

Impacto de los costos logísticos en el comercio de los países: ¿Pueden frenarse las cadenas globales de valor en la Alianza del Pacífico?

¿CÓMO ACORTAMOS LAS BRECHAS?

MAGALI SILVA*

En este artículo se analizan la situación de los costos logísticos en el Perú y el reto que representan para las empresas peruanas el mal estado de la infraestructura y la baja calidad de los servicios logísticos, que se traducen en mayores costos y tiempos restándoles competitividad frente a sus pares de la Alianza del Pacífico. También se esbozan algunos lineamientos de políticas que nos permitirán aprovechar mejor las oportunidades comerciales.



* Asesora, Gerencia General del BCRP.
magali.silva@bcrp.gob.pe

¹ Las opiniones vertidas en este Artículo son de exclusiva responsabilidad de la autora.

A partir del 1 de mayo de 2016, entró en vigencia el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico (AP), que especifica que el 92% de los productos que se comercializan entre Chile, Colombia, México y Perú queda libre de aranceles.² Con ello se da cumplimiento al objetivo de incrementar el comercio intrarregional de la AP, que actualmente es alrededor de 4% del total del comercio entre los 4 países. Esta eliminación de las barreras arancelarias debería promover la materialización de las cadenas globales de valor (GVC) desarrollando cadenas de suministro más integradas tanto para bienes cuyo destino final es el mercado de la AP como para otros mercados.

Sin embargo, ello no es suficiente. Para que se materialicen los beneficios de la apertura comercial, existe un elemento clave en el desarrollo de la competitividad de los países que puede hacer la diferencia entre incrementar o no el comercio aprovechando esas ventajas, y éste es precisamente el de los costos logísticos.

Para evaluar cuál es la situación de los costos logísticos en el Perú y compararla con las de sus pares en la AP, se utilizan cuatro fuentes de información: el Foro Económico Mundial, el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, el Doing Business del Banco Mundial, y los resultados del trabajo de investigación conjunto entre el Banco Mundial y Mincetur, “Análisis Integral de la Logística en el Perú, 5 Cadenas de Exportación.”³

El cuadro 1 muestra los resultados del último Reporte del Índice de Competitividad del Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés) que sitúa al Perú en la posición 89 de 138 economías en el Indicador de la Infraestructura

“A partir del 1 de mayo de 2016, el 92% de los productos que se comercializan entre Chile, Colombia, México y Perú, países miembros de la Alianza del Pacífico, está libre de aranceles”

de Transporte⁴, por debajo de la posición 44 de Chile, 57 de México y 84 de Colombia, es decir, la posición relativa más baja en la AP.

En los 5 principales componentes de este indicador (de un total de 9) la posición relativa del Perú no cambia mucho. En el índice de calidad de la infraestructura en general, en calidad de puertos y en calidad de infraestructura aeroportuaria, seguimos al final de la tabla y en el caso de la calidad de las vías de comunicación terrestre y las vías férreas con posiciones de 110 y 91, respectivamente, sólo somos superados por Colombia. No en vano, cuando se les pregunta a colombianos y peruanos cuál es el factor que está impidiendo el desarrollo de sus negocios, señalan que la falta de infraestructura adecuada es, respectivamente, el tercer y cuarto factor más importante de una lista

CUADRO 1 Índice de Competitividad del World Economic Forum Países de la Alianza del Pacífico y OCDE 2016-2017

País	Chile		México		Colombia		Perú		Promedio AP 1/		Promedio OCDE 2/	
	Posición	Puntaje	Posición	Puntaje	Posición	Puntaje	Posición	Puntaje	Posición	Puntaje	Posición	Puntaje
Infraestructura de Transporte	44	4,7	57	4,3	84	3,7	89	3,6	66	4,1	28	5,3
1. Calidad de la infraestructura en general	44	4,5	69	4,1	113	3,0	115	3,0	81	3,7	21	5,2
2. Calidad de las vías de comunicación terrestre	30	5,0	58	4,3	120	2,8	110	3,0	80	3,8	30	5,0
3. Calidad de las vías férreas	80	2,4	59	2,9	104	1,4	91	1,9	80	2,2	36	4,4
4. Calidad de los puertos	34	4,9	57	4,4	83	3,7	88	3,6	83	4,2	30	5,0
5. Calidad de la Infraestructura aeroportuaria	47	4,9	61	4,3	76	4,2	80	4,1	65	4,4	30	5,4

FUENTE: ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD, WORLD ECONOMIC FORUM, 2016-2017, SETIEMBRE 2016.

1/ CALCULADO COMO PROMEDIO SIMPLE DE LOS 4 PAÍSES DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO A LOS QUE SE LES ATRIBUYE UNA POSICIÓN DE ACUERDO CON EL PUNTAJE OBTENIDO POR INDICADOR.

2/ CALCULADO COMO PROMEDIO SIMPLE DE LOS 35 PAÍSES OCDE A LOS QUE SE LES ATRIBUYE UNA POSICIÓN DE ACUERDO CON EL PUNTAJE OBTENIDO POR INDICADOR.

² Ver texto completo del Acuerdo en http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=187&Itemid=206

³ http://ww2.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Analisis_Integral_Logistica_Peru.pdf

⁴ Segundo pilar de un total de 12 pilares que componen el índice general.

de 16 factores que incluyen temas como corrupción y presencia de una burocracia gubernamental ineficiente en los primeros lugares.

Si nos comparamos con los países de la OCDE, el rezago que muestran los 4 países de la AP es notable. En conjunto, obtienen un puntaje promedio de 4,1 versus un puntaje de 5,3, lo que implica una diferencia de 38 posiciones de la Alianza respecto de la OCDE y de 61 posiciones del Perú frente a la OCDE. Esto significa que un empresario peruano, productor de pastillas o líquidos para frenos, por ejemplo, que exporta a México como parte de la cadena automotriz, si bien no paga aranceles, enfrenta una infraestructura que tiene casi la mitad de la calidad de la infraestructura de transporte de Chile, lo que tendrá que compensar con una mayor eficiencia en su proceso productivo o una menor rentabilidad.

Estamos frente al primer reto que se refiere, precisamente, a mejorar la conectividad física al interior de nuestro país para igualar las condiciones en las que nuestros empresarios llevan a cabo sus actividades comerciales frente a sus pares de la AP.

Al mal estado de conservación de nuestra infraestructura, se suman otros componentes que encarecen los costos del comercio exterior y que el Banco Mundial ha venido difundiendo a través de su Índice de Desempeño Logístico. Este último refleja la percepción que se tiene de la logística de un país a partir de distintos componentes como la eficiencia de las aduanas, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y transporte, poder realizar embarques a precios competitivos, la calidad y competitividad de los servicios logísticos, la trazabilidad, y la frecuencia con la cual se hacen las entregas a tiempo⁵.

Como se aprecia en el siguiente cuadro, en el ranking general estamos en la posición 69 de

160 países, que nos sitúa en el tercer lugar de la AP. Analizando cada uno de los 6 componentes no se evidencia ningún cambio en la ubicación al interior de la AP, salvo en el indicador de entrega a tiempo, que en 2014 estábamos mejor que Colombia y este año, dado el congestionamiento del puerto del Callao, hemos descendido al último lugar de la tabla. Los países de la OCDE, por el contrario, muestran un desempeño logístico muy superior como Nueva Zelanda y Dinamarca que ocupan los primeros lugares con costos bajísimos, sistemas operativos interconectados en sus aduanas, trazabilidad automatizada y servicios logísticos muy eficientes que permiten la movilización de la carga sin retrasos.

El segundo reto que enfrentamos alude a la necesidad de mejorar los servicios logísticos que inciden en toda la cadena comercial sea para el mercado interno o externo, ya que, aún si las empresas peruanas solo produzcan para el mercado interno, enfrentan los efectos negativos de los altos costos logísticos al requerir de insumos o tecnología importados en sus procesos productivos.

Reconociendo entonces la importancia que el factor logístico tiene en la competitividad de las empresas, cuya medición para América Latina y el Caribe demuestra que el costo de la logística como porcentaje del PBI es entre 50% y 100% mayor que en los países de la OCDE,⁶ se presentan en el siguiente cuadro los indicadores de comercio transfronterizo del Doing Business 2016 del Banco Mundial, que expresan en número de horas y unidades monetarias los mayores costos en que incurren los empresarios peruanos por efecto de mala calidad de la infraestructura y los servicios logísticos.

En el Cuadro 3 se observa que el Perú se encuentra en la posición 86 de 190 países, por detrás de México y Chile, que se ubican en los

CUADRO 2 | Ranking de los Componentes del Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial: Países de la Alianza del Pacífico Evolución 2014 al 2016

País	Chile			México			Perú			Colombia		
	2014	2016	2016/2014	2014	2016	2016/2014	2014	2016	2016/2014	2014	2016	2016/2014
Ranking general	42	46	Peor	50	54	Peor	71	69	Mejor	97	94	Mejor
Aduanas	39	35	Mejor	70	54	Mejor	96	63	Mejor	79	129	Peor
Infraestructura	41	63	Peor	50	57	Peor	67	75	Peor	98	95	Mejor
Embarques internacionales	53	43	Mejor	46	61	Peor	69	68	Mejor	95	103	Peor
Calidad y competitividad de la logística	44	56	Peor	47	48	Peor	76	64	Mejor	91	81	Mejor
Trazabilidad	40	34	Mejor	55	42	Mejor	83	65	Mejor	108	96	Mejor
Entrega a tiempo	44	44	Igual	46	68	Peor	66	80	Peor	111	78	Mejor

INDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO 2016, BANCO MUNDIAL.

⁵ Para detalles de la metodología ver el informe de Arvis y otros, titulado "Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy (2010)". Cabe señalar que el Banco Mundial realiza esta medición cada 2 años.

⁶ Los costos logísticos representan entre 18% y 35% del valor del producto final, cifra que supera la que registran los países de la OCDE, que es de 8%. Como porcentaje del PBI, los costos logísticos en América Latina y el Caribe superan entre 50% y 100% los de los países de la OCDE, BID, <http://logisticsportal.iadb.org/node/4210>.

CUADRO 3 ■ **Indicadores de Comercio Transfronterizo del Doing Business**
Países de la Alianza del Pacífico
Año 2016

País	México	Chile	Perú	Colombia
Comercio Transfronterizo Clasificación	61	65	86	121
EXPORTACIONES				
Tiempo para exportar: documentos (horas)	8	24	48	60
Costo para exportar: documentos (US\$)	60	50	50	90
Tiempo para exportar: trámites de frontera (horas)	20	60	48	112
Costo para exportar: trámites de frontera (US\$)	400	290	460	545
IMPORTACIONES				
Tiempo para importar: documentos (horas)	18	36	72	64
Costo para importar: documentos (US\$)	100	50	80	50
Tiempo para importar: trámites de fronteras (horas)	44	54	72	112
Costo para importar: trámites de frontera (US\$)	450	290	583	545

FUENTE: DOING BUSINESS 2017, BANCO MUNDIAL.

puestos 61 y 65, respectivamente, en tanto que Colombia registra la posición 121. En este caso, los importadores son los más afectados ya que para importar en México, solo se requieren 18 horas y en el Perú 72 horas, es decir, 4 veces más, y el costo más alto de los 4 países (US\$ 583).

De este modo, el tercer gran reto nos indica la necesidad que tenemos de identificar esos costos y tiempos adicionales que se convierten en cuellos de botella que a su vez, nos restan competitividad en el comercio exterior. Para profundizar en qué consisten esos costos contamos con los resultados del “Análisis Integral de los Costos Logísticos”, que estudia el impacto que éstos tienen en 5 cadenas de exportación, cacao, café, quinua, cebolla blanca y uva estimándose un peso entre 20% y 50% del valor del producto en el trayecto de la planta de producción hasta el puerto.

La composición de los costos logísticos es distinta por producto. En el caso del cacao y la quinua los costos de transporte representan entre 32% y 34% por el mal estado de conservación de las vías, lo que también incide en un mayor costo por mermas. Para el café, el costo más alto es el pago por seguridad para evitar asaltos en el camino. Para la uva, el mayor pago (42% del costo) se da en el tratamiento del producto en la cadena de frío para cumplir con protocolos que exigen que la uva permanezca en el contenedor sellado durante un mínimo de 15 días a menos de 1,1°C o 17 días a menos de 1,7°C⁷ y, en la cebolla amarilla, el costo de 32% se da en la carga y descarga, ya que al ser un producto muy delicado requiere la contratación de servicios formales de camiones que cuenten con un sistema de frío incorporado.

Al respecto, el Banco Mundial da una serie de recomendaciones que se distribuyen en 8 áreas:

“ El Foro Económico Mundial y el Banco Mundial identifican para Perú, oportunidades para modernizar y diversificar la conectividad física así como para mejorar y abaratar los servicios logísticos que representan hasta el 50% del valor del producto ”

1) **Infraestructura Vial.**- incluir contratos que tengan tareas de rehabilitación y mantenimiento; implementar el Programa de Vías Alternas a la Carretera Central con soluciones multimodales como el mayor uso del ferrocarril incentivando la participación de Asociaciones Público Privadas (APPs); descentralizar los servicios aduaneros; introducir un área de ante-puerto con acceso dedicado al puerto, y desarrollar un sistema inteligente de gestión de camiones.

2) **Centros de Acopio, Carga y Descarga.**- fomentar la asociatividad de los productores que están muy atomizados; facilitar o construir instalaciones de acopio públicas o programas de apoyo técnico para la gestión de carga y descarga; reubicar los centros de acopio en relación con las

⁷ Banco Mundial, 2015, “Análisis Integral de los Costos Logísticos”, pág. 48.

plantas y puertos y fomentar la formación de centros de investigación para asesorar a estos centros de acopio.

3) **Servicios de Frío y de Empaquetamiento.**- incentivar una mejor coordinación entre autoridades sanitarias y de aduanas para evitar inspecciones agresivas; asegurar el funcionamiento de la cadena de frío, que a veces por fallas eléctricas no está operativa; y, considerar proyectos de APPs de red de silos refrigerados y unidades móviles con capacidad de frío en conjunto.

4) **Trámites, Certificados e Inspecciones.**- al igual que en el caso anterior, es importante establecer protocolos de operación y coordinación entre las autoridades, homologando criterios y procesos que pueden ser incorporados a la Ventanilla Única de Comercio Exterior; y continuar fortaleciendo el sistema de Operadores Económicos Autorizados (OEA) con prácticas menos invasivas.

5) **Sector Transporte de Carga.**- fomentar la formación de consorcios de transportistas independientes, con fondos que faciliten el financiamiento de trámites, entrenamientos y adquisición de nuevos vehículos; fortalecer la fiscalización en vías troncales, especialmente por donde se transportan productos que requieren refrigeración y asegurar que en las estaciones de pesaje y monitoreo el generador de energía para el contenedor *Reefer*⁸ esté y no haya sido adulterado para vender la gasolina.

6) **Almacenaje y Procesos Portuarios.**- adoptar protocolos de operación entre terminales y ope-

radores de los almacenes, depósitos temporales y aduanas para acelerar el flujo de mercancía/ contenedores y reducir demoras con las inspecciones que incluyen un sistema integrado de control de citas; descentralizar los servicios portuarios para que por ejemplo, Paita y Matarani, puedan activarse previo desarrollo de una plataforma logística.

7) **Seguridad, vías saturadas.**- asegurar la provisión de señal en las carreteras para que los camiones que cuentan con GPS puedan ahorrarse el pago de contratar seguridad adicional.

8) **Iniciativas Transversales.**- elaborar y difundir el Observatorio de la Logística para mejorar la planificación y el monitoreo de las cadenas de suministro y los corredores de comercio y transporte, tomando como guía modelos exitosos como los de Chile, Uruguay y España que generan y difunden indicadores básicos de comercio y logística y de transporte.

CONCLUSIÓN

Como hemos visto, tanto el Foro Económico Mundial como el Banco Mundial identifican para nuestro país, oportunidades de mejora para modernizar y diversificar la conectividad física así como para mejorar y abaratar los servicios logísticos que llegan a representar hasta 50% del valor del producto.

En la medida en que los costos logísticos impactan en el comercio de los países, pueden frenar su crecimiento eliminando los beneficios de los tratados comerciales. En la AP se nos presenta el reto de aprovechar las ventajas para la formación de las Cadenas Globales de Valor, pero si no reducimos las brechas existentes, será imposible que esta integración despegue. Requerimos del esfuerzo decidido del Estado Peruano para mejorar nuestra red vial, infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria y promover el cabotaje. También debe revisarse la normatividad que dificulta el comercio y mejorar la coordinación de todas las instituciones involucradas en el tema. Desde la AP debemos lograr que el Fondo de Infraestructura sea una realidad. Tenemos 49 Estados Observadores, que estarán muy interesados en buscar fórmulas imaginativas, aplicando tecnologías modernas de países europeos o asiáticos ubicadas en los primeros lugares en el ranking de competitividad logística mundial, para apostar por una mejor infraestructura con mejores servicios, lo que se traducirá en menores costos logísticos que los empresarios sabrán aprovechar.

CUADRO 4 ■ Composición de los costos logísticos
Como porcentaje del total de costos logísticos

	Granel			Refrigerados	
	Cacao	Café	Quinua	Uva	Cebolla Amarilla
Transporte	32,2	20,4	33,8	5,7	6,6
Mermas	20,3	19,2	18,4	18,8	9,8
Carga y descarga	10,4	9,6	20,7	6,9	32,3
Tratamiento	13,7	11,2	7,1	41,6	15,1
Seguridad	13,1	24,0	4,1	5,9	12,4
Permisos y certificaciones obligatorias (*)	4,4	3,9	5,1	11,8	14,9
Financieros	3,9	8,3	5,3	1,4	6,2
Nodo Puerto	1,9	3,4	5,5	7,8	2,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

FUENTE: BANCO MUNDIAL, 2015, CUADRO 6, "ANÁLISIS INTEGRAL DE LOS COSTOS LOGÍSTICOS", PÁG. 15
(*) INCLUYE CERTIFICADO DE ORIGEN QUE AUNQUE VOLUNTARIO, ES UN TRÁMITE CASI INDISPENSABLE PARA PODER COMPETIR.

⁸ Tipo de contenedor intermodal equipado con motor refrigerador que permite el transporte de bienes sensibles a la temperatura como alimentos y sustancias químicas.