UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS APLICADAS

FACULTAD DE NEGOCIOS

PROGRAMA ACADÉMICO DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

**Factores que limitan el uso de la carretera Interoceánica Sur en el intercambio
comercial entre la región sur del Perú con Brasil y Bolivia**

TESIS

Para optar el título profesional de Licenciado en Negocios Internacionales

AUTORA

Chávez Hernández, Giovana (0000-0002-0852-9174)

ASESOR

Cáceres Martínez, Otto Guillermo (0000-0002-3989-5759)

Lima, 16 de febrero de 2019

DEDICATORIA

*Al Departamento de Madre de Dios y a su gente, por inspirarme a realizar la presente
investigación.*

AGRADECIMIENTOS

A todas las personas maravillosas que colaboraron conmigo en el desarrollo de la presente tesis; desde amigos que gentilmente se dieron tiempo para escucharme y brindarme sugerencias, a las personas que generosamente me brindaron referencias, a todos los entrevistados por acceder a mi solicitud y brindarme la entrevista, a los asesores por su apoyo profesional y a mi familia por su comprensión y apoyo emocional.

RESUMEN

El propósito de la presente investigación es determinar los factores limitantes del uso de la carretera Interoceánica Sur en el intercambio comercial entre la región sur del Perú con Brasil y Bolivia, cuyos objetivos específicos son: determinar si la calidad de la infraestructura ha sido una limitando en el uso de la carretera Interoceánica Sur por parte de empresas peruanas; determinar si el costo de infraestructura ha sido una limitante en el uso de la carretera Interoceánica Sur por parte de empresas peruanas; determinar si los servicios conexos han sido un limitante en el uso de la carretera Interoceánica Sur por parte de empresas peruanas; determinar si la triada: Infraestructura-Transporte-Logística ha sido un limitante en el uso de la carretera Interoceánica Sur por parte de las empresas peruanas; determinar si el rol del Estado ha sido un limitante en el uso de la carretera Interoceánica Sur por parte de empresas peruanas. Para ello, se realizó un tipo de investigación cualitativa descriptiva-explicativa, a través de entrevistas a profundidad, como técnica de recolección de datos, las cuáles fueron aplicadas a los representantes del sector público de las siguientes instituciones: MTC, MINCETUR, PROMPERU, COMEX y ADEX; y del sector privado, de las siguientes empresas: AC Prologistic Perú, Yura, São João, Derteano & Stucker y Odebrecht. Las conclusiones obtenidas en la investigación son: la calidad de la infraestructura no ha sido un limitante para el uso de la carretera Interoceánica Sur entre la región sur del Perú, Brasil y Bolivia; el costo de la infraestructura no ha sido un limitante para el uso de la carretera Interoceánica Sur entre la región sur del Perú, Brasil y Bolivia; los servicios conexos si han sido una limitante para el uso de la carretera Interoceánica Sur entre la región sur del Perú, Brasil y Bolivia; la triada infraestructura-transporte-logística si ha sido una limitante para el uso de la carretera Interoceánica Sur entre la región sur del Perú, Brasil y Bolivia y que el rol del Estado si ha significado una limitante para el uso de la carretera Interoceánica Sur entre la región sur del Perú, Brasil y Bolivia.

Palabras clave: Interoceánica; triada; infraestructura; transporte; logística

Factors that limit the use of the South Interoceanic highway in the commercial exchange
between the southern region of Peru with Brazil and Bolivia

ABSTRACT

The purpose of the present investigation is to determine the limiting factors of the use of the southern interoceanic highway in the commercial exchange between the southern region of Peru with Brazil and Bolivia, whose specific objectives are: to determine if the quality of the infrastructure has been a limiting in the use of the interoceanic South highway by peruvian companies; determine if the cost of infrastructure has been a limitation in the use of the interoceanic south highway by peruvian companies; determine if the related services have been a limitation in the use of the interoceanic south highway by Peruvian companies; determine if the triad: Infrastructure-Transport-Logistics has been a limitation in the use of the south interoceanic highway by peruvian companies; determine if the Role of the State has been a limitation in the use of the South Interoceanic Highway by Peruvian companies. To this end, a type of descriptive-explanatory qualitative research was conducted, through in-depth interviews, as a data collection technique, which were applied to representatives of the public sector of the following institutions: MTC, MINCETUR, PROMPERU, COMEX and ADEX; and from the private sector, from the following companies: AC Prologistic Peru, Yura, São João, Derteano & Stucker and Odebrecht. The conclusions obtained in the investigation are: the quality of the infrastructure has not been a limitation for the use of the Interoceanic South highway between the southern region of Peru, Brazil and Bolivia; the cost of the infrastructure has not been a limitation for the use of the Interoceanic South highway between the southern region of Peru, Brazil and Bolivia; the related services if they have been a limitation for the use of the Interoceanic South highway between the southern region of Peru, Brazil and Bolivia; the infrastructure-transport-logistics triad has been a limitation for the use of the Interoceanic South highway between the southern region of Peru, Brazil and Bolivia and that the role of the state has meant a limitation for the use of the Southern Interoceanic highway between the southern region of Peru, Brazil and Bolivia.

Keywords: Interoceanic; triad; infrastructure, transport, logistic

TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCION.....	7
1 CAPITULO I. MARCO TEORICO	10
1.1 TEORÍAS RELACIONADAS AL TEMA DE INVESTIGACIÓN.....	10
1.1.1 La Infraestructura en el Comercio y el Desarrollo Económico. Informe sobre el comercio mundial (2004) – Organización Mundial del Comercio.....	10
1.1.2 Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales por la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL (2010).....	13
1.1.3 Análisis de Alternativas para la utilización de la Carretera Interoceánica.....	15
1.2 DEFINICIÓN DE CONCEPTOS BÁSICOS	19
1.2.1 Definición de infraestructura	19
1.2.2 Transporte	20
1.2.3 Logística	21
1.2.4 Estado	22
1.2.5 Servicios Conexos	22
2 CAPITULO II. METODOLOGIA DE INVESTIGACION.....	24
2.1 MARCO METODOLÓGICO.....	24
2.1.1 Tipo de Investigación	24
2.1.2 Metodología de la investigación.....	24
2.1.3 Técnicas e instrumentos de la investigación.....	25
2.1.4 Guía de preguntas	26
2.1.5 Muestra de la investigación	26
2.1.6 Contexto	28
2.2 PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN	30
2.2.1 Propósito de la investigación.....	30
2.2.2 Justificación.....	30
2.2.3 Problema General	30
2.3 PLANTEAMIENTO DE LOS OBJETIVOS	30
2.3.1 Objetivo General.....	30

2.3.2	Objetivos Específicos	30
2.4	PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS	31
2.4.1	Hipótesis General	31
2.4.2	Hipótesis Específicas	31
3	CAPITULO III. ANALISIS DE RESULTADOS.....	33
3.1	SEGMENTO1: SECTOR PUBLICO.....	33
3.1.1	Categoría 1: Calidad de la Infraestructura	33
3.1.2	Categoría 2: Costo de la Infraestructura	34
3.1.3	Categoría 3: Servicios Conexos.....	35
3.1.4	Categoría 4: Triada Infraestructura-Transporte-Logística.....	35
3.1.5	Categoría 5: Rol del Estado	37
3.2	SEGMENTO 2: SECTOR PRIVADO	38
3.2.1	Categoría 1: Calidad de la Infraestructura	38
3.2.2	Categoría 2: Costo de la Infraestructura	40
3.2.3	Categoría 3: Servicios Conexos.....	40
3.2.4	Categoría 4: Triada Infraestructura-Transporte-Logística.....	41
3.2.5	Categoría 5: Rol del Estado	43
4	CAPITULO IV. DISCUSION DE RESULTADOS.....	46
4.1	HALLAZGOS DE LA INVESTIGACIÓN	46
4.1.1	Discusión de los resultados de la primera categoría: Calidad de la infraestructura.....	46
4.1.2	Hallazgos de los resultados de la segunda categoría: Costos de la infraestructura.....	47
4.1.3	Hallazgos de los resultados de la segunda categoría: Servicios conexos	47
4.1.4	Hallazgos de los resultados de la segunda categoría: Triada infraestructura, transporte y logística.....	48
4.1.5	Hallazgos de los resultados de la segunda categoría: Rol del Estado	49
5	CONCLUSIONES	50
6	REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	51
7.	ANEXOS	53

INTRODUCCION

La infraestructura se considera como un activo público y la habilitación de esta en una nación, logra que su economía tenga una serie de efectos positivos para el desarrollo de las actividades privadas, además, logra acercar a las personas y ciudades acortando distancias y generando mayor interacción entre los habitantes de las diferentes regiones de un mismo país brindándole la oportunidad de llegar a otros países para generar intercambios comerciales y culturales.

Por otro lado, la integración es una actividad constante en todo proceso comercial. La eliminación de las barreras comerciales entre los países permite obtener provecho de sus ventajas comparativas y; así, fortalecer su posición en el comercio internacional. En esas circunstancias se escribe la relación de la carretera Interoceánica Sur integrada por Perú y Brasil, además, de ser una necesidad política y la unión de los océanos Atlántico y Pacífico que también serviría para crear una ruta alterna hacia otras latitudes. Dicha carretera fue construida como parte de la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

Brasil es una potencia económica mundial con un proceso en crecimiento sostenible, lo cual debería favorecer al Perú por su cercanía geográfica. Bolivia es un país rico en recursos. El crecimiento económico de este país se encuentra apoyado en las exportaciones de gas natural y de productos mineros. La región peruana de Madre de Dios es conocida no solo por su megadiversidad, sino también por la especial dinámica socioeconómica y ambiental que presenta, por la falta de una adecuada estrategia de ordenamiento territorial, y por el desarrollo de un megaproyecto de infraestructura vial: la carretera Interoceánica Sur.

La carretera Interoceánica Sur comenzó su funcionamiento en el año 2010 y luego de casi 10 años de su construcción la evolución de la relación comercial entre Perú, Brasil y Bolivia no ha mostrado grandes incrementos ni un aprovechamiento por parte de las empresas peruanas.

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo determinar los factores limitantes del uso de la carretera Interoceánica Sur, los cuales impiden que se realice el intercambio comercial entre la región sur del Perú; los departamentos de Cusco, Arequipa, Puno, Tacna, Moquegua y Madre de Dios y las regiones cercanas de Brasil, los Estados de Acre y

Rondonia y Bolivia, los departamentos de Beni y Pando. Entre los posibles factores registramos: La calidad de infraestructura, costo de la infraestructura, servicios conexos, triada-infraestructura-transporte-logística y rol del Estado. Al menos uno de ellos genera la problemática en estudio. Esto a pesar de que, es su concepción, la IIRSA se mostraba como una de las infraestructuras más novedosas de los últimos tiempos, la que iba a dinamizar el comercio con Brasil y Bolivia.

Con base a la evidencia empírica surgen diversas interrogantes sobre este megaproyecto. ¿Dónde están los camiones con mercancías que van a Brasil y Bolivia de Perú y viceversa? ¿Qué ha sucedido con las metas del estado en fomentar el comercio exterior al país sudamericano con la economía más grande? y ¿Qué está impidiendo que el comercio exterior se desarrolle en magnitudes importantes? El gobierno peruano ha hecho una inversión cuestionada por las características económica sobredimensionada, además que fue aprobado apresuradamente obviándose procesos administrativos básicos para hacer viable su ejecución. La relevancia de la presente tesis se presenta en la importancia de evaluar los efectos de megaproyectos realizados en el país mediante el convencimiento de que serían fuentes de desarrollo económico.

El desarrollo de la presente tesis consta de los siguientes capítulos:

En el primer capítulo se presenta el marco teórico, dentro del que se especifican teorías sobre la infraestructura, transporte, logística y las alternativas para el uso de la Interoceánica Sur en el intercambio comercial.

En el segundo capítulo, se ha realizado un estudio descriptivo con el objetivo de determinar los factores que han limitado el desarrollo comercial en la zona de estudio indicada. Para dar respaldo a la investigación se han realizado entrevistas a los agentes involucrados, tales como instituciones públicas y empresas privadas.

En el tercer capítulo, se encuentra el análisis de los resultados, llegando a la respuesta de la pregunta de investigación.

En el cuarto capítulo, se harán las discusiones de los resultados, como hallazgos, barreras y brechas.

Finalmente, en el quinto capítulo y de acuerdo con los resultados, se puede deducir que los factores que han limitado el uso de la carretera interoceánica entre la región sur del Perú con

Brasil y Bolivia serían: servicios conexos, triada-infraestructura-transporte-logística y rol del Estado. Puesto que ambos segmentos entrevistados coinciden en que estos tres factores no se han implementado adecuadamente. Es por esta razón que no se estaría aprovechando adecuadamente la infraestructura existente.

1 CAPITULO I. MARCO TEORICO

En la presente investigación se busca determinar cuáles serían los factores que estarían impidiendo la relación comercial entre la región sur del Perú con Brasil y Bolivia mediante la carretera Interoceánica Sur.

En el Perú se invirtió en un megaproyecto de infraestructura denominada Interoceánica Sur, la cual unía a los países de Latinoamérica y al Perú mediante la región Madre de Dios con Brasil y Bolivia, al ser Brasil una de las economías más grandes en Sudamérica, Perú vio una oportunidad para generar relación comercial con este país; sin embargo, a más de diez años de la construcción de esta carretera, los resultados no se habrían dado como se tenía esperado.

A continuación, se presenta una síntesis de teorías relacionadas al tema de investigación que servirán como marco teórico para la presente tesis.

1.1 Teorías relacionadas al tema de investigación

1.1.1 La Infraestructura en el Comercio y el Desarrollo Económico. Informe sobre el comercio mundial (2004) – Organización Mundial del Comercio

En el informe sobre el Comercio Mundial: “La Infraestructura en el Comercio y el Desarrollo económico” (2004) publicado por la Organización Mundial del Comercio examina la manera en que la infraestructura y los servicios de infraestructura esenciales apoyan el comercio, y la manera en que afectan al mismo la calidad, el costo de la infraestructura y los servicios conexos. Los servicios de infraestructura son dependientes a las imperfecciones del mercado que requieren reglamentación estatal, sin embargo, todos los cambios tecnológicos han transformado el entorno competitivo en que se prestan. Asimismo, para hacer que los servicios de infraestructura sean lo más eficiente posible, puede que se consideren necesarias medidas de política estatal y reformas reglamentarias, complementando las políticas comerciales, ya que las ganancias que se obtienen del comercio van a depender de la calidad de la infraestructura y los servicios conexos. Es necesaria la intervención estatal para

asegurar la eficiencia de la infraestructura, ya que esta puede ser considerada como un bien público.

De acuerdo al servicio del transporte, el informe sobre el Comercio Mundial (2004) expone que para determinar el costo de transporte en los diferentes países influyen varios factores, pero algunos de estos son la distancia de los principales mercados, las características geográficas, la magnitud de los desequilibrios comerciales del país, el tipo de producto que un país exporta o importa, el grado de utilización de contenedores en el transporte, el tráfico por rutas determinadas, la calidad de la infraestructura de transporte y la eficiencia de los servicios de transporte conexos. No obstante, “los costos de transporte altos son un obstáculo para el comercio, aunque las diferencias entre los países respecto al costo del transporte se convierten en ventajas y afectan al volumen y la composición del comercio” (p.124). En trabajos publicados sobre la relación entre los costos de transporte y el comercio captan solo parte del impacto global de los costos de transporte en el comercio, y existen dos razones para ello. La primera, es que los índices utilizados generalmente para la estimación (el coeficiente c.i.f./f.o.b.) son una medida que se considera imperfecta de los costos de transporte, por lo que se subestiman en ellos la caída reciente de las tarifas de flete por los avances tecnológicos y la reducción del costo del transporte aéreo. La segunda, el papel que desempeñan los costos de transporte en el crecimiento del comercio es más complejo y amplio del que se capta a través de un análisis realizado usando un índice global de los costos de transporte. Es importante mencionar, que la dinámica del crecimiento del comercio y los cambios en la composición del comercio son determinadas por las variaciones en los precios relativos de los distintos modos de transporte, la reducción del precio relativo del transporte a larga distancia y el aumento de la velocidad del transporte. Para lograr una comprensión mayor de las causas y las consecuencias para el bienestar del crecimiento del comercio es necesario medir de manera detallada los costos de transporte y tener en cuenta las variaciones relativas en el transporte por mar, por tierra y también por aire.

Por otro lado, al hablar de cómo la calidad de la infraestructura de transporte afecta el comercio, el Informe sobre el Comercio Mundial (2004) explica dos maneras: la primera, la mala calidad de la infraestructura aumenta los costos totales de transporte al aumentar los costos de transporte directos y el tiempo de entrega, ya que los costos de transporte y la falta de infraestructura reducen los ingresos potenciales de los productores locales, además que la falta de infraestructura tiene un impacto negativo en los ingresos nacionales. La segunda,

es que se ha demostrado que la infraestructura pública, incluida la infraestructura de un transporte, afecta al comercio mediante su efecto en la ventaja comparativa de un país. Yeaple y Golub (2002) han cuantificado la medida en que la infraestructura pública explica las grandes diferencias internacionales en la productividad total de los factores que existen al nivel sectorial. Un factor significativo en el aumento de la productividad de un sector y en la especialización de la producción de un país es la existencia de una buena infraestructura vial.

Los servicios de infraestructura y los servicios conexos interactúan con el comercio de bienes y servicios de una forma compleja. Ya que el costo y la calidad de los servicios de infraestructura son determinantes importantes del volumen y el valor del comercio internacional por la repercusión que tienen en los costos de las transacciones transfronterizas (p. 132). También, en que razón de que los sectores difieren en términos de la intensidad con que usan los servicios de infraestructura, la calidad y el costo de esos servicios afectan también a las pautas de la ventaja comparativa y la especialización internacional. Un ejemplo de esto puede ser la “existencia de servicios de infraestructura fiables y eficaces en términos de costo es más importante para el comercio dentro de redes de producción internacionales en las industrias avanzadas que para el comercio de productos básicos no perecederos” (2004; p.133). por último, el comercio de servicios de infraestructura puede mejorar la calidad y la eficacia en función del costo de esos servicios, lo que llevará a que el comercio de servicios de infraestructura estimulará el comercio en otros sectores mediante el canal de los costos de transacción.

Los servicios de infraestructura están sujetos a imperfecciones del mercado como lo son las externalidades de las redes, a economías de escala significativas y las fallas de coordinación. El informe sobre el Comercio Mundial (2004) afirma que la infraestructura básica tiene generalmente el carácter de un bien público; es por ello que, en razón de las imperfecciones del mercado, es necesaria una reglamentación estatal e intervención del gobierno en el suministro de infraestructura básica. En algunas ocasiones, las imperfecciones del mercado tienen dimensiones internacionales, lo que afecta a la interfaz entre los sistemas de transporte y comunicaciones nacionales e internacionales, donde se necesitan normas comunes o compatibles. Además, que afecta también a esferas en que el arbitraje reglamentario internacional puede menoscabar la reglamentación interna.

1.1.2 Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales por la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL (2010)

La división de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL (2010) analiza como una triada la infraestructura-transporte-logística como un sistema holístico, y no en partes separadas. Las políticas públicas dirigidas a la infraestructura y al transporte se han manejado de manera disociada e implementado de forma diferenciada de acuerdo a los modos de transporte, lo que impide hacer una provisión eficiente de bienes de uso público e interés estratégico. Ya que, en varios casos, se puede afirmar como las políticas públicas orientadas a la infraestructura y transporte es planificada en un ministerio, lo implementa otro y la regula otro distinto que no fue incluido en el diseño de la política. Por otro lado, la logística se deja de lado del planeamiento del transporte y de la infraestructura, aun cuando se sabe que es un elemento fundamental.

Se debe entender que la infraestructura, transporte y logística conforman una triada básica para el desarrollo económico de un país. La infraestructura es un elemento central en el desarrollo de los países, en el aspecto económico como en el aspecto social, ya que se ha evidenciado que ante una mejora en la provisión de infraestructura se espera que la economía crezca, como resultado de una mejor conectividad, reducción de los costos de transporte y mejorarían en la cadena logística en general. No solo se incrementa la competitividad y reduce los costos de producción, sino que facilita el desarrollo social de las regiones más desamparadas económica y socialmente, y también la prestación eficiente de servicio conexos que favorecen e impulsan el desarrollo de ventajas competitivas, tanto nacionales como regionales, así como un mayor grado de especialización productiva. El transporte, también es un elemento central en el desarrollo económico de los países, ya que permite el desplazamiento de personas, materias primas y productos finales mediante las redes de transporte que son diseñadas para cumplir con despachos en tiempo y forma al menor costo posible tanto a nivel local, nacional o internacional. Además, que este elemento tiene un aspecto social, ya que proporciona y mejora la movilidad necesaria para acceder a los servicios asistenciales básicos por parte de toda la población, incluyendo principalmente la población rural, y a los sectores menos favorecidos. Es por ello, que el transporte es necesario para viabilizar las medidas de desarrollo social que implementa el Estado.

Existe una relación entre la infraestructura y los servicios de transporte que hacen uso de ella, como se mencionó anteriormente, sin embargo, es común que, en Latinoamérica, que las políticas de diseño y provisión de infraestructura estén separadas de las de operación y promoción del transporte. Esto ocurre según la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL (2010) entre otros factores, por la duplicidad de funciones y en la abierta competencia entre organismo del Estado, lo que afecta la eficiencia de la intervención pública o privada propuesta. Se han evidenciado casos donde el ministerio de infraestructura u obras publicas encargado del diseño de la infraestructura, existe por separado del de transporte, como si la infraestructura y los servicios de transporte que la usan pudieran existir de manera independiente.

Por otro lado, al hablar de la importancia de la logística, se puede decir, que se sustenta en la infraestructura y el transporte como elementos fundamentales en su propósito de disponer de los inventarios de forma eficaz y eficiente; también, que “esta concepción tiene implícita la idea de integración, lo que permite una disposición eficiente de servicios de infraestructura de transporte y asociados, maximizando el aporte de estos a la mejora de la productividad de los factores y la competitividad de las economías” (2010; p. 15). En la medida en que se logre mejorar el desempeño logístico de una economía se podrá reducir más el costo de comercialización, obteniendo mayor competitividad, estimulando nuevas inversiones, brindando mayor nivel de satisfacción a los clientes del exterior y ganar nuevos mercados. Así pues, “la logística se desempeña como una parte integral del sistema productivo que impacta significativamente en los resultados de las empresas de la economía; pero al mismo tiempo, al impulsar un mayor dinamismo económico y facilitar la distribución de productos para abaratar costos, la logística también opera como una herramienta para promover la distribución de la riqueza, organizar los territorios y servir al desarrollo económico y social” (2004; p.18). La logística se ha convertido en un motor de la competitividad de la industria y el comercio al poner en el foco del análisis la carga y los servicios de valor agregado que se le puedan proveer por sobre el modo de transporte que la moviliza; lo que lleva a permitir que el surgimiento de sistemas logísticos complejos que se basan en la sincronización de procesos y la retroalimentación de información que dan origen a esquemas multimodales de transporte, que se definen según las características de la carga, tiempo, distancia y geografía que deben recorrer y que aprovechan las ventajas de cada modo de transporte a favor de la competitividad de la economía al reducir el tiempo y el costo del transporte de los productos comercializados. Es por esto, que la triada infraestructura-transporte-logística debe

comprenderse como un sistema indivisible e interrelacionado, que funciona para incrementar la competitividad de la economía y la productividad de los factores y reducir la pobreza, ya que operan como mecanismos dinamizadores económico-sociales.

Es necesaria una política integral de infraestructura, transporte y logística, ya que, en primer lugar, la infraestructura, que es inseparable y conforma un mercado cuyas características impiden la formación de precios solamente mediante la acción de la oferta y demanda; en segundo lugar, el transporte, el cual produce externalidades negativas como lo son la contaminación, congestión, accidentes, entre otros y por último, la logística, que requiere de la coordinación de múltiples entidades y sectores, y de una estrategia de implementación. Además, es fundamental que se requiera de una planificación y regulación activa por parte del Estado, lo cual refuerza la participación de las diferentes formas de asociaciones público-privadas. Para lograr impulsar la “competitividad, el comercio y el desarrollo económico y social de un país, se requiere de una estrategia integral de infraestructura, transporte y logística nacional clara, compartida, sostenida en el tiempo y coordinada a nivel regional para aprovechar las sinergias de los corredores e infraestructura que desarrollan los otros países” (2010; p. 27).

1.1.3 Análisis de Alternativas para la utilización de la Carretera Interoceánica

Promperú (2015) en su informe “Análisis de alternativas para la utilización de la Carretera Interoceánica” plantea que la construcción de la Carretera Interoceánica es consecuencia de los acuerdos tomados por los países Sudamericanos que firmaron en el año 2000 la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA. Como resultado de esta iniciativa, se acordó unir de Este a Oeste de América del Sur. Esta construcción ha sido uno de los proyectos de desarrollo más importantes emprendidos por los últimos gobiernos, no solo por el monto de inversión (cercano a los USD 1,100 millones), sino también por el significado geopolítico que tiene.

La Iniciativa IIRSA a lo largo de sus diez años de trabajo, se constituyó como un foro esencial de los doce países para la planificación de la infraestructura del territorio Sudamericano con una visión regional y compartida de las oportunidades y obstáculos del subcontinente. En el marco de IIRSA, por primera vez, América del Sur actuó como una

unidad singular e integrada para crear una Cartera de Proyectos de Infraestructura en los sectores de transporte, energía y comunicaciones.

La conformación de la Cartera de Proyectos ha sido posible a partir del desarrollo y la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa como parte del plan de trabajo de los primeros 10 años de la Iniciativa IIRSA. Esta metodología parte de la identificación de Ejes de Integración y Desarrollo (EID), los cuales organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos.

La visión de Ejes de Integración y Desarrollo profundiza la vinculación de los proyectos con sus espacios y la mejor funcionalidad logística de las inversiones. Así, el proceso de planificación territorial indicativo ha permitido identificar los grupos de proyectos que mayor impacto esperado tendrían en relación con el desarrollo sustentable de sus áreas de influencia. No obstante la trascendencia geopolítica que implica tener una carretera que una a Perú con Brasil y el hecho que después de más de 500 años estos países que han estado de espaldas, uno mirando al Océano Pacífico y otro al Océano Atlántico, se encuentren; vemos que la Carretera Interoceánica aun no es utilizada en su verdadera magnitud como una herramienta de integración que impacte en el día a día de las personas que viven en su área de influencia - foreland, departamentos de Arequipa, Cuzco, Madre de Dios, Moquegua, Puno y Tacna en Perú, Acre y Rondonia en Brasil y Beni y Pando en Bolivia.

Sin embargo, existe una serie de factores que han dificultado que este proceso de integración se concrete. Estos factores responden a cuestiones de índole de tamaño de mercado, el aislamiento geográfico, las dificultades logísticas que presenta la zona, la legislación de tres países que no necesariamente esta armonizada, entre otras razones. Aun se requiere de un análisis más profundo de las diversas variables y también se necesita el desarrollo de infraestructura que permita utilizarla actualmente disponible y no desperdiciar esta inversión de grandes proporciones. Una de las respuestas preliminares que se encuentran en este trabajo es la necesidad de tener una visión “trinacional” del problema pues las relaciones de causa y efecto se comparten entre los tres países.

Ante esta realidad, se plantea que existe la necesidad de plantear soluciones a la problemática de la integración económica de la zona seleccionada a nivel de los tres gobiernos (Brasil – Bolivia – Perú) pues la similitud de sus problemas y sus poblaciones, su aislamiento geográfico, la infraestructura logística compartida entre otras razones genera una correlación

de causas y efectos que repercuten en los tres países. Por ejemplo, si un camión peruano con carga de ultramar con destino Cobija se demora en Assis por algún inconveniente con la aduana brasileña, afecta al transportista peruano que requiere retornar lo más rápido posible, también afecta al importador boliviano que requiere su mercadería y eventualmente a algún exportador brasileño o boliviano que necesita ese camión para hacer una exportación.

Por otro lado, este tipo de infraestructuras han sido consideradas en los acuerdos de integración de los cuales hay normas de carácter supranacional que dan el marco legal necesario. La Decisión 399 de la CAN indica en su artículo 188 que “Los Países Miembros adoptarán las medidas necesarias que permitan el establecimiento y organización de Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) o de Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF), en cada uno de los cruces de frontera habilitados para el transporte internacional por carretera”. Además, en su artículo 189, indica que los organismos nacionales competentes adoptarán las acciones necesarias para su funcionamiento, conjuntamente con las autoridades nacionales de los distintos sectores que ejercen el control y prestan servicios complementarios en las fronteras. Para la prestación de los servicios que deben proporcionar los CENAF o los CEBAF, los organismos nacionales competentes, conjuntamente con las demás autoridades referidas en el párrafo anterior, adoptarán manuales de procedimiento binacionales que faciliten su funcionamiento.

Finalmente, existe un severo desbalance entre la carga de ida y vuelta de y hacia cualquiera de los mercados de interés lo que impide generar un flete terrestre competitivo. A modo de comparación, un flete Lima – Arequipa- Lima para un camión de 30 TN tiene un costo de aproximadamente USD 2,000 a USD 2,500 para 2,000 kilómetros, esto es aproximadamente USD 1.25 por kilómetro. Un flete Arequipa – Río Branco tiene un costo de USD 5,500 para 1,300 kilómetros esto es USD 4.23 por kilómetro. Es evidente que se requiere conseguir carga de retorno o viajes redondos (round trip) para que este flete sea menor. En este sentido se debe contar con carga brasileña o boliviana de y hacia ultramar que se movilice por carreteras peruanas y se embarque en Matarani o Ilo.

Para reducir los fletes terrestres y permitir que exportaciones peruanas ingresen a las zonas de interés con costos competitivos, se requiere de una masa crítica que de viabilidad económica a la operación. La opción que se recomienda es que la carga de exportación e importación brasileña y boliviana con destino y origen a puertos del Asia sea embarcada o desembarcada por los puertos de Ilo y Matarani. Estas acciones permitirán generar un flujo

de carga que incrementara la masa crítica requerida que permita una reducción importante en los fletes de exportación peruana. La carga de exportación brasileña de la zona foreland que se puede captar está calculada en aproximadamente 10,000 contenedores, volumen suficiente para generar el flujo requerido. Para consolidar este aspecto, es necesario que se den las facilidades logísticas y administrativas para permitir el libre tránsito de esta mercadería. Además, se necesita incrementar la exportación de productos que generen una masa crítica suficiente que permita incrementar el tráfico en la zona de influencia.

1.2 Definición de conceptos básicos

1.2.1 Definición de infraestructura

En la revista Plataforma Internacional de Recuperación (2014), las Naciones Unidas definen a la infraestructura como el conjunto de estructuras físicas y organizativas, redes o sistemas necesarios para el funcionamiento óptimo de una determinada sociedad y su economía. Los diversos componentes de la infraestructura pueden existir en el sector público o en el sector privado, “dependiendo como son poseídos, administrados y regulados (compartido con el sector gubernamental/privado según sea la propiedad y la administración, según ocurre en algunos casos)” (2014; p. 2).

Según la (RAE, 2017) la infraestructura se conforma por los elementos o servicios que se consideran como indispensables para la creación y funcionamiento de una determinada organización. Siguiendo esta línea, la cámara chilena de la Construcción (2014) ve a la infraestructura un elemento que “constituye un pilar del desarrollo social y económico” (2014; p.5) y que además es fundamental para las posibilidades de desarrollo. Por otro lado, el Banco Mundial, ve este concepto como el “representante de las ruedas de la actividad económica”.

Según los conceptos investigados, se puede afirmar que la infraestructura es necesaria para el desarrollo económico, social y también para la integración del país, principalmente en el mundo globalizado en el que se vive actualmente. (Cerdeña, 2012) estudia el concepto desde una perspectiva macroeconómica y afirma que “generalmente se admite que la inversión pública en infraestructuras constituyen un soporte básico para estimular el crecimiento económico de un país” (2012; p. 34), ya que esta es la base en la cual se apoyan las diversas actividades privadas y estatales, haciendo posible la existencia de mercados más eficientes, ya sea porque su desarrollo modifica los costes de transporte de las mercancías o porque su desarrollo puede alterar la oferta de bienes y servicios en una área determinada.

Por último, (Villar, 2000) propone una caracterización de las infraestructuras públicas, considerando estos tres elementos: Primero, todas ellas constituyen instalaciones u obras artificialmente creadas por el hombre, mediante un equipo interdisciplinario de profesionales como ingenieros, urbanistas, arquitectos, diseñadores, etc. Segundo, tienen una eminente finalidad pública, que consiste en proveer de un determinado servicio de interés común o de

un uso de orden general (ya sea que se cobre o no por dicho servicio o uso), y tercero, la titularidad de las infraestructuras públicas corresponde a la Administración del Estado. Así pues, para saber si se está en presencia de una infraestructura pública, debe contener estas tres características fundamentales.

1.2.2 Transporte

Al hablar del transporte como concepto, (Salazar, 2001) expone que su función es la integración de las personas y los bienes en ámbitos geográficos, “para ampliar el marco económico en que se desarrollan las actividades humanas; es trasladar bienes de aquel sitio donde su utilidad es baja a otros lugares donde su utilidad es mayor” (2001; p. 29). Lo relaciona con la satisfacción de necesidades de desplazamiento que tienen objetivos comerciales. Para el autor, el transporte cumple con dos funciones, las cuales son: agregar valor a lo transportado y satisface una demanda humana o industrial. Los bienes pasan a ser movilizados porque en su lugar de origen tienen un valor y en su destino otro.

Por otra parte, (Segundo, 2008) expone que es un elemento importante y necesario en el sistema económico, sobre todo cuando los mercados locales de insumos y de bienes finales encuentran límite; para que la producción continúe aumentando se es necesario transportar mayores volúmenes de insumos. Así pues, el transporte va a permitir el desarrollo de dos mercados al mismo tiempo, proporcionando las condiciones para el crecimiento económico.

Se afirma que el transporte permite un mayor crecimiento económico y un aumento del tamaño del mercado. Juega un rol importante en la economía, ya que se considera un factor clave en la determinación de costos para los diversos bienes y servicios que se comercializan en un mercado determinado que cada vez es más exigente y cambiante. El transporte es fundamental para el traslado de insumos, materias primas y productos terminados para diferentes industrias, clientes y mercados.

En el sistema de transporte juega un papel decisivo en las sociedades globalizadas actuales, y es por ello que se asocia con las relaciones económicas entre las regiones. Además, que también es importante dentro de la cadena logística, en los procesos de aprovisionamiento, distribución y productivos.

1.2.3 Logística

La logística el Consejo de Gerencia Logística (Council of Logistic Management – CLM), la conceptualiza como un proceso donde se planifica y controla, de una manera eficiente y efectiva el flujo y almacenamiento de materias primas, inventarios, productos terminados, servicios e información relacionada, desde un determinado punto de origen, hasta el punto de destino, satisfaciendo las necesidades del cliente, incluyendo los movimientos internos y externos, como las operaciones de exportación e importación. Es por ello que la logística puede entenderse como el conjunto de actividades de diseño y dirección que deben emplearse de forma racional y coordinada con el fin de proveer a los clientes los productos y servicios, maximizando los recursos.

Desde una perspectiva de gerencial-empresarial, la logística se comprende como una estrategia esencial para manipular de forma integral la cadena de suministros, con el fin de lograr el balance óptimo entre las necesidades del cliente y los recursos disponibles de la empresa; y el desempeño se evalúa mediante el servicio al cliente final. Es por ello, que la logística se considera como una estrategia que beneficia a quien la utilice para lograr el éxito de mercado y financiero que al final podrá marcar su aspecto diferenciador y competitividad en el mundo globalizado actual.

Para (Ballou, 2004) la logística “gira en torno a la creación de valor: valor para los clientes, los proveedores y los accionistas de la empresa” (2004; p.13); reduciendo los costos y maximizando los beneficios logístico que se incluyen en los derivados de las relaciones entre los miembros del canal de suministro, como lo expone (Rutner & Langley, 2000). Sin embargo, es importante señalar que para el buen funcionamiento de la logística es importante los beneficios derivados de establecer y fortalecer las relaciones entre los miembros del canal de suministro y la aplicación de las tecnologías de la información y la comunicación logística. Se afirma que la logística se desarrolla mediante una serie de actividades en cadena y de forma interrelacionada, es así como este proceso comprende el estudio integrado de funciones básicas de la organización, la gestión de aprovisionamientos, la gestión de producción y la gestión de distribución.

1.2.4 Estado

El concepto de Estado se puede entender de manera amplia como el territorio sometido a un único poder, y es una forma de organización del poder que va a estructurar la vida social a través del acto de imponer ciertas maneras de comportamiento. Para (Jessop, 1982) el Estado es una relación social que se comprende como un “conjunto de instituciones, organizaciones, fuerzas sociales y actividades, incrustadas y reguladas socialmente, seleccionadas de manera estratégica y organizadas alrededor de la toma de decisiones que son vinculantes colectivamente para una comunidad política imaginaria” (1983; p.35).

Según (Aldo, 2004) considera el Estado a través de tres nociones básicas de la teoría política, las cuales son: I. como una asociación o comunidad incluyendo a una institución de gobierno; II. Como una dimensión de la sociedad, cubriendo u oponiéndose a otras dimensiones sociales; III. Como un aparato para el gobierno, la administración y la coerción. Sin embargo, en la misma línea, (Weber, 1919) define este concepto con la perspectiva de la modernidad como una asociación necesaria que organiza la dominación; es la autoridad central que se ejerce sobre un pueblo dentro de un territorio determinado.

Ahora bien, el Estado a través del gobierno tiene dos funciones en el sistema económico, las cuales son: la primera, ser un agente económico, ya que es propietario de factores productivos, y la segunda, es cumpliendo labores que lo diferencian de otros agentes económicos, ya que debe custodiar por el cumplimiento de las leyes económicas de la nación a través de su autoridad y carácter universal. Para (López, 2015) el Estado cumple cuatro funciones esenciales: regulación, asignación, redistribución y estabilización, así pues, controla el funcionamiento del sistema económico nacional y crea un ambiente de confianza para que los demás agentes económicos puede ejercer sus funciones con regularidad. El estado debe asegurar las condiciones para el buen desarrollo de la economía, solucionando los problemas económicos que tengan carácter nacional. El buen funcionamiento del Estado va a depender de la buena gestión de los gobernantes, teniendo responsabilidad de las funciones económicas de Estados, buscando el desarrollo de la nación.

1.2.5 Servicios Conexos

Para CEPAL (2010) los servicios conexos vendrían a ser aquellos servicios que están relacionados a las operaciones que se desarrollen en una carretera y que son fundamentales

para garantizar su calidad, confiabilidad, continuidad y seguridad. La prestación eficiente de servicios conexos favorece el desarrollo de ventajas competitivas, tanto nacionales como regionales, así como un mayor grado de especialización productiva. Además, son parte de los elementos que determinan el desempeño de la logística.

2 CAPITULO II. METODOLOGIA DE INVESTIGACION

2.1 Marco Metodológico

2.1.1 Tipo de Investigación

Para la elaboración de la tesis, se empleará el enfoque cualitativo descriptivo-explicativo basado en la teoría fundamentada de Hernández (2014), la cual tiene como propósito elaborar suposiciones fundamentadas en la experiencia de hechos reales y concretos desde la perspectiva de los actores de los segmentos establecidos. Es por ello, que se realizarán entrevistas a profundidad para obtener una respuesta y validar la hipótesis de la presente investigación.

Corbin y Strauss (2002) señalan que “el término de investigación cualitativa, entendemos cualquier tipo de investigación que produce hallazgos a los que no se llega por medio de procedimientos estadísticos u otros medios de cuantificación” (pp. 19 -20).

Asimismo, se empleará el enfoque descriptivo porque expresa las características y particularidades de una población o un fenómeno en proceso de estudio. Corbin y Strauss (2002) señalan que “la descripción se necesita para expresar lo que está pasando, como se ve el panorama, que está haciendo la gente en él y así sucesivamente” (p. 26).

2.1.2 Metodología de la investigación

Tal como se menciona en el acápite precedente, la metodología a emplear para la elaboración de la presente tesis es de investigación cualitativa, la cual es recomendable cuando el tema de estudio ha sido poco abordado o no se han realizado investigaciones previas de ningún grupo social específico, de acuerdo a lo descrito por Marshall (2011) y Preissle (2008) como se cita en Hernández, 2014, p.358.

En el enfoque cualitativo, no necesariamente se prueban hipótesis o proposiciones teóricas; a menudo se guía en métodos de obtención de datos como las observaciones y las descripciones. El propósito de esta metodología es construir la realidad, desde la perspectiva de los observadores de un grupo social previamente establecido (Stoecker, 1991, Miles & Huberman, 1994, Grinnell, 1997 como se cita en Castro, 2010).

Asimismo, según Ñaupas, et.al. (2010) el enfoque cualitativo propicia y organiza actos únicos de interpretación, no busca verificar alguna teoría, por lo contrario, se aplica para interpretar hechos sociales. La teoría es una guía para los investigadores que buscan encontrar hechos y saber si esto tiene o no relevancia para el tema de investigación.

Según Muñoz (2011) las principales características de la investigación cualitativa son su seguimiento de método de investigación, no es direccional en un principio, ya que toma el rumbo que establece la propia investigación, la aplicación de la metodología no es lineal porque se extiende en todas las dimensiones conforme se desarrolla el estudio, permite la subjetividad del investigador y de la población estudiada y su aplicación tiene como fin aprender de la realidad y trata de descubrir las experiencias obtenidas.

2.1.3 Técnicas e instrumentos de la investigación

La técnica a utilizar será la entrevista a profundidad, pues mediante ella se logra una comunicación y la construcción de significados respecto a un tema de acuerdo a lo señalado por Janesick (1998, como se cita en Hernández, 2014, p.403). Según Ryen (2013) y Grinnell y Unrau (2011) como se cita en Hernández, 2014, p.403) las entrevistas se dividen en estructuradas, las cuales hacen referencia a la actividad del entrevistado siguiendo una guía de preguntas específicas y que se ciñe a ella bajo un estricto orden; en las semiestructuradas, el entrevistador maneja una guía de preguntas teniendo la libertad de introducir preguntas adicionales para obtener mayor información; y por último, las no estructuradas, en donde el entrevistador tiene toda flexibilidad de manejar la entrevista basándose en una guía general de contenido.

Sin embargo, Ñaupas et.al. (2010) define que la entrevista en la investigación cualitativa no es estructurada porque no se establecen preguntas fijas y precisas con antelación, es un diálogo libre y abierto entre dos personas o más sobre el tema de investigación. Además, según Ruíz Olabuénaga (2009, como se cita en Ñaupas et.al. 2010, p.379-381) los procesos que se manifiestan en la entrevista a profundidad son tres:

Proceso de interrelación: En la entrevista interactúan dos personas para intercambiar opiniones o información. La entrevista se dará cuando el entrevistado y el entrevistador coordinen las condiciones del tema de investigación a tratar, el lugar, el día y la hora a realizar.

Proceso de obtención de la información: Este proceso permite conocer las experiencias y significados profundos del entrevistado. Durante el desarrollo de la entrevista después de la pregunta inicial, el entrevistador deberá ir desarrollando preguntas más concretas.

Proceso del registro de la información: Para que este proceso se logre de manera efectiva, la entrevista se debe realizar en un lugar cómodo y discreto, donde no haya ruido para evitar la desconcentración del entrevistado y entrevistador.

De lo anterior, se rescata que la entrevista semiestructurada es la más adecuada para la presente investigación, bajo las consideraciones dispuestas por Hernández (2014). Sin embargo, se debe tener en cuenta que en ella se siguen tres procesos tal como lo menciona Ñaupas (2010).

2.1.4 Guía de preguntas

La elaboración de la guía de preguntas se basó en los objetivos establecidos para la presente investigación. Para ello, se empleó la técnica de lluvia de ideas y se tomó como referencia las categorías de los segmentos seleccionados.

La especificación de la guía de preguntas se encuentra en el anexo N.º 1.

2.1.5 Muestra de la investigación

A continuación, se detalla y justifica la importancia de los segmentos seleccionados:

Sector Público: En el sector público se ha reunido a la mayoría de las entidades que están involucradas en el desarrollo de infraestructura y desarrollo comercial con otros países, entre estos actores tenemos a:

- Ministerio de Transporte y Comunicaciones-MTC, entidad pública del estado peruano que se encarga de conectar e integrar al país a través del desarrollo de sistemas de transporte, y de la infraestructura de las comunicaciones y las telecomunicaciones. Además, promueve el desarrollo socioeconómico, la integración nacional, regional e internacional y facilita del comercio.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo-MINCETUR, es el encargado de llevar a cabo las negociaciones comerciales internacionales en el marco de la política

macroeconómica del gobierno y las normas de la Organización Mundial de Comercio (OMC), de la cual el Perú es socio constitutivo. En ese sentido el MINCETUR centra sus esfuerzos de análisis de los flujos de comercio y tendencias del comercio internacional en obtener mejores condiciones de acceso a los mercados internacionales para las exportaciones, maximizar los beneficios de la participación del Perú en los esquemas de integración y fomentar la inversión junto con la promoción del comercio internacional.

- Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el turismo-PROMPERU, organismo competente para formular, aprobar, ejecutar y evaluar las estrategias y planes de promoción de bienes y servicios exportables, así como de turismo interno y receptivo, promoviendo y difundiendo la imagen del Perú en materia turística y de exportaciones, de conformidad con las políticas, estrategias y objetivos sectoriales.
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria-SUNAT, tiene como finalidad la implementación, la inspección y el control del cumplimiento de la política aduanera en el territorio nacional y el tráfico internacional de mercancías, personas y medios de transporte, facilitando las actividades aduaneras de comercio exterior y asegurando la correcta aplicación de los tratados y convenios internacionales y demás normas que rigen la materia.
- Sociedad de Comercio Exterior del Perú-COMEX, promueve el desarrollo del Comercio Exterior, defiende el libre mercado, y alienta la inversión pública.
- Asociación de Exportadores-ADEX, contribuye a la generación del desarrollo descentralizado y sostenible de las exportaciones peruanas, impulsando la innovación, competitividad e internacionalización de las empresas asociadas; promoviendo con especial énfasis la generación de valor agregado, el desarrollo de competencias y capacidades profesionales y empresariales con responsabilidad social y ambiental.

Sector Privado: En el sector privado se ha detectado a las principales empresas que están haciendo uso de la carretera Interoceánica Sur para que nos brinde detalles de su experiencia en los distintos factores como:

- AC Prologistic Perú, operador logístico que se encuentra desarrollando las importaciones y exportaciones mediante la Interoceánica Sur.
- Yura, exportadora de cemento a Brasil mediante la carretera Interoceánica.
- Transportes Zetramsa, quien realiza el transporte de las empresas exportadoras de la región sur del Perú hasta Brasil.
- Empresa São João, quien es importadora de arroz de Brasil al Perú mediante transporte marítimo, era importante saber porque no estaría usando la carretera Interoceánica Sur ya que es de este país desde donde realiza sus importaciones, y dentro de estas empresas también se encuentra.
- Derteano & Stucker, quien no solo importa maquinaria de Brasil, sino que también tiene presencia significativa en la Región de Madre de Dios.
- Odebrecht, dentro de esta a la concesionaria que se encuentra operando en el mantenimiento de la carretera Interoceánica Sur en la Región de Madre de Dios.

2.1.6 Contexto

Para llevar a cabo las entrevistas se coordinó por redes sociales como LinkedIn, vía telefónica y correo electrónico con las entidades públicas y privadas de los segmentos seleccionados.

- Sector Público: Las tres primeras entrevistas han sido a este sector, en un inicio se empleó la entrevista más abiertas para cada segmento, recolectando información importante, pero se hacían extensas, por tal motivo, para las siguientes entrevistas se realizó preguntas más específicas y de esta manera se les envió con antelación el cuestionario para que puedan revisarlo y posteriormente brindar las entrevistas, las cuales se lograron establecer en los días posteriores. En el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se logró entrevistar a dos funcionarios, uno de ellos fue Viceministro de transportes en el año 2001-2002 (Gustavo Guerra García) y el segundo entrevistado fue el actual

Viceministro de Transportes (Carlos César Arturo Estremadoyro Mory); en COMEX se entrevistó al actual gerente de Estudios Económicos (Jaime Dupuy Ortiz de Zevallos), en MINCETUR la entrevista fue brinda por (María Elene Lucana Poma) quien trabaja en la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior y quien está a cargo del programa Consolida Brasil, por parte de PROMPERÚ la entrevista fue brindada por (Juan Carlos Ganoza Alemán) quien se desempeña como Coordinador de Facilitación de Exportación, asimismo se entrevistó al actual Intendente de Aduana de Puerto Maldonado (Ricardo Julio Cruz Huarcusi) y finalmente como parte de este sector se entrevistó a (Juan Carlos León Siles) quien es Gerente Defensoría Exportador de la Asociación Exportadores-ADEX. El tiempo de duración en promedio fue 45 minutos.

- Sector Privado: Para concretar las entrevistas con este sector, a la mayoría se logró contactar mediante personas conocidas en el Departamento de Madre Dios, y a los demás por referencia de los mismos entrevistados, ya que al encontrarse relacionados en un mismo ámbito, tenían relación cercana y amical, el contacto se dio por teléfono y correo electrónico, luego de enviarles la información que requerían para entender de qué se trataba la entrevista, se coordinó la fecha de la entrevista, la mayoría se realizó por teléfono ya que estas empresas se encuentran operando en la región sur del Perú, en este sector se resalta la colaboración de la empresa de Odebrecht, quien mediante su representante de Imagen y Comunicaciones (Patricia Echegaray Guerin) tuvieron la gentileza de coordinar una entrevista en sus oficinas de Lima sumado a la que se le hizo al (Ing. Luis Javier Albines Nizama) quien es Responsable del área de Operación Vial de la Concesionaria Interoceánica Sur; por parte de la empresa de transportes Zetramsa se entrevistó al señor (Guillermo Rondón Soto) Jefe de Operaciones Nacionales Internacionales – Arequipa, de la empresa AC Prologistic del Perú S.A.C. se logró entrevistar al representante legal (Carlos Arturo Gonzales Beas), en la importadora Derteano & Stucker se entrevistó al Gerente de Logística (Jorge Luis León Noriega), por parte de la empresa Yura S.A. se entrevistó al Coordinador Comercial – Exportaciones (Ing. Maykol Vega V.) y finalmente al representante en Perú de la importadora Brasileira São João (Oscar Sosa Santacruz)

2.2 Planteamiento de la Investigación

2.2.1 Propósito de la investigación

La presente investigación tiene como propósito identificar cuáles serían los factores que estarían limitando el uso de la carretera Interoceánica Sur en el intercambio comercial entre la Región Sur del Perú con Brasil y Bolivia.

2.2.2 Justificación

La justificación para la elaboración de esta tesis es debido a que el Perú ha hecho una inversión cuestionada por las características económica sobredimensionada, además que fue aprobada apresuradamente, obviándose procesos administrativos básicos para hacer viable su ejecución.

2.2.3 Problema General

El problema en que se enfoca en la presente tesis es que, en base a la evidencia empírica surgen diversas interrogantes sobre este megaproyecto, ¿Dónde están los camiones con mercancías que van a Brasil y Bolivia de Perú y viceversa? ¿Qué ha sucedido con las metas del estado en fomentar el comercio exterior al país sudamericano con la economía más grande? y ¿Qué está impidiendo que el comercio exterior se desarrolle en magnitudes importantes?

2.3 Planteamiento de los objetivos

2.3.1 Objetivo General

El objetivo principal de la investigación era determinar los factores que limitan el uso de la carretera Interoceánica Sur en el intercambio comercial entre la región sur del Perú con Brasil y Bolivia.

2.3.2 Objetivos Específicos

Los objetivos específicos son:

- Determinar si la calidad de la infraestructura ha sido una limitando en el uso de la carretera Interoceánica Sur por parte de empresas peruanas.

- Determinar si el costo de infraestructura ha sido una limitante en el uso de la carretera Interoceánica Sur por parte de empresas peruanas.
- Determinar si los servicios conexos han sido un limitante en el uso de la carretera Interoceánica Sur por parte de empresas peruanas.
- Determinar si la triada: Infraestructura-Transporte-Logística ha sido un limitante en el uso de la carretera Interoceánica Sur por parte de las empresas peruanas.
- Determinar si el rol del Estado ha sido un limitante en el uso de la carretera Interoceánica Sur por parte de empresas peruanas.

2.4 Planteamiento de la Hipótesis

2.4.1 Hipótesis General

La calidad de infraestructura, los costos de la infraestructura, los servicios conexos, la triada-infraestructura-transporte-logística o el rol del Estado, estarían limitando el uso de la carretera Interoceánica Sur para que se genere el intercambio comercial entre la región sur del Perú con Brasil y Bolivia.

2.4.2 Hipótesis Específicas

- La calidad de la infraestructura ha sido una limitante en el uso de la carretera Interoceánica Sur en el intercambio comercial entre la región sur del Perú con Brasil y Bolivia.
- Los costos de infraestructura ha sido una limitante en el uso de la carretera Interoceánica Sur en el intercambio comercial entre la región sur del Perú con Brasil y Bolivia.
- Los servicios conexos han sido un limitante en el uso de la carretera Interoceánica Sur en el intercambio comercial entre la región sur del Perú con Brasil y Bolivia.

- La triada: Infraestructura-Transporte-Logística ha sido un limitante en el uso de la carretera Interoceánica Sur en el intercambio comercial entre la región sur del Perú con Brasil y Bolivia.

3 CAPITULO III. ANALISIS DE RESULTADOS

3.1 Segmento1: Sector publico

3.1.1 Categoría 1: Calidad de la Infraestructura

De acuerdo con esta categoría, el representante de ADEX plantea que la carretera posee una buena calidad, sin embargo, comenta que debió haber sido afirmada y seguirla pavimentando en la medida del tráfico, además de que pudo haberse programado por etapas. Concordando con ADEX, el representante de MINCETUR expresó que se tiene una alta calidad de infraestructura, más si se le compara con la carretera de Brasil, pero le hace falta mayor promoción que permita que se le aproveche mucho más. En la misma línea, el representante de Aduana comentó que la calidad de la infraestructura de la Interoceánica ha permitido llevar el comercio a otro nivel, y que el aumento en la exportación e importación se debe a que hay una mayor cantidad de operadores, transportistas y empresas exportadoras e importadoras que han tomado conocimiento y se han dado cuenta que es una vía transitable para el comercio exterior. Por último, el representante de Promperú concuerda y plantea que la carretera interoceánica está en perfectas condiciones y cumple con los estándares internacionales de calidad. Uno de los grandes beneficios que ha traído la infraestructura de la carretera interoceánica ha sido que interoceánica ha mejorado el comercio sobre todo porque la ruta se hace en menos días, por vía marítima puedes durar hasta 26 días, en cambio en carretera desde Lima son 18 horas para llegar a Brasil

Por otro lado, el representante de COMEX expresó que, de acuerdo con los indicadores internacionales de infraestructura, se puede notar que Perú se encuentra rezagado en cuanto a los otros sistemas internacionales como puede ser el reporte de competitividad, nivel económico mundial, en cuanto al estado social, hay un índice de desempeño logístico mundial también. Ahí hay un problema que se tiene que trabajar porque el tener mal estructura no solo genera el sufrimiento interno, no solo dentro del comercio interno que hay en el país sino también para que tus productos puedan salir, el tema de competitividad en el exterior, costos que se van generando por crear mala infraestructura, es por ello que, aunque la infraestructura de la interoceánica sea buena, no se debe dejar así nada más, sino hacerle el mantenimiento necesario. No obstante, el representante de MTC, expresó que la calidad de la infraestructura de la Interoceánica del Sur se debe porque se creó con una expectativa

de alto tránsito es por esto que las vías que se desarrollaron como el pavimento asfáltico, la sesión vial, las obras de arte y los puentes se prepararon para tener alto volumen de tránsito; además que el contrato de concesión se tiene un período de conservación de 25 años lo cual nos permite garantizar la trazabilidad

En síntesis, el sector público concuerda que la carretera interoceánica tiene una buena calidad, sin embargo, se debió hacer por etapas para que genere una vía de comunicación que nunca ha existido. Tiene buena calidad porque se preparó para tener alto volumen de tránsito y comparándola con la carretera de Brasil se puede evidenciar la calidad. No obstante, le hace falta mayor promoción, pero se puede afirmar que la calidad de la infraestructura ha logra llevar el comercio exterior a un nivel superior.

3.1.2 Categoría 2: Costo de la Infraestructura

Al hablar del costo de la infraestructura, el representante de ADEX indicó que no se debió gastar tanto dinero en los estándares de carretera y asfalto, lo ideal es que la carretera sea autosostenible, a través de los peajes, pero la carretera ha sido tan costosa que eso no se ha logrado y aún se sigue pagando. El representante de COMEX comparte la misma opinión, añadiendo que el costo que tiene actualmente la carretera en manteniendo es muy alto, lo que impide que llegue a ser autosostenible. Sin embargo, es importante mencionar lo expresado por el representante de MTC, quien dice que en el momento cuando se construyó la carretera, se tenía una expectativa alta, pero ocurrió un fenómeno exógeno, en este caso Brasil decidió invertir en su sistema de hidro vías, apostó en mejorar su sistema de limpieza de los ríos similar a lo que debemos hacer en Perú y lo que hicieron fue dragar sus ríos porque antes no eran navegables todo el año, por lo tanto la interoceánica se convierte en una alternativa para ellos. Por otro lado, los representantes de Mincetur, Promperú y Aduana desconocen los costos que se emplearon en la construcción de la infraestructura de la carretera, pero intuyen que fueron altos por la calidad que tiene la carretera.

En conclusión, según las entrevistas realizadas se puede decir que La carretera Interoceánica Sur tuvo costos muy elevados que fueron innecesarios, como los estándares de carretera y asfalto. Lo ideal era que la carretera fuera autosostenible por los peajes, pero no se ha logrado eso, por lo que la carretera en la actualidad sigue teniendo un gasto elevado.

3.1.3 Categoría 3: Servicios Conexos

De acuerdo con los servicios conexos, el representante de ADEX planteó que se debería implementar un centro de atención fronteriza, similar a esta opinión, el representante de COMEX indico que en la aduana se debe digitalizar todo para que los procesos aduaneros no generen corrupción. Siguiendo esta línea, el representante de MINCETUR agregó que deben desarrollarse plataformas logísticas que ayuden a los centros de atención, y mejorar el internet que es débil, ya que como comentó el representante de MTC, se debe desarrollar una red de fibra óptica nacional que permita un sistema de banda ancha a nivel nacional, aunque se tenga que invertir en costos en tecnología, va a permitir otras soluciones más económicas en el futuro, sin embargo, si se quisiera implantar la fibra óptica el costo es 10 veces menor que cuando se empezó el proyecto de la carretera, y es un servicio necesario por la naturaleza que tiene la carretera.

Por otro lado, el representante de Promperú manifestó que el servicio conexo que necesitan es mayor conocimiento del comercio exterior de los actores implicados y generar asociaciones y alianzas con empresas que puedan cubrir los fletes. Por último, el representante de la Aduana indicó que debe desarrollarse un servicio que permita que los transportistas habilitados peruanos estén habilitados para poder ingresar a Brasil, son restringidos, son pocas empresas las que ingresan. Esto ocurre porque los tramites que exige Brasil son bastante burocráticos, esto es una debilidad ya que encarece el transporte, por la poca oferta. Se puede ver como Brasil es un país proteccionista que tiene muchas restricciones por ende al exportador se le hace complicado, además la cantidad de impuesto que tiene Brasil.

En suma, se puede decir que los servicios conexos que solicita el sector público son un centro de atención fronteriza, una red de fibra óptica regional y nacional que permita tener un sistema de banda ancha, digitalizar todos los procesos y documentos en la aduana, desarrollar plataformas logísticas, conocimiento del comercio exterior y mejor comunicación de internet, ya que el internet no es de buena calidad y se tiende a caer la señal.

3.1.4 Categoría 4: Triada Infraestructura-Transporte-Logística

Al hablar de la teoría de la triada de infraestructura, transporte y logística a los entrevistados, el representante de ADEX comentó que hacen falta muchos esfuerzos en el ámbito logístico,

ya que el camión que se va lleno de mercancía está regresando vacío, lo que implica que el costo de transporte sea elevado. Por lo que se debe convencer a los brasileros que importen y así el transportista va a tener un flete que va a tener ingreso de ida e ingreso de vuelta, lo que llevaría a que los precios se bajan en el flete, pero actualmente no es una realidad, y puede ser porque Brasil no es un país aliado, es un país cerrado. El representante de COMEX indico que el elemento de infraestructura en la competitividad es importantísimo para empoderar el ministerio de transporte, para integrarse y mejorar la competitividad del país, pero no está ocurriendo, sin embargo, al tener una infraestructura de calidad se puede poner atención en el transporte y logística y lograr el rendimiento deseado de comercio exterior. No obstante, el representante de Promperú manifestó que, aunque se tenga la infraestructura, transporte y logística, se puede encontrar con la discrepancia que puede haber es que en el lado de Brasil hay muchos controles, controlan mucho las mercancías y además lo hacen en cada estado, por lo que puede que en un estado dejen pasar la mercancía y en otro no porque no cumple las asignaciones adecuadas, es por ello que no depende del Perú nada más que se pueda cumplir esta triada.

A diferencia de esta opinión, el representante de Mincetur comenta que la teoría que apoya es la de infraestructura, procesos y servicios, los cuales no pueden ir separados. Ya que, si se tiene la infraestructura, pero el proceso que se está utilizando no es el mejor, entonces habrá un quiebre en la cadena. Aunado a esto, la tecnología se ha convertido en un elemento esencial, ya que a través de ella se puede saber dónde se encuentra el transportista y así pueda ser más seguro.

Recapitulando todas las intervenciones de los actores entrevistados del sector público, se puede decir que la triada de infraestructura, transporte y logística es importante para avanzar en temas de comercio exterior, pero que actualmente no se ha empleado, el principal ejemplo es cuando el transporte sale más costoso porque se moviliza un camión con mercancía y se regresa vacío, en evidencia de que no se emplea una buena logística. La infraestructura es un elemento muy importante en la competitividad para empoderar al ministerio de transporte. Si se llegará a poner atención en esta teoría se podría avanzar mucho más y lograr ser más competitivos. No obstante, MINCETUR apoya la teoría de infraestructura, procesos y servicios; ya que al hablar de infraestructura debe añadirse el proceso y los servicios, también le da importancia a la tecnología.

3.1.5 Categoría 5: Rol del Estado

De acuerdo con el rol que tiene el Estado, ADEX expresó que es el de impulsar y promover, principalmente lograr que el camión vaya y regrese con carga, generando alianzas y asociaciones, bien sea con empresas, cámaras de comercio, etc.; pero debe tener apoyo del sector público. En esta misma línea, el representante de Mincetur plantea que el objetivo es promover el comercio hacia Brasil, además de llevar empresarios no solo comerciales sino logísticos para que tengan alianzas con los operadores, ya que el transportista necesita un representante en Brasil, el objetivo de esto es que haya cargas tanto de salida como, de entrada. También comentó que, desde Mincetur, uno de los compromisos que tenemos es la creación de un comité de facilitación, ese comité ya se instaló, es un comité multisectorial donde participan 7 ministerios y 3 organismos técnicos especializados. La idea de esto es articular esfuerzos para no trabajar separados, esta comisión está dividida en 2 grupos, uno que se denomina corte de facilitación y se están enfocando en el desarrollo e implementación de las medidas de compromiso del acuerdo y la otra es de logística y transporte. Simultáneamente se está trabajado en una hoja de ruta para que los proyectos sean articulados para no duplicar esfuerzos, con la finalidad de mejorar la eficiencia en la parte logística.

El papel del MTC según su representante es mantener la carretera, y que el Ministerio de Agricultura y Comercio debe estudiar las soluciones para el falso flete, ya que es una realidad cuando se compite con economías más fuertes como es el caso de Brasil porque ellos con la oferta que tienen en servicio les permiten tener precios mucho más bajos, entonces no es solamente llegar y que los trámites sean engorrosos sino que también es caro, efectivamente no hay una exportación de Brasil hacia Perú y es porque básicamente la producción que tienen allá no son consumibles acá, por ende siempre habrá un falso flete.

Por otro lado, el representante de COMEX expresó que el Estado debe afianzar los problemas de infraestructura hasta los centros logísticos, aeropuertos, etc. Son pendientes que están en la agenda prioritaria del MTC, se debe contar con un plan de infraestructura, una misión delimitada a largo plazo donde todas las líneas de acción se enfoquen para justamente estar en esa brecha de una alta infraestructura.

El representante de Promperú destacó que desde el año 2017 se está haciendo un programa que se llama consolida Brasil, lo que se intenta hacer es incrementar el comercio exterior entre ambos países. En el programa lo que se hace es mostrar los productos que se tienen en

Perú, poniendo en la palestra los productos que no tiene Brasil. Indica que lo que hace falta es darle el impulso que los permisos sanitarios para que pase los controles de calidad. Además, de que otros factores que se debe cumplir desde el Estado son: adaptar el producto a lo que te pide el mercado, planificar cuales son los productos que se pueden exportar a Brasil, y educar al productor sobre la presentación de sus productos.

Por último, el representante de Aduana expresó que forman parte del comité de comercio exterior regional en conjunto con otras entidades, se hacen reuniones mensuales en la cual se hace hincapié y se incentiva el uso de la carretera, sin embargo, a nivel nacional el ente encargado de esto es PROMPERU, los cuales están encargados de llevar a cabo ciertos eventos, pero en los cuales Aduana apoya cuando se lo solicitan.

En síntesis, de acuerdo esta última categoría se puede decir que el rol del Estado debe ser articular esfuerzos para no trabajar separados y así lograr mejores resultados del objetivo principal, el cual es incrementar el comercio exterior entre Perú y Brasil; lo que llevará a la ejecución de una serie de acciones como impulsar y promover que el camión vaya con carga y regrese con carga, llevar empresarios comerciales y logísticos para que desarrollen alianzas con los operadores, entre otros.

3.2 Segmento 2: Sector privado

3.2.1 Categoría 1: Calidad de la Infraestructura

Al hablar de la calidad que tiene la infraestructura de la carretera Interoceánica del Sur con el sector privado, el representante de AC Logistic Perú manifestó que la calidad de la carretera es buena, teniendo en cuenta la infraestructura que tienen las carreteras del interior del país, por eso se puede decir que la Interoceánica está en perfectas condiciones y bien mantenida, más si se compara con la del lado de Brasil. La infraestructura realizada cumple con las metas y ha logrado que el volumen de exportaciones de comercio exterior se haya incrementado año por año a más del 100%, lo que ha traído desarrollo y movimiento.

Así mismo, el representante de la empresa Yura concuerda con esta opinión de la buena calidad de la infraestructura de la carretera, añadiendo que está muy bien implementada y señalizada, la cual ha funcionado como una herramienta muy importante de comercialización de mercancías con Brasil. Es una obra que beneficia al Perú, Brasil y

Bolivia; con ventajas a transportadores, empresas de transporte y a todas las organizaciones que están vinculadas a la cadena de comercio exterior y logística. No obstante, no ha alcanzado su máximo beneficio por factores externos como es la situación sociopolítica de Brasil actualmente, y que al final afecta el comercio exterior con Perú.

El representante de Zetramsa comentó que es una estructura muy importante para el desarrollo de las exportaciones tanto en la zona de Brasil como de Bolivia, el tránsito ha mejorado, la cadena de valor que le ha agregado el estado a la carretera permite que se desarrolle con mayor fluidez las exportaciones en esta zona, uno de los objetivos que tiene esta carretera es que justo se abra el mercado para las relaciones comerciales con Brasil, en el caso de Zetramsa se ha visto un crecimiento este año de un 200% en exportaciones de los clientes hacia Brasil y se ha visto, los controles policiales, el desarrollo de la vía lo cual ha conllevando al desarrollo de la zona y sobre todo brindando oportunidades de trabajo a las empresas.

En esta misma línea, el representante de São João indico que la infraestructura de la interoceánica está en muy buenas condiciones, se ha hecho una mega obra que une todos los países del sur, pero el tema es que las importaciones que llegan en la actualidad son más rentables traerlas por mar que utilizar la carretera, por lo que es necesaria una gestión del Estado en que sea más atractivo utilizar la carretera terrestre Interoceánica que otro medio.

El representante de Odebrecht concuerda en la buena calidad de la carretera, añadiendo que la carretera ha generado el progreso y el despegue económico de la zona, Madre de Dios y Cuzco se han visto bastantes favorecidos por el tema de la carretera, ahora los agricultores pueden sacar sus productos, hay presencia del inversionista.

El representante de Derteano & Stucker manifestaron que no utilizan la carretera interoceánica.

En síntesis, se puede decir que La calidad de la carretera Interoceánica del Sur tiene muy buenas condiciones que han permitido el incremento de las transacciones comerciales con Brasil, las cuales han aumentado año por año, trayendo desarrollo y movimiento a la región. Se puede evidenciar que la carretera se encuentra muy bien implementada y señalizada. La calidad de la carretera ha traído beneficios a transportadores, empresas de transporte y a todas las organizaciones que están vinculadas a la cadena de comercio exterior y logística.

3.2.2 Categoría 2: Costo de la Infraestructura

Respecto a los costos que tuvo la infraestructura de la carretera Interoceánica, el representante de Yura indico que es una infraestructura muy importante y considera que ha sido una inversión fructífera para el Perú que además se ha visto beneficiada Bolivia y Brasil. En la misma línea, el representante de Zetramsa considera que el gasto que se hizo es acorde con el tipo de oportunidades que se puede encontrar en el mercado de Brasil. En concordancia con esta opinión, el representante de Odebrecht manifestó que el costo de la carretera es semejante a varias carreteras que se han construido en la selva del Perú, esta carretera no es la más cara. Toda carretera que se construye en selva es ligeramente más cara que cualquier otra y no son como las de la sierra donde si encontramos materiales que no podemos encontrar en la selva, por ejemplo, en la selva no se puede encontrar piedra, arena y tenemos que transportarlo desde lugares más lejanos, por eso se incrementan los costos, sin embargo, no es más cara que cualquier otra carretera de la selva.

Por otro lado, los representantes de AC Logistic Perú, São João y Derteano & Stucker no conocen los costos que tuvo la infraestructura de la carretera Interoceánica.

En síntesis, el costo de la infraestructura de la carretera está acorde con el tipo de carretera que es; además que el costo de la carreta es similar al de varias carreteras que se han construido en la selva del Perú, por lo que no es la carretera más cara que tiene el país. Su costo es el adecuado para una carretera de ese estilo.

3.2.3 Categoría 3: Servicios Conexos

Al hablar de los servicios conexos de la carretera Interoceánica, el representante de AC Logistic Perú comenta que debe hacerse una transformación de la Aduana, ya que está se ha convertido en el enemigo del comercio exterior en el Perú y solo la perjudica. En la misma línea, el representante de São João indico que los trámites en la aduana duran mucho y es por los temas administrativos y esos días que se queda parado están representados con dinero, por lo que se tiene que mejorar. Así mismo, Yura comparte su opinión especificando que los pases fronterizos, los controles de aduana y los controles de migraciones, Si bien estos controles están presentes en las fronteras de Perú deberían mejorar en cuanto a la rapidez de la atención, el acceso a la zona no es muy fácil de llegar por las lluvias, la conexión a internet también es un factor para mejorar.

El representante de Zetramsa manifiesta que antes había muchos problemas de comunicación, pero el Estado ha trabajado bastante en esto, en el tema de la difusión y en el correcto uso de lo que ofrecen los organismos del Estado. El Estado influye mucho ahora en explicar las condiciones correctas que debe tener el transportista para hacer una exportación, en el caso del transportista se ha recurrido a ellos para solicitar su apoyo y le da un valor agregado al transporte.

Por otro lado, el representante de Odebrecht comentó que ellos trabajan a lo largo de la carretera al principio con la comunicación, si un vehículo que transita por la carretera necesita algún servicio de hotel, de algún auxilio mecánico, una grúa o un accidente, ellos tienen comunicación SOS en la carretera, cada 10 kilómetros aproximadamente, por lo que se pueden comunicar con la central de emergencia, además en cada una de las unidades de peaje brindan información a los turistas y conductores, sobre todo a los que vienen de lugares lejanos, muchas veces preguntan sobre las ciudades más cercanas, la altitud en la que se encuentran y por los servicios que pueden conseguir en el país. También han generado el desarrollo en las telecomunicaciones, ahora tienen cuatro operadoras funcionales en toda la carretera con una calidad bastante buena, esto no se encontraba antes y genera una buena comunicación y el transportista se ve beneficiado

Por último, el representante de Derteano & Stucker expresó que, aunque la carretera tenga servicios conexos los cuales ellos puedan necesitar, no lo usan por el costo de transporte.

Recapitulando todo lo anteriormente comentado, se puede afirmar que el principal servicio conexo que afecta al sector privado es la aduana, ya que deberían mejorar de acuerdo a la rapidez de la atención, y las trabas que imponen para cualquier trámite. Los pases fronterizos y controles de migraciones deberían tener una gestión más eficiente. Además de mejorar la comunicación de la carretera, ya que la conexión a internet es débil y les afecta a los transportistas.

3.2.4 Categoría 4: Triada Infraestructura-Transporte-Logística

Al preguntarles sobre la teoría de la triada de infraestructura, transporte y logística, el representante de Yura comenta que en su caso no se aplica del todo, ya que ellos hacen la exportación de forma parcial, es decir, controlan el transporte que en este caso es cemento hasta la frontera peruana, en esta zona tienen un almacén y sus clientes de Bolivia y Brasil

recogen el producto y lo trasladan a sus respectivos países. Ellos asumen el flete internacional.

El representante de Zetramsa considera que es muy importante brindar al cliente un conocimiento de infraestructura, el transporte y el tema logístico, pero consideran que si bien se lo pueden brindar le dan la oportunidad al exportador que conozca los diferentes tipos de agencias aduaneras con las que puede trabajar, conozca la infraestructura que existe en frontera y sepa que es lo que realmente está haciendo, para que el exportador tenga la oportunidad de ver otras alternativas, lo cual va a fomentar mayor exportaciones en el lado de Brasil y Bolivia. Además, que a la logística lo que le está faltando es difusión, establecer que productos pueden tener un nuevo convenio con Brasil y puedan ingresar, no obstante, considera que Perú se ha preparado mejor que Brasil respecto a esta teoría y puede mejorar.

Por otro lado, el representante de Odebrecht comenta que la logística se ha visto bastante beneficiada, ahora se ve en la carretera restaurantes, alojamiento que son muy importantes para los transportistas que hacen rutas largas, sin embargo, desde la frontera de Brasil y Bolivia hasta la ciudad no hay una distancia mayor a tres horas y media, es decir que tampoco se necesita demasiada logística. Las ciudades que quedan a los alrededores se han visto en crecimiento con este tipo de comercios

Para el representante de São João, es una teoría muy importante, en la cual todo tiene que estar coordinado, debe haber infraestructura, transporte, logística, y además incluirían tecnología porque si uno esos elementos fallan se cae toda la operación

Los representantes de Derteano & Stucker, y AC Logistic Perú no comentaron nada acerca esta teoría.

En conclusión, La triada de infraestructura, transporte y logística es importante para el buen funcionamiento e incremento del comercio exterior, sin embargo, los dos últimos elementos son manejados por las propias empresas, ya que ellas controlan el transporte hasta donde debe llegar la mercancía. La logística que ha implementado el Estado en la carretera ha tenido una buena recepción, ya que se aprecia cómo se encuentran restaurantes y alojamiento a lo largo de la carretera. No obstante, el representante de São João plantea que a esa teoría debe agregarse el elemento de tecnología para que así puedan ser más competitivos, porque si uno de esos elementos falla se caería toda la operación de comercio.

3.2.5 Categoría 5: Rol del Estado

Para el representante de Ac Logistic el Mincetur y Promperu apoya el comercio exterior, pero quien perjudica es la aduana. El Ministerio de Economía y finanzas debería encargarse de elaborar esos procesos y la aduana no debería intervenir, sino el Mincetur. Sin embargo, a diferencia de esa opinión, el representante de Yura indicó que el servicio de la aduana ha mejorado mucho, reconoce que el servicio y el compromiso de los funcionarios han sido muy bueno, han dado un giro muy importante al llamarlos para reuniones que permitan mejorar el proceso.

El representante de Zetramsa expresó que con respecto a lo que es la policía nacional también ha mejorado, hay una mayor participación debido a que la zona de Madre de Dios está el tema de la minería ilegal, lo cual conlleva a mayor presencia de policías y de guardias en la zona lo cual le da mayor resguardo a la vía y mayor seguridad al transportista. Con el lado de Brasil se tiene una preocupación ya que ha habido mucho control y ha perdido un poco la fuerza de apoyo, tienen fiscales que no van todos los días, caso contrario de Perú que tiene todos los días. Esto sí es un punto crítico que se debe comunicarle al estado que se reúna y tenga negociaciones con Brasil para que se mejore ese sistema en la aduana.

Para el representante de Dertano & Stucker el papel del Estado radica en ofertar transporte terrestre de Brasil a Perú a precios competitivos y que se haga una propaganda y ejercicios con las empresas que están ubicadas en ese punto y contactarlas y decirles que esto puede ser una mejor opción. El Estado no debe subsidiar, sino que se haga algo de oferta y demanda, el punto crítico sería el ofertante de Brasil a Perú porque es sumamente caro. Cree que el Estado debió mejorar otras vías de comunicación por ejemplo en la costa, ya que esta carretera no beneficia muchos. Ahora que ya está hecho deberían fomentar la relación con los productos locales para que haya mayor relación con Brasil.

Por otro lado, el representante de Odebrecht comentó que se han hecho muchos esfuerzos, pero cree que lo que se debería hacer es tener mayor competitividad, ya que la mayor competencia son las carreteras de Chile, entonces debería convertirse en algo más competitivo, transitar por la carretera Interoceánica para la carga internacional de Brasil y Bolivia. Quizás se puedan reducir los aranceles lo cual es una política de Estado. El Ministerio de Turismo ha hecho ferias para incentivar el paseo por la carretera y que las personas se den cuenta del beneficio que les trae, se ha venido haciendo un trabajo importante.

Por último, el representante de São João expuso que el rol de Estado es hacer convenios para bajar los precios del combustible y así el flete será más económico y factible para los transportistas. El Ministerio del Transporte debería hacer convenios con las empresas de transporte privadas, ya que hay empresas grandes de transportes de más de 300 unidades, pero por el tema del falso flete no les conviene, es por esto que el estado debería hacer convenios con Brasil para que haya una exportación e importación simultánea, esto ayudaría a que bajaran los precios de transporte por vía terrestre.

Reuniendo todas las opiniones de los entrevistados, se puede decir que el rol del Estado para el sector privado debe basarse en una gestión que permita bajar los impuestos y lograr trabajar con los gremios de transporte para que los fletes puedan ser más económicos y accesibles, además de generar convenios para bajar los precios del combustible, lo que llevaría al aumento del comercio por la carretera, ya que actualmente es costosa y sale más económico por tierra. Por otro lado, el Estado debe darle más promoción al uso de la carretera.

En conclusión, reuniendo las opiniones de ambos sectores, para cada categoría se puede decir lo siguiente:

Calidad de la infraestructura, ambos sectores, tanto el público como el privado concuerdan que la carretera Interoceánica del Sur tiene una excelente calidad de infraestructura y se encuentra en óptimas condiciones, porque se pensó una carretera como una inversión para alto tránsito terrestre que pueda impulsar el comercio exterior, lo cual se ha logrado gracias a la calidad de la infraestructura. La calidad de la infraestructura si es un factor determinante para el incremento del comercio exterior de Perú a través de la Interoceánica. Costos de la infraestructura, para el sector público los costos de la carretera Interoceánica del Sur han sido muy elevados, y aún lo ha logrado la sostenibilidad de la carretera; pero, para el sector privado, los costos de la carretera son adecuados por la calidad que tiene. Sin embargo, es importante puntualizar las intervenciones logradas de parte del representante de ADEX en donde se indica que los costos que ha tenido la infraestructura en estándares de carretera y asfalto son muy elevados, y como comentó el representante de COMEX, aún no se ha logrado la autosostenibilidad necesaria, por lo cual sigue costando su mantenimiento.

Servicios conexos, ambos sectores concuerdan en que se debe implantar un sistema que permita una mejor comunicación de internet, y mejorar los procesos que está llevando a cabo

la aduana, ya que no es rápida e impone obstáculos, logrando que el proceso sea hostil. Es por ello por lo que los servicios conexos no han ayudado ni promovido un mayor uso de la carretera, por lo que no es un factor determinante en el comercio exterior.

Teoría de la Triada infraestructura, transporte y logística, ambos sectores concuerdan que es esencial para incrementar el comercio exterior, pero no se ha logrado emplear exhaustivamente, todavía se encuentran fallas en la logística lo que dificulta el comercio entre Perú y Brasil, ya que el transporte a través de la carretera está teniendo un costo elevado. Se debe agregar el elemento de tecnología que pueda mejorar la comunicación y traer más beneficios. Aunque todos los entrevistados consideran que es importante los tres elementos, estos no se encuentran presentes, por lo que, para este caso de la carretera, no es un factor determinante en el comercio exterior.

Por último, respecto al rol del Estado para el sector público debe ser en apoyar la logística, promoviendo que el camión vaya y regrese con mercancía y así no sea tan costoso el flete. Para el sector privado, el rol del Estado debe basarse en alianzas que permita bajar impuestos, costo del combustible y promoción del uso de la carretera. Además de mejorar el proceso que pasan los transportistas en la aduana. Sin embargo, para ambos sectores, no existe evidencia de un caso en específico que una acción del Estado haya generado un incremento o mejoría para el comercio exterior, es por ello que no se considera como un factor determinante.

4 CAPITULO IV. DISCUSION DE RESULTADOS

En este capítulo se presentarán los principales hallazgos comunes por los sectores estudiados, es decir, el sector público y el sector privado para cada categoría, lo que permitirá discutir los resultados y análisis obtenidos. El proceso de entrevistas ha permitido lograr conseguir la información necesaria para dar respuesta a los objetivos planteados anteriormente.

4.1 Hallazgos de la investigación

4.1.1 Discusión de los resultados de la primera categoría: Calidad de la infraestructura

La calidad de la infraestructura de una carretera es fundamental para el aumento del comercio, ya que una mala calidad de la infraestructura llevará a aumentar los costos totales de transporte lo que reduciría los ingresos de los productos locales, y las ventajas comparativas de un país, además que la falta de infraestructura tiene un impacto negativo en los ingresos nacionales, así lo expone el Informe sobre el Comercio Mundial (2004). Apoyándose en Yeaple y Golub (2002), quienes han cuantificado la medida en que la infraestructura pública explica las grandes diferencias internacionales en la productividad total de los factores que existen al nivel sectorial; por lo que la existencia de una infraestructura vial de calidad es un factor significativo en el crecimiento de la productividad de un sector y en la especialización de la producción de un determinado país.

En el caso de la calidad de la infraestructura de la carretera Interoceánica del Sur, ambos sectores entrevistados concluyen en que la carretera tiene una muy buena calidad, que se encuentra actualmente en las mejores condiciones, y esto se debe a que es una carretera dedicada a un alto tránsito terrestre y que lleva a impulsar el comercio exterior, generando menores costos para los productores, transportistas y empresas y elevando la productividad de los sectores. Es esencial la calidad de infraestructura de una carretera, ya que es considerada además como un bien público. Sin embargo, luego de realizada la investigación, se puede determinar que la calidad de la infraestructura no sería un factor limitante del uso de la carretera Interoceánica Sur, ya que quienes la usan es por la conexión que tienen y no

por la calidad en sí, eso fue comprobable en las entrevistas realizadas a los actores de ambos sectores.

4.1.2 Hallazgos de los resultados de la segunda categoría: Costos de la infraestructura

Al hablar de los costos que tuvo la infraestructura de la carretera Interoceánica del Sur, fueron mucho las opiniones que surgieron, sin embargo, desde el sector privado se desconocen los costos exactos que tuvo la carretera, pero sus opiniones apuntan que el costo está acorde a la calidad que tiene la infraestructura. Desde el sector público se concuerdan en que los costos fueron muy elevados, y aunque fueron reflejados en tener una carretera de alta calidad, piensan los entrevistados que hubo cosas innecesarias, ya que la carretera actualmente sigue costando ya que no ha llegado al nivel de autosostenibilidad deseado con los peajes. No obstante, se puede decir que las consecuencias de los costos de la carretera los tiene el Estado peruano y no afecta directamente a las empresas, productores y transportistas que utilizan la carretera. Por lo tanto, el factor costo de la infraestructura no serían una limitante para el uso de la carretera Interoceánica Sur, por lo que para las empresas, transportistas y productores que la usan es indiferente y no ha crecido el comercio gracias a ello.

4.1.3 Hallazgos de los resultados de la segunda categoría: Servicios conexos

Los servicios conexos que se pueden encontrar en la carretera Interoceánica del Perú apoyan directamente al comercio exterior. Así pues, como plantea la Organización Mundial del Comercio en su informe sobre el Comercio Mundial (2004), para hacer que los servicios que se encuentran en la infraestructura sean lo más eficiente posible, es necesario medidas de política estatal y reformas reglamentarias, que estén complementadas con políticas comerciales, ya que las ganancias que se obtienen del comercio están directamente relacionadas a la calidad de la infraestructura y los servicios conexos. Por otro lado, estos interactúan constantemente con el comercio de bienes y servicios de una manera más compleja, porque la calidad de los servicios de infraestructura son factores esenciales a considerar respecto al volumen y el valor del comercio internacional, además que los servicios conexos también componen las ventajas comparativas y la especialización internacional.

Respecto a los servicios conexos que se encuentran en la carretera Interoceánica, ambos sectores coinciden en que el servicio más solicitado y necesario es la conexión a internet, ya que mejoraría la comunicación y seguridad en muchos sentidos, sin embargo, a pesar de la teoría antes mencionada, aunque los servicios conexos sean un factor determinante en el comercio exterior, en el caso de la Interoceánica no aplica, ya que estos no han contribuido a un mayor dinamismo del comercio en esta carretera. Por lo tanto, el factor servicios conexo sí sería una limitante en el uso de la carretera Interoceánica Sur.

4.1.4 Hallazgos de los resultados de la segunda categoría: Triada infraestructura, transporte y logística.

La teoría de la triada de infraestructura, transporte y logística propuesta por la CEPAL (2010) plantea que debe entenderse estos tres elementos como un sistema holístico, y no de manera separa; ya que en diversas ocasiones se ha presenciado como se piensan políticas públicas dirigidas a la infraestructura y transporte que son planificadas en un organismo, implementadas por otro y reguladas por otro diferente el cual no había sido incluido en el diseño de la política pública, es por ello que para implementar políticas públicas de calidad es necesaria la unión de estos tres elementos pensados como uno solo, ya que estos integran una triada básica necesaria para el desarrollo e impulso económico de un determinado país. Así, es como la infraestructura es un factor fundamental en el desarrollo de los países, en el ámbito económico como en el ámbito social, ya que se ha demostrado que ante una mejora en la provisión de infraestructura se espera que la economía crezca, como una consecuencia de una mejor conectividad, reducción de los costos de transporte y mejoría en la cadena logística.

Sin embargo, para la carretera Interoceánica del Sur no se ha aplicado de esa manera antes expuesta, por lo que no ha sido un factor determinante para el crecimiento del comercio exterior. Todavía hay muchas fallas de acuerdo con los elementos de transporte y logística.

Como expone la CEPAL (2010), es necesaria una política integral de infraestructura, transporte y logística, ya que, principalmente, la infraestructura, que es inseparable y conforma un mercado cuyas características impiden la formación de precios solamente mediante la acción de la oferta y demanda; además que el transporte, el cual produce externalidades negativas como lo son la contaminación, congestión, accidentes, entre otros,

y, por último, la logística, que requiere de la coordinación de múltiples entidades y sectores, y de una estrategia de implementación.

Al no existir un adecuado sistema integrado o triaje entre estos elementos en el caso de la Interoceánica Sur. Se puede determinar que el factor triada infraestructura-transporte-logística si ha sido una limitante para el uso de la carretera Interoceánica Sur, y mejoraría en diversos aspectos la aplicación de este.

4.1.5 Hallazgos de los resultados de la segunda categoría: Rol del Estado

De acuerdo con el rol que tiene el Estado en la carretera Interoceánica del Sur según los actores entrevistados de ambos sectores debe afincarse en ser un apoyo fundamental en la logística, alianzas y asociaciones que permitan bajar impuestos y costo de combustible, además de crear campañas de promoción de uso de la carretera, y aunque para los entrevistados no hay una acción determinante del Estado que haya permitido el crecimiento del comercio, podría cambiar en el futuro cercano.

Es importante mencionar que el Estado cumple cuatro funciones primordiales: regulación, asignación, redistribución y estabilización, ya que de esta manera podrá controlar el funcionamiento del sistema económico nacional y crear un ambiente de confianza para que los demás agentes económicos puedan ejercer sus funciones; así lo plantea López (2015). Además, que el Estado es el encargado de asegurar las condiciones para el buen desarrollo de la económica, dando solución a aquellos problemas económicos que sean de índole nacional. Es por ello que, si el Estado cumpliera a cabalidad todas sus funciones respecto a la carretera Interoceánica, los resultados fueran mucho mayores a los que se tienen ahora respecto a comercio y desarrollo económico del país.

Por lo tanto, el factor rol del Estado sí sería una limitante para el uso de la carretera Interoceánica Sur al cual se le debe dar la atención necesaria para así lograr la productividad y el crecimiento deseado. Además, hay que mencionar también que a nivel reglamentario si existe una limitación por la Ley de Pesos y Medidas de cada país, estas no están armonizadas en su totalidad, lo que hace imposible utilizar la misma flota para los países de afluencia.

5 CONCLUSIONES

- La calidad de la infraestructura no ha sido un limitante para el uso de la carretera Interoceánica Sur entre la región sur del Perú, Brasil y Bolivia.
- El costo de la infraestructura no ha sido un limitante para el uso de la carretera Interoceánica Sur entre la región sur del Perú, Brasil y Bolivia.
- Los servicios conexos si han sido una limitante para el uso de la carretera Interoceánica Sur entre la región sur del Perú, Brasil y Bolivia.
- La triada infraestructura-transporte-logística si ha sido una limitante para el uso de la carretera Interoceánica Sur entre la región sur del Perú, Brasil y Bolivia.
- El rol del Estado si ha significado una limitante para el uso de la carretera Interoceánica Sur entre la región sur del Perú, Brasil y Bolivia.

6 REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Aldo, E. (2004). *Tres enfoques sobre el concepto de Estado*. Universidad de Buenos Aires.
- Ballou, R. (2004). *Logística. Administración de la cadena de suministro*. Ciudad de México.: Prentice Hall. Pearson Educación.
- Cámara Chilena de la Construcción. . (2014). Obtenido de Balance de la infraestructura en Chile. Análisis de la evolución.
- CEPAL. (2010). *Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales por la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL*.
- Cerda, A. (2012). *Inversión pública, infraestructuras y crecimiento económico chileno, 1853-2010*. Universidad Autónoma de Barcelona. Facultad de Economía y Empresa. Departamento de Economía y de Historia Económica.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. 6ª ed. México D.F.: Mc Graw Hill Interamericana
- Jessop, R. (1982). *El futuro del estado capitalista*.
- López, L. (2015). *El papel del estado en la economía global*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Muñoz Razo, C. (2011). *Cómo Elaborar y Asesorar una Investigación de Tesis*. 2º Ed. México: Pearson Educación
- Ñaupas, H., Mejía, E., Novoa, E. & Villagómez, A. (2014). *Metodología de la investigación: cuantitativa - cualitativa y redacción de la tesis*. 4º Ed. Bogotá: Ediciones de la U.
- Organización Mundial del Comercio. (2004).
- PNUD. (2014). Documento de apoyo. Infraestructura. *Plataforma Internacional de Recuperación*. Obtenido de <http://eird.org/pr14/cd/documentos/espanol/Publicacionesrelevantes/Recuperacion/6-Infraestructura.pdf>
- PromPerú. (2015). *Análisis de alternativas para la utilización de la carretera Interoceánica*.
- RAE. (2017). Definición de infraestructura. Obtenido de <http://dle.rae.es/srv/search?m=30&w=infraestructura>
- Rutner, S., & Langley, C. (2000). *Logistics value: definition, process and measurement. International journal of logistics management,*.

- Salazar, M. (2001). *Introducción al Estudio del Transporte*. . Universidad de Externado de Colombia. .
- Segundo, S. (2008). El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la segunda mitad del siglo XX. *CENEX*.
- Villar, J. (2000). La construcción y financiación de las infraestructuras públicas: viejos y nuevos planteamientos. . *REVISTA REDETI*.
- Weber, M. (1919). *La política como vocación*. Reviews.

Modelo de entrevista para el personal de ADEX

Buenos días. Mi nombre es Giovana Chávez y estoy realizando un estudio (investigación), sobre la infraestructura en nuestro país y como beneficia al intercambio comercial con otros países, enfocándonos específicamente en la carretera interoceánica sur, y descubrir si se viene utilizando para el comercio internacional con Brasil y Bolivia.

Mi objetivo principal es conocer las razones para entender y ayudar a lograr el desarrollo comercial con Brasil y Bolivia como se había propuesto el estado peruano antes de la construcción de la carretera interoceánica sur.

Al respecto, por favor, siéntase con la libertad de opinar, brindar sus ideas y/o comentarios, no hay respuesta buena o mala, lo que nos interesa es solo conocer su opinión sincera al respecto. Es importante mencionar que toda la información proporcionada solo será usada para mi trabajo de investigación, estas serán unidas con otras encuestas realizadas y serán de uso confidencial, por la que su identificación no será revelada.

Para una mejor y rápida entrevista utilizaremos una grabadora de voz, ya que nos permitirá seguir una conversación más rápida y sencilla, ya que si tomamos nota implicará más tiempo en escribir sus respuestas y sabemos que su tiempo es importante. ¿Tiene algún inconveniente que grabemos esta conversación?

1. Calidad de la infraestructura:

¿Considera que la calidad de infraestructura de la carretera interoceánica sur ha ayudado o ha mejorado en el intercambio comercial? ¿Desde su posición puede comentarme si la interoceánica ayudado a maximizar la relación comercial entre Perú, Brasil y Bolivia? ¿Podría mencionar algunos ejemplos?

2. Costo de la infraestructura:

¿Qué sabe usted respecto al costo de infraestructura? me podría mencionar algún ejemplo donde haya apreciado si afecta o beneficia los costos de la infraestructura en el intercambio comercial internacional?

3. Servicios conexos: (comunicaciones, energía, servicios relacionados a las exportaciones, etc.):

¿Usted sabe qué servicios conexos existen y si estos funcionan y ayudan al intercambio comercial entre Perú, Brasil y Bolivia?

4. Infraestructura-transporte-logística (triada):

¿En su experiencia, como ve que se desarrolla la Infraestructura-transporte-logística (triada), estás funcionan en conjunto? ¿Qué opina de esta teoría?

5. Rol del estado:

¿Cuál debería ser el rol del de ADEX ante de acuerdo con los temas de la carretera Interoceánica del Sur? ¿Cuáles cree que son las entidades públicas que se deberían hacer cargo para potencializar el comercio exterior?

Modelo de entrevista para el personal de MTC

Buenos días. Mi nombre es Giovana Chávez y estoy realizando un estudio (investigación), sobre la infraestructura en nuestro país y como beneficia al intercambio comercial con otros países, enfocándonos específicamente en la carretera interoceánica sur, y descubrir si se viene utilizando para el comercio internacional con Brasil y Bolivia.

Mi objetivo principal es conocer las razones para entender y ayudar a lograr el desarrollo comercial con Brasil y Bolivia como se había propuesto el estado peruano antes de la construcción de la carretera interoceánica sur.

Al respecto, por favor, siéntase con la libertad de opinar, brindar sus ideas y/o comentarios, no hay respuesta buena o mala, lo que nos interesa es solo conocer su opinión sincera al respecto. Es importante mencionar que toda la información proporcionada solo será usada para mi trabajo de investigación, estas serán unidas con otras encuestas realizadas y serán de uso confidencial, por la que su identificación no será revelada.

Para una mejor y rápida entrevista utilizaremos una grabadora de voz, ya que nos permitirá seguir una conversación más rápida y sencilla, ya que si tomamos nota implicará más tiempo en escribir sus respuestas y sabemos que su tiempo es importante. ¿Tiene algún inconveniente que grabemos esta conversación?

1. Calidad de la infraestructura:

¿Considera que la calidad de infraestructura de la carretera interoceánica sur ha ayudado o ha mejorado en el intercambio comercial? ¿Desde su posición puede comentarme si la interoceánica ayudado a maximizar la relación comercial entre Perú, Brasil y Bolivia? ¿Podría mencionar algunos ejemplos?

2. Costo de la infraestructura:

¿Qué sabe usted respecto al costo de infraestructura? me podría mencionar algún ejemplo donde haya apreciado si afecta o beneficia los costos de la infraestructura en el intercambio comercial internacional?

3. Servicios conexos: (comunicaciones, energía, servicios relacionados a las exportaciones, etc.):

¿Usted sabe qué servicios conexos existen y si estos funcionan y ayudan al intercambio comercial entre Perú, Brasil y Bolivia?

4. Infraestructura-transporte-logística (triada):

¿En su experiencia, como ve que se desarrolla la Infraestructura-transporte-logística (triada), estás funcionan en conjunto? ¿Qué opina de esta teoría?

5. Rol del estado:

¿Cuál debería ser el rol del de MTC ante de acuerdo con los temas de la carretera Interoceánica del Sur? ¿Cuáles cree que son las entidades públicas que se deberían hacer cargo para potencializar el comercio exterior?

Modelo de entrevista para el personal de COMEX

Buenos días. Mi nombre es Giovana Chávez y estoy realizando un estudio (investigación), sobre la infraestructura en nuestro país y como beneficia al intercambio comercial con otros países, enfocándonos específicamente en la carretera interoceánica sur, y descubrir si se viene utilizando para el comercio internacional con Brasil y Bolivia.

Mi objetivo principal es conocer las razones para entender y ayudar a lograr el desarrollo comercial con Brasil y Bolivia como se había propuesto el estado peruano antes de la construcción de la carretera interoceánica sur.

Al respecto, por favor, siéntase con la libertad de opinar, brindar sus ideas y/o comentarios, no hay respuesta buena o mala, lo que nos interesa es solo conocer su opinión sincera al respecto. Es importante mencionar que toda la información proporcionada solo será usada para mi trabajo de investigación, estas serán unidas con otras encuestas realizadas y serán de uso confidencial, por la que su identificación no será revelada.

Para una mejor y rápida entrevista utilizaremos una grabadora de voz, ya que nos permitirá seguir una conversación más rápida y sencilla, ya que si tomamos nota implicará más tiempo en escribir sus respuestas y sabemos que su tiempo es importante. ¿Tiene algún inconveniente que grabemos esta conversación?

1. Calidad de la infraestructura:

¿Considera que la calidad de infraestructura de la carretera interoceánica sur ha ayudado o ha mejorado en el intercambio comercial? ¿Desde su posición puede comentarme si la interoceánica ayudado a maximizar la relación comercial entre Perú, Brasil y Bolivia? ¿Podría mencionar algunos ejemplos?

2. Costo de la infraestructura:

¿Qué sabe usted respecto al costo de infraestructura? me podría mencionar algún ejemplo donde haya apreciado si afecta o beneficia los costos de la infraestructura en el intercambio comercial internacional?

3. Servicios conexos: (comunicaciones, energía, servicios relacionados a las exportaciones, etc.):

¿Usted sabe qué servicios conexos existen y si estos funcionan y ayudan al intercambio comercial entre Perú, Brasil y Bolivia?

4. Infraestructura-transporte-logística (triada):

¿En su experiencia, como ve que se desarrolla la Infraestructura-transporte-logística (triada), estás funcionan en conjunto? ¿Qué opina de esta teoría?

5. Rol del estado:

¿Cuál debería ser el rol del de COMEX ante de acuerdo con los temas de la carretera Interoceánica del Sur? ¿Cuáles cree que son las entidades públicas que se deberían hacer cargo para potencializar el comercio exterior?

Modelo de entrevista para el personal de MINCETUR

Buenos días. Mi nombre es Giovana Chávez y estoy realizando un estudio (investigación), sobre la infraestructura en nuestro país y como beneficia al intercambio comercial con otros países, enfocándonos específicamente en la carretera interoceánica sur, y descubrir si se viene utilizando para el comercio internacional con Brasil y Bolivia.

Mi objetivo principal es conocer las razones para entender y ayudar a lograr el desarrollo comercial con Brasil y Bolivia como se había propuesto el estado peruano antes de la construcción de la carretera interoceánica sur.

Al respecto, por favor, siéntase con la libertad de opinar, brindar sus ideas y/o comentarios, no hay respuesta buena o mala, lo que nos interesa es solo conocer su opinión sincera al respecto. Es importante mencionar que toda la información proporcionada solo será usada para mi trabajo de investigación, estas serán unidas con otras encuestas realizadas y serán de uso confidencial, por la que su identificación no será revelada.

Para una mejor y rápida entrevista utilizaremos una grabadora de voz, ya que nos permitirá seguir una conversación más rápida y sencilla, ya que si tomamos nota implicará más tiempo en escribir sus respuestas y sabemos que su tiempo es importante. ¿Tiene algún inconveniente que grabemos esta conversación?

1. Calidad de la infraestructura:

¿Considera que la calidad de infraestructura de la carretera interoceánica sur ha ayudado o ha mejorado en el intercambio comercial? ¿Desde su posición puede comentarme si la interoceánica ayudado a maximizar la relación comercial entre Perú, Brasil y Bolivia? ¿Podría mencionar algunos ejemplos?

2. Costo de la infraestructura:

¿Qué sabe usted respecto al costo de infraestructura? me podría mencionar algún ejemplo donde haya apreciado si afecta o beneficia los costos de la infraestructura en el intercambio comercial internacional?

3. Servicios conexos: (comunicaciones, energía, servicios relacionados a las exportaciones, etc.):

¿Usted sabe qué servicios conexos existen y si estos funcionan y ayudan al intercambio comercial entre Perú, Brasil y Bolivia?

4. Infraestructura-transporte-logística (triada):

¿En su experiencia, como ve que se desarrolla la Infraestructura-transporte-logística (triada), estás funcionan en conjunto? ¿Qué opina de esta teoría?

5. Rol del estado:

¿Cuál debería ser el rol del de MINCETUR ante de acuerdo con los temas de la carretera Interoceánica del Sur? ¿Cuáles cree que son las entidades públicas que se deberían hacer cargo para potencializar el comercio exterior?

Modelo de entrevista para el personal de PROMPERÚ

Buenos días. Mi nombre es Giovana Chávez y estoy realizando un estudio (investigación), sobre la infraestructura en nuestro país y como beneficia al intercambio comercial con otros países, enfocándonos específicamente en la carretera interoceánica sur, y descubrir si se viene utilizando para el comercio internacional con Brasil y Bolivia.

Mi objetivo principal es conocer las razones para entender y ayudar a lograr el desarrollo comercial con Brasil y Bolivia como se había propuesto el estado peruano antes de la construcción de la carretera interoceánica sur.

Al respecto, por favor, siéntase con la libertad de opinar, brindar sus ideas y/o comentarios, no hay respuesta buena o mala, lo que nos interesa es solo conocer su opinión sincera al respecto. Es importante mencionar que toda la información proporcionada solo será usada para mi trabajo de investigación, estas serán unidas con otras encuestas realizadas y serán de uso confidencial, por la que su identificación no será revelada.

Para una mejor y rápida entrevista utilizaremos una grabadora de voz, ya que nos permitirá seguir una conversación más rápida y sencilla, ya que si tomamos nota implicará más tiempo en escribir sus respuestas y sabemos que su tiempo es importante. ¿Tiene algún inconveniente que grabemos esta conversación?

1. Calidad de la infraestructura:

¿Considera que la calidad de infraestructura de la carretera interoceánica sur ha ayudado o ha mejorado en el intercambio comercial? ¿Desde su posición puede comentarme si la interoceánica ayudado a maximizar la relación comercial entre Perú, Brasil y Bolivia? ¿Podría mencionar algunos ejemplos?

2. Costo de la infraestructura:

¿Me podría mencionar algún ejemplo donde haya apreciado si afecta o beneficia los costos de la infraestructura en el intercambio comercial internacional?

3. Servicios conexos: (comunicaciones, energía, servicios relacionados a las exportaciones, etc.):

¿Según lo que observa o sabe, que servicios conexos cree que son esenciales para el intercambio comercial entre Perú, Brasil y Bolivia, podría mencionar algunos que estén funcionando o que falten?

4. Infraestructura-transporte-logística (triada):

¿En su experiencia, como ve que se desarrolla la Infraestructura-transporte-logística (triada), estás funcionan en conjunto? ¿Qué opina de esta teoría?

5. Rol del estado:

¿Cuál debería ser el rol del de PROMPERU ante de acuerdo con los temas de la carretera Interoceánica del Sur? ¿Cuáles cree que son las entidades públicas que se deberían hacer cargo para potencializar el comercio exterior?

Modelo de entrevista para el personal de ADUANA

Buenos días. Mi nombre es Giovana Chávez y estoy realizando un estudio (investigación), sobre la infraestructura en nuestro país y como beneficia al intercambio comercial con otros países, enfocándonos específicamente en la carretera interoceánica sur, y descubrir si se viene utilizando para el comercio internacional con Brasil y Bolivia.

Mi objetivo principal es conocer las razones para entender y ayudar a lograr el desarrollo comercial con Brasil y Bolivia como se había propuesto el estado peruano antes de la construcción de la carretera interoceánica sur.

Al respecto, por favor, siéntase con la libertad de opinar, brindar sus ideas y/o comentarios, no hay respuesta buena o mala, lo que nos interesa es solo conocer su opinión sincera al respecto. Es importante mencionar que toda la información proporcionada solo será usada para mi trabajo de investigación, estas serán unidas con otras encuestas realizadas y serán de uso confidencial, por la que su identificación no será revelada.

Para una mejor y rápida entrevista utilizaremos una grabadora de voz, ya que nos permitirá seguir una conversación más rápida y sencilla, ya que si tomamos nota implicará más tiempo en escribir sus respuestas y sabemos que su tiempo es importante. ¿Tiene algún inconveniente que grabemos esta conversación?

1. Calidad de la infraestructura:

¿Qué opina de tener infraestructura de calidad? ¿Desde su posición de funcionario de aduana, y según lo que ha observado en los últimos años, puede comentarme si la interoceánica ayudado a maximizar la relación comercial entre Perú, Brasil y Bolivia?

2. Costo de la infraestructura:

¿Me podría mencionar algún ejemplo donde haya apreciado si afecta o beneficia los costos de la infraestructura en el intercambio comercial internacional?

3. Servicios conexos: (comunicaciones, energía, servicios relacionados a las exportaciones, etc.):

¿Según lo que observa o sabe, que servicios conexos cree que son esenciales para el intercambio comercial entre Perú, Brasil y Bolivia, podría mencionar algunos que estén funcionando o que falten?

4. Infraestructura-transporte-logística (triada):

¿En su experiencia, como ve que se desarrolla la Infraestructura-transporte-logística (triada), estás funcionan en conjunto? ¿Qué opina de esta teoría?

5. Rol del Estado:

¿Cuál debería ser el rol del de LA ADUANA ante de acuerdo a los temas de la carretera Interoceánica del Sur? ¿Cuáles cree que son las entidades públicas que se deberían hacer cargo para potencializar el comercio exterior?

Modelo de entrevista para el personal de AC LOGISTIC PERU

Buenos días. Mi nombre es Giovana Chávez y estoy realizando un estudio (investigación), sobre la infraestructura en nuestro país y como beneficia al intercambio comercial con otros países, enfocándonos específicamente en la carretera interoceánica sur, y descubrir si se viene utilizando para el comercio internacional con Brasil y Bolivia.

Mi objetivo principal es conocer las razones para entender y ayudar a lograr el desarrollo comercial con Brasil y Bolivia como se había propuesto el estado peruano antes de la construcción de la carretera interoceánica sur.

Al respecto, por favor, siéntase con la libertad de opinar, brindar sus ideas y/o comentarios, no hay respuesta buena o mala, lo que nos interesa es solo conocer su opinión sincera al respecto. Es importante mencionar que toda la información proporcionada solo será usada para mi trabajo de investigación, estas serán unidas con otras encuestas realizadas y serán de uso confidencial, por la que su identificación no será revelada.

Para una mejor y rápida entrevista utilizaremos una grabadora de voz, ya que nos permitirá seguir una conversación más rápida y sencilla, ya que si tomamos nota implicará más tiempo en escribir sus respuestas y sabemos que su tiempo es importante. ¿Tiene algún inconveniente que grabemos esta conversación?

1. Calidad de la infraestructura:

¿En su opinión, como parte de la empresa encargada del mantenimiento de la carretera interoceánica sur, que podría opinar de la calidad de la infraestructura? ¿según su experiencia, desde que existe la carretera interoceánica sur, como ha evolucionado el flujo vehicular internacional?

2. Costo de la infraestructura:

¿Qué podría comentar sobre los costos de la carretera Interoceánica Sur, podría mencionar si esta ha beneficiado o no en el transporte internacional?

3. Servicios conexos: (comunicaciones, energía, servicios relacionados a las exportaciones, etc.):

¿Qué tipos de servicios conexos son necesarios para que el tránsito vehicular internacional?
¿podría mencionar alguno de ellos y explicar su importancia?

4. Infraestructura-transporte-logística (triada):

¿En su experiencia, como ve que se desarrolla la Infraestructura-transporte-logística (triada),
estás funcionan en conjunto?, ¿Qué opina de esta teoría?

5. Rol del Estado:

¿Cómo ve usted el desempeño de las entidades del estado, en temas de desarrollo de
infraestructura de carreteras y del empuje al intercambio comercial entre países fronterizos,
en este caso entre Perú, Brasil y Bolivia?, ¿Podría mencionar cuales son estas entidades
públicas que se ven comprometidas en estos temas?

Modelo de entrevista para el personal de YURA

Buenos días. Mi nombre es Giovana Chávez y estoy realizando un estudio (investigación), sobre la infraestructura en nuestro país y como beneficia al intercambio comercial con otros países, enfocándonos específicamente en la carretera interoceánica sur, y descubrir si se viene utilizando para el comercio internacional con Brasil y Bolivia.

Mi objetivo principal es conocer las razones para entender y ayudar a lograr el desarrollo comercial con Brasil y Bolivia como se había propuesto el estado peruano antes de la construcción de la carretera interoceánica sur.

Al respecto, por favor, siéntase con la libertad de opinar, brindar sus ideas y/o comentarios, no hay respuesta buena o mala, lo que nos interesa es solo conocer su opinión sincera al respecto. Es importante mencionar que toda la información proporcionada solo será usada para mi trabajo de investigación, estas serán unidas con otras encuestas realizadas y serán de uso confidencial, por la que su identificación no será revelada.

Para una mejor y rápida entrevista utilizaremos una grabadora de voz, ya que nos permitirá seguir una conversación más rápida y sencilla, ya que si tomamos nota implicará más tiempo en escribir sus respuestas y sabemos que su tiempo es importante. ¿Tiene algún inconveniente que grabemos esta conversación?

1. Calidad de la infraestructura:

¿La calidad de la infraestructura de la carretera interoceánica sur le ha permitido generar relación comercial con Brasil y Bolivia? Si es sí, ¿de qué manera? En caso de que diga no, ¿por qué no? ¿Qué estaría faltando para que pueda utilizar esta infraestructura?

2. Costo de la infraestructura:

¿Los costos de la infraestructura afecta o beneficia a sus exportaciones? ¿Qué es lo que ha motivado o impedido usar la carretera interoceánica sur para exportar Brasil?

3. Servicios conexos: (comunicaciones, energía, servicios relacionados a las exportaciones, etc.):

¿De qué servicios conexos se ayuda para mejorar la eficacia en sus exportaciones?, ¿Podría proporcionarme algunos ejemplos?

4. Infraestructura-transporte-logística (triada):

¿En base a su experiencia como exportadora, en qué le ayuda tener un sistema integrado como la Infraestructura-transporte-logística (triada)? ¿piensa que es fundamental contar con los tres elementos? ¿por qué?

5. Rol del Estado:

¿Cuál debería ser el rol del Estado en tema de infraestructura y comercio internacional?
¿Piensa que las acciones hasta ahora del Estado son suficientes para potencializar el comercio entre naciones? ¿Cuáles cree que son las entidades públicas que se deberían hacer cargo para potencializar el comercio exterior?

Modelo de entrevista para el personal de TRANSPORTES ZETRAMSA

Buenos días. Mi nombre es Giovana Chávez y estoy realizando un estudio (investigación), sobre la infraestructura en nuestro país y como beneficia al intercambio comercial con otros países, enfocándonos específicamente en la carretera interoceánica sur, y descubrir si se viene utilizando para el comercio internacional con Brasil y Bolivia.

Mi objetivo principal es conocer las razones para entender y ayudar a lograr el desarrollo comercial con Brasil y Bolivia como se había propuesto el estado peruano antes de la construcción de la carretera interoceánica sur.

Al respecto, por favor, siéntase con la libertad de opinar, brindar sus ideas y/o comentarios, no hay respuesta buena o mala, lo que nos interesa es solo conocer su opinión sincera al respecto. Es importante mencionar que toda la información proporcionada solo será usada para mi trabajo de investigación, estas serán unidas con otras encuestas realizadas y serán de uso confidencial, por la que su identificación no será revelada.

Para una mejor y rápida entrevista utilizaremos una grabadora de voz, ya que nos permitirá seguir una conversación más rápida y sencilla, ya que si tomamos nota implicará más tiempo en escribir sus respuestas y sabemos que su tiempo es importante. ¿Tiene algún inconveniente que grabemos esta conversación?

1. Calidad de la infraestructura:

¿En qué situaciones ayuda a tener calidad de infraestructura, como es su experiencia de transporte al contar con esta? ¿Cuál es su opinión de la calidad de la carretera interoceánica sur?

2. Costo de la infraestructura:

¿Los costos de la infraestructura afecta al transporte? ¿Qué piensa sobre los costos de la infraestructura que ha invertido el Estado? ¿por qué?

3. Servicios conexos: (comunicaciones, energía, servicios relacionados a las exportaciones, etc.):

¿Con qué servicios conexos cuentan como empresa de transporte para el mejor traslado de las mercancías? ¿podría proporcionarme algunos ejemplos?

4. Infraestructura-transporte-logística (triada):

¿En base a su experiencia como transportista, en qué le ayuda tener un sistema integrado como la Infraestructura-transporte-logística (triada)? ¿piensa que es fundamental contar con los tres elementos? ¿por qué?

5. Rol del Estado:

¿Cuál debería ser el rol del Estado en tema de transporte internacional? ¿Piensa que las acciones hasta ahora del Estado son suficientes para potencializar el comercio entre Perú, Brasil y Bolivia? ¿Qué entidades públicas están presentes o cuales deberían estar acompañándolos para lograr potenciar el intercambio comercial?

Modelo de entrevista para el personal de DERTEANO & STUCKER

Buenos días. Mi nombre es Giovana Chávez y estoy realizando un estudio (investigación), sobre la infraestructura en nuestro país y como beneficia al intercambio comercial con otros países, enfocándonos específicamente en la carretera interoceánica sur, y descubrir si se viene utilizando para el comercio internacional con Brasil y Bolivia.

Mi objetivo principal es conocer las razones para entender y ayudar a lograr el desarrollo comercial con Brasil y Bolivia como se había propuesto el estado peruano antes de la construcción de la carretera interoceánica sur.

Al respecto, por favor, siéntase con la libertad de opinar, brindar sus ideas y/o comentarios, no hay respuesta buena o mala, lo que nos interesa es solo conocer su opinión sincera al respecto. Es importante mencionar que toda la información proporcionada solo será usada para mi trabajo de investigación, estas serán unidas con otras encuestas realizadas y serán de uso confidencial, por la que su identificación no será revelada.

Para una mejor y rápida entrevista utilizaremos una grabadora de voz, ya que nos permitirá seguir una conversación más rápida y sencilla, ya que si tomamos nota implicará más tiempo en escribir sus respuestas y sabemos que su tiempo es importante. ¿Tiene algún inconveniente que grabemos esta conversación?

1. Calidad de la infraestructura:

¿La calidad de la infraestructura de la carretera interoceánica sur le ha permitido generar relación comercial con Brasil y Bolivia? Si es si, ¿de qué manera? ¿En caso de que diga no, ¿por qué no? ¿Qué estaría faltando para que pueda utilizar esta infraestructura como importadores de Brasil?

2. Costo de la infraestructura:

¿Los costos de la infraestructura afecta o beneficia a sus importaciones? ¿Qué es lo que ha motivado o impedido usar la carretera interoceánica sur para importar maquinaria de Brasil?

3. Servicios conexos: (comunicaciones, energía, servicios relacionados a las exportaciones, etc.):

¿De qué servicios conexos se ayuda para mejorar la eficacia en sus importaciones? ¿Podría proporcionarme algunos ejemplos?

4. Infraestructura-transporte-logística (triada):

¿En base a su experiencia como transportista, en qué le ayuda tener un sistema integrado como la Infraestructura-transporte-logística (triada)? ¿piensa que es fundamental contar con los tres elementos? ¿por qué?

5. Rol del Estado:

¿Cuál debería ser el rol del Estado en tema de transporte internacional? ¿Piensa que las acciones hasta ahora del Estado son suficientes para potencializar el comercio entre Perú, Brasil y Bolivia? ¿Qué entidades públicas están presentes o cuales deberían estar acompañándolos para lograr potenciar el intercambio comercial?

Modelo de entrevista para el personal de ODEBRECHT

Buenos días. Mi nombre es Giovana Chávez y estoy realizando un estudio (investigación), sobre la infraestructura en nuestro país y como beneficia al intercambio comercial con otros países, enfocándonos específicamente en la carretera interoceánica sur, y descubrir si se viene utilizando para el comercio internacional con Brasil y Bolivia.

Mi objetivo principal es conocer las razones para entender y ayudar a lograr el desarrollo comercial con Brasil y Bolivia como se había propuesto el estado peruano antes de la construcción de la carretera interoceánica sur.

Al respecto, por favor, siéntase con la libertad de opinar, brindar sus ideas y/o comentarios, no hay respuesta buena o mala, lo que nos interesa es solo conocer su opinión sincera al respecto. Es importante mencionar que toda la información proporcionada solo será usada para mi trabajo de investigación, estas serán unidas con otras encuestas realizadas y serán de uso confidencial, por la que su identificación no será revelada.

Para una mejor y rápida entrevista utilizaremos una grabadora de voz, ya que nos permitirá seguir una conversación más rápida y sencilla, ya que si tomamos nota implicará más tiempo en escribir sus respuestas y sabemos que su tiempo es importante. ¿Tiene algún inconveniente que grabemos esta conversación?

1. Calidad de la infraestructura:

¿En su opinión, como parte de la empresa encargada del mantenimiento de la carretera interoceánica sur, que podría opinar de la calidad de la infraestructura? ¿según su experiencia, desde que existe la carretera interoceánica sur, como ha evolucionado el flujo vehicular internacional?

2. Costo de la infraestructura:

¿Qué podría comentar sobre los costos de la carretera Interoceánica Sur, podría mencionar si esta ha beneficiado o no en el transporte internacional?

3. Servicios conexos: (comunicaciones, energía, servicios relacionados a las exportaciones, etc.):

¿Qué tipos de servicios conexos son necesarios para que el tránsito vehicular internacional?
¿podría mencionar alguno de ellos y explicar su importancia?

4. Infraestructura-transporte-logística (triada):

¿En su experiencia, como ve que se desarrolla la Infraestructura-transporte-logística (triada),
estás funcionan en conjunto?, ¿Qué opina de esta teoría?

5. Rol del estado:

¿Cómo ve usted el desempeño de las entidades del estado, en temas de desarrollo de
infraestructura de carreteras y del empuje al intercambio comercial entre países fronterizos,
en este caso entre Perú, Brasil y Bolivia?, ¿Podría mencionar cuales son estas entidades
públicas que se ven comprometidas en estos temas?

Modelo de entrevista para el personal de SÃO JOÃO

Buenos días. Mi nombre es Giovana Chávez y estoy realizando un estudio (investigación), sobre la infraestructura en nuestro país y como beneficia al intercambio comercial con otros países, enfocándonos específicamente en la carretera interoceánica sur, y descubrir si se viene utilizando para el comercio internacional con Brasil y Bolivia.

Mi objetivo principal es conocer las razones para entender y ayudar a lograr el desarrollo comercial con Brasil y Bolivia como se había propuesto el estado peruano antes de la construcción de la carretera interoceánica sur.

Al respecto, por favor, siéntase con la libertad de opinar, brindar sus ideas y/o comentarios, no hay respuesta buena o mala, lo que nos interesa es solo conocer su opinión sincera al respecto. Es importante mencionar que toda la información proporcionada solo será usada para mi trabajo de investigación, estas serán unidas con otras encuestas realizadas y serán de uso confidencial, por la que su identificación no será revelada.

Para una mejor y rápida entrevista utilizaremos una grabadora de voz, ya que nos permitirá seguir una conversación más rápida y sencilla, ya que si tomamos nota implicará más tiempo en escribir sus respuestas y sabemos que su tiempo es importante. ¿Tiene algún inconveniente que grabemos esta conversación?

1. Calidad de la infraestructura:

¿La calidad de la infraestructura de la carretera interoceánica sur le ha permitido generar relación comercial con Brasil y Bolivia? Si es sí, ¿de qué manera? En caso de que diga no, ¿por qué no? ¿Qué estaría faltando para que pueda utilizar esta infraestructura?

2. Costo de la infraestructura:

¿Los costos de la infraestructura afecta o beneficia a sus importaciones? ¿Qué es lo que ha motivado o impedido usar la carretera interoceánica sur para importar arroz de Brasil?

3. Servicios conexos: (comunicaciones, energía, servicios relacionados a las exportaciones, etc.):

¿De qué servicios conexos se ayuda para mejorar la eficacia en sus importaciones? ¿Podría proporcionarme algunos ejemplos?

4. Infraestructura-transporte-logística (triada):

¿En base a su experiencia como transportista, en qué le ayuda tener un sistema integrado como la Infraestructura-transporte-logística (triada)? ¿piensa que es fundamental contar con los tres elementos? ¿por qué?

5. Rol del Estado:

¿Cuál debería ser el rol del Estado en tema de transporte internacional? ¿Piensa que las acciones hasta ahora del Estado son suficientes para potencializar el comercio entre Perú, Brasil y Bolivia? ¿Qué entidades públicas están presentes o cuales deberían estar acompañándolos para lograr potenciar el intercambio comercial?