

Supervisão da Infraestrutura Portuária e seu Impacto no Serviço Efetivo de Transporte de Cargas no Porto de Callao.

Supervisión de la Infraestructura Portuaria y su Impacto en el Efectivo Servicio de Transporte de Carga en el Puerto del Callao

Jose Tito Peñaloza Vargas

Magister en Administración de Empresas, Universidad Nacional Federico Villarreal,
ORCID: 0000-0002-7060-899X, Josetito116@gmail.com

Revista Iberoamericana de la Educación
Vol – Especial 1 2021
e-ISSN: 2737-632x

Abstract: Este trabalho de investigação foi realizado através da aplicação de inquéritos a 25 profissionais e funcionários da Direcção de Fiscalização e Fiscalização do Órgão de Fiscalização do Investimento em Infraestruturas de Transporte de Uso Público. (OSITRAN). na cidade de Lima, tendo como referência a variável independente Infraestrutura Portuária e a Variável Dependente Transporte de Cargas; tendo resultados favoráveis em que 84% da população pesquisada que representava 21 profissionais, manifestou que deve haver sempre uma fiscalização efetiva da infraestrutura portuária, a fim de prestar um melhor serviço de transporte de cargas estabelecendo ações de coordenação, segurança e qualidade do serviço que deve ser executado de forma permanente para cumprir os objectivos institucionais e para garantir a rotação integral das mercadorias que são transportadas em transporte portuário e neste caso em Callao, É importante ter em mente que a infraestrutura portuária e o transporte de cargas têm estreita relação com os portos marítimos, pois através desses elementos permitem o transporte de grande volume de mercadorias oriundas do comércio interno e externo, gerando um papel estratégico dentro da



demanda comercial, o desenvolvimento da competição e da produtividade.

Key words: Infraestrutura portuária, transporte de cargas

Resumen: El presente trabajo de investigación se realizó mediante la aplicación de encuestas a 25 profesionales y funcionarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Organismo Supervisor de la Inversión de Infraestructura de Transporte en Uso Público. (OSITRAN). en la ciudad de Lima, teniendo como referencia la variable independiente Infraestructura Portuaria y la Variable Dependiente, Transporte de Carga; teniendo resultados favorables en la cual el 84% de la población encuestada que representó a 21 profesionales, manifiesto que siempre debe existir una efectiva supervisión de infraestructura portuaria, a fin de brindar un mejor servicio de transporte de carga estableciendo acciones de coordinación, seguridad y calidad del servicio que se debe ejecutar en forma permanente para cumplir con los objetivos institucionales y para garantizar la rotación integral de las mercancías que se transportan mediante el transporte portuario y en este caso en al Callao,

Es importante tener en cuenta que la infraestructura portuaria y el transporte de carga, tienen una estrecha relación con los puertos marítimos ya que mediante estos elementos permiten el transporte de un amplio volumen de mercaderías que provienen del comercio interno y externo, generando un rol estratégico dentro de la demanda comercial, el desarrollo de la competencia y la productividad.

Palabras clave: Infraestructura portuaria, transporte de carga.

INTRODUCTION

Según Patiño Garrido, Edgar (2017) presidente del directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) Lima, referido a la Situación de la Infraestructura Portuaria (IPE)-Revistas Costos indica que, conceptualmente, hay dos tipos de brechas: la horizontal y la vertical. La brecha horizontal es comparativa, y relaciona al Perú en función de otros países. La brecha vertical se compara en función al crecimiento del PBI del país y la actividad comercial.

En el caso del sistema portuario, en el año 2010, se movilizó más 70 millones de toneladas métricas en puertos, y en el año 2016, se movilizó 95 millones. Entonces, la pregunta es, de esos 70 a los 95 ¿Qué pasó? Hay tres pilares que han originado el incremento del comercio: la labor del privado en generación de nuevos productos; la segunda es que esos productos tengan una salida; y la tercera es la infraestructura portuaria.

El 95% de nuestro comercio exterior sale por los puertos. Entonces, nada hubiéramos hecho si estos tres pilares no hubieran avanzado”, indica. En ese sentido, para la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la brecha en infraestructura está referida a los terminales portuarios que faltarían desarrollar como consecuencia de una demanda que requiere ser atendida.

Ahora bien ¿Cuánto tiempo tomaría cumplir con estos proyectos? Según indica la Autoridad Portuaria Nacional (APN), se ha estimado que reducir la brecha de infraestructura portuaria tomaría 5 años, considerando que los proyectos portuarios se estarían desarrollando por etapas. ¿Por qué tomarían cinco años? Según Édgar Patiño, presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional, se tiene que identificar la necesidad de tener infraestructura portuaria. Del mismo modo, es preciso contar con presupuesto



para realizar estudios de pre-inversión. También, se necesita realizar estudios, aprobar el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y estudios de diseño y, finalmente, la ejecución de la obra.

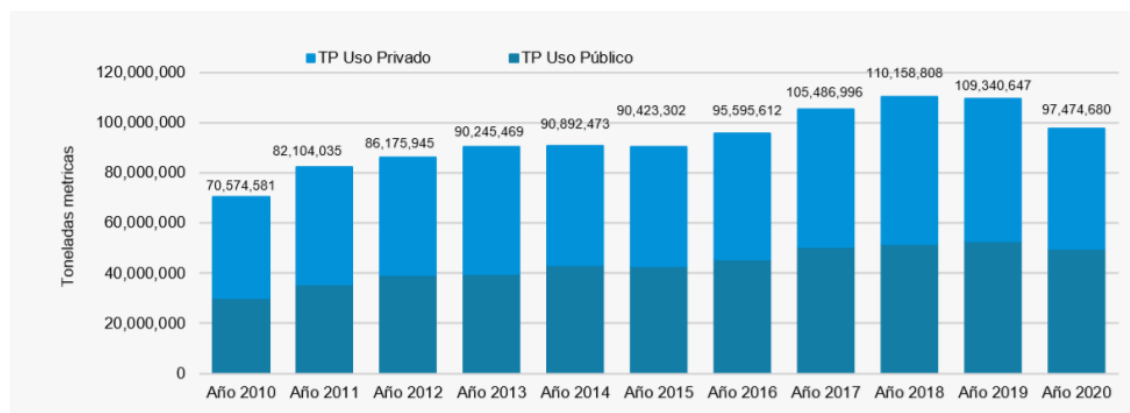
El Instituto Peruano de Economía (IPE) advierte que la medida más importante es la elaboración de un plan de mediano-largo plazo, con un horizonte mínimo de 10 años y sujeto a revisiones periódicas. Dicho plan debe priorizar las necesidades de los servicios públicos y empaquetar múltiples proyectos en uno solo. Además, deberá tener la máxima jerarquía, de modo que el resto de planes subnacionales y sectoriales se articulen al mismo. Asimismo, deberá considerar política general que asegure el mantenimiento en la formulación del proyecto. De esta manera se evitará malgastar dinero en actividades de rehabilitación/reconstrucción. Édgar Patiño, presidente del Directorio de la APN, señala que es necesario potenciar las distintas vías que conectan a los terminales portuarios. Del mismo modo, el tema logístico desempeña un papel importantísimo. “Lo primero que tenemos que hacer en la reconstrucción son las carreteras. La conectividad es importante. Porque si la carretera no está bien, no se puede llegar. Lo segundo, es tener centros logísticos. Y de los centros logísticos, es importante tener distribuidores hacia los puertos. El productor necesita insumos, y necesita saber cómo sacar sus productos hacia los mercados.

En un estudio publicado según ranking de puertos de contenedores de América Latina correspondiente al 2011, realizado por la Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Callao se mantiene dentro de los 20 grandes puertos de la región, ocupando un expectante séptimo lugar, en una lista de 100 terminales marítimos.

El ranking mide el movimiento de contenedores de 20 pies de longitud (TEU) que se produce en los puertos latinoamericanos en un año. Se toma esta unidad de medida, el TEU, porque, según la CEPAL, mediante los contenedores se moviliza la mayor parte de la mercadería del comercio internacional moderno, además de ser el medio más eficiente, rápido y económico.

Según el Boletín Anual de Estadísticas Portuarias, emitido por la Autoridad Portuaria Nacional, el movimiento de mercancías de los terminales portuarios de uso público y privado del Sistema Portuario Nacional (SPN) durante el periodo del 2010 hasta el 2020, el movimiento de la carga ha tenido un importante crecimiento el mismo que fluctúa entre los 70,5 millones de toneladas métricas hasta 110,1 millones de toneladas métricas, respectivamente; presentando un descenso en el periodo del año 2020, debido al impacto generado por la emergencia sanitaria a nivel global del Covid-19, como se puede observar en el grafico siguiente:

Gráfico N° 1: Evolución histórica del movimiento de carga de los terminales portuarios de uso público y privado a nivel nacional, Año 2010-2020 (en toneladas métricas)



Fuente: Terminales portuarios de uso público y privado - Autoridad Portuaria Nacional (APN) Elaborado por el Área de Estadísticas - APN

Según el Centro de Documentación para la Innovación de la Cadena de Suministro-Lima- 2012, indica que este logro se explica por el fuerte crecimiento del comercio exterior que actualmente experimenta la economía peruana, como por la modernización y ampliación de que son objeto los principales terminales del puerto del Callao, siendo estas: i) La empresa DP World Callao SRL, quien suscribió contrato con el estado peruano en Julio del 2006 para la explotación del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao zona sur, con un compromiso de inversión de USD 627.41 Millones de dólares americanos y por un periodo de 30 años, siendo un terminal especializado en movimiento de carga contenedorizada. ii) La empresa Transportadora Callao S.A, quien suscribió contrato con el estado peruano en enero del 2011, para la explotación del terminal de embarque de contenedores de minerales en el Terminal Portuario del Callao, con un compromiso de inversión de USD 113,21 millones de dólares americanos y por un periodo de 30 años, siendo un terminal especializado en el manejo de concentrados de minerales. iii) La empresa APM Terminal Callao S.A, quien suscribió contrato con el estado peruano en mayo del 2011 para la explotación del Terminal norte multipropósito en el terminal Portuario del Callao, con un compromiso de inversión de USD 883,5 millones de dólares americanos por un periodo de 30 años, el mismo que se dedica a movilizar carga en contenedores, carga a granel sólida y líquida, fraccionada y rodante, respectivamente, según fuente del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público -OSITRAN.



Si bien el desarrollo de la infraestructura portuaria es un paso decisivo e importante para mejorar la competitividad del país, esta no será completa si a la vez no se solucionan los viejos problemas logísticos que representan altos costos que conlleva la movilización de mercadería por el primer puerto peruano.

En el escenario de estos problemas logísticos en el Callao, ha descrito el doctor Defilippi, se halla un número excesivo de agentes, poca seriedad de varios de ellos y escasa transparencia en los cobros, “reflejo de la informalidad que por muchos años ha reinado en el comercio exterior peruano”.

La Asociación de Exportadores (Adex) criticaba que los costos logísticos en el puerto del Callao, lo mismo que en el aeropuerto internacional “Jorge Chávez”, son, respectivamente, tres y 10 veces más caros que los de otros países de Latinoamérica, y responsabilizaba de esta situación a la debilidad del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositran).

Sin embargo, lo único concreto hasta la fecha es un proyecto de Pro Inversión para el “Diseño de una Zona de Actividad Logística en el Puerto del Callao”, el cual tiene como objetivo un centro de servicios logísticos competitivos que responda a las necesidades identificadas por las cadenas logísticas.

El estudio ha determinado la ubicación de esta zona en un terreno de 91.4 hectáreas, contiguo al terreno donde se construirá la segunda pista del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. El costo de su construcción se calcula en US\$ 150 millones, más US\$ 5 millones para el mejoramiento de los accesos a la zona.

Mediante este proyecto se busca la solución integral a los problemas del transporte y el congestionamiento en el puerto del Callao y de sus accesos con vista a reducir los costos logísticos, el tiempo en tránsito, mejorar los plazos de entrega, incrementar la seguridad de la mercadería y consolidar la contenedorización de la carga de importación y exportación. Las obras en infraestructura, la operación y el mantenimiento de esta Zona de Actividad Logística en el Puerto del Callao serían concesionadas al sector privado.

Un análisis de la Cámara de Comercio de Lima sostiene que el puerto del Callao reúne un conjunto de condiciones favorables para convertirse en la principal plataforma de comercio de la región, consolidándose como un puerto hub, la principal puerta marítima de ingreso y salida del continente latinoamericano.

El principal factor a su favor es su ubicación geográfica, considerada estratégica, sobre todo en relación a las rutas directas hacia las naciones asiáticas, centro de operaciones de la gran transformación económica del siglo XXI. Nadie está más empeñado en sacar ventaja de esta ubicación que Brasil, que no tiene costa en el Océano Pacífico, y que la conseguiría a través de los puertos peruanos y de la Carretera Interoceánica.

También favorece al terminal Portuario del Callao la suma de tratados de libre comercio que el Perú ha suscrito con 15 naciones, muchas de ellas con acceso al Pacífico como China, Singapur, Tailandia, Corea del Sur, Canadá, Japón, México. Se trata de economías desarrolladas de la región Asia-Pacífico, con las que se mantiene un importante flujo comercial.

La Cámara de Comercio de Lima- CCL refirió que, como consecuencia de los negocios bilaterales con los mercados más importantes del mundo, el año



pasado arribaron al puerto del Callao grandes naves, como CMA CGM Voltaire (al Terminal Norte operado por DP World) y MSC Asya (al Terminal Sur operado por APM Terminals), lo cual demuestra la gran capacidad que ha adquirido el primer puerto peruano y la etapa de crecimiento por la que atraviesa.

Sin embargo, respecto a la infraestructura portuaria, La brecha de infraestructura, calculada por el Instituto Peruano de Economía (IPE) en el 2008, representó a US\$ 3,600 millones de dólares americanos para el caso de infraestructura portuaria.

De esta manera, el objetivo general del presente estudio busca analizar de que manera la infraestructura portuaria incide en un efectivo servicio del transporte de carga, identificando en la problemática de la infraestructura portuaria en el terminal portuario del Callao el mismo que, requiere de la implementación de proyectos eficaces, instalación de muelles eficientes y la demanda de transporte de carga como parte de la cadena de distribución.

El servicio de [transporte de carga](#), conocido por muchos como el servicio de distribución, logística, gestión de distribución, entre otros; es una pieza importante en el proceso económico de un país, debido a que va a incrementar o disminuir la eficiencia del servicio de [transporte de carga](#) en el mercado y este resultado se reflejará en el nivel de competitividad y el buen servicio que las empresas de [transporte de carga](#) ofrezcan al público.

La importancia está dada por el hecho de presentar una propuesta de investigación que busca resolver esta problemática, teniendo en cuenta que hoy en día la competitividad y la competencia, ha traído consigo cambios



tecnológicos en el desarrollo de los medios de comunicación, telecomunicaciones y la publicidad, así mismo la idea de que la integración económica conduce a una asignación más eficiente de los recursos y finalmente los cambios tecnológicos han incrementado la velocidad del transporte.

MATERIALS AND METHODS

En el presente trabajo de investigación se utilizó el enfoque cualitativo, ya que su objetivo consistió en analizar la supervisión de la infraestructura portuaria, para un efectivo servicio de transporte de carga en el Puerto del Callao.

Su enfoque cualitativo, frecuentemente se basa en métodos de recolección de datos sin medición numérica, como las descripciones y las observaciones. Los estudios cualitativos desarrollan preguntas e hipótesis antes, durante o después de la recolección y el análisis (Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P., 2003). El enfoque cualitativo se orientó a la comprensión de las acciones de los sujetos o entidades en función de la praxis, enfatiza la observación de procesos. Los esfuerzos del investigador se centraron más en la descripción, comprensión e interpretación único y particular del sujeto que lo es generalizable. Se desarrolló un conocimiento ideográfico se acepta que la realidad es dinámica, múltiple y holística.



El nivel de la investigación fue descriptivo-explicativo, por cuanto se describió la problemática de la administración de transporte y el desarrollo portuario. Asimismo, se explicó la forma como se viene desarrollando estas variables con el propósito de darle una mayor competitividad en los servicios.

2.1. Muestra

El tipo de muestra que se aplicó fue el no probabilístico, considerando que la población fue pequeña, se desarrolló a un total de 25 profesionales y funcionarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Organismo Supervisor de la Inversión de Infraestructura de Transporte en Uso Público. (OSITRAN).

En la investigación, la muestra se considera censal ya que se seleccionó el 100% de la población al considerarlo un número manejable de sujetos. En este sentido Ramírez (1997) establece la muestra censal es aquella donde todas las unidades de investigación son consideradas como muestra.

2.2. Diseño y Esquema de Investigación

Dada las características de la investigación, se empleó el diseño correlacional que nos permitió determinar la incidencia de la infraestructura portuaria y el transporte de carga en el puerto del Callao, empleándose las técnicas estadísticas respectivas para su contraste.



Dónde:

M = Muestra de estudio.

O = Observación realizada a dicha muestra.

2.3. Análisis estadístico

Se empleó la estadística descriptiva para la elaboración de cuadros estadísticos y gráficos, sobre cuya base se efectuó el análisis, interpretación y discusión, además de selección de la información, codificar la información y luego de su obtención se ordenará y sistematizará adecuadamente conforme a criterios y parámetros elegidos para el estudio.

2.4. Procedimiento

Para el análisis de datos obtenidos se seguirá el siguiente procedimiento:

- a. Selección de la información.
- b. Codificación de la información.

- c. La Información obtenida se ordenará y sistematizará adecuadamente conforme a criterios y parámetros elegidos para el estudio.
- d. Para su presentación se desarrollará cuadros estadísticos y gráficos que permitan hacer más objetivo el análisis de estudio.

2.5. Instrumentos

Información Indirecta. - Recopilación de la información existente en fuentes bibliográficas (para analizar temas generales sobre la investigación a realizar), hemerográficas y estadísticas; recurriendo a las fuentes originales en lo posible: éstas serán libros, revistas especializadas, periódicos escritos por autores expertos y páginas web de Internet.

Información Directa. - Este tipo de información se obtendrá mediante la aplicación de encuestas en muestras representativas de las poblaciones citadas, cuyas muestras serán obtenidas aleatoriamente; al mismo tiempo, se aplicarán técnicas de entrevistas y de observación directa con la ayuda de una guía debidamente diseñada.

RESULTS

Previamente al desarrollo del trabajo de investigación se preparó cuestionarios para ser usado como instrumento en la muestra determinada, con la finalidad de medir el objetivo establecido en el estudio. El estudio se enfocó a relacionar las variables “Infraestructura Portuaria” y “Transporte de

Carga”, con la finalidad de determinar el nivel de ejecución de las obras civiles, las instalaciones mecánicas y la demanda de transporte en el Puerto del Callao teniendo en cuenta que estos instrumentos constituyen un factor importante para el desarrollo de la economía y específicamente en el sector de transporte, por ello las actividades de esta entidad deben presentar niveles de eficiencia, competencia y productividad; para satisfacer las necesidades de los usuarios en general.

3.1. Análisis y Organización de Datos

En esta parte del estudio se muestra los resultados de la investigación debidamente establecidos en cuadros y gráficas estadísticas, los cuales permiten facilitar la realización del análisis y la interpretación correspondiente de las variables de estudio. Los resultados están organizados teniendo en cuenta el diseño de investigación, es decir los resultados del conjunto de ítems tomados a la nuestra determinada se han obtenido las respuestas de cada uno de ellos. Para este análisis de los datos se empleó el coeficiente de confiabilidad de Alfa de Cronbach como análisis de fiabilidad.

Variable e Indicadores	Variable e Indicadores
V.I. Infraestructura Portuaria - Obras civiles - Instalaciones mecánicas	V.D. Transporte de Carga - Servicio - Distribución logística - Mercadería

- Demanda de transporte	
-------------------------	--

Tabla N° 1
Infraestructura portuaria y transporte de carga

NIVEL	F	P	P
	r	o	o
	e	r	r
	c	c	c
	u	e	e
	e	n	n
	n	t	t
	c	a	a
	i	j	j
	a	e	e
	f	%	v
			á
			l
			i



			d
			o
NUNCA	1	4	4
		,	,
		0	0
CASI	3	1	1
SIEMPRE		2	2
		,	,
		0	0
SIEMPRE	2	8	8
	1	4	4
		,	,
		0	0
Total	2	1	1
	5	0	0
		0	0
		,	,
		0	0

Fuente: Investigador

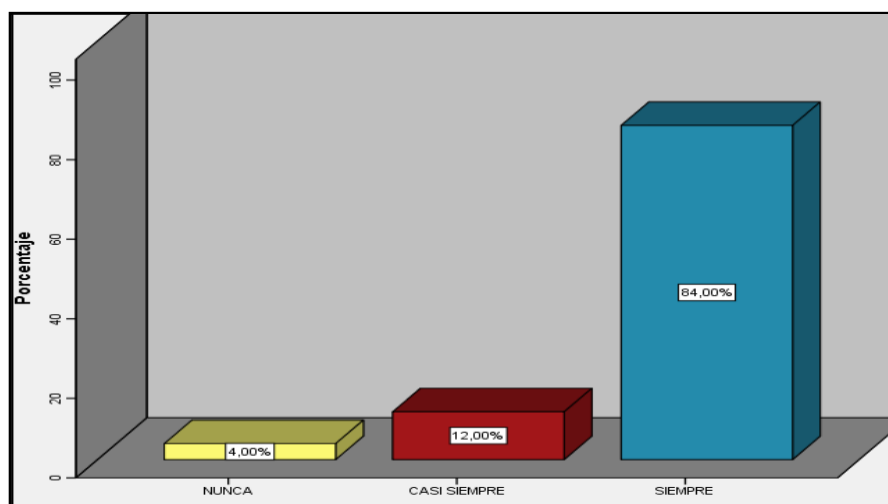
Figura N° 1

Infraestructura portuaria y transporte de carga



Análisis de Resultados.

El 84% de la población encuestada que representa un número mayoritario (21), manifestó que siempre debe existir una efectiva supervisión de infraestructura portuaria, a fin de brindar un mejor servicio de transporte de carga



estableciendo acciones de coordinación, seguridad y calidad del servicio que se debe ejecutar en forma permanente para cumplir con los objetivos institucionales y para garantizar la rotación integral de las mercancías que se transportan mediante el transporte portuario y en este caso en al Callao. El 12 % de la población consideró que casi siempre es importante tener en cuenta

esta actividad, teniendo en cuenta el alto volumen comercial que se desarrolla en el primero puerto del país.

Al analizar la tabla, que nos refiere el SPSS, vemos que se establece un nivel de correlación (0.611). Por otro lado, se aprecia las estadísticas de los grupos de estudio, siendo el nivel de significancia $p=0.000$ menor que $\alpha=0.05$ ($p<\alpha$). Y se demuestra que Rho de Spearman tiene una correlación positiva considerable (de acuerdo con la tabla 1). Por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula, comprobándose de este modo que: La eficiente supervisión de la infraestructura portuaria, si incide en un efectivo servicio de transporte de carga en el Puerto del Callao.

Tabla N° 2

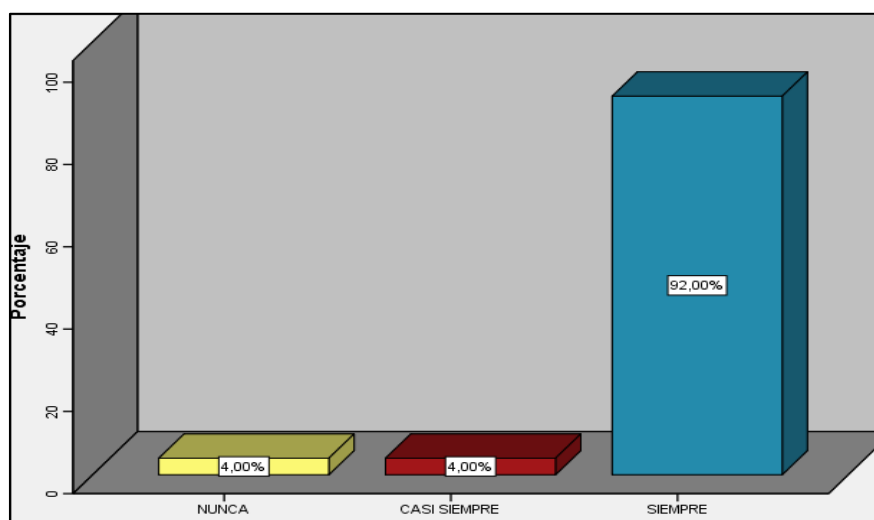
Servicio de Transporte de carga

NIVEL	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje
	f	%	válido
NUNCA	1	4,0	4,0
CASI SIEMPRE	1	4,0	4,0
SIEMPRE	23	92,0	92,0
Total	25	100,0	100,0

Fuente: Investigador

Figura N° 2

Servicio de Transporte de carga



Análisis de resultados

El 92% de profesionales en forma mayoritaria de la población encuestada manifestaron que siempre es necesario efectuar un efectivo servicio de transporte de carga en el Puerto del Callao, ya que esta actividad implica diversas operaciones como son el transporte de mercancías al interior y exterior, el almacenamiento temporal en los espacios portuarios; constituyendo básicamente el traslado directo de carga de una nave a otra de manera oportuna y permanente.

El 4% de la población encuestada manifestaron casi siempre, y otro grupo de personas de 4% que nunca.

Al analizar la tabla, nos muestra el SPSS, vemos que se establece un nivel de correlación (0.722). Por otro lado, se aprecia las estadísticas de los grupos de estudio, siendo el nivel de significancia $p=0.000$ menor que $\alpha=0.05$ ($p<\alpha$). Y se demuestra que Rho de Spearman tiene una correlación positiva considerable (de acuerdo con la tabla 2). Por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula, comprobándose de este modo que: La eficaz supervisión de las obras civiles en infraestructura portuaria, si permite establecer los adecuados servicios de transporte de carga en el Puerto del Callao.

DISCUSSION

Dada el volumen de tráfico y múltiples actividades que se realizan en los puertos, del país, se deben contar con una variedad de servicios portuarios, los cuales pueden ser prestados por las diferentes sedes portuarias a lo largo del territorio nacional a fin de prestar servicios básicos de competencia para satisfacer las necesidades de la demanda. Además de ofrecer estos servicios deben contribuir a realizar operaciones de carga y descarga; así como de remolque portuario, amarre y desamarre, carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías.

Frente a ello el estudio permitió identificar y mostrar que siempre debe existir una efectiva supervisión de infraestructura portuaria, a fin de brindar un mejor servicio de transporte de carga estableciendo acciones de coordinación, seguridad y calidad del servicio que se debe ejecutar en forma permanente para cumplir con los objetivos institucionales y para garantizar la rotación integral de las mercancías que se transportan mediante el transporte portuario y en este caso en al Callao.

Es importante además que la ejecución de obras civiles, en la infraestructura portuaria del Callao teniendo en cuenta su mejoramiento del entorno físico en

función a las exigencias de las operaciones portuarias, se debe tener en cuenta las futuras demandas de carga y descarga, embarque y desembarque de las mercaderías y que siempre es necesario efectuar un efectivo servicio de transporte de carga en el Puerto del Callao, ya que esta actividad implica diversas operaciones como son el transporte de mercancías al interior y exterior, el almacenamiento temporal en los espacios portuarios; constituyendo básicamente el traslado directo de carga de una nave a otra de manera oportuna y permanente.



Se determinó que la supervisión de la infraestructura portuaria, incide en un efectivo servicio de transporte de carga en el Puerto del Callao, teniendo en cuenta el desarrollo de las actividades de ejecución de obras, instalaciones físicas en los puntos de confluencia que sirven al transporte marítimo y terrestre con el fin de facilitar el transporte y el intercambio modal.

Se establecido que la supervisión de las obras civiles en infraestructura portuaria, permite considerar los adecuados servicios de transporte de carga en el Puerto del Callao, mediante la ejecución de obras portuarias para mejorar las condiciones físicas y atender mejor las exigencias de las operaciones portuarias, de acuerdo a la oferta y demanda de sus servicios.

La infraestructura portuaria, debe ser considerada como un factor estratégico para el país teniendo en cuenta el proceso de globalización y crecimiento económico, para lo cual se debe generar inversiones en el mejoramiento de su infraestructura física que contribuyan a generar polos de desarrollo.



CONCLUSIONS

Se determinó que la supervisión de la infraestructura portuaria, incide en un efectivo servicio de transporte de carga en el Puerto del Callao, teniendo en cuenta la ejecución de obras, instalaciones físicas en los puntos de confluencia que sirven al transporte marítimo y terrestre a fin de facilitar el transporte y el intercambio modal.

Se estableció que la supervisión de las obras civiles en infraestructura portuaria, considera los adecuados servicios de transporte de carga en el Puerto del Callao, mediante la ejecución de obras portuarias para mejorar las condiciones físicas y atender mejor las exigencias de las operaciones portuarias, de acuerdo a la oferta y demanda de sus servicios.

Se concluyó que la supervisión de instalaciones mecánicas en infraestructura portuaria, permite garantizar una eficaz distribución logística en el transporte de carga del Puerto del Callao, mediante una adecuada ejecución de equipos tecnológicos para mantener la cadena de atención y operación de los servicios de carga cumpliendo las funciones establecidas.

Se determinó que la supervisión en la demanda de transporte en infraestructura portuaria, incide eficientemente en el traslado de mercaderías en el transporte de carga en el Puerto del Callao, debiendo asegurarse que estos sean rápidos, económicos y seguros garantizando la continuidad de los servicios de carga y descarga en el puerto.

REFERENCES

1. Anaya Tejero, Julio Juan (2009). El transporte de mercancías. (Enfoque logístico de la distribución) (primera edición). Pozuelo de Alarcón (Madrid, España): ESIC Editorial. p. 178.
2. Autoridad Portuaria nacional - "Plan Maestro del TPC- 2019
3. Baena, Josep, (2002) Transporte Internacional, (España: logis. Book, noviembre 2002).
4. Cámara de Comercio de Lima (2015)-Estudio sobre Puertos del Perú-Lima.
5. Centro de Documentación para la Innovación de la Cadena de Suministro (2012). Lima.
6. Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (CEPAL), Estudio sobre Infraestructura Portuaria (2011) Santiago de Chile.
7. COMEXPERU- (2013) [La Infraestructura y Desarrollo Portuarios como Ejes del Crecimiento](#)-Lima.
8. Freire, Jesús, Tráfico marítimo y Económico Global, (España: Instituto Universitario de Estudios Marítimos, 2009)
9. García Paucarima, Carlos Alberto (2014), tesis inédita para grado de doctor en Economía y Desarrollo Industrial, sobre: "Gestión del terminal portuario de Salaverry y su Contribución en el Desarrollo Socioeconómico del distrito de Salaverry", por la Universidad Nacional de Trujillo Escuela de Postgrado – Perú.
10. Gastelo Villanueva Jorge (2018), tesis inédita para grado de doctor en administración referida a El Planeamiento Estratégico como Herramienta para la Eficiencia del Sistema Hidroviario en la Amazonía

Peruana, Propuesta Actual, por la Universidad Nacional Federico Villarreal-Lima.

11. Goularti Filho, Alcides y Antonio Mateo, José Antonio (2018), Revista “Infraestructura en transporte, políticas públicas, y modelos portuarios. Los puertos de Santa Catarina (Brasil) y de Entre Ríos (Argentina)”, Argentina.
12. Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P., (2003) Metodología de la Investigación -Mc. Graw Hill- 5ta edición. México.
13. Hidalgo Gallego, Soraya (2016), tesis inédita para grado de maestro en Análisis Económico y Estrategia Empresarial, sobre: “Ensayos sobre Economía Portuaria: Un Enfoque estratégico”, por la Universidad de Cantabria– España.
14. Instituto Peruano de Economía (2019) Plan Nacional de Infraestructura-Lima.
15. López Bermúdez, Beatriz (2018), tesis inédita para grado de maestro en Análisis Económico y Estrategia Empresarial, sobre: “Eficiencia Portuaria y Modelos de Gobernanza”, por la Universidad de La Coruña – España.
16. Maratuech Pinzás, José Alfonso (2015), tesis inédita para grado de maestro en Administración y Dirección de Empresas, sobre: “Modelo de Gestión para la Integración Ciudad-Puerto en función a la cadena logística en el puerto del callao”, por la Universidad Politécnica de Catalunya –España.
17. Martínez Medina, José Antonio; Tinajeros Álvarez, Tinajeros Álvarez; Zerpa Calderón, Yuri y Zevallos Lugo, Milagros (2016), tesis inédita para grado de maestro en Administración Estratégica de Empresas, sobre: “Planeamiento Estratégico del Puerto del Callao”, por la Universidad Católica del Perú – Perú

18. Memoria Anual de OSITRAN (2018)-Lima
19. Mira Galiana, Jaime (2001). La gestión del transporte. Introducción a la cadena de transporte. Barcelona (España): Marge Books. p. 160.
20. Municipalidad Provincial del Callao (2015) Plan Actualizado de Desarrollo Urbano-2011-2022.
21. Organización de las Naciones Unidas (2011), Revista “El Transporte marítimo”. Suiza.
22. OSITRAN- Memoria Anual 2029-Lima.
23. Paucar Llanos, Paul Gregorio (2014), tesis inédita para grado de maestro en Investigación y Docencia Universitaria, sobre: “Análisis de los factores que inciden en la Competitividad del Muelle Norte del Puerto del Callao, año 2012”, por la Universidad Nacional del Callao – Perú,
24. Patiño Garrido, Edgar (2017) Presidente del directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) Lima, referido a la Situación de la Infraestructura Portuaria (IPE)-Revistas Costos.
25. Revista E- Logística- (2014) “La Función Logística de los Puertos” España-2014
26. Romero Rosa: (2002) “El transporte marítimo”, Ed. Logis·Book. Barcelona.
27. Ruibal Handabaka, Alberto, (1998) “Gestión Logística de la Distribución Física Internacional”, (s.n.), Colombia, Editorial Norma, 459 pp.
28. Salama Benazar, Rosana (2016), tesis inédita para grado de doctor; sobre: Elaboración de un Modelo Analítico que permita relacionar el Transporte Marítimo, la Globalización y el Desarrollo Económico.

Casos de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil, por la Universitat Politècnica de Catalunya- Barcelona.

29. Sánchez Carlessi, Hugo & Reyes Meza, Carlos (2002). “Metodología y Diseños en la Investigación Científica” (3ª ed.). Lima: Universidad Ricardo Palma.
30. Sierra Bravo, Restituto. Técnica de Investigación Social, Teoría y Ejercicios. Editorial. ISBN, Madrid España. 1994.
31. Viguera, M. Peña J.: (2000) “Evolución de las tecnologías de las infraestructuras marítimas en los puertos españoles”; Tomo I, Antecedentes Históricos. Fundación Portuaria.
32. Revista, El transporte marítimo 2011- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y desarrollo – UNTAC ,
https://unctad.org/es/Docs/rmt2011_sp.pdf
33. UNIVERSIDAD ESAN. Inversión en Infraestructura en el Perú. Impacto y Alternativas. Op. cit., p. 5 (Parte I).