



FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y RECURSOS HUMANOS  
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

**BENEFICIOS DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA NORTE  
PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL PERUANO**

**PRESENTADA POR**

**MARISOL ESTÉFANY PÁUCAR LIPA**

**ROSARIO DEL PILAR SUÁREZ GUERREROS**

**ASESORA**

**NANCY ESTHER REYES FAJARDO**

**TESIS**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN  
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**LIMA – PERÚ**

**2018**



**CC BY-NC-ND**

**Reconocimiento – No comercial – Sin obra derivada**

Las autoras sólo permiten que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede cambiar de ninguna manera ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y RECURSOS HUMANOS  
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**TESIS**

**BENEFICIOS DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA NORTE  
PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL PERUANO**

**PARA OPTAR  
EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN ADMINISTRACIÓN DE  
NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**PRESENTADO POR:**

**Bach. PÁUCAR LIPA, MARISOL ESTÉFANY  
Bach. SUÁREZ GUERREROS, ROSARIO DEL PILAR**

**ASESOR:**

**Mag. NANCY ESTHER REYES FAJARDO**

**LIMA – PERÚ**

**2018**

## **DEDICATORIA**

Dedicado en primer lugar a Dios, a nuestras madres y familia, por darnos la oportunidad de realizarnos en la vida, por ser el pilar y guía en nuestro camino personal, académico y profesional.

También dedicado a nuestros docentes que hacen posible este trabajo con su constante apoyo y recomendaciones para mejorar en el día a día; y en especial a nuestros asesores en este tema, por el tiempo de dedicación y paciencia para la culminación del trabajo.

Finalmente, dedicado a nuestras amistades por su apoyo incondicional en momentos difíciles.

Rosario y Marisol.

## **AGRADECIMIENTO**

A todas las autoridades de la Universidad San Martín de Porres, por darnos la oportunidad de alcanzar nuestras metas profesionales; y de manera especial a nuestros Catedráticos, que nos brindan sus conocimientos y nos asesoran de forma clara y coherente.

A todas aquellas personas que nos han dado su apoyo constante e incondicional, sus consejos y aliento para poder culminar esta investigación.

Marisol y Rosario.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

AGRADECIMIENTO	ii
ÍNDICE DE CONTENIDO	iii
ÍNDICE DE FIGURAS	vi
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
INTRODUCCIÓN	x
CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	12
1.2. Formulación del problema	23
1.2.2 Problemas específicos	23
1.3. Objetivos de la investigación	23
1.3.2. Objetivos específicos	23
1.4. Justificación de la investigación	24
1.4.1. Importancia de la investigación	25
1.4.2. Viabilidad de la investigación	26
1.5. Limitaciones de la investigación	27
1.6 Criterios de Inclusión e Exclusión	28
CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO	30
2.1.1. Internacionales	30
Trinidad Puerto Ústarez - Bolivia	31
Ruta Nacional 150 - Argentina	32
2.1.2. Nacionales	33
Cahuish-Chavín-San Marcos-Succha	35
Autopista Chincha – Ica (Red Vial 6)	36
Carretera San Marcos – Cajabamba- Sausacocha	36
Carretera Imperial- Mayoc - Ayacucho	37
Carretera Juanjuí – Tocache	38
2.2 Bases teóricas	38
2.2.1 Carretera interoceánica (IIRSA)	38
2.1.3. Carretera Interoceánica Norte	40
2.2.2.1. La Carretera Interoceánica Norte y el comercio	43

2.2.2.2.	La Carretera Interoceánica Norte y la agricultura	44
2.2.2.3.	La Carretera Interoceánica Norte y su relación con los puertos	45
2.2.3.	El transporte en el Perú / Panorama general del transporte	46
2.2.3.1.	Clasificación del transporte terrestre	47
2.2.3.2.	Influencia de terceras partes	47
2.2.3.3.	Infraestructura vial	48
	Provias Nacional	57
	Gobiernos locales	57
2.3	Hipótesis	64
2.3.1	Hipótesis general	64
2.3.2	Hipótesis específicas	64
	CAPÍTULO III METODOLOGÍA	65
3.1	Diseño metodológico	65
3.2	Procedimiento de muestreo	66
3.2.1	Criterio para relacionar la muestra por afinidad:	67
3.2.2	Criterio para determinar el número de participantes de la muestra	67
3.2.3	Instrumentación	69
3.3	Validez y confiabilidad	72
3.4	Cronograma de actividades	73
	CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN	75
4.1	Resultados de la investigación	75
4.1.1	La carretera interoceánica norte permite mejorar el comercio internacional peruano.	77
4.1.2	La carretera interoceánica norte permite mejorar el transporte terrestre.	81
4.1.3	La carretera interoceánica norte permite ampliar el desarrollo de los puertos de Yurimaguas y Paita	84
4.1.4	La carretera interoceánica norte permite ampliar de manera significativa el desarrollo de la agricultura en los poblados de Yurimaguas y Paita	88
4.2	Discusión de los resultados	90
4.2.1	Contrastación de resultados	91
	CONCLUSIONES	96

RECOMENDACIONES	98
REFERENCIAS	100
ANEXO 1	103
ANEXO 2	109
ANEXO 3	114
ANEXO 4	123
ANEXO 5	136



## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1 Total de kilómetros de la Carretera Interoceánica Norte	19
Figura N° 2 Unidades de Peajes de la Carretera Interoceánica Norte	19
Figura N° 3 Tarifarios vigentes en la Carretera Interoceánica Norte	20
Figura N° 4 Sector Transporte, 2016	22
Figura N° 5 Ejes de Integración y Desarrollo De IIRSA en el Perú	39
Figura N° 6 Mapa de la cadena productiva del sector Transporte Terrestre Comercial En La Carretera Interoceánica Norte	49
Figura N° 7. Extensión en KM de las redes viales según superficie territorial del país	50
Figura N° 8 Porcentaje de vías asfaltadas del total de vías.	52
Figura N° 9 Impacto de la Carretera Interoceánica Norte en el comercio internacional según la muestra	77
Figura N° 10 Beneficios de la Carretera Interoceánica Norte frente al comercio internacional según la muestra	78
Figura N° 11 Factores que desfavorecen en el impacto de La Carretera Interoceánica Norte al comercio internacional peruano según la muestra	80
Figura N° 12 Impacto de la Carretera Interoceánica Norte frente al transporte terrestre según la muestra	81
Figura N° 13 Beneficios de la Carretera Interoceánica Norte frente al transporte terrestre según la muestra	82
Figura N° 14 Factores de desacuerdo en el impacto de la Carretera Interoceánica Norte frente al transporte terrestre según la muestra	83
Figura N° 15 Impacto de la Carretera Interoceánica Norte al desarrollo de puertos según la muestra	84
Figura N° 16 Beneficios de la Carretera Interoceánica Norte frente al desarrollo de puertos según la muestra	86
Figura N° 17 Factores de desacuerdo en el impacto de la carretera interoceánica norte frente al desarrollo de puertos	87
Figura N° 18 Impacto de la Carretera Interoceánica Norte frente a la agricultura según la muestra	88
Figura N° 19 Beneficios de la carretera interoceánica norte frente a la agricultura según la muestra	89

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Muestreo para las entrevistas	69
Tabla 2. Empresas entrevistadas	69
Tabla 3. Validación por juicio de expertos solicitada a docentes acreditados por la USMP	71
Tabla 4. Validez de los expertos	72
Tabla 5. Preguntas de entrevistas	76
Tabla 6. Contrastación De Resultados	92

## RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo identificar los beneficios que brinda la construcción y operación de la carretera Interoceánica Norte para el desarrollo del comercio internacional peruano, puertos, agricultura y transporte internacional terrestre de los distritos Paita y Yurimaguas.

La idea de la construcción de la vía Norte nace alrededor del 2005 entre el ministerio de transporte y comunicaciones (MTC) y la concesionaria IIRSA Norte, encargada de la construcción, rehabilitación, mejoramiento y conservación de todo el tramo.

La construcción de carreteras es importante para un país ya que permite la conexión entre regiones y la descentralización de un país; es decir, la búsqueda de igualdad para todos. La construcción de la carretera Interoceánica Norte permite la conexión no solo de regiones, también de países sudamericanos para facilitar las operaciones del comercio internacional, por ejemplo, el fácil acceso a las entradas y salidas de puntos estratégicos como los puertos de Paita y Yurimaguas.

En el desarrollo de la investigación, se considera como punto de partida los beneficios que otorga la carretera hacia los distritos de Paita y Yurimaguas, específicamente el impacto positivo que presenta para los empresarios de estas zonas y los beneficios que otorga en primer lugar al comercio internacional peruano, como esta carretera impulsa a los empresarios nacionales a abrir sus mercados a uno más grande y competitivo.

Se describe como la carretera beneficia a la agricultura, puertos y del transporte internacional terrestre; es decir, señala las facilidades que otorga la carretera a los empresarios entrevistados y como impulsa el desarrollo de los sectores.

Finalmente, la investigación culmina con las conclusiones y recomendaciones obtenidas a lo largo de toda la investigación, de la revisión de documentos, observación y entrevistas.

## **ABSTRACT**

The objective of this research is to identify the benefits of the construction and operation of the Interoceanic North highway for the development of Peruvian international trade, ports, agriculture and international land transportation in the Paita and Yurimaguas districts.

The idea of the construction of the Northern highway was born around 2005 between the transport and communications ministry (MTC) and the IIRSA Norte concessionaire, in charge of the construction, rehabilitation, improvement and conservation of the entire stretch.

The construction of roads is important for a country since it allows the connection between regions and the decentralization of a country; that is, the search for equality for all. The construction of the Interoceanic North highway allows the connection not only of regions, but also of South American countries to facilitate the operations of international trade, for example, the easy access to the entrances and exits of strategic points such as the ports of Paita and Yurimaguas.

In the development of the investigation, is consider as a starting point the benefits that the highway gives to the districts of Paita and Yurimaguas. Specifically the positive impact that it presents for the entrepreneurs of these zones and the benefit it grants in the first place to international Peruvian trade, since this road drives national entrepreneurs to open their markets to a bigger and more competitive one.

This research describes how the highway benefits agriculture, ports and international land transport; that is to say, it indicates the advantages that the road gives to the entrepreneurs interviewed and the way it drives the development of the sectors.

Finally, the research culminates with the conclusions and recommendations obtained throughout the investigation, the review of documents, observations and interviews.

## INTRODUCCIÓN

La Carretera Interoceánica Norte como infraestructura presenta gran importancia ya que con ella se abre el avance comercial. La vía atraviesa las tres regiones de nuestro país y con ello se busca beneficiar la macro región, se prevé un fuerte cambio en el sector agrícola, al igual que el desarrollo de puertos y el sector transporte. Estos sectores, son investigados en la presente investigación; resaltando los beneficios que la carretera ofrece en el desarrollo de cada uno de ellos repercutiendo en el desarrollo comercial de las regiones y macroregiones.

La presente investigación comprende cinco capítulos; los cuales son descritos a continuación:

Capítulo I: Describe la realidad problemática que abarca la formulación y planteamiento del problema, donde los diversos comentarios relacionados al tema de investigación son profundizados para su estudio y desarrollo, sobre el impacto de la carretera interoceánica norte para el comercio peruano; a su vez se formula los objetivos, la justificación de investigación, se identifican las limitaciones y se analiza la viabilidad del tema.

Capítulo II: Comprende el marco teórico, considerando aspectos, tales como: los antecedentes de la investigación (nacionales como internacionales), las bases teóricas, las definiciones conceptuales y la formulación de la hipótesis. En este capítulo, se emplea los distintos tipos de aportes de investigaciones, resaltando su aporte e importancia para esta investigación.

Capítulo III: Describe la metodología que es empleada en el diseño, tipo y nivel de la investigación. También se define la población y muestra, técnicas de recolección de datos, procesamiento y análisis de la información.

Capítulo IV: Se centra en la descripción de los resultados obtenidos destacando el proceso llevado a cabo en la parte recolección de datos y su

respectiva interpretación, en cada una de las preguntas, se obtiene información valiosa proporcionada por los entrevistados sobre las percepciones, la cual se representa en el correspondiente análisis.

Para finalizar, el trabajo de investigación, se presenta el análisis de la información a través de la discusión y las Conclusiones, las mismas que son presentadas como contrastación de las hipótesis, luego las Recomendaciones y conclusiones del trabajo de investigación.

## **CAPÍTULO I            PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

### **1.1. Descripción de la situación problemática**

Diversos países carecen de planes de infraestructura de sistemas de transporte integral que coordinen todos los medios de transporte para satisfacer las necesidades básicas que tiene la sociedad, se tiene como principal problema que las redes de carreteras son inadecuadas. En gran medida, las redes de transporte por carretera se retrasan debido a políticas públicas e impositivas desfavorables, operaciones ineficientes de empresas de transporte por carretera, falta de personal calificado, mantenimiento inadecuado de la infraestructura física, malas prácticas e ineficiencia de las administraciones gubernamentales.

La infraestructura que existe en un país es una de los grandes condicionantes de su nivel de actividad económica y de su nivel de vida, así como de sus perspectivas de progreso y crecimiento. Una de las mayores debilidades competitivas del Perú es su aún pobre infraestructura, por ello, el impacto que las mejoras en la infraestructura tienen sobre la actividad económica y el bienestar de los hogares debe ser en principio mayor del que se da en promedio de manera internacional.

En el debate sobre las políticas públicas en el Perú, es común que se discuta la importancia de aquellas que afectan la inversión en infraestructura; sin embargo, usualmente no se cuenta con cifras agregadas y sectoriales que permitan cuantificar el impacto que la infraestructura tiene sobre la actividad económica.

La escasez de cifras se debe en parte a la dificultad para obtener información adecuada que permita una estimación integral de este impacto (Instituto Peruano de Economía, 2014)

Desde un punto de vista macro, la construcción de infraestructuras como por ejemplo la de una carretera, desencadena una serie de impactos de manera directa e indirecta. En el mundo, actualmente el fenómeno

globalizador nos sitúa en una posición donde la competitividad en infraestructura tiene una serie de impactos, en el informe realizado por la (Universidad Politécnica de Catalunya, 2017), indica que

“una nueva infraestructura modifica el espacio donde se desarrolla las actividades económicas y las formas de vida, en consecuencia, afecta también al marco de vida y los hábitos de la sociedad afectada. Con ello se inicia un proceso de transformación más o menos dinámica, pero siempre irreversible”.

Sobre el punto de vista de tipo social, las construcciones de infraestructuras traen distintas responsabilidades, pues el cambio de espacio domina los tipos de actividades económicas y la forma de vida, no solo afecta a la morfología territorial, sino también, y profundamente, a la sociedad: provoca o acelera la mutación de las estructuras y de las dinámicas de los colectivos afectados.

Los procesos de cambio social están determinados por los niveles continuos sobre la construcción y el hecho de alternar una mediación planificada por las instancias externas, que definitivamente impactan con ventajas en todo lo que el entorno puede involucrar, dígame aspectos económicos, crecimiento de los negocios, impactos negativos sociales, entre otros sucesos; frente a lo citado, en definitiva, se logra entender al impacto social como el factor fundamental de la transformación que desencadenan la construcción de una carretera sobre el espacio social, es decir, sobre el territorio donde cristalizan las actividades productivas y las formas de vida de una población.

Al analizar el caso peruano, el problema de la falta de carreteras se convierte en una de las necesidades fundamentales de infraestructura de conexión entre las principales ciudades del país; sin embargo, a pesar de priorizar la política de infraestructura vial sigue sin ser suficientes los resultados que se logran.

Un problema detectado por los empresarios del comercio



internacional es el transporte multimodal; ya que requiere el apoyo de otros tipos de transporte para poder llegar a diversas ciudades alejadas, por lo tanto, es necesario la construcción de puertos fluviales y medios más accesibles, y así poder llegar a los puntos recónditos.

Durante el año 2015 transita por la carretera Interoceánica Norte 5,38 millones de vehículos, el cual representa un importante incremento de 40% en relación a los registrados en el 2014 que representa 3,84 millones, donde se aprecia un incremento del 49% en el número de vehículos ligeros y de 27%, en pesados. Cabe mencionar que el importante incremento registrado en el 2015 tiene como referencia la cantidad de vehículos que transitan por la estación de peaje Mocce del tramo Lambayeque – Mocce – División Olmos (85,60 Km.), transferido por Provias e incorporado a la concesión de la Interoceánica Norte. (Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, 2015)

Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros; los cuales representan el 62,8% del tráfico total en el 2015, siendo las estaciones de peaje de Mocce, Pongo y Moyobamba donde se concentra el mayor volumen de los mismos. Por su parte, los vehículos pesados representan el 37,2% del total de vehículos que transitan por la vía, siendo las estaciones de Olmos y Pedro Ruiz las que captan el mayor porcentaje de vehículos pesados (Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, 2015).

Uno de los objetivos principales de la IIRSA Norte y motivo de investigación es el impulso que le da esta carretera al comercio internacional peruano especialmente del norte del país y conocer cuáles son las necesidades del exportador e importador para que no tengan problemas al querer llevar o traer sus mercancías.

La concesionaria Odebrecht asegura que el ingreso de las familias que viven cerca de la carretera mejora su estándar de vida, ya que impulsa en 14% los ingresos de las familias que viven en su área de influencia. Además, la vía permite la reducción de la probabilidad de pobreza en casi

9% (Odebrecht Latinvest, 2016).

En relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanza un nivel de 10,6 millones de ejes. En efecto, los impactos obtenidos ante la falta de carreteras en el país repercuten en el aspecto social y económico; en lo social, porque se convergen problemas de tipo educativo y poco auge de actividades como el turismo; mientras que, en el ámbito económico, la carencia de carreteras no genera gran aporte a las industrias que tranquilamente pueden ser el soporte de miles de pobladores.

En esta parte introductoria del problema, es necesario abordar el caso de la carretera Interoceánica Norte, la cual corresponde al tramo vial Paita - Yurimaguas, específicamente en las ciudades de: Paita, Chulucanas, Mocce, Pomahuaca, Olmos, Utcubamba, Pedro Ruiz, Moyobamba, Aguas Claras, Pongo y Yurimaguas. El problema es tomado desde el punto de vista macro hacia lo específico.

En el caso del punto de vista macro, la construcción de una carretera en el mundo presenta una serie de ventajas que impactan de manera económica y social, debido a la apertura de una serie de beneficios que influyen en diversos sectores; sin embargo, este tipo de construcciones se relaciona con las ineficientes infraestructuras en donde se centra el problema principal. De acuerdo al estudio (World Trade Organization, 2017) indica que hay diversos factores que impactan sobre los costos de transportes, en los distintos países y ello en la medida que se tenga o no tramos asfaltados o pavimentados.

Con respecto a los diversos países del mundo, la distancia de los principales centros de abastos (mercados) y las características geográficas, son sólo dos de estos factores donde existen problemas que impactan de manera social y económica. Por ejemplo se calcula que una duplicación de la distancia aumenta las tasas globales del flete entre un 20 y 30 por ciento; además que los países que no cuentan con litoral, hacen frente en promedio a costos de transporte en un 50 por ciento más altos que las economías costeras, a diferencia de las demás (World Trade Organization, 2017)

Al lograr analizar el impacto económico que presenta la construcción de una carretera en el mundo, es notable que los servicios prestados a las distintas empresas estén entre los más dinámicos de la economía. En la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, los diferentes servicios prestados a las empresas, se ubican entre los de crecimiento acelerado que se incrementa en términos de empleo, valor agregado desde alrededor del nuevo milenio.

En la Unión Europea, el sector servicio de transporte aporta al Producto Bruto Interno de manera aproximada la misma proporción que las manufacturas en 2000; en tanto que, en los Estados Unidos tienen una participación mayor que las manufacturas en 2001 (World Trade Organization, 2017). En Sudáfrica, un país de ingreso medio, los sectores de servicios a las empresas registran también un crecimiento saludable tanto en términos absolutos como en participación en el Producto Bruto Interno en los últimos 10 años. Este sector aumenta su participación en el Producto Bruto Interno del 7,9 %(1990) al 9,5 %(2002); tras varios años de escaso crecimiento, Sudáfrica se ve al borde de la recesión económica en 2016 (con un crecimiento del 0,1 del Producto Bruto Interno).

El crecimiento mejora ligeramente en 2017 (0.8%), impulsado por la reanudación de la producción agrícola y los proyectos de infraestructura; mientras que, debe enfrentarse a una tasa de consumo muy débil (Portal Santander, 2018) que está por debajo de la Unión Europea y Estados Unidos. El sector que brinda servicios a las diferentes empresas, es uno de los más dinámicos en la economía de Sudáfrica, así como se da en el caso del Brasil, otro mercado emergente en los últimos años. (World Trade Organization, 2017)

El desarrollo que se aprecia en el mundo radica en las ventajas que impactan en aquellos poblados donde cruza cada carretera que se construye. En tal sentido, los problemas se suscitan y acrecientan cuando la política de transporte no es efectiva. Actualmente, cuando todos los países del primer mundo necesitan negociar, internamente se desarrollan

intercambios viales para poder fortalecer sus economías. Es por ello que el desarrollo económico en los países del primer mundo se sostiene en un amplio plan de construcciones, mantenimiento y ampliación de las carreteras.

El Portal (Centro de Estudios Económicos del Sector Privado, 2016) indica que diferentes países, específicamente en México, diversas ventajas de la inversión sobre el capital determinan el crecimiento económico de un país, percibidas por el impulso en la aceleración de la actividad económica generada en el corto, mediano y largo plazo, así como por su incidencia en la competitividad y el crecimiento sobre renta en el largo plazo, por razón de la expansión del crecimiento potencial del país. Ante ello, resulta indispensable generar condiciones para impulsar la atracción de capitales nacionales y extranjeros, lo cual se resume en el nivel de competitividad exhibido por una economía.

Entre los diversos aspectos, en el caso de la Región de América Latina, la provisión de redes de infraestructura física y de servicios conexos asociados con ello representan uno de los factores indispensables para el desarrollo de la actividad productiva a fin de crear una mayor conexión del territorio nacional y de reducir los costos de transacción y transporte; además de la importancia, el beneficio es mayor en aquellas economías con un elevado porcentaje de participación en el comercio exterior.

En el caso de la infraestructura vial y específicamente en el caso de la construcción de carreteras, tanto el sector público como el privado juegan un papel importante en la creación de infraestructura básica, pues ante la falta de recursos disponibles del gobierno se buscan alternativas para lograr la colaboración del sector privado de tal manera que se convierta en parte activa en el desarrollo de obras y servicios públicos (Centro de Estudios Económicos del Sector Privado, 2016).

Al centrar la problemática en el caso peruano, se indica que el 38% de la red vial nacional aún no está totalmente pavimentada, por lo que representa uno de los principales tipos de problemas en la reducción del

déficit de infraestructura (Sanchez, 2015)

En cuanto a la Red Vial a nivel nacional, está integrada por 130 rutas distribuidas en tres ejes importantes de manera longitudinal, 22 ejes transversales, variantes y ramales. En relación con la Concesión de carreteras, entre enero de 2008 y diciembre de 2013, se concesionan 6,698 kilómetros, incluidos 862 kilómetros de la Longitudinal de la Sierra Tramo N° 2, por lo tanto, según Latinvex, Perú tiene, en el 2013, la segunda mejor infraestructura de transporte en Sudamérica; sin embargo, se aprecia de manera general que existe actualmente un alto déficit de infraestructura vial que afecta el desarrollo y crecimiento de las diferentes regiones del país.

En el norte del Perú, el intercambio vial Paita y Yurimaguas: en las ciudades de Paita, Chulucanas, Pomacahua, Olmos, Utcubamba, Moyobamba, Pedro Ruiz, Mocce, Aguas Claras, Pongo y Yurimaguas, también se compromete al sector de transporte terrestre de carga comercial, el cual adquiere mayor importancia dentro de la cadena de suministros del comercio minorista, el turismo y otros sectores; la carretera en mención es un medio utilizado entre los productores y el cliente final, por este motivo, se convierte en un socio estratégico para el desarrollo y crecimiento de este importante sector económico.

El comercio minorista crece de manera sostenida debido al mayor dinamismo del consumo interno.

Se incorpora en el tramo Paita – Yurimaguas dicho crecimiento a grandes empresas detallistas como cadena de supermercados, tiendas por departamentos, farmacias, entre otros, que buscan la eficiencia, puntualidad y seguridad en la entrega y reposición de los productos que ofrecen; sin embargo, se encuentran algunas debilidades que limitan el desarrollo del sector en temas relacionados con capital humano, informalidad, infraestructura y seguridad. Estos aspectos son de competencia entre las empresas del sector, donde el Estado también cumple un rol de fiscalización y de regulación a través de diversas normativas.

En la Figura 1 se puede apreciar el tramo que abarca la carretera en estudio.

**Figura N° 1 Total de kilómetros de la Carretera Interoceánica Norte**



Fuente: Ositran, 2018

La carretera interoceánica cuenta con 1,007 Kms de longitud (incluye Dv. Olmos - Lambayeque, Evitamiento Piura, Evitamiento, Tarapoto, acceso Puerto de Yurimaguas)

**Figura N° 2 Unidades de Peajes de la Carretera Interoceánica Norte**



Fuente: IIRSA NORTE, 2016

**Figura N° 3 Tarifarios vigentes en la Carretera Interoceánica Norte**



### **Tarifas vigentes (incluye IGV)**

**Peajes: Paita / Chulucanas / Olmos /  
Pomahuaca / Utcubamba / Pedro Ruiz / Aguas  
Claras / Moyobamba / Pongo de Caynarachi**

Vehículos ligeros (por unidad)	S/. 6.50
--------------------------------	----------

---

Vehículos pesados (por eje)	S/. 6.50
-----------------------------	----------

#### **Peaje Mocce**

Vehículos ligeros (por unidad)	S/. 7.50
--------------------------------	----------

---

Vehículos pesados (por eje)	S/. 7.50
-----------------------------	----------

Fuente: Ositran, 2018

La carretera Interoceánica Norte brinda a sus usuarios, en forma gratuita, los siguientes servicios (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, 2012)

- Central de Atención de Emergencias e información general sobre la carretera las 24 horas del día.
- Postes de comunicación de emergencia SOS cada 10 kms.
- Auxilio mecánico.
- Servicios higiénicos en cada peaje y en estaciones de pesaje.

Los tramos Paita – Yurimaguas presentan un incremento en sus actividades urbanas de manera acelerada desde el año 2015 en adelante. En este sentido, el desarrollo busca obtener la expansión demográfica y geográfica del área y origina la aparición de necesidades básicas de alimentación, vivienda, escuela, centros de atracción concentrados en conglomerados comerciales e industriales, lo cual implica la

implementación de sistemas de distribución dentro de la ciudad, que permiten llegar a toda la población con una serie de bienes para satisfacer sus necesidades.

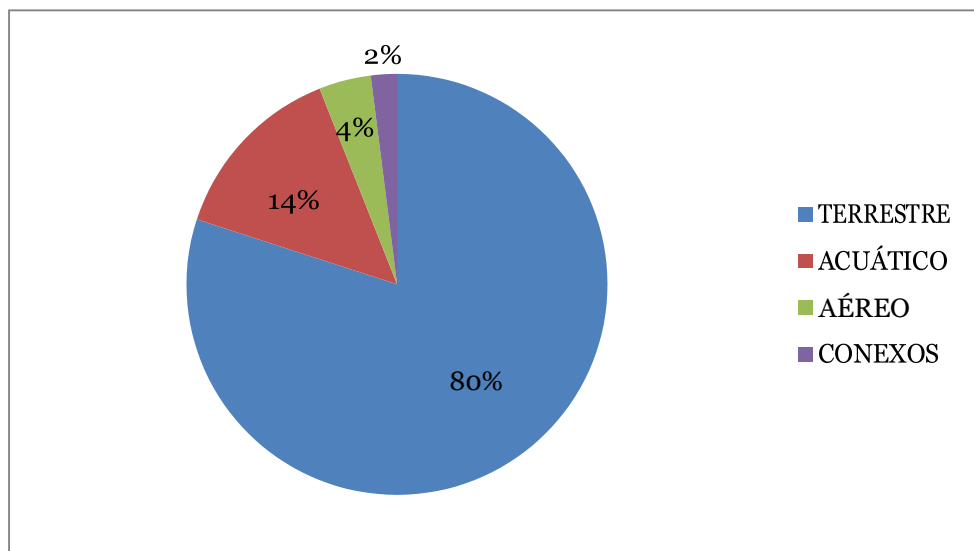
Para lograr una satisfacción de diversas necesidades poblacionales, el transporte dispone de los tipos de bienes, que demanda la población, y la autoridad es la encargada de establecer reglas, con las cuales se norma el desempeño de esta actividad y a la vez de la infraestructura; además la ciudad brinda a disposición la infraestructura vial existente para el transporte en general, por lo que se establece un marco en el cual no exista un entorpecimiento mutuo (Secretaría Técnica del Consejo de Transporte, 2014)

El sector transportista (personas – civiles y mercadería - insumos), crece a manera constante tanto en número de empresas, nivel de actividad, así como en mayores unidades de transporte que operan en la zona norte del Perú; pero este crecimiento es acompañado de una serie de dificultades para pequeñas y medianas empresas que, a su vez, constituyen un soporte estratégico para otros sectores económicos, como la agricultura, la industria y el comercio minorista.

Según el Anuario 2016, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el transporte abarca el 80% de la producción del sector, por lo que representa el principal medio de transporte a nivel nacional (ver Figura 4).



**Figura N° 4 Sector Transporte, 2016**



Fuente: MTC, 2016

De manera progresiva para el año 2016, el (Anuario estadístico Ministerio de Transporte, 2016), señala que “en los cinco últimos años, el número de empresas de transporte de carga por carretera se incrementa en 49,8%, (de 63 879 - 95 569 empresas)”; otro dato importante que se debe tomar en cuenta para el estudio es “el crecimiento de la flota de vehículos de servicio de transportes de cargas a nivel nacional en el año 2016, que está conformada por 242 697 unid. Del total registrado de las unidades motorizadas de carga, el vehículo camión representa el 59,9%, remolcador 17,5% y las camionetas pick up unos 3,8%”. Se demuestra en estas cifras estadísticas que existe un crecimiento sostenido de todos los que intervienen en el parque automotor.

El impacto de desarrollo agrícola en el Perú, donde la promoción de ventajas y diversidad de la oferta productiva peruana incluye fosfatos en la costa norte, biodiversidad y potencial alimentario y polimetálico en los Andes, productos de la selva alta (maíz, café, cacao, frutales en general y arroz), la extraordinaria biodiversidad de la selva baja, el potencial de ecoturismo en diferentes pisos, etc. (Grupo Propuesta, 2015)

El informe del Ministerio de Transporte señala un crecimiento sostenido en función al aumento de la flota y por tipo de vehículo;

específicamente a nivel de la zona nor oriental del Marañón el único medio de transporte es el terrestre. Según el Reglamento Nacional de Vehículos (Decreto Supremo N° 058-2003-MTC) y por práctica del sector, este tipo de transporte es realizado por unidades vehiculares de las categorías N1 y N2 denominados camiones, que para el comercio minorista pueden llegar a transportar hasta 12 toneladas de carga.

## **1.2. Formulación del problema**

### **1.2.1 Problema general**

¿Cuáles son los beneficios que otorga la Carretera Interoceánica Norte para el comercio internacional peruano?

### **1.2.2 Problemas específicos**

- P1. ¿Cuáles son los beneficios de la Carretera Interoceánica Norte para el transporte internacional terrestre?
- P2. ¿Cuáles son los beneficios de la Carretera Interoceánica Norte para el desarrollo de los puertos de Paita y Yurimaguas?
- P3. ¿Cuáles son los beneficios de la Carretera Interoceánica Norte para la agricultura en los poblados de Yurimaguas y Paita?

## **1.3. Objetivos de la investigación**

### **1.3.1. Objetivo general**

Explicar los beneficios de la Carretera Interoceánica Norte sobre el Comercio Internacional Peruano.

### **1.3.2. Objetivos específicos**

- O1. Explicar los impactos positivos que otorga la carretera interoceánica norte al transporte internacional terrestre.
- O2. Explicar los beneficios de la carretera interoceánica norte para el desarrollo de los puertos Yurimaguas y Paita.

- O3. Explicar los beneficios de la carretera interoceánica norte para la agricultura en los poblados de Yurimaguas y Paita

#### **1.4. Justificación de la investigación**

Los criterios establecidos por Hernández, Fernández y Baptista (2015). En su libro “Metodología de la Investigación” refiere que justificar la investigación, es exponer las razones con el propósito que es lo suficientemente fuerte para que se justifique su realización. Explicar porque es conveniente llevar a cabo la investigación y cuáles son los beneficios que se derivaran de ella. Tal vez ayude a resolver un problema social, o a construir una nueva teoría.

El caso de la carretera Interoceánica Norte, brinda un importante apoyo hacia la agricultura, por lo tanto, se considera de amplio beneficio e impacto social toda vez que la carretera Interoceánica Norte es uno de los vínculos sumamente importante para el beneficio de nuestro país, con el cumplimiento de la integración en escala continental, pues, la inserción de manera adecuada en la dinámica que potencialmente abre esta iniciativa, no solo es capaz de aprovechar sus ventajas, sino que prepara las mejores condiciones. De acuerdo a un informe elaborado por el Grupo Propuesta (2015) indica que “Otros valores únicos de IIRSA es; proporcionar los mecanismos básicos que concreten esta relación privilegiada con Brasil, la potencia principal de la región, mediante la articulación vial y energética”.

Hay investigaciones enfocadas hacia temas como Diversidad Cultural, Turismo, Servicios a los usuarios; sin embargo, no hay una fuerte penetración hacia temas de comercio y cómo explotar al máximo su uso para los exportadores del norte, a pesar de tener un gran y nuevo mercado en Chibatao, Manaus- Brasil.

La relación con Brasil no agota los programas de integración continental, pero constituye para el Perú un eje fundamental. En tal sentido, nuestro país aspira a convertirse en el principal centro logístico de toda Sudamérica, y tiene como principal iniciativa el tramo Paita - Yurimaguas.

El Perú, por su buena posición central frente a la cuenca del Pacífico, se convierte en un nodo de intercambio para el transporte de personas y de carga, y actuar como eslabón que conecta este espacio en perspectiva, el más dinámico de la economía mundial y el continente sudamericano, es importante que la población involucrada conozca y perciba los beneficios que conlleva la magnitud a nivel macro que constituye la integración de las regiones por medio de la Carretera Interoceánica Norte ya que contribuye al crecimiento y desarrollo de las zonas.

La infraestructura vial es uno de los elementos principales que todo país debe priorizar para realizar el intercambio comercial, mejorar sus canales de comunicación entre los poblados alejados, incrementar la calidad de educación y en general impactar en que la población desarrolle una mejor calidad de vida. Por lo tanto, la consolidación de la Carretera Interoceánica Norte del Perú trae consigo beneficios de tipo económico, social y a la vez hace flexible el comercio entre los poblados comprometidos en el tramo Paita y Yurimaguas, donde se compromete específicamente las ciudades de Chulucanas, Mocce, Pomahuaca, Olmos, Utcubamba, Pedro Ruiz, Moyobamba, Aguas Claras, Pongo y Yurimaguas (Odebrecht, 2015).

En efecto, se trata de una las más importantes apuestas por la integración económica, política y social, en América del Sur y constituye el principal eje vial, del norte del Perú; por lo tanto, esta investigación es realizada para determinar las ventajas que la carretera interoceánica norte brinda al comercio internacional peruano y así mismo que ventajas trae durante todo el periodo utilizado.

#### **1.4.1. Importancia de la investigación**

El presente trabajo proporciona conocimientos sobre el desarrollo de los comerciantes y puertos de las provincias Paita y Yurimaguas, da a conocer a los nuevos empresarios con idea de nuevos proyectos o a comerciantes que aún no conocen las ventajas y beneficios que resulta el utilizar esta carretera.

Por consiguiente, la investigación contiene información sobre los beneficios que brinda la carretera interoceánica norte, el impacto que presenta esta construcción; además, dar a conocer los sectores que presentan mayor crecimiento gracias a ella.

Esta investigación tiene como finalidad aportar información a las nuevas generaciones de comerciantes y a las ya existentes acerca de los beneficios que construcción por lo que en futuro ofrece muchos beneficios como el acceso a un nuevo mercado en Brasil.

La concesión de este importante eje vial de desarrollo forma parte de la Inicial, para lograr Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA, tiene como objetivo la económica, política y social, de la región. Comprende 1,041 km de carretera que une las ciudades de Paita, Piura, Olmos, Lambayeque, Rioja, Tarapoto y Yurimaguas en el norte del Perú, permite la conexión terrestre del norte peruano con el país vecino Brasil.

Otra consideración importante para futuras investigaciones radica en la continuidad que a futuro se tiene de la ampliación de la Carretera Nor Oriental hacia Manaus en Brasil, por lo tanto, debido a que se trata de un tramo compartido entre Perú y Brasil es necesario continuar con investigaciones de este tipo.

Existe un abanico abierto de opciones para continuar la investigación, frente a ello se recomienda que los investigadores en la comunidad científica puedan abordar otras variables de estudio y de esta manera continuar con el aporte de tipo académico – profesional. También es necesario abordar el impacto social que tiene la construcción de una carretera de esta envergadura para la población de las zonas aledañas.

#### **1.4.2. Viabilidad de la investigación**

La investigación demuestra que el impacto de la construcción de la carretera beneficia a los habitantes y sectores como la agricultura y el comercio; el empleo continuo de la carretera Interoceánica Norte genera

mayor comercio, como la entrada de turistas que viajan a través de ella. El constante mantenimiento realizado a la carretera, la hace no sólo rápida sino también segura para los transportistas y usuarios en general.

Los beneficios de esta investigación son: económicos, puesto que con el incremento del comercio hay un crecimiento en todas las regiones que se encuentran dentro de este tramo de carretera; así mismo, ofrece la oportunidad de enviar y recibir mercaderías hacia Brasil.

Con la obra finalizada los puertos crecen, tal es el caso del Terminal Portuario de Yurimaguas “Nueva reforma”, que con su mayor capacidad mejora el transporte portuario de la región.

La implementación de las carreteras desempeña un papel importante para el crecimiento, la productividad y el desarrollo de un país.

Este estudio se fortalece de la evidencia dada en la literatura y busca evaluar el impacto de la infraestructura vial concesionada por las empresas asociadas a la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional la manera del ingreso agrícola y no agrícola y en la reducción de la pobreza en el Perú.

De acuerdo con lo mencionado, el transporte por carretera tiene innegables beneficios socioeconómicos que se subestiman en diferencia a sus efectos negativos. De hecho, el peso del sector transporte por carretera dentro de la economía es considerable, no sólo en términos cuantitativos (toneladas transportadas), sino también en términos económicos como fuente de riqueza, empleo y apoyo a otras actividades económicas. A través de numerosos mecanismos, las inversiones en el sector vial benefician a toda la sociedad al permitir el acceso al territorio y permitir el alivio de la pobreza. En consecuencia, la red de carreteras crea y estimula la sinergia positiva y mejora la cohesión social y la integración, dando a los ciudadanos acceso a las mismas oportunidades.

### **1.5. Limitaciones de la investigación**

Las limitaciones se encuentran debido a la poca información de

investigaciones acerca de las ventajas que la carretera Interoceánica Norte otorga al país, específicamente al comercio internacional peruano, hemos encontrado información en revistas y notas de periódicos con las cuales desarrollamos el tema en mención.

Otra limitación es la distancia entre los tramos de la carretera que existe dentro de una localidad a otra para poder realizar el trabajo de campo. En tal sentido, se incrementan los costos de gestión para el levantamiento de información.

## **1.6 Criterios de Inclusión e Exclusión**

Criterios de Inclusión se refiere a la definición de las características que necesariamente deberán tener los elementos de estudio (la muestra) (Rangel, 2015).

En tal sentido, para nuestro estudio incluimos todo lo relacionado con temas inherentes a: Transporte internacional terrestre, comercio internacional peruano, puertos de Yurimaguas y Paita y agricultura en los poblados de Yurimaguas y Paita.

Así mismo, también incluimos a toda la población (en el ámbito metodológico), que tiene relación directa con los siguientes beneficios:

1. Para el desarrollo regional sudamericano: Conexión Océano Pacífico – Océano Atlántico, mejorando la infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria, fluvial y aumentando la competitividad y sostenibilidad.

2. Para la infraestructura del país: Mejora de la infraestructura de transporte, generando la integración con la zona sur del país y abriendo nuevas oportunidades de intercambio con Brasil para el desarrollo socioeconómico local.

3. Para la microeconomía local: Apertura a nuevos mercados en Perú y Brasil.

4. Para las empresas locales: Ampliación de mercados consumidores, rebajas en el costo del transporte y mayor competitividad.

5. Para la economía del país: Salida al Atlántico con menor costo y tiempo. Apertura del mercado brasileño a productos y servicios peruanos.

6. Para los pobladores: Menor costo de los productos en la zona sur y el resto del país, mejorando su capacidad de compra.

7. Para las condiciones de vida: Facilitará el acceso de productos básicos como medicamentos, alimentos, materiales educativos, entre otros.

8. En puestos de trabajo: Nuevos puestos de trabajo generados por las obras de construcción de la carretera. Generación de aproximadamente 14 000 nuevos puestos de trabajo directos e indirectos.

9. Para el turismo: Reconocimiento del potencial turístico de la zona que permitirá el desarrollo del turismo sostenible. (Odebrecht)

Finalmente, para este apartado, incluimos también a los siguientes actores internacionales: Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), El BID, La CAF, El Fonplata, El pueblo y las organizaciones de base y las Organizaciones no gubernamentales y académicas

En cuanto a los criterios de Exclusión, considerando que se refiere a los casos que, aun cumpliendo los criterios de inclusión, presentan otras características que no deberá tener la muestra (nunca entraron al estudio) (Rangel, 2015), es que excluimos a todo lo contrario a lo enumerado en los párrafos precedentes.



## **CAPÍTULO II      MARCO TEÓRICO**

### **2.1. Antecedentes de la investigación**

Las empresas comerciales con propia flota son la principal forma de atender el comercio minorista. También el transporte de carga informal compuesto por aquellas unidades que no tienen el formato de un camión de carga (camionetas, autos, triciclos) ya que es un competidor con alguna influencia, porque atiende con menores tarifas principalmente a los sectores minoristas ubicados en las zonas periféricas de la ciudad; sin embargo, luego de la apertura de las importaciones de autos, camiones usados, y posteriormente con el crecimiento de la economía en el país, el sector experimenta una renovación del parque vehicular al desplazar en parte a estos medios alternativos de transporte con un servicio de entrega oportuna y de calidad.

#### **2.1.1. Internacionales**

##### **Corredor Tuxpan – México**

Sobre la construcción de las vías de integración y comunicación, es uno de los factores relevantes para promover el crecimiento económico de un país, tal es el caso del corredor México - Tuxpan que da a conocer la transformación de México a una manera más integral. Ésta se consolida como una obra de infraestructura de red logística que permite entregar y llevar mercancías.

Actualmente, el viaje por esta carretera es de 2.45 horas, reduce el tiempo de viaje en más de un 50%, a diferencia de las 6 horas utilizadas para los usuarios de esta vía. Mejora la movilidad, la eficiencia y la seguridad para el traslado de personas y mercancías. Con esta construcción se genera más 2 mil 700 empleos directos y más de 8 mil indirectos fundamentalmente de habitantes de esta región.

Tuxpan es uno de los puertos comercial multipropósito más accesible para el transporte de bienes hacia Estados Unidos y Europa, así como un mercado en más de 12 naciones. Este puerto es especializado en

la importación de combustibles petrolíferos destinados al centro del país, así como de granel agrícola y mineral, carga general y fluidos; la construcción de este corredor permite el fácil abastecimiento de estos productos al centro del país, considerado un gran apoyo logístico para el comercio internacional mexicano. (El Universal, 2017).

Para promover el crecimiento económico equilibrado y eficiente se considera la construcción de vías de comunicación como las carreteras, corredores, esto genera crecimiento al país. Esta autopista inteligente es una entrada marítima del norte de Veracruz con el centro del país y se convierte en la obra más importante en la historia de infraestructura de carreteras en México, pues impulsa la productividad al ayudar con la reducción de tiempos de traslados (presenta una reducción de más de cuatro horas de viaje), representa la conectividad de una región de más de 40 millones de personas, y su tránsito permite vincular al principal centro financiero y empresarial del país. Además de estos beneficios incrementa la capacidad y mejora de las condiciones de operatividad, con el objetivo de obtener mayores volúmenes de carga de forma eficiente y optar con el navío de buques mayores.

Esta construcción atrae inversiones extranjeras y nacionales que generan empleo y bienestar no sólo en actividades tradicionales, del puerto y el petróleo, sino también en el turismo con servicios del más alto nivel.

### **Trinidad Puerto Ústarez - Bolivia**

La carretera trinidad, puerto Ústarez se localiza en el departamento de Beni (Bolivia) como continuación de la ruta nacional N°3 (La paz - Trinidad) y de la ruta nacional N°9 (Yacuiba – Santa Cruz – Trinidad) para completar el corredor de exportación norte-sur. La construcción de esta carretera otorga muchos beneficios en diversos sectores económicos, debido a que atrae capitales tanto nacionales como extranjeros a los que permite la explotación y exportación de recursos locales; también la ampliación de áreas de cultivo y diversificación en la producción por ende

el crecimiento del comercio interno y la integración de los departamentos.

El motivo principal de la construcción de la carretera se encuentra enfocado en propulsar el comercio internacional al establecer una política de integración enfocada en los países de América del sur. En el caso del comercio boliviano se encuentra el desarrollo del comercio internacional a través de sus exportaciones bolivianas y permite la apertura de nuevos socios, mercados (Brasil), facilita el ingreso de transporte, agroindustrialización y exportación de productos de los mercados de la paz y el alto.

Permite diversificar la producción (debido a la variedad de suelos y climas) lo cual genera crecimiento en sus exportaciones de paso a Brasil. Además, vincula de forma internacional las redes de transporte y aprovecha la ubicación geográfica del país boliviano.

La carretera Trinidad Puerto Ustarez trae consigo inversiones industriales las cuales demandan mano de obra y con ello generar mayor empleo para los poblados aledaños. Al ser una carretera mejorada permite a la población acceder con mayor facilidad a centros urbanos, mejora los servicios públicos como salud, educación, tecnología, electrificación, agua potable, saneamiento básico y desarrollo de infraestructura.

### **Ruta Nacional 150 - Argentina**

La construcción de la Ruta Nacional 150, entre Peñasquito y el Paso Internacional Agua Negra, desarrollado en Argentina, busca conectar con Chile, Saez (2017). Esta obra es elemental para el impulso y desarrollo de diversos sectores como el agrícola y minero, no dejando de lado la dinámica comercial de Cuyo.

Desde una perspectiva geoestratégica, la obra busca mejorar las condiciones de intercambio del corredor del sector comercial a la Argentina, Brasil y Chile, conectando el puerto de Porto Alegre, océano Atlántico, con el de Coquimbo, océano Pacífico (Saez, 2017). Además de profundizar la

integración, esta obra de infraestructura promueve el desarrollo de la Región de Cuyo.

El ministro de transporte de la nación de Argentina, Guillermo Dietrich (2017), afirma que el pavimentado de la RN. 150, no sólo es primordial para lograr contar con rutas seguras y eficientes, hacia el actual camino internacional, sino que también nos permite conectar con el próximo Túnel del Agua Negra, una mega- obra de gran ingeniería, que se consolida un tipo corredor vial internacional, que es fundamental para el transporte de cargas y de personas para el bienestar ambos países. Vivimos una nueva etapa agitada de cooperación internacional, cada vez más existe oportunidades para encontrar soluciones de transporte y de desarrollo de forma articulada, continuando con el proceso de volver a insertar a Argentina en el mundo.”.

Hazell y Pachauri (2017), administrador general de Vialidad Nacional indica que la construcción y pavimentación de esta carretera beneficia a las poblaciones aledañas debido a la reducción de precios de transporte y la posibilidad de contar con un viaje más rápido y seguro; considerando que conecta Argentina con el Pacífico lo cual permite conquistar nuevos mercados

La construcción de la carretera demuestra que tiene un impacto positivo para el desarrollo de la agricultura en el corredor que se menciona y mejora las condiciones de intercambio comercial conectando los países sudamericanos y los océanos Atlántico y Pacífico.

### **2.1.2. Nacionales**

#### **Carretera Interoceánica Sur**

La carretera interoceánica sur, tiene origen en la primera Cumbre de mandatarios de sur-América, realizada en Brasil, en el año 2005. La Integración de la Infraestructura Regional Suramericana se define como un proyecto de que identifica, las obras de infraestructura de interés bilateral

y regional en tres ámbitos:

- a) Transportes: vial, aéreo, ferroviario y acuático.
- b) Energía: hidrocarburos y electricidad.
- c) Telecomunicación

Para el Ministerio de Transporte y Comunicación, la construcción de esta carretera permite la conexión del Atlántico y el Océano Pacífico, el cual brinda un fácil ingreso a nuevos mercados no solo entre la región sur del Perú sino también con el centro-occidental de Brasil y el norte de Bolivia lo cual permite iniciar un intenso intercambio comercial y turístico. (Ochoa V. 2011). El asfaltado de los 2,598 kilómetros de esta carretera permite una mayor rentabilidad para las diferentes empresas, pues reduce los costos del transporte y carga entre las ciudades de Puerto Maldonado, Abancay, Cusco, Juliaca, Arequipa, Ayacucho, Moquegua, Tacna, Ica, los puertos marítimos del sur de nuestro país, así como la disminución de los tiempos y demoras en los viajes entre las ciudades importantes (Ochoa, 2011).

La principal ventaja que otorga la Carretera Interoceánica Sur al país es el comercio internacional, ya que las exportaciones peruanas se incrementan notablemente para el año 2015. Magaly Silva, ministra del exterior en el año 2015, asegura que los productores y exportadores de Cusco, Madre de Dios, Arequipa, Tacna e Ica refuerzan sus actividades con la dinamización de las exportaciones a través de la Carretera Interoceánica Sur, que permite llegar a sus mercados en tiempos adecuados y bajo los parámetros indicados de transporte de productos.

La carretera Interoceánica sur en conjunto con las demás carreteras interoceánicas permite ver a nuestro país como un centro logístico de Sudamérica debido a su posición estratégica, permite la formación de macro-regiones peruanas con diversidad de oferta a la gran economía brasileña. Por otro lado, también permite el fácil traslado en el aspecto turístico, ya que enlaza las tres regiones (costa, sierra, selva) en la parte sur de nuestro país, permite también el crecimiento de la agricultura ya que se trae con mayor facilidad fertilizantes u otros productos necesarios para el

sector en mención, añadiendo a ello la mejor gestión de tierras.

### **Cahuish-Chavín-San Marcos-Succha**

La carretera Cahuish-Chavín-San Marcos-Succha adjudicada mediante el sistema de obra por Impuestos a la empresa minera Antamina consta de tres tramos, siendo el primer tramo, Cátac – Túnel Kahuish, de 34.94 km de longitud; el segundo, Túnel Kahuish – Chavín de Huántar - San Marcos, de 40.20 km de longitud; y el último, San Marcos – Succha, de 9.80 km, con un tramo total de 84.94 km. Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A. es la empresa encargada por la minera Antamina para su total ejecución hasta octubre de 2018 y trabajos de mantenimiento hasta el 2020.

Para los usuarios, antes de la existencia de la carretera, el acceso resultaba difícil debido a las inadecuadas condiciones, ahora la nueva construcción cuenta con asfaltado y permite el fácil ingreso a los principales mercados regionales y locales, para comercializar sus productos (Bedon O., 2015).

Actualmente, el fácil acceso a los principales mercados de la región permite aumentar el dinamismo en el comercio, un mayor crecimiento en la economía y mejor servicio de transporte público y privado en esta parte de la región Áncash, ya que permite el uso de diferentes medios de transporte terrestre.

El turismo es otro de los sectores con impactos positivos debido a esta carretera, ya que permite el acceso directo al monumento arqueológico de Chavín de Huántar y el Museo Nacional de Chavín promoviendo con ello un importante movimiento turístico.

La agricultura y ganadería son otros sectores en crecimiento, ya que mejora la competitividad en términos de sostenibilidad económica, ambiental y planificación agraria gracias a la accesibilidad a diversos puntos estratégicos para la compra de productos para el desarrollo de los sectores que permite la construcción de esta carretera, notablemente

posibilita un desarrollo para la región, población y el país.

### **Autopista Chíncha – Ica (Red Vial 6)**

La autopista Chíncha-Ica beneficia de manera indirecta a 8.5 millones de peruanos, la construcción de una doble calzada entre la provincia de Chíncha e Ica produce una reducción de tiempo de viaje, es decir, las tres horas recorridas antes ahora se realiza en una hora con quince minutos. Además de brindar rapidez en el viaje, es más segura para el traslado de personas y de mercaderías, fortaleciendo la economía de la región Ica pues interconecta el aeropuerto internacional de Pisco con el Terminal Portuario General San Martín.

Asimismo, genera un gran beneficio para los pobladores de la región de Ica y Chíncha pues existe una mejora en la seguridad vial, como en la reducción de accidentes de tránsito y mejora en el tiempo de traslado. También beneficia las actividades relacionadas al turismo y el comercio; mejora la calidad en el intercambio de productos hacia Lima, al formar esta cadena logística que vincula los aeropuertos de estas dos regiones y facilita la exportación e importación de los productos de estas regiones.

### **Carretera San Marcos – Cajabamba- Sausacocha**

El portal de Provias Nacional (2016) presenta la propuesta técnica de la construcción de la carretera San Marcos – Cajabamba – Sausacocha, cuyo objetivo es darle un mejor acceso y dinamización al comercio a través de una mejor infraestructura territorial a los centros poblados de las zonas de influencia.

Las características elementales del desarrollo de la carretera se encuentran centradas en el potencial comercial, productivo y turístico hacia los mercados cercanos: regionales y nacionales; el público beneficiado corresponde a más de 94,981 personas.

Esta carretera mejora el confort y reduce los tiempos de viaje, recorrer el citado tramo toma actualmente 50 minutos menos al recorrido anterior, lo que ayuda al transporte de diferentes usuarios, dando una mayor apertura a sus principales actividades como la agricultura, ganadería y turismo.

El transporte de mercaderías para el sector agricultura brinda un viaje menos accidentado y beneficia la conservación de productos, permite mantener la calidad para los consumidores finales. Este tipo de ahorro en tiempo de viaje para los comerciantes de la zona también se encuentra reflejado en el dinero adicional restante como parte de las ganancias debido a la reducción de costos del flete.

La construcción de la carretera tiene un impacto positivo en el sector comercio, estos beneficios también se enfocan en elevar la calidad de vida de la población.

### **Carretera Imperial- Mayoc - Ayacucho**

El proyecto denominado “Rehabilitación y la mejora en la carretera imperial- Mayoc - Ayacucho, Tramo: Mayoc – Huanta, ruta - PE3C”, tiene como objetivo el mejoramiento de la agricultura de la zona, además de mejorar las condiciones de las vías. (Gobierno Regional de Ayacucho, 2017).

El mejoramiento de estas vías modifica una situación de deficiente transitabilidad a una que facilita el acceso de la comunidad, dinamiza el flujo de sus productos agrícolas hacia los principales mercados regionales y locales.

Los poblados aledaños a la carretera construida en el tramo de estudio se caracterizan por su vocación agrícola; actividad importante pues están acostumbrados a la siembra y cultivo de: coca, café, maíz, cacao y frutales de los valles de nuestra amazonia. En las alturas de los Andes, predominan cultivos de papa, alfalfa, maíz, trigo, cebada, y tuna. Uno de



los propósitos es incrementar la productividad agrícola debido a la ejecución de la obra de infraestructura vial que les permitirán trasladar sus pocos excedentes a la ciudad de Ayacucho, que es donde se comercializa los productos por ser ciudad.

La comunidad del área que influye está conformada por distritos de La Merced, San Miguel de Mayocc, Churcampa, Locroja, Anco, Marcas, Luricocha, Huanta, los mismos que están inscritos en los ejes de viaje.

### **Carretera Juanjuí – Tocache**

Es la red vial nacional de San Martín. La vía de transporte, forma parte de la carretera Fernando Belaunde Terry, que permite la conexión entre las regiones de Amazonas, Huánuco, San Martín, y Ucayali. La obra tiene de cuatro tramos viales, todos ellos ubicados en San Martín. La mejora de la carretera impulsa la economía regional, ya que facilita a los productores el acceso a los mercados locales y regionales permitiendo también el traslado de diferentes visitantes turísticos a la zona.

Con la construcción de este tramo el tiempo de movilidad se reduce tanto para el transporte de mercaderías como para los visitantes pues al ser extenso produce incomodidad, y accidentes. Gracias a esta carretera hay una reducción del casi 50% del tiempo que se emplea en el viaje.

Ayuda en la reducción de tiempo y mejora el transporte de mercaderías, por lo que favorece al incremento de comercio, pues su traslado aumenta el flujo en los diferentes puertos que se encuentran en la zona del tramo de carretera como: puertos Chazuta, Moyobamba en San Martín, puertos Bolognesi, Pucallpa en Ucayali. Brindando actualmente mejor economía.

## **2.2 Bases teóricas**

### **2.2.1 Carretera interoceánica (IIRSA)**

La IIRSA define diez ejes de integración y desarrollo (EID)

que estructuran el espacio continental sudamericano desde una perspectiva geoeconómica, así como desde sus potencialidades y requerimientos de infraestructura física:

1. Eje Andino
2. Eje del Escudo Guyanés
3. Eje Amazonas
4. Eje Perú - Brasil - Bolivia
5. Eje Interoceánico Central
6. Eje de la Hidrovía Paraguay – Paraná
7. Eje Capricornio
8. Eje MERCOSUR - Chile
9. Eje del Sur
10. Eje Andino del Sur

**Figura N° 5 Ejes de Integración y Desarrollo De IIRSA en el Perú**



Fuente: IIRSA, 2013

La Integración de la Infraestructura Regional Suramericana forma parte de la agenda de la Comunidad Sudamericana de Naciones o Unión de Naciones Suramericanas, acuerdo de integración suscrito en el año 2004 e incluye al conjunto de países sudamericanos (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela).

La Integración de la Infraestructura Regional Suramericana es, actualmente, el proceso de integración que más influye en la toma de decisiones sobre políticas públicas de los países y el que más recursos moviliza al ser el único caso en el que los doce presidentes sudamericanos mantienen acuerdos operativos para completar corredores de integración.

La carretera Interoceánica es uno de los vínculos más importantes del Perú con la integración en escala continental, ya que, si logra insertarse de modo adecuado en la dinámica que potencialmente abre esta iniciativa, no solamente será capaz de aprovechar sus ventajas, sino que prepara las mejores condiciones para su participación en Unión de Naciones Suramericanas; por ello, resulta fundamental la participación del país con una estrategia global de desarrollo e integración.

Otro valor singular de Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, es proporcionar los mecanismos básicos que concreten esta relación privilegiada con Brasil, la potencia principal de la región, mediante la articulación vial y energética. La relación con Brasil no agota el programa de integración continental, pero constituye para el Perú un eje fundamental.

### **2.1.3. Carretera Interoceánica Norte**

La carretera Interoceánica Norte Paita – Yurimaguas es parte de un megaproyecto que contribuye a la integración y desarrollo del comercio internacional peruano, tanto para las exportaciones como importaciones; así como también, para la agricultura del país. La idea de construir esta carretera nace alrededor del 2001, en Brasil, el cual busca la integración de varias regiones como una estrategia de crecimiento económico, social;

así mismo en noviembre de ese mismo año se suscribe el denominado convenio **Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)**. (Plan de acción para la integración de la infraestructura regional sudamericana) con el cual se da inicio a la planificación general de las carreteras.

Este proyecto complementa mucho la integración territorial de las regiones y aporta un mayor desarrollo en el conocimiento y ampliación de transporte, telecomunicaciones y mercados energéticos.

En el contrato de concesión con fecha 14 de septiembre de 2005, el comité de ProInversión, en Proyectos de Infraestructura, y Servicios Públicos; aprueba las bases del concurso para la entrega en Concesión de los tramos viales del Eje Multimodal del Amazonas Norte del “Plan de acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA”. El 22 de mayo de 2006, aprueban la versión oficial la celebración del contrato, de Concesión entre el Ministerio de Transporte y Comunicación, en representación del Estado de la República del Perú y el concesionario.

Según Vargas (2016) esclarece quién es la concesionaria responsable del proyecto:

*“Actualmente, IIRSA Norte, está bajo la supervisión de la concesionaria conformada por la empresa Odebrecht y por parte del Perú a Graña y Montero; quienes son las empresas encargadas de la rehabilitar, mejorar, mantener y operar de construcción de esta vía interoceánica y como especifica el contrato de concesión, la carretera Interoceánica Norte abarca desde el Puerto de Paita - Piura, hasta los Puertos de Yurimaguas e Iquitos. Esta construcción tiene un tiempo estimado de 25 años de ejecución y la obra comienza en el año 2006”.*

Los autores Bonifaz, Urrunaga y Astome (2010) consideran que la construcción de la carretera interoceánica ayuda a potenciar el desarrollo

de sectores económicos, tal es el caso de la agricultura y el turismo:

*“Tener experiencia sobre las construcción y mantenimiento de la carretera, elevar los potenciales de desarrollo de los diferentes sectores productivos económicos del Perú, la relación para cada uno de ellos presenta nueva infraestructura de transporte. Por esos motivos, la vía interoceánica eleva su producción en cada sector económico”*

Según la revista de la concesionaria Odebrecht, (2014) la construcción de esta carretera trae consigo beneficios logísticos, tanto para empresas de transporte, turísticas o comerciales, además de dar a conocer nuevas rutas.

*“Los beneficios que esta nueva obra trae a la Región Loreto, al Nor Oriente Peruano y al país entero donde; existe un vínculo de unificación y desarrollo competitivo en las regiones de toda Sudamérica mejorando a su vez los conocimientos logísticos el cual permite mejorar de una manera practica en el desarrollo de las actividades con mejores accesos a las hidrovías del el Marañón, Huallaga, y sus puertos e integra las regiones del Norte y Nor- Oriente Peruano con el puerto fluvial de Manaus, Brasil; la reducción en el tiempo de viaje y costo de operaciones vehiculares y de carga, la generación de nuevas inversiones en las zonas de influencia de la carretera y el acceso más rápido de las poblaciones locales a servicios de salud y educación gracias a que reduce la distancia entre localidades.*

La concesionaria Odebrecht considera que, para compactar esta carretera, esta debe ser multimodal; debido a que el transporte fluvial es el más usado en la zona oriente:

*“Los empresarios de ambos países coinciden que para hacer realidad esta conexión comercial, además de la carretera Interoceánica Norte, se requiere consolidar las hidrovías que garantice la navegabilidad de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas, y asegure la conexión fluvial del Corredor Multimodal”.* (Odebrecht Latinvest, 2016).

### **2.2.2.1. La Carretera Interoceánica Norte y el comercio**

Peña O. (2011) considera que a nivel mundial el campo comercial tiene un gran significado e importancia, pues comprende programas de integración que analizan las posibles problemáticas en las transacciones de envío de mercancías de un punto de origen a un punto de destino ya sea una importación o una exportación. Al realizar operaciones comerciales internacionales, países involucrados se benefician mutuamente y posicionan mejor sus productos.

Hay una mejor relación entre el comercio más libre y el crecimiento económico pues muchos países tienen activos humanos, industriales, naturales y financieros que emplean para la producción de bienes o servicios para competir en el exterior o dentro de sus mercados, donde al aprovechar sus activos realizan una mejor producción para poder realizar un intercambio con otros países donde se obtiene una ventaja comparativa de los precios y cubriendo las necesidades del consumidor.

La carretera Interoceánica Norte permite que el comercio internacional sea viable en la zona norte del Perú, ya que permite la conexión no solo de las regiones del país, sino también de las macro-regiones como el Perú-Brasil con miras hacia nuevos continentes (Asia, Europa).

### **2.2.2.2. La Carretera Interoceánica Norte y la agricultura**

La agricultura en el Perú tiene un importante peso económico y social. En general, se estima que hay 2.3 millones de hogares cuya actividad principal es la agricultura. Estos hogares representan al 34% de los hogares peruanos (80.8% de los hogares rurales y 10.6% de los hogares urbanos), y generan aproximadamente el 7.6% del Producto Bruto Interno Nacional. (Diagnóstico de la agricultura en el Perú, 2013)

Según Hill (2013) “La agricultura sostenible, es a la vez que una filosofía, un sistema de producción. Los sistemas agrícolas sostenibles apoyan en rotaciones de cultivos, residuos de cosechas, estiércol animal, leguminosas y abonos verdes, desechos orgánicos externos, métodos mecánicos de cultivo apropiados y rocas minerales para maximizar la actividad biológica del suelo y el mantenimiento de la fertilidad y productividad del suelo.”

La agricultura, como sostiene la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, es considerada como una de las actividades económicas, sociales y ambientales más esenciales para el ser humano; en primer lugar, la agricultura nos provee de bienes naturales en forma de alimento, o de materias primas para la industria textil; pero no sólo cumple estas funciones primarias. Las actividades agrícolas, además, tienen consecuencias ambientales, pues construyen el paisaje y aportan ventajas medioambientales en la conservación del suelo, preservando la biodiversidad y procurando una gestión sostenible de los recursos naturales. Asimismo, supone unas de las actividades económicas esenciales para el desarrollo económico y social de numerosas zonas rurales.

Para el Ministerio de Economía y Finanzas la actividad agrícola es la gestión, por parte de una entidad, la transformación y recolección de activos biológicos, para destinarlos a la venta, para convertirlos en productos agrícolas o en otros activos biológicos adicionales.

La relación entre la Interoceánica Norte y la agricultura son las ventajas que se otorga a este sector; pues permite la fácil gestión y abastecimiento de productos necesarios para su ejecución; a su vez ayuda a la comercialización de productos agrícolas lo cual mejora el estándar de vida de los agricultores y la sostenibilidad de recursos humanos.

### **2.2.2.3. La Carretera Interoceánica Norte y su relación con los puertos**

El desarrollo de infraestructura es sinónimo de desarrollo para el país ya que contribuye en mejorar la calidad de vida de todas aquellas personas relacionadas de forma directa e indirecta, la construcción y el desarrollo de puertos no es ajeno a ello para lograr el crecimiento de una región y en general de un país.

La ley 27192, Ley de puertos del estado y de la marina mercante, define a puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera del mar o ríos, reúne condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permite la realización de operaciones de tráfico portuario, autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente. (BOE, 2013).

Los puertos constituyen un eslabón más de la cadena de transporte, tanto si se considera solo el transporte marítimo como si se tiene en cuenta su conexión con otros modos de transporte, o sea, su intermodalidad. También se define como un centro de distribución de bienes y servicios dentro de una amplia área geográfica.

Se define a un puerto como un conjunto de obras, instalaciones y organizaciones, que permite al hombre aprovechar un lugar de la costa más o menos favorable para realizar las operaciones de intercambio entre el tráfico marítimo y el terrestre atendiendo a las necesidades de los medios de transporte y hacer posible el desarrollo de actividades.

La Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, define a puerto



como la localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticas, naturales o artificiales, acondicionadas para el desarrollo de actividades portuarias.

Los puertos constituyen un importante elemento dentro de la cadena de transporte, pueden influenciar de manera significativa el costo final de un producto, por lo que cualquier estrategia económica de diversificación de exportaciones o abaratamiento de importaciones debe tomar en consideración el funcionamiento y organización de los puertos comerciales.

En este caso la Interoceánica Norte permite la conexión de regiones con puertos o de puerto a puerto como es el caso de esta investigación. La conexión de ellas permite que se comercialice productos no solo al mercado nacional, sino expandir su visión hacia nuevos mercados, como los extranjeros, con ello se activa la funcionalidad de puertos.

### **2.2.3. El transporte en el Perú / Panorama general del transporte**

Un adecuado transporte internacional no sólo es un elemento diferenciador de calidad, sino que influye en el precio final de los productos en un mercado exterior.

La constante evolución del transporte internacional, sobre todo como la aparición de cadena logística, conlleva a cambios y variaciones llegando a producir en diferentes modalidades, pues dichas modalidades están influidas a diversos factores que repercuten en la manera de transportar carga (insumos, minería, comestibles, etc.) la necesidad de que dichos medios de transportes están afectados por la demanda del producto para mejorar la logística, se sabe que la demanda mundial crece cada año y dicha demanda también demanda medios de transportes que mejoren dichos costos de flete.

Mientras más grande es el transporte terrestre, más eficiente y económico será para el empresario que disponga del transporte, cabe

resaltar la interoceánica requiere de transportes en su mayoría de gran volumen de carga, para de alguna manera cubra la fuerte demanda, como es el caso de los barcos cargueros que pasan por el canal de Panamá, tanto así que el canal de Panamá está siendo ampliado pues los grandes barcos no pasan actualmente por el canal.

El transporte por carretera reduce la pobreza absoluta y mejora la eficiencia económica, ya que disminuye los costos, los precios y aumenta las oportunidades comerciales y de empleo. Las cuestiones relacionadas con la pobreza se abordan especialmente en las operaciones del sector viario, ya que la construcción de carreteras requiere menos financiación que otras infraestructuras.

#### **2.2.3.1. Clasificación del transporte terrestre**

El artículo 5 del Decreto Supremo N.º 009-2004-MTC, Reglamento Nacional de Administración del Transporte, clasifica el transporte terrestre por la naturaleza del servicio de la siguiente manera:

- a) Servicio de transporte terrestre
- b) Transporte de cuenta propia.

El primero provee los medios para realizar el transporte terrestre y están a disposición de la población o segmentos de ella para atender sus necesidades de transporte tanto para el traslado de persona como de mercancías; y el segundo es aquel que se realiza en vehículos propios o tomados en arrendamiento financiero, por personas naturales o jurídicas cuya actividad o giro principal no es el transporte de mercancías, y siempre que los bienes que se deben transportar sean de su propiedad o para su consumo o transformación.

#### **2.2.3.2. Influencia de terceras partes**

El transporte de carga terrestre comercial en el Perú es el único medio de transporte que atiende al sector minorista, porque está descartada la participación del transporte ferroviario y marítimo; sin embargo, desde el punto de vista de los sectores económicos que lo

realizan, existen competidores como los operadores logísticos y las empresas comerciales con propia flota que también prestan este servicio. Existe una relación bilateral entre el sector transporte de carga y los operadores logísticos porque en ocasiones, este último sector terceriza el servicio de transporte con las empresas transportistas.

En el caso de las empresas comerciales con propia flota, estas también tercerizan principalmente con empresas informales del sector, pero luego buscan reemplazarlas con unidades propias integrándose hacia adelante. También existe un sector muy informal que utiliza como medio de transporte terrestre combis o pequeños vehículos (autos, motocar y triciclos), que tampoco podría influir en el normal desenvolvimiento del sector.

### **2.2.3.3. Infraestructura vial**

El transporte en la cadena de suministro es uno de los factores importantes dentro de los procesos productivos de los diferentes sectores económicos.

La Guía de Orientación al Usuario del Transporte Terrestre (2009) del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, indica que el transporte de carga por carretera tiene el rol principal de aportar funcionalidad al comercio de bienes, puesto que permite la recolección, movilización, almacenaje y entrega hasta el lugar donde se ubica el cliente final, lo que lo convierte en el eslabón final de la cadena logística.

La cadena productiva del sector transporte de carga por carretera tiene una organización en la que intervienen diversos actores (ver Figura 6). Estos son los siguientes:

Las autoridades. Estas comprenden al MTC y las entidades reguladoras y fiscalizadoras como son:

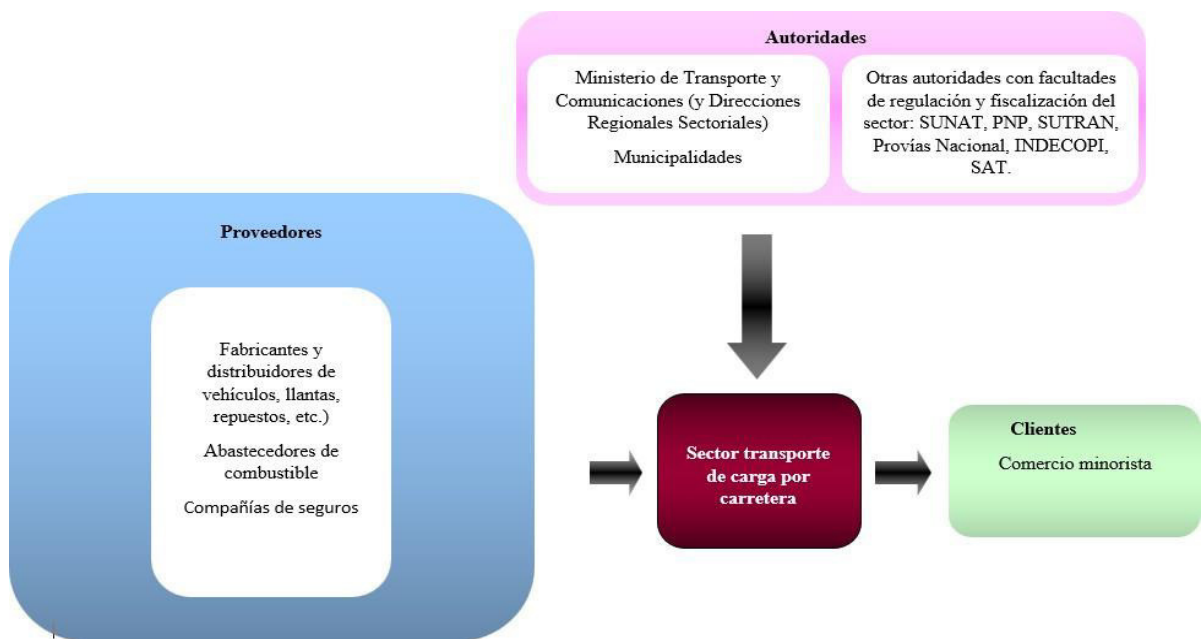
- (a) Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT);
- (b) Policía Nacional del Perú (PNP);
- (c) Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (SUTRAN),

- (d) Provias Nacional;
- (e) Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI); y
- (f) Servicio de Administración Tributaria (SAT); entre otras

En la competencia de la Construcción de la Carretera Interoceánica Norte, el transporte de carga terrestre es el principal medio de transporte de carga y es un proceso clave dentro del desarrollo de la cadena de abastecimiento del sector minorista en lo que comprende al tramo analizado. Debido a nuevas medidas tomadas por el Ministerio de Transporte y Comunicación, se origina un crecimiento del número de empresas registradas; por lo tanto, es relevante entender cómo crecen estas empresas y cuáles son las principales dificultades que encuentran al momento de desarrollar su actividad dentro del sector.

El análisis del sector involucra a los diversos proveedores y clientes, así como a las autoridades del Estado, que son las encargadas de la regulación y control de todo el sistema de transporte.

**Figura N° 6 Mapa de la cadena productiva del sector Transporte Terrestre Comercial En La Carretera Interoceánica Norte**

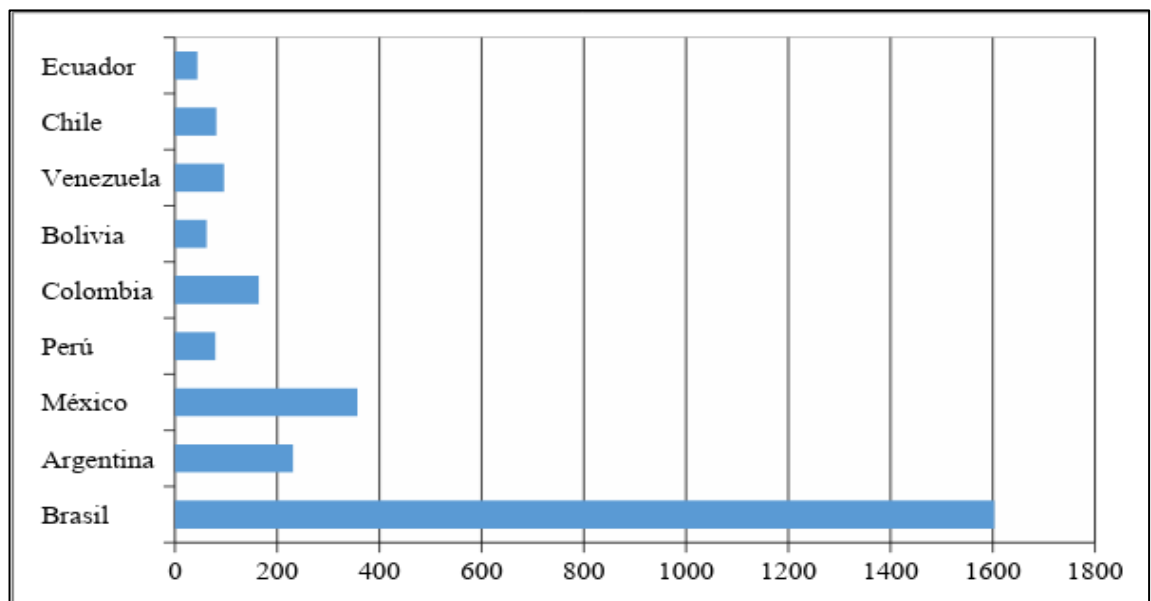


Fuente: MTC, 2012

La Secretaría Técnica del Consejo de Transporte de Lima y Callao (2007) indica que el volumen de carga transportada y el tamaño de los camiones requieren de vías más costosas que permitan adecuadamente el paso de este tipo de vehículos: así, por ejemplo, un camión de 20 toneladas con un peso por eje 10 veces mayor que el de un automóvil va a producir un daño a la vía 10,000 veces mayor, pero, en todo caso, lo que realmente agrava la situación es la frecuencia y número de camiones que utilicen la vía.

El estado de las carreteras es un factor determinante para el mantenimiento de la flota terrestre, el tiempo destinado en el traslado de las mercancías, y la seguridad de las personas. Según el MTC (2011), si bien hay una mejora en el desarrollo de la infraestructura vial debido a la construcción y rehabilitación de 7,629 km, el país aún carece de una adecuada infraestructura de las vías nacionales que permita unir a las principales ciudades con los diversos pueblos del interior. Según Maximice, no hay una adecuada infraestructura que permita integrar los sistemas de transporte terrestre, marítimo y aéreo.

**Figura N° 7. Extensión en KM de las redes viales según superficie territorial del país**



Fuente: Instituto Peruano de Economía (IPE), 2009.

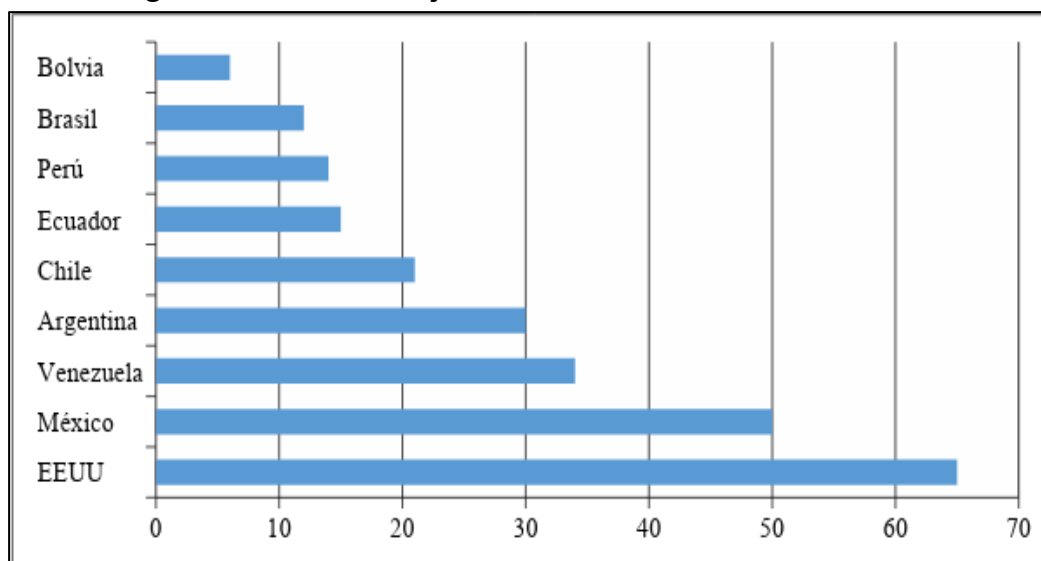
El Perú solo supera a Bolivia y Ecuador en extensión de redes viales. Con respecto a Chile y Colombia, que tienen menos extensión territorial, el Perú se encuentra en desventaja, con menos kilómetros de redes viales. (Ver Figura N°7)

Además, Pastor, y Pérez indican que el Perú se mantiene muy rezagado en infraestructura vial respecto a los demás países de la región, debido a que es uno de los países con más bajo porcentaje de carreteras asfaltadas; en el año 2008 con 14%, y, en el año 2010 con 18%. (Ver Figura 8).

La infraestructura principal en el transporte terrestre está conformada por las redes viales, que se constituyen en un factor importante en el desarrollo económico del país. La clasificación de dichas vías está regulada por el clasificador de rutas vigente, aprobado mediante Decreto Supremo N.º 044-2008-MTC.

Según los datos de los últimos inventarios viales, la red vial total al año 2010 tiene una longitud de 84,244.87 km de carretera, de los cuales, según el tipo de superficie de la vía, el 18% se encuentra pavimentado y el 82% no pavimentado. Además, según el clasificador de rutas, el 28% corresponde a la red vial nacional, el 31% a las redes viales departamentales, y el 41% a las redes viales vecinales.

**Figura N° 8 Porcentaje de vías asfaltadas del total de vías.**



Fuente: Instituto Peruano de Economía (IPE), 2012.

El mal estado de las carreteras en el país puede incidir en incrementar los costos de transporte. El sistema de transporte peruano no satisface los requerimientos de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad de la población. Esto se debe al crecimiento desigual de los diversos medios de transporte, a la infraestructura insuficiente, a los servicios de baja calidad, la informalidad, entre otros. Por el contrario, la mejora del acceso a vías de comunicación contribuye a generar mejores oportunidades para el desarrollo de las capacidades productivas de la población.

El transporte requiere también de un conjunto de inversiones en infraestructura y servicios, en contraposición a otras inversiones de carácter productivo, que pueden ser destinadas a la reducción de costos de los insumos que utiliza la producción, a mejorar la productividad, o a abrir nuevos mercados, entre otros. Se considera que este factor es una amenaza para el sector, la infraestructura actual no permite la mejor performance de las unidades de transporte; sin embargo, se puede convertir en una oportunidad en la medida que se realicen importantes inversiones no solo en carreteras, sino también en puertos y modernización de los centros logísticos.

#### **2.2.3.4 Operaciones, logística e infraestructura.**

Según D'Alessio (2013), el área de operaciones es la encargada de ejecutar los procesos para la producción tanto de bienes como de servicios. Involucra las funciones de logística, producción, mantenimiento y calidad. Como el sector transporte de carga es un servicio, el área de operaciones está relacionada con el servicio brindado en sí.

Por otro lado, el servicio de transporte para las grandes empresas del comercio minorista está acompañado de la utilización de tecnología para el monitoreo y control de las unidades, de tal forma que este sea eficiente y cumpla con los tiempos de entrega esperados. En el caso de otras empresas que atienden a otros segmentos del comercio minorista (mercados, bodegas, paraditas, etc.), el servicio no es planificado ni existe un control de las unidades de transporte, y, finalmente, brindan un servicio deficiente y costoso para los clientes minoristas.

En el sector, la infraestructura está conformada por las unidades de transporte y por las instalaciones de mantenimiento y guardianía. Respecto de las unidades de transporte, se observa que la flota se renueva en los últimos años, debido a una mayor exigencia en el servicio de las grandes empresas del sector minorista. También se observa una constante adecuación de las unidades a nuevos requerimientos de estos clientes.

El transporte de carga terrestre cuenta con varios tipos de vehículos diseñados y construidos para el transporte de mercancías. Estos vehículos son vehículos motorizados y con plataforma de carga, o resultar de la combinación de dos tipos de vehículos independientes: la unidad tractora motorizada y el tráiler de carga.

Dentro del Reglamento Nacional de Vehículos (Decreto Supremo N° 058- 2003-MTC), las unidades tractoras se identifican como categoría N, y son clasificadas según su peso bruto vehicular:

- N1: vehículos de peso bruto vehicular de 3.5 toneladas o menos.



- N2: vehículos de peso bruto vehicular mayor que 3.5 toneladas, hasta 12 toneladas.
- N3: vehículos de peso bruto vehicular mayor que 12 toneladas.

Los vehículos de la categoría N1 y N2 también son denominados vehículos pequeños y medianos, respectivamente. Los N3 son vehículos pesados.

Es una práctica del sector que el tipo de unidades utilizadas para atender el comercio minorista en general sea hasta vehículos de la categoría N2, debido a que estas unidades circulan principalmente en las zonas urbanas; el alto tránsito y las restricciones vehiculares no le permiten a un vehículo pesado realizar maniobras de carga y sobre todo de descarga en la ciudad, por ello, este tipo de unidades se orientan a otro proceso de la cadena de abastecimiento y a otros sectores económicos.

La Guía de Orientación al Usuario del Transporte Terrestre (2009) identifica un tipo de vehículo de carga que se ofrece al comercio minorista: vehículo rígido, que es la unidad tractora y unidad de carga, que constituyen un solo vehículo, incluida la carrocería o estructura portante.

Sobre la infraestructura en terminales, es una necesidad planteada por las empresas reducir costos en mantenimiento y guardianía.

En relación con el ámbito económico, el Perú se encuentra inserto dentro de la economía mundial a través de sus diversos tratados comerciales, que lo relacionan con el resto de países, confirmando que es un país globalizado. La globalización ha influido y producido cambios sustanciales en la estructura de la actividad económica, como las privatizaciones, apertura a las importaciones, llegada de capitales extranjeros, entre otros.

#### **2.2.3.5 Marco legal**

Dentro del marco legal que regula el sector, existen diferentes leyes

y normativas que impactan en el sector transporte:

- La Ley General de Transporte y Tránsito (Ley N.º 27181), la cual establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito en todo el país. Incluye menciones a las competencias y autoridades competentes como el MTC, municipalidades provinciales y distritales, PNP.
- El Decreto Supremo N.º 058-2003-MTC, referido al Reglamento Nacional de Vehículos, y cuyo objetivo es establecer los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre.
- La Resolución Ministerial N.º 043-2001-MTC, que establece las normas sobre cobro de tarifas de peaje en la red vial administrada por el Sistema Nacional de Mantenimiento de Carreteras (SINMAC) y Resolución Ministerial N.º 455-2000-MTC, que regula las condiciones para acceder al beneficio de rebaja en el cobro de peaje para vehículos pesados de transporte de carga en la red vial nacional. Posteriormente, SINMAC es reemplazada por Provias Nacional.
- Decreto Supremo N.º 017-2009 MTC, referido al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, que tiene como objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías.
- Resolución Ministerial N.º 1041-2003 MTC, relacionado con Provias Nacional como órgano encargado de emitir autorizaciones de transporte de mercancías, especialmente en lo referente al exceso de pesos y medidas.
- Reglamento Nacional de Administración de Transporte 009-2004-MTC.

- Ley N.º 28226 sobre medidas de formalización del transporte público interprovincial de pasajeros y carga en el país.
- Decreto Supremo N.º 035-2006-MTC, que establece el Sistema de Control en Garitas de Peaje, conocido como “Tolerancia Cero”.

### **2.2.3.6 Entidades reguladoras y controladoras**

#### **Ministerio de Transporte y Comunicaciones**

Según la Ley N.º 27181, el Ministerio de Transporte y Comunicación cuenta con competencias normativas (dictar los Reglamentos Nacionales), de gestión (ampliar y mejorar las carreteras, y otorgar concesiones, entre otras) y de fiscalización.

El Ministerio de Transporte y Comunicación tiene como objetivos: promover o proporcionar infraestructura vial, aérea y acuática adecuada, así como velar por que los servicios de transporte se brinden de manera eficiente, segura y sostenible; promover el desarrollo sostenible de los servicios de comunicaciones y el acceso universal a los mismos; fomentar la innovación tecnológica; velar por la asignación racional y el uso eficiente de los recursos. Asimismo, entre sus principales funciones se tienen las siguientes:

- a) Diseñar, normar y ejecutar la política de promoción y desarrollo en materia de transportes y comunicaciones
- b) Otorgar y reconocer derechos a través de autorizaciones, permisos, licencias y concesiones.

#### **Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías**

Es una entidad recientemente creada, mediante Ley N.º 29380 del

16 de junio de 2009, la cual se encuentra adscrita al Ministerio de Transporte y Comunicación, encargada de normar, supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades del transporte de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional y las actividades vinculadas con el transporte de mercancías en el ámbito nacional.

### **Provias Nacional**

Es un proyecto especial del Ministerio de Transporte y Comunicación, creado mediante Decreto Supremo N.º 033-2002- MTC del 12 de julio de 2002, que asume todos los derechos y obligaciones del Programa Rehabilitación de Transportes (PRT), Proyecto Especial Rehabilitación Infraestructura de Transportes (PERT) y del ex Sistema Nacional de Mantenimiento de Carreteras; está encargado de la ejecución de proyectos de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la red vial nacional, con el fin de brindar a los usuarios un medio de transporte eficiente y seguro que contribuya a la integración económica y social del país.

### **Gobiernos locales**

Según la Guía de Orientación al Usuario del Transporte Terrestre (2009), las municipalidades poseen diversas competencias normativas, de gestión y de fiscalización dependiendo del ámbito de su aplicación. Dentro del ámbito normativo, su función es aprobar normas complementarias al Reglamento del Servicio de Transporte Terrestre dentro de su jurisdicción. En el ámbito de gestión:

- a) Declarar, en su jurisdicción, las áreas o vías saturadas;
- b) Regular el transporte de mercancías o de carga, determinando las vías urbanas de circulación para carga;
- c) Administrar el registro provincial de transporte terrestre.
- d) Fiscalizar, de acuerdo con las normas, a los operadores de terminales terrestres para el servicio de transporte ubicados en su jurisdicción.

## **Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual**

De acuerdo con la General de Transporte y Tránsito, Ley N.º 27181, del 8 de octubre de 1999, tal como se señala en su artículo 20, son aplicables, en materia de transporte y tránsito terrestre, las normas generales sobre protección al consumidor, y el ente competente para la supervisión de su cumplimiento es la Comisión de Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, que debe velar por la permanencia de la idoneidad de los servicios y por la transparencia de la información que se brinde a los consumidores, sin perjuicio de las facultades de fiscalización y sanción que corresponden a las autoridades de transporte como función de la protección al consumidor.

## **Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria**

Es la entidad pública que tiene como finalidad administrar y fiscalizar, lo cual implica:

- a) Recaudar los tributos internos, con excepción de los municipales;
- b) Controlar y fiscalizar el tráfico de mercancías, cualquiera sea su origen y naturaleza a nivel nacional
- c) Desarrollar y aplicar sistemas de verificación y control de calidad, cantidad, especie, clase y valor de las mercancías, excepto los que están en tránsito y transbordo, con la finalidad de determinar su clasificación en la nomenclatura arancelaria y los derechos que les son aplicables.

### **2.2.3.7 Factores económicos, financieros y el transporte.**

El transporte es una demanda derivada del intercambio comercial,

puesto que sirve para movilizar las mercancías que se comercializan ya sea a nivel nacional o internacional. En consecuencia, la oferta de servicios de transporte constituye una condición necesaria para sostener el crecimiento económico de un país (Guía de Orientación al Usuario del Transporte Terrestre, 2011).

A continuación, se detallan las variables que forman parte importante del entorno económico y que influyen en el desarrollo del sector transporte de carga comercial:

### **Producto Bruto Interno (PBI)**

La Guía de Orientación al Usuario del Transporte Terrestre (2011) indica que la capacidad de movilización de carga del sector transporte, la calidad de su servicio y el nivel de sus precios tienen una incidencia muy significativa sobre el total de la economía.

Según el Anuario Estadístico (2015) del MTC, la economía del país crece en la década 2010-2015, lo que refleja la expansión de los sectores transportes y comunicaciones. El PBI tiene un crecimiento promedio anual de 5.7%, impulsado por la demanda interna. De forma similar el Valor Agregado Bruto (VAB) de los sectores transportes y comunicaciones registra un crecimiento promedio anual de 6.7%.

### **Perfil competitivo del sector**

Según D'Alessio (2014), los factores claves de éxito se definen como las variables sobre las cuales la gerencia influye con sus decisiones y afectan significativamente la posición competitiva de las organizaciones de la industria del transporte en la Carretera Interoceánica. A través de esta matriz, se identifica a los principales competidores de la empresa y se compara con el sector y genera brechas positivas o negativas que permiten a las empresas plantear estrategias de mejora.

Se identifican nueve factores críticos de éxito para el sector de la industria del transporte en la Carretera Interoceánica. Las empresas

comerciales que atienden el comercio minorista son competidores del sector, porque, en muchos casos, estas empresas tienen su propia flota de camiones para distribuir sus productos. Los operadores logísticos son un sector que, entre sus actividades, también realiza el servicio de transporte de carga terrestre.

La puntualidad implica diferenciarse en la entrega oportuna del servicio. Maldonado (2016) manifiesta que, en el transporte, el servicio se diferencia a través de una mejora en los tiempos de atención, y la entrega a tiempo de la mercadería en la industria del transporte en la Carretera Interoceánica.

La innovación de la infraestructura vehicular está relacionada con la adaptación de las unidades a los diferentes tipos de carga.

La integración en la cadena productiva comprende lograr alianzas comerciales con los clientes minoristas para ser parte de su cadena de abastecimiento y, en el caso de la integración hacia atrás, esto busca dejar de tercerizar algunos servicios como el mantenimiento y guardianía, e incorporarlos a sus procesos para así generar menores costos para el sector.

El crecimiento y el desarrollo del sector comercio minorista, favorecidos por un crecimiento de la economía en general, son un factor clave para que el sector transporte de carga comercial mantenga sus índices de crecimiento y para que también incentive a mejorar y modernizar su infraestructura vehicular con el fin de dar un mejor servicio a sus clientes. El sector y los posibles competidores son favorecidos cuando el crecimiento económico es positivo.

Hay factores claves que el sector debe mejorar. Entre los factores más importantes, destacan los siguientes:

- a) La implementación de la tecnología en los procesos, referida a usar medios de comunicación modernos entre la empresa y el cliente.

- b) La renovación de la flota, que, aunque se viene realizando, se expresa en que el parque automotor tiene un importante componente de unidades con una antigüedad que supera los 10 años.

Una comunicación oportuna con el cliente es el aspecto clave referido a mantener permanentemente informado al cliente sobre el estado y ubicación de la mercadería transportada.

Los clientes valoran el servicio y la información que le puedan brindar; es importante que tengan la información a tiempo. Además, que ahora las empresas manejan información en tiempo real y que es necesario tener una página web para que el mismo cliente pueda revisar y saber dónde está su mercadería.

El sector de operadores logísticos cuenta con empresas más consolidadas con respecto a las empresas del sector transporte de carga, así como con mejor estructura financiera, que les permite obtener capital financiero para renovar su flota de vehículos e invertir en nuevas tecnologías para brindar un servicio más seguro.

### **Proyecciones**

Las empresas se encuentran en mejores condiciones de negociar con los diversos proveedores de vehículos, repuestos y accesorios en la medida que las empresas se encuentren agremiadas o consorciadas. También las empresas de transporte que se encuentren consolidadas y cuenten con un mayor volumen de carga y unidades tienen poder de negociar mejores condiciones de compra con sus proveedores.

En la adquisición de unidades de transporte, las empresas eligen entre una amplia gama de proveedores que ofrecen variedad de marcas y modelos. El financiamiento directo y bancario es más flexible, debido a que se tiene constituido un fondo de garantías proveniente del Estado que respalde este financiamiento.



Las empresas se han integrado hacia atrás en la cadena de abastecimiento y reducido los costos en el mantenimiento de las unidades de transporte. Las empresas que siguen dependiendo de talleres han generado alianzas entre ellas, y mejorado su poder de negociación. Las empresas realizan el mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo, una buena práctica que les permita mantener en buenas condiciones la flota de camiones de carga.

### **Poder de negociación de los compradores**

Las empresas del sector transporte de carga terrestre orientadas a la atención del comercio minorista tienen una cartera concentrada en pocos clientes, pero integrados a la cadena de abastecimiento del minorista, hay una mayor interdependencia entre ambos, y el poder de negociación de los clientes se ha reducido.

El sector comercio minorista requiere el servicio de transporte terrestre, debido a que sigue siendo el medio más adecuado para el traslado de las mercancías. Las empresas minoristas tercerizan el servicio de transporte, puesto que representa un ahorro en costos. Asimismo, hay menos empresas minoristas que mantienen su propia flota.

La integración de las empresas al sector minorista posibilita negociar las tarifas ante variaciones importantes en el esquema de precios de combustibles o afines, cambios en esquemas tributarios u otros. Considerando el precio del servicio y el costo del mismo, hay mayor sensibilidad de parte de los clientes ante las variaciones que provienen del incremento del precio de los combustibles.

La calidad, seguridad y entrega oportuna en el servicio de transporte de carga terrestre de mercancías son exigentes por la importancia que implica la reposición oportuna de los inventarios, además, el Estado genera nuevas normas para tener un mejor control sobre temas de seguridad y preservación del medioambiente. Las empresas cuentan con unidades de diversas capacidades para atender los diferentes requerimientos. El

ranking de medición de la satisfacción del cliente es tomado en cuenta como una herramienta para decidir con qué empresa trabajar.

En el año 2017, la intensidad con la que compiten las empresas en el sector transporte de carga terrestre de mercancías es baja debido al impulso que genera el crecimiento de la economía y del sector minorista, que permite contar con un mercado más grande y la oportunidad de que ingresen nuevas empresas, que haya mayor crecimiento del parque vehicular, así como de las empresas de transporte. Existen más empresas formales agremiadas, debido a la mayor fiscalización y normativa.

El fortalecimiento del comercio minorista genera mayores posibilidades de tener una mejor cuota de mercado. Las empresas más formales no ven tarifas resentidas y pueden negociar tarifas beneficiosas para el sector y para los negocios minoristas, porque brinda un mayor valor agregado al servicio como: variedad de servicio, tecnología adecuada, flota numerosa, entre otros.

En las empresas pequeñas y en los informales, el crecimiento del sector sí genera una mayor competencia por precios, que, finalmente, resulta en una menor rentabilidad para el sector.

Las barreras de salida son bajas para las empresas informales que no logran una especialización ni integración en la cadena de suministros. Para las empresas formales, las barreras de salida son más altas, debido a la mayor especialización y dado que están integradas entre ellas y con el sector minoristas; sin embargo, este crecimiento de la industria atrae a nuevos competidores locales e incluso a algunos extranjeros, que ven la rentabilidad del sector atractiva, también porque el comercio minorista mantiene buenas tasas de crecimiento, que, finalmente, influyen en el desarrollo del sector transporte.

Hay mayor presencia de empresas que logran una mejor eficiencia en el servicio y que están comprometidas con el negocio. Han consolidado un liderazgo, diferencia en el tamaño de la flota, variedad de servicio,

tecnología, así como en la calidad del servicio.

La implementación de la tecnología de información dentro de los procesos es un factor importante para ofrecer eficiencia, seguridad y calidad, que, finalmente, repercuten en la entrega oportuna del servicio.

La rivalidad en el sector sigue siendo positiva, porque se cubre diferentes necesidades a diversos segmentos del comercio minorista como supermercados, farmacias, tiendas por departamento, bodegas, etc., y, por lo tanto, es favorable para la rentabilidad de la industria.

## **2.3 Hipótesis**

### **2.3.1 Hipótesis general**

La Carretera Interoceánica Norte impacta de manera positiva al Comercio Internacional Peruano.

### **2.3.2 Hipótesis específicas**

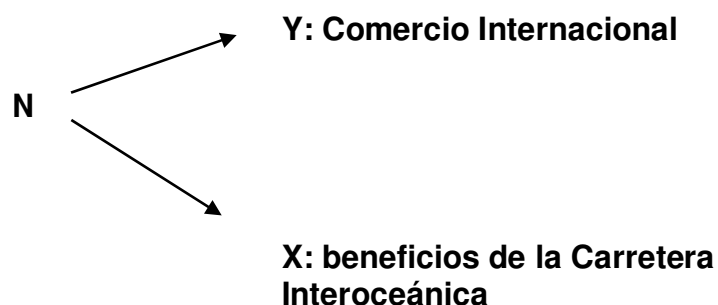
- H1: La Carretera Interoceánica Norte permite mejorar el transporte internacional terrestre.
- H2: La Carretera Interoceánica Norte permite ampliar de manera significativa el desarrollo de los puertos de Yurimaguas y Paita.
- H3: La Carretera Interoceánica Norte permite ampliar de manera significativa el desarrollo de la agricultura en los poblados de Yurimaguas y Paita.

## CAPÍTULO III METODOLOGÍA

### 3.1 Diseño metodológico

La presente investigación está enmarcada en el diseño No experimental de forma transeccional – correlacional, según Hernández et al. (2014) quienes expresan que las investigaciones no experimentales son: “Estudios que se realizan sin la manipulación deliberada de variables y en los que solo se observan los fenómenos en su ambiente natural para después analizarlos”. (p.152). Los diseños transeccionales – correlacionales describen relaciones entre dos o más categorías, conceptos o variables en un momento determinado.

El esquema de variables se muestra:



Donde:

**N** = Muestras tomadas para observaciones

**Y** = Variable dependiente

**X** = Variable Independiente

#### Método

La preocupación del método cualitativo no es prioritariamente medir, sino cualificar y describir el fenómeno social a partir de rasgos determinados, según sean percibidos por los mismos elementos que están dentro de la situación estudiada.

La presente investigación utiliza el método Cualitativo, con el fin de observar y analizar en la población de interés que lo rodea de manera objetiva y minuciosa, para luego recoger la información y posteriormente procesar los resultados.

Bernal (2013) hace referencia en este sentido, que la investigación se basa en el método cualitativo, para obtener resultados de manera profunda sobre las variables de estudio, además de que se observan a las variables tal como se dan en su contexto natural.

### **Nivel**

El nivel es descriptivo ya que se describe el impacto de la Carretera Interoceánica Norte sobre el comercio internacional a través de hechos, ello a través de las variables planteadas que van de lo específico a lo general.

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) en su libro “Metodología de la investigación” expone que “La investigación descriptiva busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se somete a un análisis”.

## **3.2 Procedimiento de muestreo**

### **Población**

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) en su libro “Metodología de la investigación” refiere a la población como el conjunto de todos los elementos (unidades de análisis) que pertenecen al ámbito espacial donde se desarrolla el trabajo de investigación”.

- a. **Unidad de análisis:** Bajo la definición de Hernández, Fernández y Baptista (2014), “la unidad de análisis son los participantes, objetos, sucesos o comunidades de estudio, lo cual depende del planteamiento y alcances de la investigación”. Para el caso de esta investigación, la

unidad de análisis está conformada por los usuarios de la Carretera Interoceánica Norte, es decir, empresas grandes, medianas y pequeñas que utilizan la carretera para realizar sus actividades comerciales (comercio, transporte, agricultura, uso de puertos), ya que son las actividades de importancia para esta investigación.

- b. **Selección de la muestra:** El muestreo está determinado por personas con conocimientos acerca de las ventajas que ofrece el uso de la Carretera Interoceánica Norte para el Comercio Internacional del Perú. Por lo tanto, se selecciona a personas para temas específicos. Se busca la opinión de las ventajas del planteamiento para analizar de manera precisa la problemática Hernández, Fernández y Baptista (2014), “Esta muestra ha sido valiosa por la disposición de información y de otras fuentes sobre las actividades que se realizan.”

### **3.2.1 Criterio para relacionar la muestra por afinidad:**

Empresarios usuarios de la carretera Interoceánica Norte de los sectores económicos: comerciantes, agricultores, transportistas; en algunos casos, aquellos empresarios que utilicen los puertos de Paita y Yurimaguas.

- En la zona de Paita la selección de la muestra está enfocada a aquellos empresarios encargados de la venta de productos hidrobiológicos (marinos frescos para el mercado nacional y congelados mercado internacional).
- En la zona Yurimaguas a los productores de papaya, aceite de palma, cacao y café con la salvedad que la mayoría de la demanda aún está distribuida en el mercado nacional.

### **3.2.2 Criterio para determinar el número de participantes de la muestra**

Según Hernández, Fernández y Baptista (2015) en el libro “Metodología de la investigación” manifiestan que la muestra es una parte

o fragmento representativo de la población, cuyas características esenciales son las de ser objetiva y reflejo fiel de ella.

Una vez definida la población de estudio para la investigación se delimita la muestra, que en este caso son las empresas dedicadas al comercio de productos hidrobiológicos y frutos tropicales; en su mayoría, para este caso, son los agricultores o agroexportadores que utilizan constantemente la IIRSA Norte, los cuales son impactados en este estudio.

En tal sentido el muestreo fue el siguiente:

Considerando un universo finito

$$n = \frac{Z^2 * N * p * q}{e^2 * (N - 1) + (Z^2 * p * q)}$$

Donde:

Z: Nivel de confianza (correspondiente con tabla de valores de Z)

p: Porcentaje de la población que tiene el atributo deseado

q: Porcentaje de la población que no tienen el atributo deseado  
= 1-p

Nota: Cuando no hay indicación de la población que posee o no el atributo, se asume 50% para p y 50% para q

N: Tamaño del universo (se conoce pues es finito)

e: Error de estimación máximo aceptado

n: Tamaño de la muestra

95%	1,96
90%	1,65
91%	1,7
92%	1,76
93%	1,81
94%	1,89

$$n = \frac{1,96^2 * 332 * 95 * 5}{5^2 * (332 - 1) + (1,96^2 * 95 * 5)}$$

$$n = 59,98 \sim 60 \text{ Entrevistas}$$

**Tabla 1. Muestreo para las entrevistas**

Muestra	Total
Empresas que se ubican en Yurimaguas	30
Empresas que se ubican en Paita	30
Total	60

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 2. Empresas entrevistadas**

PAITA	YURIMAGUAS
ZED PAITA - Zona Especial de Desarrollo Paita	GER.SUBREGIONAL ALTO AMAZONAS YURIMAGUAS
Terminales Portuarios Euroandinos Paita. S.A.	BACKUS - CERVECERIA SAN JUAN S.A – Yurimaguas
PRODUMAR S.A.C.	PETROPERU

Fuente: Elaboración propia.

\*Lista completa en el anexo 3

### 3.2.3 Instrumentación

En la presente investigación se aplican los siguientes instrumentos.

#### A. Revisión de documentos

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) indica que la revisión documentaria permite hacerse una idea del desarrollo y las características de los procesos, además de disponer de información que confirme lo que se ha mencionado en la investigación.



Para la presente investigación se busca conseguir información fidedigna en las páginas oficiales como la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, proyectos de inversión del Ministerio de Transporte y Comunicación, publicaciones del Ministerio del Comercio Exterior y Turismo, proyectos de investigación de colegas.

## **B. Entrevistas a profundidad.**

Hernández, Fernández y Baptista (2014) En primer lugar, se utiliza la entrevista semiestructurada en la que se persigue, de forma individual que cada entrevistado exprese libremente sus opiniones y creencias sobre la Carretera Interoceánica Norte, especialmente para las regiones de Paita y Yurimaguas. Se usan guías de entrevista no estructuradas o semiestructuradas.

La elaboración de las preguntas tiene como base alcanzar el objetivo general y los objetivos específicos, para formularlas se tomó la teoría como parte fundamental de la investigación que y las categorías que ella tiene para la formulación y elaboración de las entrevistas.

Hernández, Fernández y Baptista (2014) señalan que las entrevistas semiestructuradas se basan en una guía de asuntos o preguntas y el entrevistador realiza preguntas adicionales para precisar conceptos u obtener más información sobre los temas deseados (es decir, no todas las preguntas están predeterminadas)

Para el muestreo sujeto - tipo entrevistas a profundidad, se presenta las entrevistas focalizadas con datos internos del tema. Se registran citas textuales de los entrevistados, las preguntas parten de lo general a lo particular, se establece exactamente un diálogo, se registra los relatos solicitados donde el entrevistado expresa y explica el conocimiento del tema de investigación como parte fundamental para la recolección de la información sobre la ventaja de la construcción de la Carretera Interoceánica Norte.

Las preguntas tienen como componentes o áreas de interés explicar los beneficios de la carretera interoceánica norte y el Impacto positivo que genera al comercio internacional peruano, el transporte internacional, puertos y, finalmente, el desarrollo de la agricultura, sectores importantes que impactan de manera significativa al Producto Bruto Interno nacional.

Las entrevistas son utilizadas en el planteamiento de la estructura de preguntas para el grupo de enfoque, permiten conocer la opinión de los diferentes usuarios, su percepción actual y los beneficios que otorga la Carretera Interoceánica Norte.

El lograr conseguir información de primera fuente permite formar un concepto del entrevistado, explorar en los temas de interés, y generar confianza para lograr obtener información que sustenta las hipótesis de la investigación.

La fiabilidad y validez de las preguntas son sometidas a juicio de expertos en el tema. Debido a que se trata de una entrevista, se somete el instrumento a la valoración de investigadores y expertos, quienes juzgan la capacidad de éste para evaluar todas las variables a medir.

Se determina la Validez del Contenido con ayuda de los expertos en el tema, mencionados a continuación:

**Tabla 3. Validación por juicio de expertos solicitada a docentes acreditados por la USMP**

<b>Grado</b>	<b>Nombre</b>	<b>Aplica</b>
Dr.	Jesús Carrillo B.	Si
Dra.	Shyla Margot del Aguila A.	Si
Dra.	Ana Gabriela Mansilla G.	Si
Dr	Cristian Urbina S.	Si

Fuente: Elaboración propia

### 3.3 Validez y confiabilidad

#### Validez

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) “es un atributo de los instrumentos de investigación que consiste en que éstos midan con objetividad, precisión, veracidad y autenticidad aquello que se desea medir de la variable o variables de estudio”.

Se considera válida esta investigación ya que la información recopilada es de instituciones reconocidas a nivel nacional, tales como: Ministerio de Transporte y Comunicación, La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, etc.

Para realizar la validez de las entrevistas a profundidad se utiliza la validación por Juicio de Expertos solicitada a docentes acreditados por la Universidad San Martín de Porres, especializados en la temática de la investigación, quienes permiten validar el cumplimiento del formato, consistencia, contenido y constructo de las preguntas; con respecto a la validez de contenido, se contrasta la información encontrada con la opinión de los empresarios que utilizan la carretera.

**Tabla 4. Validez de los expertos**

N°	Docente experto	Opinión de aplicabilidad
1.	Profesor. Jesús Carrillo B.	Aplicable
2.	Profesor. Shyla Margot Del Aguila A.	Aplicable
3.	Profesor. Ana Gabriela Mansilla G.	Aplicable
4.	Cristian Urbina S.	Aplicable

Fuente: elaboración propia

#### Confiabilidad

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) “la confiabilidad es la cualidad o propiedad de un instrumento que permite obtener los mismos resultados, al aplicarse una o más

veces a la misma persona o grupo de personas en diferentes periodos de tiempo”

Para esta investigación se utiliza información de páginas web confiables como: MINCETUR, SUNAT, MTC, IPE, IIRSA y diarios importantes como: Gestión; con el fin de encontrar información relevante que sume al valor de este trabajo.

### **3.4 Cronograma de actividades**

La presente investigación se realiza ejecutando el siguiente procedimiento:

#### **Antes de la entrevista**

1. Se asigna como instrumento principal la entrevista a profundidad.
2. Se identifican las zonas geográficas donde se aplica los instrumentos.
3. Identificación de los lugares a visitar.
4. Coordinación para una cita.
5. Coordinación y programación previa con los entrevistados.
6. Confirmación de horarios para las entrevistas.

#### **Durante la entrevista**

7. Breve introducción del tema “beneficios de la carretera Interoceánica Norte” hacia los empresarios.
8. Se aplica el instrumento a la muestra seleccionada.
9. Cada entrevista a profundidad se realiza de forma individual, con un tiempo estimado de 30 minutos aproximadamente; en ella se realizan notas adicionales, relevantes para la investigación.

#### **Después de la entrevista**

10. Se realiza una lectura de los informes obtenidos en las entrevistas.

11. Clasificación de los datos obtenidos.
12. se codifica a cada elemento que tenga alguna significancia para los objetivos del estudio.
13. La información es separada en categorías y subcategorías con el fin de relacionar cada frase o palabra con alguna de ellas.
14. Evaluar resultados, conclusiones y recomendaciones de la investigación.

### **Observación**

Según Bernal (2013) es un proceso cuya función es recoger información sobre el objeto que se toma en consideración.

Se utiliza esta técnica de investigación durante el trabajo de campo, ya que se ha visitado las zonas de investigación (Paita - Yurimaguas) y se ha recorrido la carretera Norte en su totalidad.

## **CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

### **4.1 Resultados de la investigación**

Como resultado se observa que las evaluaciones relacionadas con la pobreza y el subdesarrollo de las regiones o localidades del tramo de Paita y Yurimaguas dan a conocer el impacto de la construcción de la Carretera Interoceánica Norte.

Asimismo, se presentan los resultados obtenidos en el trabajo de campo a través del análisis de los grupos de empresas usuarias, especialistas de la industria portuaria en las regiones, además de los productores agrícolas de las zonas de estudio; así como la revisión documentaria correspondiente y observación en todo el tiempo de investigación. Este análisis está enfocado en el impacto que produce la Carretera Interoceánica Norte para el Comercio Peruano y la información es obtenida mediante entrevistas no estructuradas a empresas, especialistas, Ingenieros y productores identificados en las zonas de estudio.

Es importante señalar que el instrumento aplicado, fue validado a través de profesores especialistas de las áreas competentes, detallando y corrigiendo aspectos importantes con la finalidad de obtener la información adecuada y precisa para cumplir con el objetivo de conocer el impacto de la Carretera Interoceánica Norte en el Comercio Peruano.

Con el acopio de información e investigación realizada se cumple el propósito de demostrar cuál es el impacto positivo que tiene la construcción de la Carretera Interoceánica Norte que cubre los tramos ya mencionados.

Con respecto a la revisión de información, se toma en cuenta evidencias tomadas de estudios de casos provenientes de distintas fuentes, incluyendo casos de otros países donde el impacto positivo de las carreteras es mayor.

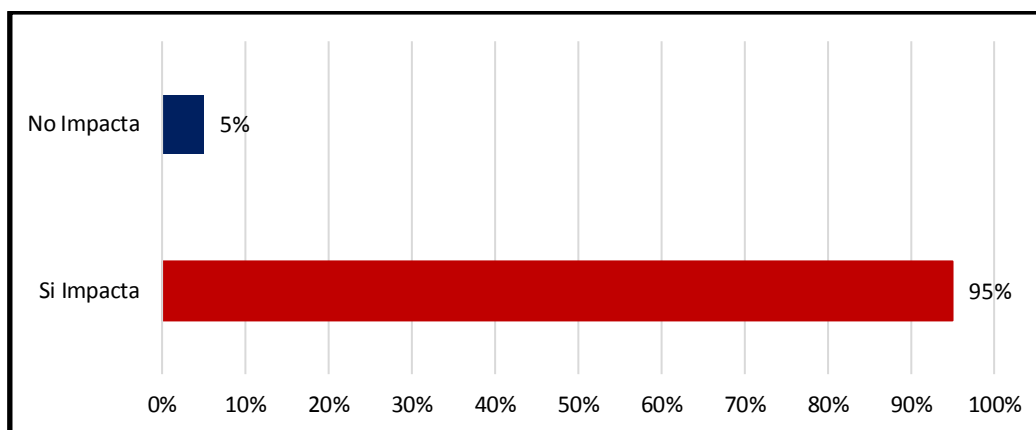
**Tabla 5. Preguntas de entrevistas**

VARIABLES	PREGUNTAS
COMERCIO INTERNACIONAL PERUANO	<p>* ¿En qué medida le beneficia esta carretera a usted como empresario de comercio internacional?</p> <p>* ¿Cuánto tiempo ahorra actualmente con el uso de la carretera?</p> <p>* ¿Considera que el comercio ha incrementado con la construcción de esta carretera?</p>
TRANSPORTE TERRESTRE	<p>* ¿Considera usted que la construcción de la carretera le ahorra tiempo y dinero en el transporte terrestre de mercancías o viajes? ¿Por qué? ¿Cómo?</p> <p>* ¿Qué beneficios otorga la carretera Interoceánica Norte al sector transporte?</p> <p>* ¿Considera usted segura esta carretera para el transporte terrestre de personas y mercaderías? ¿Cómo?</p> <p>* ¿Recomendaría a sus colegas el uso de esta carretera? ¿Por qué razones?</p>
PUERTOS: YURIMAGUAS Y PAITA	<p>* ¿Esta carretera beneficia al puerto de Paíta / Yurimaguas? ¿Por qué?</p> <p>* ¿Considera que se cumple el objetivo de integración Perú - Brasil con la construcción de la carretera? ¿Cómo? ¿Por qué?</p>
AGRICULTURA	<p>* ¿Cuáles son los impactos positivos en el sector agricultura con la construcción de la carretera interoceánica norte?</p> <p>* ¿Siente usted que la construcción de la carretera ha causado decrecimiento en la agricultura o su sostenibilidad? ¿Por qué?</p>

Fuente: Elaboración propia.

#### 4.1.1 La carretera interoceánica norte permite mejorar el comercio internacional peruano.

**Figura N° 9 Impacto de la Carretera Interoceánica Norte en el comercio internacional según la muestra**



Fuente: Elaboración propia

Según el trabajo de campo, con respecto al Comercio Internacional, un 95% de los entrevistados considera que la carretera Interoceánica Norte permite el crecimiento del comercio tanto nacional como internacional. El 5%, no considera que la carretera Interoceánica Norte impacte en gran magnitud al comercio internacional peruano.

El comercio internacional exige una logística competitiva, la carretera Interoceánica Norte permite tener en cuenta como principal opción el traslado terrestre desde la planta de acopio (propiedad de terceros) a los diversos puntos de venta; esto se refleja en el constante incremento del comercio interno en la región de Yurimaguas y el comercio exterior en Paita. Asimismo, el subdirector de Provias señala que la carretera Interoceánica Norte es un aporte completamente positivo, debido al desarrollo económico y social que genera.

En el distrito de Paita, existen mayores expectativas para el crecimiento y desarrollo de la región, ya que el comercio internacional se encuentra en auge y permite que las regiones del norte (aledañas a esta carretera) tengan la facilidad de trasladar la mercadería por esta carretera hacia el puerto de Paita. Uno de los mayores beneficios que brinda a todas



las regiones por donde cruza la carretera Interoceánica Norte es que funciona como cadena logística pues brinda: ahorro de tiempo para la llegada a puertos y reduce la cantidad de mermas en el traslado de mercancías.

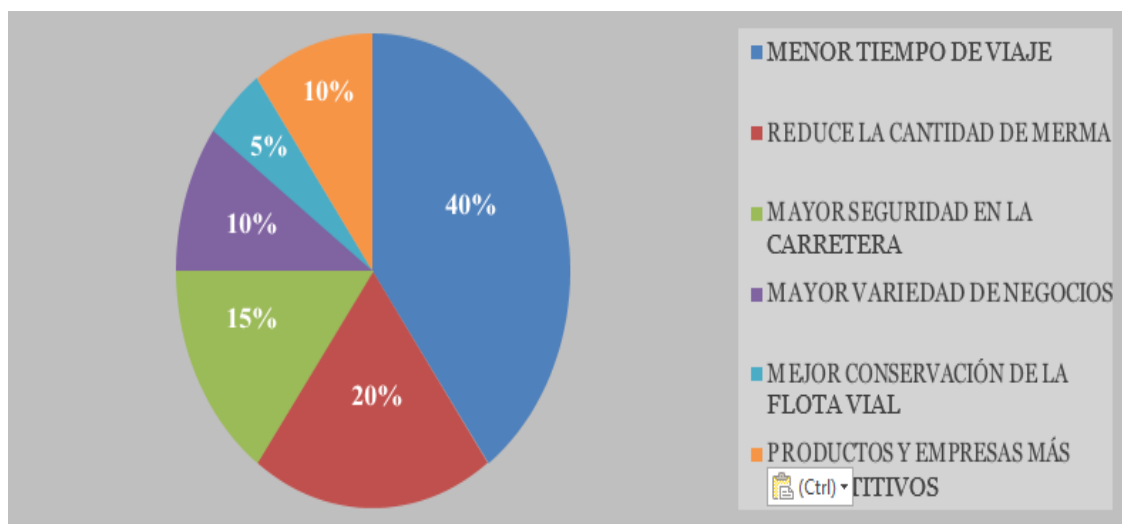
En Yurimaguas, el comercio internacional aún se encuentra en expectativas de crecimiento debido a que el tramo no se encuentra terminado; sin embargo, el comercio nacional ha crecido considerablemente como la existencia de emprendedores o la inversión de grandes cadenas hacia estas nuevas tierras.

Por ejemplo, en Yurimaguas, el tiempo de viaje desde Tarapoto era alrededor de 8 horas, actualmente se realiza en 2 horas. En el caso de Piura, el viaje de la capital hacia la región de Paita duraba 6 horas, actualmente se realiza en 1 hora y media.

Esto evidencia una mayor afluencia de personas en ambas regiones, lo cual genera un crecimiento en la demanda de productos y hace necesario la creación de oferta lo cual permite el crecimiento de comercio.

Los beneficios señalados por los empresarios de la muestra son:

**Figura N° 10 Beneficios de la Carretera Interoceánica Norte frente al comercio internacional según la muestra**



Fuente: Elaboración propia

El 40% de la muestra considera que el uso de la carretera reduce el tiempo de viaje para el traslado de mercancías, debido al asfaltado ya los vehículos pueden transitar con mayor facilidad.

El 20%, de la muestra considera que la construcción de la carretera permite la reducción de merma, ya que el asfaltado de la vía reduce en casi la totalidad de pérdidas en mercaderías, pues no hay trochas y el tiempo de viaje es menor.

El 15%, de la muestra considera que hay mayor seguridad en el traslado de la vía, pues en las unidades de peaje se encuentran a disposición de todos los usuarios centros de control de operaciones, además que cada cierto tramo existe puesto de auxilio a vehículos. Adicional a ello. Actualmente el tramo es menos accidentado debido al permanente mantenimiento por parte de la concesionaria.

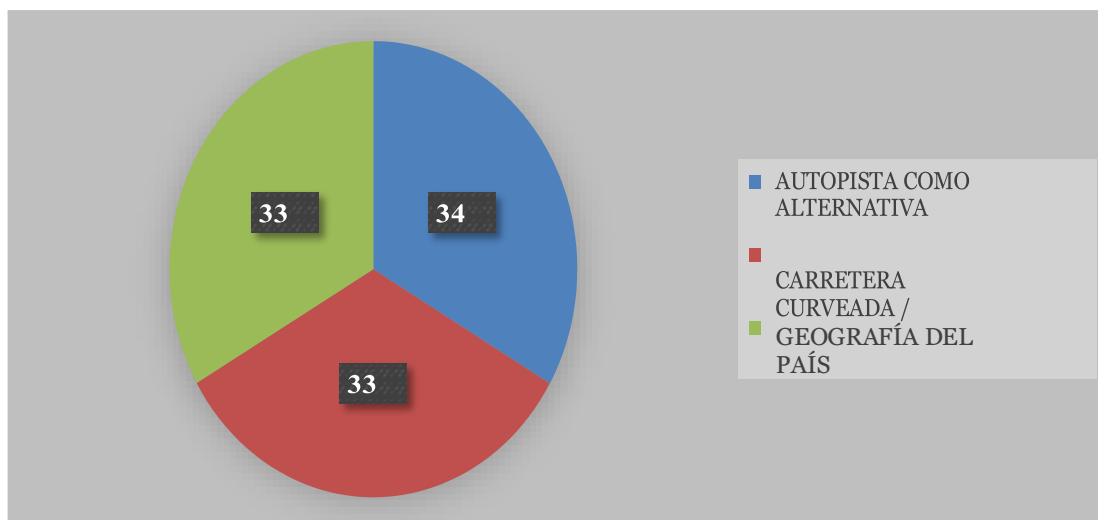
El 10% de la muestra considera que la existencia de una mejor carretera trae consigo inversiones de empresarios nacionales e internacionales, ya que al observar la facilidad con la que transportan las mercaderías, impulsa la variedad de negocios, por ejemplo, actualmente se puede trasladar mercancía perecible ya que el tiempo de viaje lo permite.

El 5% de la muestra considera que existe una mejor conservación de la flota vial, pues los motores, amortiguadores entre otras partes no se dañan ya que no se fuerza la capacidad promedio de uso de los vehículos.

El 10% de la muestra menciona que gracias a la carretera los productos son de mejor calidad debido al embalaje, el transporte y sus tiempos de llegada. Las empresas buscan ser más efectivas ya que la competencia es cada vez mayor y están a la vanguardia de la modernización con ansias de mejora.

A continuación, se mencionan los factores que desfavorecen o frenan el impacto positivo de la carretera Interoceánica Norte frente al comercio internacional peruano, esto obtenido de la muestra que no considera que haya un impacto considerable en el comercio internacional.

**Figura N° 11 Factores que desfavorecen en el impacto de La Carretera Interoceánica Norte al comercio internacional peruano según la muestra**



Fuente: Elaboración propia

El 34% de la muestra considera que, en lugar de la carretera, la construcción de una autopista sería mucho más efectiva, ya que para el comercio internacional es necesario el uso de contenedores, y en el caso de las autopistas, las pistas serían más amplias y permitirían el traslado de cantidades considerables de mercancías,

El 33% de la muestra considera la Interoceánica Norte como una carretera curveada, es decir, la geografía exige choferes con experiencia ya que cualquier distracción puede ocasionar un accidente, especialmente si se realizan traslados de mercancías en horarios nocturnos.

El 33% de la muestra, específicamente la muestra de Yurimaguas, toma como carretera alternativa a otra llamada "Belaunde", ya que, a pesar de ser muy accidentada, no hay unidades de peajes y el camino es más directo hacia Tarapoto.

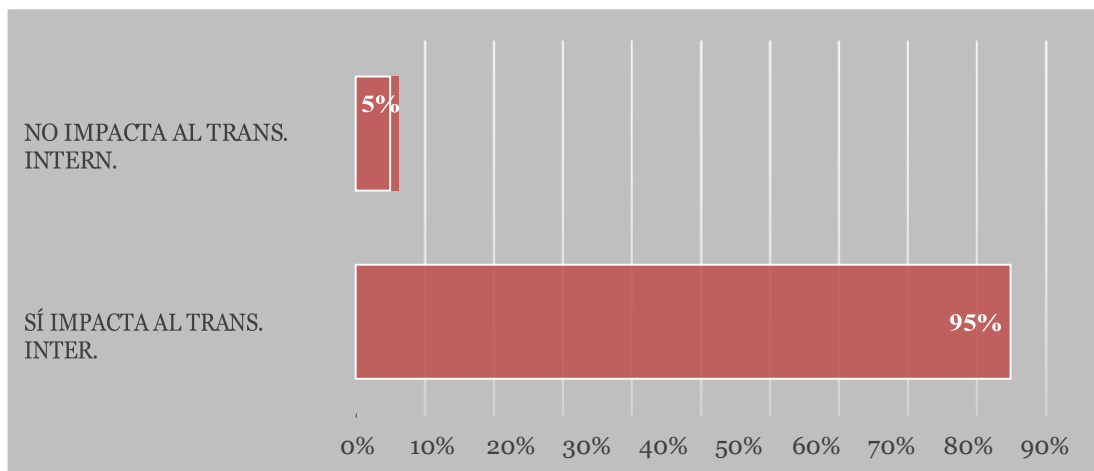
Según Custodio (2018), inspector de la construcción de la interoceánica Norte, declaró para el diario Comercio que: uno de los factores que resta competitividad a los productos comercializados son los altos costos de transporte interno, debido a la mala infraestructura y a la larga distancia años atrás. Esta situación repercutía negativamente en los

precios de comercialización; sin embargo, la construcción de esta carretera facilita el incremento de comercio en la zona debido a la nueva infraestructura vial.

Los empresarios de las regiones consideran que el comercio se desarrolla en mayor grado debido a esta carretera ya que está en constante mantenimiento y permite que el tránsito de mercancía sea fluido y llega a generar negocios en los principales distritos de las regiones por donde atraviesa esta carretera.

#### 4.1.2 La carretera interoceánica norte permite mejorar el transporte terrestre.

**Figura N° 12 Impacto de la Carretera Interoceánica Norte frente al transporte terrestre según la muestra**



Fuente: elaboración propia

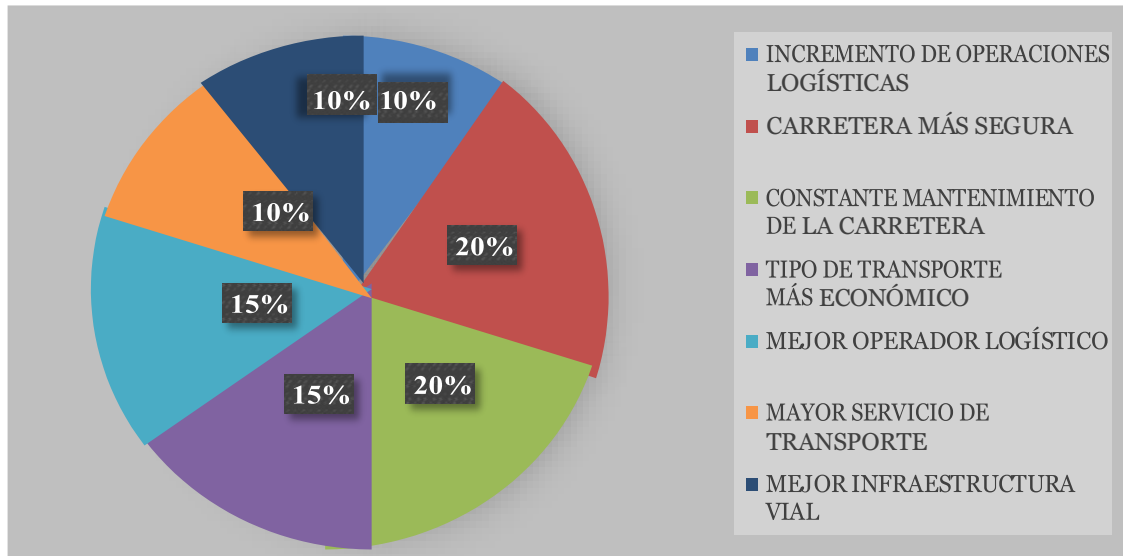
Los resultados del trabajo de campo señalan que un 95% de la muestra considera que el transporte internacional terrestre es beneficiado por la carretera Interoceánica Norte, esto debido a beneficios encontrados para las empresas del rubro de transporte, otros sectores; además del impacto que este brinda a la sociedad.

El 5% de la muestra considera que existen factores que desfavorecen los beneficios de la carretera Interoceánica Norte hacia el

transporte internacional terrestre.

A continuación, se detallan los beneficios y factores que los desfavorecen el desarrollo del transporte internacional terrestre para las regiones de Paita y Yurimaguas:

**Figura N° 13 Beneficios de la Carretera Interoceánica Norte frente al transporte terrestre según la muestra**



Fuente: Elaboración propia

El 10% de la muestra considera que la carretera Interoceánica Norte permite el incremento de operaciones logísticas ello se observa en la mayor demanda de transporte de mercancías, ya sea para el comercio nacional o exterior, permite que las mercancías lleguen a puntos estratégicos.

El 20% de la muestra considera que la carretera es más segura, ya que cuenta con un centro de control de operaciones que cuenta con operadores especializados para socorro o información general de la vía. Cuenta con seguridad policial especializada y preparada para cualquier eventualidad.

El 20% de la muestra considera uno de los beneficios que tiene la carretera es el constante mantenimiento de la vía como labor de limpieza debido a las activaciones de quebradas, deslizamientos, etc.

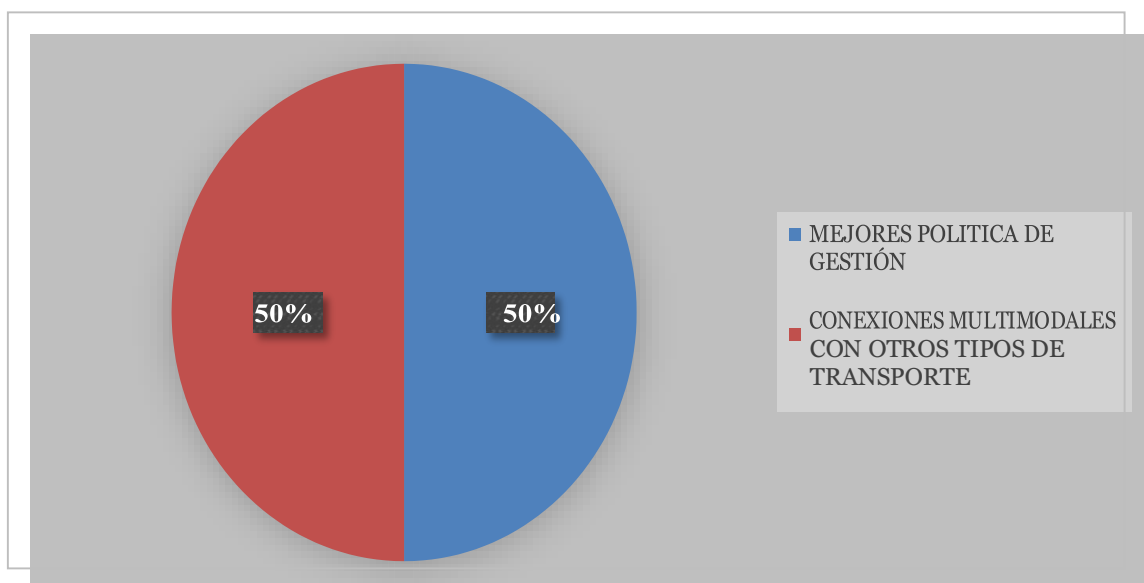
Un 15% de la muestra considera que la interoceánica Norte permite ver al transporte terrestre como una alternativa más económica para el traslado de mercancías.

Otro 15% considera que la carretera interoceánica norte convierte al transporte internacional terrestre como mejor operador logístico, debido a que las empresas ahorran tiempo y dinero, ya que las horas de viajes son menores y cuentan con casi nula cantidad de merma y pérdida de mercancía.

Un 10% considera que la carretera permite el incremento de servicio de transporte en general, tanto de traslado de mercancías como de personas, debido a la mayor demanda de este servicio.

Un 10% de la muestra afirma que existe un desarrollo de infraestructura vial, es decir, mejor calidad de vida para los pobladores de las regiones por donde cruza la carretera, debido a las facilidades y beneficios que otorga una carretera de gran magnitud como la Interoceánica Norte.

**Figura N° 14 Factores de desacuerdo en el impacto de la Carretera Interoceánica Norte frente al transporte terrestre según la muestra**



Fuente: Elaboración propia

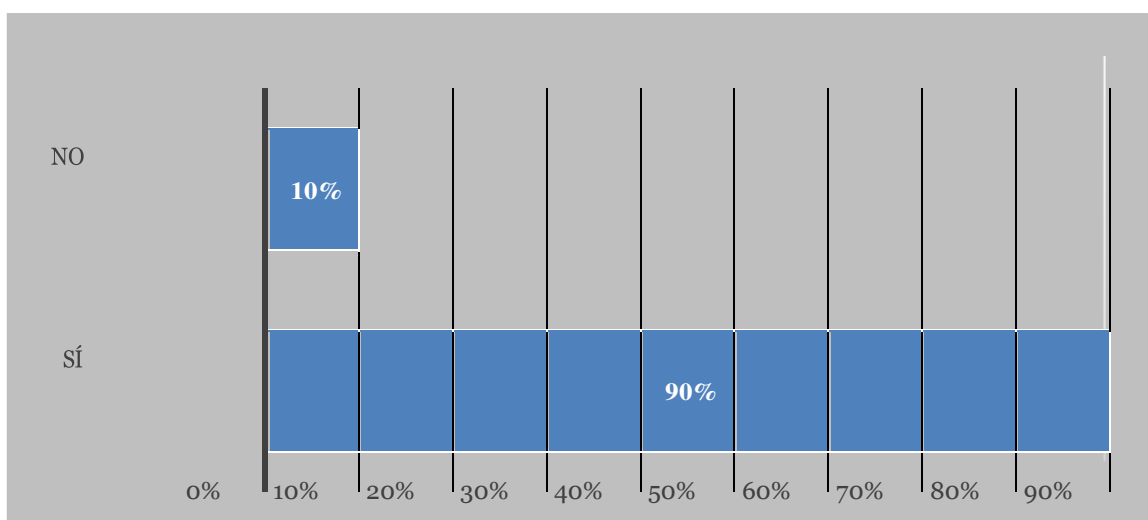
Los factores de desacuerdo se encuentran del 5% de los que consideran que la carretera no beneficia al desarrollo del transporte internacional terrestre. A continuación, se explica cada punto en mención del gráfico.

La primera mitad considera que deben implementar mejores políticas de gestión para el manejo de la carretera interoceánica, como ejemplo brindan el caso de los peajes, ya que consideran que 10 peajes en todo el tramo son excesivos para el traslado de mercancías.

Por su parte, la segunda mitad considera que se debe establecer un sistema para la facilitación del transporte multimodal, ya que el principal objetivo de la carretera interoceánica norte es promover el comercio internacional, por ello la conexión entre el transporte terrestre y el fluvial debe ser efectivo.

#### 4.1.3 La carretera interoceánica norte permite ampliar el desarrollo de los puertos de Yurimaguas y Paita

**Figura N° 15 Impacto de la Carretera Interoceánica Norte al desarrollo de puertos según la muestra**



Fuente: Elaboración propia

Según lo investigado, el 90% considera que la carretera Interoceánica Norte permite el desarrollo de los puertos debido al considerable crecimiento de las exportaciones en Paita y al aumento de la formalidad en el uso de puertos de la región Yurimaguas; sin embargo, un 10% de los entrevistados (en su totalidad de la región de Yurimaguas) considera que debe haber una mejor inversión por parte de las autoridades a impulsar el comercio internacional, mejor política de gestión por parte de las concesionarias u autoridades competentes, y una mayor inversión del transporte multimodal, es decir, generar conexiones en los diferentes tipos de transporte (terrestre, fluvial, marítimo, etc.)

La presencia de esta carretera permite que los puertos de Paita y Yurimaguas posean una mejor infraestructura debido a la mayor cantidad de operaciones; es decir una mayor capacidad para los volúmenes de carga y descarga de mercancías.

Los puertos de Paita y Yurimaguas se ven beneficiados, ya que esta carretera permite su formalización, por lo que en el caso de Yurimaguas se construye el puerto “Nueva Reforma”, siendo este nuevo puerto más grande y organizado, permitiendo el mayor ingreso y salida de mercancías. En el caso de Paita, esta región se ha vuelto más comercializada con miras hacia nuevos mercados extranjeros.

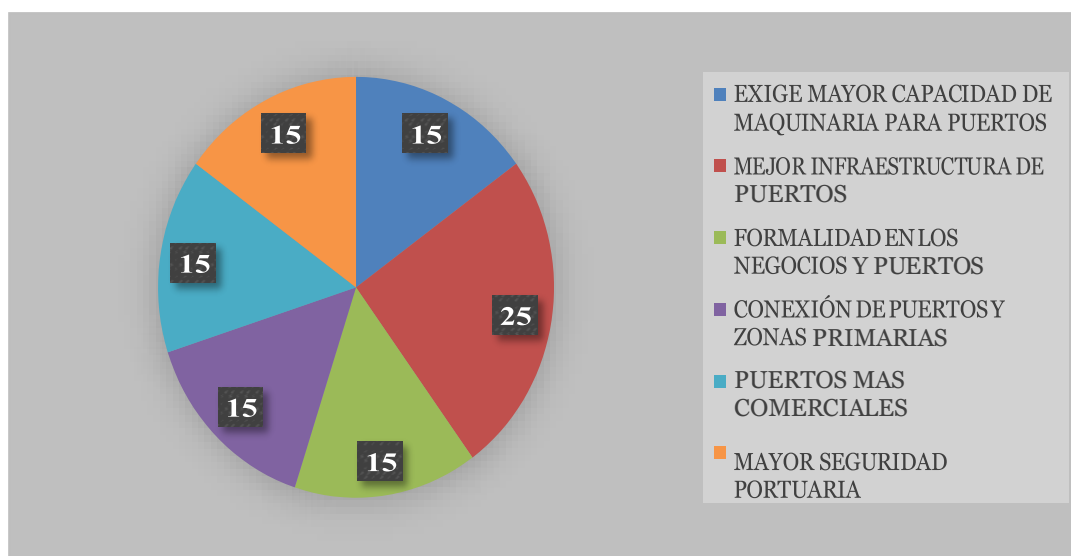
Permite también implementar una mejor administración, ya que, al ser más comercial, exige personal especializado y calificado, mayor inversión y mejor seguridad portuaria.

En Yurimaguas el único puerto formal es el que lleva el mismo nombre del distrito; sin embargo, al realizar el trabajo de campo se encuentra siete mini puertos, inclusive en algunos casos estos son informales, donde se retira e ingresa mercaderías para su comercialización.

En el siguiente cuadro se señalan los beneficios encontrados en el desarrollo de los puertos según el trabajo de campo:



**Figura N° 16 Beneficios de la Carretera Interoceánica Norte frente al desarrollo de puertos según la muestra**



Fuente: Elaboración propia

El 15% de la muestra considera que la construcción de la carretera exige mayor capacidad de maquinarias porticas, para el mejor servicio de transporte internacional, es necesario cumplir la necesidad de los empresarios si se quiere lograr el objetivo de la construcción de la carretera interoceánica Norte.

Un 50% de la muestra señala que es necesario el constante mantenimiento y la vanguardia a la modernidad ya que con ello los puertos mejoran su infraestructura debido a las exigencias de los usuarios.

Un 15% de la muestra considera que la informalidad no ayuda al avance o crecimiento de la región, es por ello que la existencia de un puerto formal exige negocios formales.

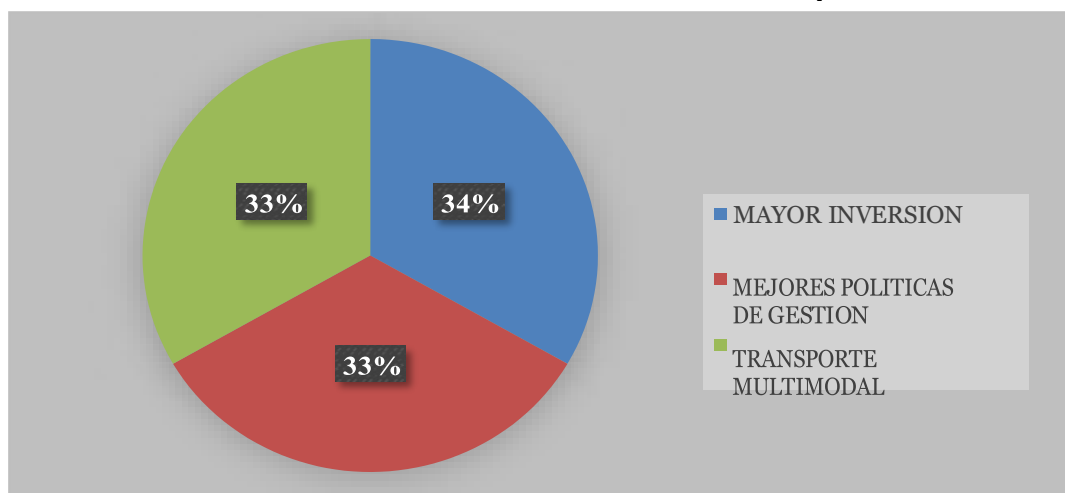
Un 15% de la muestra considera que la construcción de esta carretera permite la conexión de puertos de extremos del país (Paita y Yurimaguas) y cuando concluya, los puntos clave o estratégicos serán mayores.

Un 15% de la muestra considera como beneficio que la carretera ayude a que los puertos de Paita y Yurimaguas sean más comerciales, es

decir, la entrada y salida (el número de operaciones) de productos en los puertos sean mayores.

Un 15% de la muestra considera que la existencia de grandes puertos permite la seguridad portuaria, esto incluye la seguridad de personal interno, externo de los puertos, menor pérdidas de mercancías por robo u otro accidente de mayor magnitud.

**Figura N° 17 Factores de desacuerdo en el impacto de la carretera interoceánica norte frente al desarrollo de puertos**



Fuente: Elaboración propia

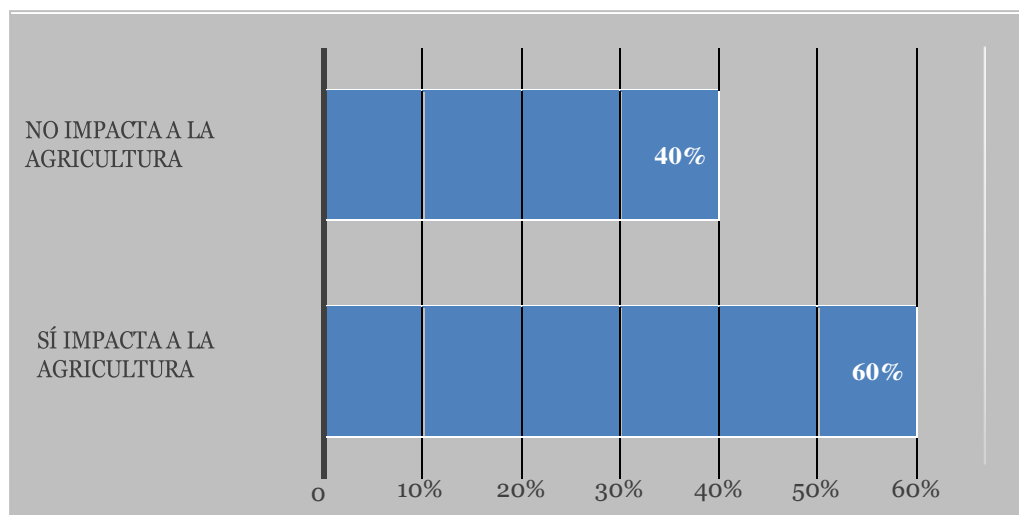
El 33 % de la muestra exige mejor inversión en la dinamización del comercio en ambas zonas ya que la muestra considera que hay crecimiento de este sector, no solo en la carretera sino también para la infraestructura de puertos, transporte multimodal, entradas y salidas de puertos y zonas primarias.

La muestra exige mejores políticas de gestión y administración para los puertos, es decir constante capacitaciones de parte de las entidades correspondientes para el uso adecuado de los puertos.

El 33 % de la muestra considera que la carretera debe tener puntos de conexión multimodal, ya que es necesario mezclar diferentes tipos de transporte para llegar a zonas del país y su traslado a puerto para su comercialización externamente.

#### 4.1.4 La carretera interoceánica norte permite ampliar de manera significativa el desarrollo de la agricultura en los poblados de Yurimaguas y Paita

Figura N° 18 Impacto de la Carretera Interoceánica Norte frente a la agricultura según la muestra

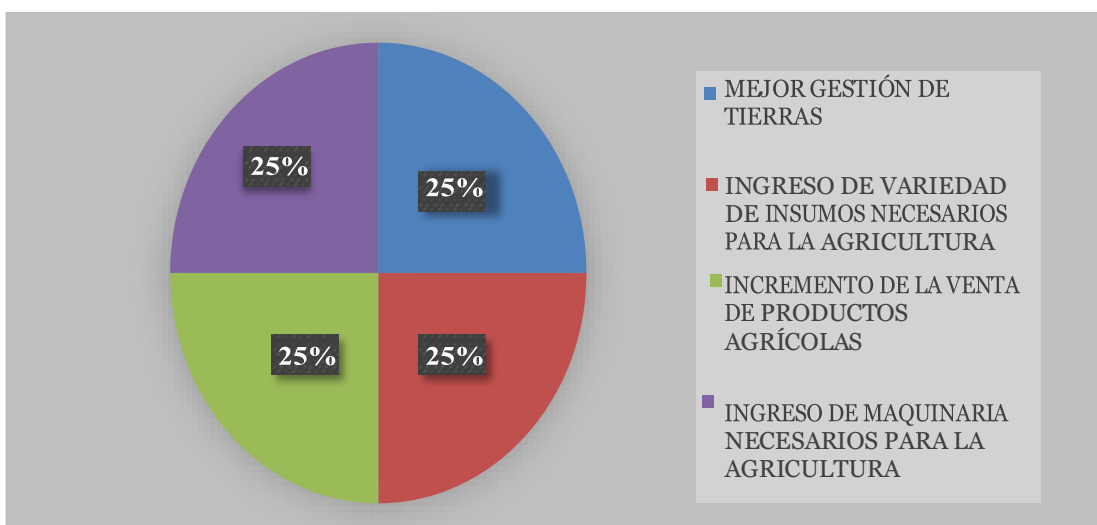


Fuente: Elaboración propia

Según los resultados de lo investigado un 60% de la muestra (en su totalidad de Yurimaguas y algunos de Paita) consideran que la carretera interoceánica norte permite que la agricultura se desarrolle debido a las facilidades y beneficios que ella otorga a este sector.

El 40% de la muestra (de la región Paita en su totalidad) considera que la carretera Interoceánica no impacta al sector agricultura ya que no hay una gran participación del sector agrícola en esta región, ya que en su mayoría están especializados en productos hidrobiológicos.

**Figura N° 19 Beneficios de la carretera interoceánica norte frente a la agricultura según la muestra**



Fuente: Elaboración propia

Un 25% de la muestra considera que la carretera Interoceánica Norte beneficia a la agricultura debido a la mejor gestión de tierras ya que permite la adquisición de nuevas tecnologías con ello conservar la biodiversidad y productividad de tierras; diferentes técnicas de gestión, técnicas de riego, etc.

Otro 25% considera que la carretera permite el ingreso de variedades de insumos necesarios para la agricultura como fertilizantes, pesticidas, aceites vegetales, u otros necesarios.

Otro 25% considera que la carretera interoceánica incrementa la comercialización de productos agrícolas, ya que los productos cosechados son trasladados vía terrestre a mercados aledaños o a los puertos para su comercialización.

El otro 25% considera que la carretera interoceánica permite el ingreso de maquinarias para arar la tierra, esto permite que el proceso sea más fácil para así comercializar los productos agrícolas.

## 4.2 Discusión de los resultados

A la fecha se presentan resultados tangibles de los beneficios que brinda la carretera materia de la presente investigación tales como:

COMERCIO INTERNACIONAL	<p>Existe un contrato entre el presidente del Centro de Exportación, Transformación, Industria, Comercio y Servicios (CETICOS) Paita y IIRSA Norte S.A. que consiste en que CETICOS podrá hacer uso de una hectárea de 17.3, área que no se utilizó para la construcción, como depósito a la vez este se compromete a dejar conformada, nivelada y compactada el total de dicha área una vez culminadas sus operaciones programadas hasta julio de 2016.</p> <p>De esa forma actualmente se cuenta con un espacio totalmente utilizable para más inversionistas nacionales y extranjeros.</p>
DESARROLLO DE LOS PUERTOS	<p>Une el puerto marítimo de Paita con el puerto fluvial de Yurimaguas, en un trayecto de 955 km que atraviesa seis departamentos: Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto.</p> <p>Facilidad de viaje hacia el mercado brasilero.</p>
AGRICULTURA	<p>Une pueblos, permite que los agricultores y ganaderos saquen sus productos para venderlos en otros sitios, además se calcula que, gracias a la construcción de esta carretera, se incrementa el ingreso anual de las familias que viven en los distritos aledaños pues se incrementa en 14% y la probabilidad de pobreza se reduce en un 8,6%.</p>
TRANSPORTE TERRESTRE	<p>Comprende 1,041 km de carretera construido que une las ciudades de Paita, Piura, Olmos, Lambayeque, Rioja, Tarapoto y Yurimaguas en el norte del Perú, permitiendo la interconexión terrestre del norte peruano con el país vecino Brasil para el libre transporte de los usuarios. generando logra un avance de 98% con inversión cercana a los US\$ 300 millones.</p> <p>Reducción de tiempo de viaje, ahorrando no solo tiempo sino también dinero.</p> <p>Ejemplos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ir de Yurimaguas a Tarapoto hoy toma cerca de la cuarta parte del tiempo (de 9 a 2.5 horas)</li> <li>- Ir de Urcos a Puerto Maldonado tardaba día y medio; hoy se hace el recorrido en 9 horas.</li> </ul>

Para esta investigación los resultados obtenidos se analizaron de la recopilación de la información obtenida a través de la aplicación de los instrumentos propuestos tales como; entrevistas a profundidad y visitas a los empresarios y especialistas en los rubros mencionados.

Los trabajos de campo son registrados a través de fotografías, grabaciones, entrevistas a profundidad, estableciendo la fiabilidad de los instrumentos utilizados.

#### **4.2.1 Contrastación de resultados**

De acuerdo a las hipótesis de la investigación (obtenidas en la evaluación de casos señalados en las bases teóricas) y lo obtenido como resultado del trabajo de campo; se elabora el siguiente cuadro que permite explicar la relación, similitud o diferencia entre las hipótesis, y los resultados obtenidos en el trabajo de campo.

Cada punto señalado en el cuadro abarca los temas principales para la investigación, los cuales son:

- Comercio internacional peruano
- Transporte terrestre
- Puertos (Paita y Yurimaguas)
- Agricultura.

**Tabla 6. CONTRASTACIÓN DE RESULTADOS**

HIPÓTESIS	RESULTADOS	CONTRASTE
<p><b>La carretera Interoceánica Norte impacta de manera positiva al comercio internacional peruano.</b></p>	<p>Según lo investigado, hay un crecimiento respecto al comercio; en el caso del distrito de Yurimaguas, el comercio nacional aumenta considerablemente y los empresarios esperan la finalización de la carretera ya que tienen expectativas de expandir sus mercados a nuevas fronteras, en este caso el Brasil.</p> <p>La carretera Interoceánica Norte hace la función de cadena logística para el traslado de mercancías, lo que reduce tiempos y costos en el precio final de la mercancía y cantidad de merma en el traslado.</p> <p>La carretera Interoceánica Norte fortalece el desarrollo de la economía ya que permite la inclusión de las regiones y los países sudamericanos haciendo frente a gigantes mercados como Asia y Europa.</p> <p>lirsa Norte (2016) de la mano con PROMPERU a través del programa Consolida Brasil impulsa las exportaciones hacia ese país difundiendo información sobre logísticas, aduanas y acceso que los corredores interoceánicos permiten para facilitar el intercambio comercial.</p> <p>La visión de los empresarios está en crecimiento ya que el mercado se acrecienta con la presencia de la carretera.</p>	<p>De acuerdo con la hipótesis y lo obtenido en los resultados de campo; se deduce que la Carretera Interoceánica Norte es un componente integrador, es decir un complemento que mejora grandemente el comercio tanto interno como internacional; sin embargo, se debe resaltar que es importante concluir esta obra de lo contrario no se podrá cumplir con el objetivo de la carretera.</p> <p>El apoyo que brinda PROMPERU, incentiva la exportación de los productos de una manera más segura e identifica oportunidades para expandir negocios al mercado brasileño y otros.</p>

<p><b>La carretera Interoceánica Norte permite ampliar de manera significativa el desarrollo de los puertos de Yurimaguas y Paita.</b></p>	<p>En la investigación se encuentra que el puerto de Paita tiene un crecimiento en sus exportaciones, ya que hay un mejor acceso de salida para el transporte y llegada de la carga a los puertos.</p> <p>En el caso de Yurimaguas, el principal problema respecto al tema de puertos es la informalidad; sin embargo, en el año 2016 se realiza la construcción del megapuerto “Nueva Reforma”, un puerto más grande que está conectado directamente con la carretera Interoceánica Norte.</p> <p>Permite mejorar la competitividad de los productos peruanos y hacerlos frente a otros mercados; además de diversificar el mercado nacional con productos que llegan desde el exterior.</p> <p>Según Pedro Alva, (2013) Los grandes proyectos regionales en actual ejecución, que aparecieron como luchas o reivindicaciones históricas, están siendo adecuados o impactados por la iniciativa IIRSA y, juntos, forman parte de una propuesta de adecuación productiva de nuevos espacios a los requerimientos del mercado de exportación y de la gran inversión en la explotación de tierras y de recursos naturales en general.</p> <p>La construcción y mantenimiento de carretera genera empleo ya que requiere hasta hoy personal de la zona; lo cual genera una mejor calidad de vida y crecimiento en la economía local e infraestructura como es en este caso el desarrollo de puertos.</p>	<p>Al relacionar la hipótesis con lo investigado, se contrasta que la carretera Interoceánica Norte es un gran conector ya que une no solo a las regiones del Norte sino también a los puertos más representativos del tramo donde recorre, lo cual ayuda a cumplir el objetivo principal de la construcción de la carretera, que es el impulsar el comercio internacional hacia mercados internacionales.</p> <p>Pues permite la conexión de puntos estratégicos (puerto a puerto) que facilita el ingreso y salida de mercancía.</p>
--	---	--



<p><b>La carretera Interoceánica Norte permite ampliar de manera significativa el desarrollo de la agricultura en los poblados de Paita y Yurimaguas</b></p>	<p>En el trabajo de campo se encuentra que el sector agricultura tiene un gran impacto en Yurimaguas debido a sus productos comercializados (papaya, aceite de Palma, café y cacao); sin embargo, en Paita la agricultura no es el sector principal en crecimiento, ya que esta provincia se especializa en la comercialización de productos hidrobiológicos.</p> <p>Los precios de los productos agrícolas se vuelven más competitivos debido a la cadena logística lo cual permite que estos productos hagan frente al gran mercado internacional.</p> <p>Los productos necesarios para la agricultura ingresan con más facilidad por la existencia de la carretera Interoceánica Norte. Productos como pesticidas o maquinas grandes para su manipulación.</p> <p>Según el grupo Propuesta (2014) la IIRSA promociona las ventajas y diversidad de la oferta productiva peruana. Ya que incluye fosfatos en la costa norte; biodiversidad y potencial alimentario y polimetálico en los Andes; productos de la selva alta (café, cacao, maíz, arroz y frutales en general); gas y extraordinaria biodiversidad de la selva baja; potencial de ecoturismo en diferentes pisos, etc.</p>	<p>La agricultura es el principal sector a nivel nacional; al contrastar nuestra hipótesis con los resultados, obtenemos que la carretera Interoceánica Norte vuelve competitivos a los productos agrícolas, ya que promociona variedades de productos, precios competitivos, entregas a tiempo, fácil adquisición de insumos y maquinarias.</p> <p>Al terminar la construcción de la carretera, permite mayor dinamización del sector; es decir la carretera sí brinda beneficios a la agricultura.</p>
--	---	--

<p>La carretera Interoceánica Norte permite mejorar el transporte internacional terrestre.</p>	<p>Según lo investigado, la carretera interoceánica Norte permite el crecimiento del sector transporte ya que ayuda a reducir costos y tiempos, viajes más seguros para personas y cargas.</p> <p>La carretera interoceánica Norte brinda conexiones de regiones y amplía el servicio de transporte tanto público como privado y ello conlleva a generar mayor empleo y mejorar el estándar de vida de los poblados aledaños a la carretera.</p> <p>La carretera Interoceánica Norte permite que el costo del transporte sea menor debido a la infraestructura y a la distancia lo que genera competitividad del sector-</p> <p>Según el grupo propuesta (2014), el Perú, por su posición central frente a la cuenca del Pacífico, puede convertirse en un nodo de intercambio para el transporte de personas y de carga, y actuar como eslabón que conecta este espacio —en perspectiva, el más dinámico de la economía mundial y el continente sudamericano.</p> <p>Cosiplan (2012) considera que el transporte de carga y la logística tiene impactos directos sobre la competitividad de los países, integra mercados nacionales e internacionales y permite explotar ventajas comparativas locales y economías de escalas sectoriales.</p>	<p>Al relacionar la hipótesis con los resultados, se observa que la construcción de la carretera interoceánica norte impacta de manera positiva al sector transporte debido a las conexiones que brinda, pues permite explorar y explotar nuevos mercados e impulsa la inversión de grandes empresas para el desarrollo de este sector.</p>
--	---	---

Fuente: Elaboración propia.

## CONCLUSIONES

- La carretera interoceánica norte beneficia al comercio internacional peruano ya que impacta positivamente a los sectores de relevancia para la investigación como la agricultura, transporte y desarrollo de puertos; esto se refleja en primer lugar a los servicios logísticos para los empresarios de la zona además, esta carretera permite el desarrollo social, mejoramiento de infraestructura, generación de empleo, crecimiento de la economía, mejora en la calidad de vida e integración de los poblados aledaños y por donde transcurren la carretera.
- La carretera interoceánica norte impacta de forma positiva al transporte internacional terrestre ya que permite verla como el primer tipo de transporte en el traslado de mercancías para el norte del país. La IIRSA norte está en constante mantenimiento y es segura para el transporte de carga y personas; sin embargo, al ser serpentina y contar con varios peajes, el recorrido es considerado ciertamente ostentoso para algunos de los empresarios de la región Yurimaguas.
- La carretera interoceánica norte impacta de manera positiva al desarrollo de puertos ya que permite la conexión de puntos clave nacionales (puerto de Paita a puerto de Yurimaguas) e internacionales (fronteras, puertos y mercados brasileros), esto facilita la presencia de productos peruanos a nuevos mercados; impulsa la formalidad de los puertos y ello permite que los distritos sean más comerciales generando así mayor empleo e inversión. La conexión de puertos, fronteras y mercados permite la integración sudamericana y hacer frente a continentes como Asia y Europa.
- La agricultura es impactada de forma positiva por la carretera interoceánica Norte; sin embargo, esto no se refleja en todo el tramo ya que en la zona costa, este sector no es el principal en crecimiento; en el caso de la región selva, la oferta agrícola es mayor y brinda beneficios como la mejor gestión de tierras,

adquisición de productos necesarios para su explotación, sostenibilidad y la llegada de los productos a las zonas solicitadas.

- La carretera interoceánica norte y su conexión con el Brasil representa para el país grandes perspectivas en cuanto a potencialidades productivas y comerciales; de esta manera el valor de la producción local incrementa la economía con un mayor dinamismo comercial, demanda por recursos humanos e incremento de la gestión logística. Para aprovechar al máximo estos beneficios, las instituciones públicas, empresarios y pobladores deben trabajar en conjunto con el propósito de desarrollar habilidades comerciales que permitan competir en este gran mercado.

## RECOMENDACIONES

- A pesar del impacto positivo para el comercio internacional peruano, la carretera interoceánica norte aún no está culminada lo cual no permite la conexión de la selva con Brasil, es por ello que el comercio internacional se ve limitada en aquellas zonas por lo cual se recomienda terminar el proyecto en los plazos establecidos para no retrasar el desarrollo y crecimiento del país.
- La carretera interoceánica norte brinda beneficios al transporte internacional terrestre, sin embargo, los empresarios consideran que los peajes son ostentosos para el transporte de mercancías, es por ello que se recomienda observar y analizar la cantidad y/o cobro de peajes para transporte de carga, ya que ello impulsaría aún más el crecimiento de este sector.
- Se recomienda también se continúe la inversión en infraestructura que permita complementar el transporte multimodal y llegar a las zonas más recónditas del país para lograr resultados positivos y mejorar la calidad de vida de las personas.
- Se recomienda seguir invirtiendo en infraestructura y seguridad portuaria, brindar mayores facilidades, capacitaciones de parte de los entes reguladores y de los ministerios para los empresarios de ambas regiones para así seguir impulsando el crecimiento en las operaciones de compra y venta internacional logrando la eficiencia de dicha infraestructura. Brindar información a los hacendados en la zona de Yurimaguas acerca de los beneficios que genera la carretera internacional norte para que amplíen la visión de mercados y miras hacia al exterior.
- Con respecto al sector agrícola, se recomienda las entidades como MINCETUR, Promperú, COMEX, brindar facilidades,

asesoramientos y charlas a las pequeñas empresas para que exporten y con ello mejorar la competitividad de los productos peruanos.; impulsar también la integración de los sectores ya mencionados como el transporte y uso de puertos, para una mejor gestión del sector agrícola e incremento del comercio internacional.

## REFERENCIAS

- Anuario estadístico Ministerio de Transporte. (2016). *Empresas del Transporte Terrestre de carga por carretera. Lima: MTC*. Obtenido de [http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/publicaciones/anuarios/ANUARIO\\_ESTADISTICO\\_2015.pdf](http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/publicaciones/anuarios/ANUARIO_ESTADISTICO_2015.pdf)
- Bernal (2013) Metodología para la administración y economía. Colombia: Editorial: The Pearson education.
- Bonifaz, J., Urrunaga, R., & Astome, C. (2015). Estimación de los beneficios económicos de la carretera interoceánica. Lima. Universidad del Pacífico, centro de investigaciones.
- CEESP. (2016). *La inversión en infraestructura carretera y su impacto en el crecimiento económico*. Obtenido de Recuperado de <http://www.ccpm.org.mx/avisos/ceesparzoestructuracarretera.pdf>
- D'Alessio (2013) *El Proceso Estratégico: Un Enfoque de Gerencia* (2a Edición). Lima – Perú. Recuperado de: <http://centrum.pucp.edu.pe/publicaciones/el-proceso-estrategico-un-enfoque-de-gerencia-2a-edicion/>
- Grupo Propuesta. (2015). *IIRSA y el desarrollo del sur peruano. Lima: Propuesta ciudadana*.
- Hernández, Fernández y Baptista. (2014). *Metodología de la Investigación*. McGraw-Hill Interamericana.
- Hazell y Pachauri (2017). Bioenergía y agricultura: promesas y retos. Instituto internacional de investigación sobre políticas alimentarias. Obtenido de}: [http://www.fao.org/fileadmin/user\\_upload/AGRO\\_Noticias/docs/bioenergía%20y%20agricultura.pdf](http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/AGRO_Noticias/docs/bioenergía%20y%20agricultura.pdf)
- IIRSA. (2012). *Plan de Gestión Socio Ambiental detallado -IIRSA Amazonas Norte*. Obtenido de <https://www.mtc.gob.pe/transportes/socioambientales/documentos%20resoluciones%20directoriales/2008, RD-001.pdf>.

Instituto Peruano de Económica. (2014). *Índice de competitividad Regional 2014*. Obtenido de: [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/AD5B6E9D81ADD09B05257E360071FC76/\\$FILE/234246547-INCORE-2014-FINAL.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/AD5B6E9D81ADD09B05257E360071FC76/$FILE/234246547-INCORE-2014-FINAL.pdf)

Odebrecht Latinvest. (2016). La puerta del puerto. En la ruta de la carretera interoceánica. Lima: Inca. Obtenido de Recuperado de: <http://www.odebrecht.com.pe/negocios/latinvest>

Odebretch. (2015). IIRSA Norte. Obtenido de Recuperado de: <http://www.odebrechtlatinvest.com/activos/iirsa-norte.html>

Ositran. (2015). Eje Multimodal Amazonas Norte IIRSA Norte - 2015. Lima: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos. Obtenido de Recuperado de: [https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/INFORMES/ID2015\\_IIRSA\\_NORTE.pdf](https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/INFORMES/ID2015_IIRSA_NORTE.pdf)

Portal Santander. (2018). Política y economía. Obtenido de Recuperado de: <https://es.portal.santandertrade.com/analizar-mercados/sudafrica/politica-y-economia>

Sánchez, F. (2015). Evaluación del Impacto Organizacional que ocasiona un proceso de implementación de sistemas de Información geográficos. Obtenido de Recuperado de: <http://www.esri.com/>

Secretaría Técnica del Consejo de Transporte. (2014). Infraestructura carretera: construcción, financiamiento y resistencia en México y América Latina.



Redalyc, 31-32.

Universidad Politécnica de Cataluña, U. (2017). Impacto sociales y Territoriales de la Ingeniería Civil. Obtenido de [https://itt.upc.edu/recerca-i-publicacions-es/laboratorios/lesec/impactos-sociales-y-territoriales-de-la-ingenieria-civil?set\\_language=es](https://itt.upc.edu/recerca-i-publicacions-es/laboratorios/lesec/impactos-sociales-y-territoriales-de-la-ingenieria-civil?set_language=es)

World Trade Organization. (2017). La infraestructura en el comercio y el desarrollo económico. Obtenido de [https://www.wto.org/spanish/res\\_s/booksp\\_s/anrep\\_s/](https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/)

## ANEXO 1

### Entrevistas a Profundidad

#### INSPECTOR DE OBRAS EN LA INTEROCEÁNICA NORTE

<b>Técnica empleada</b>	<b>Entrevista profundidad</b>
<b>Localización</b>	Región Piura
<b>Técnica</b>	Entrevista a Profundidad
<b>Objetivo del estudio:</b>	- Obtener información acerca de la realidad y puntos de vista de los expertos de la construcción de la carretera Interoceánica Norte. - Identificar los beneficios que trae consigo la construcción de la carretera Interoceánica Paita - Yurimaguas.
<b>Temas estudiados:</b>	a) Impacto económico b) Impacto social y turismo c) Fortalezas y debilidades de la construcción de la carretera. d) Barreras de construcción de la carretera.

#### Ficha Técnica del Entrevistado

<b>FICHA TÉCNICA DEL ENTREVISTADO</b>	
<b>Ocupación:</b>	Inspector de obras en la Interoceánica Norte
<b>Profesión:</b>	Ingeniero civil
<b>Distrito de residencia:</b>	Región Piura.

<b>Breve reseña</b>	Ingeniero Civil de la Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo. Amplia experiencia en el campo de la ingeniería civil. Consultor registrado en la OSCE. Inspector de Obras en Gobierno Regional Piura  CIP N° 34667.
---------------------	---

**Guía de Entrevista**

<b>Día:</b> 27 de febrero del 2018	Hora: 15:30
<b>Lugar:</b> Región Piura	
<b>Tema:</b> Ventajas y desventajas de la Carretera Paita Yurimaguas.	
<b>Duración:</b> 40 minutos	

Pregunta 1:	<b>¿Cómo describiría los aportes que ha dado la Carretera Interoceánica Norte, positiva o negativa, por qué?</b>
Apuntes:	<p>De acuerdo a la experiencia que se tiene en el cargo de ser supervisor de obras, hemos sido testigos que la construcción de una carretera trae consigo el progreso para el centro poblado, o en todo caso por donde se construye la carretera se dan nuevos estilos de vida, en realidad mejora la situación de los pobladores. En resumen, existen una serie de impactos que van desde lo económico y social.</p> <p>En el caso de la carretera Paita – Yurimaguas, se tiene actualmente un impacto positivo debido a la conexión que se tiene del puerto de Paita hacia Yurimaguas en el Amazonas. Las localidades que se ubican en el todo el tramo de la carretera por largos años han dejado de ser productivos por la falta de la carretera; sin embargo, ahora es mucho más beneficiosa.</p> <p>Hubo una época de crisis donde los centros poblados no podían desarrollarse de manera prospectiva, debido a la falta de un sistema logístico o de abastecimiento.</p>
Pregunta 2:	<b>¿Qué fortalezas y debilidades considera usted que existen en la construcción de la Carretera Interoceánica Norte?</b>
Apuntes:	<p>Los puntos fuertes que tenemos de la construcción de la carretera son los siguientes: conexión de puerto a puerto que facilita el transporte de los productos que llegan a Paita y salen para su distribución. La carretera ha juntado a distintos poblados que han ido evolucionando positivamente desde el punto de vista de los negocios. Por ejemplo, el turismo se ha ido intensificando debido a la facilidad que tiene el usuario para llegar a las zonas turísticas, Yurimaguas es una ciudad portuaria desde donde puedes ir hacia otros lugares. Yurimaguas es una de las ciudades más grandes y antiguas de la Amazonía que está a orillas del río Huallaga.</p> <p>Debilidades: Yo diría, más que debilidades existen amenazas, ya que toda carretera siempre trae consigo una serie de desventajas de tipo social como son la aparición de la delincuencia, debido al tránsito que se ha intensificado.</p> <p>Una de las desventajas que se tuvo en la construcción de la carretera interoceánica norte fue el impacto ambiental, a pesar de contar con los estudios de impacto respectivos se atenta contra la naturaleza.</p>

Pregunta 3:	<b>¿Qué sectores y procesos son los que mayormente se benefician con la construcción de la Carretera Interoceánica Norte?</b>
Apuntes:	<p>Los sectores de mayor beneficio son el agrícola, el comercio en su conjunto, el turismo ya que la infraestructura vial ha permitido que de manera sectorial todos los participantes de la industria se fortalezcan.</p> <p>En cuanto a los procesos que afectan directamente de manera positiva es el aprovisionamiento o cadena de abastecimiento,</p> <p>Los precios de los insumos y /o productos se vuelven competitivos.</p> <p>Aspectos logísticos. La infraestructura es el corazón de todas las operaciones que realicen las empresas.</p> <p>Cadena productiva. Se mejora notablemente.</p>
Pregunta 4:	<b>¿Ud. cree que específicamente el sector turismo es uno de los más beneficiados?</b>
Apuntes:	En el recorrido que hacemos constantemente para los fines de evaluación de las obras, es notable el crecimiento del turismo interno. En el tramo Paita – Yurimaguas se posibilita la interconexión fluvial del Norte Peruano con el Brasil.
Pregunta 5:	<b>¿Cómo le gustaría ver al sector transporte terrestre de la zona Interoceánica Norte en 10 años, cree que tiene potencial?</b>
Apuntes:	Siendo visionarios, se espera un avance considerable del progreso de las ciudades, ya que ello es lo que en teoría trata el plan.
Pregunta 6:	<b>¿Cómo evalúa Ud. las barreras de la Interoceánica Norte?</b>
Apuntes	<p>Cómo todo proyecto inicialmente encontramos que algunos pobladores no estuvieron de acuerdo con la construcción de la carretera, sin embargo, poco a poco se fue intensificando el comercio y una mejor oportunidad desde el punto de vista del comercio. Se desarrolló un incremento significativo de las relaciones comerciales entre Perú y el Brasil debido al mayor tráfico de mercancías, tanto para importar como para exportar.</p> <p>También existe un ingreso sostenible, en efecto, se beneficia tanto por el cobro de peajes como también el aumento de la actividad comercial.</p>

Pregunta 7:	<b>¿Ud. cree que los comerciantes del intercambio vial de la Interoceánica Norte se estarían beneficiando?</b>
Apuntes	<p>Uno de los factores que le resta competitividad a los productos que comercializan son los altos costos del transporte interno, debido a la infraestructura y a la larga distancia. Esta situación repercute negativamente en los precios de comercialización.</p> <p>También se buscó establecer la logística internacional que otorgue una mayor competitividad frente a los competidores, teniendo en cuenta, como principal opción, el traslado terrestre desde la planta de acopio (propiedad de terceros) a través de la interoceánica Norte</p>
Pregunta 8:	<b>¿Los comerciantes de la zona de la Interoceánica Norte aplican estrategias para fortalecer sus negocios?</b>
Apuntes	Mejorar la competitividad de los productos de origen peruano para incrementar la oferta exportable al Brasil, y también dinamizar el comercio interno de los productos que son de la zona.
Pregunta 9:	<b>¿Por qué no considera una cadena integrada tanto de productores como exportadores en el desarrollo de comercio internacional de la Interoceánica Norte?</b>
Apuntes	<p>Es una de las ventajas que ha traído consigo la construcción de la carretera. La formalización de cadenas productivas o los llamados Clúster.</p> <p>Otra de las ventajas que se viene teniendo por la construcción de la carretera es el dinamismo comercial, se ha fortalecido la comercialización de los llamados productos no tradicionales en dichos departamentos, dominados por los sectores primarios agropecuario, pesquero maderero, intensivo en el consumo de recursos naturales.</p> <p>En el caso de la región Piura, se ha incrementado y fortalecido los sectores agropecuarios y pesqueros logrando un importante posicionamiento sectorial.</p>

Pregunta 10:	<b>¿Qué opina Ud. acerca del intercambio comercial con los países vecinos?</b>
Apuntes	<p>La carretera interoceánica Norte ha permitido abastecer de distintos productos agrícolas, a los estados de Acre y Rondonia en Brasil por un costo menor desde su llegada de los productos a Yurimaguas.</p> <p>Yurimaguas y Paita presentan patrones distintos. Loreto es un departamento más cerrado que el promedio de otras regiones y departamentos del Perú, Piura es un departamento con un grado de apertura mayor al promedio del Perú.</p>
Pregunta 11:	<b>Finalmente, que recomendaciones nos puede brindar</b>
Apuntes	Continuar pavimentando las partes de trocha que aún quedan en el tramo Paita – Yurimaguas, de esta manera los pobladores de las zonas podrán tener una mayor oportunidad de mejorar. Queda demostrado que la construcción de carreteras es un producto de infraestructura que permite generar empleo, mejorar la economía y dar una mejor vida a las personas.

Fuente: Elaboración propia

## ANEXO 2

### Entrevistas a Profundidad

#### INSPECTOR DE OBRAS EN LA INTEROCEÁNICA NORTE

Técnica empleada	Entrevista profundidad
<b>Localización</b>	Región Piura
<b>Técnica</b>	Entrevista a Profundidad
<b>Objetivo del estudio:</b>	- Obtener información acerca de la realidad y puntos de vista de los expertos de la construcción de la carretera.  - Identificar los beneficios que trae consigo la construcción de la carretera Interoceánica Paíta - Yurimaguas.
<b>Temas estudiados:</b>	a) Impacto económico b) Impacto social y Turismo c) Fortalezas y Debilidades de la construcción de la carretera d) Barreras de construcción de la carretera

#### Ficha Técnica del Entrevistado

FICHA TÉCNICA DEL ENTREVISTADO	
<b>Ocupación:</b>	Sub director en PROVIAS.



<b>Profesión:</b>	Ingeniero Agrónomo. Doctor en Medio Ambiente.
<b>Distrito de residencia:</b>	Piura.
<b>Breve reseña</b>	Sub Gerente Regional de Medio Ambiente en Gobierno Regional de Piura. Gerencia Regional de Recursos Naturales y Gestión del Medio Ambiente.

### Guía de Entrevista

<b>Día:</b> 27 de febrero del 2018	<b>Hora:</b> 15:30
<b>Lugar:</b> Región Piura	
<b>Tema:</b> Ventajas y desventajas de la Carretera Paita Yurimaguas.	
<b>Duración:</b> 50 minutos	
<b>Pregunta 1:</b>	<b>¿Cómo describiría los aportes que ha dado la Carretera Interoceánica Norte, positiva o negativa, por qué?</b>
<b>Apuntes:</b>	Definitivamente es positiva, la construcción de una carretera y cualquier tipo de pavimentación crea inclusión. En el caso de la Interoceánica Norte es un aporte completamente positivo, debido al desarrollo económico y social que se genera.  En el caso de la construcción de la Carretera Interoceánica Norte, la planificación del transporte por carretera se ha orientado cada vez más hacia los objetivos o las necesidades de la sociedad del largo tramo Paita- Yurimaguas. Los objetivos que se pueden destacar son de tipo económico y social fortaleciendo también la parte económica.

Pregunta 2:	<b>¿Qué fortalezas y debilidades considera usted que existen en la construcción de la Carretera Interoceánica Norte?</b>
Apuntes:	<p>En cuanto a las fortalezas, es justo afirmar que las aspiraciones crecientes de la sociedad involucrada por donde pasa la carretera han tenido su influencia en los programas públicos en todos los niveles del gobierno. Debido al hecho de que el transporte por carretera interactúa con todos los vínculos de la sociedad, ya sean sociales, económicos, culturales, ambientales, etc.</p> <p>Las debilidades que se pueden dar en este caso se encuentran relacionadas con la poca capacidad de gestión que tienen los gobiernos locales para establecer una serie de actividades de tipo servicios.</p>
Pregunta 3:	<b>¿Qué sectores y procesos son los que mayormente se benefician con la construcción de la Carretera Interoceánica Norte?</b>
Apuntes:	<p>El sector agrícola ha sido uno de los más beneficiados en el área rural. El centro de mercado también fue el principal centro social, ya que las poblaciones rurales estaban interesadas en su accesibilidad debido a la importancia y necesidad que se tenía en ampliar su mercado.</p> <p>En el campo social se buscaba reducir ambas formas de aislamiento, me refiero al comercio y al crecimiento como sociedad.</p> <p>Como un plus al valor agregado de la construcción de la Carretera Interoceánica Norte, se tiene también la RSE por parte de la empresa constructora, lo cual ha beneficiado a buena parte de la población.</p> <p>Es preciso aclarar que cuando los especialistas hablan del impacto de la construcción de una obra pública, les preocupa no solo el nivel de actividad, sino también, en gran medida, la incidencia de la actividad económica. Por lo tanto, se han incluido efectos multiplicadores del ingreso de los gastos de construcción, que es, compras, mano de obra, materiales, equipos, capital y sus efectos en los ingresos. Además, estos efectos tienen lugar dentro de una unidad de espacio que en este caso es Paita y Yurimaguas</p>
Pregunta 4:	<b>¿Ud. cree que específicamente el sector turismo es uno de los más beneficiados?</b>

Apuntes:	Definitivamente sí, existe una tendencia positiva de visitas en muchos lugares turísticos que se tiene en las zonas de mayor impacto.
Pregunta 5:	<b>¿Cómo le gustaría ver al sector transporte terrestre de la zona Interoceánica Norte en 10 años, cree que tiene potencial?</b>
Apuntes:	Que se continúe fortaleciendo el ámbito social y económico y las consideraciones de servicio dentro y fuera de la carretera sigan siendo primordiales para todos los gobiernos de turno. La construcción de una carretera genera un impacto positivo y la Interoceánica Norte deberá continuar siendo el nexo vial para potenciar el comercio entre Paíta y Yurimaguas.
Pregunta 6:	<b>¿Cómo evalúa Ud. las barreras de la Interoceánica Norte?</b>
Apuntes	En gran parte, las decisiones históricas pueden no haber considerado adecuadamente los efectos ambientales de las carreteras.
Pregunta 7:	<b>¿Ud. cree que los comerciantes del intercambio vial de la Interoceánica Norte se estarían beneficiando?</b>
Apuntes	El uso de la carretera facilita un mayor ahorro de tiempo y de costos para el usuario comerciante, ya que puede comercializar de manera rápida sus productos.
Pregunta 8:	<b>¿Los comerciantes de la zona de la Interoceánica Norte aplican estrategias para fortalecer sus negocios?</b>
Apuntes	Mejoran la competitividad de sus productos agrícolas y ello ha servido para incrementar la oferta exportable al Brasil. Las oportunidades económicas y el desarrollo se han llevado a cabo de forma conjunta e integral, de modo que el sector transporte también se ha incrementado de manera significativa en su uso.

Pregunta 9:	<b>¿Por qué no considera una cadena integrada tanto de productores como exportadores en el desarrollo de comercio internacional de la Interoceánica Norte?</b>
Apuntes	<p>Es una de las ventajas que ha traído consigo la construcción de la carretera.</p> <p>Tradicionalmente, hemos hablado del impacto económico y social del transporte en ese orden. Sería justo afirmar que las aspiraciones crecientes de una sociedad próspera han tenido su influencia en los programas de autopistas, así como han afectado a otros programas públicos en todos los niveles del gobierno.</p> <p>Debido al hecho de que el transporte por carretera interactúa con todos los vínculos de la sociedad, ya sean sociales, económicos, culturales, ambientales, etc., es instructivo revisar los cambios de dirección</p>
Pregunta 10:	<b>¿Qué opina Ud. acerca del intercambio comercial con los países vecinos?</b>
Apuntes	La carretera interoceánica Norte ha permitido abastecer internamente de productos como el pescado desde Paita hacia Yurimaguas. También existe un aumento considerable de la exportación de productos agrícolas que salen por carretera hacia la frontera del Brasil.
Pregunta 11:	<b>Finalmente, que recomendaciones nos puede brindar</b>
Apuntes	Cuando los riesgos potenciales para el medio ambiente son las opciones identificadas y evaluadas, de gestión consideradas a fondo, los administradores de tierras y recursos pueden desarrollar políticas, decisiones, planes y acciones sobre el terreno más informadas

Fuente: Elaboración propia

### ANEXO 3

#### Muestra: listado de las empresas entrevistadas

#### PAITA

COMERCIO INTERNACIONAL
ZED PAITA – Zona especial de desarrollo Paita
PRODUMAR S.A.C.- Exportadora de productos hidrobiológicos congelados
SEAFROST S.A.C.- Exportadora de productos hidrobiológicos congelados
MARVA – PESCADOS Y MARISCOS- Exportadora de productos hidrobiológicos congelados
INPORT EXPORT PESCA Y AGRICULTURA SRL. - Exportadora de productos hidrobiológicos congelados
FRIO MAR - Exportadora de productos hidrobiológicos congelados
DEXIM SRL - Exportadora de productos hidrobiológicos congelados
REFRIGERADOS FISHOLG & HIJOS SAC - Exportadora de productos hidrobiológicos congelados
CETUS SAC - Exportadora de productos hidrobiológicos congelados

TRADING FISHMEAL CORPORATION S.A.C. - Exportadora de productos hidrobiológicos congelados

SERCOSTA S.A.C.- Exportadora de productos hidrobiológicos congelados

REFRIGERADOS FISHOLG & HIJOS SAC - Exportadora de productos hidrobiológicos congelados

INDUSTRIAL PESQUERA SANTA MONICA SA.- Exportadora de productos hidrobiológicos congelados

AGROPESCA DEL PERU S.A.C.- exportadora de harina de pescado

PRODUMAR PROVEEDORAS DE PRODUCTOS MARINOS SAC - Exportadora de productos hidrobiológicos congelados

GRUPO EULEN DEL PERU – SERVICIO LOGÍSTICOS

## DESARROLLO DE PUERTOS

ADUANA DE PAITA

CETICOS PAITA – centro de exportación, transformación, industria, comercialización y servicios

AUSA - Soluciones logísticas

NEW TRANSPORT S. A.: Agencia de carga

OCEAN PROJECTS LOGISTICS SAC: Agencia de carga

COMEX S.A.C. – Agencia de aduanas

SERVICIOS LOGISTICOS MACEPIMA EIRL. – servicios logísticos en comercio exterior

TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA. S.A.

## AGRICULTURA

PLASTICOS AGRICOLAS Y GEOMEMBRANAS :

INPORT EXPORT PESCA Y AGRICULTURA SRL.

STEVIA ONE PERU INDUSTRIA S.A.C.



<b>TRANSPORTE TERRESTRE</b>
TRANSPORTE Y SERVICIOS GENERALES AGM SAC
TRANSPORTES DORA
CIVA - TRANSPORTE Y TURISMO PAITA PIURA
GLOBAL MOVING S.A.C.
TRANSPORTES G & G S.R.L.
SERVIS PIURA

Fuente: Elaboración propia

## YURIMAGUAS

### COMERCIO INTERNACIONAL

BACKUS - CERVECERIA SAN JUAN S.A. – Yurimaguas

SICSA – SERVICIOS INTERNACIONALES DE CARGA S.A.

BACKUS - CERVECERIA SAN JUAN S.A. – Yurimaguas

EL MUNDO DE LAS TELAS

YURIMAGUAS LACTEOS S.A.

SOCOPUR MOTORSPORTS S.A.

COMERCIALIZADORA Y DISTRIBUIDORA CESUKI E.I.R.L.

EXPORTADORA ROMEX

EXPORTADORA AGRICOLA ORGANICA S.A.C.

GRUPO ORGANICO NACIONAL S.A.

COMPAÑÍA INTERNACIONAL DEL CAFÉ S.A.C.

## DESARROLLO DE PUERTOS

GER. SUBREGIONAL ALTO AMAZONAS - YURIMAGUAS

PETROPERU – Planta Yurimaguas

ENAPU - YURIMAGUAS

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL- Yurimaguas

## AGRICULTURA

EMPRESA DE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS AGROPECUARIOS MORONA SRL.

EMPRESA COMUNAL DE SERVICIOS AGROPECUARIOS YURIMAGUAS SRL

EMPRESA DE SERVICIOS AGROPECUARIOS EJECAR S.A.C.

INVERSIONES FLOR DE CAFÉ SA.C.

COMUNIDAD NATIVA YAHUAR HUACA

EMPRESA COMUNAL DE SERVICIOS AGROPECUARIOS TUPAC AMARU SRL

EMPRESA COMUNAL DE SERVICIOS AGROPECUARIOS SANTO TOMAS

ECOSAPEHUA R. LTDA.

COOPERATIVA AGRARIA DE SERVICIOS MULTIPLES PARANAPURA LTDA.

EMPRESA COMUNAL AGROPECUARIA CACHİYACU R.LTDA.

EMPRESA COMUNAL DE SERVICIOS AGROPECUARIOS SAN JUAN R. LTDA

PALMAS DEL SHANUSI S.A.

## TRANSPORTE TERRESTRE

ESTACION DE SERVICIOS TRANSOCEANICO EIRL

EMPRESA DE TRANSPORTES MULTISERVICIOS ALTO AMAZONAS EIRL

EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO LOS PIONEROS SRL

INVERSIONES "DEL AGUILA"  
VENTA DE REPUESTOS Y ACCESORIOS VEHICULARES

EMPRESA DE TRANPORTE TURISMO YURIMAGUAS S.A.C.

MOVIL TOURS

Fuente: Elaboración propia

## ANEXO 4

### Lista de Entrevistados

Grupo de Actores	Cargo y Nombre de la Empresa / Entidad	Justificación de la Entrevista	Estado / Comentario
<b>Grupo 1 de Actores: COMERCIO INTERNACIONAL.</b>	Director Regional Agraria de Loreto DRAL - Agencia Agraria Alto Amazonas Yurimaguas	Se encarga de promover la agricultura y otros para aquellos que se orientan al comercializar sus productos al exterior.	Entrevista personal realizada satisfactoriamente.
<b>Grupo 2 de Actores: DESARROLLO DE PUERTOS</b>	Jefe supervisor de la planta PetroPerú	Es una planta dedicada al proveer bien de combustible el mismo que es utilizados por todos los medios de transporte.	Entrevista personal realizada satisfactoriamente.
<b>Grupo 3 de Actores: TRANSPORTE TERRESTRE</b>	Ingeniero Civil. Inspector de obras en la Interoceánica Norte Región Piura	Persona con conocimiento sobre la mejora de la carretera y los tipos de ventajas que esta brinda.	Entrevista personal realizada satisfactoriamente.
<b>Grupo 4 de Actores: AGRICULTURA</b>	Ingeniero Agrónomo Sub director en PROVIAS Región Piura	Persona con conocimiento sobre la mejora de la carretera y los tipos de ventajas que esta brinda.	Entrevista personal realizada satisfactoriamente.

## Observaciones

Grupo de Actores	Observaciones antes de la entrevista	Observaciones durante la entrevista	Observaciones después de la entrevista	Conclusión general por segmento
<b>Grupo 1 de Actores: COMERCIO INTERNACIONAL</b>	<p>Recorrimos diferentes lugares visitando a las empresas dedicadas al comercio exterior y solo algunas nos dieron la oportunidad de poder entrevistar.</p>	<p>La persona entrevistada, poseía buenos conocimientos del sector comercio, lo cual nos brindó un mejor panorama para poder enfocar en la base informativa de la tesis.</p>	<p>El tiempo de entrevista fue realmente corto, pero nos dio una amplia información del sector. Lo cual ayuda a fundamentar la tesis.</p>	
<b>Grupo 2 de Actores: DESARROLLO DE PUERTOS</b>	<p>Tuvimos algunas dificultades, porque el puerto de Paita era un poco difícil el ingreso y el horario de atención no era muy asequible. Y en el puerto de Paita encontramos un puerto muy pequeño y otro "Nueva Reforma" en construcción que aún no estaba aperturado.</p>	<p>Gracias a esta entrevista pudimos ver los diferentes puertos informales que poseía Yurimaguas y que esto dificultaba el control del mismo.</p>	<p>Nos informó del proceso que realizaba en su sector, además de ellos nos invitó a volver en otra ocasión.</p>	<p>Todas las personas entrevistadas nos apoyaron mucho con el aporte de conocimiento que tenían respecto a la construcción de la Carretera Interoceánica Norte. Gracias a la información recolectada pudimos complementar nuestra Tesis.</p>
<b>Grupo 3 de Actores: TRANSPORTE</b>	<p>Tuvimos que apersonarnos a la oficina de obras y esperar al ingeniero para que nos pueda dar unos</p>	<p>En el periodo que duró la entrevista fue muy breve y consistente en sus respuestas y nos explicó de una forma muy concisa en sistema de emergencia de</p>	<p>El tiempo de entrevista fue realmente corto, pero nos facilitó un correo electrónico para poder comunicarnos con él, además de ellos nos</p>	

<b>TERRESTE</b>	minutos y poder entrevistarlos.	la carretera y de cómo funcionaba el mantenimiento de esta.	invitó a volver en otra ocasión.	
<b>Grupo 4 de Actores: AGRICULTURA</b>	Para poder entrevistar a esta persona tuvimos que agendar una cita y de esa forma nos pueda atender.	Nos brindó una hora de entrevista, nos explicó un poco el proceso de las principales fuentes de recursos agrícolas en la región además de ellos cuales eran los de mayor beneficio económico.	Nos informó del proceso que realizaba en su sector, además de ellos nos invitó a volver en otra ocasión.	



### Guía de preguntas de la entrevista a profundidad

N°	Dimensiones	ACTORES GRUPO 1: COMERCIO INTERNACIONAL	ACTORES GRUPO 2: DESARROLLO DE PUERTOS	ACTORES GRUPO 3: TRANSPORTE TERRESTRE	ACTORES GRUPO 4: AGRICULTURA
0	<b>Pregunta de Apertura</b>	¿Conoce la Carretera Interoceánica Norte?			
1	<b>Impacto económico</b>	¿Cómo describiría los aportes que ha dado la Carretera Interoceánica Norte, positiva o negativa, porque? ¿Qué sectores y procesos son los que mayormente se benefician con la construcción de la Interoceánica Norte?			
		¿Cómo evalúa ud. las barreras de la Interoceánica Norte?	¿Ud. cree que los comerciantes del Intercambio vial de la Interoceánica Norte se estarían beneficiando?	¿Cómo le gustaría ver al sector transporte terrestre de la zona Interoceánica Norte en 10 años, cree que tiene potencial?	¿Los comerciantes de la zona de la Interoceánica Norte aplican estrategias para fortalecer sus negocios?
2	<b>Impacto social y turismo</b>	¿Cree ud. que específicamente el sector turismo es uno de los más beneficiados?			
3	<b>Fortalezas y debilidades de la construcción de la carretera</b>	¿Por qué no considera una cadena integrada tanto de productos como exportadores en el desarrollo de comercio internacional de la Carretera Interoceánica Norte?	¿Qué fortalezas y debilidades considera usted que existen en la construcción de la Carretera Interoceánica Norte?		

4	<b>Barreras de construcción de la carretera</b>	¿Qué opina Ud. acerca del intercambio comercial con los países vecinos?
5	<b>Pregunta de Cierre</b>	¿Qué recomendaciones nos puede brindar?

### Actores Comercio Internacional

Dimensiones / Entrevistados	ACTORES GRUPO 1: COMERCIO INTERNACIONAL	CONCLUSIONES DEL SEGMENTO
	Director Regional Agraria de Loreto DRAL	
<b>Dimensión 1: Impacto Económico</b>	Uno de los principales factores de crecimiento económico en esta región es el crecimiento de los sembríos y cosechas de diferentes cultivos como el cacao por ejemplo entre otros, esto ayuda en el crecimiento de la economía, porque los agricultores hacen uso de la carretera para poder transportar sus bienes así como de los insumos que necesitan del día a día.	Se concluye que Si es beneficioso
<b>Dimensión 2: Impacto social y turismo</b>	En lo que respecta desde la construcción de la carretera el transporte ha sido más beneficioso tanto para los usuarios como para la gran cantidad de turistas que visitan las diferentes provincias que cruza esta carretera	Se concluye que Si es beneficioso
<b>Dimensión 3: Fortalezas y debilidades de la construcción de la carretera</b>	El mayor beneficio y que podemos contar como una fortaleza de esta carretera es en la disminución de tiempo de transporte porque se redujo hasta un poco más del 50 % del tiempo que tomaba transportarse, además de ello debemos mencionar que esta carretera cuenta con diferentes puntos de auxilio y constante mantenimiento para el óptimo transporte de mercaderías u otros. Una de las debilidades que se existe es que es una carretera construida por medio de la misma selva por lo que está compuesto por un camino curvilíneo y en ocasiones hay derrumbes por las mismas lluvias o condiciones ambientales o geográficas.	Se concluye que Si es beneficioso
<b>Dimensión 4: Barreras de construcción de la carretera</b>	Una de las barreras que se puede encontrar es que en la actualidad hay un tramo de la carretera que falta culminar este tramo es el que nos lleva directamente a Manaos al país de Brasil por lo que sin este tramo el comercio se reduce significativamente, pero esperamos que pronto se apertura para que todo el comercio nacional se pueda desarrollar de una mejor forma.	Se concluye que Si es beneficioso
<b>Ponderación</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

<b>Ponderación:</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
	Poco relevante	Muy Relevante
	<b>2</b>	
	Relevante	

### Actores Desarrollo de Puertos

Dimensiones / Entrevistados	ACTORES GRUPO 2: DESARROLLO DE PUERTOS	Conclusiones del segmento
	Jefe supervisor de la planta PetroPerú	
<b>Dimensión 1: Impacto Económico</b>	Cada año llegan mayor cantidad de inversionistas a nuestro país por que desean invertir en nuevos mercados y nuevos productos, es así que se ha implementado la creación de un nuevo puerto en Yurimaguas el "Nueva reforma", el cual será más amplio y se podrá recibir mayor cantidad de embarques.	Se concluye que SI es beneficioso
<b>Dimensión 2: Impacto social y turismo</b>	Uno de los principales atractivos para las diferentes provincias en este caso Yurimaguas, es la selva y las diferentes reservas a las cuales los turistas pueden visitar, así como los diversos paseos en rápidos o lanchas que nos benefician porque incrementa el turismo y las ventas de combustible.	Se concluye que SI es beneficioso
<b>Dimensión 3: Fortalezas y debilidades de la construcción de la carretera</b>	Una fortaleza es que esta construcción beneficia al transporte de cargas de mayor volumen y al disminuir el tiempo de viaje ayuda a que las cargas lleguen con mayor prontitud y menos merma en el transporte. Una debilidad que considero es el costo de los peajes ya que hay varios durante el trayecto de la carretera.	Se concluye que SI es beneficioso
<b>Dimensión 4: Barreras de construcción de la carretera</b>	El que no se haya podido completar la carretera hasta Brasil.	Se concluye que SI es beneficioso
<b>Ponderación</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

<b>Ponderación</b>	<b>1</b>
	Poco relevante
	<b>2</b>
	Relevante
	<b>3</b>
Muy Relevante	

### Actores Transporte Terrestre

Dimensiones / Entrevistados	ACTORES GRUPO 3: TRANSPORTE TERRESTRE	CONCLUSIONES DEL SEGMENTO
	Inspector de obras en la Interoceánica Norte Región Piura	
<b>Dimensión 1: Impacto Económico</b>	<p>De acuerdo a la experiencia que se tiene en el cargo de ser supervisor de obras, hemos sido testigos que la construcción de una carretera trae consigo el progreso para el centro poblado, o en todo caso por donde se construye la carretera se dan nuevos estilos de vida, en realidad mejora la situación de los pobladores. En resumen, existen una serie de impactos que van desde lo económico y social.</p> <p>En el caso de la carretera Paita – Yurimaguas, se tiene actualmente un impacto positivo debido a la conexión que se tiene del puerto de Paita hacia Yurimaguas en el Amazonas. Las localidades que se ubican en el todo el tramo de la carretera por largos años han dejado de ser productivos por la falta de la carretera; sin embargo, ahora es mucho más beneficiosa.</p> <p>Hubo una época de crisis donde los centros poblados no podían desarrollarse de manera prospectiva, debido a la falta de un sistema logístico o de abastecimiento.</p>	Se concluye que SI es beneficioso

<p><b>Dimensión 2: Impacto social y turismo</b></p>	<p>Es una de las ventajas que ha traído consigo la construcción de la carretera. La formalización de cadenas productivas o los llamados Clúster.</p> <p>Otra de las ventajas que se viene teniendo por la construcción de la carretera es el dinamismo comercial, se ha fortalecido la comercialización de los llamados productos no tradicionales en dichos departamentos, dominados por los sectores primarios agropecuario, pesquero maderero, intensivo en el consumo de recursos naturales.</p> <p>En el caso de la región Piura, se ha incrementado y fortalecido los sectores agropecuarios y pesqueros logrando un importante posicionamiento sectorial.</p>	<p>Se concluye que SI es beneficioso</p>
<p><b>Dimensión 3: Fortalezas y debilidades de la construcción de la carretera</b></p>	<p>Los puntos fuertes que tenemos de la construcción de la carretera son los siguientes: conexión de puerto a puerto que facilita el transporte de los productos que llegan a Paita y salen para su distribución. La carretera ha juntado a distintos poblados que han ido evolucionando positivamente desde el punto de vista de los negocios. Por ejemplo, el turismo se ha ido intensificando debido a la facilidad que tiene el usuario para llegar a las zonas turísticas, Yurimaguas es una ciudad portuaria desde donde puedes ir hacia otros lugares. Yurimaguas es una de las ciudades más grandes y antiguas de la Amazonía que está a orillas del río Huallaga.</p> <p>Debilidades: Yo diría, más que debilidades existen amenazas, ya que toda carretera siempre trae consigo una serie de desventajas de tipo social como son la aparición de la delincuencia, debido al tránsito que se ha intensificado.</p> <p>Una de las desventajas que se tuvo en la construcción de la carretera interoceánica norte fue el impacto ambiental, a pesar de contar con los estudios de impacto respectivos se atenta contra la naturaleza.</p>	<p>Se concluye que SI es beneficioso</p>

<b>Dimesión 4: Barreras de construcción de la carretera</b>	<p>Cómo todo proyecto inicialmente encontramos que algunos pobladores no estuvieron de acuerdo con la construcción de la carretera, sin embargo, poco a poco se fue intensificando el comercio y una mejor oportunidad desde el punto de vista del comercio. Se desarrolló un incremento significativo de las relaciones comerciales entre Perú y el Brasil debido al mayor tráfico de mercancías, tanto para importar como para exportar. También existe un ingreso sostenible, en efecto, se beneficia tanto por el cobro de peajes como también el aumento de la actividad comercial.</p>	<p>Se concluye que SI es beneficioso</p>
<b>Ponderación</b>	<p style="text-align: center;"><b>2</b></p>	<p style="text-align: center;">2</p>

<b>Ponderación</b>	<b>1</b>
	Poco relevante
	<b>2</b>
	Relevante
	<b>3</b>
Muy Relevante	

### Actores Agricultura

Dimensiones / Entrevistados	ACTORES GRUPO 4: AGRICULTURA	CONCLUSIONES DEL SEGMENTO
	Sub director en PROVIAS Región Piura	
<b>Dimensión 1: Impacto Económico</b>	<p>El sector agrícola ha sido uno de los más beneficiados en el área rural. El centro de mercado también fue el principal centro social, ya que las poblaciones rurales estaban interesadas en su accesibilidad debido a la importancia y necesidad que se tenía en ampliar su mercado.</p> <p>En el campo social se buscaba reducir ambas formas de aislamiento, me refiero al comercio y al crecimiento como sociedad.</p> <p>Como un plus al valor agregado de la construcción de la Carretera Interoceánica Norte, se tiene también la RSE por parte de la empresa constructora, lo cual ha beneficiado a buena parte de la población.</p> <p>Es preciso aclarar que cuando los especialistas hablan del impacto de la construcción de una obra pública, les preocupa no solo el nivel de actividad, sino también, en gran medida, la incidencia de la actividad económica. Por lo tanto, se han incluido efectos multiplicadores del ingreso de los gastos de construcción, que es, compras, mano de obra, materiales, equipos, capital y sus efectos en los ingresos. Además, estos efectos tienen lugar dentro de una unidad de espacio que en este caso es Paita y Yurimaguas.</p>	Se concluye que SI es beneficioso
<b>Dimensión 2: Impacto social y turismo</b>	<p>Que se continúe fortaleciendo el ámbito social y económico y las consideraciones de servicio dentro y fuera de la carretera sigan siendo primordiales para todos los gobiernos de turno. La construcción de una carretera genera un impacto positivo y la Interoceánica Norte deberá continuar siendo el nexo vial para potenciar el comercio entre Paita y Yurimaguas.</p>	Se concluye que SI es beneficioso



<b>Dimensión 3: Fortalezas y debilidades de la construcción de la carretera</b>	En cuanto a las fortalezas, es justo afirmar que las aspiraciones crecientes de la sociedad involucrada por donde pasa la carretera han tenido su influencia en los programas públicos en todos los niveles del gobierno. Debido al hecho de que el transporte por carretera interactúa con todos los vínculos de la sociedad, ya sean sociales, económicos, culturales, ambientales, etc. Las debilidades que se pueden dar en este caso se encuentran relacionadas con la poca capacidad de gestión que tienen los gobiernos locales para establecer una serie de actividades de tipo servicios.	Se concluye que SI es beneficioso
<b>Dimensión 4: Barreras de construcción de la carretera</b>	Cuando los riesgos potenciales para el medio ambiente son las opciones identificadas y evaluadas, de gestión consideradas a fondo, los administradores de tierras y recursos pueden desarrollar políticas, decisiones, planes y acciones sobre el terreno más informadas.	Se concluye que SI es beneficioso
<b>Ponderación</b>		2

<b>Ponderación</b>	<b>1</b>
	Poco relevante
	<b>2</b>
	Relevante
	<b>3</b>
	Muy Relevante

### Conclusión de las Dimensiones

N°	DIMENSIONES / ENTREVISTADOS	ACTORES GRUPO 1: COMERCIO INTERNACIONAL	ACTORES GRUPO 2: DESARROLLO DE PUERTOS	ACTORES GRUPO 3: TRANSPORTE TERRESTRE	ACTORES GRUPO 4: AGRICULTURA	CONCLUSIONES
1	<b>Dimensión 1: Comercio internacional</b>	SI	SI	SI	SI	<b>SI</b>
2	<b>Dimensión 2: Desarrollo de puertos</b>	SI	SI	SI	SI	<b>SI</b>
3	<b>Dimensión 3: Transporte terrestre</b>	SI	SI	SI	SI	<b>SI</b>
4	<b>Dimensión 4: Agricultura</b>	SI	SI	SI	SI	<b>SI</b>

## ANEXO 5

### ENTREVISTA A LA ADMINISTRADORA DE LA EMPRESA “EL MUNDO DE LAS TELAS”



### CONSTRUCCION DEL PUERTO “NUEVA REFORMA” EN YURIMAGUAS



## VISITA A LA AGENCIA AGRARIA ALTO AMAZONAS YURIMAGUAS



## PUERTO DE PAITA



## ZONA PORTUARIA DE PAITA



## ENTREVISTA A LA EMRESA CETUS SAC (PAITA)



## ENTREVISTA A TERMINALES EUROANDINOS



## ENTREVISTA A ZED PAITA

