

PERLOG

PERFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA

PERÚ

Título: PEFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)

PERÚ

Depósito legal: lf74320153203671

ISBN: 978-980-422-025-8

Editor: CAF

Vicepresidencia de Infraestructura

Antonio J. Sosa, Vicepresidente Corporativo

Autor: Rafael Farromeque Quiroz, Especialista Senior

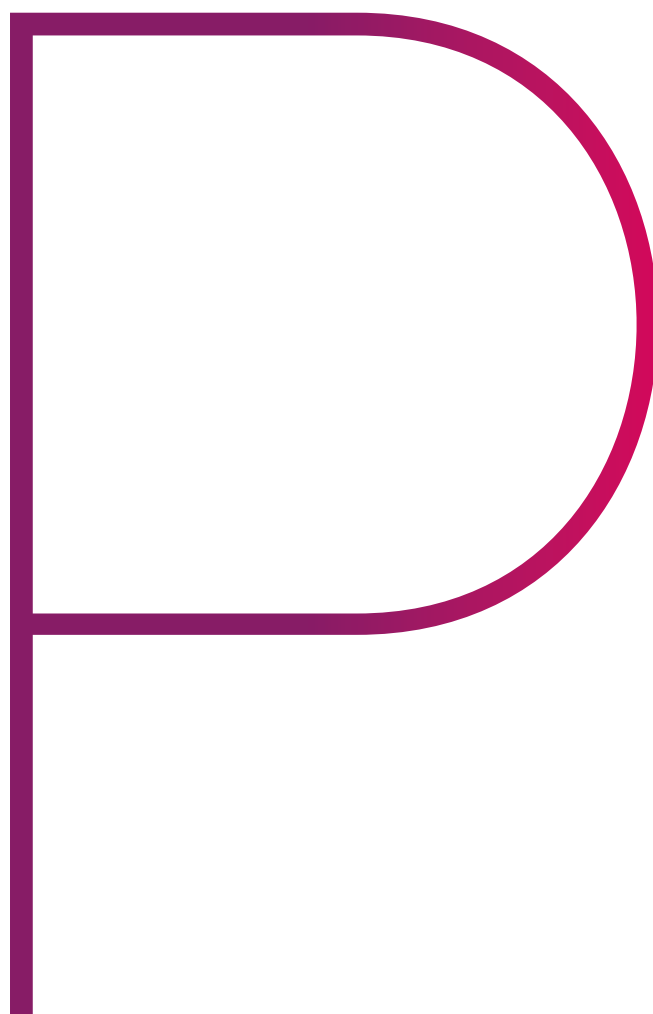
Colaboradores: Felipe Manchón Contreras, SPIM S.L.

Diseño gráfico e impresión: Gatos Gemelos Comunicación

Las ideas y planteamientos contenidos en la presente edición son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no comprometen la posición oficial de CAF.

La versión digital de este libro se encuentra en: scioteca.caf.com

© 2016 Corporación Andina de Fomento Todos los derechos reservados



PERFIL LOGÍSTICO DE PERÚ



EL PERFIL LOGÍSTICO DE PERÚ EN EL MARCO DEL PERFIL LOGÍSTICO
DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)



INTRODUCCIÓN AL PERFIL LOGÍSTICO DE PERÚ

El Perfil Logístico de Perú en el marco del Perfil Logístico de América Latina (PERLOG)

CAF –Banco de Desarrollo de América Latina– apoya a los países de la región en el desarrollo de nuevos planes, proyectos y programas orientados a intervenir en todos los elementos que componen los sistemas logísticos nacionales.

En este contexto, **CAF** creó el **Programa de Desarrollo Logístico Regional para América Latina (CAF-LOGRA)** cuyo objetivo es identificar, analizar, promover, realizar y difundir proyectos y programas que contribuyan al desarrollo y desempeño competitivo de los sistemas logísticos nacionales en la región en sus ámbitos económicos, sociales, sectoriales y medioambientales.

Como punto de partida para el **CAF-LOGRA** se elaboró el **“Perfil Logístico de América Latina” (PERLOG)**, que aporta el análisis de la situación actual y el desarrollo potencial a futuro del Sistema Logístico Regional

Latinoamericano, bajo un enfoque de sistema logístico conformado por los siguientes elementos: infraestructura, servicios, procesos, sistemas de información, capacidades de gestión, institucionalidad y regulación.

En su primera etapa (2014), **PERLOG** se complementa con los perfiles logísticos más detallados de ocho países de la región (Bolivia, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay).

En la elaboración del **Perfil Logístico de Perú** se ha partido de un conjunto de documentos, planes y análisis precedentes. Estos han sido sistematizados desde una óptica regional, estableciendo la referencia con los demás países estudiados, para así contribuir a avanzar en una visión integradora de la logística de América Latina.

Estructura del Perfil Logístico de Perú

Perfil socioeconómico
Página 5

Desempeño logístico
Página 12

Perfil de Comercio Exterior
Página 6

Formulación de ambiciones estratégicas
Página 13

Sistema Logístico de Perú
Página 8

Lineamientos estratégicos de Perú
Página 14

Estructura funcional de Perú
Página 10

Indicadores cumplimiento lineamientos estratégicos
Página 16

Hoja de ruta logística de Perú
Página 18

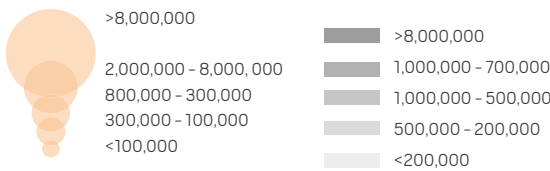
PERFIL SOCIOECONÓMICO DE PERÚ

Territorio y población

En la franja costera peruana, que representa el 7,5% del territorio nacional, vive el 54,6% de la población del país.

Perú es el quinto país con mayor población de América Latina y el Caribe. Sus 30,8 millones de habitantes se reparten principalmente en el departamento de Lima (30,8% del total), en el de Piura (6,1%) y en el de La Libertad (5,9%).

El país es atravesado de norte a sur por la Cordillera de los Andes, dejando en su parte oriental la zona de selva amazónica, y en el occidente la región costera. Dispone de una superficie total de 1,29 millones de km² y alrededor de 3.080 km de costa.



Fuente: Elaboración propia con base en Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

Economía

Perú, con un crecimiento del 6,4% anual en la última década, es la nación con un mayor desarrollo económico de la región en estudio.

Su estabilidad macroeconómica le ha permitido reducir sus desigualdades socioeconómicas internas. El departamento de Lima se posiciona como la región del país que más aporta al PIB nacional, con un peso del 48,2% en 2012.

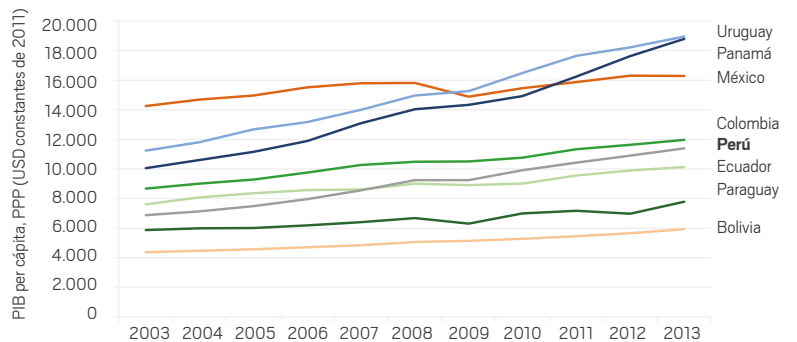
La economía de Perú está basada principalmente en el sector servicios y en el industrial, los cuales representan un 55,8% y un 36,8% de la totalidad del PIB, respectivamente. Destaca la actividad manufacturera (15,1% del total nacional), el comercio (11,0%) y la extracción de minerales (9,5%).

Perú presenta muy buenas condiciones como destino de inversiones.

En el ranking Doing Business, Perú se encuentra en la posición 42 de un total de 189 países en 2014, muy por encima del promedio de América Latina y el Caribe.

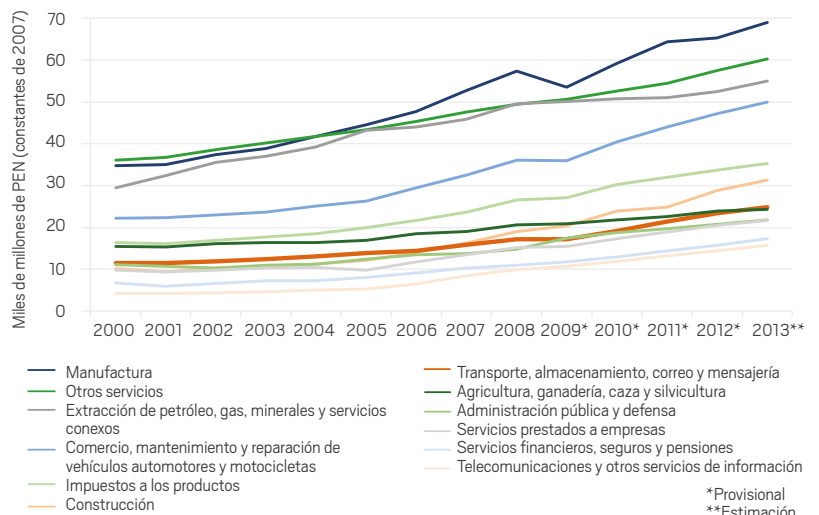
La protección a los inversores es un punto fuerte de Perú, gracias a las distintas regulaciones que inciden en la transparencia de las organizaciones peruanas. El acceso al crédito y la facilidad de registrar una nueva propiedad refuerzan el entorno comercial del país.

Evolución del PIB per cápita de Perú y países de la región



Fuente: Elaboración propia con base en WDI

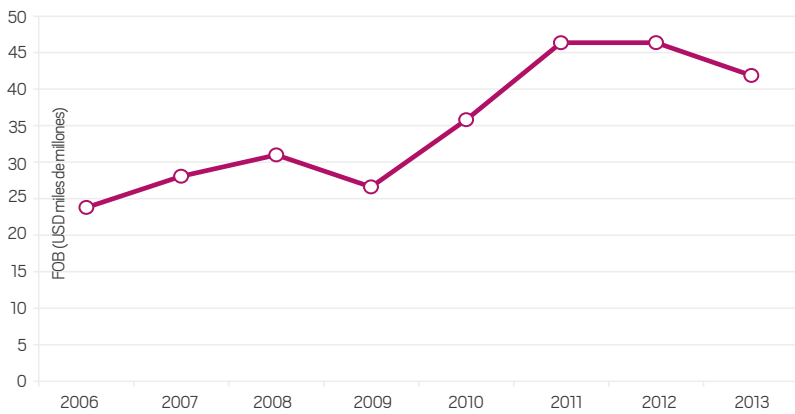
Evolución del PIB constante por principales actividades productivas



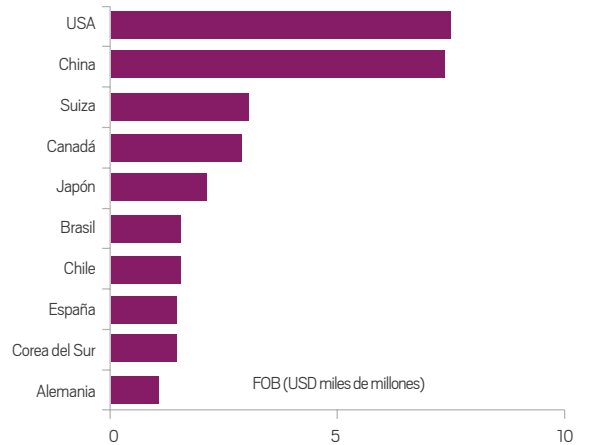
Fuente: Elaboración propia con base en Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

PERFIL DE COMERCIO EXTERIOR DE PERÚ

Exportaciones de Perú hasta 2013

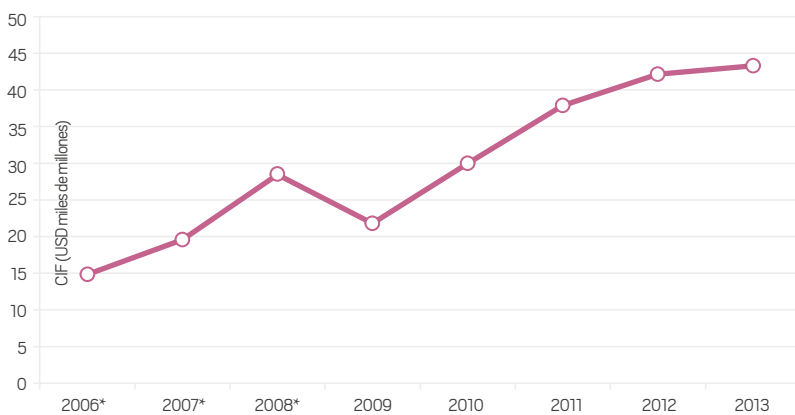


Principales países, 2013

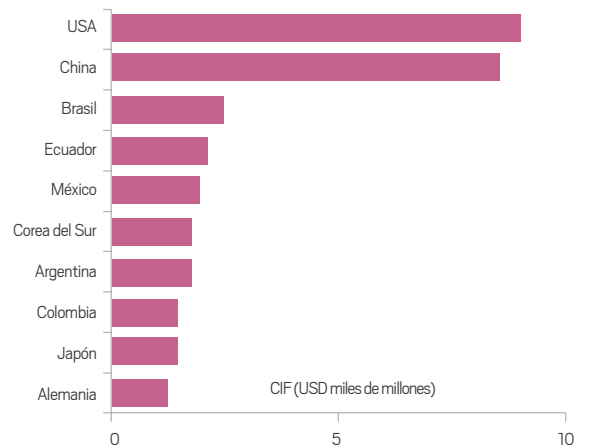


Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) y Superintendencia Nacional de Aduanas y de administración Tributaria (SUNAT)

Importaciones de Perú hasta 2013

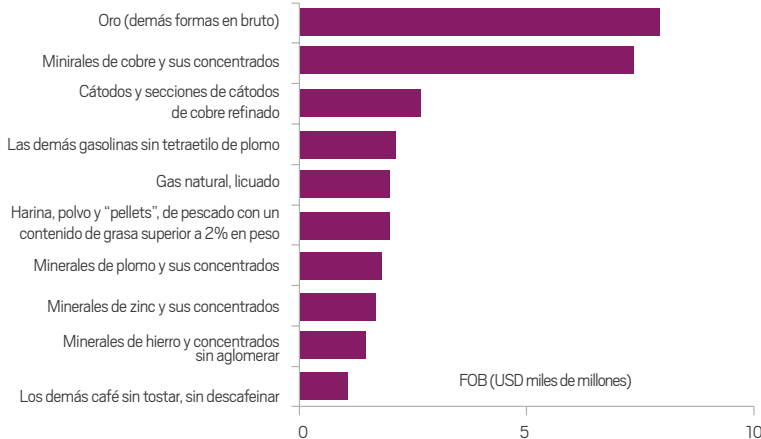


Principales países, 2013

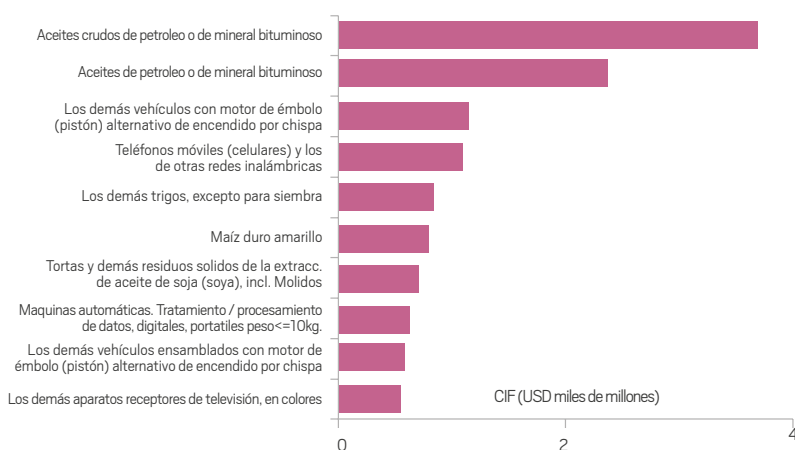


Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) y Superintendencia Nacional de Aduanas y de administración Tributaria (SUNAT)

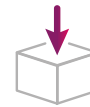
Principales productos, 2013



Principales productos, 2013



USD 41,8 miles de millones
Exportaciones 2013



USD 43,3 miles de millones
Importaciones 2013



9,8%
Crecimiento anual exportaciones 2003-2013



18,8%
Crecimiento anual importaciones 2003-2013



42
Ranking Doing Business 2014 (189 países)

Comercio exterior peruano: una balanza equilibrada

En 2013, el comercio exterior peruano registró USD 41,87 miles de millones (FOB) en exportaciones y USD 43,29 miles de millones (CIF).

Los principales productos exportados derivan de la extracción minera y petrolífera del país.

Con respecto al comercio exterior, las exportaciones peruanas registraron un crecimiento significativo (promedio anual del 9,8%), a pesar de mostrar una evolución irregular en los últimos años. El producto más exportado fue el oro en bruto, seguido por los minerales del cobre y sus concentrados. Los principales países receptores de los productos peruanos son Estados Unidos (USD 7,39 miles de millones en 2013) y China (USD 7,34 miles de millones).

Las importaciones peruanas han experimentado un crecimiento muy elevado, con una tasa anual del 18,8%.

Los aceites de petróleo o de mineral bituminoso son los productos más importados. Al igual que sucede con las exportaciones, los países de los cuales Perú importa una mayor cantidad de productos son Estados Unidos y China.

SISTEMA LOGÍSTICO DE PERÚ

El sistema de transporte y logística de Perú presenta problemas de conectividad, reducida oferta de servicios de valor añadido y elevados costos.

Perú está equipado con buenos aeropuertos, puertos, carreteras y ferrovías. Sin embargo, hay muchas oportunidades para mejorar la infraestructura en transporte. El gobierno peruano ha realizado fuertes inversiones, principalmente en infraestructura vial. Al mismo tiempo, la inversión privada ha aportado muchos recursos para el desarrollo de la infraestructura de transporte en los últimos años, especialmente en carreteras y aeropuertos.

Infraestructuras lineales

Red vial: notable mejora e importantes previsiones de inversión público-privada.

La red vial del Perú cuenta con 84.750 km construidos y está organizada en tres sub-redes: nacional, departamental y rural. En el período 2012-2016, el MTC prevé la ejecución de 7.270 km de carreteras pavimentadas, con la participación del sector público y el privado. Hacia el 2016 se espera que el 85% de la Red Vial Nacional esté pavimentada, y el 100% con mantenimiento y servicios que aseguren la transitabilidad.

Tráfico ferroviario de carga en disminución, con proyectos de ampliación de la red

El tráfico de carga ferroviaria se ha reducido en un 15% en los últimos cinco años. Sin embargo, existen previsiones de mejora del sector ferroviario. El desarrollo de los corredores transnacionales Perú-Brasil IIRSA va a suponer una oportunidad de desarrollo y mejora del sistema multimodal, escasamente desarrollado en la actualidad.

Transporte fluvial: un potencial escasamente utilizado

El Proyecto Hidrovía Amazónica, que forma parte de los Ejes de Integración y Desarrollo-IIRSA, pretende mejorar las condiciones de navegabilidad e impulsar este modo.

Infraestructuras nodales

El Puerto del Callao concentra el 76% de la carga marítima nacional. En movimiento de contenedores se sitúa entre los siete principales puertos de América Latina y el Caribe.

Perú cuenta con importantes previsiones de desarrollo de infraestructuras y servicios logísticos en los puertos marítimos, principalmente en el puerto de Lima-El Callao. El gobierno peruano aspira convertirlo en un centro logístico y en un eje promotor del comercio exterior, así como extender esta idea a la zona sur del país. Recientemente se han constituido las Autoridades Regionales Portuarias (APR), organismos descentralizados con el objetivo de lograr un desarrollo regional armonizado con el desarrollo portuario.

La carga aérea, básicamente internacional, se ha duplicado en los últimos 10 años.

Prácticamente, la totalidad del tráfico aéreo de carga internacional se moviliza en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima-El Callao.

En la actualidad no existe ninguna plataforma logística en funcionamiento en el Perú, pero existen iniciativas con distintos grados de desarrollo.

Las principales plataformas logísticas están incluidas en el Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos y de Transporte del Gobierno Peruano.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MTC

ESTRUCTURA LOGÍSTICA FUNCIONAL DE PERÚ

Nodos logísticos

Nodo primario nacional: domina la logística del país.

Lima-El Callao.

Nodos emergentes: con peso poblacional y centros de distribución y consolidación de mercancías a escala nacional.

Arequipa.

Nodos intermedios de distribución: actúan como ámbitos intermedios entre los nodos primarios y secundarios.

En el norte: Trujillo, Tarapoto, Chiclayo, y el eje Paita-Piura.

En el sur: Cusco y Juliaca.

Nodos de comercio exterior: puertos, aeropuertos y centros fronterizos con flujos de comercio estables y significativos.

- **Nodos portuarios** de Lima-El Callao, Paita, Matarani e Ilo.
- **Nodo aeroportuario** de Lima-El Callao.
- **Nodo transfronterizo** de Tacna-Arica.

Ámbitos logísticos

Ámbito logístico nacional: relaciones entre nodos de la costa norte, costa central y a lo largo de la costa sur, incluyendo desde Arequipa hasta el nodo Juliaca-Puno.

Ámbitos logísticos secundarios: Paita-Piura, el ámbito encabezado por los núcleos de Chiclayo y Trujillo, abarcando Chimbote, Cajamarca y sus núcleos colindantes, ámbito norte amazónico con los núcleos Tarapoto e Iquitos, ámbito sierra central, ámbitos del sur con Arequipa como núcleo y puertos del sur, nodo Tacna-Arica, ámbito Juliaca-Puno-Desaguadero, y ámbito Cusco y entorno.

Corredores logísticos

Corredor estructurante de carácter nacional: sobre el cual está situado Lima, organiza la logística de carga de norte a sur a través del eje costero.

Corredor del sur del Perú: con Arequipa como principal, y sus nodos complementarios de Juliaca-Puno y Cusco.

Otros corredores de articulación territorial este-oeste: corredor Chiclayo-Chachapoyas-Tarapoto-Iquitos que se complementa con la conexión de Paita-Piura con Yurimaguas (IIRSA Norte).

La estructura logística de Perú estaría constituida por los siguientes sistemas

La logística de valor añadido se concentra en el nodo de Lima-El Callao

Además de contar con la mayor concentración de población, Lima es el departamento más industrializado y comercial del país (en 2012 aportaba más del 48% del valor añadido bruto nacional). La dinámica de esta gran concentración agudiza el riesgo de “dualización” logística en el país, en contraste con una logística interior más retrasada.

Ámbitos logísticos del sur del Perú

El nodo de Arequipa juega un rol redistribuidor de las importaciones que llegan del Callao. Destacan también el

nodo portuario de Matarani y el sub-nodo de Tacna, en interrelación con Arica.

Ámbito logístico del norte del Perú

El nodo logístico de Paita-Piura aglomera la logística de valor añadido. Chiclayo y Trujillo son relevantes nodos de distribución. Ámbitos logísticos de la Sierra y la Selva Central. Huancayo, Junín, Huánuco y la extensión hasta Pucallpa son los ámbitos que articulan la logística en la zona de Sierra.

Nodos logísticos, relaciones funcionales y ámbitos logísticos



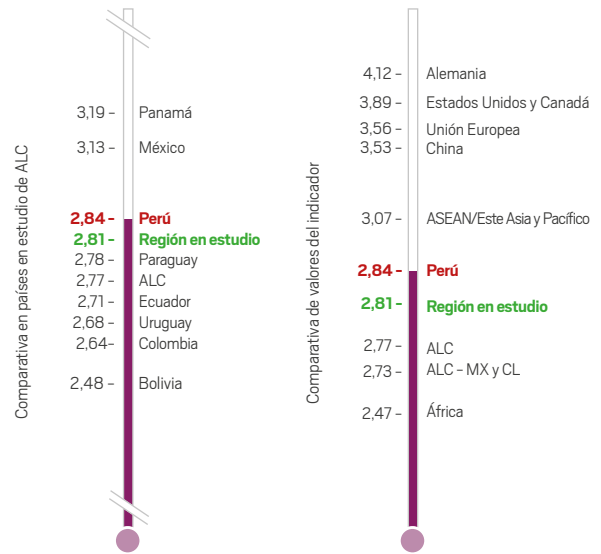
Fuente: Elaboración propia con base en la revisión y consulta de varias fuentes

DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE PERÚ

El desempeño logístico de Perú presenta resultados con puntuaciones próximas o ligeramente superiores al promedio de América Latina y el Caribe, y de la región en estudio.

Posición comparativa de Perú respecto al indicador Índice de Desempeño Logístico (LPI)

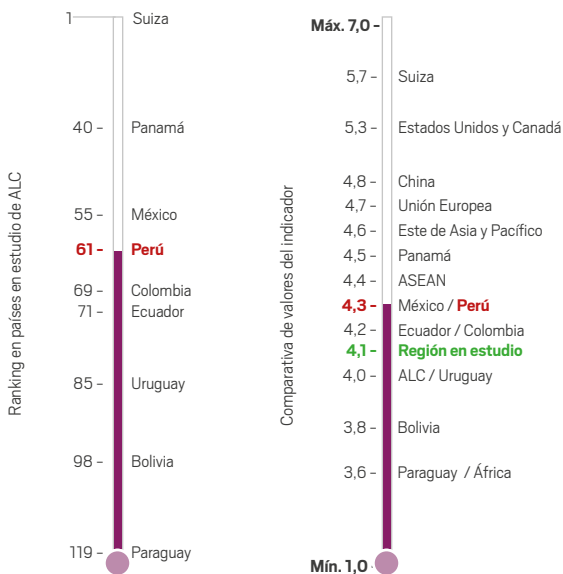
Índice de Desempeño Logístico (LPI)-2,84 (2014): Perú obtiene una puntuación relativamente baja en los distintos años de evaluación. Para mejorar su calificación, el país debe superar las siguientes dificultades: transparencia en el mercado logístico, mejora de las infraestructuras y la seguridad vial, formación del capital humano e inversión en software logístico para optimizar procesos.



Fuente: Elaboración propia con base en WDI (BM)

Posición comparativa de Perú respecto al indicador Índice de Competitividad Global (GCI)

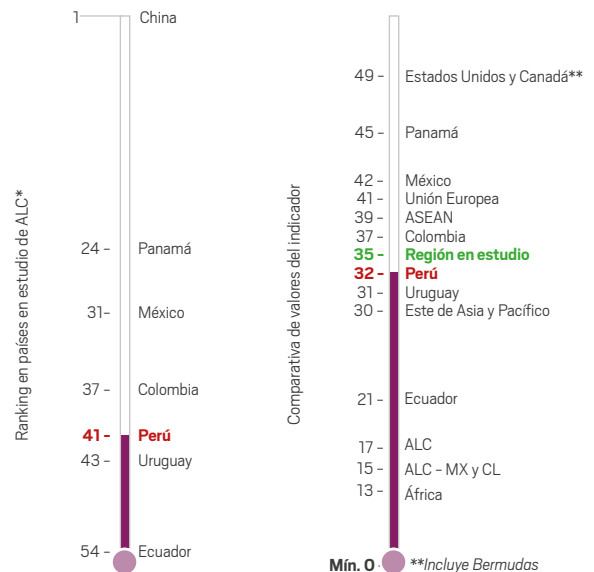
Índice de Competitividad Global (GCI)-4,251 (2013): Perú se sitúa en la posición 61 a escala global, con puntuaciones próximas a las obtenidas por la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) (4,445) y por encima de la media de ALC (4,011).



Fuente: Elaboración propia con base en World Economic Forum

Posición comparativa de Perú respecto al indicador Índice de Conectividad Marítima (LSCI)

Índice de Conectividad Marítima (LSCI) – 32,84 (2013): Perú se ubica por encima del obtenido por las regiones del Este de Asia y Pacífico (30,51) y América Latina y el Caribe (16,48), pero por debajo de las principales zonas económicas. A escala regional es superado por Panamá, México y Colombia, así como por la media de la región.



*No existen datos para Paraguay y Bolivia

Fuente: Elaboración propia con base en WDI y UNCTAD data center

FORMULACIÓN DE AMBICIONES LOGÍSTICAS DE PERÚ

Ambición estratégica de Perú¹

Llegar a ser un *hub* subregional, con Lima-El Callao como nodo estructurante de la fachada sur del Pacífico (hacia Bolivia, norte de Chile y Brasil)



Visión estratégica

Fortalecer la estructura logística interior del país, sobre los ejes de la optimización del gran nodo de Lima-El Callao, la integración de su sistema con dicho nodo, la modernización de su sector carretero y el desarrollo de servicios logísticos de valor añadido, para potenciar a

medio y largo plazo su protagonismo como *hub* subregional. Con Lima-El Callao, como gran nodo de la fachada sur del Pacífico, también debe fortalecer sus relaciones comerciales con Bolivia, así como con el norte de Chile y Brasil.

Avances y oportunidades de Perú en los tres niveles de ambición:

Respecto al Nivel 1 – competitividad interna-país	Respecto al Nivel 2 – estrategias de tránsitos	Respecto al Nivel 3 – estrategias de hub logístico
<ul style="list-style-type: none"> El desarrollo infraestructural sigue siendo un factor clave en el Perú, con notables avances. Rezago en la implantación de zonas logísticas especializadas. Oportunidad para el desarrollo de servicios logísticos y de transporte de valor añadido. Necesidad de formalización del sector transporte atomizado. 	<ul style="list-style-type: none"> Perú ha conseguido incluir en su <i>hinterland</i> directo la atención de mercados regionales, en especial Bolivia. Existe un nivel de prestatarios de servicios logísticos de clase mundial que han conseguido expandir su actividad a los mercados vecinos. 	<ul style="list-style-type: none"> Perú no ha incursionado todavía en este nivel de ambición logística, si bien –en términos de planificación– sí se visiona como estrategia a futuro.

Posicionamiento estratégico de Perú

<ul style="list-style-type: none"> La base de partida de esta estrategia es el alto potencial del nodo logístico de Lima-El Callao con el fin de jugar un rol protagonista a escala subregional, si desarrolla los lineamientos para superar sus limitaciones. 	<p>Principales retos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fortalecer la estructura logística interior del país con el nodo Lima-El Callao como motor. Modernizar el sector carretero y desarrollar los servicios logísticos de valor añadido.
---	---

Nota1: El concepto de ambiciones estratégicas, con tres niveles y dos subniveles, se encuentra definido en el documento *IDEAL 2013* y se adopta como criterio general en el Perfil Logístico Regional de América Latina (PERLOG).

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE PERÚ

PERLOG ha definido –en el despliegue estratégico de la región y de cada país– un sistema de 18 lineamientos, agrupados en cuatro grandes ejes o bloques estratégicos

Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la región y Perú

1. Planificación e institucionalización logística

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
1.1 Planificación logística integral	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a dotar a todos los países de la región de instrumentos de planificación logística integrada. Perú cuenta con un esquema general de planificación logística integral (principalmente, el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos y del Transporte).
1.2 Institucionalización logística	<ul style="list-style-type: none"> Configurar un sistema institucional compatible para la logística en todos los países de la región. Perú debe avanzar en la implementación de un modelo de institucionalización de la logística, basado en la colaboración público-privada.
1.3 Formación y conocimiento logístico	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar la formación y capacitación logística, así como los sistemas de progresión y divulgación del conocimiento logístico. Potenciamiento de los planes de formación y capacitación logística en todos los sectores.

2. Desarrollo del sistema logístico

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
2.1 Puertos y transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> Configurar un sistema portuario articulado con un <i>hub</i> global y varios <i>hubs</i> regionales, con especial capacidad para la relación con Asia. Perú tiene el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (2012), con un potenciamiento especial del Puerto del Callao. Desarrollar el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD-SSS) como un modo básico de articulación logística regional a medio y largo plazo. La estrategia de <i>hub</i> para El Callao implica el apoyo al TMCD.
2.2 Logística portuaria terrestre	<ul style="list-style-type: none"> Planificar y estructurar la relación logística terrestre entre los puertos y su hinterland, con infraestructuras (ZALes, puertos secos), corredores intermodales y procesos eficientes. En Perú, en la logística terrestre es donde están gran parte de los déficits del sistema.
2.3 Fomento de la integración e intermodalidad ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar la intermodalidad ferroviaria, impulsando la integración de redes y las conexiones con los principales puertos y nodos (con plataformas intermodales), y los tránsitos internacionales. Perú precisa un plan ferroviario nacional, la coordinación con otros modos y la facilitación de la accesibilidad ferroviaria a ciertas plataformas.
2.4 Potenciamiento y competitividad en corredores prioritarios	<ul style="list-style-type: none"> Estructurar los principales corredores logísticos, mediante un sistema de infraestructuras, servicios y soluciones tecnológicas, para optimizar la prestación de los servicios logísticos y de comercio internacional. En el Perú se necesita el fortalecimiento de grandes corredores y su conexión con el gran nodo logístico de Lima-El Callao.
2.5 Fomento de la navegación fluvial	<ul style="list-style-type: none"> Potenciar y aprovechar el transporte fluvial en la articulación logística subregional, mediante inversiones en infraestructuras, servicios y procesos. El Plan de PDSLTL incluye diversas plataformas posibles de intermodalidad fluvial.
2.6 Fomento de la carga aérea y logística aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> Articular un sistema de <i>hubs</i> regionales de carga aérea, con proyectos integrados colaborativos de infraestructuras (centros de carga aérea), servicios y procesos. Son necesarias nuevas infraestructuras de carga aérea en el aeropuerto de Lima-El Callao.

En negro: Orientaciones estratégicas para la región

En morado: Orientaciones estratégicas para Perú

Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la región y Perú

3. Desarrollo de logística básica y sostenible

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero	<ul style="list-style-type: none"> Promover la eficiencia y competitividad sistemática del sector de carga por carretera, mediante estrategias sistémicas que incorporen infraestructuras de servicios (redes de <i>truck centers</i>), formación, regulación, fomento de servicios avanzados, etc. La mejora del sector de transporte carretero es una de las claves de la evolución logística de Perú: <i>truck centers</i>, servicios, regulación, tecnología, etc.
3.2 Logística urbana	<ul style="list-style-type: none"> Promover planes integrales de logística urbana en el sistema de ciudades de la región, principalmente en ciudades medias y grandes áreas metropolitanas, con sistemas de plataformas de distribución urbanas y metropolitanas. Se encuentra prevista la realización de un Plan de Estrategias de Políticas de Logística Urbana en Lima-Perú.
3.3 Logística agraria y agroalimentaria	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar sistemas de apoyo a la logística agroalimentaria tanto en origen (redes de agrocentros) como en destino (plataformas logístico-alimentarias de distribución). Perú trata de acercar logísticamente las principales áreas de producción agraria a los principales corredores del país.
3.4 Logística de territorios no integrados	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir con soluciones logísticas específicas a la articulación de territorios menos desarrollados, principalmente aquellos con presencia indígena significativa. Especial atención a la mejora de accesibilidad a los departamentos fronterizos con Bolivia y Brasil, y el sur de Perú.
3.5 Sostenibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> Promover la concentración logística mediante la planificación territorial integrada, respetuosa con el medioambiente. Es importante coordinar el planeamiento urbanístico de Lima con la planificación territorial logística sustentable.
3.6 Logística inversa	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar el desarrollo progresivo de proyectos y servicios de logística inversa, vinculados a las grandes metrópolis y a los principales clústeres estratégicos de la región. Esta estrategia debe contemplarse en el marco de la logística integral del nodo Lima-El Callao.

4. Logística de comercio internacional

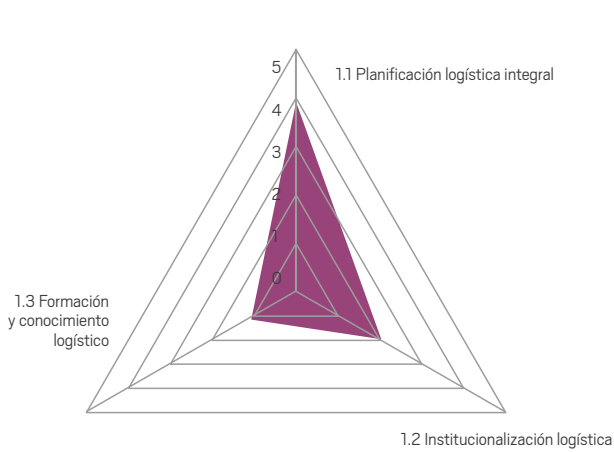
Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
4.1 Logística de clústeres	<ul style="list-style-type: none"> Apoyar el desarrollo del comercio internacional en los clústeres estratégicos de la región mediante soluciones integrales, con plataformas logísticas de apoyo a clústeres (plataformas especializadas con servicios logísticos para un determinado clúster), eficiencia de servicios, agilización de procesos y estrategias comerciales colaborativas. Potenciamiento de sectores con potencial de diversificación de la matriz exportadora, con mayor valor añadido.
4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a la agilización de los tránsitos en frontera mediante proyectos integrados de infraestructuras logísticas, procesos y servicios. Entre las conexiones fronterizas que es necesario potenciar destaca Desaguadero con Bolivia, así como las conexiones de salida a Brasil.
4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar la gestión integral de las cadenas de comercio internacional, estratégicas de cada país, con presencia y decisión en los destinos comerciales y el apoyo a la creación de grandes operadores logístico-comerciales regionales. En Perú es necesario avanzar en la integración internacional de procesos.

INDICADORES DE CUMPLIMIENTO DE LOS LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS (INDILOG)

El perfil logístico incluye un sistema de indicadores para la monitorización del **Nivel de Cumplimiento de los Lineamientos Estratégicos de la Logística Regional a Largo Plazo (INDILOG)**, definidos en el PERLOG, en una escala de 1 a 5 en cada uno de los lineamientos estratégicos.

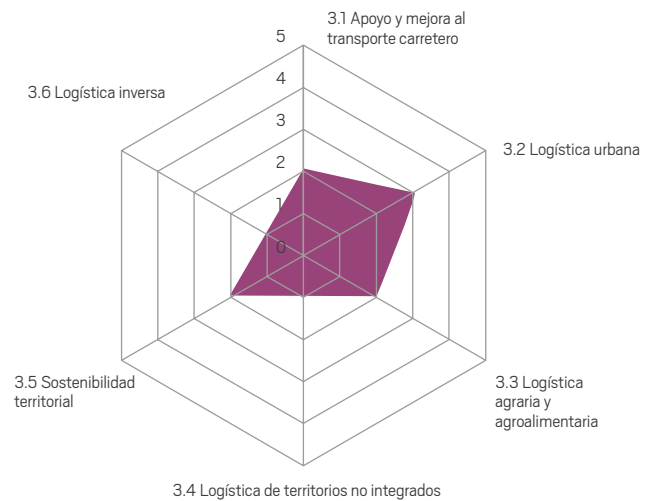
Línea Base del INDILOG en Perú

1. Planificación/institucionalización logística: 2,33



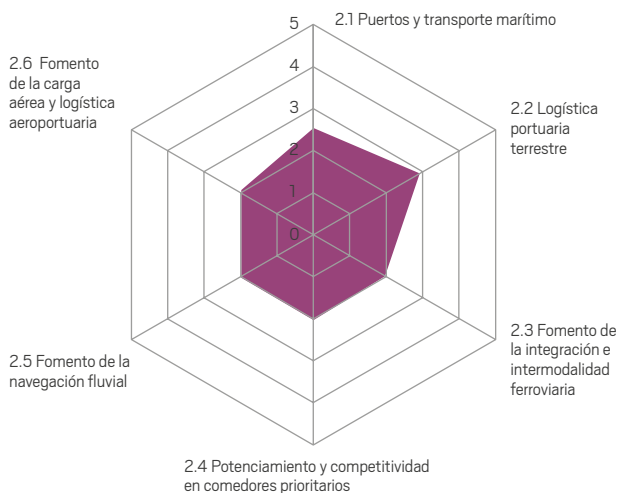
Perú, como todos los países del grupo, adolece de rezago en la formación logística, pero cuenta con la planificación establecida y la institucionalización (solamente pre-formulada).

3. Desarrollo de logística básica y sostenible: 1,83



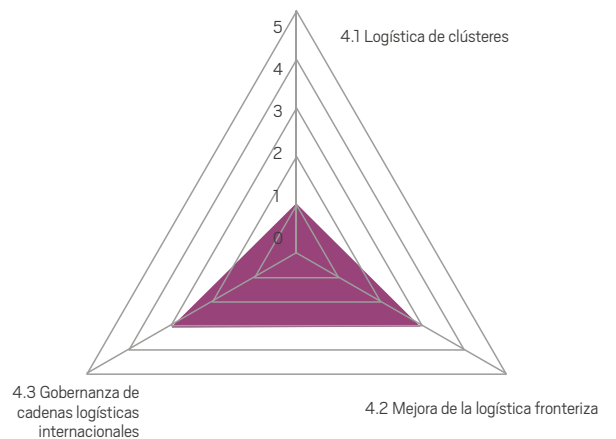
Perú es uno de los países con mayor nivel en este grupo de indicadores, con el proceso de planificación de la logística urbana en Lima-El Callao ya iniciado.

2. Desarrollo del sistema logístico: 2,25



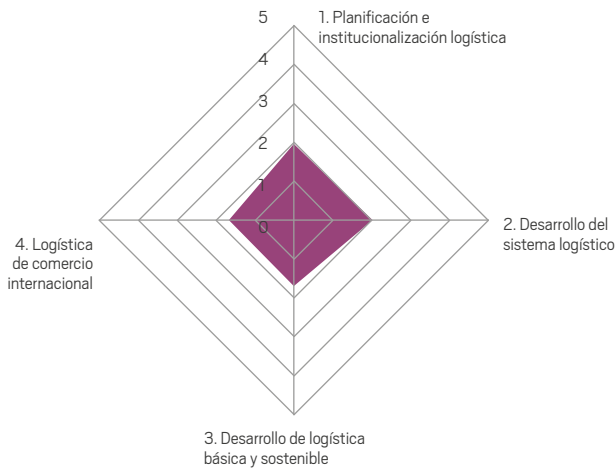
Perú presenta un valor por encima de la media de los países analizados respecto a este grupo de indicadores, sobre todo basado en la estructuración de su sistema portuario y de sus planes en logística portuaria terrestre.

4. Logística de comercio internacional: 1,66



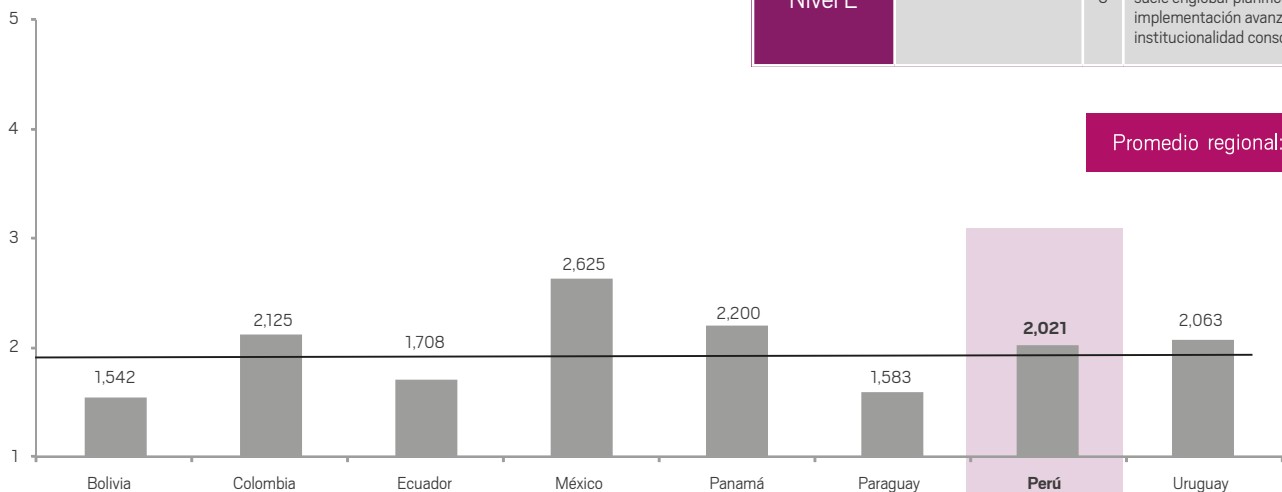
Perú tiene una línea base inferior a la media en este grupo de indicadores, sin iniciativas de clústeres, pero sí en el terreno de la logística fronteriza e internacional.

Indicador cumplimiento lineamientos: 2,02



Perú tiene un promedio ligeramente superior a la media del grupo de países analizados, con un nivel de la línea base superior al nivel “de iniciación”.

Comparativa del INDILOG entre países del PERLOG Fase 1



Promedio regional: 1,983

Niveles de cumplimiento de INDILOG			
Nivel A	básico	1	Sin iniciativas y planificación en el sector logístico o área correspondiente.
Nivel B	de iniciación	2	Representa un nivel con actuaciones o planes iniciales, pero no consolidados ni articulados.
Nivel C	de maduración	3	Conlleva planes integrales ya formulados, con apoyo público y/o privado firme, o alguna actuación relevante del sector ya decidida o en ejecución.
Nivel D	avanzado	4	Avanzado desarrollo de la planificación, o de la implementación de políticas y actuaciones significativas en el sector correspondiente.
Nivel E	de excelencia	5	Mayor nivel de cumplimiento del desarrollo estratégico, que suele englobar planificación, implementación avanzada e institucionalidad consolidada.

HOJA DE RUTA LOGÍSTICA DE PERÚ

Retos para avanzar en la ambición estratégica de Perú

Como resumen final, el cuadro siguiente recoge la síntesis de las líneas de avance hacia la ambición estratégica en Perú, definiendo las principales estrategias por lineamiento a partir de la situación actual.

1. Planificación e institucionalización logística

Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
1.1 Planificación logística integral	<ul style="list-style-type: none"> Planificación logística formulada, en fase de desarrollo. Avance en planificación urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo del planeamiento logístico integral. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos y del Transporte (PDSLTL).
1.2 Institucionalización logística	<ul style="list-style-type: none"> En proceso de institucionalización de la logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Implementación de un modelo de institucionalización de la logística, con participación público-privada. Desarrollo de un sistema normativo con visión integradora y competitiva. 	<ul style="list-style-type: none"> Implementación de un modelo de institucionalización de la logística. Mejora del marco regulatorio, con criterios de competitividad. Desarrollo de un observatorio logístico y una comunidad de carga.
1.3 Formación y conocimiento logístico	<ul style="list-style-type: none"> Sin una planificación ni programas de formación logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Planes de formación y capacitación logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Nacional de Formación del Sector Empresarial Logístico. Participación en el Programa Regional de Formación Logística.

2. Desarrollo del sistema logístico

Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
2.1 Puertos y transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> Con estrategia de potenciamiento del Callao como <i>hub</i> sub-regional. Sin estrategia de desarrollo del TMCD formulada. 	<ul style="list-style-type: none"> Potenciamiento del Puerto del Callao. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo del Puerto del Callao. Participación en el Programa regional de desarrollo del TMCD
2.2 Logística portuaria terrestre	<ul style="list-style-type: none"> En desarrollo la estructuración de la ZAL del Callao. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollos de las Zonas de Actividades Logísticas portuarias del Callao y Paita. Mejora de los accesos al Puerto del Callao. 	<ul style="list-style-type: none"> Planificación de logística del "lado tierra" del puerto del Callao. ZAL del Callao. ZAL de Paita.
2.3 Fomento de la intermodalidad ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> Necesidad de desarrollo de un plan nacional ferroviario. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Ferroviario Nacional y coordinación con otros modos. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Nacional Ferroviario.
2.4 Potenciamiento de corredores prioritarios	<ul style="list-style-type: none"> Corredores prioritarios: Corredor IIRSA Sur, conexiones con Bolivia y Brasil, y corredor central. 	<ul style="list-style-type: none"> Fortalecimiento de grandes corredores (gestión electrónica de corredores logísticos). 	<ul style="list-style-type: none"> Programa de corredores prioritarios: Corredor IIRSA Sur, conexiones con Bolivia y Brasil, y corredor central.
2.5 Fomento de la navegación fluvial	<ul style="list-style-type: none"> Formuladas posibles plataformas de intermodalidad fluvial. 	<ul style="list-style-type: none"> Plataformas posibles de intermodalidad fluvial. 	<ul style="list-style-type: none"> Plataformas de Iquitos y Pucallpa.
2.6 Fomento de la carga aérea y logística aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> Sin una estrategia nacional articulada, con iniciativas parciales. 	<ul style="list-style-type: none"> Nuevas infraestructuras de carga aérea en el aeropuerto de Lima-El Callao. 	<ul style="list-style-type: none"> CCA de Lima-El Callao.

En negrita: Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

3. Desarrollo de logística básica

Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero	<ul style="list-style-type: none"> Con planes sectoriales previstos, como los <i>truck centers</i>, pero sin desarrollar. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejora integral del sector de transporte carretero. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Nacional de Truck Centers (Tambos). Actuaciones de apoyo al sector: empresarización, sistemas de información y bolsas de carga.
3.2 Logística urbana	<ul style="list-style-type: none"> En proceso de planificación de Lima-El Callao. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de estrategias de políticas de logística urbana en Lima-Perú. 	<ul style="list-style-type: none"> Plataformas logísticas de distribución urbana en Arequipa, Lima y Trujillo.
3.3 Logística agraria y agroalimentaria	<ul style="list-style-type: none"> Identificado el proyecto de la Plataforma Logística de Consolidación de Carga Regional del Área de Ica. 	<ul style="list-style-type: none"> Acercar logísticamente principales áreas de producción agraria a principales corredores del país. Planificación de plataforma tipo agrocentro en Ica. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación en el Programa Regional de Agrocentros. Plataforma Logística de Consolidación de Carga Regional de Ica.
3.4 Logística de territorios no integrados	<ul style="list-style-type: none"> Sin propuestas ni actuaciones sistemáticas. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejora de accesibilidad a los departamentos fronterizos con Bolivia y Brasil. 	<ul style="list-style-type: none"> Identificación y planificación logística básica de territorios menos integrados. Mejora de la logística del sur del Perú.
3.5 Sostenibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> Principio de planificación territorial-urbana en Lima-El Callao. 	<ul style="list-style-type: none"> Coordinar planeamiento urbanístico de Lima con planificación territorial logística sustentable. 	<ul style="list-style-type: none"> Esquema logístico territorial de Lima-El Callao, con enfoque de sostenibilidad.
3.6 Logística inversa	<ul style="list-style-type: none"> Sin iniciativas significativas. 	<ul style="list-style-type: none"> En el marco de la logística integral del nodo Lima-El Callao. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar lineamientos de buenas prácticas en logística inversa, tanto para sector público como privado.

4. Logística de comercio internacional

Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
4.1 Logística de clústeres	<ul style="list-style-type: none"> Sin iniciativas en este sector. 	<ul style="list-style-type: none"> Diversificación de la matriz exportadora con mayor valor añadido. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación en el Programa Regional de Clusterización e Internacionalización, con prioridad a las cadenas de café y cacao.
4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación	<ul style="list-style-type: none"> Iniciativas aisladas de mejoras en puntos fronterizos. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejora de conexiones fronterizas con Bolivia y Brasil. 	<ul style="list-style-type: none"> Programa de pasos de frontera. Prioridad, Desaguadero con Bolivia.
4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> Coordinación con el sector público, pero el privado sigue llevando el peso principal. 	<ul style="list-style-type: none"> Avanzar en la integración internacional de procesos. 	<ul style="list-style-type: none"> Programa de fomento del desarrollo de operadores logísticos de proyección global, con colaboración y apoyo a la base de prestatarios de servicios logísticos de clase mundial ya existente.

En negrita: Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

