

El plan nacional de desarrollo logístico permitirá duplicar las exportaciones

La estrategia debe ser a largo plazo y no solo contemplar el desarrollo de infraestructura terrestre

COMERCIO EXTERIOR

DARWIN CRUZ FIESTAS

El Gobierno Peruano se ha planteado el reto de duplicar las exportaciones y triplicar los envíos de productos con valor agregado hacia el 2016. Pero aquí surge la pregunta: ¿Qué tan preparado está el país para cumplir ese reto?

José Caballero, docente de la Maestría de Supply Chain Management de la Escuela de Administración de Negocios (ESÁN), asegura que si bien el comercio exterior del Perú ha ido creciendo, este podría estancarse si no se elabora lo más pronto posible un plan nacional logístico, que asegure el ingreso y salida de mercancías de una manera eficiente.

Los esfuerzos por elaborar este plan, que no es otro que crear infraestructura –cuyo déficit ronda los US\$41.000 millones– a lo largo de todos los eslabones de la cadena logística, están dispersos y privilegian el desarrollo de infraestructura terrestre.

POSICIÓN
El Perú se ubica en el puesto 67 del índice de competitividad logística del Banco Mundial

“Hace poco se anunció que el Estado invertirá US\$10.360 millones en infraestructura, pero el grueso de esa suma lo destinará a la pavimentación de caminos. ¿Qué va a pasar con los puertos marítimos y fluviales, así como los ferrocarriles y los aeropuertos?”, se pregunta el profesor de ESÁN.

En tanto, Alexis Marquina, gerente general de



CONGESTIONADO. Los trabajos en la Av. Gambeta en el Callao no son suficientes para agilizar el transporte de carga.

Transportes Marfor, comparte esta preocupación y asegura que la ausencia de este plan contribuye a que los costos logísticos en el país representen más del 33% del PBI nacional, mientras que en Chile llegan al 14%. “Eso nos hace perder competitividad”, afirma.

Y tiene razón, de acuerdo con el índice de competitividad logística del Banco Mundial, el Perú se ubicó en el puesto 67 en el ranking del 2010. Este resultado representó un retroceso de ocho puntos comparado con los resultados obtenidos en el 2007.

Posibles soluciones

José Caballero afirma que si el Perú comienza a tomar en serio el desarrollo portuario, aeroportuario y ferroviario, el país podrá incrementar su competitividad logística. “En palabras sim-

PASOS NECESARIOS

PLATAFORMAS

De acuerdo con José Caballero, se deberían desarrollar plataformas logísticas en las regiones donde el plan estratégico nacional exportador, elaborado por el Ministerio de Comercio Exterior, haya encontrado potencial exportador.

COMPONENTES

Lo que deberían contener estas plataformas logísticas serían centros de frío, almacenes, entre otras cosas necesarias para su salida del país.

ESPECIALIZACIÓN

Según Alexis Marquina, el sector logístico necesita personal especializado, porque solo el 10% de los trabajadores está capacitado. El resto proviene de carreras como Ingeniería Industrial.

ples, crear un sistema integrado multimodal”, afirma.

En ese sentido, explica que, por ejemplo en el Perú debería desarrollarse el cabotaje, es decir el transporte de carga entre puertos de un mismo país. “Pero no existe porque no se quiere invertir en ello. En su lugar prefieren el transporte terrestre y eso genera congestión”, afirma el especialista.

El consultor internacional en logística comercial global Alberto Ruibal –quien participó esta semana de la feria Perú Cargo Week– agrega que no solo hay que conectar los puertos marítimos entre sí, sino también comunicarlos con los fluviales para que la carga nacional salga hacia el Atlántico a través de Brasil y llegue a Asia.

Otro tema, según Ruibal, es el aprovechamiento de los dos megapuertos

naturales que tiene el país: Bayóvary Marcona. “Si pensamos a largo plazo, nos daremos cuenta de que serán más que útiles”, dice.

Unificar planes

El viceministro de Transportes, Alejandro Chang, dice que el Perú busca desarrollar un nuevo enfoque de gestión logística y que para eso se impulsa el desarrollo vial del país.

“Tenemos como reto dejar el 85% de la red nacional vial pavimentada hacia el 2016, pero también buscaremos desarrollar un planeamiento multimodal a largo plazo”, dice.

Eduardo Ferreyros, gerente general de Cómex, dice que si el objetivo del gobierno es que el comercio internacional se desarrolle se debe planificar a largo plazo, “de lo contrario el transporte colapsará”.

PUNTO DE VISTA

“El desarrollo debe ser integral”

CARLOS AUGUSTO DAMMERT
Presidente del directorio de CLI



Es más que evidente que el Perú necesita un plan nacional de largo plazo que le permita desarrollar infraestructura, no solo para el comercio exterior e interior, sino para la movilización de las personas.

Ahora, si nos centramos en el movimiento de bienes debemos comenzar por atender la infraestructura portuaria. Si bien en el Callao y Paita ya se comenzaron con los trabajos de mejora y ampliación, es necesario complementar esta infraestructura con puertos que sirvan de puente. Por el norte debería habilitarse un puerto entre Casma y Trujillo por el sur se debe potenciar el de Matarani y, si se opta por el de Marcona, se debe asegurar el desarrollo de la petroquímica para que sea rentable.

También la avenida Gambeta debería ser de tres carriles de ida y vuelta. No de dos.

También se tiene que desarrollar el transporte ferroviario de carga y personas, como existe en grandes ciudades.

Además, deberíamos tener un tren que una Lima y Huacho y otro que una Lima con Cañete. El desarrollo debe ser integral.

DOMINGO CRIBALDI