



FACULTAD DE NEGOCIOS

TESIS

**COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE FLUVIAL EN EL PUERTO DE
IQUITOS, AÑO 2019**

**Para optar el título profesional de
Licenciado en Administración de Empresas**

Autores

**Kelita VARGAS GRANDEZ
Leslie Carlota FLORES VALDIVIA**

Asesor

Lic. Adm. Marco Antonio REATEGUI MEZA. Mgr.

LINEA DE INVESTIGACIÓN: Prospectiva de mercados y territorios

Iquitos - PERÚ

2020

DEDICATORIA

A mis padres Mirna y Julio por haberme dado la vida.

A mis hermanos(as) por su cariño y ayuda en los momentos difíciles. Me enseñaron a vencer las adversidades sin perder nunca la dignidad, ni desfallecer en el intento, me dieron todo lo que soy como persona con una gran dosis de amor y sin pedir nunca nada a cambio.

Al Sr. Rubén Padilla Aguirre por ser el padre que siempre necesité.

Kelita.

Dedico esta tesis a mis padres por haberme forjado como la persona que soy llena de valores y virtudes, a mis hermanos que siempre me han apoyado en mi camino y a mi esposo e hijo por la paciencia que tuvieron durante todo mi proceso de aprendizaje, cada uno de ellos pieza fundamental en mi vida brindándome sus apoyo incondicional y motivándome para alcanzar mis sueños, anhelos y metas.

Leslie.

AGRADECIMIENTO

A Dios por la vida y por permitir alcanzar todas mis metas y objetivos.

A mi asesor de tesis, Lic. Adm. Marco Antonio Reátegui Meza. Mgr. por su guía, acompañamiento y atención prestada en este proceso, así como por ayudarnos a reflexionar acerca de ciertos aspectos metodológicos de la tesis.

A mi gran amiga Leslie Carlota Flores Valdivia Por su apoyo emocional en mis momentos difíciles y a culminar con este proyecto que iniciamos juntas, somos un gran equipo.

Kelita.

Gracias a Dios por darme la vida y cumplir mis deseos, y también un agradecimiento especial a mi Asesor de Tesis el profesor Marco Reátegui por su enseñanza y motivación durante todo este proceso.

Leslie.

ACTA DE SUSTENTACIÓN



**FACULTAD DE
NEGOCIOS**

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

ACTA DE SUSTENTACIÓN

Con Resolución Decanal N° 084-2021-UCP-FAC.NEGOCIOS, del 10 de marzo de 2021, se autorizó la sustentación para el día viernes 19 de marzo de 2021. Con Resolución Decanal N° 081-2021-UCP-FAC.NEGOCIOS, del 22 de febrero de 2021, se modificó el jurado por enfermedad de Covid del docente Lic. RR.II. Salvador Calderón Ferreira Mgr.

Siendo las 11.00 horas del día 19 de marzo de 2021 se constituyó de modo no presencial el Jurado para escuchar a través del programa virtual ZOOM, la presentación y defensa del Informe Final de Tesis **COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE FLUVIAL EN EL PUERTO DE IQUITOS, AÑO 2019**.
Presentado por:

FLORES VALDIVIA LESLIE CARLOTA

Para optar el título profesional de Licenciada en Administración de Empresas


VARGAS GRANDEZ KELITA

Para optar el título profesional de Licenciada en Administración de Empresas


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: **APROBADA POR UNANIMIDAD**

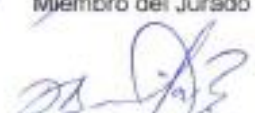
A las 12.36 horas culminó el acto público
En fe de lo cual los miembros del Jurado firman el acta



Lic. Adm. Jorge Perez Santillan, MBA
Presidente del Jurado



Lic. Adm. Zoila Cumanda Torres, Mgr
Miembro del Jurado



Lic. Adm. Dionicio Aguilar Ramirez, Mgr
Miembro del Jurado

CONSTANCIA DE ANTIPLAGIO



"Año de la Universalización de la Salud"

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:

**"COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE FLUVIAL EN EL PUERTO DE IQUITOS,
AÑO 2019"**

De los alumnos: **KELITA VARGAS GRANDEZ Y LESLIE CARLOTA FLORES VALDIVIA**, 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, 7 de diciembre del 2020.



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

CRA/leada
244-2020

ÍNDICE DE CONTENIDO

Pags

ACTA DE SUSTENTACIÓN.....	iv
CONSTANCIA DE ANTIPLAGIO.....	v
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	ix
ÍNDICE DE FIGURAS.....	x
RESUMEN.....	11
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO.....	13
1.1 Antecedentes de estudio.....	13
1.2 Bases teóricas.....	16
1.2.1 Sector transporte fluvial.....	16
CAPÍTULO II: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	26
2.1 Descripción del problema.....	26
2.2 Formulación del problema.....	27
2.2.1 Problema general.....	27
2.2.2 Problemas específicos.....	27
2.3 Objetivos de la investigación.....	27
2.3.1 Objetivo general.....	27
2.3.2 Objetivo específico.....	27
2.4 Justificación de la investigación.....	28
2.5 Hipótesis.....	29
2.5.1 Hipótesis general.....	29
2.5.2 Hipótesis específica.....	29
2.6 Variable.....	30
2.6.1 Identificación de la variable.....	30
2.6.2 Operacionalización de la variable.....	30
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA.....	31
3.1 Tipo y diseño de investigación.....	31
3.2 Población y muestra.....	32
3.3 Técnicas, instrumentos y procedimientos de recolección de datos.....	32
3.4 Procedimiento y análisis de datos.....	33
CAPÍTULO IV: RESULTADOS.....	34
CAPÍTULO V: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	43
5.1 Discusión.....	43
5.2 Conclusiones.....	44

5.3	Recomendaciones	45
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	46
	ANEXOS	
1.	Puertos y atracaderos del Departamento de Loreto	
2.	Entrevista con la CPC Johana Solórzano Macedo Directora Ejecutiva de Transporte Acuático de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Loreto.	53
3.	Entrevista con el Econ. Ernesto Reátegui de la Gerencia General de ENAPU-Loreto	54

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Pasajeros transportados por el puerto de Iquitos.....	18
Tabla 2: Variable de competitividad.....	28
Tabla 3: Matriz de validez de constructo.....	31
Tabla 04: Parque Fluvial.....	33
Tabla 05: Cantidad de embarcaciones en Loreto.....	39
Tabla No 06: Movimiento comercial Puerto de Iquitos, año 2019.....	40
Tabla No 07: Movimiento Comercial del Puerto de Iquitos, año 2020.....	41
Tabla No. 08: Cantidad de astilleros en Iquitos.....	42
Tabla No. 09: Cartas náuticas fluviales de la región Loreto.....	43

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Organigrama de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU).....	16
Gráfico 2: Las cinco fuerzas de Porter en el entorno competitivo.....	21

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura No. 01: Mapa hidrográfico del departamento de Loreto.....	44
Figura No. 02: Hidrovía Amazónica.....	45

RESUMEN

Competitividad del transporte fluvial en el puerto de Iquitos, año 2019

Autoras: Kelita Vargas Grandez
Leslie Carlota Flores Valdivia

La presente investigación tiene como objetivo general efectuar el análisis de competitividad del transporte fluvial en el puerto de Iquitos, año 2019. Los objetivos específicos están relacionados a describir el comportamiento estratégico del parque fluvial del puerto de Iquitos, año 2019, la demanda comercial de carga del puerto y las rutas que abastecieron de carga y pasajeros.

La metodología utilizada fue de tipo cuantitativa, descriptiva, no experimental y horizontal; toda vez que se realizó un análisis a lo largo del todo el año 2019 y lo que va del 2020. La población estuvo conformada por el parque fluvial de Loreto, habiéndose seleccionado como muestra, el Puerto de Iquitos.

Los resultados indican que en el parque fluvial de Iquitos se tiene una buena capacidad instalada de embarcaciones y astilleros, 895 embarcaciones y 16 astilleros respectivamente; que garantizan la operatividad comercial de carga y de pasajeros nacional e internacional, en el puerto de Iquitos.

Palabras claves: Parque fluvial, Iquitos, competitividad, Amazonía.

ABSTRACT

Competitiveness of river transport in the port of Iquitos, year 2019

Authors: Kelita Vargas Grandez
Leslie Carlota Flores Valdivia

The general objective of this research is to carry out the analysis of the competitiveness of the river transport in the port of Iquitos, year 2019. The specific objectives are related to describe the strategic behavior of the river park of the port of Iquitos, year 2019, the commercial demand for cargo from the port and the routes that supplied cargo and passengers.

The methodology used was quantitative, descriptive, non-experimental and horizontal; since an analysis was carried out throughout 2019 and so far in 2020. The population was made up of the Loreto river park, the Port of Iquitos having been selected as a sample.

The results indicate that the Iquitos river park has a good installed capacity of ships and shipyards, 895 ships and 16 shipyards respectively; that guarantee the commercial operation of cargo and passengers nationally and internationally, in the port of Iquitos.

Keywords: River Park, Iquitos, competitiveness, Amazon.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

1.1 Antecedentes de estudio

Prieto (2015), hace un estudio sobre *la revitalización de puertos fluviales sobre el río Magdalena con miras hacia una Colombia competitiva frente a la nueva economía mundial (Caso de estudio puerto Berrio-Antioquía)*, en ella, se pretende desarrollar una infraestructura fluvial a lo largo del río Magdalena, el cual al pasar de los años ha funcionado como uno de los ejes más importantes de desarrollo económico del país. Es así como se busca generar una ventaja competitiva sobre la estructura básica del río y la producción económica de mismo, permitiendo así, posicionar a Colombia como un país competitivo, capacitado y preparado para la globalización.

Morales C. y Soplín, J. (2014), en su tesis *El transporte fluvial y la navegabilidad de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas, 2014*; tiene como objetivos específicos, evaluar el transporte fluvial en los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas, en el año 2014; así como evaluar las condiciones de su navegabilidad. Se efectuó un estudio mixto, de tipo descriptivo-correlacional, y entrevistas estructuradas para la obtención de información.

La población de estudio estuvo conformada por los ríos de la cuenca amazónica y otros ríos navegables. La muestra la constituyó los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas –en el tramo que corresponde al territorio peruano-.

Concluyen que, las condiciones de navegabilidad de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas, no influyen en el transporte fluvial de esos ríos; toda vez que su no existe relación de significancia. Los puertos sometidos a análisis fueron de Pucallpa, Iquitos y Yurimaguas. En consecuencia, estos ríos que fueron sometidos al estudio, son perfectamente navegables los 365 días del año; teniendo en consideración

el parque automotor de embarcaciones y la capacidad del transporte fluvial que cubren las rutas de los ríos indicados.

Pereyra, F. (2011), en su tesis *Estudio de costos en la actividad empresarial de transporte fluvial ruta Iquitos-Pucallpa, período 2011*, tiene como objetivos específicos describir el comportamiento de los costos en la actividad empresarial de transporte fluvial en la ruta Iquitos-Pucallpa y viceversa, durante los períodos de vaciante y creciente, así como el costo para la toma de decisiones. Se realizó una investigación de tipo cuantitativa, descriptiva comparativa, no experimental y transversal.

La población estuvo constituida por todas las empresas de transporte fluvial que cubren la ruta Iquitos-Pucallpa y viceversa, estadística obtenida por la Dirección de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la Dirección Regional de Loreto. La muestra fue similar a la población de estudio, razón que se utilizó información de todas las embarcaciones que cubren la ruta Iquitos-Pucallpa.

Concluye que, los comportamientos de los costos de trámites documentarios, servicios portuarios, equipamiento de las naves, combustibles y repuestos, así como de personal; han sufrido un incremento respecto al costo del año 2010. En cuanto a los costos financieros por las operaciones, ésta se ha mantenido similar en comparación al año anterior.

Gastelo, J (2018), en su tesis *El planeamiento estratégico como herramienta para la eficiencia del sistema hidroviario en la amazonia peruana, propuesta actual*, tiene como objetivos específicos establecer el análisis de la oferta y la demanda en el marco del planeamiento estratégico, que prevea la ejecución de proyectos de desarrollo del sistema hidroviario en la Amazonía; así como la propuesta de obras de dragado, que ayuden y faciliten la navegación; y finalmente, una propuesta de financiamiento, sostenibilidad y mejora continua del sistema hidroviario de la amazonia peruana.

La investigación fue de tipo descriptiva, no experimental. La población seleccionada fueron las instituciones públicas y privadas cuya actividad esté relacionada al transporte fluvial, entre ellas: los representantes del Gobierno Regional y municipalidades del departamento de Loreto, así como los representantes de la Cámara de Comercio, Asociación de armadores, agencias navieras, sociedad civil organizada. La muestra seleccionada fue de 136 personas relacionadas al planeamiento estratégico y que trabajan en el sistema hidroviario de la amazonía.

Concluye que, si bien el Estado peruano ha hecho millonarias inversiones en la ejecución del Eje Multimodal del Amazonas, es necesario implementarlo con el desarrollo hidroviario de la amazonía peruana. El sistema hidroviario de la amazonía es incipiente y rudimentario; razón por la que el transporte fluvial en general tiene baja eficiencia y con informalidad creciente, lo que no permite el desarrollo de proyectos. Es imprescindible la ejecución de proyectos relacionados con la dotación de terminales portuarios en las ciudades de Pucallpa e Iquitos.

Bedriñana, J. et al (2016), en su tesis *Plan Estratégico del Puerto de Pucallpa*, tienen como objetivo específico crear las condiciones apropiadas para el desarrollo de negocios relacionados a la producción de bienes a través de la creación de infraestructura, del desarrollo de servicios básicos de salud y educación, comunicaciones y seguridad, en la amazonía peruana, y así mejorar la calidad de vida del poblador, esto a través del transporte fluvial en la región.

La población de estudio es la Asociación Portuaria Nacional (APN), la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) y el Puerto de Pucallpa; la muestra es el Puerto de Pucallpa y sus diferentes filiales. Es un estudio de tipo descriptivo, no experimental. Se basó en la revisión bibliográfica y estadística para la construcción de sus conclusiones.

Concluyen que, el Plan Estratégico visiona al Puerto de Pucallpa como el mejor puerto fluvial al año 2025, líder en costos, *hub* de distribución de la selva en mercadería y tránsito de pasajeros. Durante su formulación

y planeamiento se han planteado 18 estrategias específicas, 08 objetivos de largo plazo y 26 objetivos de corto plazo; que permitirán alcanzar de manera secuencial y sostenida la visión deseada.

1.2 Bases teóricas

1.2.1 Sector transporte fluvial

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es el órgano del Poder Ejecutivo, responsable del desarrollo de los sistemas de transporte y de la infraestructura de las comunicaciones y las telecomunicaciones del país (MTC, 2019). Asimismo el MTC sostiene que, constituye el ente rector y promotor de eficientes sistemas de carreteras y ferrovías, de transporte aéreo, marítimo y fluvial, y de redes de telecomunicaciones integradoras, así como de los programas de concesiones en los ámbitos de su competencia.

El 1 de marzo del 2003 fue promulgada la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (SPN), cuya finalidad es promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, facilitar el transporte multimodal, modernizar los puertos y desarrollar las cadenas logísticas que existen en los terminales portuarios (Autoridad Nacional Portuaria, 2018).

Dicha ley, contempla la creación de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como un organismo público descentralizado (ahora Organismo Técnico Especializado – OTE) encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Autoridad Nacional Portuaria, 2018).

La APN, conforme se indica en su portal oficial, es la encargada del desarrollo del Sistema Portuario Nacional, el fomento de la inversión privada en los puertos y la coordinación con los distintos actores públicos o privados que participan en las actividades y servicios portuarios. Bajo ésta premisa la ANP incentiva el fortalecimiento y desarrollo del sector portuario a través de acciones propias o al establecimiento de convenios; los mismo

que servirán de impulso para colocarse a la vanguardia de sus usuarios, contando para ello, la ayuda de la tecnología e innovación que son pilares de la globalización.

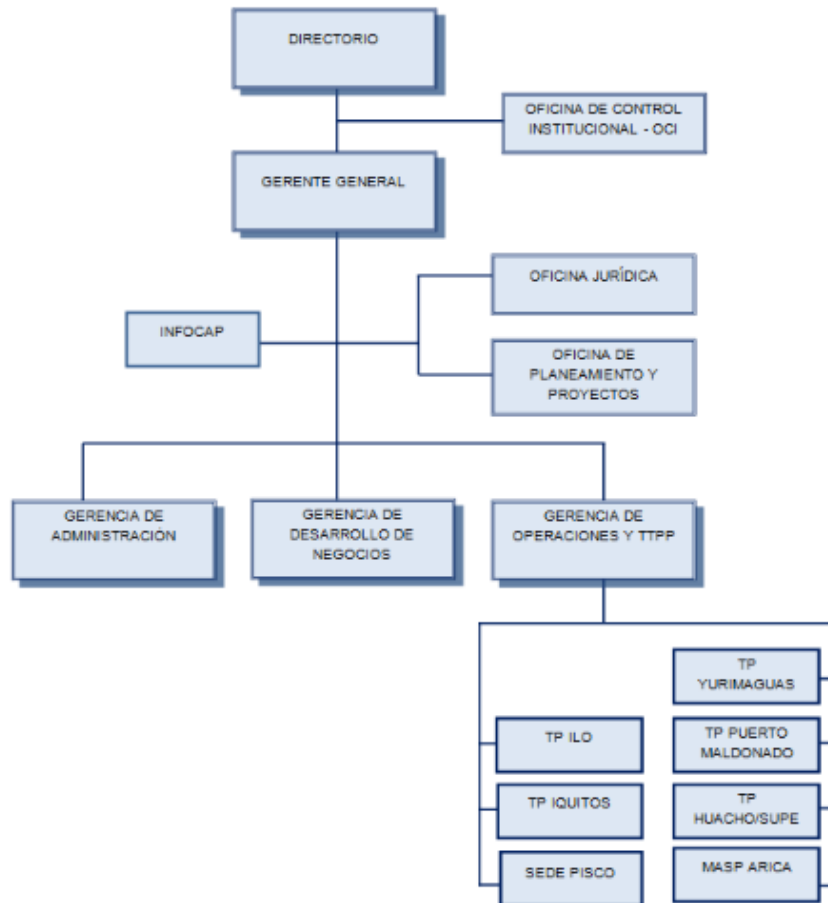
La Empresa Nacional de Puertos (ENAPU, 2020) se formó en 1970 para administrar, operar y desarrollar los muelles y terminales del país. Es una Sociedad Anónima constituida con arreglo al régimen de empresas estatales de derecho privado, regulado por la Ley N° 24948. Fue creada como organismo público descentralizado del sector Transportes y Comunicaciones, mediante los Decretos Leyes N° 17526 y N° 18027.

Tiene como misión atender la demanda de servicios portuarios a través de la administración, operación y mantenimiento de los terminales portuarios y otros servicios relacionados en el ámbito acuático, de manera eficaz, eficiente, confiable y oportuna a fin de contribuir a la competitividad del comercio exterior, integración territorial y mejora de la calidad de vida del ciudadano (ENAPU,2020).

Los terminales portuarios pertenecientes a ENAPU son:

- Terminal Portuario de Salaverry
- Terminal Portuario de Ilo
- Malecón de Atraque al Servicio del Perú en Arica (MASP)
- Terminal Portuario de Supe/Huacho
- Terminal Portuario de Iquitos
Estación Provisional de Pasajeros en el Terminal Portuario de Iquitos
- Terminal Portuario de Yurimaguas
- Terminal Portuario de Puerto Maldonado (Véase gráfico No 01).

**Gráfico 01:
Organigrama de la Empresa Nacional de Puertos SA. (ENAPU)**



Fuente: Empresa Nacional de Puertos SA (ENAPU)

El terminal portuario de Iquitos, se encuentra situado en el interior de la amazonía peruana. Es el principal puerto del departamento de Loreto (Memoria anual ENAPU, 2019). El puerto de Iquitos es el principal centro de embarque y desembarque fluvial de la región Loreto. En ella se realizan la mayor cantidad de movimiento comercial de la zona. En 2018, registró un movimiento de carga ascendente a 336,571 TM que fue movilizado en 5,074 naves menores, tal y como lo reseña la Memoria Anual de ENAPU del 2018.

En cuanto al tráfico de carga, el mayor es el de cabotaje con 300 973 TM. Los principales productos movilizados fueron: cemento, cerveza, ferretería, abarrotos. Mientras tanto en importación se movilizó 35 477 TM de mercancías como el cemento de Colombia, tuberías para el proyecto del puente sobre el río Nanay de Holanda, azúcar y maíz de Brasil; en exportación, 121 TM de preformas para gaseosas con destino a Colombia (Memoria Anual ENAPU, 2019).

En cuanto al equipamiento, en el Puerto de Iquitos se cuenta con equipos modernos que sirven para hacer más efectivo la prestación de servicios al usuario. Entre los que destacan:

- Una (01) grúa Grove GTT655 de 50TM
- Un (01) tractor Taylor DUM modelo TC-100 de 45TM
- Un (01) elevador Hyundai modelo 50DA-9K diésel de 5TM

Además, dentro de la política de modernización del Puerto de Iquitos, cuentan con certificaciones internacionales las que garantizan servicios eficientes, eficaces y confiables para el usuario nacional e internacional. Las que se detallan a continuación:

- Certificado de Seguridad de la Instalación Portuaria (CSIP) 006-2016-APN.
- Certificado de Instalación Portuaria Especial (CIPE) 002-2016-APN.
- Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria (DCIP) 009-2015-APN.

Desde el 2017, además de las funciones propiamente de transporte de carga, el puerto de Iquitos viene provisionalmente haciendo las funciones de estación provisional de pasajeros.

El puerto de Iquitos también cuenta con un terminal provisional de pasajeros (TPPPI), que inició sus servicios el 17 de enero del 2017, atendiendo al Ferry Amazonas I, nave encargada de transportar pasajeros

entre la ciudad de Iquitos y Santa Rosa en la zona fronteriza (Memoria Anual ENAPU, 2019).

Desde aquella oportunidad, el puerto de Iquitos ha sufrido un dinamismo bastante considerable, lo que incentivado el turismo nacional e internacional hacia la frontera con Colombia-Brasil y viceversa. Con su lema “*Calidad de vida para nuestra gente*”, se pretende dar servicios de calidad y confort a los pasajeros. Para ello, cuenta con una sala de embarque, cafeterías, servicios higiénicos y salvaescalera para maletas.

De acuerdo a datos proporcionados en la Memoria Anual de ENAPU para el 2018, el terminal provisional transportó la cantidad de 64,412 pasajeros nacionales y extranjeros, lo que evidencia que la población tiene al servicio de transporte fluvial como su principal medio de transporte y conexión entre las poblaciones ribereñas (Véase tabla No 01).

Los principales armadores que utilizan el puerto de Iquitos para realizar sus operaciones son:

- Consorcio Fluvial del Amazonas (E/F AMAZONAS I)
- Corporación Turística Yurimaguas SAC (B/F EDUARDO III)
- Transporte y Servicios Fluviales Golfinho SAC (B/F GOLFINHO)
- Aqua Expeditions SAC (B/F ARIA).

Se detallan la cantidad de pasajeros que fueron transportados durante el período 2018:

Tabla 1: Pasajeros transportados por el puerto de Iquitos, año 2018

E/F FERRY AMAZONAS	54.762
B/F EDUARDO´s	6.167
B/F GOLFINHO´s	3.307
B/F ARIA	176
TOTAL	64.4412

Fuente: Elaboración propia (datos proporcionados por ENAPU).

1.2.2 Análisis estratégico competitivo

El *análisis estratégico* trata de comprender la posición estratégica de la empresa y su objetivo es, configurar una idea de las influencias clave sobre el bienestar presente y futuro de la organización y, por lo tanto sobre la elección estratégica (formulación). Recoge básicamente el planteamiento de la planificación estratégica, ampliando el alcance del análisis desde las variables técnico económicas hasta las variables sociopolítico-culturales (Durán *et al.*, 1999).

Durán *et al.*, (1999) sostienen que cuando se realiza el análisis estratégico de una empresa, normalmente se estudian tres niveles de objetivos empresariales:

- *La misión u objeto supremo:* básicamente es lo que es la organización y sus aspiraciones hacia dónde quiere llegar. Aunado a ello, va acompañado de sus valores y la filosofía empresarial, que dirigirá el destino de la organización.
- *Los objetivos generales:* deben expresar las metas que se propone alcanzar la empresa a nivel global y, a largo plazo, en función por supuesto de la misión, pero también en función de la situación actual del entorno y de la propia situación interna de la empresa, de sus fuerzas y debilidades, de su capacidad actual y potencial, en relación con su entorno (Durán *et al.*, 1999)
- *Los objetivos operacionales:* es la parte donde todos los departamentos o unidades de la organización se encaminan hacia los objetivos generales, vale decir; todas trabajan en forma organizada para el bien común y posibilitar su realización.

El análisis del entorno competitivo de una organización está constituido por el conjunto a factores y actores que tienen relación directa o indirecta con la empresa; y que sus acciones tendrán influencia positiva o negativa en ella. Su rol dentro de la organización es importante, pues de ella se emitirá las estrategias para consolidar y posicionar la empresa en su sector productivo.

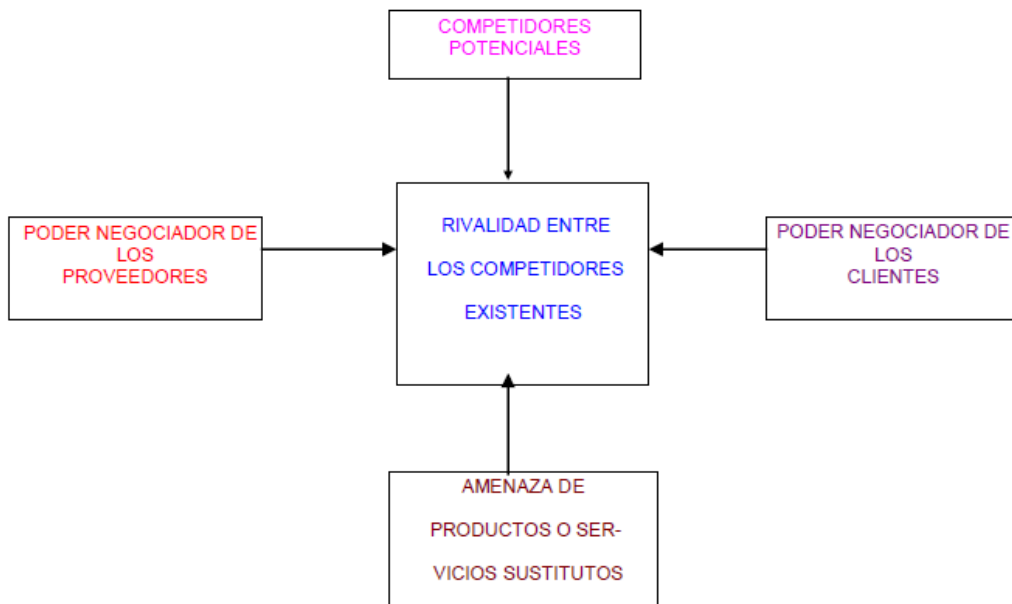
Uno de los principales estudiosos sobre la influencia de entorno externo hacia la organización es Michael Porter (1982). Señaló a través de sus investigaciones, que había cinco fuerzas que hacían que las organizaciones recibieran influencia del exterior. Ellas son:

- a) Competidores potenciales
- b) Poder negociador de los clientes
- c) Poder negociador de los proveedores
- d) Amenaza de productos o servicios sustitutos
- e) Rivalidad entre los competidores existente.

Para Porter, cada una de estas fuerzas tiene influencia sobre el entorno competitivo, por lo que su conocimiento e interpretación, debe ser muy amplio y riguroso, de tal manera que se pueda tener estrategias apropiadas para adoptar.

Si bien en la actualidad existen muchas corrientes de investigación que estudian los factores internos y externos que influyen en las empresas y cómo estas tienen repercusiones dentro de ellas; las aportaciones de Porter, aún hoy en día siguen vigentes y se estudian en las escuelas de negocios del mundo.

Gráfico No 02:
Las cinco fuerzas de Porter en el entorno competitivo.



Fuente: Estrategia Competitiva, Porter, M. (1982)

Durán *et al.*, (1999) básicamente manifiestan que este análisis debe ir orientado a una evaluación del potencial de la empresa de su capacidad global, como un sistema que incluye todas las capacidades específicas desarrolladas en cada función básica de la empresa, que son activos materiales e inmateriales, que además se refuerzan unos a otros, y generan por lo tanto sinergias.

De acuerdo a los autores, existen básicamente cuatro planteamientos diferentes para el análisis interno:

- a) Análisis funcional.
- b) Perfil estratégico de la empresa.
- c) La cadena de valor.
- d) El ciclo de vida de los productos

Para que una organización sea exitosa, sus gerentes y líderes deben dirigir a su gente para que: 1) hagan las cosas correctas y 2) hagan las cosas correctamente. La segunda, hacer las cosas correctamente, entra en el campo de la efectividad, y otras habilidades gerenciales. La primera, hacer las cosas correctas, es la estrategia empresarial (o estrategia corporativa o estrategia de negocio) (Maldonado, 2018).

La palabra *estrategia* tiene su origen en el campo militar, tal como lo describen la mayoría de escritos de negocios. El término es de origen griego que significa *stratos* (ejército) y *agein* (conducir, guiar). Prácticamente significaría “conducción o la guía de un ejército”. En las grandes guerras de la antigüedad, se realizaban “estrategias” para ganar las batallas.

Maldonado (2018), afirma que Alfred Chandler, Chris Argyris, y Kenneth Andrews de la Harvard Business School, en 1962, son los primeros en tratar sobre estrategia empresarial, y la definen como el elemento que determina las metas y objetivos básicos de largo plazo de una organización, y la adopción de cursos de acción, acompañada de la asignación de recursos necesarios para lograr dichas metas.

Ansoff (1983), define la estrategia como la dialéctica de la empresa con su entorno. Considera que la planeación y la dirección estratégica son conceptos diferentes, plantea la superioridad del segundo.

En 1965 Ansoff presenta una nueva perspectiva y define estrategia como las formas de crecimiento con que una organización cuenta en términos del alcance de la relación producto-mercado. La descripción de cómo lograr ventajas competitivas, vistas como algo único para los clientes, y desarrollar sinergia entre los entes internos y externos de la organización servirá para desarrollar mejores productos para los clientes (Maldonado, 2018).

Mintzberg (1997) define estrategia como un patrón proveniente del flujo de decisiones que ocurren en el tiempo. Mintzberg compara a los estrategas con los artesanos que crean por arte; en su metáfora, el gerente crea la estrategia al igual que el artesano mientras ejecuta acciones, se inspira e improvisa con pensamiento estratégico en un proceso de constante adaptación.

Michael Porter (1994) describe la esencia de la estrategia como las actividades con las cuales una organización elige distinguirse: “Finalmente, todas las diferencias entre compañías en costo o precio se derivan de cientos de actividades requeridas para crear, producir, vender, y distribuir sus productos”. La diferenciación surge de la elección de actividades y de cómo son ejecutadas. La esencia de la estrategia radica en elegir la ejecución de actividades de forma diferente a los competidores para brindar una propuesta de valor único. Una posición estratégica sostenible proviene de un sistema de actividades, cada una de las cuales refuerza a la otra (Maldonado, 2018).

1.3 Definición de términos

Competitividad: Es la capacidad de una persona u organización para desarrollar *ventajas competitivas* con respecto a sus competidores, obteniendo así una posición destacada en su entorno (Roldán, 2018).

ENAPU: Es la Empresa Nacional de Puertos, se formó para administrar, operar y desarrollar los muelles y terminales del país. (ENAPU, 2019).

Puerto Fluvial: Lugar situado sobre la rivera de una vía fluvial navegable, adecuado y condicionado para las actividades fluviales (ANI, 2019).

Iquitos: Es la capital del departamento de Loreto y de la provincia de Maynas, está ubicada en pleno corazón de la nororiental peruana. Es una isla virtual entre la margen izquierda del río Amazonas y los ríos Itaya y Nanay. Es el principal puerto fluvial del río Amazonas y el punto de partida para la exploración de la selva (GO2PERÚ, 2019).

CAPÍTULO II: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1 Descripción del problema

La Amazonía peruana forma parte de la gran cuenca hidrográfica del Amazonas, que está conformado por Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Brasil, Bolivia, Guyana y Surinam. Tiene una extensión territorial de 6, 122,736 Km².

En el Perú, la cuenca del Amazonas la conforman los ríos, Marañón, Ucayali-Madre de Dios y el Amazonas propiamente dicho. En estos ríos la navegación es bastante dinámica e intensa. El transporte comercial de carga y pasajeros es fluido, por lo que se requiere contar con un parque automotor de embarcaciones en óptimas condiciones; así como puertos con infraestructura moderna y personal capacitado que garantice un servicio eficiente y eficaz; con estándares de gestión, calidad y seguridad; de nivel internacional.

La Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), es la entidad encargada de conducir administrativa y operativamente el puerto de Iquitos. Ella depende del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En la actualidad, es prioridad del Estado peruano potenciar éste puerto de la Amazonía, razón de ser un punto estratégico en la región desde una visión comercial nacional e internacional; como de transporte de carga pesada y de pasajeros.

Su optimización debe ser parte del planeamiento estratégico de la institución. Esta investigación busca analizar el transporte fluvial en el puerto de Iquitos. Visualizar sus fortalezas y puntos que debe mejorar.

2.2 Formulación del problema

2.2.1 Problema general

¿Cómo es la competitividad del sector transporte fluvial en el puerto de Iquitos, año 2019?

2.2.2 Problemas específicos

- a) ¿Cómo es el comportamiento estratégico del parque fluvial del puerto de Iquitos, año 2019?
- b) ¿Cuál fue la demanda comercial de carga del puerto de Iquitos, año 2019?
- c) ¿Qué rutas abastecieron de carga y pasajeros al puerto de Iquitos, año 2019?

2.3 Objetivos de la investigación

2.3.1 Objetivo general

Efectuar el análisis de competitividad del transporte fluvial en el puerto de Iquitos, año 2019.

2.3.2 Objetivo específico

- a) Describir el comportamiento estratégico del parque fluvial del puerto de Iquitos, año 2019.
- b) Describir la demanda comercial de carga del puerto de Iquitos, año 2019.
- c) Analizar las rutas que abastecieron de carga y pasajeros al puerto de Iquitos, año 2019.

2.4 Justificación de la investigación

Tres aspectos justifican la presente investigación:

Importancia

En lo teórico, la investigación permitirá conocer con datos actualizados, el análisis estratégico competitivo del transporte fluvial del puerto de Iquitos. Lo que permitirá ser una fuente importante de consulta, tanto a nivel académico como empresarial.

Trascendencia

En lo metodológico, permitirá de una manera sistémica abordar los procedimientos de un análisis de competitividad de un sector económico nacional; corroborando los postulados de su estudio. Se aplicarán todos los aspectos procedimentales para su desarrollo y obtención de datos confiables.

En lo relevante social y empresarial, el estudio pretende analizar la competitividad del sector transporte fluvial, por lo que los datos contribuirán a buscar el mejoramiento del sector y analizar los aspectos que se deben modificar o consolidar. Desde lo empresarial, servirá de fuente de consulta para determinar acciones de cursos de acción si fuesen necesario.

Viabilidad

La presente investigación es viable, debido a que los datos y revisión bibliográfica de las estadísticas y movimientos comerciales del parque fluvial de Iquitos, se pueden obtener de los diversos entes gubernamentales y privados de la región Loreto.

2.5 Hipótesis

2.5.1 Hipótesis general

Se observa alto grado de competitividad del sector transporte fluvial en el puerto de Iquitos, año 2019.

2.5.2 Hipótesis específica

- a) Se observa, comportamiento creciente del parque fluvial en el puerto de Iquitos, año 2019.
- b) Se observa, comportamiento creciente de carga la comercial en el puerto de Iquitos, año 2019.
- c) Se observa, una demanda creciente en las diversas rutas del transporte fluvial, tanto de carga y pasajeros, en el puerto de Iquitos, año 2019.

2.6 Variable

2.6.1 Identificación de la variable

Competitividad

2.6.2 Operacionalización de la variable

**Tabla 2:
Variable de competitividad.**

Variable de estudio	Definición Conceptual	Indicadores	Índices
Competitividad	Es la capacidad de una persona u organización para desarrollar <i>ventajas competitivas</i> con respecto a sus competidores, obteniendo así una posición destacada en su entorno (Roldán, 2018).	1. Parque fluvial	-Cantidad de embarcaciones que existe en Loreto.
		2. Demanda de carga Comercial	-Cantidad de astilleros y capacidad de producción anual. -Capacidad instalada tonelada que puede mover.
		3. Rutas	-Nacional -Internacional

Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

Para la presente investigación se hará un estudio cuantitativo, de diseño no experimental, de alcance descriptivo. Hernández, Fernández y Baptista (2010), refieren lo siguiente:

El enfoque cuantitativo (que representa, como dijimos, un conjunto de procesos) es secuencial y probatorio. Cada etapa precede a la siguiente y no podemos “brincar o eludir” pasos, el orden es riguroso, aunque, desde luego, podemos redefinir alguna fase. Parte de una idea, que va acotándose y, una vez delimitada, se derivan objetivos y preguntas de investigación, se revisa la literatura y se construye un marco o una perspectiva teórica. De las preguntas se establecen hipótesis y determinan variables; se desarrolla un plan para probarlas (diseño); se miden las variables en un determinado contexto; se analizan las mediciones obtenidas (con frecuencia utilizando métodos estadísticos), y se establece una serie de conclusiones respecto de la(s) hipótesis.

Es una investigación no experimental, razón que no se manipulará ninguna variable. Se recopilará los datos de las fuentes a consultar para dar respuesta a las hipótesis, sin modificar su contenido.

El alcance es descriptivo, que conforme lo señala Danhke (Hernández, *et al.*, 2010), es aquel que busca especificar las propiedades, las características y los perfiles importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis...pretende medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a los que se refiere (p.119).

Es una investigación de diseño horizontal, ya que se recopila información de varios momentos acontecidos durante el año 2019. Se

analiza la información recopilada durante todo el año de estudio, el mismo que servirá para responder a las hipótesis planteadas.

3.2 Población y muestra

La población de estudio de esta investigación, es todo el sector de transporte fluvial que tiene actividad comercial de carga y pasajeros en la región Loreto. Para Selltiz, *et al.*, (1980) una población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones.

La muestra que se recabó fue la información obtenida del movimiento comercial de carga y pasajeros del puerto de Iquitos, durante el período del 2019 y 2020. El investigador pretende que los resultados encontrados en la muestra logren generalizarse o extrapolarse a la población (Hernández, Fernández y Baptista, 2010).

3.3 Técnicas, instrumentos y procedimientos de recolección de datos

En la presente investigación se recopilaron datos obtenidos de la revisión bibliográfica de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), su memoria anual 2018, 2019. Así como información que se obtuvo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; a su vez de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de Loreto. Todas ellas sirvieron de ayuda para resolver el objetivo general y los objetivos específicos de ésta investigación.

No se utilizaron instrumento de medición en este estudio, razón de no existir encuestas u otro instrumento para obtener información; salvo la recopilación de datos estadísticos e informes de las instituciones comprometidas en este trabajo.

Tabla 3.
Matriz de validez de constructo del instrumento de recolección de datos.

Indicadores	Índices	Tabla o gráfico
Parque fluvial	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cantidad de embarcaciones que existen en Loreto. 2. Cantidad de astilleros y capacidad de producción anual. 	<p>Tabla No. 05</p> <p>Tabla No. 08</p>
Demanda comercial de carga	<ol style="list-style-type: none"> 1. Capacidad instalada tonelada que mueve anualmente. 	Tabla No 6 y 7
Rutas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nacional 2. Internacional 	Figura 1 y 2

Fuente: Elaboración propia.

3.4 Procedimiento y análisis de datos

Una vez recopilado los datos e información obtenida de la revisión bibliográfica, se procedió a someterlo a un análisis estadístico que dé información confiable y sistémica de los datos encontrados. Para ello, se visitará las oficinas de planificación de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de Loreto, así como las informaciones que se obtengan del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

La competitividad es un tema muy controversial en el mundo globalizado en el que se están desarrollando las industrias y las organizaciones; ser competitivos es tener una ventaja comparativa que diferencia a las organizaciones, con lo cual se direcciona su posicionamiento. La competitividad se ve reflejada en la rentabilidad que pueda tener una organización y esto se logra cuando tenemos una productividad elevada en los diversos procesos con el que se desarrolla en la industria, en nuestro caso el sector portuario (Bedriñana, *et al* 2016).

Porter (2014), señala que la capacidad para sostener e incrementar la participación en los diversos mercados nacionales e internacionales los argumentos estratégicos debe de estar alineados al aumento de la productividad. Por ello, para que el puerto de Iquitos sea competitivo debe aumentar su productividad, esto bajo la mejora continua de sus diversos procesos y la gestión exitosa de los recursos con los que cuenta.

En la presente investigación, se ha enfocado en tres aspectos relevantes para determinar la competitividad del puerto de Iquitos, ellos son:

1. Parque fluvial
2. Demanda de la carga comercial
3. Rutas (nacionales e internacionales).

Parque fluvial

De acuerdo a la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; el parque fluvial se puede dividir por su uso

en transporte de: pasajeros, carga y mixta. Para efectos de operación comercial, se considera como unidad de transporte:

1. Motonave: Embarcación con propulsión y bodega.
2. Motochata: Embarcación con propulsión y bodega.
3. Comboy: Conformado por un remolcador o empujador con propulsión y una o más unidades sin propulsión (Ministerio de Transporte y Comunicaciones).

**Tabla No 04:
Parque fluvial**

Para su uso	Naves con propulsión propia	Naves sin propulsión
Pasajeros	Motonove	Chata y chata cisterna
Cargas	Moto chata	Barcaza y barcaza cisterna
Mixtas	Remolcador o empujador	Albarenga
Para efectos de la operación comercial		
Motonave	:	Embarcación con propulsión y bodega
Moto chata	:	Embarcación con propulsión y bodega
Convoy	:	Conformado por un remolcador o un empujador con propulsión y una o más unidades sin propulsión.

Fuente: Tomado de Bedriñana, Castro, Chanduvi y Sierra (2016).

En Loreto existe, dos terminales portuarios; el de Iquitos y de Yurimaguas, ambos administrados por ENAPU y alrededor de 100 embarcaderos y atracaderos, distribuidos en las provincias de Maynas, Alto Amazonas, Ramón Castilla, Requena, Ucayali y Loreto.

De los ciento dos (102) terminales portuarios y embarcaderos existentes en la región, 09 están en condición de operativo-formal, 01 es puerto alterno y 92 son informales-operativos, de categoría atracaderos. De estos atracaderos informales, 52 son de propiedad privada y 40 públicos (Véase anexo No. 01).

Conforme a datos proporcionados por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Loreto y la Dirección Ejecutiva de Transporte Acuático, en la región Loreto existen 895 embarcaciones fluviales entre empujador fluvial (EF), bote flotante (BF), artefacto fluvial (AF), motonave fluvial (MF) y bote motor fluvial (BMF); quienes se dedican al transporte de:

- a) Carga
- b) Carga y pasajeros
- c) Apoyo logístico
- d) Carga general y líquida

**Tabla 05:
Cantidad de embarcaciones en Loreto**

TIPO	MODALIDAD	CANTIDAD
Empujador fluvial	Carga general y líquida	24
Bote flotante	Carga y pasajeros	675
Artefacto fluvial	Carga	43
Motonave fluvial	Carga y pasajeros	136
Bote motor fluvial	Carga y pasajeros	17
TOTAL		895

Fuente: Elaboración propia con datos del MTC Loreto.

Demanda de carga comercial

El Terminal Portuario de Iquitos, se encuentra situado en el interior de la Amazonía peruana. Es el principal puerto del departamento de Loreto (ENAPU, 2018). Por ella se desarrolla las principales actividades comerciales de la ciudad y la región Loreto. Es la puerta de entrada y salida de todo el comercio local e internacional.

El 2019, el Terminal Portuario de Iquitos movilizó un total de 12,055.38 TN en importaciones y 171.68 TN en exportaciones. En cuanto al cabotaje; se tiene en descargas un total de 152,331.06 TN y 31,344.97 TN de embarque. Todo ello transportado en un total de 2,910 embarcaciones (Tabla No 06).

**Tabla No 06:
Movimiento comercial Puerto de Iquitos, año 2019**

AÑO 2019						
MES	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	CABOTAJE		TOTAL	No. NAVES
			DESCARGA	EMBARQUE		
ENERO	0	0	36,675.11	4,394.92	41,070.03	417
FEBRERO	5,992.55	47.14	14,889.19	2,279.87	23,208.75	316
MARZO	0	32	10,783.15	2,372.39	13,187.54	397
ABRIL	23.09	0	8,186.88	2,986.89	11,196.86	332
MAYO	291.19	30.81	5,912.02	2,048.65	8,282.67	353
JUNIO	0	0	4,735.29	2,597.15	7,332.44	217
JULIO	0	0	5,750.43	2,033.17	7,783.60	201
AGOSTO	1,500.00	0	8,427.95	2,547.47	12,475.42	139
SEPTIEMBRE	898.17	0	13,940.56	2,557.47	17,396.43	147
OCTUBRE	1,756.96	0	16,138.80	3,136.48	21,032.24	140
NOVIEMBRE	1,304.61	61.73	15,830.51	2,203.17	19,400.02	139
DICIEMBRE	288.81	0	11,061.17	2,187.11	13,537.09	112
TOTAL	12055.38	171.68	152,331.06	31,344.97	195,903.09	2910
	12,227.06		183,676.03			

Fuente: Elaboración propia con datos de ENAPU.

El total de movimiento comercial ejecutado por el Puerto de Iquitos para las importaciones y exportaciones para el año 2019 fue de 12,227.06 toneladas y en cuanto al cabotaje o movimiento comercial nacional, fue de 183,676.03 toneladas, lo que hace un total general de **195,903.09 TN**.

Se calcula que el Puerto de Iquitos (ENAPU), representa sólo el 20% del movimiento comercial fluvial de la ciudad, restando cerca del 80% al sector informal, lo que vendría a significar alrededor de **979,515.45 TN** para el año 2019.

Hasta octubre de este 2020, el Terminal Portuario de Iquitos movilizó un total de 13,020.23 TN en importaciones y 93.63 TN en exportaciones. En cuanto al cabotaje; se tiene en descargas un total de 86,148.67 TN y 21,144.19 TN de embarque. Todo ello transportado en un total de 1,484 embarcaciones (Tabla No 06).

Tabla No 07:
Movimiento Comercial del Puerto de Iquitos, año 2020.

AÑO 2020						
MES	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	CABOTAJE		TOTAL	No. NAVES
			DESCARGA	EMBARQUE		
ENERO	1,803.45	0	5,921.63	2,875.81	10,600.89	171
FEBRERO	0.00	0	15,436.04	2,223.67	17,659.71	115
MARZO	1,510.68	47.91	5,647.25	1,959.70	9,165.54	176
ABRIL	0	0	3,264.47	203.71	3,468.18	174
MAYO	0	0	3,982.01	72.89	4,054.90	191
JUNIO	0	0	968.94	2,960.72	3,929.66	182
JULIO	2,721.84	0	7,257.05	2,539.87	12,518.76	134
AGOSTO	0.00	0	15,165.64	3,198.12	18,363.76	120
SEPTIEMBRE	4,946.61	45.72	16,295.06	2,050.18	23,337.77	100
OCTUBRE	2,037.65	0	12,210.58	3,059.52	17,347.95	121
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE						
TOTAL	13,020.23	93.63	86,148.67	21,144.19	120,447.12	1484

Fuente: Elaboración propia, tomado de estadísticas de ENAPU.

Al igual que en el 2019, se calcula que para el 2020, el Puerto de Iquitos (ENAPU), representa sólo el 20% del movimiento comercial fluvial de la ciudad, restando cerca del 80% al sector informal, lo que vendría a significar alrededor de **602,238.6 TN** para el año 2019.

El comercio en el puerto de Iquitos, básicamente está constituido por el intercambio de productos, tales como: artículos de primera necesidad, material de construcción, cerveza, madera y transporte de pasajeros entre los puertos de Pucallpa-Iquitos, Yurimaguas-Iquitos, Santa Rosa-Iquitos,

viceversa y puertos más pequeños que se encuentran en las rutas indicadas.

Astilleros en Iquitos

En la actualidad, Iquitos cuenta con 16 astilleros inscritos en la Capitanía de Puerto, los mismos que tienen una capacidad de producción de 300 embarcaciones en promedio anuales (Tabla No. 07).

**Tabla No. 08:
Cantidad de astilleros en Iquitos**

No.	Razón Social	Propietario y/o Representante	Situación
01	Astillero Henry EIRL	Flor de María Flores Colome	Vigente
02	SIMA Iquitos SR Ltda	Jefe de servicios Ind de la Marina	Vigente
03	SIMA Iquitos SRLtda	Jefe de servicios Ind. De la Marina	Vigente
04	Astillero Naviera Morochita	Rosa Alicia Arévalo de Macedo	Vigente
05	Astillero Grupo CAM	María Teresa Cam Silva	Vigente
06	Astillero SEA	Luis Masias Tello	Vigente
07	Astillero Castañeda	Marco Castañeda Meléndez	Vigente
08	Astillero Pialze Oriente	María Pía Alzamora Moyano	Vigente
09	Constructora Amazónica SAC	Germán Paz Brignole	Vigente
10	Astillero Metal CRAFT EIRL	Juan Carlos Vela Pinedo	Vigente
11	Astillero construcciones Charito	Alex Pinedo Meza	Vigente
12	Astillero DA COSTA SRL	Samuel Da Costa Vergara	Vigente
13	Constructora Naval DA COSTA	Mario Cesar Da Costa Manzur	Vigente
14	Atlantic Int. Sudamericana	León Valverde Loayza	Vigente
15	Astillero Fabritec Ingenieros	Ricardo Zamora Silva	Vigente
16	Astillero Metal CRAFT EIRL	Juan Carlos Vela Pizarro	Vigente

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por la Capitanía de Puerto de Iquitos.

RUTAS

La Amazonía peruana es una vasta región ubicada en el sector oriental del territorio peruano, con una superficie aproximada de 782,880.55 Km², según lo difundido por el Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana (IIAP), que constituye el 60.91% del territorio nacional; sin embargo, la selva es la región con menor índice de densidad poblacional (SEHINAV, 2018).

La vía de comunicación que tiene Iquitos con el resto del país es a través del tráfico aéreo y fluvial, siendo éste último el principal medio de aprovisionamiento y transporte de la zona. El puerto de Iquitos, tanto el de ENAPU como los demás puertos alternos que tiene la ciudad, transportan toda la carga nacional e internacional para garantizar la actividad comercial y económica de la región; así como el desplazamiento de pasajeros por las diversas ciudades periféricas de la región Loreto y hacia la zona fronteriza de Colombia y Brasil.

Los ríos amazónicos están clasificados como: mayores, medianos y menos; teniendo como medio de medida el caudal mínimo de m³/segundo (Véase tabla No 08)

Tabla No. 09: Cartas náuticas fluviales de la región Loreto.

CARTAS NÁUTICAS FLUVIALES				
Clasificación de los ríos	Caudal Mínimo (m³/s)	Escala	Cortes transversales (m)	Ejemplos
MAYORES	Q > 1000	1/50,000	500	Amazonas, Ucayali, Marañón, Napo y Putumayo, etc.
MEDIANOS	Q > 500	1/25,000	250	Tigre, Corrientes, Pastaza, Morona, Yavarí, Urubamba, Pachitea, Curaray, Madre de Dios, Tambopata, Nanay, etc.
MENORES	Q < 500	Desde 1/15,000 hasta 1/5,000	Por el canal de navegación o thalweg	Aguarico, Agua Blanca, Algodón, Tamshiyacu, Yaquerana, Tambo, Aguaytía, Ampiyacu, Chambira, Itaya, Arabela, Yavarí Mirím, Mazán, Gálvez, Manifí, Yahuas, Motahuayo, Orosa, Pintuyacu, etc.

Fuente: Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía.

Figura No. 01: Mapa hidrográfico del departamento de Loreto



Fuente: Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Loreto.

La red de tráfico fluvial de carga comercial y de pasajeros del puerto de Iquitos, tiene como rutas principales los puertos de Yurimaguas, Nauta, Requena, Contamana, Pebas y Caballococha (conexión nacional) y de Leticia (conexión internacional).

En la *amazonía profunda la gente está hecha del río*. Del río viene la pesca diaria, el agua, los recursos para la higiene, el comercio, el transporte, la recreación y la espiritualidad, en especial para los pueblos indígenas que en ella habitan. Y precisamente en grandes ríos como el Amazonas, Ucayali, Huallaga y Marañón, con una extensión conjunta de 2,687 km, se realizaría el proyecto Hidrovía Amazónica, con obras de dragado para aumentar el tránsito fluvial (García y Portugal, 2020).

El proyecto de *Hidrovia Amazónica*, prevé habilitar una red que facilite el transporte fluvial en la amazonía peruana, contempla asimismo llegar hasta Colombia y Brasil (Leticia, Tabatinga). Se busca también interconectar una salida comercial hacia el norte del país (océano pacífico) y una salida hacia el océano atlántico por Manaus y Belem Do Pará en Brasil.

El ambicioso proyecto se encuentra en la actualidad paralizada dada las observaciones realizadas por instituciones que evalúan el impacto ambiental en la ejecución de la obra. Según versión del ex ministro de Transportes y Comunicaciones, *El plan debe entenderse como la hidroconexión amazónica por las oportunidades que esto va a suponer para el desarrollo de los pueblos....vendrán nuevos puertos, negocios vinculados a la logística, nuevas compañías de transporte y así, el progreso que todos queremos* (BBC News, 2017).

Figura No. 02:
Hidrovia Amazónica



Fuente: Tomado de Proinversión.

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Discusión

Este estudio consta de tres partes, aborda primeramente acerca del parque fluvial del puerto de Iquitos, la demanda de carga comercial y las rutas que se cubren tanto a nivel local como internacional. De la primera parte de la investigación, se puede afirmar que existen suficiente embarcaciones (895 embarcaciones) tanto de carga como de pasajeros que garantizan la competitividad del parque fluvial de Iquitos. Muchas de las embarcaciones hacen inclusive doble función, tanto de transporte de carga como de pasajeros.

La segunda parte que investiga la demanda de carga comercial del puerto de Iquitos, confirma dos aspectos relevantes. Primero que existen dos medios de comercialización a través del transporte fluvial; uno que se ejecuta por el Terminal Portuario de Iquitos (ENAPU) y otro que se realiza de manera informal, por los diferentes puertos alternos de la ciudad. El Terminal Portuario de ENAPU moviliza alrededor de 15,000 TN de carga a nivel internacional en lo que va del año 2,020 y más de 100,000 TN de carga local. Siendo ésta cifra sólo alrededor del 20% del total de TN que se transportan por la ciudad, lo que refleja que un 80% aproximadamente de movimiento de carga comercial y de pasajeros, son de naturaleza informal.

La tercera parte del estudio, explora sobre la dinámica de las rutas de naturaleza local-regional e internacional; siendo los puertos de Yurimaguas, Nauta, Requena, Contamana, Pebas y Caballococha como los principales; asimismo se tiene la ruta Iquitos-Leticia a nivel internacional, como la más requerida y concurrida; lo que convierte al puerto de Iquitos en un punto estratégico y dinámico, observándolo desde la perspectiva de demanda comercial y de transporte de pasajeros.

5.2 Conclusiones

Al efectuar el análisis de competitividad del transporte fluvial en el puerto de Iquitos, año 2019; desde una perspectiva del parque fluvial, demanda comercial y rutas de transporte; se puede afirmar que se cuenta con una gran capacidad de respuesta que garantiza el comercio, transporte de carga y pasajeros desde y hacia el puerto de Iquitos y los diversos puertos de la región. El 2019, sólo por el puerto de ENAPU se transportó un promedio de más de 12,000 TN a nivel internacional y más de 180,000 TN en el transporte local. Proyectando en totalidad (incluyendo los puertos informales) más de 900,000 TN de carga comercial movilizada.

En cuanto a la capacidad del parque fluvial de Iquitos, se confirmó un total de 895 embarcaciones entre empujador fluvial (EF), bote flotante (BF), artefacto fluvial (AF), motonave fluvial (MF) y bote motor fluvial (BMF); que realizan actividades de transporte de carga comercial y de pasajeros en la región Loreto.

Dando respuesta al segundo objetivo específico del presente estudio, de acuerdo a la demanda de carga comercial, se confirma un total de 16 astilleros en Loreto, que tienen una capacidad de producción anual de 300 embarcaciones y una manipulación anual promedio de 900,000 TN. Lo que garantiza el transporte de carga y de pasajeros en los diversos puertos amazónicos nacionales e internacionales.

En cuanto a la ruta fluvial nacional e internacional, se puede identificar a los puertos locales de Yurimaguas, Nauta, Requena, Contamana, Pebas, Caballococha e Iquitos, y Leticia en la zona internacional. A excepción de Yurimaguas e Iquitos, los demás puertos fluviales son bastantes rudimentarios e incipientes, carentes de una buena logística para una buena manipulación de carga y transporte de pasajeros. Se espera que a través de proyectos de inversión pública, mejoren la infraestructura portuaria en la región Loreto.

5.3 Recomendaciones

Se recomienda mejorar la infraestructura en los diversos puertos ubicados en las riberas de los ríos amazónicas, de tal manera que se brinde mejor calidad de servicios a los usuarios tanto comerciales como de pasajeros.

Es importante incentivar y promover el intercambio comercial internacional, esto a través de mejores condiciones portuarias y con entrada de embarcaciones de mayor calado al puerto de Iquitos. Se ha observado el proyecto de “Hidroviás Amazónicas”, que permitirá mejorar el dragado de los ríos de la Amazonía. Sería importante que se analizará técnicamente las ventajas y desventajas de su puesta en operatividad.

Es importante formalizar las operaciones de los puertos ajenos al de ENAPU, con la finalidad de estandarizar los procedimientos operativos, que garanticen operaciones altamente competitivas y seguras.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANI (2019), *Portal Institucional de la Agencia Nacional de Infraestructura de Colombia*, Bogotá.
- Ansoff, I., 1983. *Introducción al Planeamiento Estratégico*. México: Trillas.
- Baz, V. & Rubio, L., 2004. *El Poder de la Competitividad*. Buenos Aires: Revista Económica de la Universidad de Buenos Aires.
- BBC News (2017), *El ambicioso proyecto de la Hidrovia Amazónica que busca impulsar el transporte entre las comunidades de la selva de Perú y Brasil*, Redacción de BBC News, Londres.
- Bedriñana, J., Castro, T., Chanduvi, M. & Sierra, M., 2016. *Plan Estratégico del Puerto de Pucallpa*, Lima-Perú: Centrum Business School Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Durán, D., Llopart, X. & Redondo, R., 1999. *La dirección y el control estratégico: su aplicación en los recursos humanos*, Barcelona.: Diposital Digital Universitat de Barcelona.
- ENAPU, 2019. *Memoria Anual 2018*, Lima: Empresa Nacional de Puertos SA.
- García, L. y Portugal, V. (2020), *Hidrovia amazónica, riesgos que despiertan para los defensores del río en tiempo de pandemia*, Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR), Lima.
- Gastelo, J., 2018. *El planeamiento estratégico como herramienta para la eficiencia del sistema hidroviario en la amazonía peruana, propuesta actual*, Lima, Perú: Repositorio Universidad Nacional Federico Villareal.
- Go2Perú (2019), *Ciudad de Iquitos*, Portal Oficial de turismo, Lima.
- Hernández, R. & Fernández, C. y. B. M., 2010. *Metodología de la Investigación*. 5ta Edición ed. México: McGraw-Hill.
- Maldonado, J., 2018. *La Estrategia Empresarial: su formulación, planeación e implementación*. Caracas: Editorial Universidad Santa María.
- Mintzberg, H. y. Q. J., 1997. *El proceso estratégico: concepto, contexto y casos*. México: Prentice-Hall Hispanoamérica.
- Morales, C. & Soplín, J., 2014. *El transporte fluvial y la navegabilidad de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas, 2014*, Iquitos: Repositorio Universidad Científica del Perú.
- Nacional, A. P., 2019. *Planeamiento Estratégico de la ANP*, Lima, Perú: Presidencia del Consejo de Ministros (PCM).
- Pereyra, F., 2011. *Estudios de costos en la actividad empresarial de transporte fluvial ruta Iquitos-Pucallpa, período 2011*, Iquitos: Repositorio de la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana.

Perú, P. d. M. d. T. y. C. d., 2018. *Autoridad Portuaria Nacional*, Lima, Perú: Presidencia del Consejo de Ministros -PCM.

Porter, M., 1994. *Ventaja Competitiva*. México: Patria Cultural SA.

Porter, M., (2014), *Ser competitivo* (7th ed.). Barcelona, España: Deusto.

Prieto, L. (2015), *Revitalización de puertos fluviales sobre el río Magdalena con miras hacia una Colombia competitiva frente a la nueva economía mundial (caso de estudio puerto Berrio-Antioquia)*, Pontificia Universidad Javeriana, Colombia.

Roldan, P. (2018) *Competitividad*, Revista Economipedia, México.

Selltiz, C. e. a., 1980. *Método de Investigación de las Relaciones Sociales*. Madrid: Ediciones Rialp..

ANEXOS

DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES LORETO AREA DIRECCIÓN EJECUTIVA DE TRANSPORTE ACUATICO
"AÑO DE LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCION Y LA IMPUNIDAD"

EL PUERTO DE IQUITOS.- Solamente estaría en posición de actuar como puerto de transbordo de naves oceánicas a naves fluviales para la continuación del transporte multimodal ya que a pesar de ser la ciudad más importante de la selva peruana no tiene conexiones carreteras que permitan la conexión a un corredor logístico.

RELACION DE TERMINALES PORTUARIOS Y EMBARCADEROS

Nº	INSTALACION PORTUARIA	UBICACIÓN GEOGRAFICA		TIPO DE EMBARCACION	ADMINISTRADOR	TRAFICO RELEVANTE	TITULARIDAD	CONDICION	CATEGORIA	RIO
		PROVINCIA	LOCALIDAD							
1	TP Iquitos	Maynas	Iquitos	TP	ENAPU	General	Estatal	Operativo	Público	Itaya
2	TP Yurimaguas	Alto Amazonas	Yurimaguas	TP	ENAPU	General	Estatal	Operativo	Público	Huallaga
3	Embarcadero Cabo Pantoja	Maynas	Cabo Pantoja	Embarcadero	MTC	General	Estatal	Operativo	Público	Napo
4	Embarcadero Mario D'Costa	Maynas	Iquitos	Embarcadero	Mario Da Costa Manzur	General	No Estatal	Operativo	Público	Itaya
5	Embarcadero Refinería Iquitos	Maynas	Iquitos	Embarcadero	Refinería Petroperú	Hidrocarburos	Estatal	Operativo	Público	Amazonas
6	Embarcadero José Silfo Alvan (Masusa)	Maynas	Iquitos	Embarcadero	Municipalidad Punchana	General	Estatal	Alternativo	Público	Itaya
7	Embarcadero Henry	Maynas	Iquitos	Embarcadero	Flor de María Colome	General	No Estatal	Informal	Público	Itaya
8	Embarcadero Mazán	Maynas	Mazan	Embarcadero	MTC	General	Estatal	Operativo	Público	Napo
9	Embarcadero San Pablo	Ramón Castilla	San Pablo	Embarcadero	MTC	General	Estatal	Operativo	Público	Amazonas
10	Embarcadero Requena	Requena	Requena	Embarcadero	MTC	General	Estatal	Operativo	Público	Ucayali
11	Embarcadero Contamana	Ucayali	Contamana	Embarcadero	MTC	General	Estatal	Operativo	Público	Ucayali
12	Andoas	Alto Amazonas	Andoas	Atracadero	Pluspetro	Hidrocarburos	No Estatal	Informal	Privado	Pastaza
13	Morona	Alto Amazonas	Puerto América	Atracadero	No tiene	Hidrocarburos	No Estatal	Informal	Privado	Morona
14	San Lorenzo	Alto Amazonas	San Lorenzo	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Marañón
15	Saramiriza	Alto Amazonas	Saramiriza	Atracadero	Pluspetro	General	Estatal	Informal	Público	Marañón
16	Teniente López	Alto Amazonas	Shucshuyacu	Atracadero	No tiene	Hidrocarburos	No Estatal	Informal	Privado	Corrientes
17	Puerto Parapapura	Alto Amazonas	Yurimaguas	Atracadero	Petroperu	General	Estatal	Informal	Público	Parina Puera

18	Puerto Petroperú	Alto Amazonas	Yurimaguas	Atracadero	No tiene	Hidrocarburos	Estatal	Informal	Privado	Huallaga
19	Puerto Shanusi	Alto Amazonas	Yurimaguas	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Huallaga
20	Puerto 15 de Agosto	Alto Amazonas	Yurimaguas	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Huallaga
21	Puerto Garcilazo	Alto Amazonas	Yurimaguas	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Huallaga
22	Puerto Zamora	Alto Amazonas	Yurimaguas	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Huallaga
23	Puerto Abel Guerra	Alto Amazonas	Yurimaguas	Atracadero	Pluspetro	General	Estatal	Informal	Público	Huallaga
24	Puerto Ramada	Alto Amazonas	Yurimaguas	Atracadero	No tiene	Desagregado	Estatal	Informal	Público	Huallaga
25	Saramuro	Loreto	Saramuro	Atracadero	No tiene	Hidrocarburos	No Estatal	Informal	Privado	Marañón
26	Nauta	Loreto	Nauta	Atracadero	Pluspetro	General	Estatal	Informal	Público	Marañón
27	Roca Fuerte	Loreto	Roca Fuerte	Atracadero	Pluspetro	General	Estatal	Informal	Público	Marañón
28	Intuto	Loreto	Intuto	Atracadero	Pluspetro	Hidrocarburos	No Estatal	Informal	Privado	Tigre
29	Trompeteros	Loreto	Trompeteros	Atracadero	No tiene	Hidrocarburos	No Estatal	Informal	Privado	Corrientes
30	Pavayacu	Loreto	Trompeteros	Atracadero	No tiene	Hidrocarburos	No Estatal	Informal	Privado	Corrientes
31	Curaray	Maynas	Curaray	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Napo
32	Tamshiyacu	Maynas	Fernando Lores	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Amazonas
33	Porvenir	Maynas	Fernando Lores	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Amazonas
34	Indiana	Maynas	Indiana	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Amazonas
35	Atracadero Bellavista	Maynas	Iquitos	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Nanay
36	Atracadero Caza y Pesca	Maynas	Iquitos	Atracadero	Caza y Pesca	Recreacional	No Estatal	Informal	Público	Nanay
37	Atracadero Pesquero	Maynas	Iquitos	Atracadero	Asoc. De Pescadores	General	Estatal	Informal	Público	Itaya
38	Atracadero Ganzo Azul	Maynas	Iquitos	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Itaya
39	Aserradero Franco	Maynas	Iquitos	Embarcadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Itaya
40	Atracadero El Huequito	Maynas	Iquitos	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Itaya
41	Atracadero Lao	Alto Amazonas	Iquitos	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Itaya
42	Atracadero de Productores	Maynas	Iquitos	Atracadero	Municip.Prov. De Maynas	General	Estatal	Informal	Público	Itaya
43	Atracadero Sofy	Maynas	Iquitos	Atracadero	Fiaroka	General	Estatal	Informal	Público	Itaya
44	Atracadero Don José	Maynas	Iquitos	Atracadero	Transp. Fluv. J y G	General	Estatal	Informal	Público	Itaya
45	Atracadero Ferry's	Maynas	Iquitos	Atracadero	Negocios Nor Oriente	General	Estatal	Informal	Público	Itaya
46	Atracadero Belén	Maynas	Iquitos	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Itaya
47	Atracadero Morona Cocha	Maynas	Iquitos	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Itaya
48	Atracadero Porvenir	Maynas	Iquitos	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Nanay
49	Atracadero Camelias	Maynas	Iquitos	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Nanay
50	Atracadero Santa Clara	Maynas	Iquitos	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Nanay
51	Atracadero Santo Tomás	Maynas	Iquitos	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Nanay
52	Atracadero Nina Rumi	Maynas	Iquitos	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Público	Nanay
53	Atracadero Luis Celis	Maynas	Iquitos	Atracadero	Transportes Celis	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
54	Atracadero Trimasa	Maynas	Iquitos	Atracadero	Trimasa	Maderero	No Estatal	Informal	Privado	Itaya

55	Atracadero Arquimedes Lazaro	Maynas	Iquitos	Atracadero	Arquimedes Lazaro	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
56	Atracadero Castañeda	Maynas	Iquitos	Atracadero	Castañeda	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
57	Atracadero León Valverde	Maynas	Iquitos	Atracadero	León Valverde	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
58	Atracadero Zamoro	Maynas	Iquitos	Atracadero	Ricardo Zamora	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
59	Atracadero Tercer Campeón	Maynas	Iquitos	Atracadero	Tercer Campeón	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
60	Atracadero Gómez	Maynas	Iquitos	Atracadero	Arturo Gomez	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
61	Atracadero Miluska	Maynas	Iquitos	Atracadero	Miluska	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
62	Atracadero Kike	Maynas	Iquitos	Atracadero	Transporte Kike	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
63	Atracadero Morochita	Maynas	Iquitos	Atracadero	Transporte Morochita	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
64	Atracadero Petroperú	Maynas	Iquitos	Atracadero	Petroperu	Hidrocarburos	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
65	Atracadero Trensa	Maynas	Iquitos	Atracadero	Trensa	Maderero	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
66	Manuel Vergara	Maynas	Iquitos	Atracadero	Manuel Vergara	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
67	Atracadero Camsa	Maynas	Iquitos	Atracadero	Camsa	Maderero	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
68	Atracadero Impulsa	Maynas	Iquitos	Atracadero	Impulsa	Maderero	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
69	Atracadero Zapote	Maynas	Iquitos	Atracadero	Zapote	Maderero	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
70	Atracadero Sea	Maynas	Iquitos	Atracadero	Sea	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
71	Atracadero Chavir	Maynas	Iquitos	Atracadero	Negocios Chavir	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
72	Atracadero Explorama	Maynas	Iquitos	Atracadero	Explorama	Turistico	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
73	Atracadero Transtur	Maynas	Iquitos	Atracadero	Transtur	Turistico	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
74	Atracadero Sanam	Maynas	Iquitos	Atracadero	Sanam	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
75	Atracadero Amazon Camp	Maynas	Iquitos	Atracadero	Amazon Camp	Turistico	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
76	Atracadero Bardales	Maynas	Iquitos	Atracadero	Aserradero Bardales	Maderero	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
77	Atracadero Barria	Maynas	Iquitos	Atracadero	Aserradero Barria	Maderero	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
78	Atracadero Augusto Vela	Maynas	Iquitos	Atracadero	Augusto Vela	General	No Estatal	Informal	Privado	Itaya
79	Atracadero Manuel Vela	Maynas	Iquitos	Atracadero	Manuel Vela	General	No Estatal	Informal	Privado	Nanay
80	Atracadero Deforsa	Maynas	Iquitos	Atracadero	Deforsa	Maderero	No Estatal	Informal	Privado	Nanay
81	Atracadero Oliveira	Maynas	Iquitos	Atracadero	Aserradero Oliveira	Maderero	No Estatal	Informal	Privado	Amazonas
82	Oran	Maynas	Las Amazonas	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Putumayo
83	El Estrecho	Maynas	Putumayo	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Napo
84	Santa Clotilde	Maynas	Santa Clotilde	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Nanay
85	Santa María	Maynas	Santa María	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Amazonas
86	Caballo Cocha	R. Castilla	Caballo Cocha	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Amazonas
87	Chimbote	R. Castilla	Caballo Cocha	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Yavari
88	Islandia	R. Castilla	Islandia	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Amazonas
89	Pevas	R. Castilla	Pevas	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Amazonas
90	Santa Rosa	R. Castilla	Santa Rosa	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Ucayali
91	Flor de Punga	Requena	Flor de Punga	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Ucayali

92	Genaro Herrera	Requena	G. Herrera	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Ucayali
93	Juancito	Requena	Juancito	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Ucayali
94	La Pedrera	Requena	La Pedrera	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Ucayali
95	San Ramón	Requena	San Ramón	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Ucayali
96	Tamanco	Requena	Tamanco	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Ucayali
97	Orellana	Ucayali	Orellana	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Ucayali
98	Inahuaya	Ucayali	Inahuayca	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Ucayali
99	Alto Perillo	Ucayali	Alto Perillo	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Ucayali
100	Canchahuaya	Ucayali	Canchahuaya	Atracadero	No tiene	Maderero	Estatal	Informal	Privado	Ucayali
101	Catalina	Ucayali	Catalina	Atracadero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Ucayali
102	Puerto La Loreтана	Ucayali	Yurimaguas	Puerto Pesquero	No tiene	General	Estatal	Informal	Privado	Ucayali

Fuente : Ministerio de Transportes
Y Comunicaciones.

2. Entrevista con la CPC Johana Solórzano Macedo Directora Ejecutiva de Transporte Acuático de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Loreto.



