

La estrategia logística del Perú



Alberto Ruibal Handabaka
Ph.D. Doctor en gestión de la logística comercial internacional

En su acepción más simple, se puede definir la logística como la “gestión sistemática de cualquier actividad humana” que aplicada a las transacciones comerciales internacionales hace surgir en la década del 1985-1995 el área especializada de la “logística comercial internacional”.

Con el proceso creciente de globalización y liberalización comercial de la década del 1995-2005, se presenta un enfoque ampliado de la logística como un área altamente especializada: la “logística comercial global (LCG)”.

El carácter plurisectorial y transdisciplinario /multidisciplinario de la LCG conlleva que participen en un país el estado-empresariado-academia. El estado, en su rol facilitador y promotor, participa a través de las entidades vinculadas al quehacer logístico (ministerios, aduanas, etc.). El empresariado, en su rol de actor, tanto asociativo como individual (productores, exportadores, e importadores). La academia, en su rol capacitador, formador y asesor, en la preparación de recursos humanos especializados (institutos, universidades).

En el mundo globalizado, la empresa usuaria o proveedora de servicios logísticos toma decisiones estratégicas sobre las cuales tiene influencia directa y constituyen su microentorno y ámbito. Atiende a ello la denominada micrologística, que constituye una internalidad de la empresa. Pero, la empresa está afectada por externalidades sobre las cuales no tiene ninguna influencia y pueden ser determinantes de su supervivencia.

ESTADO FACILITADOR

Persisten márgenes de mejora en el rol del Estado y numerosas asignaturas pendientes, pero hay que reconocer avances en varios aspectos de su rol facilitador-promotor. Sin embargo, queda todavía un enorme camino por recorrer, ahora que el proceso de integración física (IIRSA) e integración económica (CAN-MERCOSUR, COFESUNA y UNASUR) adquieren un curso dinámico de avance.

¿Cuánto ha sido el avance del Estado en el ámbito facilitador? Recién se implementa el funcionamiento de la ventanilla única y la fusión de la promoción turística y de exportaciones en un solo ente PROMPERÚ, no ha dado los frutos que se esperaba.

Por lo tanto, la promoción de cada sector debe ser individualizada con los recursos presupuestales del Estado, proporcionales a los montos que genere cada uno de ellos.

¿Y cuánto ha sido el avance en la promoción de la infraestructura vial, portuaria marítima y fluvial y aeroportuaria? Están en curso la pavimentación de los tramos en los

corredores interoceánicos Brasil-Perú. Pero, un paradigma logístico dice que la distancia entre origen y destino se mide en tiempo (horas o días). Desafortunadamente, en ambos casos; los tiempos de tránsito entre puertos del Atlántico y Pacífico, por las alternativas elegidas, son mayores.

Otro aspecto preocupante es la casi inexistente mención de la competencia que representará a la interoceánica del sur, el corredor Brasil-Bolivia-Chile, entre Santos-Arica y a la interoceánica del Amazonas, los corredores Brasil-Perú-Ecuador y Brasil-Perú / Colombia-Ecuador / Colombia), entre los puertos de Belém do Pará y Puerto Bolívar, Manta, Esmeraldas y San Lorenzo en Ecuador y Tumaco en Colombia, por los ríos Amazonas-Napo, Amazonas-Marañón-Morona y Amazonas-Putumayo. ¿Qué se ha hecho para concertar en el primer caso con Chile y en el segundo caso con Ecuador y Colombia?

La concesión del muelle sur del puerto del Callao y la reciente instalación de las grúas pórtico por fin equiparán a este puerto que pretende ser la plataforma logística del Pacífico suramericano.

EMPRESARIADO ACTOR

Cuán cerca o lejos estamos de concertar alianzas Público Privada en una sinergia estado-empresariado y eliminar los sobrecostos que representa la centralización en el puerto del Callao de sobre el 87% del comercio exterior total del Perú y con los almacenes extra portuarios que acotan hasta US\$ 60 /TEU para el traslado y manipuleo de no más de 8 km desde el recinto portuario?

Los puertos fluviales de Iquitos, Yurimaguas, Pucallpa y Puerto Maldonado muestran poca eficiencia. Igualmente, el dragado y balizamiento de las hidrovías ejes (Amazonas, Marañón, Ucayali, Urubamba, Napo, Morona, Madre de Dios) para que puedan ser operativas las 24 horas. El MTC, dentro de los proyectos de la IIRSA para el Perú, avanza lentamente en esta dirección.

ACADEMIA FORMADOR

La naturaleza y carácter de la logística en su estadio de desarrollo actual, como LCG requiere de un profesional polivalente. En el campo operacional a todos los niveles tecnológicos de mandos medios, el SENATI podría ser el interlocutor privilegiado, emulando y replicando el brillante ejemplo de su homólogo el Servicio Nacional de Aprendizaje-SENA en Colombia que cuenta con un sustancial presupuesto

aportado por el 2 % de las planillas empresariales.

ADEX con sus CEADDEX (ISTECEX y ECE), realiza una meritoria labor y llena parte del enorme vacío existente. Se debe tener muy claro y no confundir, que estos cuadros humanos son preponderantemente especialistas en el "cómo".

Pero, y dónde se preparan los especialistas en el "por qué". El mercado institucional de la oferta para formar el profesional con el perfil requerido para el gerenciamiento logístico, sigue siendo el ilustre ausente. El ámbito decisional está sustancialmente fraccionado y el especialista logístico polivalente con preparación y conocimiento de amplio espectro geo-socioeconómico y geo-sociopolítico todavía no existe en la oferta de postgrado en el mercado peruano.

Las universidades ofrecen diplomados y especialidades en logística y operaciones, en logística y comercio, así como asignaturas y materias en las carreras de ingeniería y comercio internacional, pero mayoritariamente enfocan la logística desde el ángulo de la micrologística como internalidad de la empresa, tratando las externalidades referentes a la meso, macro y megalogística de la empresa de manera marginal o tangencial.

Es el gran desafío y reto para el mundo universitarios de postgrado que proactiva, proyectiva y prospectivamente deba implementar y ofrecer una maestría y posteriormente un doctorado en LCG con cargas lectivas de 500 y 700 horas. A ver quién inicia esta nueva era para alcanzar los máximos niveles de excelencia competitiva en el mundo globalizado. ■



PROSEGUR
UNA NUEVA SEGURIDAD

Nos hemos ganado la confianza de medio mundo

- **CONSULTORÍA EN SEGURIDAD.**
- **VIGILANCIA ACTIVA.**
- **TELECONTROL Y TELEVIGILANCIA.**
- **GESTIÓN DE EFECTIVO.**
- **GESTIÓN DE CAJEROS.**
- **LOGÍSTICA DE VALORES.**
- **CENTRO BANCARIO.**