



Jorge Pérez,
representante
de Dinnet.



Stéfano Párraga,
representante
de Triton
Transports.

En esta coyuntura, adicionalmente, las empresas deben trabajar en optimizar la asignación de sus activos, lo que implica en muchos casos actividades logísticas que si se hacen de manera eficiente, permite la captura de importantes ahorros.

Asimismo, para Jorge Pérez, gerente comercial de Dinnet, toda industria peruana requiere de servicios logísticos, tanto si son empresas de servicios o de manufacturas. El contar con costos logísticos competitivos es vital para la competitividad de las industrias en general.

En el Perú tenemos una agenda pendiente por mejorar en lo que respecta a la infraestructura logística.

Evolución del servicio logístico

Para Jorge Pérez de Dinnet, hace 10 o 15 años los servicios logísticos se ofrecían en general por varias empresas o actores con baja integración en los servicios logísticos. Hoy en día la tendencia es ofrecer servicios integrados a lo largo de toda la cadena. Los clientes no desean gestionar su cadena con múltiple actores, sino la centralización en unos pocos (Oneface).

Para Jorge Heyne de Neptunia, el sector contó durante décadas con un déficit de infraestructura, lo que se tradujo en una escasa oferta de áreas y tecnología, para una demanda creciente de servicios logísticos, producto del crecimiento del comercio exterior en el Perú.

Desde hace algunos años el Estado peruano ha iniciado la reducción del déficit de infraestructura, por ejemplo la infraestructura portuaria en el Callao, concesionando los muelles del

sur y norte a dos empresas transnacionales especializadas en la gestión de puertos: DPWorld (muelle sur) y APMTerminals (muelle norte).

En sus orígenes las operaciones de Neptunia se orientaban exclusivamente a ofrecer servicios para las líneas navieras, y si bien estos siguen siendo una parte importante de las actividades de la compañía, desde hace 10 años, Neptunia ha venido ampliando su gama de servicios para convertirse en un operador logístico que ofrece soluciones integrales a sus clientes a través de una venta consultiva que busca generar eficiencias a sus operaciones, lo cual implica tener un alto grado de especialización en función a la industria y requerimientos del cliente. Esto ha permitido, entre otros frentes, diversificar los negocios y tener un alto posicionamiento en servicios de almacenaje y distribución, y desarrollar servicios logísticos en la industria de hidrocarburos y petróleo. Contamos con activos e infraestructura que nos brindan las capacidades para atender requerimientos logísticos en diferentes a empresas de diferentes sectores económicos a lo largo de toda su cadena de abastecimientos en todo el territorio nacional. Como ejemplo, una de nuestras unidades de negocios es la relacionada a la Carga de Proyectos, que contempla recibir la carga importada, consolidarla con proveedores locales y hacer la logística de abastecimiento hacia los lotes petroleros o los proyectos mineros.

Deficiencias logísticas

Según Heyne, son tres las principales

dificultades que enfrentan quienes ejecutan las operaciones logísticas: los desafíos que nos presenta nuestra geografía, la alta informalidad del mercado de transporte y el déficit de infraestructura logística. Respecto a la informalidad en el transporte esta no sólo afecta por ser una competencia desleal sino porque al compartir las mismas vías nos genera riesgos operativos.

Asimismo, para Pérez, el principal es la brecha de infraestructura, que en nuestro país según últimos cálculos llega hasta los USD MM 80,000. La deficiencia en carreteras, ferrocarriles, puertos fluviales al interior del país se hace necesaria para mejorar nuestros costos logísticos.

Diferencia logística

Para el representante de Dinnet, el costo logístico en el Perú asciende a 34% del valor del producto, en Chile es del 17% del valor del producto y en los países de la OCDE es del 7% aproximadamente. Esto nos muestra la enorme brecha entre la competitividad logística entre nuestros países.

En Chile la infraestructura de carreteras tiene una cobertura de su territorio mucho mayor que en el Perú, cuentan con carreteras con dos carriles por sentido en muchas de sus vías longitudinales. En el Perú estamos muy retrasados en este aspecto. En el tema de puertos, salvo los puertos del Callao, Matarani y Paita, falta el impulso a los puertos del interior. También es crítico el acceso al puerto del Callao. En ese sentido hay algunas alternativas como los puertos secos o antepuertos, pero a la fecha no hay ninguna acción concreta en ese sentido.