



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN
GERENCIA DE OPERACIONES Y LOGÍSTICA**

Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los
embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestro en Gerencia de Operaciones y Logística

AUTOR:

Br. Bardales Suarez, Elmer Hugo (orcid.org/0000-0001-8077-7343)

ASESORES:

Dr. Vílchez Canchari, Juan Marcos (orcid.org/0000-0002-7758-7589)

Mg. Quintero Ramírez, Laura Pamela (orcid.org/0000-0002-1756-7498)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión Logística

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

LIMA – PERÚ

2023

Dedicatoria

Para la institución que me instruyó en esta maestría, con una plana docente de calidad y con visión a salir adelante.

Agradecimiento

A mis maestros de posgrado, que me guiaron en todo momento para culminar con esta tesis y que servirá de base para posteriores investigaciones.

Índice de contenidos

| | |
|---|-----|
| CARÁTULA | i |
| Dedicatoria | ii |
| Agradecimiento | iii |
| Índice de contenidos | iv |
| Índice de figuras | v |
| Resumen | vi |
| Abstract | vii |
| I. INTRODUCCIÓN | 1 |
| II. MARCO TEÓRICO | 8 |
| III. METODOLOGÍA | 18 |
| 3.1 Tipo y diseño de investigación | 18 |
| 3.2 Categoría, subcategorías y matriz de categorización | 19 |
| 3.3 Escenario de estudio | 19 |
| 3.4 Participantes | 19 |
| 3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos | 20 |
| 3.6 Procedimiento | 20 |
| 3.7 Rigor científico | 21 |
| 3.8 Método de análisis de datos | 22 |
| 3.9 Aspectos éticos | 22 |
| IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN | 23 |
| V. CONCLUSIONES | 52 |
| VI. RECOMENDACIONES | 54 |
| REFERENCIAS | 57 |
| ANEXOS | 69 |

Índice de figuras

| | |
|--|----|
| Figura 1. Categoría y subcategorías de estudio | 23 |
| Figura 2. Técnica de triangulación | 23 |
| Figura 3. Análisis de la información del objetivo específico 1 | 25 |
| Figura 4. Análisis de la información del objetivo específico 2 | 28 |
| Figura 5. Análisis de la información del objetivo específico 3 | 32 |
| Figura 6. Análisis de la información del objetivo específico 4 | 36 |
| Figura 7. Análisis de la información del objetivo específico 5 | 41 |

Resumen

Este estudio se realizó con el fin de conocer la problemática de la logística portuaria enfocado en la gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos. El objetivo fue describir cómo se ejecuta la logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023. La presente investigación fue cualitativa, el método fue el paradigma interpretativo y diseño fenomenológico. La técnica para recolectar los datos se realizó a través de la entrevista, teniendo como instrumento para recolección de la información la guía de entrevista a profesionales expertos que laboran en los embarcaderos fluviales. El análisis de la información se realizó mediante la triangulación. Se concluyó que es importante fortalecer la logística portuaria, porque permite realizar operaciones seguras permitiendo acortar los tiempos de entrega minimizando costos en el transporte y distribución, asimismo, aporta considerablemente al desarrollo económico del sector de estudio. Por lo que se recomienda crear políticas de desarrollo portuario regional ya que su adecuada gestión aportará de manera relevante al desarrollo económico de la región, favoreciendo la fluidez del comercio, por otro lado, se recomienda poner énfasis en la gestión ambiental, seguridad y salud, así como fortalecer la infraestructura para brindar servicios portuarios de calidad.

Palabras clave: Gestión, logística, embarcaderos, seguridad, infraestructura

Abstract

This study was conducted in order to learn about the problems of port logistics focused on logistics management in the river piers of Iquitos. The objective was to describe how port logistics is executed for logistics management activities in the river piers of Iquitos, in 2023. The present research was qualitative, the method was the interpretative paradigm and phenomenological design. The technique used to collect data was through interviews, using the interview guide to interview expert professionals who work in river wharves as an instrument for collecting information. The information analysis was carried out through triangulation. It was concluded that it is important to strengthen port logistics because it allows for safe operations, shortening delivery times and minimizing transportation and distribution costs, as well as contributing considerably to the economic development of the sector under study. It is therefore recommended that regional port development policies be created, since their proper management will contribute significantly to the economic development of the region, favoring the flow of trade. It is also recommended that emphasis be placed on environmental management, safety and health, as well as strengthening the infrastructure to provide quality port services.

Keywords: Management, logistics, jetties, security, infrastructure.

I. INTRODUCCIÓN

A nivel global, la logística portuaria es una actividad clave en la cadena de suministro, porque a través de los puertos se realizan las importaciones y exportaciones de mercancías. No obstante, esta actividad presenta distintos retos y dificultades. La problemática significativa es la congestión en los puertos, los cuales suelen ser puntos de tránsito masivo de mercancías, lo que puede llevar a retrasos en la carga y descarga de barcos y lo cual impacta en la eficiencia del servicio y productividad de las operaciones en los eslabones del suministro de mercancías (Juárez, 2023). En la actualidad, la logística portuaria se enfrenta a dos grandes desafíos: la digitalización y la sostenibilidad. Para hacer frente a estos desafíos, los gestores están enfocados en las nuevas tendencias tecnológicas, mejorando los servicios que ofrecen y manteniéndose competitivos en un mercado cada vez más exigente. Es esencial tener en cuenta estos aspectos en la definición de la logística portuaria del futuro, ya que serán determinantes en la forma en que se desarrollará la industria en los próximos años. La adaptación a estas nuevas tendencias permitirá mejorar el rendimiento en sus procesos, tener costos competitivos y reducir el impacto ambiental, lo que garantizará una logística portuaria más sostenible y rentable a largo plazo (Ugueto, 2022). Los puertos y sus cadenas logísticas son herramientas indispensables para el país, porque conectan con el mundo. La escasa infraestructura adecuada es un problema que muchos puertos enfrentan, lo que lleva a retrasos y costos adicionales en las operaciones. Además, la logística portuaria puede presentar desafíos en términos de seguridad y medio ambiente, como la contaminación del agua en los ríos navegables y la emisión de gases contaminantes del aire generada por las operaciones que se realizan en puerto, en atención a la recepción y despacho de mercancías, así como los riesgos asociados con el manejo de materiales peligrosos.

En América Latina y el Caribe las infraestructuras portuarias son obsoletas para la demanda de las operaciones portuarias de hoy en día, esto se refleja en la poca inversión en nuevas tecnologías para dar mayor fluidez a las actividades, como por ejemplo en la automatización en los terminales (Newsinamerica, 2022). Por otro lado, la falta de cruce de información y trabajo conjunto entre los diferentes actores que conforman la cadena portuaria, incluyendo a las autoridades portuarias,

las empresas navieras y los operadores logísticos. Esto puede llevar a ineficiencias y retrasos en el procesamiento de carga (Harrison et al., 2019). El Banco Mundial ha llevado a cabo un análisis exhaustivo de la información relacionada con el desempeño logístico de Colombia, y los resultados obtenidos han sido realmente significativos. El estudio realizado ha permitido adquirir conocimientos acerca de las tendencias en las prácticas logísticas, así como del desarrollo de la infraestructura y la gestión de procesos administrativos en los principales puertos de la región. Por otro lado, se ha constatado que Colombia ha implementado una serie de mejoras que han tenido un impacto muy positivo en el progreso del comercio exterior. De esta manera, se puede concluir que las políticas y estrategias llevadas a cabo por Colombia en materia de comercio internacional están dando resultados muy satisfactorios para su economía y desarrollo (Gómez et al., 2018). Sin embargo, la falta de regulación y políticas adecuadas puede dificultar la eficiencia y la transparencia en la logística portuaria. En el sector portuario de algunos países de América Latina, se presentan desafíos en términos de transparencia y competitividad en las operaciones, se han identificado la corrupción y el soborno como problemas recurrentes que afectan negativamente a la imagen del sector portuario (Zanela, 2019). Es importante que se adopten medidas para mejorar la honestidad y la integridad en la gestión portuaria, a fin de garantizar la equidad y el respeto a las normas y regulaciones correspondientes. Por otro lado, la logística portuaria puede tener un efecto significativo en el medio ambiente, con posibles consecuencias en la contaminación del aire y los cuerpos de agua, la pérdida de ecosistemas por las actividades operativas. Por lo tanto, se requieren medidas adecuadas para minimizar estos impactos y fomentar la sostenibilidad en la logística portuaria (Rodríguez, 2022).

La logística portuaria en Perú es una actividad de relevancia para el desarrollo económico del país, esto permite que el transporte de mercancías y productos a nivel nacional e internacional abastezca de forma continua los mercados. Sin embargo, esta actividad también presenta diversos problemas y desafíos que afectan su eficiencia y sostenibilidad. Por otro lado, el principal problema es la congestión en los puertos, lo que se debe a la falta de capacidad de manejo de carga y a la ineficiencia en la gestión de los mismos (Muñoz y Burbano,

2023). En el Perú la normativa nacional sobre puertos está regulada por la Ley 27943, esta normativa regula todas las actividades que se desarrollan en los recintos portuarios. Su principal objetivo es incentivar el crecimiento y la competencia de los puertos, a la vez que facilita el transporte multimodal, moderniza las instalaciones y fomenta el crecimiento del sector logístico y la cadena de suministros. Los recintos portuarios son un elemento crucial para el crecimiento económico del Perú, y por esta razón, es esencial que los servicios que ofrecen se brinden de manera formal, cumpliendo con los requisitos establecidos por la ley. La importancia de los puertos radica en su capacidad para movilizar y comercializar mercancías de todo tipo, lo que les permite convertirse en una herramienta fundamental para la economía del país. En consecuencia, la normativa nacional de puertos busca regular y optimizar el funcionamiento de los recintos portuarios, permitiendo una mayor eficiencia y competitividad en el comercio exterior, al tiempo que se fomenta la innovación de las instalaciones portuarias y asegura el cumplimiento de la regulación establecida por el Estado (Alonso, 2023).

El abastecimiento comercial de mercancías en la Región Loreto es a través del transporte fluvial y el movimiento de mercancías, que se realiza en los embarcaderos fluviales quienes con la poca logística portuaria atienden la demanda del comercio a nivel regional, los proyectos de fortalecimiento de estos embarcaderos son un reto que las autoridades deben asumir para mejorar los servicios portuarios, la seguridad portuaria, así como, las prácticas seguras de trabajo y salud de los trabajadores, en las principales provincias de Loreto la problemática que está teniendo mayor relevancia son los altos niveles de informalidad por lo que las autoridades están continuamente brindando charlas informativas con el fin de minimizar el índice de informalidad (Mundo Marino, 2018), por otro lado, la contaminación ocasionados por los residuos sólidos y líquidos que impactan en la fauna ictiológica en la ribera del río Itaya, Nanay y Amazonas (Diario La Región, 2022).

A nivel local la problemática de la logística portuaria enfrenta muchos desafíos que requieren atención tanto del sector público como el sector privado debido a la alta demanda que tiene el sector comercial y a la alta rotación de mercancías en el mercado local. En ese sentido, las autoridades involucradas en el

tema portuario realizan múltiples acciones que están relacionados con la supervisión y control de los embarcaderos de Iquitos (Meza, 2022). Por otro lado, el problema relevante es la falta de un marco regulatorio y normativo sólido y coherente, que promueva adecuados servicios que sean competitivos al rubro portuario (La República, 2022). Así mismo, el sector en estudio enfrenta una serie de desafíos que dificultan el ingreso de nuevas empresas al mercado y afectan el desempeño de los operadores actuales. Uno de los mayores obstáculos que enfrenta es la falta de conectividad con otras regiones del país y con el exterior, lo que incrementa los costos de transporte y afecta la eficiencia del proceso logístico. Como resultado, la competitividad de la región se ve amenazada y algunos operadores pueden resultar perjudicados. Para ello, es necesario llevar a cabo una planificación estratégica adecuada que permita superar estos obstáculos en los próximos años. En esta misma dirección, la falta de infraestructura y tecnología avanzada, así como la necesidad de mejorar la gestión y regulación de los operadores portuarios, son otros factores que deben ser considerados.

La seguridad portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos, es un tema de gran importancia ya que estos puertos son vitales para el transporte de mercancías y productos a nivel regional. Sin embargo, estos puertos también enfrentan diversos problemas y desafíos relacionados con la seguridad. Por otro lado, en la seguridad portuaria en Iquitos también se encuentra limitada, debido a la falta de personal capacitado y cualificado para llevar a cabo tareas de seguridad y control (Valles, 2021). Esto puede dificultar la implementación de medidas de seguridad efectivas y aumentar el riesgo de incidentes. En ese sentido, la seguridad portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos enfrenta diversos problemas y desafíos que afectan su eficiencia y sostenibilidad. Es necesario adoptar medidas para abordar estos problemas, como la inversión en infraestructura y equipamiento adecuados, la creación de un marco regulatorio y normativo sólido y coherente y la capacitación y cualificación del personal encargado de la seguridad.

Los servicios portuarios en Iquitos son actividades clave para el transporte de mercancías y productos a nivel regional y nacional. Según el ente rector de transportes, estos servicios incluyen la atención y el trámite de documentos necesarios para el tránsito de barcos y cargas, la prestación de servicios de

manipuleo de mercancías, el almacenamiento temporal de cargas y la atención de servicios de apoyo a la navegación, entre otros (Ley del sistema portuario nacional Ley N°27943, 2003). En ese sentido, el ente rector del transporte también se encarga de regular y controlar la prestación de estos servicios en los puertos del país, a través de la Dirección General de Puertos y Transporte Marítimo (DGPTM). Esta entidad supervisa la administración y la modernización de los puertos nacionales, así como, control de los servicios portuarios y el cumplimiento normativo.

Los embarcaderos fluviales en Iquitos, enfrentan una serie de problemas de gestión ambiental debido a la falta de regulación y monitoreo adecuados. Uno de los principales problemas es la contaminación del agua debido a la descarga de residuos industriales y domésticos en el río Amazonas y sus tributarios (Ministerio de Ambiente del Perú, 2012). Esto puede afectar la salud de la población local y la biodiversidad del ecosistema acuático. Otro problema es la degradación del hábitat debido al desarrollo urbano y la expansión de los embarcaderos, lo que puede afectar a las especies de flora y fauna que dependen de estas áreas (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, 2020). También puede haber un impacto en la calidad del aire debido a la emisión de gases contaminantes por parte de los barcos y otros vehículos que utilizan los embarcaderos (Ministerio de Ambiente del Perú, 2021). Es importante que se implementen medidas para abordar estos problemas de gestión ambiental en los embarcaderos fluviales de Iquitos. Esto puede incluir la implementación de sistemas de tratamiento de aguas residuales y la regulación de la descarga de residuos, así como la promoción de prácticas sostenibles en el transporte y la construcción de infraestructuras portuarias (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, 2017).

Los embarcaderos fluviales en Iquitos, enfrentan una serie de problemas en la que resalta las condiciones laborales. Otra problemática es la regulación referente a la protección laboral de las personas que realizan operaciones en el puerto. Muchos trabajadores en los embarcaderos no tienen contratos de trabajo formales y no gozan de los beneficios laborales que se brindan a los trabajadores con contratos formales (Ampuero, 2017). Además, muchos trabajadores no reciben

un salario justo y regular y enfrentan condiciones peligrosas en el trabajo debido a la falta de equipos de protección y medidas de seguridad adecuadas, muchos trabajadores en los embarcaderos no tienen acceso a servicios médicos y no están protegidos por la seguridad social. Esto puede llevar a que los trabajadores enfrenten problemas de salud y no tengan medios para obtener atención médica adecuada (Diario La Región, 2021). Asimismo, los trabajadores en los embarcaderos no tienen acceso a capacitaciones, esta deficiencia limita su capacidad para mejorar sus habilidades y ascender en sus trabajos. En ese contexto, para abordar estos problemas de condiciones laborales, es necesario implementar medidas para promover la regulación y protección laboral de los trabajadores portuarios.

Por lo descrito en la realidad problemática se plantea el siguiente problema general ¿Cómo se ejecuta la logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023?, y en relación a los problemas específicos se plantea lo siguiente ¿Cuáles son las condiciones de la infraestructura portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023?, ¿Cuáles son las prácticas de seguridad portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023?, ¿Cómo se ejecuta los servicios portuarios para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023?, ¿Cómo se ejecuta la gestión ambiental para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023?, ¿Cómo se ejecuta la gestión de recursos humanos para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023?

La justificación en una investigación se enfoca en el problema investigado y como aportará al entorno de estudio y la sociedad; el presente estudio soporta sus criterios de justificación en Bedoya (2020), quien sostiene que toda investigación tiene una justificación teórica, práctica y metodológica. Con respecto a la justificación teórica, ésta se basa en la necesidad de realizar un aporte significativo a los usuarios y empresas involucradas en la logística portuaria con nueva información, lo que dará un nuevo enfoque debido a la falta de investigación previas sobre logística portuaria; en este contexto ha resultado en una falta de mejoras en

infraestructura, seguridad, servicios portuarios, gestión ambiental y condiciones laborales en los últimos 30 años. La justificación práctica de este estudio radica en su valor significativo y pertinencia para mejorar las condiciones actuales de la logística portuaria en Iquitos. Esto generará beneficios tanto para los usuarios como para los trabajadores portuarios, y contribuirá al desarrollo sostenible de la región. La justificación metodológica se basa en la necesidad de obtener información rigurosa y precisa sobre la logística portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos, utilizando una metodología cualitativa la cual permitirá conocer el contexto del fenómeno en estudio. La metodología en una investigación permite obtener datos relevantes del fenómeno de estudio (Azüero, 2020) . La justificación social de este estudio radica en la importancia de dar a conocer de cómo se realizan las operaciones en los embarcaderos, en particular de aquellos que dependen de la logística portuaria. La justificación económica de este estudio radica en el aporte que proporcionará a las empresas del sector de estudio en la cual podrán lograr que se reduzcan los costos y se aumente su competencia en la logística portuaria, lo que a su vez contribuirá al crecimiento económico y desarrollo regional.

Seguidamente se definen los objetivos del presente estudio y como objetivo general se plantea lo siguiente: Describir cómo se ejecuta la logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023, asimismo, los objetivos específicos del presente estudio son los siguientes: Describir las condiciones de la infraestructura portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023; Describir las prácticas de seguridad portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023; Describir como se ejecuta los servicios portuarios para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023; Describir como se ejecuta la gestión ambiental para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023; Describir como se ejecuta la gestión de recursos humanos para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023.

II. MARCO TEÓRICO

Antecedentes internacionales

El estudio de investigación llevado a cabo por Gómez et al. (2018), tenían como objetivo examinar la conexión entre los procedimientos logísticos portuarios y la mejora de la infraestructura portuaria en Colombia, y cómo estos factores afectan el crecimiento económico y la competitividad. Para ello, se empleó una metodología cualitativa y descriptiva, y se recopiló una muestra a través del análisis documental de diversas fuentes como artículos, tesis, libros y revistas indexadas. Según los resultados obtenidos, Colombia ha logrado un importante progreso en los últimos años gracias a la inversión realizada en la expansión de las zonas logísticas, lo que ha permitido disminuir los costos.

En la localidad de Manta, provincia de Manabí en Ecuador, (Zambrano et al., 2019) llevaron a cabo un estudio cuyo propósito era examinar la seguridad portuaria y su contribución a la logística portuaria en la navegación marítima de la región. La población objeto de estudio incluyó a los actores directos de la Dirección Regional de las Zonas Acuáticas de Manabí, es decir, funcionarios y usuarios. Los investigadores emplearon diversas técnicas a través de un enfoque cualitativo para recolectar datos, como encuestas, entrevistas y análisis documental. Los resultados principales indicaron que Ecuador está provisto de un sistema portuario fortalecido desde un punto de vista legal, que ha propuesto reformas y nuevos marcos normativos en apoyo de los ya existentes. No obstante, los investigadores concluyeron que, aunque el país posee un buen ordenamiento jurídico, la falta de actualización y deficiente difusión limita su rendimiento debido al escaso conocimiento de estas normativas por parte de los usuarios y funcionarios.

En su estudio realizado en los terminales portuarios de Guayaquil, Ecuador, Padilla y Villón (2020) se enfocaron en evaluar el impacto de las crisis marítimas en los servicios portuarios del Ecuador durante el 2020. Para ello, se utilizó una metodología mixta no experimental, realizando entrevistas a expertos y apoyándose de análisis comparativos de datos estadísticos en los terminales portuarios. Los resultados obtenidos mostraron que en el 2020 se movilizaron menos TEUS (Twenty-foot Equivalent Unit o unidad equivalente a 20 pies) en

comparación al 2019 en los puertos, sin embargo, el volumen de carga transportada y el tiempo de estadía de las naves varió según el puerto y la estacionalidad en el año. En concreto, el sector bananero fue el más afectado por la crisis logística, mientras que el sector del café experimentó un crecimiento progresivo en sus exportaciones durante ese período. Las conclusiones del estudio señalan que la crisis marítima del 2020 tuvo un impacto en los servicios portuarios del Ecuador, afectando principalmente a la logística portuaria en el sector bananero y mostrando variaciones en los indicadores según el puerto y los meses del año.

Sierra (2019), en su investigación acerca de los terminales portuarios de Colombia, tuvo como propósito identificar las fuentes de impacto ambiental y comparar las prácticas medioambientales utilizadas por las sociedades portuarias colombianas con los estándares internacionales. La muestra estuvo compuesta por tres terminales portuarios localizados en Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, y la metodología empleada fue cualitativa y descriptiva, a través de entrevistas y observación visual. En las conclusiones, Sierra enfatizó la relevancia de la gestión del medio ambiente en el entorno de la logística portuaria y destacó la manera en que esta puede ser lograda mediante un proceso colaborativo que tenga en cuenta los cambios constantes en los territorios.

En la investigación realizada por Hernández y Perdomo (2021) en el puerto de Barranquilla. El objetivo de su investigación fue diseñar un modelo de seguridad que aporte a las actividades de la cadena de suministros enfocada a las actividades portuarias. En cuanto a la metodología utilizada en su investigación fue de tipo cuantitativo, utilizando entrevistas y cuestionarios para la recolección de datos. La población de estudio estuvo conformada por veintiuno trabajadores de instalaciones portuarias de Barranquilla. Concluye su investigación mencionando que, hay diferencias en la práctica del cumplimiento y los procedimientos de seguridad y salud establecidos, que en consecuencia podrían aumentar el nivel de incidentes y accidentes en las operaciones debido a la falta de medidas establecidas y esto tiene relevancia para los clientes que utilizan los servicios portuarios.

Antecedentes nacionales

En el estudio realizado por Payco y Pumachagua (2021), investigaron la relación entre la infraestructura portuaria y la contaminación ambiental en el terminal pesquero de Pucusana. Para ello, se empleó un enfoque mixto, básico, no experimental y transversal, con un nivel correlacional causal. La muestra del estudio fue de 55 personas, entre residentes, pescadores y comerciantes, y se utilizó una combinación de tres herramientas de recopilación de datos: cuestionario, entrevistas semiestructuradas y fichas de observación. Los datos obtenidos se procesaron con los programas SPSS 21 y ATLAS.TI. Los resultados que obtuvieron en su estudio indicaron que la infraestructura en la logística portuaria se encontraba en un nivel bajo, mientras que la contaminación al medio ambiente estaba en un nivel alto, con un coeficiente de correlación de Spearman de $-0,664$, demostrando una relación negativa inversa entre las variables de estudio. Según los entrevistados y las fichas de observación, se concluyó que la mala gestión de la infraestructura portuaria tenía un impacto negativo en la logística portuaria y el medio ambiente que le rodea afectando así a todo el personal trabajador presente. Por tal motivo, se determinó que las condiciones actuales de la infraestructura portuaria contribuyen significativamente a las operaciones logísticas en el puerto además de la contaminación del medio ambiente, lo que dificulta el acceso, la circulación y la realización de actividades en el terminal. Asimismo, se descubrió que la mayoría de las áreas del terminal presentaban múltiples agentes contaminantes. En resumen, los resultados del estudio realizado por los investigadores señalaron la importancia de mejorar la infraestructura portuaria y la gestión ambiental en el terminal pesquero de Pucusana, a fin de reducir la contaminación y mejorar directamente la logística del puerto y las condiciones para los residentes, pescadores y comerciantes que dependen del mismo.

La Torre y Sladjén (2020), realizaron un estudio en una empresa naviera sobre la seguridad en los buques que transportan gas licuado de petróleo. El propósito del estudio mencionado era investigar la conexión entre la formación y la seguridad portuaria a bordo de los barcos de transporte de GLP de la Naviera Transoceánica S.A., en un intento de mejorar la seguridad en la flota de barcos. Para ello, se realizó un estudio descriptivo, aplicativo y correlacional, no

experimental y transversal, y se utilizó un enfoque cuantitativo y un método inductivo. Una encuesta se aplicó a 50 tripulantes de los barcos Paracas y Mar Pacífico, y se encontró que la formación tiene un impacto significativo en la seguridad portuaria del personal, el barco y el medio ambiente. Los resultados del estudio demostraron una relación del 80.6%, 50.6%, 63.9%, 80.5% y 68.1% entre la seguridad portuaria con respecto a la formación, al conocimiento, a la habilidad, al entrenamiento y al requerimiento del personal. Se concluyó que es de vital importancia la seguridad portuaria en la logística portuaria ya que permite desarrollar eficientemente las operaciones dentro de la cadena de suministro con el fin del bienestar de los que requieren del servicio.

Paredes (2022), en su investigación tuvo como propósito comprender los problemas que enfrenta la logística portuaria en los servicios portuarios de transporte fluvial en el distrito de Punchana. El objetivo fue explicar cómo se lleva a cabo la logística portuaria en los embarcaderos de transporte fluvial del distrito de Punchana en el año 2022. El su estudio utilizó un método cualitativo con un paradigma interpretativo y un diseño fenomenológico. Los datos fueron recolectados a través de entrevistas con profesionales expertos en el tema, utilizando como instrumento una guía de entrevista. El estudio concluyó que el sector enfrenta ciertas limitaciones debido a que no cuenta con el apoyo necesario para fortalecerse, lo que genera deficiencias por la falta de una escuela de aprendizaje de tripulantes de marina mercante y la pobre infraestructura portuaria para operaciones logísticas en una zona con alta solicitud de este servicio. Como resultado, el tráfico regular, las formas de servicio, planeamiento y programa del transporte, los tiempos y costos de los servicios portuarios entre otros servicios adicionales portuarios, requieren una mejor organización y control para tomar las acciones apropiadas; con el fin de mejorar los servicios portuarios de transporte fluvial y otros servicios en el área de estudio conllevando así a poder mejorar la logística portuaria de la zona.

Cachay y Soriano (2021), realizaron un estudio en Yurimaguas, estado del Alto Amazonas. El propósito de su investigación fue estudiar la gestión de residuos a lo largo de las riberas de los ríos. El grupo de estudio estuvo conformado por 538

usuarios en 8 embarcaderos fluviales. En la investigación se empleó un método de recopilación de datos a través de entrevistas semiestructuradas, las cuales fueron supervisadas por especialistas en el tema. Su método de investigación fue cualitativo, cuasi experimental, donde la medición fue una escala tipo Likert. En sus resultados, señalan que el 19 por ciento de empleados tienen conocimientos importantes sobre el medio ambiente y la naturaleza, y el 14 por ciento tiene una actitud positiva hacia el medio ambiente. Sin embargo, más del 50 por ciento cree que los residuos sólidos no son suficientes. Los residuos sólidos se producen a razón de 27.492 kilogramos por año, 2.260 kilogramos por mes y 75 kilogramos por día, con una tasa diaria de 140 gramos por persona. La composición de los residuos sólidos es 80,84% buena y 19,16% no aprovechada, con una concentración de 460,597 kg/m³ y alta proporción de agua en el banano (86,30%), cocona (83,20%) y limón (87,00%). En su estudio los resultados demostraron la alta incidencia sobre la importancia del manejo de los residuos en los puertos ya que ello conlleva al manejo eficiente o no sobre el medio ambiente y que afecta directamente a la logística portuaria.

Céspedes (2022), realizó un estudio en el puerto de Tisur en Arequipa con el objetivo de implementar un modelo de seguridad y salud ocupacional. La muestra del estudio estuvo conformada por 70 auxiliares, 4 asistentes y 2 gerentes, se utilizó un método de diseño preexperimental y para obtener los datos para la investigación utilizó como herramienta cuestionarios. En su investigación, Céspedes encontró que durante el acopio el 86,27% de los trabajadores se encontraban en riesgo medio, mientras que durante la estiba este porcentaje fue del 71,74%. Además, se reportaron 202.71 accidentes como índice durante este período, lo que resultó en un aumento de los días perdidos. Para resolver este problema, se decidió desarrollar un modelo de comportamiento basado en la seguridad e implementarlo utilizando herramientas como el índice de comportamiento de seguridad y el índice de percepción de seguridad para implementar, crecer y mejorar continuamente las medidas. El costo-beneficio de este modelo fue de 1,28, lo que confirma su eficacia para reducir los riesgos portuarios laborales y aumentar los beneficios económicos. Se concluyó que un buen manejo del área SSOMA (Seguridad y salud a los

trabajadores), afecta directamente a la logística portuaria disminuyendo los cuellos de botella en las operaciones de los puertos o embarcaderos.

Con respecto a la teoría general o teoría base en la cual se sustenta esta investigación es la siguiente:

La presente investigación tiene como teoría general a la teoría de restricciones de Goldratt (1984), esta teoría explica que en todo sistema productivo se presentan limitaciones o cuellos de botella que obstaculizan el flujo óptimo de proceso a lo largo de la cadena de suministro, cuyo objetivo es identificarla y eliminarla. Esta corriente teórica busca en toda gestión empresarial agilizar las actividades, es decir, estudia el sistema productivo de bienes y servicios y sus movimientos desde el inicio, proceso y salida basado en la mejora continua; buscando siempre el elemento restrictivo del sistema que impida su meta. En consecuencia, esta teoría de las restricciones explica el fenómeno de esta investigación porque tiene relación directa con las categorías de estudio en la gestión logística en el ámbito de la logística portuaria. Con la teoría de las restricciones en la logística portuaria se busca agilizar por ejemplo la manipulación de carga, reducir los tiempos de espera y optimizar la utilización de recursos, lo que se traduce en una mejora significativa de la eficiencia general y una disminución de los costos operativos. Desde una perspectiva filosófica, la teoría de restricciones invita a cuestionar y superar limitaciones preestablecidas, estimulando la creatividad y la innovación para encontrar soluciones más eficaces y armoniosas. Este enfoque también fomenta una mayor conciencia sobre la importancia de un equilibrio entre los recursos disponibles y las necesidades de la sociedad, buscando un desarrollo sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

En cuanto a teorías y modelos relacionadas al fenómeno u objeto de estudio en esta investigación se tiene las siguientes decisiones:

En ese contexto Chopra y Meindl (2013), desarrollaron un modelo de optimización en la administración de la cadena de suministro y se enfoca en costos, servicio y flexibilidad. Este modelo es aplicable al contexto de la logística portuaria, donde se busca mejorar la eficiencia y minimizar los tiempos de espera en el puerto. Con la implementación de este modelo, se espera mejorar la coordinación entre

cada eslabón de la cadena y lograr una mejor integración de los procesos logísticos en el puerto. De esta manera, se puede mejorar la eficiencia y rentabilidad, permitiendo una mejor gestión de los recursos y reduciendo los costos asociados a la logística portuaria. Dentro de este orden de ideas la teoría de la gestión de operaciones de (Heizer & Render, 2009), se centra en la optimización de los procesos de producción y distribución para mejorar la eficiencia y la efectividad. Esta teoría se aplica a la logística portuaria para mejorar la eficiencia en la gestión de las operaciones portuarias y la cadena de suministro (Rodríguez y Hernández, 2018).

Definiciones sobre logística portuaria según autores que se relacionan al desarrollo de estudio.

Piniella (2009), la logística portuaria se puede definir como la actividad que se encarga de optimizar la entrada, el almacenamiento y la salida de mercancías en los puertos, así como de la gestión de los medios de transporte marítimo y terrestre necesarios para ello. Las dimensiones de estudio de la logística portuaria incluyen la gestión de la infraestructura portuaria, la planificación de las operaciones de carga y descarga y la optimización de la utilización de los espacios de almacenamiento en los puertos. En relación a la definición la logística portuaria es el proceso de planificar, organizar y gestionar el transporte de mercancías a través de puertos marítimos y otras instalaciones portuarias (Sarkar et al., 2023). Las dimensiones de estudio de la logística portuaria incluyen la gestión de la infraestructura portuaria, la gestión de la carga y la gestión de la cadena de suministro. De la misma manera (Viloria, 2022), en su artículo: Logística portuaria y su relación con la competitividad de la economía, la logística portuaria es el conjunto de actividades y procesos que tienen como finalidad la optimización del tráfico marítimo y terrestre de carga a través de los puertos. Las dimensiones de estudio de la logística portuaria incluyen la eficiencia operativa, la eficiencia financiera y la sostenibilidad ambiental. Cabe considerar por otra parte y en adición a las primeras definiciones (González, 2020), en su definición menciona que la logística portuaria es una disciplina encargada de planificar, organizar, ejecutar y controlar el transporte de mercancías y productos desde y hacia los puertos marítimos y fluviales. Esto incluye la gestión de todas las actividades necesarias

como la seguridad de los puertos, los servicios portuarios y el recurso principal del puerto que es la parte humana en temas de seguridad para garantizar así que las mercancías lleguen a su destino de manera eficiente y eficaz a través de los puertos (Román, 2020).

En relación a las subcategorías de estudio se tiene las siguientes definiciones:

Infraestructura portuaria

En la definición de González (2020), la infraestructura portuaria es esencial para garantizar la eficiencia y eficacia de las operaciones portuarias y el tránsito de mercancías a través del puerto. Además, la infraestructura portuaria también puede desempeñar un papel importante en la atracción de tráfico portuario y en la promoción del desarrollo económico de la región. Por su parte Göçer et. al (2022), el índice de desempeño logístico que publica el banco mundial es un importante indicador para comparar la logística de los países.

Seguridad portuaria

La seguridad portuaria es el conjunto de medidas y acciones encaminadas a garantizar la protección y seguridad de las personas, las mercancías y los medios de transporte en el puerto. Incluyendo así la prevención de accidentes, la lucha contra el terrorismo, la delincuencia y la protección de la integridad del puerto. (Ramos et al.,2021). En ese mismo contexto para (Christopher, 2014) define la seguridad portuaria como las medidas y acciones encaminadas a proteger los puertos, sus instalaciones y los barcos que entran y salen de ellos de actos de violencia, terrorismo y otras amenazas a la seguridad. Esto incluye la gestión de riesgos y la adopción de mejores prácticas de seguridad física para proteger barcos y puertos (Eguinoa de San Román, 2020). Para lograrlo, es necesaria la colaboración entre diferentes partes interesadas, tales como la administración portuaria, la seguridad, el gobierno y la industria privada. La seguridad portuaria también puede incluir la consideración de aspectos legislativos, reglamentarios y logísticos, así como la cobertura de cruceros, seguridad de la carga y operaciones de emergencia (Molina, 2019). Otra definición de seguridad portuaria es la seguridad física de los puertos se refiere a las medidas de protección física

implementadas para garantizar la seguridad de los puertos y sus instalaciones. Esto incluye la protección de los muelles, almacenes y otras instalaciones portuarias, así como la protección de los barcos y la carga que entran y salen de los puertos. La seguridad física de los puertos también puede incluir la implementación de medidas de detección y prevención de intrusiones no autorizadas, la protección contra el sabotaje y el vandalismo y la implementación de medidas de control de acceso (Notteboom, Pallis & Rodrigue, 2021)

Servicios portuarios

Un servicio portuario es cualquier actividad que se realiza en un puerto y que contribuye a la atracción, maniobra y descarga de barcos, así como el almacenamiento y traslado de mercancías (Burns,2015). Estos servicios pueden incluir la asistencia técnica a los buques, la gestión de espacios portuarios y la prestación de servicios de apoyo a la navegación. Según el libro: Servicios portuarios y logística en el transporte marítimo de (González, 2020). Otra definición de los servicios portuarios también incluye aquellos relacionados con la gestión y el desarrollo del puerto como una infraestructura económica y social. Esto puede incluir la promoción del puerto como un destino turístico, la planificación del uso del espacio portuario y la participación en proyectos de desarrollo local (Haro, 2009).

Gestión ambiental

La gestión ambiental en los terminales portuarios se refiere a las medidas y acciones que se llevan a cabo para minimizar el impacto ambiental de las actividades portuarias y promover la sostenibilidad del puerto (Lechuga, 2019). El enfoque de la economía azul enfatiza el surgimiento de múltiples redes transnacionales en relación con estos temas y el desarrollo de puertos verdes más mediciones ambientales en los puertos marítimos en general (Vega et al., 2021). Por otro lado, Para mitigar los impactos ambientales negativos en los puertos, existen regulaciones más estrictas que apuntan a diseños creativos para minimizar la contaminación (Woo et al., 2018).

Seguridad y salud laboral

La Seguridad y salud laboral en los puertos; en su revisión sistemática refieren a medidas y acciones que se llevan a cabo para cuidar la integridad del personal portuario y así minimizar los riesgos de posibles accidentes y enfermedades en sus áreas de trabajo (Organización Internacional del Trabajo, 2018). Esto puede incluir la implementación en el área de SSOMA como la formación y capacitación de las personas que laboran en el puerto, temas de trabajo seguro, permitiendo así las buenas prácticas laborales. En ese mismo contexto (Álvarez, 2020), conceptualizó que el área SSOMA en los puertos también incluye la evaluación, control y prevención a través de ciertas medidas para evitar riesgos que puedan conllevar en accidentes laborales. Además, de la participación de los trabajadores en la identificación y evaluación de los riesgos y en general en temas de seguridad y salud laboral.

En relación a embarcaderos fluviales se tiene las siguientes definiciones:

Según el libro: Puertos y servicios portuarios (Haro, 2009), un embarcadero fluvial es una estructura construida en la orilla de un río o canal para facilitar el embarque y desembarque de personas y mercancías. Los embarcaderos fluviales pueden ser utilizados para el transporte de pasajeros y para el traslado de mercancías y carga a granel. Por otro lado, (Maldonado et al., 2019) indican que los datos históricos aportan valor a las operaciones y por ende ayudan a mejorar de manera continua la planificación de las actividades que se realizan en los puertos y/o embarcaderos fluviales.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

3.1.1 Tipo de investigación

Para Denzin y Lincoln (2008), la investigación basada en el paradigma interpretativo es un enfoque que se centra en comprender el significado y el contexto de los fenómenos a través de la interpretación y el análisis de datos cualitativos. El método utilizado implica investigar las experiencias y criterios de los sujetos involucrados en la investigación, así como también interpretar los datos de forma subjetiva. En ese mismo contexto (Johnson et al., 2020), La metodología de investigación basada en el paradigma interpretativo se enfoca en la comprensión e interpretación del fenómeno en estudio mediante el análisis de datos cualitativos. Este enfoque se destaca por su atención a la perspectiva cultural y contextual en la que los fenómenos ocurren, así como por su interpretación subjetiva de los datos (Cruz et al., 2020).

La investigación cualitativa utiliza diversas técnicas para obtener datos cualitativos, como entrevistas en profundidad, grupos focales y observaciones, para explorar y comprender los fenómenos desde una perspectiva subjetiva y cultural. Esto incluye analizar el entorno e interpretar los datos para comprender el significado y el contexto de los fenómenos (Jamali, 2018). Los investigadores, utilizando métodos cualitativos, buscan comprender completamente las situaciones sociales, enfocándose en sus características y dinámicas (Hamilton & Finley, 2019). En el caso de la investigación cuantitativa se basa en teorías aceptadas por la comunidad científica, la investigación cualitativa tiene como objetivo comprender la realidad obteniendo información directamente de la población o personas objeto de estudio (Bernal, 2010).

3.1.2 Diseño de la investigación

El diseño fenomenológico de una investigación científica es un enfoque que se centra en comprender la experiencia subjetiva de los involucrados en el estudio. La teoría de la fenomenología, sostiene que la realidad es construida a partir de la experiencia individual y que el objetivo es comprender cómo los participantes experimentan y perciben el fenómeno en cuestión (Creswell, 2009). Otro concepto

relacionado al diseño fenomenológico menciona que los investigadores utilizan técnicas de recopilación de datos cualitativos, como entrevistas en profundidad y observaciones, para recoger información detallada sobre la experiencia subjetiva de los participantes. A continuación, los investigadores interpretan y analizan los datos para comprender cómo los participantes perciben y experimentan el fenómeno en cuestión (Garrido, 2019), en ese contexto, el investigador explica de manera clara sus principales ideas (Asenahabi, 2019).

3.2 Categoría, subcategorías y matriz de categorización

El estudio se centra en una categoría y cinco subcategorías y estos son:

Categoría 1: Logística portuaria, enfocado en los embarcaderos fluviales respecto a los servicios que brindan para el abastecimiento de mercancías en el distrito de Iquitos.

Subcategoría 1: Infraestructura portuaria

Subcategoría 2: Seguridad portuaria

Subcategoría 3: Servicios portuarios

Subcategoría 4: Gestión ambiental

Subcategoría 5: Seguridad y salud

3.3 Escenario de estudio

La presente investigación tiene como escenario los embarcaderos fluviales que se encuentran en las orillas del río Itaya a la margen izquierda del río Amazonas en la ciudad de Iquitos. En relación a la investigación, el escenario de estudio tiene participación directa en el desarrollo de la actividad comercial ya que son el punto de ingreso y salida de mercancías tanto a nivel local, regional y nacional.

3.4 Participantes

Los participantes para el desarrollo del estudio son 6 profesionales tanto del sector público como del sector privado que están asociados a la logística portuaria de los embarcaderos fluviales, quienes como expertos relacionados al estudio serán entrevistados con el fin de obtener información relevante sobre la

operatividad de la logística portuaria y la importancia que tiene para el desarrollo económico de la ciudad de Iquitos.

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Según Patton (2015), las entrevistas en profundidad son una técnica para recolectar datos cualitativos basados en la conversación y el diálogo con el objetivo de explorar y comprender las perspectivas y experiencias de los participantes. Por otro lado, los grupos focales son técnicas para obtener datos cualitativos que involucran a un pequeño grupo de personas que discuten y comparten sus perspectivas y opiniones sobre un tema específico (Bryman, 2016). Asimismo, el diario reflexivo es una técnica para la obtención de datos cualitativos que implican que los participantes escriban sobre sus experiencias y reflexiones de manera regular y sistemática (Olaghere, 2022). Para la recolección de los datos de este estudio se emplea la técnica de la entrevista. La entrevista cualitativa es un método de recolección de datos basado en la conversación y el diálogo y que permite al investigador profundizar en la perspectiva y significado de los participantes (Sánchez et al., 2021)

En el contexto de la logística portuaria, las entrevistas cualitativas pueden ser útiles para obtener información detallada y profunda a través de los expertos involucrados en la logística portuaria sobre cómo los trabajadores portuarios perciben y experimentan su trabajo, sus desafíos y oportunidades, y cómo ven el futuro del sector. Las entrevistas cualitativas también pueden ser útiles para comprender de manera analítica cómo los trabajadores portuarios interpretan y dan significado a sus experiencias y perspectivas en el contexto de la logística portuaria (Siedlecki, 2022).

3.6 Procedimiento

Es importante seguir unos pasos específicos en el tratamiento de la información con el fin de garantizar que se esté trabajando de manera efectiva y coherente con el propósito definido del estudio (Torres et al., 2019), estos pasos incluyen determinar la fuente y ubicación de la información relevante, recolectar los datos utilizando instrumentos adecuados para el lugar de estudio y organizar los datos en categorías y subcategorías. Vives y Hamui (2020) agrega que las

categorías son características y cualidades de objetos que permiten una percepción ordenada y deben ser expresadas en palabras para poder ser utilizadas en estudios cualitativos. Además, es importante tener claridad y ser específicos en lo que representan las subcategorías para poder comprender de manera precisa los resultados del estudio (Vears, 2022). En este caso en particular, se consideró una categoría conformada por cinco subcategorías.

Categoría 1: Logística portuaria, enfocado en los embarcaderos fluviales respecto a los servicios que brindan para el abastecimiento de mercancías en el distrito de Iquitos

Subcategoría 1: Infraestructura portuaria

Subcategoría 2: Seguridad portuaria

Subcategoría 3: Servicios portuarios

Subcategoría 4: Gestión ambiental

Subcategoría 5: Seguridad y salud

3.7 Rigor científico

Para (Olivier de Sardan, 2020), el rigor científico en el estudio cualitativo se puede asegurar mediante la reflexividad del investigador, la triangulación de datos y la verificación por parte de otros investigadores. De la misma manera, la reflexividad del investigador implica la revisión crítica de los propios procesos y decisiones de investigación y la consideración de cómo estos pueden haber afectado los resultados (Marshall & Rossman, 2016). Teniendo en cuenta que la triangulación de datos es una técnica utilizada para aumentar la confiabilidad y validez de los resultados de un estudio cualitativo, y se basa en la recopilación de datos de múltiples fuentes y perspectivas (Feria et al., 2019).

En ese sentido, la seguridad en la investigación cualitativa es esencial para garantizar la credibilidad y validez de los resultados. Para asegurar la seguridad en un estudio cualitativo es importante considerar la conformabilidad con lo que se pretende demostrar, la transferibilidad a otros contextos y la consistencia en la forma en que se lleva a cabo el estudio. Además, es fundamental que el estudio

contribuya de manera valiosa a la comprensión de los embarcaderos fluviales y brinde un aporte significativo al conocimiento existente sobre el tema.

3.8 Método de análisis de datos

Los autores (Farquhar et al., 2020) mencionaron que la triangulación es un método de análisis de datos utilizada en investigaciones cualitativas para aumentar la confiabilidad y validez de los resultados. Esto se logra mediante la recopilación de datos de múltiples fuentes y perspectivas, y el uso de diferentes métodos de análisis para examinar el mismo problema o tema (Joslin & Müller, 2016). Asimismo, la triangulación es una metodología valiosa para analizar datos en estudios cualitativos, ya que permite obtener información de múltiples fuentes y perspectivas. Esto permite comparar y contrastar diferentes puntos de vista y proporciona una comprensión más profunda y rigurosa del fenómeno en estudio. Además, la triangulación es especialmente útil para filtrar la subjetividad que puede intervenir durante la recopilación de datos y garantizar una mayor precisión y validez de los resultados. Según Hernández y Mendoza (2018), es importante utilizar diferentes métodos para obtener los datos del estudio y evitar depender exclusivamente de una sola fuente de información.

3.9 Aspectos éticos

El desarrollo de este estudio se relaciona en todos los aspectos con las acciones que realiza el investigador, de tal manera que es esencial que los investigadores cualitativos mantengan altos estándares éticos y morales en su trabajo y siempre deben considerar las posibles implicaciones éticas de sus investigaciones (Arifin, 2018). De la misma manera, un factor a tener en cuenta es la confidencialidad de los participantes ya que es una responsabilidad fundamental del investigador y debe ser respetada en cada etapa del proceso de la investigación (Goodwin et al., 2020). En ese contexto, los investigadores deben ser conscientes de su posición de poder y evitar cualquier posible explotación de los participantes. Además, deben ser sensibles a las posibles desigualdades y barreras sociales que pueden afectar a la participación de los participantes (Gerring, 2017).

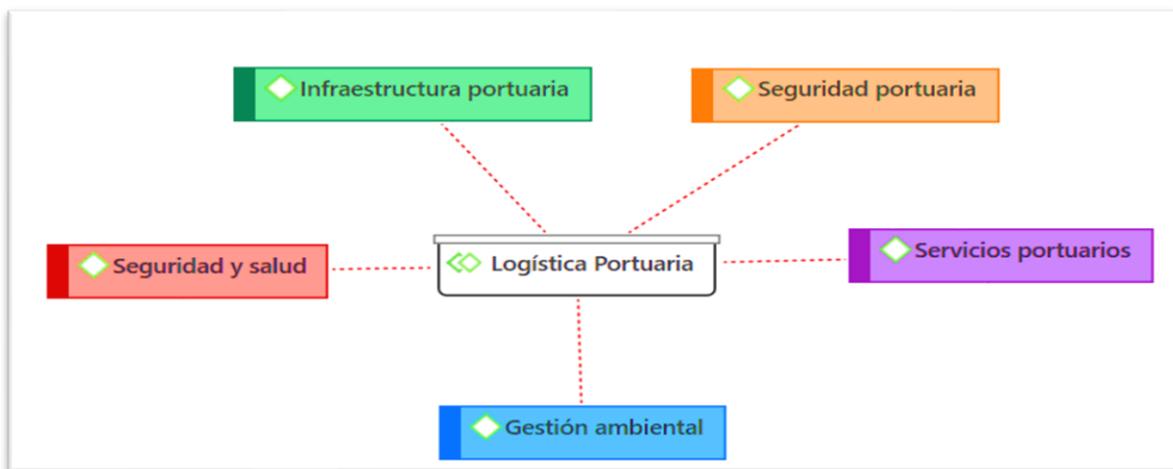
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 Objetivo General

Con respecto a los resultados de la presente investigación se ha realizado entrevistas a los expertos del sector de estudio enfocado en las 5 Subcategorías de estudio el cual se muestra en el siguiente esquema creado con el software Atlas.ti

Figura 1.

Categoría y subcategorías de estudio



La información obtenida se analizó con el software Atlas.ti mediante la técnica de la triangulación utilizando los siguientes criterios (a) el análisis de las entrevistas a los expertos (b) el análisis documental (c) el análisis del investigador, según se muestra en el siguiente esquema.

Figura 2.

Técnica de triangulación



En ese sentido, los expertos entrevistados opinaron que en el sector de estudio carece de inversión en infraestructura portuaria por lo que afecta el desarrollo de las operaciones del comercio y su normal desarrollo, asimismo, coincidieron que tienen que reforzar la seguridad de sus embarcaderos ya que en algunos casos no cuentan con cerco perimétrico y personal encargado de la seguridad física para brindar protección a los usuarios que solicitan los servicios portuarios, por lo tanto, se suscitan actos ilícitos que afectan a los usuarios de los embarcaderos los cuales son afectados por pérdidas de sus bienes que tienen en las embarcaciones fluviales, por otro lado, los embarcaderos no cuentan con una política clara con respecto a la gestión ambiental de su zona de operaciones, ya que se pudo observar en la visita de los mismos la falta de orden y limpieza que es necesario que los dueños y gerentes deberían poner énfasis para mejorar la calidad de la zona de operaciones, asimismo, otro de los aspectos del presente estudio fue la seguridad y salud de los trabajadores que realizan actividades en los embarcaderos, donde se pudo evidenciar la falta de procedimientos operativos y la falta de una cultura de seguridad que beneficie a los trabajadores. En ese sentido, según los resultados del estudio, se pudo comprobar cómo se realiza las operaciones con respecto a la logística portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos.

4.2 Subcategoría: Infraestructura portuaria

Objetivo específico 1

A continuación, se explica los resultados mediante la técnica de la entrevista los cuales estuvo dirigido a los expertos del sector de estudio para obtener las respuestas del objetivo específico 1 que consistió en describir las condiciones de la infraestructura portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023. En ese sentido, se ha realizado 4 preguntas con la finalidad de profundizar los resultados del presente estudio, por lo tanto, se realizó la primera pregunta que consistió en conocer el impacto que tiene la calidad de la infraestructura portuaria en la seguridad de las operaciones de gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos.

avance de la competencia naviera ya que ello debe de producir mayor competencia entre las mismas y que a toda forma deben de mejorar sus instalaciones, lo otro es el problema que tienen estas embarcaciones en tiempos de vaciante de los ríos, también las faltas de regulaciones en temas de requisitos por parte de la APN para que éstas empresas puedan operar legalmente sabiendo que no todos los embarcaderos brindan un mismo servicio, el alto índice de informalidad no se puede dejar atrás y ello es el principal desafío que enfrentan estos embarcaderos, y esto en gran parte tiene que ver las gestiones deficientes de las autoridades en su conjunto que no aprueban proyectos de desarrollo vial fluvial que puede mejorar la conectividad entre regiones. Según el análisis documental, la infraestructura portuaria, así como también puede desempeñar un papel importante en la atracción de tráfico portuario y en la promoción del desarrollo económico de la región, también enfrenta desafíos como son la falta de legislaciones únicas por parte de los gobernantes por la diversidad de servicios en la que operan en el negocio portuario (González, 2020). Por otro lado, el principal desafío que enfrenta la infraestructura son las escasas políticas públicas que tienen los gobernantes con el fin de desarrollar proyectos que beneficien a todos los embarcaderos en su conjunto. Además, la alta burocracia que no permite que tales embarcaderos se modernicen. Por otro parte y no menos importante es el clima que constantemente destruye las riberas de los ríos y ello es un desafío a diario que sufren estos embarcaderos para que realicen sus actividades logísticas debido a la escasa infraestructura en la que operan.

También se formuló la pregunta para conocer las oportunidades de mejora de la infraestructura portuaria para apoyar a la gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos, con respecto a la pregunta los entrevistados manifestaron que las oportunidades de mejora, radica en función a dar un buen servicio en las operaciones que realizan con el fin de satisfacer las necesidades del cliente. Por otro lado, también opinan que las oportunidades de mejora, radica por el lado de la formalidad ya que con ello tendrán mayor apoyo y ante cualquier requerimiento siempre tendrán a las autoridades de su lado. Además, se ha creado la Autoridad Portuaria Regional (APR) para que sirva de apoyo a la APN y al MTC que dentro de sus múltiples funciones son los que deben de velar por el desarrollo en temas de infraestructura de estos embarcaderos fluviales. Según el análisis

documental Göçer et. al (2022) indican que se deben de adoptar políticas logísticas enfocadas en estrategias específicas por actividades comerciales. Se deberían adoptar políticas específicas en cada actividad y verificar su índice de desempeño para poder facilitar la formalización y así mejorar las actividades de gestión logística como por ejemplo la infraestructura donde se realizan las operaciones o servicios logísticos. En ese sentido, al escuchar a las autoridades supervisoras de los servicios portuarios y a los expertos se obtuvo respuesta que algunos embarcaderos están empezando conversaciones con la Autoridad Portuaria Nacional con el fin de empezar con su formalización y así poder alinearse a la normativa vigente dado que ello les facilitará brindar un mejor servicio al usuario y así dar una mejor cara en las actividades logísticas. Pero aún faltan muchos que se unan a ellos más porque no ven en las autoridades una gestión seria sino de mucha burocracia y entrapamiento en los papeles y que dado a su situación de pequeños embarcaderos no pueden cumplir con tantos requisitos, por lo que deben de adoptarse políticas más flexibles y ver la realidad de cada embarcadero y no meter en el mismo saco a todos poniéndoles normas estandarizadas.

Finalmente se hizo la pregunta para conocer los principales factores que influyen en el mantenimiento y mejora de la infraestructura portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos en la cual los entrevistados mencionaron sobre los factores que influyen en el mantenimiento y mejora de la infraestructura portuaria los entrevistados opinan en primer lugar al clima ya que la precariedad de sus instalaciones no puede hacer frente a situaciones externas que la naturaleza les presenta. Otros de los factores que influyen en el mantenimiento de las infraestructuras es la presión de los usuarios que constantemente les recalcan que mejoren en sus servicios. Y por último la presión que ejercen por parte de las autoridades portuarias ya que les caen sin aviso y muchas veces están realizando actividades logísticas muy alejadas a las normas y se ven afectadas con multas que merman sus ingresos mensuales. Según el análisis documental la infraestructura de los puertos en su mayoría es obsoleta dado que muchos puertos no invierten en logística portuaria y ello se ve en sus operaciones ya que no cuentan con mecanismos automatizados en sus actividades logísticas. Es una preocupación de las autoridades en su conjunto que hasta la fecha no ven reflejados avances en temas de mantenimiento y mejora de las mismas a través de una logística

implementan en los embarcaderos fluviales de Iquitos para garantizar la seguridad de las actividades de gestión logística, los expertos respondieron una de las medidas que se implementan para garantizar la seguridad en las actividades de gestión logística es controlar el cerco periférico de estos embarcaderos, con la finalidad de prevenir que no ingresen personas con fines de hacer daño en las instalaciones, otra de las medidas es distribuir los espacios con señalizaciones y así controlar el almacenamiento de las mercancías. Por otro lado, indican que las embarcaciones cuentan con el personal calificado o rigger en cada actividad logística con el fin de evitar deterioros de las cargas transportadas por las naves. Además, dan charlas a los trabajadores en temas de seguridad y salud. Por último, las medidas de seguridad también la proporcionan las autoridades como son la APN, la DICAPI, la Policía Nacional, la Dirección General Regional de Transporte Acuático (DGRTA), SENASA y la SUNAT con el fin de garantizar un flujo correcto en la logística de los puertos y embarcaderos. Por otro lado, al consultar la documentación referente al tema se encontró que para realizar una adecuada gestión logística es necesario garantizar la seguridad de los puertos, los servicios portuarios y la seguridad a las personas; con el fin que las mercancías lleguen a su destino de manera eficiente y eficaz a través de los puertos (Román, 2020). En ese sentido, las medidas de seguridad en las actividades logísticas dan a los usuarios la confianza necesaria para que su carga llegue sin contratiempos o mermas injustificadas y así permitir a las empresas del sector desarrollar con calidad los servicios de carga, descarga, almacenamiento y transporte ofrecidos.

La siguiente pregunta estuvo enfocada en cómo se coordinan y trabajan en conjunto las diferentes entidades encargadas de la seguridad portuaria (por ejemplo, autoridades portuarias, seguridad privada, etc.) en los embarcaderos fluviales de Iquitos, por lo que los entrevistados mencionaron que las entidades que se encargan de dar seguridad en los embarcaderos y puertos coordinan de la siguiente manera: Primero está la APN (Autoridad Portuaria Nacional), quien se encarga de formalizar a los puertos con el fin de que brinden seguridad en sus operaciones logísticas. A su vez, la APN a través de la APR (Autoridad Portuaria Regional), coordina con la Dirección de Transporte Acuático con el fin de que éste último dé los permisos de salida de estas embarcaciones del puerto. Además, se coordinan con la DICAPI cuya autoridad es quien se encarga de hacer los

seguimientos a estas naves en su largo recorrido desde un punto a otro con el fin de velar por la integridad de las embarcaciones. La otra autoridad es la misma policía nacional que constantemente hace operativos en los puertos con la finalidad de velar por la seguridad de las personas y la integridad de sus mercancías en los puertos. También, la fiscalía en conjunto con la Policía Nacional; realizan operativos inopinados a los embarcaderos con el fin de verificar si existiese irregularidades como por ejemplo tráfico ilícito de drogas o trata de personas entre otros delitos graves. Finalmente, se suman a la seguridad de las embarcaciones, personas y cargas, las entidades como: Aduanas, Indecopi, Migraciones, Sanidad y Sunafil. Todas las coordinaciones se realizan a diario de manera planificada. Del análisis documental se obtuvo que La seguridad en las actividades logísticas de los puertos, embarcaderos, y operadores portuarios permiten el desarrollo marítimo y fluvial además de generar valor agregado a la calidad de servicio en las operaciones realizadas. (Ley N°27943, 2003). En ese sentido, las coordinaciones en conjunto que realizan las autoridades como son la APN, APR, DICAPI, DGRTA entre otros entes, permiten y dan seguridad a las embarcaciones en su largo trayecto, llevando así cargas seguras y controladas. Además, posibilita que el sistema de puertos funcione de forma articulada para así evitar todo tipo de problemas que puedan ocasionar ciertas organizaciones que realizan actos delictivos dentro de los puertos y sobre todo dar seguridad a las actividades logísticas en los embarcaderos fluviales de Iquitos.

También se realizó la pregunta referente a qué desafíos en materia de seguridad portuaria ha enfrentado el puerto de Iquitos en el pasado y cómo se han abordado, la mayoría de entrevistados indicó que el principal desafío que ha enfrentado en materia de seguridad portuaria y de forma crítica es la informalidad en la que los embarcaderos han realizado sus operaciones y no es hasta el 2006 que la APN comenzó apoyar a la DICAPI en el sector y en temas de control portuarios; y es por entonces que surgieron más autoridades de apoyo que tienen el rol de sancionador dentro de la región Loreto en la que operan. Se espera aún puedan reducir el nivel de informalidad algunos embarcaderos que están en conversaciones con la APR ente de apoyo a la APN. Del análisis documental siguiente, hace mención que la seguridad portuaria en las principales provincias de Loreto está siendo afectada por los altos niveles de informalidad y ello es un

principal problema que las autoridades están tratando de abordar continuamente, brindando charlas informativas con el fin de minimizar el índice de informalidad (Mundo Marino, 2018). En ese sentido, los desafíos en materia de seguridad portuaria siempre se van a dar, ya que la informalidad es un tema crítico no sólo en el rubro portuario sino en todos los rubros u operaciones que generan ingresos. Sólo se puede combatir con el diálogo y normativas sancionadoras conscientes, bajo reglamentaciones adecuadas al rubro en la que se mide. Para ello, las autoridades cumplen una función muy importante y deben siempre de buscar el dialogo con las empresas, sobre todo informales y dar las facilidades reduciendo la burocracia que en muchos casos se ve, las cuales se les hace muy difícil el tema de ser formales.

Finalmente, se preguntó sobre las principales amenazas a la seguridad portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos y cómo se están abordando actualmente, los entrevistados opinaron que la principal amenaza es el contrabando, la piratería, el narcotráfico, la delincuencia común, trata de personas además de la burocracia y el centralismo que no permite avanzar en temas de seguridad y proyectos en general. Estas amenazas se están abordando en coordinaciones con las autoridades regionales competentes con el fin de frenar actos ilícitos que afecten de tal manera las actividades logísticas en los embarcaderos de la región. La policía junto con la fiscalía está realizando su trabajo para los temas más críticos y las autoridades portuarias tratando de disminuir el nivel de embarcaderos informales y así tratar de disminuir actos delictivos muy graves. Asimismo, del análisis documental, Christopher (2014), define a la seguridad portuaria como las medidas y acciones encaminadas a proteger los puertos, sus instalaciones y los barcos que entran y salen de ellos de actos de violencia, terrorismo y otras amenazas a la seguridad. En ese sentido, las amenazas en las actividades logísticas están muy ligada a la informalidad y la competencia desleal. Una empresa dura en el tiempo y es competitiva cuando se alinea a la normativa vigente. Cuando se opera en la informalidad pueden estar expuestos a muchos riesgos dentro de sus operaciones dado que evaden a la autoridad y se arriesgan a no ser supervisados es allí donde muchas embarcaciones por ejemplo pueden estar transportando materiales no permitidos

pesados. El servicio ofrecido también es la carga y descarga manual de mercancías ya sea en arribo o zarpe de las naves. Otro servicio es el de prestar las instalaciones a las naves para sus operaciones de transporte. Asimismo, del análisis documental se obtuvo que los servicios portuarios en Iquitos son actividades clave para el transporte de mercancías y productos a nivel regional y nacional. Según el ente rector de transportes, estos servicios incluyen la atención y el trámite de documentos necesarios para el tránsito de barcos y cargas, la prestación de servicios de manipuleo de mercancías, el almacenamiento temporal de cargas y la atención de servicios de apoyo a la navegación, entre otros (Ley del sistema portuario nacional Ley N°27943, 2003). En ese sentido, los servicios portuarios permiten el desarrollo de las actividades logísticas y a su vez el intercambio de bienes de una región a otra. En el caso de los embarcaderos fluviales en su mayoría que se ha podido visualizar, cuentan con escasos recursos en sus operaciones y ello limita la calidad de los servicios ofrecidos. Estos embarcaderos están en constante supervisión por parte de las autoridades portuarias con el fin que puedan alinearse poco a poco a la formalidad y ello permitirles que puedan ofrecer sus servicios con la mayor seguridad y calidad a los usuarios de estos puertos o embarcaderos.

Por otro lado, se formuló la pregunta respecto a cuáles son las principales barreras que enfrentan las empresas al tratar de acceder a los servicios portuarios en los embarcaderos fluviales de Iquitos y como se están abordando. Según las opiniones de los entrevistados las principales barreras son: la burocracia central por parte de las autoridades que regulan la logística de puertos, atracaderos o embarcaderos fluviales que no les permiten avanzar en las operaciones dado que los exigen demasiada documentación y muchas veces la respuesta es tardía. Por consecuencia de lo anterior es que muchos embarcaderos aún continúan operando de manera no formal con altos riesgos en los servicios realizados. La otra barrera que indican va por la parte del clima dado que la zona es muy cambiante y ello lo hace peligrosa en cada actividad logística que desarrollan, a ello sumándole que operan en su mayoría de manera informal están expuestos a cierres en sus operaciones por no brindar servicios de calidad exigidos por las autoridades, por ejemplo; la APN, APR, DICAPI entre otros. Según encargados de la APR están tratando de realizar reuniones con dichos administrados con fines de poder

empezar con su formalización y así ir disminuyendo las brechas que tienen con respecto a ser formales. Por otro lado, el análisis documental hace referencia que las autoridades involucradas en el tema portuario realizan múltiples acciones que están relacionados con la supervisión y control de los embarcaderos de Iquitos (Meza, 2022). En ese sentido, la principal barrera al tratar de acceder a brindar cualquier servicio portuario es la burocracia y la falta de comunicación por parte de nuestras autoridades y los administrados que brindan el servicio. En los embarcaderos fluviales existen varios tipos de servicios que brindan las empresas por la cual se debería adecuar normas de acuerdo al tipo de operaciones y no ponerles los mismos requisitos a una empresa que recién está empezando a operar con respecto a otras. Lo que se ha podido apreciar también y que sería una barrera principal es el clima y el factor geográfico donde operan estos embarcaderos ya que están rodeados de ríos y por ende alejados de otras regiones que sí están unidos con el gobierno central.

Por otra parte, se formuló la pregunta para conocer cómo se asegura la sostenibilidad en la ejecución de servicios portuarios en los embarcaderos fluviales de Iquitos. Los entrevistados mencionaron que la sostenibilidad de los servicios portuarios gira en torno a la infraestructura y al mejoramiento constante de sus áreas apoyándose de los cobros que realizan a los usuarios ya sean dueños de las cargas o administradores de las naves en caso se esté brindando un servicio de embarque, desembarque, acoderamiento u otros. La sostenibilidad se da en brindar un servicio de calidad para evitar problemas con los clientes luego de realizado las actividades logísticas. Otra forma de asegurar la sostenibilidad en la ejecución de los servicios es el de formalizar es decir tratar de cumplir con la normativa que exigen las autoridades como son, tener espacios asfaltados, techados, controlar los accesos a los recintos, capacitaciones a los involucrados en los servicios, cuidado en temas de seguridad al personal, implementación de plataformas acuáticas, cuidar el medio ambiente. En el análisis documental los autores Molina et al. (2018), mencionaron que los servicios portuarios aseguran su sostenibilidad a través del principal gestor que es la infraestructura portuaria donde se realizan las actividades de gestión logística y en la cual repercuten en la calidad de las operaciones. En ese sentido, la sostenibilidad en estos embarcaderos fluviales se asegura según el tipo de servicio que puedan ofrecen y el control de las mismas en sus operaciones. El

cliente aquí siempre va ser quien debe de recibir el mejor servicio, dado que paga por ello. Muchas veces lo barato sale caro; es decir, optar por un servicio barato que no da las garantías necesarias para que las mercancías lleguen sin mermas a su destino final; y es un riesgo que no sólo estaría afectando al cliente solamente sino a todo el sistema que lo rodea. La sostenibilidad debe de ir amarrado siempre con la formalidad ya que ello garantiza a que las actividades logísticas no afecten a terceros ya sea al medio ambiente, trabajadores, embarcaciones u otros en un futuro inmediato.

Finalmente, se formuló la pregunta orientada a conocer sobre las estrategias que se están implementando para asegurar la competitividad de los embarcaderos fluviales a largo plazo, al respecto los entrevistados comentaron que las estrategias giran en torno a la mejora continua en las instalaciones, maquinarias y equipos que interactúan con las operaciones de dichos embarcaderos y esto se realizan con fines de poder fidelizar a los usuarios que hagan uso de los servicios y con ello ser cada día más competitivos. Otra estrategia son las reuniones constantes de los administrados y las capacitaciones a todo el personal según las funciones asignadas. Además de las reuniones que realizan con las diferentes autoridades con fines de formalizar y poder así mantenerse operando con el tiempo y ser reconocidos por los clientes. La inversión por parte de los administrados de estos embarcaderos, están dentro de sus estrategias o secuencia de acciones que perciben para ser más competitivos en el tiempo y así poder lidiar con la competencia que cada día es más exigente. Según la administración del Puerto Municipal (MASUSA) están por invertir entre 15 a 20 millones de soles en mejorar la infraestructura y ello será financiado por el MTC. Finalmente, una de las estrategias que las autoridades están desarrollando es poder terminal el megaproyecto que uniría a la ciudad de Iquitos con Colombia a través de un puente de gran envergadura y es una carretera que va a salir al El Estrecho (Frontera con Colombia). La primera ejecución del proyecto es la ejecución del puente hacia el distrito de Mazán que está al noreste de Iquitos. El segundo tramo va hacia Bellavista y el tercer tramo finaliza en El Estrecho. Con ello se verían beneficiados la comunidad en su conjunto ya que permitiría generar trabajo y con ello más servicios a las embarcaciones y poder ser así más competitivos con el tiempo. Al revisar la documentación sobre la pregunta formulada se encontró la definición de

Con respecto al objetivo específico 4 estuvo orientada a describir como se ejecuta la gestión ambiental para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023, para obtener los resultados del objetivo 4 se formuló 4 preguntas orientadas a profundizar en la gestión ambiental de los embarcaderos, la primera pregunta formulada estuvo orientada a conocer la apreciación de los entrevistados respecto a las principales políticas y regulaciones ambientales que afectan a las actividades de gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos. Los entrevistados comentaron que las políticas y regulaciones están dadas para preservar el medio ambiente y que su no preocupación por ellas, afectarían directamente a las operaciones logísticas de cada administración, además, que generaría un impacto ambiental negativo en la zona, también afectarían a todas las personas que habitan cerca ah ellas. La principal política ambiental es la de preservar y evitar contaminar los ríos en cada operación que realicen y que están reguladas por el MTC (Ministerio de Transportes y Comunicaciones), la APN y la DICAPI (Dirección de Capitanía). Los trabajos de las autoridades portuarias, es constante; en temas de formalización de estos embarcaderos es por ello que cada administración está consciente que deben de presentar su expediente técnico levantado todas las observaciones en caso sus actividades logísticas no se alineen a la normativa de gestión ambiental. Otras de las políticas que desarrollan estos embarcaderos según los entrevistados es la higiene dentro del puerto con el fin de que esté libre de plásticos, han implementado contenedores de acopio de toda clase de residuos sólidos y la cual lo transportan al relleno sanitario. Además, los administrados de los embarcaderos realizan las coordinaciones con los responsables de estas embarcaciones con el fin que puedan desarrollar las buenas prácticas de limpieza y la concientización a los usuarios para que no arrojen basura al rio en el trayecto del viaje. Finalmente, indican que aún hay mucho que hacer con respecto a las políticas y regulaciones ambientales en las actividades logísticas. Asimismo, del análisis documental se obtuvo que la logística portuaria puede tener un efecto significativo en el medio ambiente, con posibles consecuencias en la contaminación del aire y los cuerpos de agua. Además, la pérdida de ecosistemas por las actividades operativas. Por lo tanto, se requieren medidas adecuadas para minimizar estos impactos y fomentar la sostenibilidad en la logística portuaria (Rodríguez,2022). En ese sentido, las

políticas ambientales y regulaciones donde se realizan las principales actividades logísticas en los embarcaderos fluviales evitan que se contamine la flora y fauna de una región y el hábitat en general. Además, permite la sostenibilidad ambiental. En el recorrido por estos embarcaderos sobre todo en la mayoría que son informales aún están con ciertos problemas en cuanto al control de residuos sólidos que dejan las operaciones y que las autoridades portuarias están realizando sus esfuerzos para poder controlarlos.

Respecto a la pregunta 2 se formuló para conocer los desafíos más importantes en materia de gestión ambiental en los embarcaderos fluviales de Iquitos y cómo se están abordando actualmente. Al respecto los entrevistados mencionaron que los desafíos en materia de gestión ambiental es el deterioro del ambiente por arrojo de basura, por sustancias contaminantes, gases, por arrojo de combustibles a la tierra o al río. La cual están abordándolo con el recojo de los residuos sólidos a través de baldes, de cilindros puestos en lugares estratégicos es decir muy cerca donde se realizan las principales actividades logísticas. Otro de los desafíos que enfrenta la zona y que afecta a los puertos en temas de impacto ambiental es la tala ilegal de árboles y que las autoridades están supervisando las zonas con el fin de dar cumplimiento a las normas vigentes. Otro de los desafíos es la concientización en temas medio ambientales a los autores directos en las actividades logísticas en los puertos o embarcaderos, sobre este punto afirman que carecen de especialistas y que por ello se les hace un poco difícil controlar el tema de los residuos sólidos. En cuanto a las autoridades locales como por ejemplo en el puerto de MASUSA (Embarcadero Público Municipal), la actual administración desde hace 6 meses, realizan campañas periódicas 3 veces al mes con el fin de sensibilizar a los usuarios en temas medio ambientales. Además, la Municipalidad tiene un programa llamado EDUCA que hace sensibilizaciones en cada momento a los ciudadanos. Finalmente, los encargados responsables entrevistados de estos embarcaderos concluyen que el desafío más importante que enfrenta Iquitos en general es la educación y en ello está claramente la ignorancia de la gente en temas medio ambientales y que las autoridades locales hacen denodados esfuerzos para cumplir con las normativas vigentes. Del análisis documental los autores Cachay y Soriano (2021), mencionaron que es importante el manejo de los residuos en los puertos ya que ello conlleva al manejo eficiente del medio ambiente, mejorando la

calidad del entorno ambiental y disminuyendo la contaminación del agua y el suelo los cuales son afectados directamente a la logística portuaria. En ese sentido, las actividades logísticas en los puertos o embarcaderos producen mucha merma en el momento de las operaciones, añadiendo a ello los consumos que realizan los usuarios en las embarcaciones en los trayectos de un lugar a otro y sobre todo la falta de cultura en temas medio ambientales posibilitan desafíos sobre impacto ambiental negativo en la zona. Estos embarcaderos requieren urgente de especialistas en temas de gestión ambiental y ello se ha podido apreciar en las operaciones que realizan en embarque, desembarque de pasajeros, estiba, desestiba de carga, movimiento de cargas pesadas en las instalaciones y a través de grúas. Todos los servicios o actividades logísticas deben de ser controlados con fines de velar por el cuidado del medio ambiente y la sostenibilidad ambiental. Para finalizar, el principal desafío que enfrentan estos embarcaderos fluviales está relacionado con el control de manejo de residuos sólidos.

Por otra parte, la tercera pregunta formulada fue referente a las medidas que se deberían tomar para minimizar el impacto ambiental de las actividades de gestión logística en el puerto de Iquitos. Los entrevistados opinaron que las medidas que adoptan para minimizar el impacto ambiental es controlar a todos los usuarios para que no arrojen desechos en el área donde se realizan las actividades logísticas ya sea en la bahía o en el lugar de acopio y almacenamiento (Todas las instalaciones), también colocan tachos y separan los residuos orgánicos según sus posibilidades y lo que esté a su alcance en conocimientos. Otra medida es la de comunicar a toda la red de la cadena de suministros en la que operan para que no arrojen desperdicios al río y capacitan al personal en temas de manejo de cargas para que no haya por ejemplo derramamiento de hidrocarburos o sustancias químicas industriales al río en caso se esté transportando. También indican que realizan sanciones internas a los responsables que no acaten las normas realizadas por los administrados ya sea por las embarcaciones o embarcaderos fluviales. En el caso de MASUSA (Terminal Municipal y el más grande en la zona) su principal medida es de concientizar al usuario a través de su programa EDUCA sobre el manejo de los residuos sólidos y que va avanzando en temas de gestión ambiental que por muchos años ha estado olvidado por anteriores gestiones. La preocupación sobre implementar medidas aún está presente en algunas autoridades ya que en

temas de gestión ambiental consideran que se han avanzado muy poco y que es primordial de poder avanzar en ellas. Al realizar el análisis documental se encontró que la gestión ambiental en los terminales portuarios se refiere a las medidas y acciones que se llevan a cabo para minimizar el impacto ambiental de las actividades portuarias y promover la sostenibilidad del puerto (Lechuga, 2019). En ese sentido, las medidas de seguridad, con el fin de disminuir el impacto ambiental en las actividades logísticas adoptadas por estas embarcaciones fluviales; se puede decir que están en proceso de formalización o en otras palabras con los conocimientos muy básicos. Según las autoridades se ha avanzado muy poco en esto, debido a que realizan sus funciones de manera aislada y no coordinadas como se debería entre autoridades. Como ya se conoce el impacto ambiental es crítico en todo el mundo y ello no es ajeno en la región Loreto en especial en estos embarcaderos donde a diario se mueven toneladas de mercancías ya sea en entrada o salida de ellas.

Finalmente se formuló la cuarta pregunta orientada en conocer cómo se debería de involucrar a la comunidad local y a otros actores en la gestión ambiental de los embarcaderos fluviales de Iquitos. Al respecto los expertos entrevistados mencionaron que deben de existir cursos en las escuelas que les orienten en temas de civismo, de amor a la patria, al medio ambiente que les rodea. El deterioro del medio ambiente lo ocasionan los humanos y hacia ellos debe de ir las instrucciones desde pequeños. También indican que se debe de aprovechar los diferentes medios de comunicación para llegar a la comunidad. Hacerles recordar que el único medio de transporte para conectar con otra región del país es a través de los ríos y el otro es por vía aérea así que deben de ser cuidadosos con su hábitat que les rodea; a su vez indican que las autoridades deben de realizar más programas de concientización en temas de limpieza. En función a esta pregunta añaden que es de vital importancia tratar de unir a la comunidad con aspectos legales ya que esto no debería de ser voluntario sino obligatorio, con normas y leyes que deriven en multas se sensibiliza mejor a las personas. Finalmente, esto debe ser tarea de todos y constantemente ya que con ello se busca tener un medio ambiente sostenible y seguro para nuestras futuras generaciones. Al realizar la búsqueda de información para el análisis documental se encontró que la contaminación de los ríos es un factor crítico de la contaminación ambiental en la ciudad de Iquitos. Las

estudio con respecto al objetivo 5 se formuló 4 preguntas, la primera pregunta se formuló con la finalidad de, conocer cuáles son las principales medidas de seguridad y salud que se implementan en los embarcaderos fluviales de Iquitos para proteger a los trabajadores y a otras personas involucradas en las actividades de gestión logística. Al respecto los entrevistados manifestaron que las medidas de seguridad que han implementado en los embarcaderos son las señalizaciones en las áreas operativas logísticas con el fin de prevenir accidentes o incidentes al momento de realizar cualquier tipo de trabajo ya sea al personal del puerto o a los usuarios. En cuanto a salud indican que los trabajadores están registrados en lo que es seguro social (ESSALUD). Además, los entrevistados indican que han implementado los equipos de protección personal como son el casco, uniforme de trabajo seguro, guantes, botas puntas de acero, arnés de seguridad, etc. Algunos mencionan que han elaborado un manual de procedimiento interno con efecto sancionador la cual controla al personal en caso por ejemplo que lleguen a laborar en estado de ebriedad o que hayan ingerido ciertos estupefacientes, ello siempre con la finalidad de proteger al personal y a las cargas en movimiento. Otra de las medidas de seguridad y salud que se han implementado son las charlas de seguridad y salud ocupacional de 5 minutos y mapas de riesgo en sus instalaciones. También indican que los trabajadores cuentan con el SCTR que es pagado por las empresas. Con respecto al análisis documental, la implementación del área de SSOMA (Seguridad Salud Ocupacional y Medio Ambiente) en los puertos también incluye la evaluación, control y prevención a través de ciertas medidas para evitar riesgos que puedan conllevar en accidentes laborales. Además, de la participación de los trabajadores en la identificación y evaluación de los riesgos y en general en temas de seguridad y salud laboral (Álvarez, 2020). En tal sentido, las actividades logísticas observadas en estos embarcaderos fluviales traen mucho riesgo en especial al trabajador ya sea estibador, operador de grúa, chofer de camión, almaceneros o inclusive al personal usuario dentro de las instalaciones. Es por ello fundamental contar con los equipos necesarios de seguridad y salud, con el fin de poder reducir el nivel de accidentes o incidentes que puedan ocurrir. Concluyo indicando que aún existe riesgo en las operaciones en estos embarcaderos y sobre todo en los informales que muchas veces operan con los mínimos requisitos de

seguridad y salud y ello es un peligro latente con la cual las autoridades como la APN deben de verificar a diario.

Por otra parte, la siguiente pregunta formulada fue orientada a conocer quiénes son los principales responsables de la implementación y el cumplimiento de las medidas de seguridad y salud. Al respecto los entrevistados mencionaron que los principales responsables de la implementación y dar cumplimiento a las medidas de seguridad son los propios administradores o dueños de los embarcaderos o naves fluviales a través de sus áreas de apoyo que puede ser el área SSOMA, recursos humanos, operaciones, gerencia general, entre otras áreas que pueda designar el representante de la empresa. Por otro lado, indican también que los responsables es toda aquella persona natural o jurídica que presta un servicio a terceros y que a su vez debe asegurar la integridad de los empleados, clientes usuarios y todo el personal que se encuentre dentro de dichos embarcaderos o puertos fluviales. Además, ello debe ser regulada por las autoridades de turno como son la APN, APR y la DICAPI. Al realizar el análisis documental se obtuvo que los responsables de los daños que puedan ocasionarles a los trabajadores en las actividades laborales ya sea por un accidente o incidente, recae directamente en los empleadores. Además de implementar medidas de seguridad y salud. (Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo N°29783, 2011). En tal sentido, los responsables en cada organización productiva donde existen operaciones logísticas entre otras y que deben velar por la integridad de los trabajadores empieza por la alta dirección o dueños de la corporación. En el caso de los embarcaderos fluviales los responsables directos son los dueños de los embarcaderos y son quienes deben de implementar medidas de seguridad y salud tal que garantice un trabajo seguro a los empleados. Se ha observado que en algunos embarcaderos por su situación de informal no tienen al 100% implementado un área SSOMA y ello también se da con los encargados de las embarcaciones tal que afecta directamente en las operaciones en caso se suscitara accidentes o incidentes en las operaciones ya que inmediatamente estas se verían detenidas.

También se formuló la pregunta referente a, cómo debe actuar la gerencia en los casos de existir servicios complementarios que no se alinean a la normativa vigente. Al respecto los expertos comentaron que en caso de existir servicios

complementarios y que estos no se alineen a la normativa vigente la gerencia o administración portuaria inmediatamente deben de comunicar a las autoridades encargadas de ver estos temas de seguridad. No se deben de permitir actos inseguros que no estén alineados a las normativas vigentes, tampoco sacarle la vuelta a la ley; tan sólo por ser informales. Se recuerda que existe una Ley de Seguridad y ella debe ser cumplida porque aquí se está poniendo en juego la integridad de las personas y de los embarcaderos que realizan servicios a la comunidad. En el caso de la seguridad portuaria afirman que se comunican con la DICAPI quien es encargado de ver temas de seguridad. También indican que en caso de existir servicios complementarios no alineados a la normativa vigente y que producen actos inseguros cancelan las operaciones y esto hasta que las observaciones sean levantadas. Del análisis documental se obtuvo que los trabajadores tienen todo el derecho de recibir protección laboral tanto del estado como de los empleadores y garantizándoles un trabajo seguro en las operaciones que realizan. (Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo N°29783, 2011). En ese sentido, uno de los requisitos para operar un embarcadero es que puedan cumplir con las mínimas condiciones de seguridad y salud a los trabajadores exigidos por ley, y ello está ligado al giro de la empresa es decir sobre determinados servicios que realizan. Cuando la empresa realiza otro tipo de servicio que no se alinea a lo declarado ante las autoridades automáticamente estas empresas deben de ser sancionadas. Por ejemplo, el embarcadero MASUSA brinda servicios de embarque y desembarque de pasajeros con bultos pequeños para ellos las normas de seguridad son diferentes a aquellos embarcaderos que realizan servicios de carga pesada. Simplemente uno se debe alinear a las normas y así evitar posibles cierres en las operaciones conllevando a multas tan sólo por esconder actos inseguros que arriesgan la integridad de las personas, los embarcaderos, las naves y la bahía en su conjunto.

Finalmente se formuló la pregunta referente a que desafíos en materia de seguridad y salud han enfrentado los embarcaderos fluviales de Iquitos en el pasado y cómo se han abordado. Al respecto los expertos opinaron que el principal desafío que han enfrentado los embarcaderos fluviales en el pasado es la informalidad y esto afecta a la seguridad de los trabajadores ya sea física como laboral. En temas de salud indicaron que el principal desafío fue el COVID 19.

Según las autoridades entrevistadas informan que existen embarcaderos que han empezado conversaciones por la cual se muestra avances a la fecha y ellos son INPOLOR, JV, Morochita y Júpiter. Se sabe que la informalidad va de la mano con los actos inseguros en cada operación que realizan los trabajadores y ello es el principal desafío que desde hace más de 30 años vienen enfrentando los embarcaderos fluviales en la zona de estudio y supervisados con las demás autoridades de la región como es el caso con la APR (Autoridad Portuaria Regional) y la DICAPI (Marina de Guerra del Perú). Referente al análisis documental se encontró que la seguridad y salud laboral en los puertos; en su revisión sistemática refieren a desafíos, medidas y acciones que se llevan a cabo para cuidar la integridad del personal portuario y así minimizar los riesgos de posibles accidentes y enfermedades en sus áreas de trabajo y que muchas veces son originadas por la informalidad en la que operan las empresas. (Organización Internacional del Trabajo, 2018). En tal sentido, los desafíos en las actividades logísticas en temas de seguridad y salud aumentan con la informalidad en la que se opera. Es por ello que varias administraciones entrevistadas muestran su total preocupación de poder abordarlas con el apoyo de las autoridades. Otro desafío que he podido apreciar en estos embarcaderos y que los administradores enfrentan a diario es con la naturaleza, como las lluvias por ejemplo muchas veces han empezado ya las operaciones y deben de acelerar ello con el fin de que las mercancías queden en buen recaudo. Por último, las embarcaciones en su mayoría se ven que les falta mantenimiento, todos esos factores se convierten en desafíos si lo vemos en temas de riesgos en las cuales los trabajadores están expuestos.

A continuación, se procede a realizar la discusión de los resultados haciendo énfasis en la importancia del presente estudio orientado en describir como se ejecuta la logística portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023. Al respecto se realizó la discusión de los resultados teniendo en cuenta los antecedentes relacionados a los objetivos específicos de la presente investigación.

La discusión referente a lo planteado en el objetivo específico 1 se realizó con la investigación llevado a cabo por Gómez et al. (2018), tenían como objetivo examinar la conexión entre los procedimientos logísticos portuarios y la mejora de la infraestructura portuaria en Colombia, y cómo estos factores afectan el crecimiento económico y la competitividad. Para ello, se empleó una metodología cualitativa y descriptiva, y se recopiló una muestra a través del análisis documental de diversas fuentes como artículos, tesis, libros y revistas indexadas. Según los resultados obtenidos, Colombia ha logrado un importante progreso en los últimos años gracias a la inversión realizada en la expansión de las zonas logísticas, lo que ha permitido disminuir los costos. Por su parte, En el estudio realizado por Payco y Pumachagua (2021), investigaron la relación entre la infraestructura portuaria y la contaminación ambiental en el terminal pesquero de Pucusana. Para ello, se empleó un enfoque mixto, básico, no experimental y transversal, con un nivel correlacional causal. La muestra del estudio fue de 55 personas, entre residentes, pescadores y comerciantes, y se utilizó una combinación de tres herramientas de recopilación de datos: cuestionario, entrevistas semiestructuradas y fichas de observación. Los datos obtenidos se procesaron con los programas SPSS 21 y ATLAS.TI. Los resultados que obtuvieron en su estudio indicaron que la infraestructura en la logística portuaria se encontraba en un nivel bajo, mientras que la contaminación al medio ambiente estaba en un nivel alto, con un coeficiente de correlación de Spearman de $-0,664$, demostrando una relación negativa inversa entre las variables de estudio. Según los entrevistados y las fichas de observación, se concluyó que la mala gestión de la infraestructura portuaria tenía un impacto negativo en la logística portuaria y el medio ambiente que le rodea afectando así a todo el personal trabajador presente. Por tal motivo, se determinó que las condiciones actuales de la infraestructura portuaria contribuyen significativamente a las operaciones logísticas en el puerto además de la contaminación del medio ambiente, lo que dificulta el acceso, la circulación y la realización de actividades en

el terminal. Asimismo, se descubrió que la mayoría de las áreas del terminal presentaban múltiples agentes contaminantes. En resumen, los resultados del estudio realizado por Payco y Pumachagua señalaron la importancia de mejorar la infraestructura portuaria y la gestión ambiental en el terminal pesquero de Pucusana, a fin de reducir la contaminación y mejorar directamente la logística del puerto y las condiciones para los residentes, pescadores y comerciantes que dependen del mismo. En ese contexto se destaca la importancia de la infraestructura de la logística portuaria para brindar servicios eficientes al constante flujo de mercancías en los puertos o terminales portuarios.

Con respecto al objetivo específico 2 se realizó la discusión de los resultados con la investigación de Manabí en Ecuador, (Zambrano et al., 2019) llevaron a cabo un estudio cuyo propósito era examinar la seguridad portuaria y su contribución a la logística portuaria en la navegación marítima de la región. La población objeto de estudio incluyó a los actores directos de la Dirección Regional de las Zonas Acuáticas de Manabí, es decir, funcionarios y usuarios. Los investigadores emplearon diversas técnicas a través de un enfoque cualitativo para recolectar datos, como encuestas, entrevistas y análisis documental. Los resultados principales indicaron que Ecuador está provisto de un sistema portuario fortalecido desde un punto de vista legal, que ha propuesto reformas y nuevos marcos normativos en apoyo de los ya existentes. No obstante, los investigadores concluyeron que, aunque el país posee un buen ordenamiento jurídico, la falta de actualización y deficiente difusión limita su rendimiento debido al escaso conocimiento de estas normativas por parte de los usuarios y funcionarios. Por otro lado, La Torre y Sladjén (2020), realizaron un estudio en una empresa naviera sobre la seguridad en los buques que transportan gas licuado de petróleo. El propósito del estudio mencionado era investigar la conexión entre la formación y la seguridad portuaria a bordo de los barcos de transporte de GLP de la Naviera Transoceánica S.A., en un intento de mejorar la seguridad en la flota de barcos. Para ello, se realizó un estudio descriptivo, aplicativo y correlacional, no experimental y transversal, y se utilizó un enfoque cuantitativo y un método inductivo. Una encuesta se aplicó a 50 tripulantes de los barcos Paracas y Mar Pacífico, y se encontró que la formación tiene un impacto significativo en la seguridad portuaria del personal, el barco y el medio ambiente. Los resultados del estudio demostraron una relación del 80.6%,

50.6%, 63.9%,80.5% y 68.1% entre la seguridad portuaria con respecto a la formación, el conocimiento, habilidad, entrenamiento y requerimiento del personal. Se concluyó que es de vital importancia la seguridad portuaria en la logística portuaria ya que permite desarrollar eficientemente las operaciones dentro de la cadena de suministro con el fin del bienestar de los que requieran del servicio. En ese sentido se tiene concordancias con el estudio ya que una adecuada gestión de la seguridad portuaria brinda confianza a los usuarios y fideliza a los clientes que buscan servicios de calidad relacionadas con la gestión logística. Por otro lado, la seguridad portuaria busca que los servidores portuarios conozcan los riesgos asociados a la actividad para que puedan reportar los desvíos de seguridad ocasionados durante el desarrollo de las actividades en el puerto.

Para la discusión del objetivo específico 3 se hizo la discusión con la investigación de Padilla y Villón (2020), donde se enfocaron en evaluar el impacto de las crisis marítimas en los servicios portuarios del Ecuador durante el 2020. Para ello, se utilizó una metodología mixta no experimental, realizando entrevistas a expertos y apoyándose de análisis comparativos de datos estadísticos en los terminales portuarios. Los resultados obtenidos mostraron que en el año 2020 se movilizaron menos TEUS (Twenty-foot Equivalent Unit o unidad equivalente a 20 pies) en comparación al 2019 en los puertos, sin embargo, el volumen de carga movilizada y el tiempo de permanencia de los buques varió según el puerto y los meses del año. En concreto, el sector bananero fue el más afectado por la crisis logística, mientras que el sector del café experimentó un crecimiento progresivo en sus exportaciones durante ese período. Las conclusiones del estudio señalan que la crisis marítima del 2020 tuvo un impacto en los servicios portuarios del Ecuador, afectando principalmente a la logística portuaria en el sector bananero y mostrando variaciones en los indicadores según el puerto y los meses del año. Por su parte la investigación de Paredes (2022), en su investigación tuvo como propósito comprender los problemas que enfrenta la logística portuaria en los servicios portuarios de transporte fluvial en el distrito de Punchana. El objetivo fue explicar cómo se lleva a cabo la logística portuaria en los embarcaderos de transporte fluvial del distrito de Punchana en el año 2022. En su estudio utilizó un método cualitativo con un paradigma interpretativo y un diseño fenomenológico. Los datos fueron recolectados a través de entrevistas con profesionales expertos en el tema,

utilizando como instrumento una guía de entrevista. El estudio concluyó que el sector enfrenta ciertas limitaciones debido a que no cuenta con el apoyo necesario para fortalecerse, lo que genera deficiencias por la falta de una escuela de aprendizaje de tripulantes de marina mercante y la pobre infraestructura portuaria para operaciones logísticas en una zona con alta solicitud de este servicio. Como resultado, el tráfico regular, las formas de servicio, planeamiento y programa del transporte, los tiempos y costos de los servicios portuarios entre otros servicios adicionales portuarios, requieren una mejor organización y control para tomar las acciones apropiadas; con el fin de mejorar los servicios portuarios de transporte fluvial y otros servicios en el área de estudio conllevando así a poder mejorar la logística portuaria de la zona. En tal sentido los antecedentes tienen concordancia con la investigación realizada, puesto que en la actualidad la zona de estudio presenta deficiencias que se han ocultado detrás del creciente flujo de ingreso de mercancías a los embarcaderos, asimismo, los expertos que respondieron a las entrevistas brindaron mayor información e hicieron énfasis en la falta de inversión tanto pública como privada además de trabas burocráticas por parte de la autoridad competente.

Con respecto al objetivo específico 4 se realizó la discusión de resultados con la investigación de Sierra (2019), en su investigación acerca de los terminales portuarios de Colombia, tuvo como propósito identificar las fuentes de impacto ambiental y comparar las prácticas medioambientales utilizadas por las sociedades portuarias colombianas con los estándares internacionales. La muestra estuvo compuesta por tres terminales portuarios localizados en Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, y la metodología empleada fue cualitativa y descriptiva, a través de entrevistas y observación visual. En las conclusiones, Sierra enfatizó la relevancia de la gestión del medio ambiente en el entorno de la logística portuaria y destacó la manera en que esta puede ser lograda mediante un proceso colaborativo que tenga en cuenta los cambios constantes en los territorios. De la misma manera, el estudio de Cachay y Soriano (2021), realizaron un estudio en Yurimaguas, estado del Alto Amazonas. El propósito de su investigación fue estudiar la gestión de residuos a lo largo de las riberas de los ríos. El grupo de estudio estuvo conformado por 538 usuarios en 8 embarcaderos fluviales. En la investigación se empleó un

método de recopilación de datos a través de entrevistas semiestructuradas, las cuales fueron supervisadas por especialistas en el tema. Su método de investigación fue cualitativo, cuasi experimental, donde la medición fue una escala tipo Likert. En sus resultados, señalan que 19 por ciento de empleados tienen conocimientos importantes sobre el medio ambiente y la naturaleza, y el 14 por ciento tiene una actitud positiva hacia el medio ambiente. Sin embargo, más del 50 por ciento cree que los residuos sólidos no son suficientes. Los residuos sólidos se producen a razón de 27.492 kilogramos por año, 2.260 kilogramos por mes y 75 kilogramos por día, con una tasa diaria de 140 gramos por persona. La composición de los residuos sólidos es 80,84% buena y 19,16% no aprovechada, con una concentración de 460,597 kg/m³ y alta proporción de agua en el banano (86,30%), cocona (83,20%) y limón (87,00%). En su estudio los resultados demostraron la alta incidencia sobre la importancia del manejo de los residuos en los puertos ya que ello conlleva al manejo eficiente o no sobre el medio ambiente y que afecta directamente a la logística portuaria. En ese contexto la mayoría de los embarcaderos de la zona de estudio presentan descuido con respecto a la gestión ambiental, se pudo observar que no existen zonas donde depositar los residuos sólidos y líquidos, en algunos casos estos residuos son arrojados al río contaminando las aguas y las bahías donde se realizan las operaciones portuarias.

Para la discusión del objetivo específico 5 se realizó con la investigación realizada por Hernández y Perdomo (2021) en el puerto de Barranquilla. El objetivo de su investigación fue diseñar un modelo de seguridad que aporte a las actividades de la cadena de suministros enfocada a las actividades portuarias. En cuanto a la metodología utilizada en su investigación fue de tipo cuantitativo, utilizando entrevistas y cuestionarios para la recolección de datos. La población de estudio estuvo conformada por veintiuno trabajadores de instalaciones portuarias de Barranquilla. Concluye su investigación mencionando que, hay diferencias en la práctica del cumplimiento de procedimientos de seguridad y salud ya que esto tiene relevancia para los clientes que utilizan los servicios portuarios. Por su parte, Céspedes (2022), realizó un estudio en el puerto de Tisur en Arequipa con el objetivo de implementar un modelo de seguridad y salud ocupacional. La muestra del estudio estuvo conformada por 70 auxiliares, 4 asistentes y 2 gerentes, se utilizó

un método de diseño preexperimental y para obtener los datos para la investigación utilizó como herramienta cuestionarios. En su investigación, Céspedes encontró que durante el acopio el 86,27% de los trabajadores se encontraban en riesgo medio, mientras que durante la estiba este porcentaje fue del 71,74%. Además, se reportaron 202.71 accidentes como índice durante este período, lo que resultó en un aumento de los días perdidos. Para resolver este problema, se decidió desarrollar un modelo de comportamiento basado en la seguridad e implementarlo utilizando herramientas como el índice de comportamiento de seguridad y el índice de percepción de seguridad para implementar, crecer y mejorar continuamente las medidas. El costo-beneficio de este modelo fue de 1,28, lo que confirma su eficacia para reducir los riesgos portuarios laborales y aumentar los beneficios económicos. Se concluyó que un buen manejo del área SSOMA (Seguridad y salud a los trabajadores), afecta directamente a la logística portuaria disminuyendo los cuellos de botella en las operaciones de los puertos o embarcaderos. Es ese contexto los embarcaderos o también llamados puertos fluviales carecen de un sistema de gestión integrado que vigila las actividades de los trabajadores, los cuales siguen realizando actividades de embarque y desembarque manipulando directamente la carga, ocasionando enfermedades ocupacionales que en muchos casos no son reportados por la falta de control tanto en la parte pública como en la parte privada.

V. CONCLUSIONES

PRIMERA

En relación al objetivo general que es describir cómo se ejecuta la logística portuaria para las actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023, se concluye que es importante fortalecer la logística portuaria, porque permite realizar operaciones seguras, acortando los tiempos de entrega minimizando costos en el transporte y distribución, asimismo, aporta considerablemente al desarrollo económico del sector de estudio.

SEGUNDA

Respecto al objetivo específico 1 que es describir las condiciones de la infraestructura portuaria se concluye resaltando la importancia de la infraestructura en la seguridad y eficiencia de las operaciones logísticas en los embarcaderos. Aunque reconocen que una infraestructura eficiente es vital para brindar un servicio de calidad, observan que la mayoría de los embarcaderos fluviales en Iquitos presentan deficiencias y carecen de seguridad debido a su informalidad y a la falta de cumplimiento de estándares exigidos por la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

TERCERA

Respecto al objetivo específico 2 que es describir las prácticas de seguridad portuaria se concluye a partir de los resultados que uno de los desafíos significativos es la informalidad en las operaciones de los embarcaderos, y se resalta la importancia del diálogo y las normativas sancionadoras para combatir este problema. Asimismo, se mencionan amenazas como el contrabando, la piratería, el narcotráfico y la delincuencia común, las cuales se abordan en coordinación con las autoridades regionales competentes. En general, se destaca que la seguridad portuaria es fundamental para garantizar el desarrollo de las actividades logísticas y se enfatiza la importancia de cumplir con las regulaciones y normativas vigentes para evitar riesgos y actos ilícitos.

CUARTA

Respecto al objetivo específico 3 que es describir como se ejecuta los servicios portuarios se concluye mencionando que se requiere abordar las barreras burocráticas, mejorar la comunicación con las autoridades reguladoras y garantizar la calidad de los servicios prestados en los embarcaderos fluviales de Iquitos. La sostenibilidad se logra a través de la infraestructura adecuada, la formalización de las operaciones y el cumplimiento de las normativas. La competitividad a largo plazo se asegura mediante la mejora continua, la inversión en infraestructura y el establecimiento de alianzas estratégicas. Con estas acciones, se promoverá un entorno portuario más seguro, eficiente y sostenible en beneficio de todos los actores involucrados.

QUINTA

Respecto al objetivo específico 4 que es describir cómo se ejecuta la gestión ambiental en los embarcaderos fluviales de Iquitos, se concluye mencionando que es un tema relevante y urgente. Aunque se han implementado políticas y regulaciones, aún existen desafíos por superar en cuanto al control de residuos sólidos, la concientización de los actores involucrados y la coordinación entre las autoridades. Es necesario fortalecer las medidas de gestión ambiental, involucrar a la comunidad y establecer una mayor colaboración entre los responsables de los embarcaderos, las autoridades portuarias y otros actores relevantes. Solo así se podrá garantizar la preservación del medio ambiente y la sostenibilidad en las actividades logísticas de los puertos fluviales de Iquitos.

SEXTA

Respecto al objetivo específico 5 que es describir cómo se ejecuta la seguridad y salud en los embarcaderos fluviales de Iquitos se concluye que el estudio realizado revela la carencia de medidas de seguridad y salud implementadas en estos lugares. Las medidas a implementar deben incluir señalizaciones en las áreas operativas, registro de los trabajadores en el seguro social, uso de equipos de protección personal, manuales de procedimiento interno, charlas de seguridad y salud ocupacional, mapas de riesgo y la contratación del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (SCTR) por parte de las empresas.

VI. RECOMENDACIONES

PRIMERA

Se recomienda crear políticas de desarrollo portuario regional para fortalecer la logística portuaria, es decir, involucrando a las entidades directas con sus representantes que intervienen en la gestión de la logística portuaria como son la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la Autoridad Portuaria Regional (APR) , la Dirección General de Capitanías (DICAPI), las autoridades municipales en su conjunto y los administradores que brindan los servicios portuarios; con el fin de buscar alinear la normativa vigente general del sistema portuario nacional a la realidad operativa del sector fluvial en la que operan las administraciones en dichos embarcaderos fluviales. Además, estas políticas deben de desarrollarse con una visión integral e ir alineadas con la infraestructura, seguridad portuaria, los servicios portuarios ofrecidos, la sostenibilidad ambiental y el factor humano, es decir, con su seguridad y bienestar garantizada. Tales políticas, permitirá el desarrollo económico de la región, favoreciendo la fluidez del comercio y disminuyendo la informalidad en la que operan estos embarcaderos en su mayoría en la actualidad. Por consiguiente, estas políticas deben desarrollarse en el entorno de la mejora continua, implementando capacitaciones y reuniones periódicas entre autoridades y empresas con el fin de dar el visto bueno a las operaciones en su conjunto.

SEGUNDA

En relación a la infraestructura portuaria se recomienda tomar medidas para mejorar la infraestructura, por lo que se debe considerar implementar regulaciones claras y exigir el cumplimiento de estándares de calidad por parte de los embarcaderos, en línea con las directrices de la Autoridad Portuaria Nacional. Asimismo, fomentar la formalización brindando información adecuada con el correspondiente seguimiento a los gestores de los embarcaderos. Del mismo modo, promover proyectos de desarrollo vial fluvial que mejoren la conectividad entre regiones y faciliten el transporte de mercancías y pasajeros; con la finalidad de promover la adopción de políticas públicas flexibles que tengan en cuenta las particularidades y necesidades individuales de cada embarcadero, para lograr incrementar la inversión en logística portuaria, destinando recursos adecuados para la mejora y modernización de la infraestructura existente. Además, se sugiere

establecer canales de comunicación fluida que permitan una mayor cercanía entre los embarcaderos y las autoridades portuarias, fomentando la colaboración y el intercambio de ideas para abordar los desafíos y promover el desarrollo conjunto.

TERCERA

Se recomienda promover la formalización de las actividades en el ámbito de la seguridad portuaria de las operaciones fluviales. Teniendo en cuenta las políticas establecidas por parte de la autoridad competente en la gestión de los embarcaderos. Esto, para fortalecer la logística portuaria; fomentando así la cultura de seguridad y el cumplimiento normativo en los embarcaderos fluviales de Iquitos. Todo ello se deberá lograr con la continua supervisión y control por parte de la autoridad competente, fiscalizando todas las operaciones que se realizan en los embarcaderos y en toda la cadena de suministro, desde el punto de salida o embarque de las naves hasta el punto de llegada o desembarque de las naves. Estas acciones contribuirán a garantizar un entorno seguro y regulado, mitigando las amenazas y riesgos asociados a las actividades logísticas y promoviendo el desarrollo sostenible de la región.

CUARTA

Se recomienda simplificar los trámites burocráticos, mejorar la comunicación para realizar acciones que conlleven a mejorar la calidad de los servicios portuarios fomentando la capacitación y formación de los trabajadores en los embarcaderos fluviales del sector. Por lo que la formación adecuada en temas de seguridad, manipulación de mercancías y normativas contribuirá a mejorar la calidad de los servicios prestados. Para ello, es importante crear plataformas virtuales para brindar la formación adecuada para el fortalecimiento de las actividades relacionadas con la logística portuaria. Es de suma importancia cumplir con las normativas y proteger el medio ambiente, implementando medidas de control mediante señaléticas y charlas de difusión. Asimismo, estableciendo alianzas estratégicas con organizaciones permitirá compartir conocimientos, recursos y experiencias, fortaleciendo la competitividad de los embarcaderos fluviales a largo plazo.

QUINTA

Se recomienda fortalecer las políticas y regulaciones ambientales implementando medidas para el manejo adecuado de los residuos sólidos de acuerdo a la normativa nacional e internacional vigente. Así mismo, desarrollar programas de concientización y educación ambiental, y promover la coordinación y el trabajo conjunto entre todos los actores involucrados. De esta manera, se podrá minimizar el impacto ambiental de las actividades logísticas en los embarcaderos fluviales de Iquitos y promover la sostenibilidad ambiental en la región.

SEXTA

Se recomienda fortalecer la implementación y cumplimiento de medidas de seguridad y salud en todos los embarcaderos, implementando medidas de control mediante la señalización adecuada de las áreas de trabajo, el uso obligatorio de equipos de protección personal y la implementación de manuales y procedimientos internos, así como brindar permanentemente charlas de seguridad y salud ocupacional, con el fin de fomentar la participación activa de los trabajadores en la identificación y evaluación de riesgos, así como en la implementación de medidas de seguridad y salud. Por otro lado, establecer mecanismos de coordinación y comunicación efectiva entre los administradores de los embarcaderos y las autoridades competentes con la finalidad de impulsar la investigación y desarrollo de tecnologías y prácticas innovadoras que contribuyan a mejorar la seguridad y salud en los embarcaderos fluviales, considerando los desafíos específicos de la región y las condiciones naturales a las que están expuestos.

REFERENCIAS

- Alonso, L. (2023, marzo 21). Perú: MTC promueve integración de embarcaderos del Amazonía al Sistema Portuario Nacional. *PortalPortuario*.
<https://portalportuario.cl/peru-mtc-promueve-integracion-de-embarcaderos-del-amazonia-al-sistema-portuario-nacional/>
- Álvarez, G. P. (2020). Condiciones laborales y estrategias obreras de los trabajadores de Aluar (Puerto Madryn-Chubut-1974-2017). *Trabajo y sociedad*, 21(34), 171-180. http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1514-68712020000100171&script=sci_arttext&tlng=pt
- Ampuero, C (23/03/2017). Iquitos cuenta con cerca de 52 puertos fluviales informales. *Diario la Región*. <https://diariolaregion.com/iquitos-cuenta-con-cerca-de-52-puertos-fluviales-informales/>
- Arifin, S. R. M. (2018). Ethical considerations in qualitative study. *International journal of care scholars*, 1(2), 30-33. <https://doi.org/10.31436/ijcs.v1i2.82>
- Asenahabi, B. M. (2019). *Basics of Research Design: A Guide to selecting appropriate research design*. 6(5).
<https://www.researchgate.net/publication/342354309>
- Azuero, Á. E. A. (2020). Significatividad del marco metodológico en el desarrollo de proyectos de investigación. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 4(8), Article 8. <https://doi.org/10.35381/r.k.v4i8.274>
- Bedoya, V. H. F. (2020). Tipos de justificación en la investigación científica. *Espí-ritu Emprendedor TES*, 4(3), Article 3.
<https://doi.org/10.33970/eetes.v4.n3.2020.207>
- Bernal Torres, C.A. (2010). *Metodología de la investigación: administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. (3ª ed.). Pearson Educación de

- Colombia Ltda. <https://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/EI-proyecto-de-investigaci%C3%B3n-F.G.-Arias-2012-pdf.pdf>
- Bryman, A. (2016). *Social research methods* (5th ed.). Oxford, UK: Oxford University Press. <https://ktpu.kpi.ua/wp-content/uploads/2014/02/social-research-methods-alan-bryman.pdf>
- Burns, M.G (2015). *Port Management and Operations*. CRC Press. <https://doi.org/10.4324/9781315275215>
- Cachay Rodríguez, F y Soriano Pinedo, M. A (2021). *Manejo de los residuos sólidos de los embarcaderos fluviales de Yurimaguas con gestión de cultura ambiental, 2021. [Tesis de grado]*. Universidad César Vallejo. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/73776>.
- Céspedes Tuero, J. (2022). *Implementación de un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo basado en el comportamiento para la reducción de accidentes laborales en las áreas de recepción y embarque del Terminal Portuario Tisur, Arequipa-2019. [Tesis para obtener título profesional]*. Universidad Continental. <https://hdl.handle.net/20.500.12394/11349>
- Chopra, S., & Meindl, P. (2013). *Administración de la Cadena de Suministro: Estrategia, Planeación y Operación*. Pearson Educación. https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w24567w/Sunil_Chopral.pdf
- Christopher, K., & Fflm, S. (2014). *Port Security Management* (2nd ed.). Taylor and Francis. Retrieved from <https://www.perlego.com/book/1524712/port-security-management-pdf> (Original work published 2014). https://library.polteknepel-sby.ac.id/apps/uploaded_files/temporary/DigitalCollection/NGY4NmQ5MmJmYzA3YTAyMjM4NzY5Mjc5N2E0ODQ5NjFiYzgwZmQ0Yg==.pdf
- Creswell, J. D., Creswell, J. W. (2009). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. Estados Unidos: SAGE Publications.

https://www.ucg.ac.me/skladiste/blog_609332/objava_105202/fajlovi/Creswell.pdf

Cruz Sánchez, G. E., Maldonado González, A. L., & Bello Benavides, L. O. (2020). Paradigmas mixtos: interpretativo y crítico en estudios sobre cambio climático. Una ruta para co-construir resiliencia social. *IE Revista De Investigación Educativa De La REDIECH*, 11, e712. https://doi.org/10.33010/ie_rie_rediech.v11i0.712

Denzin, N.K., & Lincoln, Y.S. (2008). *Collecting and interpreting qualitative materials*. Thousand Oaks, CA: Sage. https://books.google.com.pe/books?hl=es&lr=&id=ocGxhJEMf0kC&oi=fnd&pg=PR7&dq=collecting+and+interpreting+qualitative+materials.+Thousand+Oaks+2017.pdf&ots=tfXbcfx9s4&sig=qx7n1_obWsbvG0ptrN4YC0AuDxk#v=onepage&q&f=false

Diario La Región. (2021, octubre 23). *Realizan campaña de sensibilización en transporte fluvial en Iquitos | Diario de Noticias y Actualidad de Loreto— Iquitos—Ucayali—Requena—Datem del Marañón—Mariscal Ramon Castilla—Alto Amazonas—Loreto—Maynas—El Diario Judicial de Loreto*. <https://diariolaregion.com/realizan-campana-de-sensibilizacion-en-transporte-fluvial-en-iquitos/>

Diario La Región. (2022, octubre 18). *Voluntariado ambiental de la UNAP y Capitanía de Puerto de Iquitos (Marina de Guerra del Perú), colaboran en reducir la contaminación de playas y riberas de Iquitos | Diario de Noticias y Actualidad de Loreto— Iquitos—Ucayali—Requena—Datem del Marañón— Mariscal Ramon Castilla—Alto Amazonas—Loreto—Maynas—El Diario Judicial de Loreto*. <https://diariolaregion.com/voluntariado-ambiental-de-la->

- unap-y-capitania-de-puerto-de-iqitos-marina-de-guerra-del-peru-
colaboran-en-reducir-la-contaminacion-de-playas-y-riberas-de-iqitos/
- Eguinoa de San Román, R. (2020). Consideraciones sobre la reforma del servicio portuario de manipulación de mercancía. *Revista de Administración Pública*, 211, 319-348. doi: <https://doi.org/10.18042/cepc/rap.211.13>
- Farquhar, J., Michels, N., & Robson, J. (2020). *Triangulación en la investigación de estudios de casos cualitativos industriales_ Ampliando el alcance | Lector mejorado de Elsevier*. <https://doi.org/10.1016/j.indmarman.2020.02.001>
- Feria Avila, H., Matilla González, M., & Mantecón Licea, S. (2019). La Triangulación Metodológica Como Método De La Investigación Científica. Apuntes Para Una Conceptualización: METHODOLOGICAL TRIANGULATION AS A METHOD OF SCIENTIFIC RESEARCH. NOTES FOR A CONCEPTUALIZATION. *Revista Didasc@lia: Didáctica y Educación*, 10(4), 137-146.
<https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=fua&AN=141622055&lang=es&site=eds-live>
- Garrido Sánchez, R. (2019). La investigación formativa y productiva en docentes y estudiantes pertenecientes a los grupos de investigación de la Facultad de Arquitectura de una Universidad Privada de Lima-Perú, período 2019-I. *Universidad Tecnológica del Perú*.
<http://repositorio.utp.edu.pe/handle/20.500.12867/2756>.
- Gerring, J. (2017). Qualitative methods. *Annual review of political science*, 20, 15-36. <https://www.annualreviews.org/doi/pdf/10.1146/annurev-polisci-092415-024158>

- Göçer, A., Özpeynirci, Ö., & Semiz, M. (2022). Logistics performance index-driven policy development: An application to Turkey. *Transport policy*, 124, 20-32. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.03.007>.
- Goldratt, E. M., & Cox, J. (1984). *The Goal: A Process of Ongoing Improvement*. North River Press. <https://yes-pdf.com/electronic-book/4169>
- Gómez Escobar, C. E., Alzate Zapata, I. C., & Montes de Oca, R. (2018). *Análisis de la infraestructura portuaria internacionales de Colombia: Identificación de políticas y su incidencia en la competitividad*. <http://repositorio.esumer.edu.co/jspui/handle/esumer/1518>.
- González-Laxe, F. (2020). La política portuaria Europea: Los nuevos desafíos de la gobernanza. *Revista Galega de Economía*, 29(1), 1-17. <https://doi.org/10.15304/rge.29.1.6401>. <http://hdl.handle.net/2183/25837>
- Goodwin, D., Mays, N., & Pope, C. (2020). Ethical issues in qualitative research. *Qualitative research in health care*, 27-41. <https://doi.org/10.1002/9781119410867.ch3>
- Hamilton, A. B., & Finley, E. P. (2019). Qualitative methods in implementation research: An introduction. *Psychiatry research*, 280, 112516. <https://doi.org/10.1016/j.psychres.2019.112516>
- Haro, J. de (2009). *Puertos y servicios portuarios*. Madrid: Editorial Síntesis.
- Harrison, A., Skipworth, H., Hoek, R. I. van, & Aitken, J. (2019). *Logistics Management and Strategy*. Pearson UK. [https://ftp.idu.ac.id/wp-content/uploads/ebook/ip/LOGISTIK%20MANAGEMENT/Logistics%20Management%20and%20Strategy%20\(%20PDFDrive%20\).pdf](https://ftp.idu.ac.id/wp-content/uploads/ebook/ip/LOGISTIK%20MANAGEMENT/Logistics%20Management%20and%20Strategy%20(%20PDFDrive%20).pdf)
- Heizer, J., & Render, B. (2009). *Principios de Administración de Operaciones*. Pearson Educación.

<https://clea.edu.mx/biblioteca/files/original/47cb70cab6ec78aa65b34e6c70ce8822.pdf>.

Hernández Niño, N y Perdomo Rodríguez, C. (2021). Gestión de seguridad como valor agregado en la cadena logística portuaria del Atlántico. Corporación Universidad de la Costa. <https://hdl.handle.net/11323/9035>

Hernández-Sampieri, R. & Mendoza, C (2018). Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta, Ciudad de México, México: Editorial McGraw Hill Education.

Jamali, H (2018). Does research using qualitative methods (grounded theory, ethnography, and phenomenology) have more impact?. 40(3-4).201-207.<https://doi.org/10.1016/j.lisr.2018.09.002>

Joslin, R., & Müller, R. (2016). *Identifying interesting project phenomena using philosophical and methodological triangulation | Elsevier Enhanced Reader*. 34(6). 1046-1056.<https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2016.05.005>

Johnson, J. L., Adkins, D., & Chauvin, S. (2020). A review of the quality indicators of rigor in qualitative research. *American journal of pharmaceutical education*, 84(1). <https://doi.org/10.5688/ajpe7120>

Juárez, C. (2023, abril 17). *Anuncian Política Nacional de Desarrollo Logístico Portuario para Chile*. THE LOGISTICS WORLD | Conéctate e inspírate. <https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/anuncian-politica-nacional-de-desarrollo-logistico-portuario-para-chile/>

La República, E. (2022, diciembre 20). *MTC lanza proyecto de reglamento para el transporte fluvial y lacustre en el Perú | Economía | La República*. <https://larepublica.pe/economia/2021/12/20/mtc-lanza-proyecto-de-reglamento-para-el-transporte-fluvial-y-lacustre-en-el-peru>

- La Torre Patricio, L. A., & Sladjén Ochoa, W. E. (2020). Capacitación y seguridad en los buques transporte de gas licuado de petróleo en naviera transoceánica s.a. 2016. [Tesis de Maestría]. Universidad Nacional del Callao. <http://hdl.handle.net/20.500.12952/5171>.
- Lechuga-Cardozo, J. I. (2019). Estrategia de responsabilidad social empresarial de una terminal portuaria en Barranquilla, Colombia. *SIGNOS - Investigación En Sistemas De gestión*, 11(1), 131–144. <https://doi.org/10.15332/s2145-1389.2019.0001.08>
- Ley del sistema portuario nacional Ley N°27943. (2003). *Ley del Sistema Portuario Nacional*.
[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/309DEF042F5FCC90052577E50055704F/\\$FILE/2national.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/309DEF042F5FCC90052577E50055704F/$FILE/2national.pdf)
- Maldonado, S., González-Ramírez, R. G., Quijada, F., & Ramírez-Nafarrate, A. (2019). Analytics meets port logistics: A decision support system for container stacking operations. *Decision Support Systems*, 121, 84-93. <https://doi.org/10.1016/j.dss.2019.04.006>
- Marshall, C., & Rossman, G. (2016). Designing qualitative research. Thousand Oaks, CA: Sage. [https://books.google.com.pe/books?hl=es&lr=&id=zncBQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=Marshall,+C.,+%26+Rossman,+G.+\(2016\).+Designing+qualitative+research.+Thousand+Oaks,+CA:+Sage&ots=Lgm7vG-w8U&sig=nuAvo1bWCDaERWBIPs8SCRgnE8#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.pe/books?hl=es&lr=&id=zncBQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=Marshall,+C.,+%26+Rossman,+G.+(2016).+Designing+qualitative+research.+Thousand+Oaks,+CA:+Sage&ots=Lgm7vG-w8U&sig=nuAvo1bWCDaERWBIPs8SCRgnE8#v=onepage&q&f=false)
- Meza, C. (2022, julio 24). Autoridad Portuaria Nacional de Perú trabaja en la formalización de muelles de Puerto de Iquitos. *PortalPortuario*.

<https://portalportuario.cl/autoridad-portuaria-nacional-de-peru-trabaja-en-la-formalizacion-de-muelles-de-puerto-de-iquitos/>

Ministerio del Ambiente del Perú. (2012). Evaluación del estado ambiental de la cuenca del Amazonas peruano. Lima, Perú: Ministerio del Ambiente del Perú.

Ministerio del Ambiente del Perú. (2021). Guía para la evaluación de impacto ambiental en puertos y embarcaderos. Lima, Perú: Ministerio del Ambiente del Perú.

Molina Navarrete, C. (2019). Nueva regulación de coyuntura del trabajo portuario: ¿diálogo o conflicto entre la norma OIT (seguridad en el empleo) y la comunitaria (libertad de competencia)? *Revista de Trabajo y Seguridad Social*. CEF, 434, 223-254.
<https://revistas.cef.udima.es/index.php/rtss/article/view/1306/936>

Mundo Marino. (2018, febrero 1). *Autoridad Portuaria Nacional de Perú presentó proyectos en Iquitos y la Amazonía*.
http://www.mundomaritimo.cl/noticias/autoridad-portuaria-nacional-de-peru-presento-proyectos-en-iquitos-y-la-amazonia?utm_medium=email&utm_campaign=newsletter

Muñoz-Murillo, W., & Burbano-Vallejo, E. L. (2023). The logistics as a driving force of trade between Latin America and Asia. Case study on the ports of Callao, Valparaíso, Busan and Shenzhen. *Journal of Business*, Universidad Del Pacífico (Lima, Peru), 14(1), 108-114.
<https://doi.org/https://doi.org/10.21678/jb.2022.2032>

Newsinamerica. (2022, octubre 22). Advierten en Panamá que infraestructura marítima y portuaria en América Latina y el Caribe es obsoleta. *Periódico Digital Centroamericano y del Caribe*.

<https://newsinamerica.com/pdcc/boletin/2022/advierten-en-panama-que-infraestructura-maritima-y-portuaria-en-america-latina-y-el-caribe-es-obsoleta/>

Notteboom, T., Pallis, A., Rodrigue, J.P (2021). Port Economics, Management and Policy. <https://doi.org/10.4324/9780429318184>

Olaghere, A. (2022). Reflexive integration of research elements in mixed-method research. *International Journal of Qualitative Methods*, 21, 16094069221093137. doi.org/10.1177/16094069221093137

Olivier de Sardan, J.-P. (2020). El rigor de lo cualitativo. Las obligaciones empíricas de la interpretación socioantropológica. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas (REIS)*, 170(170), 167-171. <https://www.ingentaconnect.com/contentone/cis/reis/2020/00000170/00000170/art00012#>

Organización Internacional del Trabajo. OIT (2018). (1ed). Seguridad y Salud en los Puertos. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_546259.pdf

Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. (2017). Logística portuaria sostenible.

Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. (2020). Estado de la pesca y la acuicultura 2020.

Padilla Mocha, E. D., & Villón Zambrano, G. P. (2020). *Análisis de las crisis marítimas y sus afectaciones en los servicios portuarios del Ecuador durante el año 2020*. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/18081>

Paredes Tananta, M. (2022). Logística del transporte en las empresas de transporte fluvial, del distrito de Punchana, 2022. *Repositorio Institucional - UCV*. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/97184>

- Patton, M. Q. (2015). *Qualitative research & evaluation methods* (4th ed.). Thousand Oaks, CA: Sage. <https://aulasvirtuales.files.wordpress.com/2014/02/qualitative-research-evaluation-methods-by-michael-patton.pdf>
- Payco Sánchez, J. R., & Pumachagua Jesús, R. (2021). *Infraestructura portuaria y su influencia en la producción de contaminación ambiental en el terminal pesquero del Balneario de Pucusana 2021*. [Tesis de grado]. Universidad César Vallejo. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/77681>.
- Piniella, F (2009). *Gestión Portuaria y Logística*. Universidad Internacional de Andalucía. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=397783>
- Ramos, M. Q., Almanza-Vides, K., & Gómez, S. P. (2021). Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados. *Revista de Ciencias Sociales (Ve)*, XXVII(3), 250-271. <https://www.redalyc.org/journal/280/28068740016/html/>
- Rodríguez, D. A. A., & Hernández, J. Á. V. (2018). Análisis del sector logístico portuario basado en el modelo Porter. *Panorama Económico*, 26(3), Article 3. <https://doi.org/10.32997/2463-0470-vol.26-num.3-2018-2241>
- Rodriguez, G. (2022, mayo 16). *Infotransportes - Falta solidez en legislación ambiental portuaria de Latinoamérica: J. Durán*. <https://infotransportes.com.mx/index.php/home-page/muelles/subseccion-3/1100-falta-solidez-en-legislacion-ambiental-portuaria-de-latinoamerica-j-duran>
- Román, R. E. de S. (2020). Consideraciones sobre la reforma del servicio portuario de manipulación de mercancía. *Revista de Administración Pública*, 211, Article 211. <https://doi.org/10.18042/cepc/rap.211.13>
- Sánchez, M. J., Fernández, M., & Diaz, J. C. (2021). Técnicas e instrumentos de recolección de información: análisis y procesamiento realizado por el

investigador cualitativo. Revista científica UISRAEL, 8(1), 107-121.
<https://doi.org/10.35290/rcui.v8n1.2021.400>

Sarkar, B.D., Shankar, R. and Kar, A.K. (2023), "Port logistic issues and challenges in the Industry 4.0 era for emerging economies: an India perspective", *Benchmarking: An International Journal*, Vol. 30 No. 1, pp. 50-74.
<https://doi.org/10.1108/BIJ-08-2021-0499>

Sierra Pacheco, G. (2019). Análisis sobre los aspectos ambientales en las terminales portuarias que provocan un impacto ambiental en el medio ambiente. [Tesis de grado]. Universidad del Rosario.
<https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/19421/SierraPacheco-Gabriel-2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

Siedlecki, S. L. (2022). Conducting Interviews for Qualitative Research Studies. *Clinical Nurse Specialist*, 36(2), 78-80.
doi.org/10.1097/NUR.0000000000000653

Torres, M., Salazar, F. G., & Paz, K. (2019). *Métodos de recolección de datos para una investigación*.
<http://148.202.167.116:8080/xmlui/handle/123456789/2817>

Ugueto Liendo, C. L. (2022, septiembre 16). *El futuro de la logística portuaria: Tecnología y sostenibilidad*. América Retail. <https://www.america-retail.com/supply-chain/el-futuro-de-la-logistica-portuaria-tecnologia-y-sostenibilidad/>

Valles Iglesias, H. H. (2021). Propuesta de política nacional para el desarrollo del transporte fluvial Amazónico del Perú 2021-2030. *Revista De La Escuela Superior De Guerra Naval*, 18(1), 79- 104. Recuperado a partir de c

Vega-Muñoz, A., Salazar-Sepulveda, G., Espinosa-Cristia, J. F., & Sanhueza-Vergara, J. (2021). How to Measure Environmental Performance in Ports. *Sustainability*, 13(7), Article 7. <https://doi.org/10.3390/su13074035>

- Vears, D. F., & Gillam, L. (2022). Inductive content analysis: A guide for beginning qualitative researchers. *Focus on Health Professional Education: A Multi-disciplinary Journal*, 23(1), 111-127. <https://search.informit.org/doi/epdf/10.3316/informit.455663644555599>
- Viloria-Vilarete, E. (2022). Integración del Big Data en la Logística Portuaria como potencializador de la competitividad y la productividad. *Revista Científica Anfibios*, 5(1), 66-83. <https://doi.org/10.37979/afb.2022v5n1.104>
- Vives VT, Hamui SL. (2020) La codificación y categorización en la teoría fundamentada, un método para el análisis de los datos cualitativos. *Inv Ed Med*. 2021;10(40):97-104. <https://doi.org/10.22201/fm.20075057e.2021.40.21367>
- Woo, J.-K., Moon, D. S. H., & Lam, J. S. L. (2018). The impact of environmental policy on ports and the associated economic opportunities. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 110, 234-242. <https://doi.org/10.1016/j.tr.a.2017.09.001>
- Zambrano, H. A., Mendoza Saltos, M. F., & Rosillo Suárez, N. (2019). Normativa de las operaciones portuarias y su aporte en la seguridad marítima de Manta. *Dominio de las Ciencias*, 5(Extra 2), 611-643. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7343703>
- Zanela, L. A. (2019, junio 21). *Planean acabar con la corrupción en puertos*. <http://t21.com.mx/maritimo/2019/06/21/planean-acabar-corrupcion-puertos>

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de operacionalización

Título: “Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023”

| Definición conceptual | Definición operacional | Categoría | Subcategorías |
|---|---|----------------------------|---|
| <p>Piniella (2009), la logística portuaria se puede definir como "la actividad que se encarga de optimizar la entrada, el almacenamiento y la salida de mercancías en los puertos, así como de la gestión de los medios de transporte marítimo y terrestre necesarios para ello". También se enfoca en la optimización de la movilización de mercancías a través de los puertos. Esto incluye la gestión de la infraestructura portuaria, la planificación de las operaciones de carga y descarga y la optimización de la utilización de los espacios de almacenamiento en los puertos.</p> | <p>Para llevar a cabo el estudio, se ha creado una categoría de análisis compuesta por cinco subcategorías. A partir de estas subcategorías, se han formulado las preguntas que se utilizarán en el cuestionario de entrevista que se aplicará a los participantes en el estudio.</p> | <p>Logística portuaria</p> | <p>Infraestructura portuaria</p> <p>Seguridad portuaria</p> <p>Servicios portuarios</p> <p>Gestión ambiental</p> <p>Seguridad y Salud</p> |

Anexo 3: Instrumento de recolección de datos, guía de entrevista

Guía de entrevista

Dirigido a profesionales que laboran en la logística portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos.

Título

“Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023”

Entrevistado:

Profesión:

Objetivo general

Describir cómo se ejecuta la logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023:

Objetivo específico 1

Describir las condiciones de la infraestructura portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023:

Preguntas:

1. Según su experiencia, ¿Qué impacto tiene la calidad de la infraestructura portuaria en la seguridad de las operaciones de gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos?

.....
.....

2. De acuerdo a su percepción, ¿Cuáles son los desafíos más importantes que enfrenta la infraestructura portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos?

.....
.....

3. De acuerdo a su experiencia, ¿Cuáles son las oportunidades de mejora de la infraestructura portuaria para apoyar a la gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos?

.....
.....

4. De acuerdo a su experiencia ¿Cuáles son los principales factores que influyen en el mantenimiento y mejora de la infraestructura portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos?

.....
.....

Objetivo específico 2

Describir las prácticas de seguridad portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023

Preguntas:

5. Según su percepción, ¿Cuáles son las principales medidas de seguridad que se implementan en los embarcaderos fluviales de Iquitos para garantizar la seguridad de las actividades de gestión logística?

.....
.....

6. De acuerdo a su experiencia ¿Cómo se coordinan y trabajan en conjunto las diferentes entidades encargadas de la seguridad portuaria (por ejemplo,

autoridades portuarias, seguridad privada, etc.) en los embarcaderos fluviales de Iquitos?

.....
.....

7. Según su experiencia, ¿Qué desafíos en materia de seguridad portuaria ha enfrentado el puerto de Iquitos en el pasado y cómo se han abordado?

.....
.....

8. De acuerdo a su criterio, ¿Cuáles son las principales amenazas a la seguridad portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos y cómo se están abordando actualmente?

.....
.....

Objetivo específico 3

Describir como se ejecuta los servicios portuarios para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023

Preguntas:

9. Según su experiencia ¿Cuáles son los principales servicios portuarios que se ofrecen en los embarcaderos fluviales de Iquitos para apoyar las actividades de gestión logística?

.....
.....

10. Según su percepción ¿Cuáles son las principales barreras que enfrentan las empresas al tratar de acceder a los servicios portuarios en los embarcaderos fluviales de Iquitos y como se están abordando?

.....
.....

11. Según su experiencia, ¿Cómo se asegura la sostenibilidad en la ejecución de servicios portuarios en los embarcaderos fluviales de Iquitos?

.....
.....

12. De acuerdo a su experiencia ¿Qué estrategias se están implementando para asegurar la competitividad de los embarcaderos fluviales a largo plazo?

.....
.....

Objetivo específico 4

Describir como se ejecuta la gestión ambiental para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023

Preguntas:

13. De acuerdo a su percepción, ¿Cuáles son las principales políticas y regulaciones ambientales que afectan a las actividades de gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos?

.....
.....

14. Según su apreciación ¿Cuáles son los desafíos más importantes en materia de gestión ambiental en los embarcaderos fluviales de Iquitos y cómo se están abordando actualmente?

.....
.....

15. De acuerdo a su experiencia, ¿Qué medidas se deberían tomar para minimizar el impacto ambiental de las actividades de gestión logística en el puerto de Iquitos?

.....
.....

16. Según su experiencia, ¿Cómo se debería de involucrar a la comunidad local y a otros actores en la gestión ambiental de los embarcaderos fluviales de Iquitos?

.....
.....

Objetivo específico 5

Describir como se ejecuta la gestión de recursos humanos para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023

Preguntas:

17. De acuerdo a su percepción, ¿Cuáles son las principales medidas de seguridad y salud que se implementan en los embarcaderos fluviales de Iquitos para proteger a los trabajadores y a otras personas involucradas en las actividades de gestión logística?

.....
.....

18. Según su apreciación, ¿Quiénes son los principales responsables de la implementación y el cumplimiento de las medidas de seguridad y salud?

.....
.....

19. De acuerdo a su percepción, ¿cómo debe actuar la gerencia en los casos de existir servicios complementarios que no se alinean a la normativa vigente?

.....
.....

20. Según su experiencia, ¿Qué desafíos en materia de seguridad y salud han enfrentado los embarcaderos fluviales de Iquitos en el pasado y cómo se han abordado?

.....
.....

Anexo 4: Validación de instrumentos de medición

Validador 1: Mgtr. Mario Humberto Acevedo Pando



CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Mgtr.: Mario Humberto Acevedo Pando

Presente

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del Programa Académico de Maestría en Gerencia de Operaciones y Logística de la Escuela de Posgrado de la UCV, en la sede LIMA NORTE, ciclo 2023 - I, sección B1, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la cual sustentaré mis competencias investigativas en la Experiencia curricular de Diseño y desarrollo del trabajo de investigación y así obtener el grado de Maestro en Gerencia de Operaciones y Logística.

El título del informe de investigación es: "**Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023**" y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar el instrumento en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas de ciencias empresariales y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene lo siguiente:

- Carta de presentación.
- Matriz de categorización de las variables.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.
- Protocolo de evaluación del instrumento

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración, me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.


.....
Firma

Elmer Hugo Bardales Suárez

D.N.I: 41412061



MARIO HUMBERTO
ACEVEDO PANDO
Ingeniero Industrial
CIP N° 310043

Recibido 30/05/2023

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la categoría Logística Portuaria

| N° | SUBCATEGORIA / ítems | Pertinencia ¹ | | | Relevancia ² | | | Claridad ³ | | | Sugerencias |
|----|---|--------------------------|---|---|-------------------------|---|---|-----------------------|---|---|-------------|
| | | MD | D | A | MD | D | A | MD | D | A | |
| | SUBCATEGORIA 1: Infraestructura portuaria | | | | | | | | | | |
| 1 | Según su experiencia, ¿Qué impacto tiene la calidad de la infraestructura portuaria en la seguridad de las operaciones de gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | X | | | X | | | | X |
| 2 | De acuerdo a su percepción, ¿Cuáles son los desafíos más importantes que enfrenta la infraestructura portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | X | | | X | | | | X |
| 3 | De acuerdo a su experiencia, ¿Cuáles son las oportunidades de mejora de la infraestructura portuaria para apoyar a la gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | X | | | X | | | | X |
| 4 | De acuerdo a su experiencia ¿Cuáles son los principales factores que influyen en el mantenimiento y mejora de la infraestructura portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | X | | | X | | | | X |

| SUBCATEGORIA 2: Seguridad portuaria | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--|--|--|--|--|--|---|--|--|---|
| 5 | Según su percepción, ¿Cuáles son las principales medidas de seguridad que se implementan en los embarcaderos fluviales de Iquitos para garantizar la seguridad de las actividades de gestión logística? | | | | | | X | | | X |
| 6 | De acuerdo a su experiencia ¿Cómo se coordinan y trabajan en conjunto las diferentes entidades encargadas de la seguridad portuaria (por ejemplo, autoridades portuarias, seguridad privada, etc.) en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | | | | X | | | X |
| 7 | Según su experiencia, ¿Qué desafíos en materia de seguridad portuaria ha enfrentado el puerto de Iquitos en el pasado y cómo se han abordado? | | | | | | X | | | X |
| 8 | De acuerdo a su criterio, ¿Cuáles son las principales amenazas a la seguridad portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos y cómo se están abordando actualmente? | | | | | | X | | | X |

| SUBCATEGORIA 3: Servicios portuarios | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|--|--|--|--|---|--|--|---|
| 9 | Según su experiencia ¿Cuáles son los principales servicios portuarios que se ofrecen en los embarcaderos fluviales de Iquitos para apoyar las actividades de gestión logística? | | | | | X | | | X |
| 10 | Según su percepción ¿Cuáles son las principales barreras que enfrentan las empresas al tratar de acceder a los servicios portuarios en los embarcaderos fluviales de Iquitos y como se están abordando? | | | | | X | | | X |
| 11 | Según su experiencia, ¿Cómo se asegura la sostenibilidad en la ejecución de servicios portuarios en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | | | X | | | X |
| 12 | De acuerdo a su experiencia ¿Qué estrategias se están implementando para asegurar la competitividad de los embarcaderos fluviales a largo plazo? | | | | | X | | | X |

SUBCATEGORIA 4: Gestión ambiental

| | | | | | | |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| <p>13</p> <p>De acuerdo a su percepción, ¿Cuáles son las principales políticas y regulaciones ambientales que afectan a las actividades de gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos?</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> |
| <p>14</p> <p>Según su apreciación ¿Cuáles son los desafíos más importantes en materia de gestión ambiental en los embarcaderos fluviales de Iquitos y cómo se están abordando actualmente?</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> |
| <p>15</p> <p>De acuerdo a su experiencia, ¿Qué medidas se deberían tomar para minimizar el impacto ambiental de las actividades de gestión logística en el puerto de Iquitos?</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> |
| <p>16</p> <p>Según su experiencia, ¿Cómo se debería de involucrar a la comunidad local y a otros actores en la gestión ambiental de los embarcaderos fluviales de Iquitos?</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> | <p>X</p> |



ESCUELA DE POSTGRADO

| SUBCATEGORIA 5: Seguridad y salud | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|--|--|--|--|--|---|--|--|---|
| 17 | De acuerdo a su percepción, ¿Cuáles son las principales medidas de seguridad y salud que se implementan en los embarcaderos fluviales de Iquitos para proteger a los trabajadores y a otras personas involucradas en las actividades de gestión logística? | | | | | X | | | X |
| 18 | Según su apreciación, ¿Quiénes son los principales responsables de la implementación y el cumplimiento de las medidas de seguridad y salud? | | | | | X | | | X |
| 19 | De acuerdo a su percepción, ¿cómo debe actuar la gerencia en los casos de existir servicios complementarios que no se alinean a la normativa vigente? | | | | | X | | | X |
| 20 | Según su experiencia, ¿Qué desafíos en materia de seguridad y salud han enfrentado los embarcaderos fluviales de Iquitos en el pasado y cómo se han abordado? | | | | | X | | | X |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): **Existe suficiencia**

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [**x**] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Mgtr. Ing. Mario Humberto Acevedo Pando DNI: 08718285

Especialidad del validador: **Ingeniería Industrial**

- ¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto técnico formulado.
- ²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
- ³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo



**MARIO HUMBERTO
ACEVEDO PANDO**
Ingeniero Industrial
CIP N° 310043

.....
Firma y sello del validador

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

30 de mayo del 2023

Validador 2: Mgtr. José La Rosa Zeña Ramos



CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Mgtr.: José La Rosa Zeña Ramos

Presente

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del Programa Académico de Maestría en Gerencia de Operaciones y Logística de la Escuela de Posgrado de la UCV, en la sede LIMA NORTE, ciclo 2023 - I, sección B1, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la cual sustentaré mis competencias investigativas en la Experiencia curricular de Diseño y desarrollo del trabajo de investigación y así obtener el grado de Maestro en Gerencia de Operaciones y Logística.

El título del informe de investigación es: **"Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023"** y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar el instrumento en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas de ciencias empresariales y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene lo siguiente:

- Carta de presentación.
- Matriz de categorización de las variables.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.
- Protocolo de evaluación del instrumento

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración, me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.


.....
Firma

Elmer Hugo Bardales Suárez
D.N.I: 41412061


Ing. CIP José La Rosa Zeña Ramos
Ingeniero Industrial
Reg. CIP N° 188571

Recibido 31/05/2023

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la categoría Logística Portuaria

| N° | SUBCATEGORIA / ítems | Pertinencia ¹ | | | | Relevancia ² | | | | Claridad ³ | | | | Sugerencias |
|----|---|--------------------------|---|---|----|-------------------------|---|---|----|-----------------------|---|---|----|-------------|
| | | MD | D | A | MA | MD | D | A | MA | MD | D | A | MA | |
| 1 | SUBCATEGORIA 1: Infraestructura portuaria Según su experiencia, ¿Qué impacto tiene la calidad de la infraestructura portuaria en la seguridad de las operaciones de gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | X | | | | X | | | | | X | |
| 2 | De acuerdo a su percepción, ¿Cuáles son los desafíos más importantes que enfrenta la infraestructura portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | X | | | | X | | | | | X | |
| 3 | De acuerdo a su experiencia, ¿Cuáles son las oportunidades de mejora de la infraestructura portuaria para apoyar a la gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | X | | | | X | | | | | X | |
| 4 | De acuerdo a su experiencia ¿Cuáles son los principales factores que influyen en el mantenimiento y mejora de la infraestructura portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | X | | | | X | | | | | X | |

| SUBCATEGORIA 2: Seguridad portuaria | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--|--|--|--|--|---|--|--|---|
| 5 | Según su percepción, ¿Cuáles son las principales medidas de seguridad que se implementan en los embarcaderos fluviales de Iquitos para garantizar la seguridad de las actividades de gestión logística? | | | | | X | | | X |
| 6 | De acuerdo a su experiencia ¿Cómo se coordinan y trabajan en conjunto las diferentes entidades encargadas de la seguridad portuaria (por ejemplo, autoridades portuarias, seguridad privada, etc.) en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | | | X | | | X |
| 7 | Según su experiencia, ¿Qué desafíos en materia de seguridad portuaria ha enfrentado el puerto de Iquitos en el pasado y cómo se han abordado? | | | | | X | | | X |
| 8 | De acuerdo a su criterio, ¿Cuáles son las principales amenazas a la seguridad portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos y cómo se están abordando actualmente? | | | | | X | | | X |

| SUBCATEGORIA 3: Servicios portuarios | | | | | | | | | |
|---|---|--|----------|--|--|--|--|--|----------|
| 9 | Según su experiencia ¿Cuáles son los principales servicios portuarios que se ofrecen en los embarcaderos fluviales de Iquitos para apoyar las actividades de gestión logística? | | X | | | | | | X |
| 10 | Según su percepción ¿Cuáles son las principales barreras que enfrentan las empresas al tratar de acceder a los servicios portuarios en los embarcaderos fluviales de Iquitos y como se están abordando? | | X | | | | | | X |
| 11 | Según su experiencia, ¿Cómo se asegura la sostenibilidad en la ejecución de servicios portuarios en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | X | | | | | | X |
| 12 | De acuerdo a su experiencia ¿Qué estrategias se están implementando para asegurar la competitividad de los embarcaderos fluviales a largo plazo? | | X | | | | | | X |

| SUBCATEGORIA 4: Gestión ambiental | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|---|---|--|--|--|---|--|--|---|
| 13 | De acuerdo a su percepción, ¿Cuáles son las principales políticas y regulaciones ambientales que afectan a las actividades de gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | X | | | | X | | | X |
| 14 | Según su apreciación ¿Cuáles son los desafíos más importantes en materia de gestión ambiental en los embarcaderos fluviales de Iquitos y cómo se están abordando actualmente? | X | | | | X | | | X |
| 15 | De acuerdo a su experiencia, ¿Qué medidas se deberían tomar para minimizar el impacto ambiental de las actividades de gestión logística en el puerto de Iquitos? | X | | | | X | | | X |
| 16 | Según su experiencia, ¿Cómo se debería de involucrar a la comunidad local y a otros actores en la gestión ambiental de los embarcaderos fluviales de Iquitos? | X | | | | X | | | X |

| SUBCATEGORIA 5: Seguridad y salud | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|--|--|---|--|---|--|---|--|--|
| 17 | De acuerdo a su percepción, ¿Cuáles son las principales medidas de seguridad y salud que se implementan en los embarcaderos fluviales de Iquitos para proteger a los trabajadores y a otras personas involucradas en las actividades de gestión logística? | | X | | X | | X | | |
| 18 | Según su apreciación, ¿Quiénes son los principales responsables de la implementación y el cumplimiento de las medidas de seguridad y salud? | | X | | X | | X | | |
| 19 | De acuerdo a su percepción, ¿cómo debe actuar la gerencia en los casos de existir servicios complementarios que no se alinean a la normativa vigente? | | X | | X | | X | | |
| 20 | Según su experiencia, ¿Qué desafíos en materia de seguridad y salud han enfrentado los embarcaderos fluviales de Iquitos en el pasado y cómo se han abordado? | | X | | X | | X | | |

Validador 3: Mgtr. Luis Alberto Vilela Romero



CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Mgtr.: Luis Alberto Vilela Romero

Presente

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del Programa Académico de Maestría en Gerencia de Operaciones y Logística de la Escuela de Posgrado de la UCV, en la sede LIMA NORTE, ciclo 2023 - I, sección B1, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la cual sustentaré mis competencias investigativas en la Experiencia curricular de Diseño y desarrollo del trabajo de investigación y así obtener el grado de Maestro en Gerencia de Operaciones y Logística.

El título del informe de investigación es: "**Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023**" y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar el instrumento en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas de ciencias empresariales y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene lo siguiente:

- Carta de presentación.
- Matriz de categorización de las variables.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.
- Protocolo de evaluación del instrumento

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración, me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



Firma
Elmer Hugo Bardales Suárez
DNI: 41412061



Firma
Mgtr. Luis Alberto Vilela Romero
DNI: 25607329

Recibido 30/05/2023

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la categoría Logística Portuaria

| N° | SUBCATEGORIA / ítems | Pertinencia ¹ | | | Relevancia ² | | | Claridad ³ | | | Sugerencias | |
|----------|---|--------------------------|---|---|-------------------------|---|---|-----------------------|---|---|-------------|--|
| | | MD | D | A | MD | D | A | MD | D | A | | |
| 1 | SUBCATEGORIA 1: Infraestructura portuaria Según su experiencia, ¿Qué impacto tiene la calidad de la infraestructura portuaria en la seguridad de las operaciones de gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | X | | | X | | | | X | |
| 2 | De acuerdo a su percepción, ¿Cuáles son los desafíos más importantes que enfrenta la infraestructura portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | X | | | X | | | | X | |
| 3 | De acuerdo a su experiencia, ¿Cuáles son las oportunidades de mejora de la infraestructura portuaria para apoyar a la gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | X | | | X | | | | X | |
| 4 | De acuerdo a su experiencia ¿Cuáles son los principales factores que influyen en el mantenimiento y mejora de la infraestructura portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | X | | | X | | | | X | |

| SUBCATEGORIA 2: Seguridad portuaria | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--|--|--|--|--|---|--|--|---|
| 5 | Según su percepción, ¿Cuáles son las principales medidas de seguridad que se implementan en los embarcaderos fluviales de Iquitos para garantizar la seguridad de las actividades de gestión logística? | | | | | X | | | X |
| 6 | De acuerdo a su experiencia ¿Cómo se coordinan y trabajan en conjunto las diferentes entidades encargadas de la seguridad portuaria (por ejemplo, autoridades portuarias, seguridad privada, etc.) en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | | | X | | | X |
| 7 | Según su experiencia, ¿Qué desafíos en materia de seguridad portuaria ha enfrentado el puerto de Iquitos en el pasado y cómo se han abordado? | | | | | X | | | X |
| 8 | De acuerdo a su criterio, ¿Cuáles son las principales amenazas a la seguridad portuaria en los embarcaderos fluviales de Iquitos y cómo se están abordando actualmente? | | | | | X | | | X |

| SUBCATEGORIA 3: Servicios portuarios | | | | | | | | | |
|---|---|---|--|---|--|--|---|--|--|
| 9 | Según su experiencia ¿Cuáles son los principales servicios portuarios que se ofrecen en los embarcaderos fluviales de Iquitos para apoyar las actividades de gestión logística? | X | | X | | | X | | |
| 10 | Según su percepción ¿Cuáles son las principales barreras que enfrentan las empresas al tratar de acceder a los servicios portuarios en los embarcaderos fluviales de Iquitos y como se están abordando? | X | | X | | | X | | |
| 11 | Según su experiencia, ¿Cómo se asegura la sostenibilidad en la ejecución de servicios portuarios en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | X | | X | | | X | | |
| 12 | De acuerdo a su experiencia ¿Qué estrategias se están implementando para asegurar la competitividad de los embarcaderos fluviales a largo plazo? | X | | X | | | X | | |

| SUBCATEGORIA 4: Gestión ambiental | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|---|--|--|--|--|---|--|--|---|
| 13 | De acuerdo a su percepción, ¿Cuáles son las principales políticas y regulaciones ambientales que afectan a las actividades de gestión logística en los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | | | X | | | X |
| 14 | Según su apreciación ¿Cuáles son los desafíos más importantes en materia de gestión ambiental en los embarcaderos fluviales de Iquitos y cómo se están abordando actualmente? | | | | | X | | | X |
| 15 | De acuerdo a su experiencia, ¿Qué medidas se deberían tomar para minimizar el impacto ambiental de las actividades de gestión logística en el puerto de Iquitos? | | | | | X | | | X |
| 16 | Según su experiencia, ¿Cómo se debería de involucrar a la comunidad local y a otros actores en la gestión ambiental de los embarcaderos fluviales de Iquitos? | | | | | X | | | X |

| SUBCATEGORIA 5: Seguridad y salud | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|--|--|---|--|---|--|--|--|--|
| 17 | De acuerdo a su percepción, ¿Cuáles son las principales medidas de seguridad y salud que se implementan en los embarcaderos fluviales de Iquitos para proteger a los trabajadores y a otras personas involucradas en las actividades de gestión logística? | | X | | X | | | | |
| 18 | Según su apreciación, ¿Quiénes son los principales responsables de la implementación y el cumplimiento de las medidas de seguridad y salud? | | X | | X | | | | |
| 19 | De acuerdo a su percepción, ¿cómo debe actuar la gerencia en los casos de existir servicios complementarios que no se alinean a la normativa vigente? | | X | | X | | | | |
| 20 | Según su experiencia, ¿Qué desafíos en materia de seguridad y salud han enfrentado los embarcaderos fluviales de Iquitos en el pasado y cómo se han abordado? | | X | | X | | | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): **Existe suficiencia**

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador. **Mgtr. Ing. Luis Alberto Vilela Romero**

Especialidad del validador: **Ingeniería Industrial**

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del validador
Mgtr. Luis Alberto Vilela Romero
DNI: 25607329

30 de mayo del 2023

Anexo 5: Consentimiento Informado / Consentimiento Asentado

Entrevistado N°1

CONSENTIMIENTO INFORMADO / CONSENTIMIENTO ASENTADO

Institución: INVERSIONES PORTUARIAS DE LORETO S.A.C.

Nombre del Investigador: Elmer Hugo Bardales Suárez

Título del Proyecto: "Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023"

La investigación cualitativa utiliza diversas técnicas para obtener datos cualitativos, como entrevistas en profundidad, grupos focales y observaciones, para explorar y comprender los fenómenos desde una perspectiva subjetiva y cultural. Esto incluye analizar el entorno e interpretar los datos para comprender el significado y el contexto de los fenómenos (Jamali, 2018).

Hola, mi nombre es Elmer Hugo Bardales Suárez, soy estudiante de la Escuela de Posgrado Académica de Maestría en Gerencia de Operaciones y Logística, de la Universidad Cesar Vallejo filial Lima Norte, actualmente estoy realizando un estudio acerca de la logística portuaria, para ello quiero pedirte tu apoyo como profesional reconocido en el medio.

Tu participación en el estudio consistiría en informante

1. La técnica a utilizar es la entrevista que es de gran utilidad en la investigación cualitativa, que será utilizada como un diálogo, conversación, ya sea personal, grabada o mediante vídeo.
2. El instrumento a utilizar es la guía de entrevista, que tendrá una duración de 30 minutos aproximadamente, que se desarrollará en diferentes ocasiones.
3. La entrevista se realizará fuera de su horario de trabajo, en espacios coordinados con el informante.

Tu participación en el estudio es voluntaria, si usted no puede hacerlo, comunicar con un no; ya que no es obligatoria. Asimismo, se deja constancia, si en un momento dado no quieres continuar con la entrevista, no habrá ningún problema, o si no quieres responder alguna pregunta en particular de la guía no habrá problemas

Toda información que nos proporciones nos ayudará a conocer la: Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023.

Esta información será confidencial, esto quiere decir que no diremos a nadie sobre tus respuestas, solo sabrán las personas que forman parte del equipo de estudio.

Por la participación en esta actividad, no involucra pago, beneficio en dinero u objetos materiales.

Si aceptas participar, te pido que marques con (✓) en el cuadro de abajo, y coloca tu nombre, caso contrario no colocar nada.

Si quiero participar

Nombres y Apellidos: Florencio Vásquez Ribeyro

Firma:  Fecha: 02 de Junio de 2023

CEL. 965692551

Florencio Vásquez Ribeyro
Perito Inspector Naval - Industrial
MASTER OF SCIENCE
Ingeniero Mecánico Naval
Reg. del Colegio de Ingenieros N° 13615

CONSENTIMIENTO INFORMADO / CONSENTIMIENTO ASENTADO

Institución: SERVICIOS GRUPO HENRY S.R.L
Nombre del Investigador: Elmer Hugo Bardales Suárez
Título del Proyecto: "Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023"

La investigación cualitativa utiliza diversas técnicas para obtener datos cualitativos, como entrevistas en profundidad, grupos focales y observaciones, para explorar y comprender los fenómenos desde una perspectiva subjetiva y cultural. Esto incluye analizar el entorno e interpretar los datos para comprender el significado y el contexto de los fenómenos (Jamali, 2018).

Hola, mi nombre es Elmer Hugo Bardales Suárez, soy estudiante de la Escuela de Posgrado Académica de Maestría en Gerencia de Operaciones y Logística, de la Universidad Cesar Vallejo filial Lima Norte, actualmente estoy realizando un estudio acerca de la logística portuaria, para ello quiero pedirte tu apoyo como profesional reconocido en el medio.

Tu participación en el estudio consistiría en informante

1. La técnica a utilizar es la entrevista que es de gran utilidad en la investigación cualitativa, que será utilizada como un diálogo, conversación, ya sea personal, grabada o mediante vídeo.
2. El instrumento a utilizar es la guía de entrevista, que tendrá una duración de 30 minutos aproximadamente, que se desarrollará en diferentes ocasiones.
3. La entrevista se realizará fuera de su horario de trabajo, en espacios coordinados con el informante.

Tu participación en el estudio es voluntaria, si usted no puede hacerlo, comunicar con un no; ya que no es obligatoria. Asimismo, se deja constancia, si en un momento dado no quieres continuar con la entrevista, no habrá ningún problema, o si no quieres responder alguna pregunta en particular de la guía no habrá problemas

Toda información que nos proporciones nos ayudará a conocer la: Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023.

Esta información será confidencial, esto quiere decir que no diremos a nadie sobre tus respuestas, solo sabrán las personas que forman parte del equipo de estudio.

Por la participación en esta actividad, no involucra pago, beneficio en dinero u objetos materiales.

Si aceptas participar, te pido que marques con (✓) en el cuadro de abajo, y coloca tu nombre, caso contrario no colocar nada.

Si quiero participar

Nombres y Apellidos: FREDDY COBLENTZ MIRANDA

Firma: [Firma] Fecha: 02 de JUNIO de 2023

CEL. 985 263 550

CONSENTIMIENTO INFORMADO / CONSENTIMIENTO ASENTADO

Institución: AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL
Nombre del Investigador: Elmer Hugo Bardales Suárez
Título del Proyecto: "Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023"

La investigación cualitativa utiliza diversas técnicas para obtener datos cualitativos, como entrevistas en profundidad, grupos focales y observaciones, para explorar y comprender los fenómenos desde una perspectiva subjetiva y cultural. Esto incluye analizar el entorno e interpretar los datos para comprender el significado y el contexto de los fenómenos (Jamali, 2018).

Hola, mi nombre es Elmer Hugo Bardales Suárez, soy estudiante de la Escuela de Posgrado Académica de Maestría en Gerencia de Operaciones y Logística, de la Universidad Cesar Vallejo filial Lima Norte, actualmente estoy realizando un estudio acerca de la logística portuaria, para ello quiero pedirte tu apoyo como profesional reconocido en el medio.

Tu participación en el estudio consistiría en informante

1. La técnica a utilizar es la entrevista que es de gran utilidad en la investigación cualitativa, que será utilizada como un diálogo, conversación, ya sea personal, grabada o mediante vídeo.
2. El instrumento a utilizar es la guía de entrevista, que tendrá una duración de 30 minutos aproximadamente, que se desarrollará en diferentes ocasiones.
3. La entrevista se realizará fuera de su horario de trabajo, en espacios coordinados con el informante.

Tu participación en el estudio es voluntaria, si usted no puede hacerlo, comunicar con un no; ya que no es obligatoria. Asimismo, se deja constancia, si en un momento dado no quieres continuar con la entrevista, no habrá ningún problema, o si no quieres responder alguna pregunta en particular de la guía no habrá problemas

Toda información que nos proporciones nos ayudará a conocer la: Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023.

Esta información será confidencial, esto quiere decir que no diremos a nadie sobre tus respuestas, solo sabrán las personas que forman parte del equipo de estudio.

Por la participación en esta actividad, no involucra pago, beneficio en dinero u objetos materiales.

Si aceptas participar, te pido que marques con (✓) en el cuadro de abajo, y coloca tu nombre, caso contrario no colocar nada.

Si quiero participar

Nombres y Apellidos: JAVIER VASQUEZ OLIVEIRO

Firma: Fecha: 05 de 06 de 2023

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL
Organismo Descentralizado del Estado

Javier Armando Vasquez Oliveira
INSDF TOR

CEL. 938104177

CONSENTIMIENTO INFORMADO / CONSENTIMIENTO ASENTADO

Institución: TRANSPORTE FLUVIAL J.V. E.I.R.LTDA.
Nombre del Investigador: Elmer Hugo Bardales Suárez
Título del Proyecto: “Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023”

La investigación cualitativa utiliza diversas técnicas para obtener datos cualitativos, como entrevistas en profundidad, grupos focales y observaciones, para explorar y comprender los fenómenos desde una perspectiva subjetiva y cultural. Esto incluye analizar el entorno e interpretar los datos para comprender el significado y el contexto de los fenómenos (Jamali, 2018).

Hola, mi nombre es Elmer Hugo Bardales Suárez, soy estudiante de la Escuela de Posgrado Académica de Maestría en Gerencia de Operaciones y Logística, de la Universidad Cesar Vallejo filial Lima Norte, actualmente estoy realizando un estudio acerca de la logística portuaria, para ello quiero pedirte tu apoyo como profesional reconocido en el medio.

Tu participación en el estudio consistiría en informante

1. La técnica a utilizar es la entrevista que es de gran utilidad en la investigación cualitativa, que será utilizada como un diálogo, conversación, ya sea personal, grabada o mediante video.
2. El instrumento a utilizar es la guía de entrevista, que tendrá una duración de 30 minutos aproximadamente, que se desarrollará en diferentes ocasiones.
3. La entrevista se realizará fuera de su horario de trabajo, en espacios coordinados con el informante.

Tu participación en el estudio es voluntaria, si usted no puede hacerlo, comunicar con un no; ya que no es obligatoria. Asimismo, se deja constancia, si en un momento dado no quieres continuar con la entrevista, no habrá ningún problema, o si no quieres responder alguna pregunta en particular de la guía no habrá problemas

Toda información que nos proporciones nos ayudará a conocer la: Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023.

Esta información será confidencial, esto quiere decir que no diremos a nadie sobre tus respuestas, solo sabrán las personas que forman parte del equipo de estudio.

Por la participación en esta actividad, no involucra pago, beneficio en dinero u objetos materiales.

Si aceptas participar, te pido que marques con (✓) en el cuadro de abajo, y coloca tu nombre, caso contrario no colocar nada.

Si quiero participar

Nombres y Apellidos: Pilar Vergara Peña

Firma: Fecha: 05 de Junio de 2023

TRANSPORTE FLUVIAL J.V. E.I.R.L

CEL: 965 629 269

PILAR VERGARA PEÑA
LIQUIDADORA

CONSENTIMIENTO INFORMADO / CONSENTIMIENTO ASENTADO

Institución: PUERTO SILFO ALVÁN DEL CASTILLO (MASUSA)
Nombre del Investigador: Elmer Hugo Bardales Suárez
Título del Proyecto: "Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023"

La investigación cualitativa utiliza diversas técnicas para obtener datos cualitativos, como entrevistas en profundidad, grupos focales y observaciones, para explorar y comprender los fenómenos desde una perspectiva subjetiva y cultural. Esto incluye analizar el entorno e interpretar los datos para comprender el significado y el contexto de los fenómenos (Jamali, 2018).

Hola, mi nombre es Elmer Hugo Bardales Suárez, soy estudiante de la Escuela de Posgrado Académica de Maestría en Gerencia de Operaciones y Logística, de la Universidad Cesar Vallejo filial Lima Norte, actualmente estoy realizando un estudio acerca de la logística portuaria, para ello quiero pedirte tu apoyo como profesional reconocido en el medio.

Tu participación en el estudio consistiría en informante

1. La técnica a utilizar es la entrevista que es de gran utilidad en la investigación cualitativa, que será utilizada como un diálogo, conversación, ya sea personal, grabada o mediante video.
2. El instrumento a utilizar es la guía de entrevista, que tendrá una duración de 30 minutos aproximadamente, que se desarrollará en diferentes ocasiones.
3. La entrevista se realizará fuera de su horario de trabajo, en espacios coordinados con el informante.

Tu participación en el estudio es voluntaria, si usted no puede hacerlo, comunicar con un no; ya que no es obligatoria. Asimismo, se deja constancia, si en un momento dado no quieres continuar con la entrevista, no habrá ningún problema, o si no quieres responder alguna pregunta en particular de la guía no habrá problemas

Toda información que nos proporciones nos ayudará a conocer la: Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023.

Esta información será confidencial, esto quiere decir que no diremos a nadie sobre tus respuestas, solo sabrán las personas que forman parte del equipo de estudio.

Por la participación en esta actividad, no involucra pago, beneficio en dinero u objetos materiales.

Si aceptas participar, te pido que marques con (✓) en el cuadro de abajo, y coloca tu nombre, caso contrario no colocar nada.

Si quiero participar

Nombres y Apellidos: Yamil Román Paredero Torres

Firma: Fecha: 06 de 06 de 2023

CEL: 930221212


Yamil Román Paredero Torres
Ing. YAMIL ROMÁN PAREDERO TORRES
Unidad de Embarcaderos Fluviales
Municipal JEAC MASUSA

CONSENTIMIENTO INFORMADO / CONSENTIMIENTO ASENTADO

Institución: GERENCIA REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Nombre del Investigador: Elmer Hugo Bardales Suárez

Título del Proyecto: "Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023"

La investigación cualitativa utiliza diversas técnicas para obtener datos cualitativos, como entrevistas en profundidad, grupos focales y observaciones, para explorar y comprender los fenómenos desde una perspectiva subjetiva y cultural. Esto incluye analizar el entorno e interpretar los datos para comprender el significado y el contexto de los fenómenos (Jamali, 2018).

Hola, mi nombre es Elmer Hugo Bardales Suárez, soy estudiante de la Escuela de Posgrado Académica de Maestría en Gerencia de Operaciones y Logística, de la Universidad Cesar Vallejo filial Lima Norte, actualmente estoy realizando un estudio acerca de la logística portuaria, para ello quiero pedirte tu apoyo como profesional reconocido en el medio.

Tu participación en el estudio consistiría en informante

1. La técnica a utilizar es la entrevista que es de gran utilidad en la investigación cualitativa, que será utilizada como un diálogo, conversación, ya sea personal, grabada o mediante vídeo.
2. El instrumento a utilizar es la guía de entrevista, que tendrá una duración de 30 minutos aproximadamente, que se desarrollará en diferentes ocasiones.
3. La entrevista se realizará fuera de su horario de trabajo, en espacios coordinados con el informante.

Tu participación en el estudio es voluntaria, si usted no puede hacerlo, comunicarlo con un no; ya que no es obligatoria. Asimismo, se deja constancia, si en un momento dado no quieres continuar con la entrevista, no habrá ningún problema, o si no quieres responder alguna pregunta en particular de la guía no habrá problemas

Toda información que nos proporciones nos ayudará a conocer la: Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023.

Esta información será confidencial, esto quiere decir que no diremos a nadie sobre tus respuestas, solo sabrán las personas que forman parte del equipo de estudio.

Por la participación en esta actividad, no involucra pago, beneficio en dinero u objetos materiales.

Si aceptas participar, te pido que marques con (✓) en el cuadro de abajo, y coloca tu nombre, caso contrario no colocar nada.

Si quiero participar

Nombres y Apellidos: LUIS ALBERTO GARCIA FLORES

Firma: [Firma] Fecha: 7 de 06 de 2023



LUIS ALBERTO GARCIA FLORES
CIP 8063
DIRECTOR EJECUTIVO DE TRANSPORTE ACUATICO

CEL: 949165416

Anexo 6: Evidencias fotográficas

Inversiones Portuarias de Loreto S.A.C-INPOLOR

Ing. Florencio Vásquez Riveiro (Gerente del embarcadero)



Servicios Grupo Henry SRL

Lic. Adm. Freddy Coblenz Miranda (Coordinador Logístico de Transportes)



Autoridad Portuaria Nacional-APN

Lic. Javier Vásquez Oliveira - Coordinador Regional de APN



Transporte Fluvial J.V. EIRL

Gerente General: Sra. Pilar Vergara Peña



Puerto Silfo Alvan del Castillo-MASUSA

Ing. Yamil R. Panduro Torres-Coordenador Administrativo del Puerto Municipal

Unidad del Embarcadero Fluvial Municipal



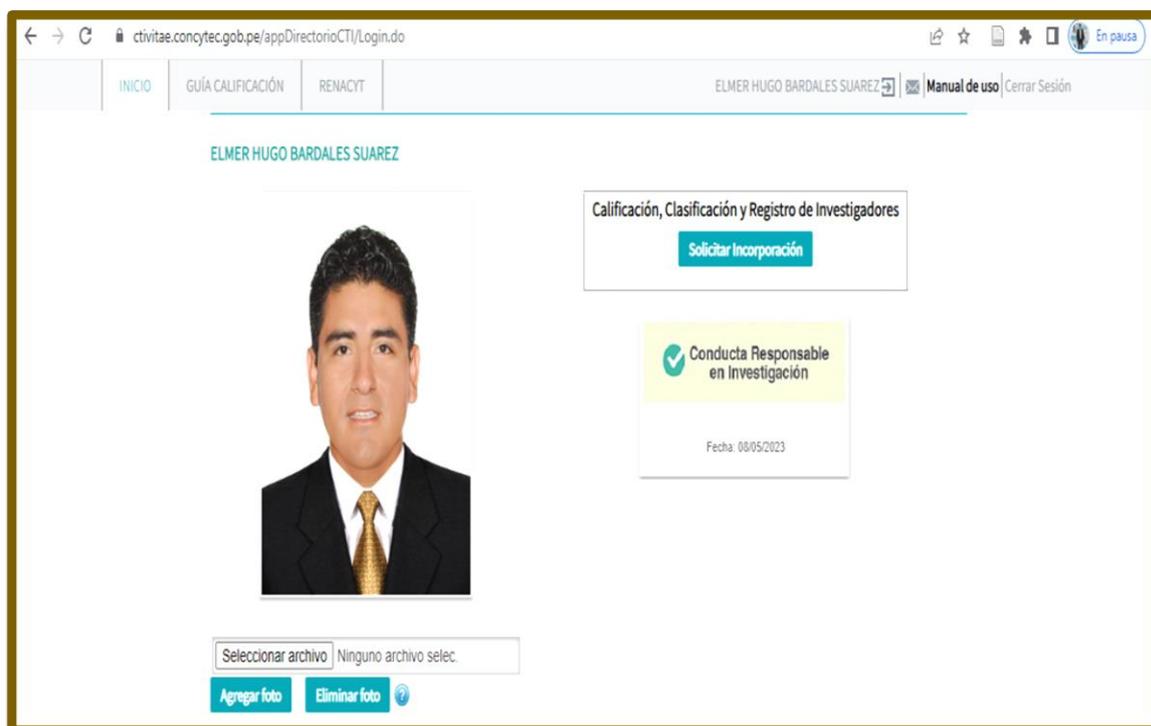
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

Ing. Luís Alberto García Flores

Director Ejecutivo de Transporte Acuático.



Anexo 7: Certificación de Conducta Responsable en Investigación (CRI) de CONCYTEC



ctvitaec.concytec.gob.pe/appDirectorioCTI/Login.do

INICIO GUÍA CALIFICACIÓN RENACYT

ELMER HUGO BARDALES SUAREZ Manual de uso Cerrar Sesión

ELMER HUGO BARDALES SUAREZ

Calificación, Clasificación y Registro de Investigadores

Solicitar Incorporación

Conducta Responsable en Investigación

Fecha: 08/05/2023

Seleccionar archivo Ninguno archivo selec.

Agregar foto Eliminar foto



QUIPU

Centro Andino de Investigación y Entrenamiento en Informática para la Salud Global

Certificamos que:

Elmer Hugo Bardales Suárez

Ha finalizado el curso:

Conducta Responsable en Investigación : Evaluación

8 de mayo de 2023

Con la calificación de: 16,25



6459a806-9f90-4a6d-893a-e540ade2ca640



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN GERENCIA DE OPERACIONES Y LOGÍSTICA

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, VILCHEZ CANCHARI JUAN MARCOS, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GERENCIA DE OPERACIONES Y LOGÍSTICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Logística portuaria para actividades de la gestión logística, en los embarcaderos fluviales de Iquitos, 2023", cuyo autor es BARDALES SUAREZ ELMER HUGO, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 12.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 31 de Julio del 2023

| Apellidos y Nombres del Asesor: | Firma |
|---|--|
| VILCHEZ CANCHARI JUAN MARCOS DNI: 44597815 ORCID: 0000-0002-7758-7589 | Firmado electrónicamente por: JVILCHEZCA987 el 04-08-2023 12:31:48 |

Código documento Trilce: TRI - 0630561