



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ETS INGENIERÍA DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS

TRABAJO DE FIN DE MÁSTER

Propuesta de Actualización del Plan Nacional de Servicios Logísticos del Perú - ANEXOS -

Presentado por

Hernaiz Ágreda, Samuel

Para la obtención del

Máster Universitario en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos

Curso: 2021/2022

Fecha: Noviembre 2021

Tutor: María Rosa Arroyo López

Cotutor: Ignacio Villalba Sanchís

ÍNDICE

1. ANEXO 1. FORMULARIOS DE LAS ENTREVISTAS	1
1.1. Formulario Entrevistas Usuarios de Servicios de Transporte	1
1.2. Formulario Entrevistas Prestadores de Servicios Logísticos (Operadores).....	18
1.3. Formulario Entrevistas Prestadores de Servicios Logísticos (Transportistas).....	22
1.4. Formulario Entrevistas Autoridades Públicas (Común)	27
1.5. Formulario Entrevistas Gremios	29
1.6. Formulario Entrevistas Competitividad Exterior	34
2. ANEXO 2. RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS EN LAS CADENAS ANALIZADAS....	38
3. ANEXO 3. RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS) ..	59

1. ANEXO 1. FORMULARIOS DE LAS ENTREVISTAS

1.1. Formulario Entrevistas Usuarios de Servicios de Transporte

Datos del cuestionario (rellenar sin preguntar)

- Día.
- Hora.

“En primer lugar le agradecemos profundamente que nos preste parte de su tiempo para la entrevista. La estructura de la entrevista que a continuación se realiza, es la siguiente:

- **Exposición y validación de la estructura funcional de la cadena logística de (indicar el producto), el cual su empresa comercializa.**
- **Exposición y validación de una serie de problemas detectados en análisis previos sobre (indicar producto).**
- **Medición del grado de madurez y desempeño de una serie de indicadores dentro de la cadena logística de (indicar producto).**

A continuación, tal y como he comentado, comenzaremos con la estructura de su cadena logística”.

(Compartiendo la imagen de la cadena ir de izquierda a derecha y primero la parte internacional y luego la nacional (arriba y abajo)).

Datos del encuestado

- Datos de contacto:
 - Nombre y apellidos:
 - Institución/Asociación/Compañía/Empresa: (a rellenar sin preguntar)
 - Cargo:
 - Cadena logística: (a rellenar sin preguntar)

VALIDACIÓN DE LA CADENA LOGÍSTICA (IMAGEN DE CADENA)

1. ¿Es usted propietario de la producción o compra el producto a un tercero? (sólo si hay producción)

Propietario.....(1)

Compra a tercero.....(2)

2. ¿Cuál es la ubicación del centro de producción origen de la mercancía (chacra, puerto, granja, etc.)? (sólo si hay producción)

3. ¿Qué tipo de tratamiento se realiza en origen (chacra, puerto, granja, barco pesquero, etc. según el caso) a la mercancía recolectada? (sólo si hay producción)

Almacenamiento en origen..... (1), en tal caso:

En abierto.....(3.1a)

En cerrado.....(3.1b)

Con control de temperatura.....(3.1c)

Sin control de temperatura.....(3.1d)

Tiempo medio de almacenamiento en origen:

Empaque en origen.....(2), en tal caso:

Sacos/Costales.....(3.2e)

Cajas.....(3.2f)

Sin empaque (granel sólido / líquido).....(3.2g)

Otros (especificar).....(3.2h)

Unitarización en origen.....(3), en tal caso:

Pallets/Parihuela.....(3.3i)

Contenedores.....(3.3j)

Vehículo completo.....(3.3k)

Otros (especificar).....(3.3l)

Otros (indicar).....(4)

Ninguno.....(5)

4. **Para las actividades de la pregunta anterior, ¿emplea medios propios o contrata a un tercero?**

5. **¿Qué precio tiene el producto en origen (chacra, puerto, granja, barco pesquero, etc. según el caso)?**

A partir de aquí ir validando cada nodo y conexión de transporte de la cadena. Ir apuntando sobre la propia estructura de la cadena los datos que a continuación se relacionan.

En los nodos se pregunta/valida siempre:

- Ubicación de las instalaciones
- Actividades o tratamiento que se realizan
- Si son propios o se contratan a un tercero
- Costo de los tratamientos (%FOB, precio por tonelada, etc.)
- Grado de unitarización con el que sale el producto de ese nodo (pallet/parihuela-contenedor-vehículo completo-otro)

En las terminales extraportuarias y puerto no se vuelven a preguntar los tratamientos porque ya no se hacen. Ahí habría que preguntar el coste que se les cobra por pasar por esas terminales.

En todas las conexiones de transporte se pregunta/valida:

- Qué medio de transporte se usa
- Qué tipo de vehículo y tamaño
- Condiciones específicas del transporte (cadena de frío u otras)

- Si es propio o terceriza
- El coste que tiene por km, ruta, camión, % sobre el precio de venta etc.
- Si se producen mermas y qué %

Llegado al último punto antes de la terminal extraportuaria:

6. ¿Con qué frecuencia realiza envíos de mercancía?

SÓLO A CADENAS CON PASO DE FRONTERA TERRESTRE/FLUVIAL

7. ¿Qué problemas/obstáculos sufre en los pasos fronterizos? (diferenciar entre problemas de exportación e importación).

Consumo Nacional:

¿Qué % de su producción venden para consumo nacional?

¿A quién se lo venden y dónde?

¿Con qué frecuencia realizan envíos para la venta para consumo nacional?

En todas las conexiones de transporte nacional se pregunta/valida:

- Qué medio de transporte se usa
- Qué tipo de vehículo y tamaño
- Condiciones específicas del transporte (cadena de frío u otras)
- Si es propio o terceriza
- El coste que tiene por km, ruta, camión, % sobre el precio de venta etc.
- Si se producen mermas y qué %

OPCIONAL:

Si venden a un mayorista, ¿quién es? (proporcionar sus datos por si podemos contactar con él)

EXPOSICIÓN Y VALIDACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

8. **¿Cuáles de los siguientes problemas, detectados en estudios previos, siguen existiendo? En caso de darse sólo en alguna/s parte/s de la cadena, indicar en cual/es.**

Condiciones de trabajo + calidad empresas

- ¿Considera usted un problema el deficiente tratamiento post-cosecha, con ausencia de condiciones de almacenamiento y empaque de la carga óptimos?

Aclaraciones:

Informalidad y desorganización del mercado y los precios (nacional)

- ¿Considera usted un problema la escasez de formación, capacitación técnica, y manejo de la carga por parte del personal encargado de las operaciones de carga/descarga?

Aclaraciones:

Apoyo para entrevistador: Lo que se traduce en una inadecuada manipulación y estiba de la mercancía, y por tanto en mermas sobre la carga.

- ¿Considera usted que los centros de acopio (tanto público como privado) carecen de las instalaciones adecuadas para la óptima manipulación y conservación de la mercancía y existe un reducido número de centros de consolidación de carga en el ámbito subnacional (solo para cadenas que tengan centros de acopio en ámbito subnacional)?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted que existe un elevado número de agentes informales, traduciéndose en una mala calidad del servicio prestado?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted que existen problemas derivados de la escasa práctica de retornos de carga (problemas con las devoluciones del producto defectuoso)?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted que existe una escasa o nula integración del pequeño productor en la cadena de valor, el cual no dispone de información suficiente relativa al mercado. (solo pequeña empresa)?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted que existe dificultad de financiación de los pequeños productores? ¿En muchas ocasiones son los grandes productores, o en su caso los intermediarios, los que financian a los agricultores a cambio de su cosecha. (solo pequeña empresa)?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted que hay gran cantidad de intermediarios, advirtiéndose prácticas de monopolio en el establecimiento de precios de cara al pequeño productor (solo pequeña empresa)?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted que es mejorable la imagen del organismo encargado de la supervisión y control de las actividades desarrolladas en el sector del transporte de carga (SUTRAN), por parte del sector privado, siendo esta imagen de entidad recaudadora?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted que existen bajos niveles de asociatividad generalizados en productores y transportistas y que es un problema?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted que existen problemas derivados de huelgas de transportistas?

Aclaraciones:

Red de Infraestructuras y Tecnologías obsoleta

- ¿Considera usted un problema el inadecuado parque automotor (antiguo y obsoleto) que impide que la mercancía se traslade en condiciones óptimas para su conservación con reducida presencia de cadena de frío?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted un problema la red vial de acceso a las chacras o a los centros de producción rurales siendo deficiente y de mala calidad en muchos casos, con pavimento inadecuado (habitualmente trochas, y vías sin afirmar)?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted que existen problemas de congestión en las cercanías de las grandes urbes (Lima, Arequipa...), o nodos de transporte importante como puertos, así como en tramos de la Panamericana o Carretera Central (indicar cuales)? A su vez, los numerosos tramos que cruzan zonas urbanas (indicar cuales) suponen un problema añadido de congestión que se traduce en un aumento de costes.

Aclaraciones:

- ¿Considera usted que existen problemas de seguridad, con frecuencia robos, con la consiguiente pérdida de carga? ¿Esto obliga a contratar a patrullas de seguridad, elevando los costes? (En caso de que tengan el problema): ¿En qué zonas/ocasiones se producen los robos o problemas de seguridad?

Aclaraciones:

- (Sólo si realizan ellos el transporte) ¿Considera usted un problema la ausencia de una red de centros de estacionamiento y descanso para vehículos pesados, que dispongan de instalaciones adecuadas para atender a las necesidades de los conductores? (alimentación, higiene, descanso, talleres etc.).

Aclaraciones:

- ¿Considera usted que existe un problema de inversión insuficiente en materia de infraestructuras, lo que provoca que éstas no estén en el estado adecuado?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted un problema los factores climáticos adversos (como el fenómeno del “Niño”, inundaciones, etc.)?

Aclaraciones:

Factores internacionales

- ¿Considera usted un problema los Incremento de los estándares de calidad exigidos para la exportación?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted un problema el incremento de la competencia a nivel internacional con la aparición de nuevos países productores?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted un problema la variabilidad de precios internacionales?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted un problema la disminución de la demanda de productos por efecto de la recesión mundial?

Aclaraciones:

- ¿Considera usted un problema las prácticas de *dumping* en el mercado exterior? (apoyo para entrevistador: subvenciones a la producción del país de origen; muy frecuente en cadenas de textiles).

Aclaraciones:

9. **¿Cuáles considera que son los 3 problemas más importantes que deben ser priorizados en la actualización del Plan de Servicios Logísticos?**

10. **¿Qué tendencias de mercado prevén o están ya experimentando y que afectarán a la operativa del sector?**

11. **¿Existe alguna problemática que no haya sido abordada?**

USO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS

12. **¿Utilizan algún tipo de software para la gestión de los procesos asociados a la manipulación y transporte de la mercancía? (TMS, SAP etc.)**

No.....(1)

Sí.....(2),

- **A continuación le voy a nombrar una serie de procesos. Necesito que me indique aquellos procesos en los cuales se emplea tecnología (software) y el nombre de la herramienta**
 - Procesamiento de requerimientos de clientes.....(1)
 - Procesamiento de órdenes de compra.....(2)
 - Sistemas de manejo de inventarios.....(3)
 - Recepción de bienes y manejo de almacenes.....(4)
 - Gestión con proveedores.....(5)
 - Procesos administrativos.....(6)
 - Seguimiento de la carga durante el transporte (track&trace)(7)
 - Otro (especificar)(99)

- **A cuánto asciende su costo anual medio (tanto de adquisición como de manejo)**

- **Necesidades tecnológicas que tengan y no hayan implementado aún.**

13. **¿Qué tipo de conectividad a internet disponen? (ADSL, fibra óptica, 3G, 4G, celular...)**

14. **¿Cree que la digitalización implementada hasta ahora para la obtención de autorizaciones del transporte y venta de producto es accesible a todos los actores que intervienen en la cadena logística (proveedores, exportadores, transportistas, administración pública etc.)? ¿Qué dificultades cree que existen y por tanto mejoraría?, ¿Qué falta?**

**15. Le voy a nombrar una serie de nuevas tecnologías. Necesito que me indique
Cuáles de conoce (SI/NO)**

- Cobertura 5G.....(1)
- Open data.....(2)
- Sistemas de Información Geográfica (GIS).....(3)
- GPS(4)
- Plataformas Cloud.....(5)
- Big data.....(6)
- Inteligencia artificial(7)
- Plataformas digitales.....(8)
- Blockchain(9)
- Internet of things (IoT).....(10)
- Drones(11)
- Transport Management System (TMS)(12)

**16. ¿Cuáles de las tecnologías que conoce cree que le podrían aportar mejoras de
reducción de costes, reducción de tiempos y aumentar la calidad?**

17. ¿Están aplicando alguna de ellas actualmente? ¿Cómo?

**18. Sobre las que conoce y sabe que aportan mejoras y no aplica actualmente,
¿por qué no las aplica? ¿dónde/de qué manera cree que se podrían aplicar?**

NIVEL DE ASOCIACIÓN DE LA EMPRESA

19. ¿Pertenece a un grupo empresarial?

- No.....(1)
- Sí.....(2), en tal caso indicar cuál:

20. ¿Pertenece a una asociación gremial?

- No.....(1)
- Sí.....(2), en tal caso indicar cuál:

GOBERNANZA

21. ¿Cree que la burocracia pública en la gestión del transporte y la logística con la que Ud. se relaciona resulta eficaz? ¿Por qué?

22. ¿Cree que la comunicación entre su sector y el sector público resulta fluida? ¿Por qué? ¿Cómo cree que se podría mejorar?

(Que se explique de qué entidad/administración se habla concretamente en cada caso).

23. ¿Qué requeriría su sector por parte del Estado (económico, político, burocrático...) para mejorar su desempeño?

24. ¿Considera que a nivel regional, provincial y local existe una asignación de presupuesto adecuado para las actuaciones de transporte y logística? ¿Por qué?

25. ¿Cree usted que una entidad u organización de encuentro y diálogo en el sector logístico y de carga, que reúna a las administraciones públicas y a los privados, puede funcionar en su región? ¿por qué?

MADUREZ Y GRADO DE DESEMPEÑO

Mediante las siguientes preguntas buscamos evaluar, por un lado, la importancia que usted le da y, por otro, el grado de madurez de los elementos que son clave para el buen **desempeño de la cadena logística** sobre la que se basa la entrevista.

Mediremos el grado de importancia que usted asigna a los distintos criterios de valoración logística, y a su vez, conoceremos el grado de madurez y/o desempeño de la cadena de su producto. El análisis combinado nos permitirá entender en qué variables se requieren mejoras inmediatas, cuales deben priorizarse y cuales pueden mantener su situación sin afectar el desempeño.

Para facilitar la calificación del grado de madurez, le pido que se imagine como sería la situación ideal y óptima en la que debería estar cada indicador para que el sistema logístico responda adecuadamente a las exigencias del mercado, esa situación tendría una calificación de 5; luego, la calificación que corresponde a la situación actual debería reflejar cuan distante considera que se está de la situación óptima deseada.

Criterios de valoración e indicadores		Importancia (1 – 5)	Madurez (1 – 5)
Situación de la infraestructura y servicios de apoyo			
	Plataformas logísticas especializadas		
	Sistemas de información compartidos entre agentes		
	Almacenes y depósitos		
	Idoneidad de los medios de transporte		
	Facilidades de los trámites aduaneros		
Grado de integración funcional de la cadena			
	Visión estratégica de la cadena		
	Planificación de operaciones		
	Cooperación a lo largo de la cadena logística		
Nivel de eficiencia de las operaciones			
	Flexibilidad en condiciones de operación		
	Prácticas en la gestión de inventarios		
	Logística de retorno		
	Capacidad de internacionalización (FOB, CIF)		
	Calidad del servicio		
Adecuación de los agentes logísticos			

	Grado de tercerización (confianza)		
	Riesgos y beneficios compartidos		
	Existencia de contratos a medio y largo plazo		
	Especialización por segmento		
Valoración de los costos logísticos (totales)			
	Margen para reducción de costos logísticos		
	% Coste transporte / Coste logístico total (hasta puerto)		
	Penalizaciones por demoras		
	Valoración costo logístico / valor producto		

Situación de la infraestructura y servicios de apoyo:

Plataformas logísticas especializadas: *“Es un área estratégica ubicada en un nodo y/o corredor logístico, que cuenta con la infraestructura y los proveedores de servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, logística, ruptura de carga, cambio de modo de transporte y/o distribución de la carga de tránsito nacional o internacional, con fines de comercio interno o exterior, donde los distintos actores dueños de carga y los prestadores de servicios logísticos coordinan sus acciones.”*

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted que dentro de la cadena se disponga de plataformas logísticas especializadas?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez en este aspecto? ¿Existen suficientes Plataformas logísticas especializadas?

Sistemas de información compartidos entre agentes

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted que existan sistemas de información compartidos entre los distintos agentes que intervienen en la cadena (productores, transportistas, operadores logísticos, cargadores, despacho de aduana... a efectos de coordinar actividades)?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez en este aspecto?

Almacenes y depósitos

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted disponer de almacenes o depósitos?

¿Del 1 al 5, cuál es el grado de madurez en este aspecto?

Idoneidad de los medios de transporte

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted que los medios de transporte sean idóneos (estándares de calidad, frecuencias, manejo adecuado de la carga)?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez de este aspecto?

Facilidades de los trámites aduaneros

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted que existan facilidades en los trámites aduaneros?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez en este aspecto? ¿Se ponen suficientes facilidades o por el contrario siente que se le ponen muchos obstáculos?

Grado de integración funcional de la cadena

Visión estratégica de la cadena

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted tener una estrategia adecuada para la venta de sus productos?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez que tiene su empresa en este aspecto con este producto? ¿Considera que la estrategia podría mejorarse o que en ocasiones no se adapta a las necesidades del mercado?

Planificación de operaciones

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted que se realice una correcta planificación de las operaciones dentro de su cadena logística?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez que tiene su empresa en este aspecto con este producto?

Cooperación a lo largo de la cadena logística

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para el desempeño de su cadena logística la cooperación de los distintos agentes implicados en la misma?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez de este aspecto?

Nivel de eficiencia de las operaciones

Flexibilidad en condiciones de operación (adaptación ante imprevistos)

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted poder ser flexible ante sucesos imprevistos? (cambios del mercado, sucesos meteorológicos...)

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez de este aspecto?

Prácticas en la gestión de inventarios

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para el desempeño de la cadena logística que se realice una adecuada gestión de inventarios?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez de esta gestión?

Logística de retorno

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted que se realice una correcta planificación y gestión de la logística de retorno (la devolución de un producto defectuoso)?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez de este aspecto?

Capacidad de internacionalización (FOB, CIF)

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted que la cadena tenga una adecuada capacidad de internacionalización y por tanto se exporte/importe al mayor número de mercados posible?

¿Del 1 al 5, cómo de madura cree que es su cadena en cuanto a su capacidad de internacionalización?

Calidad del servicio

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted que se preste el servicio de venta del producto con la mayor calidad posible (en el tiempo esperado, con el menor costo posible y con la calidad deseada)?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez de la calidad los servicios que presta su empresa?

Adecuación de los agentes logísticos

Grado de tercerización (confianza)

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted que exista confianza en las empresas que subcontrata a lo largo de la cadena logística?

¿Del 1 al 5, qué grado de madurez tiene para usted esa confianza?

Riesgos y beneficios compartidos

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted que exista un reparto adecuado de riesgos y beneficios entre los distintos agentes que intervienen en la cadena logística?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez de este aspecto? ¿Considera que existe un reparto adecuado de riesgos y beneficios?

Existencia de contratos a medio y largo plazo

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted tener contratos a medio y largo plazo con los agentes a los que contrata servicios logísticos (transporte, empaque, almacenamiento etc.)?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez de este aspecto? ¿Se dan suficientes contratos de medio y largo plazo o generalmente son esporádicos?

Especialización por segmento

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted que exista una adecuada especialización de los agentes logísticos en el producto que usted vende? (Por ejemplo, conocer bien el producto puede suponer un mejor manejo y tratamiento del mismo).

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez de este aspecto?

Valoración de los costos logísticos. Cuando se habla de costos logísticos nos referimos a todos, donde se incluyen los suyos y los que no pueden manejar ustedes (estado de las carreteras, pago en aduanas etc.).

Margen para reducción de costos logísticos

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted es tener margen suficiente para reducir los costos logísticos?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez de este aspecto?

% Coste transporte / Coste logístico total (hasta puerto)

¿Del 1 al 5, cómo de importante es para usted el % de coste que supone el transporte sobre el coste logístico total hasta el punto de salida de su producto?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez de este aspecto? ¿Podría mejorar la situación de esta relación de costes?

Penalizaciones por demoras

¿Del 1 al 5, cómo de importante considera que es el costo por penalización por demoras? ¿Supone un importe elevado dentro de su cadena?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez de este aspecto? ¿Hay margen de mejora?

Valoración costo logístico / valor producto

¿Del 1 al 5, cómo de importante es la relación entre el costo logístico y el valor final del producto dentro de su cadena logística? ¿Es una relación muy elevada?

¿Del 1 al 5, cuál es la situación actual de madurez de este aspecto? ¿Hay margen de mejora?

1.2. Formulario Entrevistas Prestadores de Servicios Logísticos (Operadores)

Datos del cuestionario

- Día.
- Hora.

Datos del encuestado

- Datos de contacto:
 - Nombre y apellidos:
 - Institución/Asociación/Compañía/Empresa:
 - Ubicación (Departamento / Distrito):
 - Cargo:
 - Ámbito:
 - Nacional.....(1)
 - Departamental...(2)
 - Local.....(3)
 - Correo electrónico:
 - Cuenta de Skype u otro similar:

Caracterización

1. ¿Cuáles son los principales productos con los que trabaja?
2. ¿Qué agente suele contratar sus servicios? ¿En qué modalidad de contratación?
3. ¿Cuál es el tamaño medio de los envíos según el producto?
4. ¿Qué modos de transporte emplea para el transporte de estos productos? (en caso de diferir, indicar cada producto y modo). ¿Son medios propios o contrata a un tercero?

5. **Indique los equipamientos logísticos que dispone, su ubicación y los procesos que lleva a cabo en ellos.**
6. **¿Qué canal de comercialización nacional emplea? ¿Cuál es su operatividad? Indicar por cada producto.**
7. **Indique a cuánto ascienden sus costes de operación según el producto. (puede responder por tonelada, en % sobre el precio de exportación etc.). ¿Qué margen de beneficios tiene (en %)?**
8. **¿Los operadores informales ofrecen sus servicios más baratos que aquellos formales?**
9. **¿A cuánto asciende el costo del flete? (se puede dar un % sobre el precio de venta final del producto o un coste por km o tonelada de producto).**
10. **¿Qué tendencias de mercado prevén o están ya experimentando y que afectarán a la operativa del sector?**

Problemática detectada

11. **¿Sufren problemas con la estacionalidad de la producción, exportación y consumo de los productos? (meses con puntas de trabajo y meses con poca demanda de servicios).**
Aclaraciones:
12. **En las épocas de pico de demanda, ¿se ven obligados a contratar el transporte a un tercero? ¿Qué problemas tienen entonces?**
Aclaraciones:
13. **¿Qué medidas propone o considera oportunas para fijar los precios de las principales rutas y evitar su variabilidad y la dependencia o posición desfavorable de los operadores frente a los exportadores y/o intermediarios que actualmente negocian los precios?**
Aclaraciones:

14. ¿En qué zonas o departamentos considera que una inversión y mejora en la infraestructura vial y/o marítima es más necesaria para potenciar las rutas comerciales?

Aclaraciones:

15. ¿Qué factores cree que harían a los operadores lo suficientemente competitivos para poderse asociar de forma más habitual con los grandes retailers peruanos y que éstos no recurran a internalizar sus servicios logísticos?

Aclaraciones:

16. ¿Cree que hay una falta de colaboración entre los operadores logísticos del Perú? ¿Cómo cree que se podría potenciar este aspecto?

Aclaraciones:

En cuanto a las nuevas tecnologías:

17. ¿Hace uso de nuevas tecnologías para llevar una trazabilidad y control de la carga? ¿Cuáles?

18. ¿A través de qué medio o medios se comunica con el cliente?, ¿Qué grado de integración digital tiene con el cliente?, ¿Cómo lo mejoraría?

19. Bajo su punto de vista, ¿Cree que se podrían mejorar los procedimientos de tramitación y autorizaciones del transporte de carga en cualquiera de sus cadenas logísticas tanto Regional, Nacional e Internacional?, En caso de ser así, ¿Qué procedimientos y autorizaciones se podrían mejorar e incorporar?, ¿cómo se podrían mejorar?

20. Bajo su punto de vista, ¿Cree que la digitalización implementada hasta ahora para la tramitación de procedimientos y autorizaciones del transporte de carga es accesible a todos los actores de la logística?, ¿Qué mejoraría?, ¿Qué falta?

21. ¿Se siente apoyado por los gobiernos regionales y nacional en la prestación de sus servicios logísticos? ¿Qué aspectos mejoraría?

Gobernanza

22. ¿Cree que la burocracia pública en la gestión del transporte y la logística con la que Ud. se relaciona resulta eficaz? ¿Por qué?

23. ¿Cree que la comunicación entre su sector y el sector público de transporte y logística resulta fluida? ¿Por qué?

24. ¿Qué requerimientos necesaria su sector por parte del Estado (económico, políticos, burocráticos...) para mejorar su desempeño?

25. ¿Considera que a nivel regional, provincial y local existe una asignación de presupuesto adecuado para las actuaciones de transporte y logística? ¿Por qué?

26. ¿Cree usted que una entidad u organización de encuentro y diálogo en el sector logístico y de carga, que reúna a las administraciones públicas y a los gremios privados, puede funcionar en su región? ¿por qué?

Cuestión final

27. ¿Existe otra problemática específica sobre la que no se haya hablado?

1.3. Formulario Entrevistas Prestadores de Servicios Logísticos (Transportistas)

Datos del cuestionario

- Día.
- Hora.

Datos del encuestado

- Datos de contacto:
 - Nombre y apellidos:
 - Institución/Asociación/Compañía/Empresa:
 - Cargo:

1. ¿Cuáles de los siguientes problemas y datos, detectados en estudios previos, siguen existiendo?

Infraestructuras:

- Constantes interrupciones en carreteras a causa de eventos climatológicos.
Aclaraciones:
- Carreteras en mal estado, anchos insuficientes y necesidad de duplicar calzada en los ejes estructurantes del país.
Aclaraciones:
- Necesidad de mejora de las regulaciones y señalización de vehículos pesados en ámbito urbano.
Aclaraciones:
- La congestión de tráfico en el entorno portuario, con retrasos en la retirada y carga de contenedores, tiene como resultado la subutilización de los vehículos de carga pesada y la reducción de la utilidad por parte de los transportistas.
Aclaraciones:
- Falta de centros de consolidación/desconsolidación de carga.
Aclaraciones:

Zonas de descanso:

- Necesidad de zonas de descanso para conductores. Son zonas preferentes los espacios cercanos a los peajes, puesto que cuentan con servicios de luz y mayor seguridad.

Aclaraciones:

- Destaca la aglomeración de vehículos para el descanso en los peajes de las afueras de Lima, en los que pueden juntarse regularmente 60-70 vehículos, llegando a aglomerarse, en ocasiones, hasta 200, obstaculizando la carretera. Necesidad de truck centers en estas zonas.

Aclaraciones:

- Se estima que el tiempo de conducción sin descanso medio de los transportistas en el Perú es de 4-5 horas, por lo que sería necesario contar con estacionamiento aproximadamente cada 100-150 km, dependiendo del trazado de la ruta

Aclaraciones:

- Dentro de los servicios al conductor, el aseo es de los más valorados.

Aclaraciones

Costos:

- Pocas empresas de transporte determinan correctamente los costos de los trayectos y el cálculo del precio del flete en base a ello. Se suele aproximar a 3-4 veces el precio del combustible.

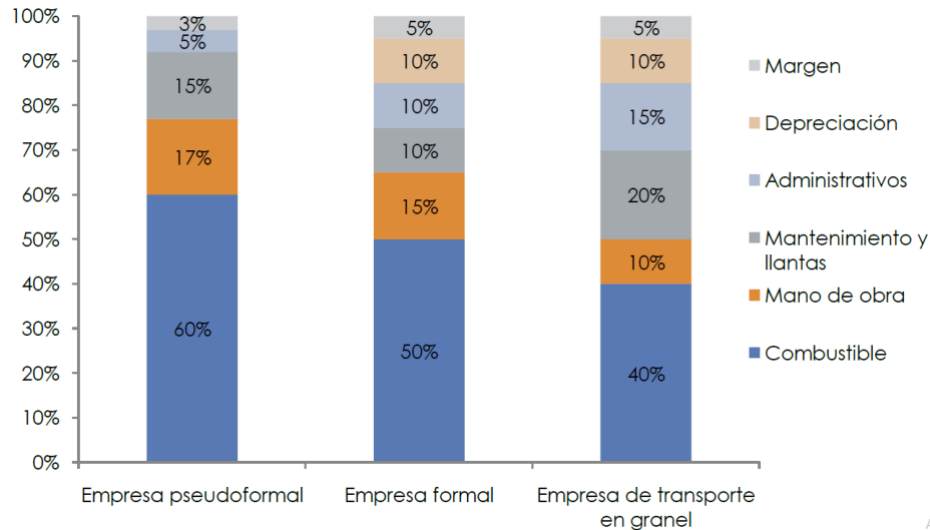
Aclaraciones:

- ¿Cuál es su tarifa de equilibrio aproximadamente? ¿Y su margen de beneficio?

Aclaraciones:

(Comentario para entrevistador: Valor aproximado que deben dar: 1,20 US\$/km. El margen debe estar en torno al 5%.)

- Validación de la estructura de costes (compartir la imagen):

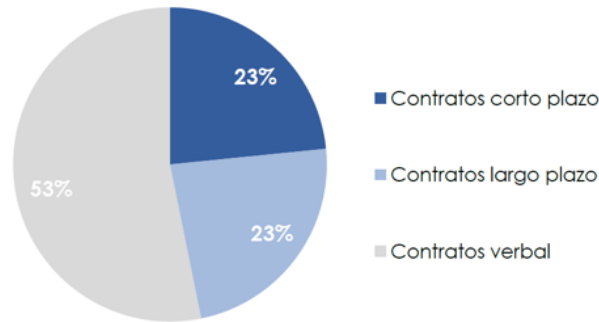


- Aclaraciones:

- ¿Cuál es la participación de los peajes en la estructura de costos?
- ¿Qué cree que ocasiona que las empresas informales y pseudoformales no realicen inversiones en aspectos relacionados con la operación formal (oficinas, administrativos, tributación, seguros, permisos...)?
- ¿Presenta dificultad para conseguir carga de retorno lo que da lugar al cobro del “falso flete”?

Modalidades de contratación:

- En servicios puntuales, contratos de palabra.
Aclaraciones:
- Modalidades de contratación:



- Aclaraciones:

Otros aspectos:

- Deficiente gestión desde la administración regional de transportes. Falta de presupuestos. Proyectos de infraestructura sin llevar a cabo.
Aclaraciones:
- Problemas de seguridad en numerosas zonas del país, con frecuencia de robos y existencia de “patinadores” lo que provoca numerosas mermas en la carga.
Aclaraciones:
- La oferta formal para carga completa es reducida y se limita a empresas que se movilizan entre las principales ciudades del país, Lima – Arequipa, Lima – Trujillo y Lima – Chiclayo.
Aclaraciones:
- Oferta reducida de operadores que ofrezcan servicios de consolidación de carga hacia provincias.
Aclaraciones:
- Predomina la carga completa aun cuando el envío no lo justifica, por lo que los operadores tratan de consolidar incurriendo en costos adicionales de almacenaje afectando el ritmo de entrega.
Aclaraciones:
- Kilometraje anual promedio de 60-70.000 km/veh año VS 120.000 km/veh año promedio de países desarrollados.
- Malas prácticas en cuanto a las actividades de control de pesaje de vehículos, así como validez de licencias y permisos.

- ¿Los pequeños transportistas presentan una dificultad mayor al acceso de créditos y a incentivos por parte del Estado? ¿Cómo considera que se podría dar acceso a los pequeños transportistas a créditos de los bancos más importantes?

Aclaraciones:

- En su opinión, ¿por qué se producen tan bajos niveles de asociatividad?
- Aclaraciones:

2. En relación con los sistemas tecnológicos y la digitalización de procesos:

- ¿A través de que medio o medios se comunica con el cliente?, ¿Qué grado de integración digital tiene con el cliente?, ¿Cómo lo mejoraría?

3. ¿Qué autorizaciones son necesarias para poder hacer transporte de carga en ámbito regional y nacional?

- ¿Cuáles de esas autorizaciones se encuentran digitalizadas?
- ¿Cree que se podrían mejorar los procedimientos (pasos a seguir) de obtención de autorizaciones del transporte de carga? ¿Cómo? (Simplificación de trámites, digitalización de autorizaciones etc.)

4. ¿Qué autorizaciones son necesarias para poder hacer transporte de carga en la exportación/importación?

- ¿Cuáles de esas autorizaciones se encuentran digitalizadas?
- ¿Cree que se podrían mejorar los procedimientos (pasos a seguir) de obtención de autorizaciones del transporte de carga? ¿Cómo? (Simplificación de trámites, digitalización de autorizaciones etc.)

5. En relación con la gobernanza:

- ¿Cree que la burocracia pública en la gestión del transporte y la logística con la que Ud. se relaciona resulta eficaz? ¿Por qué?
 - ¿Cree que la comunicación entre su sector y el sector público de transporte y logística resulta fluida? ¿Por qué?
 - ¿Qué requerimientos necesitaría su sector por parte del Estado (económico, políticos, burocráticos...) para mejorar su desempeño?
 - ¿Considera que a nivel regional, provincial y local existe una asignación de presupuesto adecuado para las actuaciones de transporte y logística? ¿Por qué?
 - ¿Cree usted que una entidad u organización de encuentro y diálogo en el sector logístico y de carga, que reúna a las administraciones públicas y a los gremios privados, puede funcionar en su región? ¿por qué?
6. De todo lo comentado, ¿cuáles cree que son los problemas o aspectos más prioritarios del transporte en Perú?

1.4. Formulario Entrevistas Autoridades Públicas (Común)

Datos del cuestionario

- Día:
- Hora:

Datos del encuestado

- Datos de contacto:
 - Nombre y apellidos:
 - Institución/Asociación/Compañía/Empresa:
 - Ubicación (Departamento / Distrito):
 - Cargo:
 - Ámbito:
 - Nacional.....(1)
 - Departamental...(2)
 - Local.....(3)
 - Correo electrónico:
 - Cuenta de Skype u otro similar:

Gobernanza e institucionalidad

1. ¿Considera que la planificación del sector del transporte y la logística se encuentra demasiado centralizado? ¿Cree que desde las administraciones centrales se conocen los problemas reales de las regiones en cuanto a logística?
2. ¿Considera que a nivel regional, departamental y local existen una asignación de presupuesto adecuado?
3. ¿Considera que existen carencias de formación de personal técnico para poder acceder a la financiación pública de proyectos regionales?
4. ¿Cree que existe coordinación entre el gobierno nacional y el regional? ¿Por qué?
5. En su opinión, ¿los canales de comunicación entre los diferentes niveles de la administración (nacional/provincial/local) resultan fluidos? ¿Por qué? ¿Cómo podrían mejorarse?

6. ¿Cree que la comunicación entre su sector y el sector privado de transporte resulta fluida? ¿Por qué?

7. ¿Cree que existen divergencias a destacar entre los intereses del sector privado del transporte, el modelo institucional y las necesidades locales y sociales del transporte? ¿Por qué? ¿Cómo podría superarse?

Tecnología y digitalización:

8. Bajo su punto de vista, ¿Cree que la digitalización implementada hasta ahora para la tramitación de procedimientos y autorizaciones del transporte de carga es accesible a todos los actores de la logística?, ¿Qué mejoraría?, ¿Qué falta?

9. Bajo su punto de vista, ¿Cree se podrían mejorar las relaciones en cuanto a digitalización y autorizaciones de procesos entre las distintas regiones?

Consideraciones finales

10. ¿Qué problemática referente al transporte y la logística considera que resulta prioritario abordar en el presente Plan?

11. ¿Qué opinión tienen sobre otorgar incentivos tributarios y/o económicos para mejorar la gestión del transporte y la logística?

12. ¿Cree usted que una entidad u organización de encuentro y diálogo en el sector logístico y de carga, que reúna a las administraciones públicas y a los gremios privados, puede funcionar en su región? ¿Por qué?

1.5. Formulario Entrevistas Gremios

Datos del cuestionario

- Día:

- Hora:

Datos del encuestado

- Datos de contacto:
 - Nombre y apellidos:
 - Institución/Asociación/Compañía/Empresa:
 - Ubicación (Departamento / Distrito):
 - Cargo:
 - Ámbito:
 - Nacional.....(1)
 - Departamental...(2)
 - Local.....(3)
 - Correo electrónico:
 - Cuenta de Skype u otro similar:

VALIDACIÓN DE LA CADENA LOGÍSTICA (IMAGEN DE CADENA)

VALIDACIÓN DE LA CADENA DE CONSUMO NACIONAL:

1. ¿Cuál es la ubicación del centro de producción?

2. ¿Qué tipo de tratamiento se realiza en la chacra a la mercancía recolectada?

- Almacenamiento.....(1), en tal caso:
 - En abierto.....(2.1a)
 - En cerrado.....(2.1b)
 - Con control de temperatura.....(2.1c)
 - Sin control de temperatura.....(2.1d)
- Empaque.....(2), en tal caso:



Sacos/Costales.....(2.2e)

Cajas.....(2.2f)

Sin empaque (granel sólido / líquido).....(2.2g)

Otros (especificar).....(2.2h)

Unitarización.....(3), en tal caso:

Pallets/Parihuela.....(2.3i)

Contenedores.....(2.3j)

Vehículo completo.....(2.3k)

Otros (especificar).....(2.3l)

Otros.....(4)

Ninguno.....(5)

3. **Para las actividades de la pregunta anterior (2), ¿emplea medios propios o contrata a un tercero?**

4. **¿Qué precio tiene el producto en chacra?**

5. **¿Con qué frecuencia realiza envíos de mercancía?**

(Compartiendo la imagen de la cadena ir de izquierda a derecha y primero la parte internacional y luego la nacional (arriba y abajo)).

A partir de aquí ir validando cada nodo y conexión de transporte de la cadena. Ir apuntando sobre la propia estructura de la cadena los datos que a continuación se relacionan.

En los nodos se pregunta/valida siempre:

- Ubicación de las instalaciones
- Actividades o tratamiento que se realizan
- Si son propios o se contratan a un tercero
- Costo de los tratamientos
- Grado de unitarización con el que sale el producto de ese nodo (pallet/parihuela-contenedor-vehículo completo-otro)

En todas las uniones de transporte se pregunta/valida:

- Qué medio de transporte se usa
- Qué tipo de vehículo y tamaño
- Condiciones específicas del transporte (cadena de frío u otras)
- Si es propio o terceriza
- El coste que tiene por km, ruta, camión etc.
- Si se producen mermas y qué %

6. Destino final de la mercancía (centros de consumo).

CUESTIONES DE VALIDACIÓN DE PROBLEMÁTICA

Indique si la siguiente problemática sigue existiendo en la actualidad o matice su estado actual en caso de haber variado.

1. Deficiente tratamiento post-cosecha, con ausencia de condiciones de almacenamiento y empaque de la carga óptimos.

Aclaraciones:

2. Escasez de formación, capacitación técnica, y manejo de la carga por parte del personal encargado de las operaciones de carga/descarga.

Aclaraciones:

3. Los centros de acopio (tanto público como privado) carecen de las instalaciones adecuadas para la óptima manipulación y conservación de la mercancía y existe un reducido número de centros de consolidación de carga en el ámbito subnacional.

Aclaraciones:

4. Escasa o nula integración del pequeño productor en la cadena de valor, el cual no dispone de información suficiente relativa al mercado.

Aclaraciones:

5. Dificultad de financiación de los pequeños productores. En muchas ocasiones son los grandes productores, o en su caso los intermediarios, los que financian a los agricultores a cambio de su cosecha.

Aclaraciones:

6. Gran cantidad de intermediarios, advirtiéndose prácticas de monopolio en el establecimiento de precios de cara al pequeño productor.

Aclaraciones:

7. Bajos niveles de asociatividad generalizados.

Aclaraciones:

8. Inadecuado parque automotor (antiguo y obsoleto) que impide que la mercancía se traslade en condiciones óptimas para su conservación con reducida presencia de cadena de frío.

Aclaraciones:

9. Red vial de acceso a las chacras y centros de producción rurales es deficiente y de mala calidad, con pavimento inadecuado (habitualmente trochas, y vías sin afirmar).

Aclaraciones:

Escaso uso de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TICs) entre los pequeños productores.

10. Incremento de los estándares de calidad exigidos para la exportación.

Aclaraciones:

11. Incremento de la competencia a nivel internacional con la aparición de nuevos países productores.

Aclaraciones:

12. Variabilidad de precios internacionales.

Aclaraciones:

13. Disminución de la demanda de alimentos por efecto de la recesión mundial.

Aclaraciones:

14. Prácticas de *dumping* en el mercado exterior (subvenciones a la producción del país de origen; cadenas de textiles).

Aclaraciones:

Cuestiones finales:

1. **¿A cuánto asciende el costo del flete? (se puede dar un % sobre el precio de venta final del producto o un coste por km o tonelada de producto).**
2. **¿Qué oportunidades y retos prevén en el sector del transporte y la logística?**

1.6. Formulario Entrevistas Competitividad Exterior

Dirigido a: MINCETUR, gremios exportadores (ADEX), operadores logísticos (APPROLOG), transporte y logística (APACIT), y productores de las principales cadenas de exportación.

Datos del cuestionario

- Día.

- Hora.

Datos del encuestado

- Datos de contacto:
 - Nombre y apellidos:
 - Institución/Asociación/Compañía/Empresa:
 - Ubicación (Departamento / Distrito):
 - Cargo:
 - Área territorial donde concentra el grueso de su actividad laboral:
 - Ámbito:
 - Nacional.....(1)
 - Departamental...(2)
 - Local.....(3)
 - Correo electrónico:
 - Cuenta de Skype u otro similar:

Cadenas exportadoras representativas en cuanto a valor agregado

Algunas de las cadenas exportadoras más representativas o que mayor valor de mercancía exportan son: café, cacao, espárrago, uva, cebolla, berries, pescado, calamar y pota, productos metalúrgicos, textiles y confecciones.

1. En alguna de las cadenas logísticas exportadoras mencionadas: ¿considera que haya deficiencias o carencias en cuanto a los espacios y superficies de producción existentes de cara a satisfacer la máxima demanda de exportación posible?
2. En su opinión, ¿en qué puntos, si los hay, debe mejorar la infraestructura viaria, ferroviaria, fluvial, logística, portuaria o aeroportuaria existente para potenciar estas cadenas? ¿Cuáles son las infraestructuras comunes a estas cadenas que precisan una inversión de forma priorizada?

3. ¿Qué nuevas infraestructuras o qué ampliación o mejora de las existentes incrementaría, en su opinión, en mayor medida el potencial del Perú de cara a las exportaciones de las cadenas logísticas mencionadas?
4. Bajo su punto de vista, ¿cuál es la mayor traba/limitación para la entrada del Perú en nuevos mercados exportadores?, ¿cuál es la mayor traba para afianzarse en los mercados de exportaciones ya alcanzados?
5. En las cadenas mencionadas, ¿cree que el rendimiento de las exportaciones es muy variable según la época del año?, ¿qué medidas cree que se podrían tomar para paliar los problemas de estacionalidad?
6. Bajo su punto de vista, ¿en qué punto de estas cadenas hay más margen de mejora en los procesos y las operaciones logísticas realizadas?
7. ¿Cree que hay déficit de recursos humanos en estas cadenas de exportación?
8. En cuanto a los recursos humanos de estas cadenas logísticas, ¿qué cree que sería más efectivo: un aumento de trabajadores o una mayor formación de los ya existentes en las áreas necesarias?
9. ¿En qué puntos de las cadenas exportadoras considera que es necesario implementar o mejorar el uso de las TIC?
10. Bajo su punto de vista y dentro del ámbito de las TIC, ¿cree que hay más margen de mejora en los procedimientos digitales para la tramitación y autorizaciones de las operaciones logísticas a realizar?
11. Bajo su punto de vista, ¿cree que la digitalización implementada hasta ahora es accesible a todos los actores de la logística?, ¿Qué mejoraría?, ¿Qué faltaría?
12. ¿Cuáles son las mayores necesidades tecnológicas para estas cadenas?



13. En su opinión: ¿la legislación y las normativas actuales son adecuadas para facilitar el comercio exterior?

14. ¿Cree que las instituciones y asociaciones de comercio exterior colaboran correctamente? ¿Considera que hay duplicidad de responsabilidades en algún caso?

15. ¿Cuál de los problemas mencionados en las anteriores cuestiones (espacios, infraestructuras, acceso al mercado, estacionalidad, optimización de procesos, recursos humanos, tecnología, legislación e instituciones) considera más limitante para la competitividad de comercio exterior del Perú?

16. ¿Qué oportunidades y retos prevén en el sector del transporte y la logística?

2. ANEXO 2. RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS EN LAS CADENAS ANALIZADAS

A continuación, se muestran las transcripciones directas los resultados obtenidos personalmente en las entrevistas con representantes de las empresas productoras líderes en las tres cadenas productivas estratégicas analizadas (aceituna CL01, uva CL07 y café CL15)

- Aceituna CL01: NOBEX Agroindustrial, El Olivar S.A.
- Uva CL07: El Pedregal S.A.
- Café CL15: Perales Huancaruna S.A.C.

Día	5/8/21	31/8/21	11/8/21	12/8/21
Hora	9:00:00 a. m.	3:00:00 p. m.	10:30:00 a. m.	9:12:00 a. m.
Nombre y Apellidos	Eileen Chavesta	Iván Castillo Garibay	Juan Carlos Noriega	Carlos Guillen Velasquez
Institución/Asociación/Compañía/Empresa	Perales Huancaruna SAC	El Pedregal S.A.	NOBEX AGROINDUSTRIAL S.A.	El Olivar S.A.
Ubicación (Departamento/Distrito)	Junín	Ica	Arequipa (Acari), Tacna	Yarada , Asentamiento Humano 5 y 6 de la Yarada en Tacna y hay otra planta en Yauca (Arequipa)
Cargo	Gerente de exportación y ventas	Sub Gerencia de Logística	Director, Gerente , Socio	Gerente
¿Es usted propietario de la producción o compra el producto a un tercero?	Compro el producto a un tercero	Propietario	Propietario	Propietario
¿Cuál es la ubicación del centro de producción	Junín	Ica y Piura	Acari (Arequipa) hay plantación de olivos, planta acopiadora de	El centro de Acopio es en el Asentamiento Humano 5 y 6 de

Origen de la mercancía (chacra, puerto, granja etc.)			aceituna, Tacna (planta acopiadora de aceituna)	la Yarada en Tacna en la chacra se acopia para luego salir a la planta osea se traslada a la Ciudad de Tacna esta la planta principal y tambien tenemos otra planta que es Yauca. esto es lo propio.
Tratamiento en el origen (chacra, puerto, granja, barco pesquero etc. según el caso) a la mercancía recolectada: ¿Se realiza almacenamiento ?	Sí	Sí	Sí	Sí
	En cerrado	En cerrado, Con control de temperatura	En cerrado, Sin control de temperatura	En cerrado, Sin control de temperatura
Tratamiento en la chacra a la mercancía recolectada: ¿Se realiza empaque?	Sí	Sí	Sí	Sí
	Sacos / Costales	Cajas	Hay una fabrica en Acari, donde se almacena, el tipo de empaque es en bidones de 70 y 175 kg drenados	Se envasa en unos bins que son unas estructuras metálicas
Tratamiento en la chacra a la mercancía recolectada: ¿Se realiza unitarización?	Sí	Sí	Sí	Sí

	Pallets / Parihuela	Otros (especificar)	Pallets / Parihuela	Vehículo completo
		Selección	La aceituna verde llega y se prepara en una solución de soda cáustica, se lava con agua y se deja fermentar	Ninguno
Para las actividades de la pregunta anterior, ¿emplea medios propios o contrata a un tercero?	Medios propios	Medios propios	Medios propios	Medios propios
¿Qué precio tiene el producto en origen (chacra, puerto, granja etc. según el caso)?	15% del monto final	USD 13 - 20 por caja	1.20 soles/caja para la aceituna verde criolla (si el año es muy malo para el productor cosechada al barrer)	El precio es muy variable, porque se utilizan tres tipos de aceituna (30-80 centavos de dólar) verde, mulata, negra sucede lo mismo en ambas, pero la aceituna negra es más alto, porque es una aceituna especial y solo la producimos nosotros. También depende del tamaño y dependiendo del calibre puede costar ½ dólar; una caja de aceituna verde oscila de 30 a 70 centavos de dólar, claro que la aceituna verde es un precio internacional, lo que no ocurre con la aceituna negra y el precio se rige por el mercado nacional, de

				acuerdo con la oferta y demanda.
¿Su cadena logística incluye pasos de frontera terrestres / fluviales?	No	No	Sí	Sí
¿Con qué frecuencia realiza envíos de mercancía?	Semanal	Todos los días	Todos los días	En un buen año pueden despachar unos 100 contenedores al año. el 2020 estuvieron en 60 contenedores. En 2021 prevén una exportacion de alrededor de 50 contenedores.
¿Qué problemas/obstáculos sufre en los pasos fronterizos? (diferenciar entre problemas de exportación e importación).			No hay muchos problemas porque la agencia de aduanas hace su trabajo mediante pago por contenedor, y la agencia hace las gestiones y tienen un FIT por contenedor, todo eso es tercerizado, lo que más se hace es usar un operador logístico un terminal portuario fuera del puerto acular la carga, viene el buque y se hace el tracking y la operación es mas sencilla claro que cuesta mas pero es mas seguro	Siempre se presentan, por ejemplo, las huelgas, de los camioneros, aduaneros.

<p>¿Qué % de su producción venden para consumo nacional?</p>			<p>20%</p>	<p>Nosotros de todo lo que producimos es poco se estará en un 5 a 10% Después el resto es para la exportación Actualmente es mínima su venta al consumo nacional.</p>
<p>¿A quién se lo venden y dónde?</p>			<p>Se venden a los mercados formales como los supermercados, a las instituciones , algunas fábricas para producir sus productos.</p>	<p>Nosotros vendemos, a nuestros colegas la Empresa Nobex, algunos pequeños clientes en Arequipa, o en Lima</p>
<p>¿Con qué frecuencia realizan envíos para la venta para consumo nacional?</p>			<p>Todos los días sale un camión a despachar a los supermercados o a los centros de distribución de los mercados</p>	<p>Es relative, algunas veces una vez por mes algo se vende</p>
<p>Si venden a un mayorista, ¿quién es? (proporcionar sus datos por si podemos contactar con él)</p>			<p>No se vende , todo va al mercado formal.</p>	<p>No, se le vende a Noriega, pero él trae su propio transporte.</p>
<p>Deficiente tratamiento post-cosecha, con ausencia de condiciones de almacenamiento y empaque de la carga óptimos</p>	<p>La empresa posee elementos propios para el buen tratamiento pero el común no tiene los mismos cuidados.</p>	<p>El Pedregal no presenta problemas</p>	<p>La aceituna en el Perú se produce de manera atomizada por lo cual no se cumple con los debidos controles de calidad, no se cumple las buenas practicas de manufactura.</p>	<p>No, en temas de aceituna no se presenta este inconveniente, no es un proceso perecible.</p>

<p>Escasez de formación, capacitación técnica, y manejo de la carga por parte del personal encargado de las operaciones de carga/descarga</p>	<p>Se superó ese obstáculo.</p>	<p>No en carga y estiba de producto terminado. Como parte del proceso, sí.</p>	<p>Se deberían implementar centros logísticos con estandarización, para mejorar el manejo de la carga pero no es un problema en general , no quita valor.</p>	<p>Yo no veo que sea un problema.</p>
<p>Los centros de acopio (tanto público como privado) carecen de las instalaciones adecuadas para la óptima manipulación y conservación de la mercancía y existe un reducido número de centros de consolidación de carga en el ámbito subnacional.</p>	<p>En Lima / Callao es difícil encontrar almacenamiento.</p>		<p>No hay centros de acopio, ni central de abastos por lo cual no es un problema.</p>	<p>Sí, porque no hay centros importantes de acopio, mayormente los puntos de acopio son los informales, se procura no comprar a los informales para que no se pierda la calidad del producto.</p>
<p>Elevado número de agentes informales (“absolutos” y “relativos”) frente al resto, tanto traduciéndose en una mala calidad del servicio prestado, así como en una gran competencia, lo que desata “guerras de precios”. ¿Lo valida?</p>	<p>Sí, han ido en aumento hasta la fecha.</p>	<p>No.</p>	<p>Si, 100%, el mundo de la aceituna es informal, es muy complejo el tema porque a los pequeños productores no les interesa formalizarse; al productor y al cosechador no les interesa estar formalizados.</p>	<p>Sí, es mucha la informalidad que hay, cerca del 70%.</p>

<p>Problemas derivados de escasa práctica de retornos de carga (problemas con las devoluciones del producto defectuoso).</p>	<p>Sí, pero sale muy caro retornar un contenedor</p>		<p>No hay retorno de carga.</p>	<p>no, pero si se da en la informalidad.</p>
<p>Escasa o nula integración del pequeño productor en la cadena de valor, el cual no dispone de información suficiente relativa al mercado. (solo pequeña empresa)</p>			<p>No, al productor pequeño no le interesa formalizar.</p>	<p>El pequeño productor prefiere la informalidad, por eso es nula su integración.</p>
<p>Mejorable imagen del organismo encargado de la supervisión y control de las actividades desarrolladas en el sector del transporte de carga (SUTRAN), por parte del sector privado, cuya imagen por parte del sector privado es de entidad recaudadora.</p>	<p>Sí, aunque por la labor de fiscalizar y los excesos, complica el proceso. Pedidos de sobornos.</p>	<p>No</p>	<p>Sí, 100% en 2 o 3 oportunidades nos agarraron con multas por error involuntario, hay una absoluta falta de competitividad</p>	<p>Sí, porque la SUTRAN, muchas veces en el área rural es muy distinto que, en la ciudad, ya que las unidades de transporte evitan pasar el control de la SUTRAN debido, a la aplicación propiamente de la multa. Debe haber más información de manera educativa antes de aplicar la reglamentación.</p>
<p>Bajos niveles de asociatividad generalizados.</p>	<p>Más que nada en productores y transportistas.</p>	<p>Sí, hay bajo nivel de asociatividad pero si existe.</p>	<p>Las asociaciones no funcionan porque falta la conciencia de objetivo común,</p>	<p>Sí, es muy bajo</p>

			pero la gente misma no quiere.	
Problemas derivados de huelgas de transportistas	Sí, y complican demasiado.	Más que nada la huelga de transportistas de personal, no del producto.	Si 100% , porque la planta de Lima se queda sin materia prima	Muy poco, en Tacna, salvo tema de frontera.
Inadecuado parque automotor (antiguo y obsoleto) que impide que la mercancía se traslade en condiciones óptimas para su conservación con reducida presencia de cadena de frío.	Sí, por la infraestructura vial.	No	No me centraría en el parque automotor , porque se van adaptando a las circunstancias , ya que el sector privado ha ido mejorando sus opciones en el parque automotor.	En Tacna, se ha modernizado el parque automotor, se ven camiones cada vez más nuevos, ha mejorado.
Red vial de acceso a las chacras o centros de producción rurales es deficiente y de mala calidad, con pavimento inadecuado (habitualmente trochas, y vías sin afirmar).	El acceso a las chacras es difícil para los vehículos pesados.	Sí, son un problema. Municipios sin presupuesto.	Si, considero que todo la red vial es defectuosa , e ineficiente por lo que nos demoramos una eternidad , por motivos de trafico también , por las vías de penetración, esta saturado el puerto con la vía de penetración. no se ha crecido en infraestructura vial , y lo que creas un cuello de botella .	La vía principal, que es el balneario de Tacna que es una doble via se ha incrementado enormemente, por lo precario de la vía , las trochas carrozables , se que las están arreglando , varios kilómetros, pero se debe realizar una mejora en la via principal.
Problemas de congestión en las cercanías de las grandes urbes (Lima, Arequipa...), puertos, así	Se generan cuellos de botella en Callao (Gambeta) y Óvalo Naranjal.	Sí, Ica tiene dos salidas, siendo una un camino de trocha y zona urbana. En Piura solo tiene el	Si, hay problemas en los tramos de Acari, Nazca y te demoras 1 hora o mas hay una carretera	En el tema de exportación casi no, porque hay unas vías que rodean al anillo rural. Podría mencionar una

<p>como en tramos de la Panamericana o Carretera Central (indicar cuales). A su vez, los numerosos tramos que cruzan zonas urbanas (indicar cuales) suponen un problema añadido de congestión que se traduce en un aumento de costes.</p>		<p>distrito de Castilla.</p>	<p>Panamericana pero no hay una vía de evitamiento y debería haber una vía de tres líneas para dar pase a los vehículos a dar mas avance; luego llegas a Ica y se demora más porque esta saturado de camiones, llegas al peaje de Yapuri y solo hay 2 personas atendiendo el peaje y tienes al peaje como un embudo .</p>	<p>sobrecarga la zona de Tacna hasta la zona de Perú Libre.</p>
<p>Problemas de seguridad, con frecuencia robos, con la consiguiente pérdida de carga. Esto obliga a contratar a patrullas de seguridad, elevando los costes. (En caso de que tengan el problema): ¿En qué zonas/ocasiones se producen los robos?</p>	<p>No se han sufrido robos pero sí accidentes, para lo cual contratan un seguro.</p>	<p>No han tenido robos.</p>	<p>No, porque la carga no es tan complicada, solo más cuidado en el Puerto de Callao.</p>	<p>No, nosotros no hemos tenido problemas de seguridad en la ruta que hacemos (la ruta de Yauca - Tacna-Yauca).</p>
<p>(SOLO SI REALIZAN ELLOS EL TRANSPORTE) Ausencia de una red de centros de estacionamiento para vehículos</p>			<p>Sí, porque todo lo que hay es sector privado, pero debe haber una iniciativa del estado.</p>	

pesados, que dispongan de instalaciones adecuadas para atender a las necesidades de los conductores (alimentación, higiene, descanso, talleres etc.).				
Inversión insuficiente en materia de infraestructuras, lo que provoca que éstas no estén en el estado adecuado. (SI INDICAN TRAMOS CONCRETOS, MEJOR).	Sí, por lo que debe haber mayor inversión en infraestructura a nivel interno.	Sí, vías de los municipios.	Si, falta la eficacia en la gestión del estado.	En buen estado si, pero no son las suficientes; la vía Tacna boca de rio está en buen estado y le dan mantenimiento, pero es insuficiente para la intensidad de circulación de vehículos.
Factores climáticos adversos: como el fenómeno del “niño”, inundaciones.	Sí, por lluvias que dañan la producción e inundaciones.	Sí, fenómeno del Niño.	Si.	Sí, el Niño trae sus consecuencias, al cambiar el clima evita que salgan buenas las cosechas.
Incremento de los estándares de calidad exigidos para la exportación.	No	No son un problema, pero si son un factor representativo en el costo. Por ejemplo, la FDA de USA pide requisitos muy altos.	No, porque nos permite mostrarnos una oportunidad que nos permite diferenciarnos para trabajar dentro de la formalidad	No, porque creemos que es muy sano para que seamos mas competitivos en el mercado internacional.
Incremento de la competencia a nivel internacional con la aparición de nuevos países productores.	Sí, la producción a gran escala.	Chile y USA son potencias pero también depende de la variedad de la Uva.	No, también es una oportunidad.	No lo veo como un problema; uno tiene que modernizarse y nos ayuda a reestructurarnos como Empresa.

<p>Variabilidad de precios internacionales.</p>	<p>Sí afecta.</p>	<p>No.</p>	<p>Si, siempre es un problema, porque hay que tener una buena lectura del mercado o de los factores para que no te sorprendan.</p>	<p>No, es muy variable el precio de la aceituna. El precio a nivel internacional es constante, pero el problema es a nivel del mercado nacional.</p>
<p>Disminución de la demanda de alimentos por efecto de la recesión mundial.</p>	<p>Sí</p>	<p>No se ha tenido disminución de la demanda.</p>	<p>Si, porque vivimos un mercado reducido y colapsado, por la pandemia en nuestra región América, va a empezar a fortalecer países de la Región , pero en todo problema que enfrentemos es una oportunidad, y un aprendizaje por lo que se ha quebrado la cadena de suministros y hay un colapso de precios, y ya no se va a ver a China como un gran abastecedor, el comercio mundial no puede depender de algunos países.</p>	<p>No, pero la pandemia en algunos sectores ha favorecido porque el encierro ha hecho que las personas consuman más.</p>
<p>Prácticas de dumping en el mercado exterior (subvenciones a la producción del país de origen; cadenas de textiles).</p>			<p>Sí, a nosotros no nos afecta pero afecta a otros sectores pero porque el comercio mundial lo va ir regulando ya que contratan gente con pésimas</p>	<p>En tema de Aceituna no veo que se dé.</p>

			condiciones en el mercado.	
¿Cuáles considera que son los 3 problemas más importantes que deben ser priorizados en la actualización del Plan de Servicios Logísticos?	<ul style="list-style-type: none"> - Infraestructura vial (ubicado en zonas altas, los vehículos no llegan) - Sobrecostos - Portuario (problemas de oleaje) 	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar las vías <ul style="list-style-type: none"> - Exceso de normatividad, trámites documentarios que se vuelve costoso - Mano de obra técnica. 	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de infraestructura - Informalidad (corrupción, corruptela) - Conectividad - Temas de Servicio de Comercio Exterior (puertos, aeropuertos, navieras) 	<ul style="list-style-type: none"> - Se necesita en el Perú un puerto en el Sur para la apertura de nuevos mercados. - La Carretera, la Costanera (Panamericana Antigua) hasta boca de Río. - Se debe usar un puerto en Arica, que ya debería estar en nuestras manos, pero a la fecha no se da.
¿Qué tendencias de mercado prevén o están ya experimentando y que afectarán a la operativa del sector?	Producciones en otras partes del mundo.	Las variedades del producto en el mercado, puede generar mermas porque la exportación es un contenedor completo.	<ul style="list-style-type: none"> - Crecimiento Económico del País - Incremento del costo del 50% en volumen 	Las restricciones para la sal, podría ser una tendencia del mercado, aun cuando se están viendo alternativas.
¿Existe alguna problemática que no haya sido abordada?	No.	La especialización en el área por mano de obra que requieren empresas que están ubicadas en provincias.	Tramitología, comparado con otros países en nuestro país es mas complicado	Error en las políticas de los Gobiernos, ya sea Regional o Municipal, dado que están tratando de asociar a los agricultores para que se vuelvan Exportadores, primero se deberían asociar para que se vuelvan productores. Para poder dar el segundo paso para la Exportación y esta se de manera

				ordenada y sostenible.
¿Utilizan algún tipo de software para la gestión de los procesos asociados a la manipulación y transporte de la mercancía?	Sí	Sí	Sí	Sí
- Indicar el proceso en el cual se emplea la tecnología (software) y el nombre de la herramienta	Procesamiento de requerimientos de clientes, Procesamiento de órdenes de compra, Sistemas de manejo de inventarios, Gestión con proveedores, Procesos administrativos	Sistemas de manejo de inventarios, Recepción de bienes y manejo de almacenes, Gestión con proveedores, Procesos administrativos, Seguimiento de la carga durante el transporte (track&trace)	Procesamiento de requerimientos de clientes, Procesamiento de órdenes de compra, Sistemas de manejo de inventarios, Recepción de bienes y manejo de almacenes, Gestión con proveedores, Procesos administrativos	Procesamiento de requerimientos de clientes, Procesamiento de órdenes de compra, Sistemas de manejo de inventarios, Recepción de bienes y manejo de almacenes, Gestión con proveedores, Procesos administrativos, Seguimiento de la carga durante el transporte (track&trace), Sistema Hazar.
- A cuánto asciende su costo anual medio (tanto de adquisición como de manejo)	USD 80 000 adquisición	USD 2MM	desconozco, el RP se compró en el 2012	Aproximadamente será un 2% del producto
- Necesidades tecnológicas que tengan y no hayan implementado aún.	Software de producción.	Proceso de implementación tecnológica.	Si, pero están resolviendo y utilizando archivos Excel.	Nosotros estamos a la vanguardia, pero por ejemplo se requiere una rellenadora por aceituna
¿Qué tipo de conectividad a internet	Fibra óptica	ADSL - Banca ancha	Lima: Modem; en Acari tenemos	Se dispone de 4G

disponen? (ADSL, fibra óptica, 3G, 4G, celular...)			módulos de Entel y Claro	
¿Cuáles de las siguientes nuevas tecnologías conoce? (SI/NO)	GPS, Plataformas Cloud, Big data, Inteligencia artificial, Plataformas digitales, Blockchain, Drones, Transport Management System (TMS)	GPS, Plataformas Cloud, Big data, Inteligencia artificial, Plataformas digitales, Blockchain, Internet of Things (IoT), Drones, Transport Management System (TMS)	Cobertura 5G, Open data, Inteligencia artificial, Plataformas digitales, Blockchain, Drones	Sistemas de Información Geográfica (GIS), GPS, Inteligencia artificial, Plataformas digitales, Internet of Things (IoT), Drones
¿Cuáles de las tecnologías que conoce cree que le podrían aportar mejoras de reducción de costes, reducción de tiempos y aumentar la calidad?	TMS, Drones	Pronóstico de la demanda y WMS. RFI	- Inteligencia Artificial - Implementar los Códigos QR - Fibra Óptica	- Banda ancha (internet)
¿Están aplicando alguna de ellas actualmente? ¿Cómo?	Big Data, GPS, Plataformas digitales, Cloud	Se aplicarán el otro año.	No, mas allá de RP , algo de data en la nube	- 4G
Sobre las que conoce y sabe que aportan mejoras y no aplica actualmente, ¿por qué no las aplica? ¿dónde/de qué manera cree que se podrían aplicar?		No se aplica por las inversiones. Se podría aplicar para la logística de entrada e inventarios.	Desconoce, se acaba de contratar una plana de gerentes para las mejoras.	Creo que el tema de costo de inversión se debería investigar más a fondo.

¿Pertenece a un grupo empresarial?		No	Sí	No
Indique su grupo empresarial:			PROOLIVO	No
¿Pertenece a una asociación gremial?		No	Sí	Sí
Indique la(s) asociación(es) gremial(es) a la(s) que pertenece:			-COMEX PERU, ADEX, PROOLIVO	Asociación de la Cámara de Comercio de Tacna , y de PROOLIVO
¿Cree que la burocracia pública en la gestión del transporte y la logística con la que Ud. se relaciona resulta eficaz? ¿Por qué?	Falta apoyo a gobiernos locales.	Sí es eficaz, da parámetros de calidad estándar.	No, falta mas identificación de parte del Gobierno como gestión pública, para todos los peruanos.	La empresa se relaciona muy poco con el tema de transporte, pero debe haber menos burocracia, es decir, descentralizado.
¿Cree que la comunicación entre su sector y el sector público resulta fluida? ¿Por qué? ¿Cómo cree que se podría mejorar?	Difícil comunicación	Sí, se puede mejorar. Estandarizarlo y un especialista cerca del exportador.	Si, todos los Ministerios que ven negocios; hay cierta respuesta, ha habido buena relación tanto de COMEX , como de ADEX, y se encuentran todos los Ministerios vinculados a Negocios, a nivel de PROOLIVO, si lo recibe es mas fluido.	No, porque no hay reciprocidad de parte del sector Publico; por ejemplo, con SUNAT, DIRESA.
¿Qué requeriría su sector por parte del Estado (económico, político,	Ayuda con la informalidad de diversas empresas incluso	Estabilidad política - Depende 100% del mercado internacional	Todo lo anterior, se le debe dar más confianza e inversiones más eficientes,	Debe de combatirse la informalidad, para ser competitivos

burocrático...) para mejorar su desempeño?	abusando de infantes.		rápidas y planificadas , este crecimiento no debe parar pero el gobierno debe generar la infraestructura que se requiera. Se deben tender puentes para que el Gobierno y la empresa Privada se beneficien para el bien común.	en todos los terrenos.
¿Considera que a nivel regional, provincial y local existe una asignación de presupuesto adecuado para las actuaciones de transporte y logística? ¿Por qué?	Desconoce.	No, porque es común que las municipalidades/ región no tengan proyectos de infraestructuras.	No, es insuficiente.	Si, porque veo en las vías que el tema de transporte está bien atendido.
¿Cree usted que una entidad u organización de encuentro y diálogo en el sector logístico y de carga, que reúna a las administraciones públicas y a los privados, puede funcionar en su región? ¿por qué?	Sería lo ideal pero no funciona, las empresas buscan su beneficio.	Sí	Si, porque se requiere en la medida de lo posible que empatícemos como usuarios de carreteras y como empresarios respecto a los problemas que tenemos que resolver juntos.	Si, porque de esa manera uno puede proyectar los distintos ámbitos para que sea beneficioso para todos.
Plataformas logísticas especializadas: IMPORTANCIA	5	4	4	5
Plataformas logísticas	3	2	2	3

especializadas: MADUREZ				
Sistemas de información compartidos entre agentes: IMPORTANCIA	5	4	4	5
Sistemas de información compartidos entre agentes: MADUREZ	1	2	3	3
Almacenes y depósitos: IMPORTANCIA	5	4	5	5
Almacenes y depósitos: MADUREZ	4	1	3	3
Idoneidad de los medios de transporte: IMPORTANCIA	5	5	4	5
Idoneidad de los medios de transporte: MADUREZ	5	3	3	4
Facilidades de los trámites aduaneros IMPORTANCIA	5	5	4	5
Facilidades de los trámites aduaneros MADUREZ	3	3	4	4
Visión estratégica de la cadena: IMPORTANCIA	5	5	5	5
Visión estratégica de la	3	4	4	4

cadena: MADUREZ				
Planificación de operaciones: IMPORTANCIA	5	5	4	5
Planificación de operaciones: MADUREZ	4	4	3	4
Cooperación a lo largo de la cadena logística: IMPORTANCIA	5	5	4	5
Cooperación a lo largo de la cadena logística: MADUREZ	4	2	3	3
Flexibilidad en condiciones de operación: IMPORTANCIA	5	5	5	5
Flexibilidad en condiciones de operación: MADUREZ	3	3	4	4
Prácticas en la gestión de inventarios: IMPORTANCIA	5	5	5	5
Prácticas en la gestión de inventarios: MADUREZ	5	3	3	4
Logística de retorno: IMPORTANCIA	5	1	3	5
Logística de retorno: MADUREZ	3	1	3	5

Capacidad de internacionalización (FOB, CIF): IMPORTANCIA	5	5	4	5
Capacidad de internacionalización (FOB, CIF): MADUREZ	5	4	3	3
Calidad del servicio (tiempo de respuesta): IMPORTANCIA	5	5	5	5
Calidad del servicio (tiempo de respuesta): MADUREZ	3	4	4	4
Grado de tercerización (confianza): IMPORTANCIA	5	5	4	5
Grado de tercerización (confianza): MADUREZ	3	3	3	3
Riesgos y beneficios compartidos: IMPORTANCIA	5	4	4	5
Riesgos y beneficios compartidos: MADUREZ	1	2	4	4
Existencia de contratos a medio y largo plazo: IMPORTANCIA	5	4	4	5
Existencia de contratos a medio y largo	5	2	3	4

plazo: MADUREZ				
Especialización por segmento: IMPORTANCIA	5	3	4	5
Especialización por segmento: MADUREZ	4	2	2	5
Margen para reducción de costos logísticos: IMPORTANCIA	5	5	4	5
Margen para reducción de costos logísticos: MADUREZ	4	3	3	3
% Coste transporte / Coste logístico total: IMPORTANCIA	5	2	3	5
% Coste transporte / Coste logístico total: MADUREZ	3	2	2	3
Penalizaciones por demoras: IMPORTANCIA	5	1	2	4
Penalizaciones por demoras: MADUREZ	5	1	2	4
Valoración costo logístico / valor producto: IMPORTANCIA	5	2	3	3
Valoración costo logístico /	4	4	2	2

valor producto: MADUREZ				
Problemas nuevos comentados por el entrevistado			Que sean tomados en cuenta la mayoría de los temas tratados a fin de la mejorar como sector privado.	Se deben mejorar e incrementar las vías y los accesos portuarios en nuestro país.
ID Cadena logística (Ej CL01)	CL-15	CL-07	CL-01	CL-01
Nombre cadena logística (Ej Aceituna)	Café	Uva	Aceituna	Aceituna
Propuestas por parte del entrevistado para resolver los problemas expuestos				Mejorar las políticas de Estado, principalmente descentralizarlas para que se llegue a cada región del país con mayor eficacia.

3. ANEXO 3. RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

El grado de relación del trabajo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible es el siguiente:

Objetivos de Desarrollo Sostenibles	Alto	Medio	Bajo	No Procede
ODS 1. Fin de la pobreza.				
ODS 2. Hambre cero.				
ODS 3. Salud y bienestar.				
ODS 4. Educación de calidad.				
ODS 5. Igualdad de género.				
ODS 6. Agua limpia y saneamiento.				
ODS 7. Energía asequible y no contaminante.				
ODS 8. Trabajo decente y crecimiento económico.				
ODS 9. Industria, innovación e infraestructuras.				
ODS 10. Reducción de las desigualdades.				
ODS 11. Ciudades y comunidades sostenibles.				
ODS 12. Producción y consumo responsables.				
ODS 13. Acción por el clima.				
ODS 14. Vida submarina.				
ODS 15. Vida de ecosistemas terrestres.				
ODS 16. Paz, justicia e instituciones sólidas.				
ODS 17. Alianzas para lograr objetivos.				

El presente trabajo, mediante una actualización del Plan nacional de Servicios Logísticos del Perú, se enmarca plenamente dentro de varios ODS: un sistema logístico más eficiente a escala nacional implica una mejora sustancial de las infraestructuras, con una inversión certera y equitativa en todo el territorio, igualando las oportunidades de Costa, Sierra y Selva. Esto implica por tanto un compromiso directo con el ODS 9, pero de forma colateral se fomentan los ODS 10, 11 y 12.

Un sistema logístico eficiente y con estándares de calidad más altos permitiría en un futuro explotar al máximo todos los productos de gran calidad del Perú, que no exprimen todo su potencial en la actualidad por culpa de la informalidad y la falta de

infraestructuras y controles exhaustivos de calidad y certificación. Perú tiene el potencial para afianzarse en el medio plazo como uno de los grandes exportadores a nivel mundial, y esto se reflejaría inevitablemente en un crecimiento económico importante, así como un empleo más formalizado y con mayores garantías para asegurar esa posición exportadora, puntos que representan perfectamente el ODS 8. Este cumplimiento del ODS 8 repercute en menor medida en los ODS 1, 2 y 3, debido a una mejora en el nivel de vida en la nación.

Adicionalmente, una estandarización de la calidad necesaria en los procesos y la mejora propuesta en las infraestructuras del Perú repercutirían positivamente en el cumplimiento de los ODS 4, 5 y 6. Del mismo modo, las medidas de aumento de calidad en los procesos (como por ejemplo la renovación del parque automotor) junto con el aumento en la eficiencia de las cadenas productivas se enmarcan en el ODS 7 en el camino hacia una menor contaminación y una menor demanda y mejor acceso respecto a la energía.

Por otra parte, una descentralización de las infraestructuras de transporte que descongestione Lima Metropolitana y Callao puede influir positivamente en el impacto sobre el territorio y el medioambiente (ODS 13, 14 y 15).

Por último, un Plan de esta envergadura implica a un número muy extenso de organismos gubernamentales, gremios, asociaciones e instituciones y su éxito depende en una gran medida de la calidad de la comunicación, colaboración y alianzas que se puedan alcanzar entre ellos (ODS 17); esto redundará del mismo modo en la necesidad de estabilidad, paz, justicia y unas instituciones sólidas en el Perú (ODS 16).