta es?

**Tabla No 23: ¿Considera usted una planificación del mercado para impulsar la competitividad y que esta es?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	13	14,1
Deficiente	15	16,3
Regular	22	23,9
Eficiente	17	18,5
Optimo	25	27,2
Total	92	100,0



**P23: ¿Considera usted una planificación del mercado para impulsar la competitividad y que esta es?**

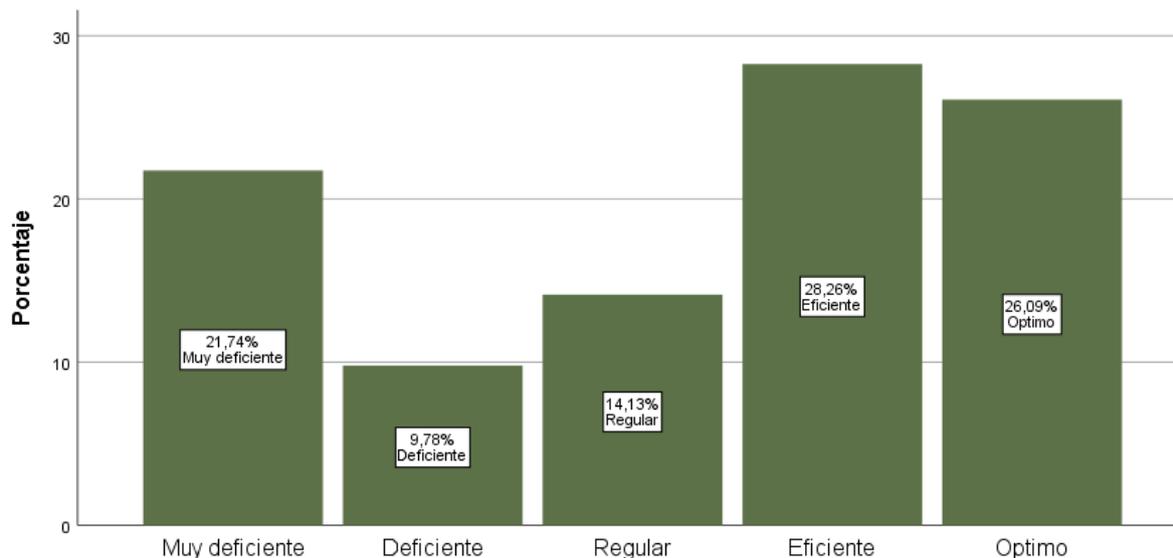
Figura No. 23: ¿Considera usted una planificación del mercado para impulsar la competitividad y que esta es?

Según el Figura no.23 los encuestados creen que una planificación del mercado para impulsar la competitividad es un 27,17% Optima, 18,48% Eficiente, 23,91% Regular, 16,30% Deficiente y 14,13% Muy deficiente.

Tabla No. 27: ¿Usted cree que el nivel de la oferta y demanda hacen competitivos a los puertos ecuatorianos y de forma?

**Tabla No. 24: ¿Usted cree que el nivel de la oferta y demanda hacen competitivos a los puertos ecuatorianos y de forma?**

Válido	Frecuencia	Porcentaje
Muy deficiente	20	21,7
Deficiente	9	9,8
Regular	13	14,1
Eficiente	26	28,3
Optimo	24	26,1
Total	92	100,0



**P24: ¿Usted cree que el nivel de la oferta y demanda hacen competitivos a los puertos ecuatorianos y de forma?**

Figura No. 24: ¿Usted cree que el nivel de la oferta y demanda hacen competitivos a los puertos ecuatorianos y de forma?

Según el Figura no.24 los encuestados creen que el nivel de la oferta y demanda hacen competitivos a los puertos ecuatorianos y de forma Optima un 26,09%, 28,26% Eficiente, 14,13% Regular, 9,78% Deficiente y 21,74% Muy deficiente.

## 6.2 ANÁLISIS INFERENCIAL

### Prueba de Normalidad

H0: Los datos siguen una distribución normal

H1: Los datos son diferentes no siguen una distribución normal

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Variable X: Sistema de administración portuaria	,115	92	,004	,962	92	,009

a. Corrección de significación de Lilliefors

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Variable Y: Competitividad de servicios	,089	92	,070	,974	92	,058

a. Corrección de significación de Lilliefors

Se utilizó Kolmogorov -Smirnov, y de acuerdo con la significancia bilateral 0,004 menor a 0,05 para la variable Sistema de Administración portuaria y de 0,070 mayor a 0,05 para la variable Competitividad de servicios. Considerando este resultado se toma como válida la significancia de menor valor, rechazando la H0 y se acepta que los datos son diferentes y no siguen una distribución normal. Por lo tanto estadísticamente debe considerarse para la contratación de la hipótesis la variable de menor significancia; habiendo utilizado la prueba de Rho Spearman.

## 6.2.1 Contratación de las Hipótesis

Tabla 1. Escala de valores del coeficiente de correlación

Valor	Significado
-1	Correlación negativa grande y perfecta
-0,9 a -0,99	Correlación negativa muy alta
-0,7 a -0,89	Correlación negativa alta
-0,4 a -0,69	Correlación negativa moderada
-0,2 a -0,39	Correlación negativa baja
-0,01 a -0,19	Correlación negativa muy baja
0	Correlación nula
0,01 a 0,19	Correlación positiva muy baja
0,2 a 0,39	Correlación positiva baja
0,4 a 0,69	Correlación positiva moderada
0,7 a 0,89	Correlación positiva alta
0,9 a 0,99	Correlación positiva muy alta
1	Correlación positiva grande y perfecta

### 6.2.1.1 Contratación de la Hipótesis General

**H1:** El sistema de administración portuaria tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

**H0:** El sistema de administración portuaria no tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

		Correlaciones	
		Variable X: Sistema de administración portuaria	Variable Y: Competitividad de servicios
Rho de Spearman			
Variable X: Sistema de administración portuaria	Coefficiente de correlación	1,000	,820**
	Sig. (bilateral)	.	,000
	N	92	92
Variable Y: Competitividad de servicios	Coefficiente de correlación	,820**	1,000
	Sig. (bilateral)	,000	.
	N	92	92

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

El coeficiente de correlación de 0,820 nos indica una correlación positiva alta y de acuerdo al sig bilateral de 0,000 nos permite rechazar H0 y aceptar que el sistema de

administración portuaria tendrá un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

### 6.2.1.2 Contrastación de las Hipótesis Específicas:

#### Contrastación de la primera Hipótesis específica:

**H1:** La administración privada tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

**H0:** La administración privada no tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

#### Correlaciones

Rho de Spearman		Dimensión 1 Administración Privada	Variable Y: Competitividad de servicios
Dimensión 1 Administración Privada	Coefficiente de correlación	1,000	,704**
	Sig. (bilateral)	.	,000
	N	92	92
Variable Y: Competitividad de servicios	Coefficiente de correlación	,704**	1,000
	Sig. (bilateral)	,000	.
	N	92	92

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

El coeficiente de correlación de 0,704 nos indica una correlación positiva alta y de acuerdo al sig bilateral de 0,000 nos permite rechazar H0 y aceptar que la administración privada tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

### Contrastación de la Segunda Hipótesis específica:

**H1:** La administración pública tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

**H0:** La administración pública no tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

### Correlaciones

Rho de Spearman		Dimensión 2 Administración Pública	Variable Y: Competitividad de servicios
Dimensión 2 Administración Pública	Coeficiente de correlación	1,000	,560**
	Sig. (bilateral)	.	,000
	N	92	92
Variable Y: Competitividad de servicios	Coeficiente de correlación	,560**	1,000
	Sig. (bilateral)	,000	.
	N	92	92

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

El coeficiente de correlación de 0,560 nos indica una correlación positiva alta y de acuerdo con el sig bilateral de 0,000 nos permite rechazar H0 y aceptar que la administración pública tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

**Contrastación de la Tercera Hipótesis específica:**

**H1:** La administración por concesiones tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

**H0:** La administración por concesiones no tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

**Correlaciones**

Rho de Spearman		Dimensión 3 Administración por Concesiones	Variable Y: Competitividad de servicios
Dimensión 3 Administración por Concesiones	Coeficiente de correlación	1,000	,566**
	Sig. (bilateral)	.	,000
	N	92	92
Variable Y: Competitividad de servicios	Coeficiente de correlación	,566**	1,000
	Sig. (bilateral)	,000	.
	N	92	92

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

El coeficiente de correlación 0,566 nos indica una correlación positiva alta y de acuerdo con el sig bilateral de 0,000 nos permite rechazar H0 y aceptar que la administración por concesiones tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

### **6.3 DISCUSIÓN DE RESULTADOS**

En la investigación según Rho de Spearman, 0,820 nos indica una correlación positiva alta y de acuerdo a la significancia bilateral de 0,000 nos permite rechazar  $H_0$  y aceptar que el sistema de administración portuaria tendrá un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022. Para Solís, V. (2021) en su tesis titulada Clasificación de los sistemas de puertos para la competitividad portuaria. Se busca determinar una clasificación de sistemas portuarios para la competitividad portuaria, por nivel de implementación, por continentes e indicadores. Se aplicó una investigación aplicada y de diseño narrativo de tópicos. Se desarrollo mediante el análisis documental, ficha de recolección. Se determinó en seis puertos que el flujo de información se desarrolla en actividades de ventanilla única, sistema de comunidad portuaria y el sistema de identificación así como mediante otros sistemas como el operativo en el terminal, puertas automatizas y el de citas por camion se retroalimentan de información y finalmente se logran optimizar las operaciones en los puertos antes mencionados. Así mismo Parra, J. (2021), en su propuesta doctoral titulada Propuesta de un nuevo modelo de gobernanza portuaria del sistema portuario español basado en la eficiencia y la competitividad para optar por el grado doctor en Sistemas de Ingeniería Civil en la Universidad Politécnica de Madrid en la ciudad de Madrid, España. El autor planteo una serie de mejoras al Sistema Portuario español vigente y establecieron comparaciones para determinar en las agrupaciones la eficiencia de las operaciones y en forma financiera. En relación a la Ley de Marina Mercante y Puertos del Estado, en las diferentes actividades de interés general y de autogestión, cambios de las tasas portuarias y los ingresos diferentes puertos.

También Velazco, B. (2019), en su tesis titulada La Gestión portuaria y su influencia en la competitividad del puerto de Ilo para optar el grado académico de Maestro en Management Internacional en la Universidad Privada de Tacna, en la ciudad de Tacna, Perú.

Un alto porcentaje (70%) indican que es inadecuada la administración portuaria y el resto de muy adecuada; asimismo la consideran como regular en el nivel de competitividad el 90% y el saldo como adecuada. Finalmente se determinó la ausencia de influencia de la gestión portuaria en la competitividad del puerto de Ilo.

En la investigación según Rho de Spearman, 0,704 nos indica una correlación positiva alta y de acuerdo a la significancia bilateral de 0,000 nos permite rechazar  $H_0$  y aceptar que la administración privada tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022. Según López, B. (2018) en su trabajo doctoral Eficiencia portuaria y modelos de gobernanza para optar el grado doctoral en Análisis económico y estrategia empresarial en la Universidad de Coruña, en la ciudad de Coruña, España. El interés del tema es evaluar la conveniencia de nuevas inversiones en infraestructura e instalaciones portuarias y hacerlo más competitivo y eficiente. Se plantea dos escenarios: el primero con variable socioeconómicas y estimaciones de costes fijos y errores estándares. El segundo escenario análisis estocástico por efectos de grúas pórtico y grúas móviles como determinantes de ineficiencia portuaria.

El análisis se realiza en un período temporal en la mercancía contenerizada, tipo de grúa; mediante estructura de panel. Por lo mencionado se mejoró la eficiencia técnica lo cual optimiza las actividades portuarias donde el volumen no es lo prioritario sino la forma en que se realiza este.

Además Carvache, M. (2021) en su proyecto de tesis Análisis de la competitividad de los principales puertos de América del Sur y su administración, durante pandemia Covid-19 para obtención del título de Ingeniero Portuario y Aduanero Mención Administración Portuaria, en la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil, Ecuador. Con el propósito de conocer el impacto en su competitividad en la administración portuaria frente a la pandemia sufrida durante el 2019 y 2020, en los principales puertos marítimos de América del Sur. Mediante el método analítico-comparativo con enfoque mixto y diseño experimental longitudinal a 7 puertos: Ecuador, Perú, Chile, Argentina, Uruguay, Brasil y Colombia. Los resultados arrojarán que en tres de los siete puertos estudiados se registraron aumentos porcentuales en su competitividad en la comparativa con el período anterior en otros tres registraron una variación negativa de entre el 2 y el 8% y uno de los puertos se mantuvo relativamente igual a sus cifras del 2019.

. Otro autor como Ortiz, L. (2021), trabajo de titulación denominada Puntos de encuentro para la gobernanza compartida en la gestión de ciudad portuarias que impulsen la competitividad, para optar el grado académico de licenciatura en comercio exterior, en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, en la ciudad de Esmeraldas, Ecuador. Como objetivo principal de la investigación es analizar a la ciudad de Esmeraldas enmarcada en la gestión de una ciudad portuaria, mediante el estudio de los puntos de encuentro que pueden

generar para lograr una gobernanza compartida que incluya a los stakeholders, donde el puerto y la ciudad visionen de acuerdo con sus intereses en común. La investigación de carácter cualitativo puesto que se utilizó herramientas como en entrevista y revisión bibliográfica, para levantar información pertinente, por parte de profesores y académicos.

Los resultados mostraron que la ciudad de Esmeraldas ingresa como posible ciudad portuaria, dentro del marco de las ciudades portuarias que han tenido esta contextualización, así que se pudo determinar que existen puntos de encuentros para lograr una ciudad puerto en Esmeraldas, sin embargo tendrá que enfrentarse a desafíos que requieran del arduo trabajo de una dimensión política y oportunidades de desarrollo con una interfaz.

En la investigación según la prueba Rho de Spearman, 0,560 nos indica una correlación positiva alta y de acuerdo con la significancia bilateral de 0,000 nos permite rechazar  $H_0$  y aceptar que la administración pública tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022. De acuerdo con Toledo, F. (2017) en su tesis titulada Evaluación del modelo de gestión implementado por infraestructura portuarias del Ecuador, y competitividad empresa pública en el puerto pesquero artesanal de Esmeraldas, para obtener el título de Magister en Administración de empresas mención Planeación, en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, sede Esmeraldas, Ecuador. La intención es la evaluación del modelo de gestión portuario, para lo cual se recurrió a los instrumentos tradicionales para recolectar datos e información: encuestas y entrevistas. Se estableció estadísticas por lapso de 18 meses. Como resultado una secuencia lógica de eventos para formular procesos y subprocesos.

En la prueba de Rho de Spearman, 0,566 nos indica una correlación positiva alta y de acuerdo con la significancia bilateral de 0,000 nos permite rechazar  $H_0$  y aceptar que la administración por concesiones tiene un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022. Según Flores, O. (2021) región ICA a raíz del desarrollo portuario del Puerto General San Martín, para optar el título de Licenciado en Administración y negocios internacionales, en la Universidad Peruana de ciencias aplicadas, en la ciudad de Pisco, Perú. Debido a la mejora de los precios internacionales en la agricultura tal como el caso de la uva permitió un alto dinamismo y crecimiento de Perú logrando exportar 651 millones USD en el 2017

## **6.4 CONCLUSIONES**

### **Primera:**

Se estableció que existe un nivel de relación entre el sistema de administración portuaria y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

### **Segunda:**

Se determinó que presenta un nivel de relación entre la administración privada y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

### **Tercera:**

Se logró precisar que existe un nivel de relación entre la administración pública y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

### **Cuarta:**

Se logro conocer el nivel de relación entre la administración por concesiones y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.

## **6.5 RECOMENDACIONES**

### **Primera:**

Se solicitará que la Subsecretaria de Puertos (SPTMF), elabore programas de capacitación que permita subsanar las brechas en el conocimiento y habilidades de los funcionarios de la Subsecretaria de puertos a fin de prestar un servicio eficiente, relacionados a un mejor desenvolvimiento del sistema de administración portuaria para que se logre mejor competitividad de los servicios.

### **Segunda:**

Se gestionará que la Subsecretaria de Puertos (SPTMF) promueva a la administración privada los diferentes modelos de competitividad en mejora de los diferentes servicios portuarios, para que sea modelos a seguir en el resto de los puertos ecuatorianos para que se alinean a la competencia nacional e internacional.

### **Tercera:**

Se sugerirá a la Subsecretaria de Puertos (SPTMF), en vista que el 85% del comercio exterior impacta al comercio marítimo, lo cual es de importancia que el estado ecuatoriano implemente un sistema político publica de carácter institucional con el enfoque al desarrollo del sector portuario para fortalecer la actividad del sector en beneficio del país y que consecuentemente se creen los marcos legales correspondiente con la competitividad de los servicios.

### **Cuarta:**

Se recomienda a la Subsecretaria de Puertos (SPTMF) realizar las normativas para los requisitos para la aprobación de precios máximos de los servicios portuarios para fortalecer la administración por concesiones para obtener mediante la competitividad el incremento de ingresos al estado ecuatoriano.

## 6.6 REFERENCIAS BIBLIOGRAFICA

- AECA. (1985). *El objetivo eficiencia d ela empresa. Principios de organización y sistemas*. Madrid: Asociación Espanola de contabilidad y admnistración de empresas.
- Aristóteles. (1984). *Constitución de los atenienses*. Madrid: Biblioteca clásica Gredos.
- Balderas, P. (1995). *Fundamentos de administración*. McGraw Hill.
- Baltazar, R., & Brooks, M. (2006). *Port governance, devolution an the matching framework: a configuration theory approach*. Reserch in transportation Economics.
- Carro, P. R., & González, G. D. (2003). *Administrrtación de la calidad total*. Universidad Nacional de Mar del Plata.
- CEPAL. (2020). Informe portuario 2020: el impacto de la pandemia del COVID-19 en el comercio marítimo, transbordo y throughput de los puertos de contenedores de América Latina y el Caribe. *Boletin 386, Facilitación, comerico y logistica en América látina y el caribe*.
- Cerbán Jiménez, M. (2009). *Competitividad económca de los puertos*. Andalucia: Universidad internacional de Andalucia.
- Chiavenato, I. (2007). *Introducción a la teoría general de la administración*. México: McGraw-Hill.
- Chiavenato, I. (2007). *Introducción a la teoría general de la adminstración*. México: McGraw Hill.
- Chiavenato, I. (2019). *Introducción a la teoría general de la administración* (Vol. Décima Edición). Madrid, España: Mc Graw Hill.
- Crucelegui, G. J. (2020). *Desafios en la competencia y la regulación de infraestructuras y sectores portuarios y del sector del transporte martimo*. (N. Unidas, Ed.) UNCTAD.
- Ecuador, P. d. (1976). *Ley de régimen administrativo portuario nacional*. *Registro Oficial 67*. Quito.
- España, A. d. (2018). *Comercio Exterior*. Madrid: Asociación de las cámaras del libro de España.
- Eymard-Duvernay, F., & César, N. J. (2008). *Teorías económicas sobre el mercado de trabajo*. Buenos Aires: Fondo de cultura económica.
- Fayol, H. (1987). *Administración industrial y general*. Libreria El ateneo .

- Finanzas, M. d. (2022). *Glosario*. Obtenido de [www.mef.gob.pe](http://www.mef.gob.pe): [https://www.mef.gob.pe/index.php?option=com\\_seoglossary&view=glossary&catid=6&id=473&lang=es](https://www.mef.gob.pe/index.php?option=com_seoglossary&view=glossary&catid=6&id=473&lang=es)
- Fleming, D., & Baird, A. (1999). Comment some reflections on port competition in the United States and western Europe. *Comment some reflections on port competition in the United States and western Europe*. Maritime Policy & Management.
- Fomento, M. d. (s.f.). Operaciones y servicios. e.
- Freire-Seoane, M. J., López, B. B., & Pais-Montes, C. (2019). Gobernanza portuaria clásica y la nueva tendencia en los países de Latinoamérica. 517-530.
- Gomez, L. (2021). <https://definicionabc.com/etica-socratica>. Obtenido de <https://definicionabc.com/etica-socratica>: <https://definicionabc.com>
- Guevara, X. (2018). Clima Organizacional. *Nivel de satisfacción en la unidad educativa particular la Dolorosa*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar.
- Hernández Sampieri, R. (2014). *Metodología de la investigación*. México: McGraw Hill.
- Hernandez, R. (2010). Metodología de la Investigación. En H. S. Roberto. Mexico: MCGRAW-HILL/INTERAMERICANA EDITORES S.A. DE C.V.
- Hitt, M. (2012). *Strategic management cases: competitiveness and globalization*. Cengage Learning.
- Jiménez Coronado, A. (2015). *Estrategia de competitividad y emprendimiento una revisión de la literatura*. Colombia: Creative Commons.
- Kotler, P. (2001). *Dirección de mercadotecnia*. Lima: Pearson Educación.
- Laurido, Y. G. (2018). Análisis del Control Interno en los Operadores Portuarios de la ciudad de Guayaquil, su incidencia en la consecución de objetivos y su supervivencia en el mercado. *Análisis del Control Interno en los Operadores Portuarios de la ciudad de Guayaquil, su incidencia en la consecución de objetivos y su supervivencia en el mercado*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.
- Lopez, T. L. (2015). *Diccionario de Geografía aplicada y profesional*. Universidad de León.
- Manfredi, V. (2016). *Las maravillas del mundo antiguo*. Madrid: España.
- Martinez, J. M. (2019). La competitividad portuaria: el papel de las autoridades portuarias y la conectividad en la elección de puerto. *La competitividad portuaria: el papel de las autoridades portuarias y la conectividad en la elección de puerto*. Valencia.
- Ministerio de Transporte, m. y. (26 de noviembre de 2003). Ley 46/2003. Madrid, España, España.

- Nacional, A. (2019). Código de comercio. *Registro Oficial suplemento 497*. Asamblea Nacional de la República del Ecuador.
- OIT. (2014). [www.ilo.org](http://www.ilo.org). Obtenido de [www.ilo.org/publns.:https://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2014/114B09\\_175\\_span.pdf](http://www.ilo.org/publns.:https://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2014/114B09_175_span.pdf)
- ONU. (2016). *Guía de implementación de la facilitación del comercio*. Ginebra: UNECE.
- Parkin, M. (2018). *Economía* (Vol. Doceava edición). México: Pearson Educación de México.
- Parra Santiago, J. I. (2021). Propuesta de un nuevo modelo de gobernanza portuaria del sistema portuario español basado en la eficiencia y la competitividad. Madrid, España: Escuela Politécnica de Madrid.
- Parra, J. I. (2021). Propuesta de un nuevo modelo de gobernanza portuaria del sistema portuario español basado en la eficiencia y la competitividad. Madrid, España.
- Peterfaf, A. M., & Tompson, A. A. (2012). *Administración estratégica*. México: McGraw Hill.
- Públicas, M. d. (22 de 01 de 2018). Registro oficial.
- Públicas, O. (20 de Julio de 2022). <https://www.obraspublicas.gob.ec/transparencia/>. Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/transparencia/>: [www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)
- Puertos, C. N. (10 de enero de 2008). Políticas para actividad Marítima y Portuaria. Quito, Ecuador: Registro Oficial del Ecuador.
- Ramos Elizondo, A., Herrera Bernal, J., & Ramirez Montoya, M. (2010). Desarrollo de habilidades cognitivas con aprendizaje móvil: un estudio de casos. *Desarrollo de habilidades cognitivas con aprendizaje móvil*. Monterrey, México: Revista científica iberoamericana de comunicación y educación.
- Rodríguez, M., Pineda, D., & Castro, C. (2020). Tendencias del marketing moderno, una revisión teórica. *Espacios, Vol 41(27) 2000 Art 26*, 17.
- Rodríguez-Villasante, P. J. (1989). *Historia y evolución de los puertos en la edad moderna*. Zaragoza: Cuadernos monoFiguras del instituto de historia y cultural naval.
- Rúa, C. C. (2006). Los puertos en el transporte marítimo. Universitat Politècnica de Catalunya.
- Samuel, C. C. (2001). *Administración Moderna* (Vol. Octava Edición). (P. Educación, Ed.) Bogota D.C.: Prentice Hall.
- Tamayo y Tamayo, M. (2004). *El proceso de la investigación científica*. México: Limusa.
- Tirole, J. (1993). *La teoría de la organización industrial*. Massachusetts: Mit Press Book.
- Valverde, L. P. (2020). Tasas, contribuciones, regalías y desarrollo del sector portuario: análisis de los puertos privados de la ciudad de Guayaquil período 2012-2017. Guayaquil: Universidad Tecnológica empresarial de Guayaquil.

- Van der Voorde, E., & Winkelmann, W. (2002). *A general introduction to port competition and management; Port competitiveness. An economic and legal analysis of the factors determining the competitiveness of seports*. Amberes: Univesidad de Amberes.
- Videra-Garcia, A. (2013). Autoconcepto físico, percepción de salud y satisfacción vital en una muestra de adolescente. *Autoconcepto físico, percepción de salud y satisfacción vital en una muestra de adolescente*. Málaga, España: Universidad de Málaga.
- Villareal, R. (1979). Las Teorías clásicas, neoclásicas, del imperialismo - Dependencia y su evidencia histórica. *El trimestre económico vol 46, No. 182, 377-460*.
- Winkelmann, W. (Mayo de 2003). Port competitiveness and Port Competition. *Port competitiveness and Port Competition*. Burdan: Two of a kind.
- Zapata, O. (11 de Agosto de 2005). Cómo encontrar un tema y construir un problema de investigación? *Cómo encontrar un tema y construir un problema de investigación?* México, Distrito federal, México: Innovación educativa.

## ANEXOS

## ANEXOS 1 - MATRÍZ DE CONSISTENCIA

**Título:** Sistema de administración portuaria y la competitividad de sus servicios en Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador, 2022

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables	Dimensiones	Indicadores	Metodología
<p><b>PROBLEMA GENERAL</b> ¿Cuál es el nivel de relación entre el sistema de administración portuaria y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador, 2022?</p> <p><b>PROBLEMAS ESPECIFICOS</b></p> <p><b>PE</b> ¿Cuál es el nivel de relación entre la administración privada y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador, 2022?</p> <p><b>PE</b> ¿Cuál es el nivel de relación entre la administración pública y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022?</p> <p><b>PE</b> ¿Cuál es el nivel de relación entre la administración por concesiones y la competitividad de servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil- Ecuador 2022?</p>	<p><b>OBJETIVO GENERAL</b> Establecer el nivel de relación entre el sistema de administración portuaria y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.</p> <p><b>OBJETIVOS ESPECIFICOS</b></p> <p><b>OE</b> Determinar el nivel de relación entre la administración privada y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022</p> <p><b>OE</b> Precisar el nivel de relación entre la administración pública y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022</p> <p><b>OE</b> Conocer el nivel de relación entre la administración por concesiones y la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022</p>	<p><b>HIPOTESIS GENERAL</b> El sistema de administración portuaria tendrá un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.</p> <p><b>HO:</b> El sistema de administración portuaria no tendrá un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.</p> <p><b>HIPOTESIS ESPECIFICAS</b></p> <p><b>H1</b> La administración privada tendrá un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.</p> <p><b>H2</b> La administración pública tendrá un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.</p> <p><b>H3</b> La administración por concesiones tendrá un nivel de relación significativa con la competitividad de los servicios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador 2022.</p>	<p><b>Variable X</b> Sistema de administración portuaria</p> <p><b>Variable Y</b> Competitividad servicios</p>	<p>X1: Administración privada</p> <p>X2: Administración pública</p> <p>X3: Administración por concesiones</p> <p>Y1: Cobertura laboral</p> <p>Y2: Diagnóstico de mano de obra</p> <p>Y3: Estudio de competitividad</p>	<p>-Planificación -Organización -Dirección -Control</p> <p>-Objetivos -Distribución -Metas -Evaluación de escenarios</p> <p>-Importaciones -Exportaciones -Condiciones del mercado. -Transacciones comerciales.</p> <p>-Entidades públicas -Entidades privadas -Entidades extranjeras. - Coaching laboral</p> <p>-Estructura organizativa. -Eficacia en la gestión. -Disciplina laboral. -Clima social.</p> <p>-Ámbito geográfica. - Características del mercado. -Planificación del mercado. - Determinación de la oferta y demanda</p>	<p><b>Enfoque</b> Cuantitativo.</p> <p><b>Diseño de la investigación</b> No experimental.</p> <p><b>Tipo de investigación</b> Básica y sustantiva</p> <p><b>Nivel de investigación</b> Descriptivo correlacional</p> <p><b>Método</b> Hipotético – deductivo</p> <p><b>Técnicas</b> Encuestas</p> <p><b>Instrumentos</b> Cuestionario</p> <p><b>Población</b> 120</p> <p style="text-align: center;"><math>n = \frac{N Z^2 S^2}{Nd^2 + Z^2 S^2}</math></p> <p><b>Muestra</b> n = 92</p>

## ANEXO 2 – CUESTIONARIO

Se agradece su participación en el proyecto de investigación para determinar la relación del Sistema de administración portuario y la competitividad de los servicios de la Subsecretaría de Puerto. Favor considerar la siguiente escala:

Escala de Lickert										
Muy deficiente		Deficiente		Regular		Eficiente		Muy Eficiente		
1		2		3		4		5		
<b>CUESTIONARIO DE PREGUNTAS</b>						1	2	3	4	5
<b>Sistema de administración portuario</b>										
<b>DIMENSIÓN: Administración Privada</b>										
1	¿Considera Ud., que la planificación del sistema de administración portuario de la Subsecretaria de puertos (SPTMF) es?									
2	¿Cree Ud., que la Organización del sistema de administración portuario de la Subsecretaria de puertos (SPTMF) es?									
3	¿Cree Ud., que la decisión del sistema de administración portuario de la Subsecretaria de puertos (SPTMF) es?									
4	¿Considera Ud., que el control del sistema de administración portuario de la Subsecretaría de Puerto es?									
<b>DIMENSIÓN: Administración Pública</b>										
5	¿Cree Ud., que los objetivos por parte del sistema de administración portuario de la Subsecretaria de puertos (SPTMF) es?									
6	¿Conoce Ud., las metas propuestas del sistema de administración portuario de la Subsecretaria de puertos (SPTMF) y son?									
7	¿Cree Ud., que una distribución equitativa de cargos por parte del sistema político de la subsecretaria de puertos (SPTMF) es?									
8	¿Considera usted que las evaluaciones programadas del sistema de administración portuario en la subsecretaria de puertos (SPTMF) son?									
<b>DIMENSIÓN: Administración por concesiones</b>										
9	¿Considera Ud., que el sector importador recibe asesoría del sistema de administración portuario de la subsecretaria de puertos (SPTMF) y estas son?									

10	¿Conoce Ud., que el sector exportador recibe asesoría del sistema de administración portuario de la subsecretaria de puertos (SPTMF) y estas son?					
11	¿Cree Ud., que las condiciones del mercado son impulsadas por el sistema de administración portuario de la subsecretaria de puertos (SPTMF) y son?					
12	¿Considera Ud., que las transacciones comerciales son?					
<b>Competitividad de servicios</b>						
<b>DIMENSIÓN: Cobertura Laboral</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
13	¿Considera Ud., que las entidades públicas cubren cobertura de la demanda laboral y son?					
14	¿Cree Ud., que las entidades privadas cubren la cobertura de la demanda laboral y son?					
15	¿Opina usted que las entidades extranjeras cubren la cobertura de la demanda laboral y son?					
16	¿Considera Ud., que las compañías dedicadas al coaching laboral cubren la demanda laboral y son?					
<b>DIMENSIÓN: Diagnóstico de la mano de obra</b>						
17	¿Cree Ud., que la estructura organizacional diagnóstica la mano de obra del sector portuario y lo realiza de forma?					
18	¿Conoce Ud., que tan eficaz es la gestión del diagnóstico de la mano de obra del sector administrativo portuario?					
19	¿Qué opinión le merece a usted que el diagnóstico laboral de la mano de obra se lo efectúa con disciplina en sector administrativo portuario es?					
20	¿Usted cree que el diagnóstico de la mano de obra se lo realiza bajo un clima social libre de intimidaciones en el sector administrativo portuario y este es?					
<b>DIMENSIÓN: Estudio de Competitividad</b>						
21	¿Cree usted que el ámbito geográfico es un factor competitivo para los puertos ecuatorianos y este es?					
22	¿Considera usted que las características del mercado facilitan la competitividad de los puertos en forma?					
23	¿Considera usted que existe una planificación del mercado para impulsar la competitividad y que esta es?					

24	¿Usted cree que el nivel de la oferta y demanda hacen competitivos a los puertos ecuatorianos y en qué forma?						
----	---	--	--	--	--	--	--

## ANEXO 3 - VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

VICERRECTORADO ACADEMICO  
 ESCUELA DE POSGRADO  
 FICHA DE VALIDACION DE INSTRUMENTO

### 1. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y nombres del experto: RAMIREZ JULCA MAXIMO  
 1.2 Grado académico: DOCTOR  
 1.3 Cargo e institución donde labora: DOCENTE TIEMPO COMPLETO EN LA UAP  
 1.4 Título de la Investigación: Sistema de administración portuaria y la competitividad de sus servicios en Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador, 2022  
 1.5 Autor del instrumento: Mg. Viteri Quintero Carlos Alberto  
 1.6 Maestría/ Doctorado/ Mención: Doctorado en Administración  
 1.7 Nombre del instrumento: Cuestionario.

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVOS/CUANTITATIVOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41- 60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.				X	
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.					X
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.					X
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad.					X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del estudio.					X
7. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos-Científicos y del tema de estudio.					X
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, dimensiones y variables.				X	
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del estudio.					X
10. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas en la investigación y construcción de teorías.					X
PROMEDIO					16.00%	80.00%
TOTAL						96.00%

**VALORACION CUANTITATIVA:** El resultado de la investigación fue de 96.00%

**VALORACION CUALITATIVA:** 96.00% x 0.20: 19.20

**OPINIÓN DE APLICABILIDAD:** El instrumento tiene una alta aplicabilidad.

Lima, 18 de mayo del 2022



.....  
 Dr. MAXIMO RAMIREZ JULCA

CODIGO ORCID: 0000-0002-1385-3139

**VICERRECTORADO ACADEMICO  
ESCUELA DE POSGRADO  
FICHA DE VALIDACION DE INSTRUMENTO**

- 1. DATOS GENERALES**  
**1.8 Apellidos y nombres del experto:** SOLIS CESPEDES PEDRO ANIBAL  
**1.9 Grado académico:** DOCTOR  
**1.10 Cargo e institución donde labora:** DOCENTE TIEMPO COMPLETO EN LA UAP.  
**1.11 Título de la Investigación:** Sistema de administración portuaria y la competitividad de sus servicios en Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador, 2022  
**1.12 Autor del instrumento:** Mg. Viteri Quintero Carlos Alberto  
**1.13 Maestría/ Doctorado/ Mención:** Doctorado en Administración  
**1.14 Nombre del instrumento:** Cuestionario.

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVOS/CUANTITATIVOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
11. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.				X	
12. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.					X
13. ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.					X
14. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.					X
15. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad.					X
16. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del estudio.					X
17. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos-Científicos y del tema de estudio.					X
18. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, dimensiones y variables.				X	
19. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del estudio.					X
20. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas en la investigación y construcción de teorías.					X
<b>PROMEDIO</b>					16.00%	80.00%
<b>TOTAL</b>						96.00%

**VALORACION CUANTITATIVA:** El resultado de la investigación fue de 96.00%

**VALORACION CUALITATIVA:** 96.00% x 0.20: 19.20

**OPINIÓN DE APLICABILIDAD:** El instrumento tiene una alta aplicabilidad.

Lima, 18 de mayo del 2022



.....  
**Dr. Pedro Aníbal Solis Céspedes**

**Dr. En Salud Publica**

**CODIGO ORCID: 0000-0002-7339-8721**

**VICERRECTORADO ACADEMICO  
ESCUELA DE POSGRADO  
FICHA DE VALIDACION DE INSTRUMENTO**

**1. DATOS GENERALES**

**1.15 Apellidos y nombres del experto:** RAMIREZ CERNA JOHANA MILAGRITOS

**1.16 Grado académico:** DOCTOR

**1.17 Cargo e institución donde labora:** DOCENTE TIEMPO COMPLETO EN LA UAP.

**1.18 Título de la Investigación:** Sistema de administración portuaria y la competitividad de sus servicios en Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador, 2022

**1.19 Autor del instrumento:** Mg. Viteri Quintero Carlos Alberto

**1.20 Maestría/ Doctorado/ Mención:** Doctorado en Administración

**1.21 Nombre del instrumento:** Cuestionario.

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVOS/CUANTITATIVOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
21. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.				X	
22. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.					X
23. ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.					X
24. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.					X
25. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad.					X
26. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del estudio.					X
27. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos-Científicos y del tema de estudio.					X
28. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, dimensiones y variables.				X	
29. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del estudio.					X
30. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas en la investigación y construcción de teorías.					X
<b>PROMEDIO</b>					16.00%	80.00%
<b>TOTAL</b>						96.00%

**VALORACION CUANTITATIVA:** El resultado de la investigación fue de 96.00%

**VALORACION CUALITATIVA:** 96.00% x 0.20: 19.20

**OPINIÓN DE APLICABILIDAD:** El instrumento tiene una alta aplicabilidad.

**Lima, 18 Mayo, 2022**

**DRA. JOHANA MILAGRITOS RAMIREZ CERNA**

CÓDIGO ORCID: 0000-0002-6879-0577

ANEXO No. 4

COPIA DE DATOS PROCESADOS

VX	D1	P1	P2	P3	P4	D2	P5	P6	P7	P8	D3	P9	P10	P11	P12	VY
59,00	19,00	5,00	5,00	4,00	5,00	20,00	5,00	5,00	5,00	5,00	20,00	5,00	5,00	5,00	5,00	60,00
56,00	18,00	5,00	5,00	4,00	4,00	18,00	5,00	4,00	5,00	4,00	20,00	5,00	5,00	5,00	5,00	60,00
47,00	13,00	4,00	3,00	3,00	3,00	18,00	5,00	4,00	5,00	4,00	16,00	4,00	4,00	4,00	4,00	49,00
47,00	13,00	4,00	3,00	3,00	3,00	18,00	5,00	4,00	5,00	4,00	16,00	4,00	4,00	4,00	4,00	48,00
42,00	15,00	3,00	2,00	5,00	5,00	15,00	4,00	3,00	3,00	5,00	12,00	3,00	3,00	3,00	3,00	36,00
33,00	13,00	2,00	2,00	5,00	4,00	12,00	4,00	2,00	2,00	4,00	8,00	2,00	2,00	2,00	2,00	24,00
55,00	17,00	5,00	4,00	5,00	3,00	18,00	3,00	5,00	5,00	5,00	20,00	5,00	5,00	5,00	5,00	60,00
53,00	16,00	5,00	4,00	5,00	2,00	17,00	2,00	5,00	5,00	5,00	20,00	5,00	5,00	5,00	5,00	60,00
48,00	16,00	4,00	4,00	4,00	4,00	13,00	1,00	4,00	4,00	4,00	16,00	4,00	4,00	4,00	4,00	48,00
36,00	12,00	3,00	3,00	3,00	3,00	10,00	1,00	3,00	3,00	3,00	12,00	3,00	3,00	3,00	3,00	36,00
48,00	16,00	4,00	5,00	3,00	4,00	16,00	4,00	4,00	4,00	4,00	16,00	4,00	4,00	4,00	4,00	48,00
60,00	20,00	5,00	5,00	5,00	5,00	20,00	5,00	5,00	5,00	5,00	20,00	5,00	5,00	5,00	5,00	60,00
39,00	14,00	3,00	3,00	5,00	3,00	13,00	4,00	3,00	3,00	3,00	12,00	3,00	3,00	3,00	3,00	39,00
37,00	13,00	3,00	4,00	3,00	3,00	12,00	3,00	3,00	3,00	3,00	12,00	3,00	3,00	3,00	3,00	37,00
36,00	13,00	3,00	4,00	3,00	3,00	11,00	2,00	3,00	3,00	3,00	12,00	3,00	3,00	3,00	3,00	37,00
38,00	12,00	3,00	3,00	3,00	3,00	14,00	5,00	3,00	3,00	3,00	12,00	3,00	3,00	3,00	3,00	38,00
28,00	9,00	2,00	2,00	3,00	2,00	10,00	4,00	2,00	2,00	2,00	9,00	2,00	3,00	2,00	2,00	34,00
27,00	9,00	2,00	2,00	3,00	2,00	9,00	3,00	2,00	2,00	2,00	9,00	2,00	3,00	2,00	2,00	33,00
23,00	8,00	1,00	2,00	3,00	2,00	7,00	2,00	1,00	2,00	2,00	8,00	2,00	2,00	2,00	2,00	24,00
22,00	7,00	1,00	2,00	2,00	2,00	7,00	2,00	1,00	2,00	2,00	8,00	2,00	2,00	2,00	2,00	23,00
18,00	6,00	1,00	2,00	2,00	1,00	5,00	2,00	1,00	1,00	1,00	7,00	1,00	2,00	2,00	2,00	15,00
14,00	6,00	1,00	2,00	2,00	1,00	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	12,00
13,00	5,00	1,00	2,00	1,00	1,00	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	12,00
12,00	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	12,00
53,00	19,00	5,00	5,00	4,00	5,00	15,00	4,00	5,00	5,00	1,00	19,00	5,00	5,00	5,00	4,00	48,00
52,00	18,00	5,00	5,00	4,00	4,00	15,00	4,00	5,00	5,00	1,00	19,00	5,00	4,00	5,00	5,00	58,00
44,00	15,00	4,00	5,00	3,00	3,00	15,00	4,00	5,00	5,00	1,00	14,00	4,00	4,00	3,00	3,00	48,00
44,00	14,00	4,00	4,00	3,00	3,00	17,00	3,00	5,00	5,00	4,00	13,00	3,00	4,00	3,00	3,00	46,00

Nombre	Tipo	An...	De...	Etiqueta	Valores	Perdidos	Columnas	Alineación	Medida	Rol
VX	Númerico	8	2	Variable X: Sistema de administración portuaria	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
D1	Númerico	8	2	Dimensión 1: Administración Privada	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
P1	Númerico	8	2	P1: ¿Considera Ud... que la planificación privada del sistema de administración portuario de la ...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P2	Númerico	8	2	P2: ¿Cree usted que la Organización del sistema de administración portuario privado de la Su...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P3	Númerico	8	2	P3: ¿Cree usted que la decisión actual del sistema de administración portuario privado de la ...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P4	Númerico	8	2	P4: ¿Considera usted que el control actual del sistema de administración portuario privado d...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
D2	Númerico	8	2	Dimensión 2: Administración Pública	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
P5	Númerico	8	2	P5: ¿Cree usted que los objetivos por parte del sistema de administración portuario público de...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P6	Númerico	8	2	P6: ¿Conoce usted las metas propuestas del sistema de administración portuario público de l...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P7	Númerico	8	2	P7: ¿Cree usted que la distribución equitativa de cargos por parte del sistema político público...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P8	Númerico	8	2	P8: ¿Considera usted que las evaluaciones programadas del sistema de administración portua...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
D3	Númerico	8	2	Dimensión 3: Administración por Concesiones	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
P9	Númerico	8	2	P9: ¿Considera usted que sector importador recibe asesoría de un sistema de administraci...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P10	Númerico	8	2	P10: ¿Conoce usted que sector exportador recibe asesoría de un sistema de administraci...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P11	Númerico	8	2	P11: ¿Cree usted que las condiciones del mercado son impulsadas por el sistema de administ...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P12	Númerico	8	2	P12: ¿Considera usted que las transacciones comerciales son ?	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
VY	Númerico	8	2	Variable Y: Competitividad de servicios	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
D4	Númerico	8	2	Dimensión 4: Cobertura laboral	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
P13	Númerico	8	2	P13: ¿Considera usted que las entidades públicas cubren la demanda laboral y son?	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P14	Númerico	8	2	P14: ¿Cree usted que las entidades privadas cubren la demanda laboral y son?	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P15	Númerico	8	2	P15: ¿Opina usted que las entidades extranjeras cubren la demanda laboral y son?	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P16	Númerico	8	2	P16: ¿Considera usted que las compañías dedicadas al coaching laboral cubren la demand...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
D5	Númerico	8	2	Dimensión 5: Diagnostico de la mano de obra	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
P17	Númerico	8	2	P17: ¿Cree usted que la estructura organizacional diagnóstica de la mano de obra del sector ...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P18	Númerico	8	2	P18: ¿Conoce usted que tan eficaz es la gestión del diagnóstico de la mano de obra del sect...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P19	Númerico	8	2	P19: ¿Qué opinión le merece a usted que el diagnóstico laboral de la mano de obra se lo efect...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P20	Númerico	8	2	P20: ¿Usted cree que el diagnóstico de la mano de obra se lo realiza bajo un clima social lib...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
D6	Númerico	8	2	Dimensión 6: Estudio de competitividad	Ninguno	Ninguno	8	Derecha	Escala	Entrada
P21	Númerico	8	2	P21: ¿Cree usted que existe el ámbito geográfico es un factor competitivo para los puertos ec...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
P22	Númerico	8	2	P22: ¿Considera usted que las características del mercado facilitan la competitividad de los p...	{1,00, Muy ...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada

**ANEXO N.º 5**

**CONSENTIMIENTO INFORMADO**

Ha sido invitado a participar en la investigación “Sistema de administración portuaria y la competitividad de los servicios portuarios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador, 2022”. Esta investigación es realizada por Carlos Alberto Viteri Quintero, siendo el propósito determinar la relación que existe entre el Sistema de Administración portuaria y la competitividad de los servicios portuarios en la Subsecretaría de Puertos. Si acepta participar en esta investigación, le solicitamos responder las preguntas que forman parte del cuestionario y que le puede llevar 30 minutos contestarlas.

Su identidad es anónima, la información de datos personales será manejada de manera confidencial y su participación es libre y voluntaria.

**CONSENTIMIENTO INFORMADO DEL PARTICIPANTE:**

He leído la presente hoja informativa que me ha sido entregada y entiendo que la participación es voluntaria. Declaro que he leído y conozco el contenido del presente contenido, asumo el compromiso y los mantengo expresamente. Por tanto, firmo este consentimiento informado de forma voluntaria para manifestar mi deseo de participar en el estudio de investigación sobre: “Sistema de administración portuaria y la competitividad de los servicios portuarios en la Subsecretaría de Puertos (SPTMF), Guayaquil-Ecuador, 2022”.

Guayaquil, agosto 2022

Firma del participante

**ANEXO No. 6 – AUTORIZACIÓN DE LA ENTIDAD**



**Ministerio de Transporte y Obras Públicas**  
Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

**Oficio Nro. MTOP-SPTM-22-420-OF**

**Guayaquil, 30 de junio de 2022**

**Asunto:** Respuesta a: Comunicado de CARLOS VITERI QUINTERO

Señor Magíster  
Carlos Alberto Viteri Quintero  
En su Despacho

De mi consideración:

En respuesta al Oficio Nro.CAVQ-022-2022, del 28 de junio de 2022, pongo en su conocimiento que el requerimiento para realizar su proyecto de Tesis en el "SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y LA COMPETITIVIDAD DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS EN LA SUBSECRETARÍA DE PUERTOS (SPTMF), GUAYAQUIL - ECUADOR 2022", fue analizado, por lo que se autoriza para que proceda con su proyecto de tesis.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*

Mgs. Kelly Denisse Haro Mera.  
**SUBSECRETARIO/A DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL, ENCARGADA**

Referencias: MTOP-SPTM-2022-1061-EXT

Anexos:  
- of-cavq-022-2022-1.pdf

Copia:  
Señor Ingeniero  
Ronald Stalyn Meza Robalino  
**Analista Administrativo Financiero Sptm (rol)**  
  
Señora Economista  
Lorena del Rocio Acosta Quimiz  
**Analista de Talento Humano de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial**

la/rm

Dirección: Av. Del Bombero y Leopoldo Carrera, Edif. Grace, 1er. Piso  
Código postal: 090902 / Guayaquil - Ecuador  
Teléfono: 593-4-2592080 - www.obraspublicas.gob.ec

\* Documento firmado electrónicamente por Quiquix

Juntos  
lo logramos

1/1

**ANEXO 7 - DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD DE TESIS**

**ANEXO 7: DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DE TESIS**

Yo, Carlos Alberto Viteri Quintero, con cedula de identidad Nro. 0800606949, de nacionalidad ecuatoriana. De la Escuela de Postgrado en Administración, autor de la Tesis titulada:

SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y LA COMPETITIVIDAD DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS EN LA SUBSECRETARIA DE PUERTOS (SPTMF), GUAYAQUIL-ECUADOR, 2022

**DECLARO QUE**

El tema de tesis es auténtico, siendo resultado de mi trabajo profesional, que no se ha copiado, que no se ha utilizado ideas, formulación, citas integrales e ilustraciones diversas, sacadas de cualquier tesis, obra, artículo, memoria, ect., (en versión digital o impresa), sin mencionar de forma clara y exacta su origen o autor, tanto en el cuerpo del texto, u otros que tengan derechos de autor.

En este sentido, soy consciente de que el hecho de no respetar los derechos de autor y hacer plagio, son objeto de sanciones universitaria y/o legales.

Guayaquil, octubre de 2022



---

Carlos Alberto Viteri Quintero

C.I 0800606949