



FACULTAD DE NEGOCIOS

TESIS

**EL TRANSPORTE FLUVIAL PARA EL DESARROLLO
DE LA ECONOMÍA REGIONAL, DESDE Y HACIA EL
PUERTO DE IQUITOS,
AÑO 2019**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL
DE CONTADOR PÚBLICO**

AUTOR:

ALDO LUIS TELLO ARISTA

ASESOR:

CPC. CARLOS ANIBAL GARCÍA DEL CASTILLO, MGR

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: PROSPECTIVA DE
MERCADOS Y TERRITORIOS**

IQUITOS – PERÚ

2021

DEDICATORIA

Dedico con todo mi corazón mi tesis a mi madre, pues sin ella no lo había logrado. Tu bendición a diario a lo largo de mi vida me guía y protege, por eso doy mi trabajo en ofrenda por tu paciencia y longanimidad.

AGRADECIMIENTO

Gracias a mis padres y mis hermanos, porque son lo más sagrado que tengo en la vida, por haberme inculcado principios morales que guían mi accionar en la vida diaria, sin ustedes y sus consejos, su amor y cariño no habría llegado hasta donde estoy, gracias a todos y cada uno de ustedes los amo mucho.

ACTA DE SUSTENTACIÓN

FACULTAD DE
NEGOCIOS



ACTA DE SUSTENTACION

Con Resolución Decanal N° 030-2022-UCP-FAC.NEGOCIOS, del 10 de enero de 2022, se autorizó la sustentación para el día lunes 14 de febrero de 2022.

Siendo las 17.00 horas del día 14 de febrero se constituyó de modo presencial el Jurado para escuchar la presentación y defensa de informe Final de Tesis EL TRANSPORTE FLUVIAL PARA EL DESARROLLO DE LA ECONOMÍA REGIONAL, DESDE Y HACIA EL PUERTO DE IQUITOS, AÑO 2019.

Presentado por:

TELLO ARISTA ALDO LUIS

Para optar el título profesional de Contador Público

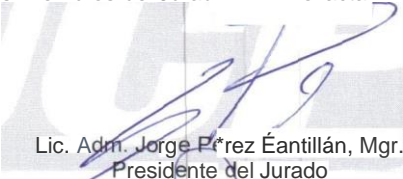
Luego de escuchar la sustentación y formuladas las preguntas, el Jurado pasó a la deliberación en privado, llegando a la siguiente conclusión:


La sustentación es

APROBADO POR UNANIMIDAD

A las 18.50 horas culminó el acto público

En fe de lo cual los miembros del Jurado el acta.


Lic. Adm. Jorge Pérez Éantillán, Mgr.
Presidente del Jurado


CPC. Jorge Gonzales Bardales, Mgr.
Miembro del Jurado


CPC Fernando Paul Lazo Rios, Mgr.
Miembro del Jurado

HOJA DE ANTIPLAGIO



"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN DE LA UNIVERSIDAD CIENTÍFICA DEL PERÚ - UCP

El presidente del Comité de Ética de la Universidad Científica del Perú - UCP

Hace constar que:

La Tesis titulada:

**"EL TRANSPORTE FLUVIAL PARA EL DESARROLLO DE LA ECONOMÍA
REGIONAL, DESDE Y HACIA EL PUERTO DE IQUITOS, AÑO 2019"**

De los alumnos: **ALDO LUIS TELLO ARISTA**, de la Facultad de Negocios, pasó satisfactoriamente la revisión por el Software Antiplagio, con un porcentaje de **4% de plagio**.

Se expide la presente, a solicitud de la parte interesada para los fines que estime conveniente.

San Juan, 17 de Diciembre del 2021.



Dr. César J. Ramal Asayag
Presidente del Comité de Ética - UCP

CJRA/ri-a
568-2021

ÍNDICE DE CONTENIDO

	Página
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Acta de sustentación.....	iv
Hoja de antiplagio.....	v
Índice de contenido.....	vi
Índice de tablas.....	viii
Índice de figuras.....	xv
Resumen.....	01
Abstract.....	02
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO	
1.1 Antecedentes del estudio	03
1.2 Bases teóricas	05
1.2.1 El mercado del transporte fluvial	05
1.2.2 El transporte fluvial y la economía regional	13
1.3 La contabilidad de las actividades de transporte fluvial.....	15
CAPÍTULO II: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	
2.1 Descripción del problema	17
2.2 Formulación del problema	20
2.3 Objetivos de la investigación	20
2.3.1 Objetivo general.....	20
2.3.2 Objetivos específicos	20
2.4 Hipótesis.....	21
2.4.1 Hipótesis general	21
2.4.2 Hipótesis específica.....	21
2.5 Variables	21
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA	
3.1 Tipo y diseño	22
3.2. Población y muestra	22
3.2.1. Población.....	22
3.2.2. Muestra.....	22

3.3	Técnica, instrumento y procedimiento de recolección de datos	22
3.4.	Procedimiento y análisis de datos	23
CAPÍTULO IV. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN		
4.1	Resultado del comportamiento de las actividades económicas en las principales poblaciones urbanas	23
4.2	Resultados del comportamiento de las actividades económicas en los territorios rurales en las cuencas	28
CAPÍTULO V: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		
5.1	Conclusiones	32
5.2	Recomendaciones	33
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS		35
ANEXOS.....		36
1.	Instrumento de recolección de datos	38

ÍNDICE DE TABLAS

	Página
Tabla 1. Matriz de validez de constructo.....	23
Tabla 2. Población por provincias, región Loreto, al 2021.....	24
Tabla 3. Población por cuencas hidrográficas, región Loreto, al 2021	25
Tabla 4. Mercado potencial como ruta hidrográfica, cuenca del Bajo Amazonas	26
Tabla 5. Mercado potencial como ruta hidrográfica, cuenca del Putumayo	27
Tabla 6. Mercado potencial como ruta hidrográfica, cuenca del Napo	28
Tabla 7. Mercado potencial como ruta hidrográfica, cuenca del Marañón.....	29
Tabla 8. Mercado potencial como ruta hidrográfica, cuenca del Huallaga.....	30
Tabla 9. Mercado potencial como ruta hidrográfica, cuenca del Ucayali	31

ÍNDICE DE FIGURAS

	Página
Figura 1. Principales sistemas hidrográficos de América Latina.....	7
Figura 2. El sistema hidrográfico del Amazonas, zona Peruana.....	8
Figura 3. Tipos de naves y ámbito de operación, transporte fluvial.....	12
Figura 4. Tipos de usuarios de transporte fluvial.....	14
Figura 5. Integración con mercados de producción y consumo de la Cuenca hidrográfica en la Región Loreto	16
Figura 6. Cuenca del bajo Amazonas	26
Figura 7. Cuenca del Putumayo.....	27
Figura 8. Cuenca del Napo	28
Figura 9. Cuenca del Marañón.....	29
Figura 10. Cuenca del Huallaga.....	30
Figura 11. Cuenca del Ucayali.....	31

RESUMEN.

EL TRANSPORTE FLUVIAL PARA EL DESARROLLO DE LA ECONOMÍA REGIONAL, DESDE Y HACIA EL PUERTO DE IQUITOS, AÑO 2019.

El Objetivo fue Estudiar la demanda para el desarrollo de la economía en el transporte fluvial, La metodología de estudio fue descriptiva, con una población formada por información estadística de las instituciones, como el INEI (Instituto Nacional de Estadística e Informática) y el MEF (Ministerio de Economía y Finanzas) y una muestra de un periodo Anual.

Los resultados señalan una demanda creciente diferenciada por provincias de la región Loreto la principal cuenca hidrográfica está constituida por la ciudad de Iquitos y su eje de influencia, casi el 50% del total poblacional, todas las provincias tienen alta demanda de implementación de los embarcaderos fluviales y terminales portuarios las vías navegables se encuentran en condiciones inadecuadas.

Los factores que mueven la economía para cada cuenca son diversos, especialmente cuando ellas ocurren en cuencas que forman parte de un sistema multimodal caso de yurimaguas integrada a la carretera IIRSA NORTE.

Palabras claves: transporte fluvial, Economía regional, Puerto de Iquitos.

ABSTRACT

RIVER TRANSPORT FOR DEVELOPMENT OF THE REGIONAL ECONOMY, TO AND FROM THE PORT OF IQUITOS.

Target. Study the demand for the development of the economy in river transport.

The study methodology was descriptive, with a population made up of statistical information from institutions, such as the INEI (National Institute of Statistics and Informatics) and the MEF (Ministry of Economy and Finance) and a sample of an annual period.

The results indicate a growing demand differentiated by provinces of the Loreto region, the main hydrographic basin is constituted by the city of Iquitos and its axis of influence, almost 50% of the total population, all provinces have a high demand for the implementation of river jetties. and port terminals the waterways are in inadequate conditions.

The factors that drive the economy for each basin are diverse, especially when they occur in basins that are part of a multimodal system, such as Yurimaguas, integrated to the IIRSA NORTE highway.

Keywords: river transport, regional economy, Iquitos port.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

1.1 Antecedentes del estudio.

Costilla Fernández y Valverde Alcoser (2019), en su tesis *Efecto de la NIC 16 en la valuación de los activos fijos su impacto financiero en las empresas del sector transporte (de carga) fluvial en la ciudad de Iquitos en el 2017*, tuvo como objetivos: determinar el impacto de la depreciación en los recursos económicos de las empresas del sector, del financiamiento operativo en la valuación de los activos fijos, y la relación entre la valuación de activos fijos y la toma de decisiones.

Su metodología fue de diseño documental y de campo; su población comprendió 72 empresas del rubro de transporte fluvial de carga, y su muestra fueron seis de ellas, y como sujeto de estudio el gerente o responsable de la administración, a quien aplicó encuesta y entrevista.

Concluyen que, una depreciación mal calculada puede generar reducción del costo del activo, y ello impacta negativamente en el Estado de Situación Financiera. La no descomponetización del activo fijo influye en la determinación de su vida útil, e impacta en la depreciación asignada. La variación de la vida útil por cada componente fluctúa entre tres a 20 años por lo que debe adecuada descomponetizarse aplicando la NIC 16.

Añaden que, el cálculo para valorizar el activo fijo aplicando el método de revaluación, permite una mayor aproximación a su valor real e impacta en la situación financiera de la empresa. En el 2017, este impacto fue del 308% de incremento en el valor del activo fijo sometido a revaluación.

Finalmente concluyen que, todas las empresas contabilizan los activos fijos a costo histórico, existiendo tasaciones que solo se utilizan para efectos de trámite bancario mas no son contabilizados. Hay confusión al aplicar las normas contables para llevar la contabilidad y presentar los estados financieros, en el rubro de activo fijo, y aplicar las normas tributarias posteriores a la determinación del resultado contable. La correcta valuación de activos fijos incide en la buena toma de decisiones financieras.

Morales Aquituari y Soplín Ríos (2014), en su tesis *El transporte fluvial y la navegabilidad de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas, 2014*, tuvo como objetivo evaluar el transporte fluvial en los ríos y las condiciones de navegabilidad en ellos.

Su metodología fue correlacional; su población comprendió los ríos de la cuenca Amazónica, navegables e hidroviarios, y la muestra por los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas (éste último en su tramo peruano).

Concluyen que, los ríos en los tramos en estudio son navegables los 365 días del año por embarcaciones de no más 6 pies de calado. Estas condiciones de navegabilidad mejoraran con el dragado en los sectores correspondientes a los Malos Pasos identificados entre el eje principal y los ejes secundarios que dificultan el transporte fluvial, en época de vaciante.

Añaden que, las mediciones de distancias son: **Tramo 1:** Son 673 km de longitud del río Marañón, entre Saramiriza hasta su confluencia con el Ucayali, 565 km en el Amazonas, desde la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali hasta Santa Rosa (tres fronteras), con un total de 1 238km. **Tramo 2:** Son 218 km de longitud del río Huallaga, desde Yurimaguas hasta Boca del Marañón. **Tramo 3:** 890 km de longitud del río Ucayali, desde Pucallpa hasta la confluencia con el Marañón. Asimismo, los caudales de los ríos: Huallaga, caudal máximo (7 439 m³/s) y caudal crítico de inundación (8 148 m³/s); Marañón con caudal máximo (26 580 m³/s) y caudal de inundación (23 900 m³/s); Ucayali con caudal máximo (19 710 m³/s) y caudal crítico de inundación (19 990 m³/s); Amazonas con caudal máximo (53 840 m³/s) y caudal crítico de inundación (40 000 m³/s).

Finalmente concluyen que, la Hidrovía es económicamente viable y podrían ser ambientalmente amigables con la naturaleza, si se elaboran los estudios de impacto ambiental correspondientes y, si son aceptadas por las poblaciones indígenas y ribereñas.

García Mosquera (2017), en su tesis *El transporte fluvial y su incidencia en el desarrollo de las actividades comerciales de los habitantes de la isla Puná*, tuvo como objetivo realizar un diagnóstico de la situación del transporte fluvial y las actividades comerciales en la isla, y las mejoras del transporte que faciliten la dinámica de estas actividades.

Su metodología fue descriptiva; su población comprendió a las personas encargadas del transporte fluvial, 100, y por la muestra fue igual, a quienes aplicó encuesta.

Concluye que, los operadores utilizan embarcaciones de construcción básica y artesanal, y no brindan seguridad al pasajero y la carga. Carecen de instrumentos de

Tecnología de punta, que ayuden a la orientación de las naves en la ruta que emprenden, constituyendo factor de alto riesgo hacia la accidentabilidad, desvío de la ruta, naufragio, pérdida de la carga etc. No están constituidos en asociación, cooperativa o gremio comunitario; no registran capacitación sobre el funcionamiento de las lanchas; el servicio es deficiente. Solo tienen permiso de operación de la autoridad naviera.

Finalmente concluyen que, para mejorar la eficiencia y competencia del servicio de transportación fluvial, los operadores deben trabajar de manera regular y con los parámetros que determinan las autoridades navieras en este tipo de actividad para la regularización, capacitación, mejoramiento del servicio y constitución como organización comunitaria.

2.2 Bases teóricas.

2.2.1 El mercado del transporte fluvial.

Las personas y las empresas requieren desplazar productos, de un lugar a otro. Diversos motivos generan esta necesidad. A nivel de los negocios, los motivos son: recibir desde otros mercados los insumos o productos comprados a proveedores, o enviar a los clientes, productos generados por ellos, quienes se encuentran en otros puntos geográficos de la región, del país o del extranjero.

Para lograr este desplazamiento -transporte de carga, en el caso de los negocios- se requiere de medios de transporte, infraestructura, tecnologías, operadores de la actividad, normatividad, servicios complementarios, y rutas. De acuerdo a los medios de transporte utilizado, se seleccionará el tipo de vehículo a utilizar.

Los medios de transporte obedecen a las características de la geología y el relieve de los terrenos donde circularán. En Perú, la cordillera de los Andes divide al país en tres grandes regiones fisiográficas: costa, sierra y selva. La selva tiene dos áreas con características propias, selva alta y el llano amazónico. Es importante conocer la posibilidad del sistema hidrográfico como medio de transporte.

En Perú, el sistema hidrográfico¹ está integrado por 52 pequeñas cuencas hidrográficas costeras, quienes vierten sus aguas al océano Pacífico. También, por la gran cuenca del Amazonas, cuyas aguas bañan los valles de selva alta, discurren por el llano amazónico y desembocan en el océano Atlántico; y la cuenca del lago Titicaca, limitada a la cordillera de los Andes.

La cuenca del Amazonas está integrada por una red continental de ríos, grandes y pequeños de longitud, señalada en la figura siguiente. Esta observación muestra el potencial para la integración comercial de las regiones amazónicas de Perú, particularmente la región Loreto, con la economía del Atlántico.

Loreto tiene la gran oportunidad de aprovechar el sistema de ríos para conectarse con los mercados del mundo. Como puerto de recepción de la producción de la sierra del Perú y su traslado a estos mercados.

¹ Un sistema hidrográfico tiene las características siguientes: cuenca, vertiente hidrográfica, cauce o lecho, régimen fluvial, caudal dinámica fluvial, erosión, sedimentación fluvial, tipos de valles y pendientes

Figura 1
Principales sistemas hidrográficos de América Latina



Nota: 1. Magdalena; 2. Orinoco; 3. Amazonas; 4. Tocantins; 5. San Francisco; Del "Plata (6. río Paraguay; 7. río Paraná; 8. río Uruguay)
Fuente: CEPAL (1985), *Los Recursos hídricos de América Latina y el Caribe y su aprovechamiento*.

En Perú, la gran cuenca del Amazonas está formada por varias subcuencas:

- a. Subcuenca del Marañón: alto Marañón, desde su nacimiento hasta el Pongo de Manseriche²; bajo Marañón, hasta su confluencia con el río Ucayali, con caudal para la navegación de naves de 3' de calado.

² El Pongo de Manseriche tiene una longitud de 12 km., del cual 4.5 corresponden a un espacio estrecho, donde el cauce se reduce a 60 u 80 m. y está limitado por paredes verticales, con remolinos peligros que dificultan la navegación,

- b. Subcuenca del Huallaga: con importante influencia en la fertilidad de los valles de la región San Martín. Es la vía de transporte de carga agrícola hacia el puerto de Yurimaguas, ciudad integrada a la red vial del norte del país, y navegable para naves de 3´ a 4´ de calado.
- c. Subcuenca del Ucayali: alto Ucayali, hasta la desembocadura del río Atalaya; bajo Ucayali, hasta su confluencia con el río Marañón, con navegabilidad de naves de hasta 7´ pies de calado; con el puerto de Pucallpa, ciudad integrada a la red vial del centro del país.
- d. Subcuenca del Amazonas: con gran caudal y llega a culminar en el océano Atlántico; con el puerto de Iquitos en su camino.

Figura 2
El sistema hidrográfico del Amazonas, zona peruana



Nota: Senamhi, (2011), *evaluación hidrológica de las cuencas amazónica peruanas*.

La **infraestructura** es la parte física de las condiciones que se requieren para facilitar el transporte, como son los puertos fluviales conectados a la red vial nacional; asimismo, de canales para las rutas de navegación de las embarcaciones de transporte fluvial.

El Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (2020, pág. 12) señala la importancia de la infraestructura en Perú:

“La competitividad de un país depende, en gran medida, del acceso a la infraestructura y de la calidad de esta. Mejorar estos factores no

solo incrementa la conectividad con los mercados domésticos e internacionales, sino también impulsa el desarrollo del capital humano del país que deviene en un crecimiento económico. Una red de infraestructura sólida permite, por ejemplo, reducir los costos de transacción, incrementar los flujos de información y reducir los tiempos de transporte de carga, con lo cual se pueden desarrollar actividades económicas y sectores productivos que impacten directamente en la competitividad.

Este plan ha priorizado diversas obras, entre ellas la Hidrovía Amazónica. **Pro inversión** (2020) describe esta obra como mejoramiento y mantenimiento de las condiciones de navegabilidad en los ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas (S/. 338 millones), y sus objetivos son:

- a. Reducir en 20 por ciento el tiempo de transporte fluvial, para facilitar el comercio e incrementar la competitividad de productos, como madera, café, arroz y plátano en Loreto; cacao, café y palma aceitera en San Martín.
- b. Incrementar la carga de 2 mil millones de toneladas a 7 mil millones.

El proyecto comprende desarrollar actividades para alcanzar estos objetivos:

1. Obras de apertura y mantenimiento de canales (estos se describen en profundidad y ancho solera). En los Malos Pasos, lograr profundidad de ocho pies³ (2,44 metros), y en los accesos a la ciudad de Iquitos, profundidad de once pies (3,35 metros). Los anchos soleras del canal navegable: 44, 56 y 60 metros según el sector (entramos rectos). Todo esto permitiría la navegación de embarcaciones con calado de seis (6) pies en los Malos Pasos y nueve (9) pies en el acceso a Iquitos.

El proyecto identificó los siguientes malos pasos.

Cuatro en el río Ucayali: Cornejo Portugal, salida Puinahua, Bolivia y Santa Fe.

³ Un (1) pie es equivalente a 30.48 cm.

Siete en el río Huallaga: Paranapura, Providencia, Metrópolis, Oro Mina, Santa María, Progreso y Santa Cruz.

2. Instalación de un Sistema de Información Digital sobre la ubicación del canal navegable para permitir la navegación satelital (GPS⁴), para complementar los sistemas de ayuda a la navegación que ofrece la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, a través del Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía (SEHINAV).
3. Instalación de una Red de Estaciones Limnimétricas⁵ automatizadas con transmisión satelital, que permita a los usuarios conocer diariamente los niveles de agua en toda la red.
4. Establecer un Sistema de Mantenimiento y Monitoreo de las obras de dragado, los sistemas de ayuda a la navegación y la red de estaciones hidrométricas.
5. Establecer y desarrollar Planes de Monitoreo y de Gestión Socio-ambiental, y Planes de Contingencia, para prevenir situaciones de contaminación y otras afectaciones al medio ambiente.

La **tecnología** en diversos momentos de la Cadena de Valor, desde la forma como el usuario se informa de los operadores, de las rutas y de las fechas de zarpe de las naves fluviales. También, la tecnología de construcción de las naves fluviales y las maquinas.

⁴ El GPS (Global Positioning System) es un sistema de navegación por satélite para ubicar la posición de un objeto, persona o vehículo, en cualquier lugar del mundo. En la Amazonia es útil a las naves, quienes al alejarse de los centros urbanos están a riesgo de la delincuencia y desconectados ante accidentes.

⁵ Estación de Monitoreo Limnimétricas (EML) registra datos del curso de las aguas, y temperatura y humedad de las aguas superficiales. A través de sensores en cámaras se conectan al curso de agua, o con sensores de nivel sónico miden la distancia de ubicación al agua, la temperatura del aire para la corrección de los datos, por lo que está acoplado a un sensor de temperatura y humedad relativa del aire.

Las **normas y leyes** regulan la manera de trasladarse de un lugar a otro, asimismo norma la operación de los demandantes y ofertantes del servicio de transporte.

La Autoridad Marítima Nacional (APN) tiene como funciones, entre otras, velar por la seguridad de la vida humana en el medio acuático, planear, normar, coordinar, dirigir y controlar dentro del ámbito de su competencia, las actividades que se desarrollan en el medio ambiente acuático, sin perjuicio de las atribuciones de otros sectores competentes, así como normar y certificar las naves de bandera nacional (numeral 1, 5 y 17, art. 5, Decreto Legislativo 1147).

La APN establece los estándares mínimos de los sistemas de seguridad integral de los puertos y terminales portuarios (art. 130, Decreto Supremo 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional)

Corresponde a la APN exigir la aplicación Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias -Código PBIP, con medidas y procedimientos de protección para reducir al mínimo los inconvenientes o demoras para los pasajeros, los buques, el personal y los visitantes de los buques, las mercancías y los servicios (Decreto Supremo 019-2004-MTC).

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas tiene como función normar, en lo técnico, operativo y administrativo el registro y otorgamiento de licencia de operación de astilleros, varaderos y diques; así como fiscalizar su funcionamiento, construcción, modificación y mantenimiento de naves y artefactos navales en su interior (numeral 15, art. 12, Decreto Supremo 015-2014-DE, Reglamento del Decreto Legislativo 1147).

Esta Dirección General tiene como función efectuar reconocimientos, inspecciones, auditorias y certificaciones, a través de la oficina

correspondiente tales como arqueo y asignación de las líneas de carga a las naves de un arqueo bruto superior a 6.48, siendo requisito para mantener vigente el indicado certificado, constatar la operatividad de la nave basados en la evidencia registral de los trabajos de mantenimiento efectuados en forma periódica y programática (literal c; art. 645, Decreto Supremo 015-2014-DE, Reglamento del Decreto Legislativo 1147).

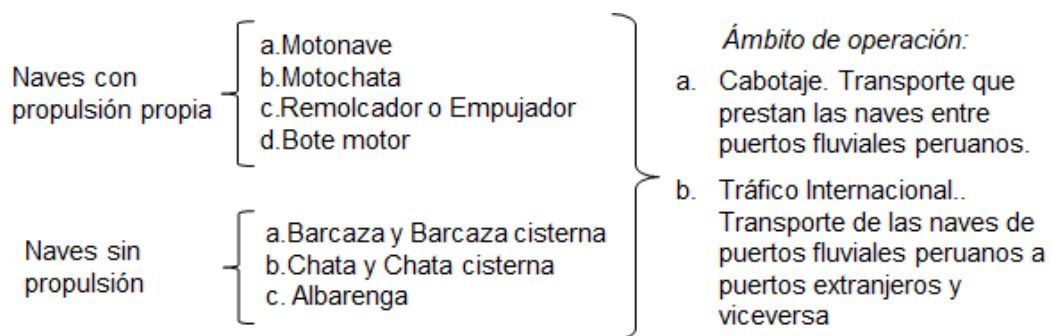
El **operador de la actividad de transporte**, es la persona encargada de conducir la nave en la cual se van a trasladar pasajeros, carga, o mixto,

La **ruta o asignación** permite determinar los caminos o rutas escogidas para cada relación y la carga por tramos para líneas o redes viarias en los distintos períodos horarios analizados.

La **nave** es el instrumento que permite el traslado de personas, cosas u objetos, de un lugar a otro.

Figura 3

Tipos de naves y ámbito de operación, transporte fluvial



Fuente: MTC (2018) *Manual del transporte fluvial y vías navegables en el Perú.*

2.2.2 El transporte fluvial y la economía regional.

La economía de un área geográfica depende de muchos factores, como la localización, la riqueza de su tierra, su entorno, la intervención del gobierno con políticas públicas de desarrollo, entre otros.

Herrera Catalán y Roca Fabián (2007), consultores de la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia e Inversión Privada del MEF, señalan:

“La dinámica económica de las regiones peruanas ha dependido tradicionalmente de la localización de las actividades económicas. Así, enclaves mineros, corredores económicos naturales, uso de tierras de cultivo y aglomeraciones de comercialización regionales, entre otros, han estado organizados a partir factores tales como la configuración geográfica, la presencia de economías de escala o variaciones en los precios relativos, sean éstas últimos resultados de mecanismos de mercado o debidos a la intervención del gobierno. En conjunto, todos estos elementos han contribuido a la concentración de la actividad económica y de la población en un determinado espacio geográfico”.

Un elemento que mueve el crecimiento de la economía de un área geográfica es el transporte. En la Amazonía, el transporte fluvial asume este rol dinamizador.

El **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** (2018) define el transporte fluvial como “la navegación que realizan embarcaciones a través de los ríos navegables movilizandocarga y/o pasajeros entre dos o más puertos ubicados en las riberas de estos ríos y uniendopuntos geográficos diferentes en el ámbito nacional e internacional”.

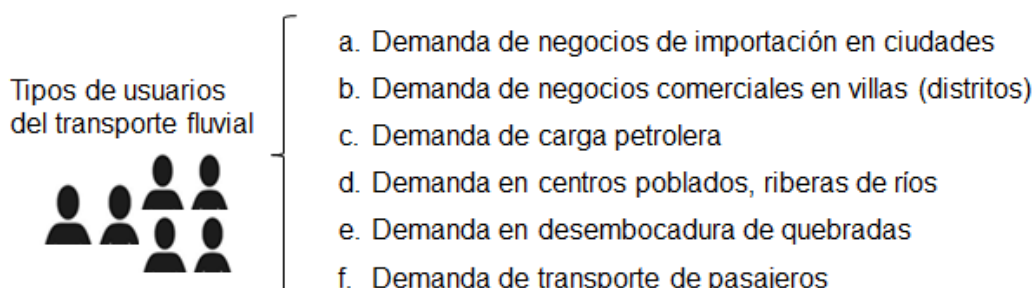
La oferta del servicio de transporte fluvial puede ser regular o irregular. El servicio de transporte regular, o de línea, lo hacen naves con operaciones en rutas determinadas con frecuencia e itinerario programado y aplicandoflete y costo de pasaje registrados. El servicio de transporte irregular no obedece a itinerarios y actúa de acuerdo a la oferta y demanda de pasajeros y/o carga; generalmente operan bajo contrato especial para movilizar carga de acuerdo a las reglas del mercado

La oferta de transporte fluvial puede ser modal o multimodal. El modal, inicia y llega al punto final en un solo modo de transporte, y el multimodal, utiliza do o más modos de transporte, por ejemplo, un comerciante de Iquitos, importa mercadería desde China, carga que utilizará el modo marítimo hasta el puerto Callao, luego el modo terrestre desde Callao hasta el puerto de Pucallpa, y desde este punto modo fluvial hasta Iquitos.

En función de las características de la demanda, se diseñan la oferta de embarcaciones. En la Amazonía peruana se tienen grandes ciudades - como Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas-, villas constituidas por las capitales de los distritos -como Requena, Caballo cocha, San Lorenzo, etc. En ellas realizan actividades empresas comerciales e industrias. Entre otros.

Figura 4

Tipos de usuarios del transporte fluvial



2.2.3 La contabilidad de las actividades de transporte.

Las empresas propietarias de naves fluviales utilizarán la Norma Internacional de Contabilidad 16 (NIC 16): Propiedades, Planta y Equipo.

La IFRS Foundation (2016) señala que la NIC 16 tiene como objetivo prescribir el tratamiento contable de propiedades, planta y equipo, para que los usuarios puedan conocer dicha información acerca de la inversión que la entidad tiene en sus propiedades, planta y equipo, así como los cambios que se hayan producido en dicha inversión.

Es importante el reconocimiento inicial y posterior de dicho rubro, para que los inversionistas al observar los estados financieros puedan conocer el valor inicial de la inversión que poseen, planta y equipo de manera fiable, así como los cambios de valor que se hayan realizado. También, las acciones de su mayor uso y la asociación a los cargos por depreciación, el valor razonable y las pérdidas por deterioro.

El costo de los elementos de propiedades, planta y equipo comprende:

- a. Su precio de adquisición, incluidos los aranceles de importación y los impuestos indirectos no recuperables que recaigan sobre la adquisición, después de deducir cualquier descuento o rebaja del precio.
- b. Todos los costos directamente atribuibles a la ubicación del activo en el lugar y en las condiciones necesarias para que pueda operar de la forma prevista por la gerencia.
- c. La estimación inicial de los costos de desmantelamiento y retiro del elemento, así como la rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, la obligación en que incurre una entidad cuando adquiere el elemento o como consecuencia de haber utilizado dicho elemento durante un determinado periodo, con propósitos distintos al de producción de inventarios durante tal periodo.

En el aspecto tributario, las empresas de transporte fluvial de la Amazonía,

1.4 Términos básicos.

- a) Poblaciones:** está constituida por las personas que utilizan los medios de transporte como es el caso del transporte fluvial, por diversos motivos tales como: visitas a familiares negocios, salud, transporte fluvial de pasajeros.

b) Actividad productiva. Las diversas actividades económicas requieren movilizar sus excedentes productivos para ser comprados y vendidos en otros mercados, para lo cual se utiliza los medios de transporte de carga.

c) Brechas de infraestructura fluvial. En el país se ha iniciado toda una cultura de inversión pública que busque solucionar las demandas insatisfechas que tienen las poblaciones, embarcaderos fluviales con seguridad, para las poblaciones que se mueven en ella.

CAPÍTULO II: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

2.1. Descripción del problema.

Toda actividad empresarial tiene impacto en la economía de un área geográfica, especialmente cuando ella es cuenca hidrográfica y está integrada a una red de integración comercial con grandes mercados, proveedores de producción agrícola y pecuaria como de bienes industriales, y de consumidores.

Figura 5

Integración con mercados de producción y consumo de la cuenca hidrográfica en la región Loreto



Elaboración: el autor

Verónica Sonia Lesu (2017), al analizar la importancia del desarrollo de las cuencas hidrográficas señala la necesidad de “fijar una *Política Logística Regional* que atraviese todos los niveles de la producción, el comercio y el transporte, lo cual redundará en mayor cantidad de posibilidades y alternativas para empresarios, productores, exportadores, importadores e inversores”.

Esta integración se puede observar en otras experiencias en el mundo, cuencas que explican la interacción económica que se mueve por los ríos.

En África, la cuenca del río Congo (conocido anteriormente como Zaire) está ubicado en el África Central integrando cuatro países — Zambia, República Democrática del Congo, República del Congo y Angola— y sus aguas se vierten al océano Atlántico. Tiene una longitud de 4700 km. Es navegable en grandes tramos de territorios.

En América del Sur, la cuenca del Plata con un recorrido de 3 302 Km formado por un sistema hídrico de tres ríos -Paraná, Paraguay y Uruguay- con impacto en la comunicación y transporte de 5 países del cono sur: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Para optimizar los beneficios de este corredor se firmó en 1969 el Tratado de la Plata.

La cuenca del Amazonas, descrito en capítulo anterior, integra económicamente varios países: Perú, Ecuador, Colombia, Brasil, Venezuela.

En estas cuencas hay una demanda de carga que mueve una oferta de embarcaciones, como motochatas que forman convoyes empujados o remolcados; las empresas petroleras requieren embarcaciones especiales para líquidos. También, una demanda de carga y pasajeros que requiere de naves de poco calado, que pueden transitar en época de vaciante y creciente.

A ello se agrega un sistema logístico, como son los contenedores. En la Amazonía, el uso de contenedores o unidades de carga es bastante reducido, por las características de las naves y la falta de equipamiento de los puertos.

Los procesos de embarques regulares, para carga y pasajeros, tiene retrasos lo que impacta en el tiempo con daños en la vida útil de las mercancías, en su mayoría con productos perecibles.

Las tarifas de flete en el transporte fluvial están sometidas a la oferta y demanda. Estos son significativamente menores comparados con las tarifas del transporte aéreo, pero de mayor tiempo.

El movimiento intenso de carga tiene dos rutas con sus propias características: Pucallpa – Iquitos (venida y retorno), y Yurimaguas – Iquitos (venida y retorno).

El puerto de Pucallpa está integrado a la red vial del centro de Perú y con el puerto marítimo Callao. Recibe la carga de importación que llega a la Aduana Marítima del Callao, y la que generan los valles de la costa y sierra central del país. La carga de venida hacia Iquitos es significativa, pero es escasa al retorno.

El puerto de Yurimaguas está integrada a la red vial del norte del Perú y con el puerto marítimo de Paita. Recibe la carga de importación que llega a la Aduana Marítima de Paita, que es reducida, y la que generan los valles de la costa y sierra norte del país. La carga de venida hacia Iquitos es significativa, pero es escasa al retorno.

El puerto de Iquitos tiene posibilidades de trasbordo de naves de alto bordo que llegan desde el puerto de Manaus, en Brasil, pero tiene poca contribución al sistema multimodal, pasar del fluvial al terrestre, está aislada.

La localidad de Saramirza, pequeño poblado, con restricciones como puerto de embarque y desembarque, y está integrado a una red vial.

2.2 Formulación del problema.

El problema descrito se resume en la siguiente interrogante general:

¿Cuál es la demanda en el transporte fluvial para el desarrollo de la economía?

Las interrogantes específicas son las siguientes:

¿Cuál es el comportamiento del mercado poblacional de las provincias de la región Loreto que demandan transporte fluvial, año 2019?

¿Cuál es el comportamiento de las actividades económicas en los territorios rurales en las cuencas de la región Loreto que demandan transporte fluvial, año 2019?

2.3 Objetivos de la investigación.

2.3.1 Objetivo general.

Estudiar la demanda de necesidades de transporte fluvial, desde y hacia el puerto de Iquitos, año 2019.

2.3.2. Objetivos específicos.

- a. Describir el comportamiento del mercado poblacional de las provincias de la región Loreto que demandan transporte fluvial, año 2019.
- b. Identificar el comportamiento de actividades económicas en los territorios rurales en las cuencas de la región Loreto que demandan transporte fluvial, año 2019.

2.4 Hipótesis.

2.4.1 Hipótesis general.

Se observa comportamiento creciente de la demanda del mercado poblacional de las provincias de la región Loreto, año 2019.

2.4.2 Hipótesis específica.

Se observa comportamiento creciente del mercado poblacional de las provincias de la región Loreto que demanda transporte fluvial, año 2019.

Se observa comportamiento creciente de las actividades económicas en los territorios rurales en las cuencas de la región Loreto que demanda transporte fluvial, año 2019.

2.5 Variables.

Variable de estudio	Indicadores	Índices
Necesidades de transporte fluvial	1. Mercado de las poblaciones por provincia.	1.1 Magnitud de las principales poblaciones urbanas. 1.2 Tasa de crecimiento poblacional, promedio anual por provincias. 1.3 Participación en el total poblacional.
	2. Actividades económicas en territorios rurales	2.1 Actividades productivas que requieren uso del transporte fluvial. 2.2 Brechas de infraestructura 2.3 Mercado potencial por integración a otros mercados.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA.

3.1 Tipo y diseño.

El estudio a ejecutar se clasifica como investigación descriptiva, por cuanto se presentó la información cuantitativa de datos estadísticos que se tiene en la institución INEI (Instituto Nacional de Estadística e Informática y el MEF (Ministerio de Economía y finanzas). En forma de brechas sociales.

El diseño consistió en revisar la información histórica y con ella se hicieron interpretaciones y tendencias.

3.2 Población y muestra.

3.2.1 Población.

La población de estudio está formada por las informaciones estadísticas de la institución INEI, en un periodo de tiempo.

3.2.2 Muestra.

La muestra de estudio de la presente investigación se constituyó tomando una parte de la población basada en la información proyectada al año 2019.

3.3 Técnica, instrumentos y procedimientos de recolección de datos.

La técnica son las hojas estadísticas de consolidación de información.

El trabajo de investigación siguió el procedimiento siguiente:

- Se identificaron las instituciones posibles de obtener información.
- Se determinó la veracidad de la información.
- Se organizó la información en tablas y graficas de tendencia.

Tabla 1
Matriz de validez de constructo

Indicadores	Índices	Preguntas
1. Mercado de las poblaciones por provincia.	1.1 Magnitud de las principales poblaciones urbanas. 1.2 Tasa de crecimiento poblacional, promedio anual por provincias. 1.3 Participación en el total poblacional.	Tabla de datos 1 y 2
2. Actividades económicas en territorios rurales	2.1 Actividades productivas que requieren uso del transporte fluvial. 2.2 Brechas de infraestructura fluvial 2.3 Mercado potencial por integración a otros mercados.	Tabla 5 al 9

3.4 Procedimientos y análisis de datos.

La tabulación de la información se realizó mediante cuadros de una sola variable.

El análisis de la información fue mediante la estadística descriptiva utilizando medidas tales como: promedios, desviación estándar y coeficiente de variación.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 Mercado poblacional para el transporte fluvial.

Tabla 2
Población por provincias, región Loreto, al 2021

Provincia	Tasa crecimiento promedio anual	Participación en total poblacional
Mariscal Ramón Castilla	2.94%	7.65%
Datem del Marañón	2.57%	6.80%
Putumayo	2.01%	1.19%
Ucayali	1.49%	7.13%
Alto Amazonas	1.01%	11.24%
Loreto	0.97%	6.71%
Maynas	0.92%	52.46%
Requena	0.75%	6.82%
Total	0.92%	100.00%

Fuente: INEI, censos nacionales
Elaboración: el autor

Tabla 3
Población por cuencas hidrográficas, región Loreto, al 2021

Cuenca hidrográfica	Tamaño poblacional
Ciudad de Iquitos	45.64%
Cuenca eje de Iquitos	3.71%
Cuenca del Bajo Amazonas	7.65%
Cuenca del Napo	3.12%
Cuenca del Putumayo	1.19%
Cuenta del Ucayali	13.94%
Cuenca del Marañón	13.51%
Cuenca del Huallaga	11.24%
Total	100.00%

Fuente: INEI, censos nacionales

Elaboración: el autor

4.2 Mercado económico para el transporte fluvial.

Figura 6
Cuenca del bajo Amazonas



Tabla 4
Mercado potencial como ruta hidrográfica, cuenca del Bajo Amazonas

Tasa crecimiento poblacional	2.14% a 4.83% promedio anual
Brecha 8: porcentaje de embarcaderos fluviales no implementados	100%
Brecha 29: porcentaje de terminales portuarios no implementados	76%
Brecha 33: porcentaje de vías navegables en inadecuadas condiciones	100%
Factores que mueven la economía:	
<ul style="list-style-type: none"> a. Ruta de integración con zonas fronterizas de Perú. b. Ruta del comercio exterior con Brasil y Colombia (zona amazónica). c. Ruta de salida para los viajes al interior de Colombia y Brasil. d. En la zona fronteriza se ubica la ciudad de Leticia (Colombia) con el aeropuerto internacional General Alfredo Vásquez Cobo, tráfico de: 270 mil pasajeros en el 2018, vuelos a Bogotá. e. En la zona fronteriza se ubica la ciudad de Tabatinga (Brasil) con el aeropuerto internacional Tabatinga, tráfico de: 72 mil pasajeros en el 2017, vuelos a Manaos. 	

Figura 7
Cuenca del Putumayo



Tabla 5
Mercado potencial como ruta hidrográfica, cuenca del Putumayo

Tasa crecimiento poblacional	2.01% promedio anual
Brecha 8: porcentaje de embarcaderos fluviales no implementados	100%
Brecha 29: porcentaje de terminales portuarios no implementados	76%
Brecha 33: porcentaje de vías navegables en inadecuadas condiciones	100%
Factores que mueven la economía:	
<ul style="list-style-type: none"> a. Ruta de integración con zonas fronterizas de Perú. b. Ruta del comercio exterior con Brasil y Colombia (zona amazónica). c. En la zona fronteriza se ubica Puerto Leguizamo (Colombia) con carretera de integración. d. En la zona fronteriza, extremo alto, se ubican poblaciones de Ecuador, provincia de Sucumbios, integrada por carretera. e. La Zona de Integración Fronteriza ZIF Peruano-Colombiana tiene programas de gobierno de desarrollo sostenible a nivel económico – productivo, social, ambiental e institucional, áreas priorizadas (Comunidad Andina, 2008). En Perú, se realizan los PIAS, con barcos de navegación 	

Figura 8
Cuenca del Napo



Tabla 6
Mercado potencial como ruta hidrográfica, cuenca del Napo

Tasa crecimiento poblacional	0.37% promedio anual
Brecha 8: porcentaje de embarcaderos fluviales no implementados	100%
Brecha 29: porcentaje de terminales portuarios no implementados	76%
Brecha 33: porcentaje de vías navegables en inadecuadas condiciones	100%
Factores que mueven la economía:	
<p>a. Ruta de integración con zonas fronterizas de Perú.</p> <p>b. Ruta de zona petrolera de explotación en Perú y Ecuador.</p> <p>c. En la zona fronteriza, extremo alto, se ubican poblaciones de Ecuador, provincia de Orellana, integrada por carretera.</p> <p>d. La Zona de Integración Fronteriza ZIF Perú-Ecuador tiene el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza, con cuatro programas: Programa Binacional de Proyectos de Infraestructura Social y Productiva, Programas Nacionales Ecuatoriano y Peruano de Construcción y Mejoramiento de la Infraestructura Productiva en las Regiones Fronterizas, Programas Nacionales Ecuatoriano y Peruano de Construcción y Mejoramiento de Infraestructura Social y de Aspectos Ambientales en las Regiones Fronterizas, Programa de Promoción a la Inversión Privada (Comunidad Andina, 2008). En Perú, se realizan los PIAS, con barcos de navegación</p>	

Figura 9
Cuenca del Marañón



Tabla 7

Mercado potencial como ruta hidrográfica, cuenca del Marañón

Tasa crecimiento poblacional	0.97% a 2.57% promedio anual
Brecha 8: porcentaje de embarcaderos fluviales no implementados	100%
Brecha 29: porcentaje de terminales portuarios no implementados	76%
Brecha 33: porcentaje de vías navegables en inadecuadas condiciones	100%
Factores que mueven la economía:	
<ul style="list-style-type: none"> a. Ruta de integración con zonas fronterizas de Perú. b. Ruta de zona petrolera de explotación en Perú y Ecuador. c. En la zona fronteriza, extremo alto, se ubican poblaciones de Ecuador, provincias de Pastaza y Morona-Santiago, integradas por carreteras. d. La Zona de Integración Fronteriza ZIF Perú-Ecuador tiene el Plan Binacional de Desarrollo, con cuatro programas: Proyectos de Infraestructura Social y Productiva, Construcción y Mejoramiento de Infraestructura Productiva en las Regiones Fronterizas, Construcción y Mejoramiento de Infraestructura Social y de Aspectos Ambientales en las Regiones Fronterizas, Promoción a la Inversión Privada (Comunidad Andina, 2008). En Perú, se realizan los PIAS, con barcos de navegación. e. Puerto Saramiriza, en construcción, con obras en río: muelle flotante de 20m de eslora, 8m de manga y 2m de puntal; pontón de apoyo y puente basculante, con plataforma. 	

Figura 10
Cuenca del Huallaga



Tabla 8

Mercado potencial como ruta hidrográfica, cuenca del Huallaga

Tasa crecimiento poblacional	0.18% a 2.21% promedio anual
Brecha 8: porcentaje de embarcaderos fluviales no implementados	100%
Brecha 29: porcentaje de terminales portuarios no implementados	76%
Brecha 33: porcentaje de vías navegables en inadecuadas condiciones	100%
Factores que mueven la economía:	
<p>a. Ruta de transporte de carga desde/hacia la región San Martín, con la costa del Perú, y puerto de Paita como salida del comercio exterior.</p> <p>b. De Yurimaguas a Tarapoto, y demás zonas de la región San Martín, está la carretera IIRSA Norte, que integra con la economía de la sierra y costa del país.</p> <p>c. El puerto de Yurimaguas tiene capacidad, en Fase 1 (600,000 toneladas), pueden acoderar barcazas de 12m x 60m x 6 pies, calado en creciente (noviembre a abril) y vaciante (mayo a octubre). Los servicios de carga: carga fraccionada, carga contenedor / 40 – 20 pies, carga líquida a granel, carga sólida a granel, carga rodante, carga proyectos. Servicios a nave: amarre/desamarre, uso del muelle marginal para trabajos de embarque/desembarque (IIRSA, 2021)</p>	

Figura 11
Cuenca del Ucayali



Tabla 9

Mercado potencial como ruta hidrográfica, cuenca del Ucayali

Tasa crecimiento poblacional	0.23% a 3.31% promedio anual
Brecha 8: porcentaje de embarcaderos fluviales no implementados	100%
Brecha 29: porcentaje de terminales portuarios no implementados	76%
Brecha 33: porcentaje de vías navegables en inadecuadas condiciones	100%
Factores que mueven la economía:	
<p>a. Ruta de transporte de carga desde/hacia la región Ucayali, con la costa del Perú, y puerto de Callao, como salida del comercio exterior.</p> <p>b. De Pucallpa a Lima, y demás regiones del país, está la carretera Federico Basadre - Central Paita, que integra con la economía de la sierra y costa del país.</p> <p>c. El puerto de Pucallpa permite el transbordo con embarcaciones fluviales con destino a Iquitos, también el trasbordo a camiones con destino a Lima. Una cierta parte de estos productos queda en Pucallpa para el consumo local o para la distribución en el área cercana.</p>	

5.1 Conclusiones.

- a) Que la cuenca amazónica a pesar de integrar económicamente 5 países, Perú, Ecuador, Colombia, Brasil y Venezuela, los canales de sus ríos tanto en profundidad como los anchos soleras no ofrecen las mejores condiciones de navegabilidad sobre todo en el régimen de vaciante en los denominados malos pasos tanto en su eje principal como en sus ejes secundarios; así como los canales de acceso al puerto de Iquitos, que dificultan la navegación, lo que origina que la demanda de carga y de pasajeros mueva una oferta de embarcaciones de poco calado para su tránsito.
- b) Que las embarcaciones y los operarios fluviales carecen de instrumentos de tecnología de punta que les permitan orientarse en su navegación y que ponen en alto riesgo la seguridad de los pasajeros y la carga, con posibles accidentes, desvíos de rutas, naufragios, posición y ubicación de las naves, ante daños y averías severas además de piratas delincuentes que asaltan las embarcaciones etc. Guiándose los operarios solo con los parámetros que determinan las autoridades navieras.
- c) Finalmente concluyo que el transporte fluvial de carga y pasajeros provee un creciente mercado poblacional potencial, con una tasa de crecimiento poblacional que varía de 0.75% a 2.94% de promedio anual y una participación poblacional que varía de 1.19% a 52.46% de entre las ocho (8) provincias de la región Loreto y una tasa de crecimiento poblacional que varía de 0.39% a 3.08% como promedio anual de entre los seis (6) territorios o cuencas rurales, las rutas hidrográficas zonas de frontera, ciudades y poblaciones de Ecuador, Colombia y Brasil, y que desde estas cuencas hidrográficas el desplazamiento de carga y pasajeros hacia el puerto de Iquitos es muy significativo; pero que el retorno desde Iquitos hacia estos puertos es escaso. Además de que los

terminales portuarios en las capitales de provincias y las embarcaciones fluviales en las capitales de distritos o territorios rurales no están debidamente implementados, y las vías o canales navegables están en inadecuadas condiciones, factores que contribuyen poco al sistema multimodal (es decir pasar de modal fluvial al modal terrestre) porque la ciudad de Iquitos con su principal puerto está completamente aislado.

5.2 Recomendaciones.

- a) El gobierno central, regional y la inversión privada deberán intervenir para gestionar e impulsar el financiamiento con carácter prioritario o urgente a través del PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVAD (PRO-INVERSION) aprobar y ejecutar obras de mejoramiento y modernización del puerto principal de Iquitos (ENAPU – PERU) con equipamiento de contenedores de carga, que en las actuales condiciones es bastante reducido y de dotar con apoyo logístico y/o construir pequeños embarcaderos fluviales, pontones o muelles flotantes a lo largo de la cuenca del amazonas, hasta que requiera una de mayor demanda de carga y de pasajeros.
- b) Así mismo es recomendable requerir con carácter de urgencia obras de mejoramiento y mantenimiento de canales de ríos de acceso a la ciudad de Iquitos y a su puerto principal mediante el sistema de dragado hasta una profundidad de nueve (9) pies y de 40 a 60 metros de ancho solera a fin de permitir el arribo de embarcaciones de alto bordo al terminal de Iquitos y en los canales a los malos pasos de seis (6) pies de profundidad. Los malos pasos identificados son:

Cuatro (4) en el rio Ucayali: cornejo Portugal salida Puinahua, bolívar y santa fe

Siete (7) en el rio Huallaga: paranapura, providencia, metrópolis, oro mina santa maría y santa cruz.

- c) Se recomienda la instalación de un sistema de información digital sobre el canal navegable de los ríos principal y secundarios para permitir la navegación satelital (GPS) como ayuda a los sistemas de navegación que ofrece la dirección de hidrografía y navegación de la marina de guerra del Perú, a través del servicio de hidrografía y navegación de la amazonia (SEHINAV) y de una red de estaciones limnimetrica automatizadas con transmisión satelital que permita a los usuarios reconocer diariamente los niveles de agua, temperatura, y humedad, en toda la red. Lo que permitirá cumplir con los siguientes objetivos:

- reducir en un 20% el tiempo de transporte fluvial, a fin de facilitar la competitividad de productos en Loreto: la madera, café, arroz, y plátano y en San Martín: el cacao, café, y palma aceitera.
- Incrementar la carga de dos (2) mil millones de toneladas a siete (7) mil millones.
- Finalmente es recomendable un proyecto de construcción de una mega obra (carretera de integración o una vía férrea) con conectividad con la economía de la costa y sierra del país o hacia Manaus (Brasil), o hacia ambos (interoceánica) lo que permitirá el transporte de vehículos de carga pesada o un sistema de trenes con vagones para el transporte de mayores volúmenes de carga y pasajeros, en beneficio económico en tiempo y costo de los usuarios, lo que redundaría en el desarrollo económico sin precedentes en la región amazónica y particularmente en la ciudad de Iquitos.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.

Agencia de Promoción de la Inversión Pública - Pro inversión. 2020. Hidrovía Amazónica: Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza - Iquitos - Santa Rosa; Río Huallaga, tramo Yurimaguas - Confluencia con el río Marañón; Río Ucayali, tramo Pucallpa - confluencia con el río Marañón

Comunidad Andina. 2008. Avances en las zonas de integración fronteriza de la comunidad andina. Documentos de trabajo, XVII Reunión ordinaria del grupo de trabajo de alto nivel para la integración y desarrollo fronterizo – GANIDF.

Costilla Fernández, Elizabeth Milagros; y Maricarmen Octavia, Valverde Alcoser. 2019. *Efecto de la NIC 16 en la valuación de los activos fijos su impacto financiero en las empresas del sector transporte (de carga) fluvial en la ciudad de Iquitos en el 2017*. Para optar el título profesional de Licenciado en Contabilidad, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.

Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (Consejo). NIC 16 *Propiedades, Planta y Equipo*.

García Mosquera, David Alberto. 2017. *El transporte fluvial y su incidencia en el desarrollo de las actividades comerciales de los habitantes de la isla Puná*. Tesis para título de ingeniero comercial, Universidad de Guayaquil

Herrera Catalán, Pedro y Javier Roca Fabián. 2007. *Lineamientos de política para el crecimiento económico de las regiones peruanas basados en principios de economía geográfica*. Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. 2007.

Invierte Perú. 2021. Reporte departamental y distrital de indicadores de brechas por sector. Ministerio de Economía y Finanzas. Disponible en: <https://ofi5.mef.gob.pe/brechas/>

IIRSA Norte. 2021. Archivos de Terminales e Infraestructura. Promperu. Disponible en: <https://iirsanorte.promperu.gob.pe/>

Legislaciones diversas, 2018. Disponible en <http://www.gacetajurídica.com.pe>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. 2018. *Manual del transporte fluvial y vías navegables en el Perú*. Dirección General de Transporte Acuático, Perú.

Morales Aquituari Claudia de Jesús y José Antonio Soplín Ríos. *El transporte fluvial y la navegabilidad de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas, 2014*. Tesis para optar el título profesional de ingeniero civil, Universidad Científica del Perú.

Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología - Senamhi. 2011. *evaluación hidrológica de las cuencas amazónica peruanas*. Dirección General de Hidrología y Recursos Hídricos. Perú.

Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonia. 2021. Aviso a los navegantes fluviales. Disponible en: <https://www.dhn.mil.pe/>

Sonia Lesu, Verónica (2017). *Cómo fortalecer el rol del transporte fluvial como eje estratégico de desarrollo económico y social de las economías del Noroeste Argentino*. Tesis doctoral. En: Transporte fluvial como eje estratégico de desarrollo económico. Disponible en: <https://www.mercojuris.com/25453>

ANEXO 1: INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS
HOJA CUANTITATIVA

Tasa crecimiento poblacional	
Brecha 8: porcentaje de embarcaderos fluviales no implementados	
Brecha 29: porcentaje de terminales portuarios no implementados	
Brecha 33: porcentaje de vías navegables en inadecuadas condiciones	
Factores que mueven la economía:	

ANEXO 2: ASIENTOS CONTABLES EMPRESA DE TRANSPORTE FLUVIAL

La empresa de transporte fluvial: “El Arca de Noé SAC.”, para comenzar sus labores de transporte en la amazonia peruana, tiene las siguientes operaciones:

- 1.- Adquiere una motonave a un proveedor que ha construido la embarcación en el astillero Vergara de esta ciudad, para las rutas al interior de la Región Loreto.
- 2.- debido a sus continuos viajes, requiere un mantenimiento preventivo, que lo hace cada 2 meses, para evitar contingencias
- 3.- Para los viajes de rutina adquiere combustible como suministro para su consumo.

Elaborar los asientos contables pertinentes.

ASIENTOS CONTABLES

1.- Adquisición de una Motonave

33	Propiedad, Planta y Equipo	900,000.00	
333	Maq. Y Equipos de Explotación		
42	Cuentas por Pagar Com. Terceros		900,000.00
421	Facturas por pagar		

Por la compra de la motonave El Arca de Noé

42	Cuentas por Pagar Com. Terceros	900,000.00	
----	---------------------------------	------------	--

421	Facturas por pagar	
10	Efectivo y Equivalentes de Efectivo	900,000.00
104	Cuentas Corrientes a Inst. Financieras	

Por el pago de la Motonave El Arca de Noé.

2.- Mantenimiento de la Motonave (Preventivo)

63	Gastos de Ser. Prest. Por terceros	20,000.00
634	Mantenimiento y reparaciones	
42	Cuentas por Pagar Com. Terceros	20,000.00
421	Facturas por pagar	

Por el servicio de mantenimiento preventivo de la Motonave

91	Costos de servicios	20,000.00
911	Serv. Mantenimiento preventivo	
79	Cargas imp. A Ctas. Costos y Gastos	20,000.00
791	Cargas imputables a costos	

Por el destino del mantenimiento preventivo

42	Cuentas por Pagar Com. Terceros	20,000.00
421	Facturas por pagar	
10	Efectivo y Equivalentes de Efectivo	20,000.00
104	Cuentas Corrientes a Inst. Financieras	

Por el pago del servicio del mantenimiento.

3.- ADQUISICION DE COMBUSTIBLE:

60	Compras	15,000.00
603	Mat. Aux. Suministros y rep.	
42	Cuentas por Pagar Com. Terceros	15,000.00
421	Facturas por pagar	

Por la adquisición de combustible para las rutas del interior de Loreto

25	Mat. Aux. Suministros y rep.	15,000.00
252	Suministros	
61	Variación de Existencias	15,000.00
613	Mat. Aux. Suministros y rep.	

Por el ingreso al almacén de los suministros-combustible

42	Cuentas por Pagar Com. Terceros	15,000.00
421	Facturas por pagar	
10	Efectivo y Equivalentes de Efectivo	15,000.00
104	Cuentas Corrientes a Inst. Financieras	

Por el pago del combustible

FOTOS.





