

PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN PERÚ
Ensayo como requisito de grado para optar al título de Especialista en Gerencia de
Comercio Internacional

JUAN CAMILO SOLANILLA CRUZ

PATRICIA CARREÑO MORENO

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA DE COMERCIO INTERNACIONAL
BOGOTÁ D.C. NOVIEMBRE 2012

PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN PERÚ
Ensayo como requisito de grado para optar al título de Especialista en Gerencia de
Comercio Internacional

JUAN CAMILO SOLANILLA CRUZ

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA DE COMERCIO INTERNACIONAL
BOGOTÁ D.C. NOVIEMBRE 2012

JURADO

ACEPTADO

AGRADECIMIENTOS

Como Dios dispuso a mi hijo en este mundo con el objeto principal de darme fuerzas todos los días.

Es a ese maravilloso hombre llamado Juan David quien en adelante dedicare mis éxitos y quien me dará fuerzas para corregir errores.

Desde luego a mi familia por la gran dosis de paciencia al momento de esperar un abrazo.

TABLA DE CONTENIDO

PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN PERÚ.....	5
INTRODUCCIÓN.....	5
FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES DEL MERCADO PERUANO.....	8
ESTRUCTURA LOGÍSTICA DEL PERÚ. ANALISIS DE LOS FACTORES DEL SECTOR TRANSPORTE	18
MACROAMBITOS LOGÍSTICOS	19
PARTICIPANTES Y CARACTERIZACIÓN.....	20
FLUJOS DE CARGA	22
FUENTES DE GENERACIÓN DE CARGA. COMPETIDORES.....	24
CONCLUSIONES.....	31
REFERENCIAS	33
GRAFICAS	35
IMAGENES	36
TABLAS	37
BIBLIOGRAFIA.....	38

PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN PERÚ

“Y deseando que el Perú continúe con el camino y deseando ayudar. Que quede claro el mensaje: “ahora o en un siglo”. Los astros se juntan solo una vez, China crece, nos compran los minerales, se abre el espacio de las uvas, encontramos gas, tenemos energía barata, es ahora o dentro de un siglo. Por eso hay que aprovecharlo para la educación, la salud o la felicidad.”

Alan García – Ex presidente de Perú en entrevista exclusiva con el diario elcomercio.pe [1]

INTRODUCCIÓN.

El progreso de un país depende de la sabiduría con la cual asume sus momentos de bonanza y crecimiento, ligado a la forma en que aprovecha los recursos para fortalecer su estructura interna en aquellos periodos históricos de desarrollo. Es así como lo ha expresado el ex presidente Alan García (2011) en la entrevista al diario elcomercio.pe, al pronunciar que si el Perú no aprovecha en estos momentos (como lo está haciendo) podría arrepentirse y tal vez esperar un siglo más para proyectarse en el mundo.

Así mismo, las empresas tanto Peruanas como extranjeras han visto cómo sus inversiones han logrado aumentar gracias al aprovechamiento de las condiciones económicas y el enfoque hacia el comercio internacional, los cuales se convierten en los pilares del país, que empieza a seguir los pasos de Chile, Brasil y Colombia como los grandes de la región.

El buen momento que atraviesa la economía del sector de servicios de transporte en Perú lo convierte en un mercado interesante para la inversión de empresas Colombianas de transporte terrestre de Carga; pues a pesar que existen compañías grandes y la tendencia es a reafirmarse estas unidades de negocio, existen oportunidades de inclusión grandes en el sector, previo análisis de todas las variables involucradas en el proceso.

Para ilustrar mejor a los interesados y académicos del ámbito logístico internacional, este ensayo se divide principalmente en tres partes: La primera pretende mostrar todas las bondades, fortalezas y oportunidades del mercado Peruano, visto desde las cifras que revelan los organismos internacionales, el ministerio de transporte como ente principal del gobierno en el tema, la banca central y las instituciones privadas que filtran

constantemente la información respecto al transporte terrestre; la segunda parte es un análisis detallado de los factores intrínsecos del sector, su comportamiento y articulación con los ámbitos y familias logísticas, las principales cifras y gráficos de participación de flotas y composición vehicular; y por último la tercera parte que se encarga de mostrar las principales fuentes de generación de carga vistas como las empresas y los posibles clientes que encontraría una compañía Colombiana, compensada desde luego con su actual presencia en Colombia; además de una revisión general de las empresas de transporte terrestre más grandes en Perú que a pesar de ocupar aproximadamente un 2% del mercado y pertenecer a grandes grupos empresariales, tienen una participación importante en la movilización de productos de compañías reconocidas.

Las condiciones macroeconómicas, comerciales y la proyección del país en la última década lo sitúan en los principales listados internacionales de competitividad con tasas de crecimiento en comercio internacional por encima de los países de la región y superado solamente por China. Añádase a esto que los porcentajes de mejoramiento deberían ser más altos si el país lograra potencializar aspectos que aún afectan su crecimiento, tales como la pobreza; la cantidad de vías que conectan los principales nodos logísticos de producción y comercialización, así como la calidad y disposición de dichas vías; la edad promedio de la flota vehicular que oscila entre los 18 años y 25 años, CIDATT (2011), dependiendo la región del país observada; la centralización y dependencia hacia la capital Lima y el principal puerto Callao; y otros factores que serán revisados durante el transcurso de este escrito.

Conviene subrayar que el objetivo general de la investigación esta basado en determinar las perspectivas de acceso de una empresa de transporte colombiana al mercado Peruano, con la visión holística que requiere una decisión en términos de inversión y crecimiento; así como la indagación de las principales restricciones y amenazas al momento de incursionar en un negocio caracterizado por su informalidad y la alta competencia. Como consecuencia existen alrededor de 46208 empresas de transporte según el Centro de Investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre (CIDATT) [2], de las cuales aproximadamente el 98% son micro y pequeñas empresas que no superan los 4 camiones.

Con el propósito de entregar una herramienta inicial de análisis a aquellos interesados en ahondar en las alternativas Peruanas de transporte terrestre, este ensayo puede dirigirse a compañías nacionales como Ditransa, Coltanques, Botero Soto, Sanchez Polo, TCC, Icoltrans, entre otras, que logran tener el musculo financiero, administrativo, operativo y logístico para buscar su expansión y convertirse en multinacionales del sector transporte al brindar sus servicios en el país vecino, soportados por la experiencia y buenas prácticas adquiridas en Colombia, que debido a sus condiciones particulares ha permitido desarrollar esquemas y/o modelos específicos que podrían ser instaurados en el contexto y entorno Peruano haciendo desde luego las adaptaciones propias del caso.

En términos generales y muy acorde al comportamiento logístico en todos los países de la región, se encuentran 6 grandes actores en la oferta de servicios logísticos, los cuales se mencionan a continuación: Agentes de carga, Agentes de Aduanas, Terminales Extra portuarios, Operadores Logísticos, Navieras y Líneas Aéreas, y Transportistas. Cada uno de ellos, responde a las necesidades concretas del sector productivo y aunque no se hará una descripción formal de los mismos, es importante conocer su rol y los servicios que prestan, ya que dependiendo de esto, pueden convertirse bien sea en competidores, posibles socios mediante la creación de alianzas empresariales o negociaciones del estilo de contratos de licencia, consorcios e incluso franquicias, o también en clientes potenciales para el caso de agentes de carga, de aduanas y terminales, quienes consolidan mercancías y requieren asociarse con empresas que son propiamente dedicadas al negocio de transporte terrestre.

Cabe aquí anticipar que una propuesta consistiría en un modelo muy utilizado en Colombia donde exista una empresa que logre combinar la formalización de los negocios con el cliente por contar con la estructura organizacional, el uso de TIC, la organización en temas como seguros, tráfico, seguridad y respaldo; con la congregación de transportistas independientes que sean aliados a la misma y pongan a disposición sus activos en calidad de afiliados para una sola prestación del servicio, quienes a su vez recibirían la conveniencia en la consecución de carga, la formalización y aseguramiento de sus pagos y los programas de fidelización expresados en el respaldo de una empresa más grande.

FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES DEL MERCADO PERUANO.

Empezaré por considerar, que las oportunidades de penetración en el mercado del Perú se resaltan al revisar que en el 2011 la economía creció en un 6,9%, y a pesar de ser inferior al nivel alcanzado en el año anterior (8,8%) mantuvo la tendencia alta que sostuvo el país durante la última década, la cual solo fue afectada en el 2009 por la crisis financiera internacional fruto del colapso en Estados Unidos y la crisis de deuda de la Unión Europea. Por otro lado un crecimiento del 27,3% en el intercambio comercial (2011) por la dinámica de exportaciones e importaciones y la suscripción de acuerdos comerciales y de inversión con 35 países hacen que el Perú se encuentre actualmente en el puesto 67 entre 142 (subió 11 puestos en 3 años) del índice de competitividad del último reporte anual publicado por el foro económico mundial [3].

Añádase a esto, consideraciones dadas por Proinversion Perú (2012) como el extenso litoral pesquero (3080 Km) que lo ubican en el primer exportador mundial de aceite de pescado; varios de los mejores rendimientos agrícolas en el mundo para el 2010 por ejemplo Caña de azúcar (2do), Espárragos-Aceitunas (3ro), Alcachofas (4to), Uvas (6to) y aguacates (11avo); presencia de diversidad biológica y maderas de alto valor con 78,8 millones de hectáreas de bosques naturales de los cuales 10 millones se dedican a la reforestación y otras para forestación (plantaciones); la calidad del algodón pima junto a una larga tradición textil y el reconocimiento como productor de grandes marcas mundiales además del primer lugar en producción de fibras finas de camélidos sudamericanos; la consideración como un país polimetálico que lo convierten en segundo en reservas mundiales de cobre, tercero en zinc, y primero en plata, además de ser uno de los pocos países en el mundo con yacimientos de minerales no metálicos, entre ellos la diatomita, bentonita, calizas y fosfatos. En comparación con otros países de la Región, Perú se presenta como el mercado con mejor desempeño de las exportaciones durante la década de los 2000 – 2009/10, con una tasa de crecimiento acumulada, según el Fondo Monetario Internacional (2011), de 284% superado solamente por China que se situó en 382%.

En la siguiente tabla se evidencia como ha transcurrido el ranking de competitividad del Perú en los últimos cuatro años con ítems particulares, entre los que vale resaltar

que excepto en los factores de innovación, siempre ha ascendiendo puestos y desde luego representado en el índice general que actualmente lo ubica en el puesto 67. De hecho fuentes como el HSBC (Enero, 2012) auguran que para el 2050 el Perú podría estar en el sexto lugar de las economías de más rápido crecimiento y en el puesto 26 del ranking mundial superando incluso a Chile.

Tabla 1. Ranking del Perú en competitividad.

	2008- 2009 Puesto	2009- 2010 Puesto	2010- 2011 Puesto	2011- 2012 Puesto
ÍNDICE GENERAL	78	78	73	67
A. Requerimientos Básicos	94	88	87	78
2. Infraestructura	110	97	88	88
2.1. Calidad en Infraestructura	113	102	92	105
2.2. Calidad de las carreteras	99	93	92	98
2.3. Calidad de la Infraestructura ferroviaria	90	87	91	93
2.4. Calidad de la Infraestructura portuaria	127	126	113	106
2.5. Calidad de la Infraestructura aeroportuaria	94	87	78	70
B. Fortalecedores de la eficiencia	69	59	56	50
C. Factores de Innovación	83	85	89	89
Número de Países tomados en la evaluación	134	133	139	142

Fuente: Reportes sobre Competitividad Global del Foro Económico Mundial (2009, 2010 y 2011). Elaborado por OSITRAN Perú [4]

En la gráfica 1, además de apreciar el comportamiento del PBI en porcentaje también puede evaluarse que desde el año 2000 hasta el 2011, se triplicó la cifra al pasar de 53,3 a 176,8 miles de millones de USD con una línea de tendencia positiva que reafirma la continuidad del proyecto económico emprendido por la nación. Si bien es cierto que durante el 2009 la variación fue apenas del 0,9% y el valor nominal de 127 mil millones de dólares fue similar que en 2008, esto se presentó por factores extrínsecos procedentes de la crisis financiera internacional y al mismo tiempo Perú fue

uno de los países a nivel global que más rápido y fácil pudo reponerse de sus efectos nocivos.

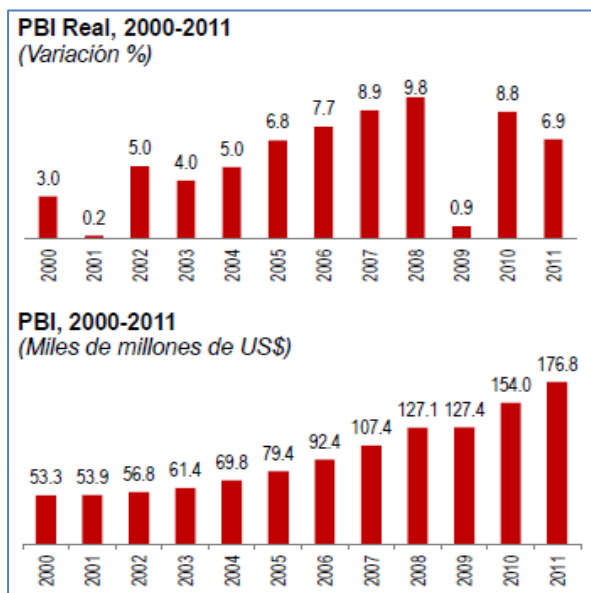


Gráfico 1. Evolución del PBI en Perú.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú, Ministerio de Economía y Finanzas y FMI.
Tomado de proinversion.gob [5]

Es evidente que también muchos inversionistas extranjeros, principalmente Europeos (Españoles) del sector minero-energético, en vista de la incertidumbre vivida en el viejo continente han optado por migrar a mejores prospectos, y han trasladado sus capitales al Perú alcanzando en el 2011 una cifra de 34,6 mil millones de USD equivalente al 25,6% del PBI; lo cual lo ubica en el segundo lugar en Latinoamérica como destino de inversión extranjera, solamente superado por Chile. Esto por consiguiente ha permitido también aumentar el nivel de reservas internacionales del país, que al 01-jun-2012 llegaron a 58 mil millones de dólares según fuentes del Banco Central. Lo anterior puede visualizarse mejor en las gráficas 2 y 3 que se presentan a continuación, las cuales evidencian claramente que a pesar de tener una baja también durante el 2009 (pasó de 27,3 a 22,4 miles de millones de USD), nuevamente se repuso en el año 2010 y retomó su tendencia hacia arriba; factor que si se mantuvo respecto a las reservas internacionales netas que a pesar de la crisis como se ha citado anteriormente crecieron en un 6,08%.

Lo que importa observar es la imagen que un inversionista extranjero puede captar y la solidez que en determinado momento puede dar el país, al dinero que decida mudar a los mercados del Perú.

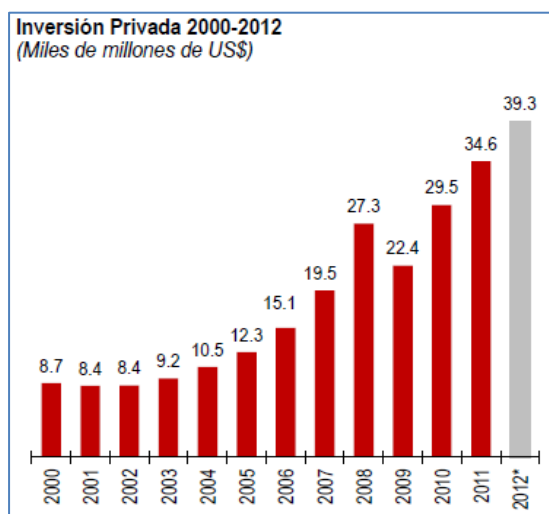


Grafico 2. Inversión Privada en la última década en Perú.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú, Ministerio de Economía y Finanzas y FMI.

Tomado de proinversion.gob. [6]

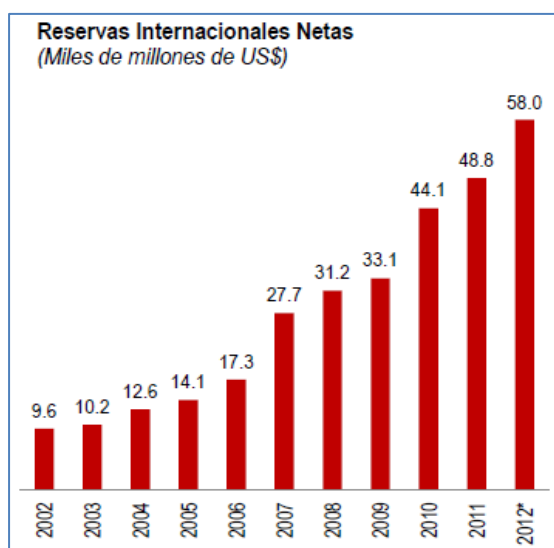


Grafico 3. Reservas Internacionales Perú.

Fuente: Bancos Centrales. Tomado de proinversion.gob. *Al 1 de junio de 2012 [7]

No obstante el crecimiento organizado y sostenible del país es posible gracias a la balanza comercial positiva que ha logrado también mantener en la última década impulsada desde luego por el aumento de las exportaciones, que pasaron de

USD6.955 millones en el año 2000 a USD46.268 millones en el 2011; y además por la diversificación de sus mercados, ya que no dependen exclusivamente de Estados Unidos (como algunos países de la región incluido Colombia) quien solo representa el 13% de su intercambio internacional, sino que ha logrado diversificarse a socios comerciales como Europa (31%), Países Asiáticos (17%), China (15%), Estados Unidos (13%), entre otros; de acuerdo a cifras obtenidas por el Banco Central de Reserva del Perú (BCRP, 2011) e instituciones como la CEPAL y la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT).

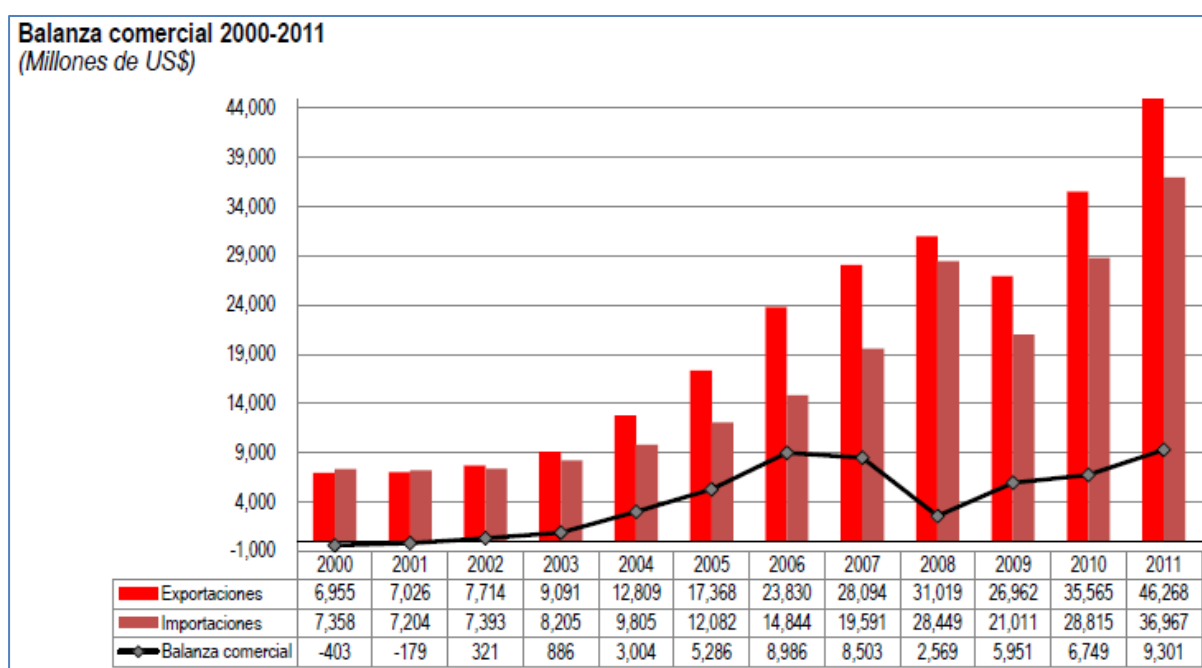


Grafico 4. Balanza Comercial Perú 2000 - 2011.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú, Ministerio de Economía y Finanzas.
Tomado de proinversion.gob. [8]

En efecto, son pocos los países que han logrado pasar de una Balanza comercial negativa como la presentada en el año 2000 (-403) a una con altos índices de rendimiento situada en 9301 millones de dólares para el 2011, lo cual refleja la diversificación de mercados internacionales como principal factor de sostenimiento y nivelación frente al intercambio de bienes y servicios.

Otra ventaja del escenario económico peruano, teniendo en cuenta que aún tiene su mayor representatividad en la actividad minera, consiste en que además de los commodities y las exportaciones tradicionales, ha impulsado de manera adecuada las exportaciones no tradicionales, las cuales registraron en 2001 una cifra cercana a los USD 10.000 millones, cinco veces más que una década atrás. El siguiente gráfico evalúa productos mineros como el Plomo, Oro, Cobre, Petróleo, entre otros, que evidentemente han crecido gracias a los altos índices de extracción; pero que también concentra su atención en sectores como los químicos, textiles y otros como la energía, la petroquímica y gas natural, el turismo, los outsourcing, y el negocio inmobiliario que al no ser tradicionales, han mejorado el comportamiento de la balanza comercial.

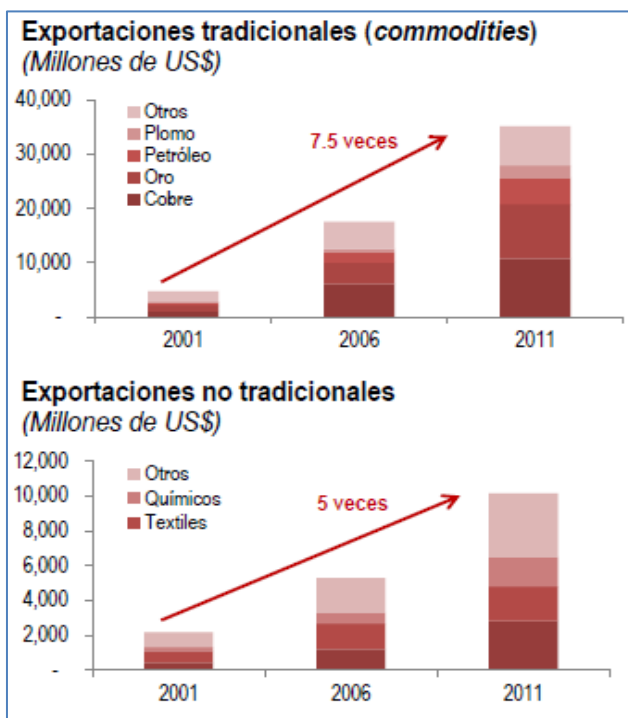


Gráfico 5. Exportaciones en Perú – Última década.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú, Ministerio de Economía y Finanzas.

Tomado de proinversion.gob.pe. [9]

Para ilustrar mejor el perfil que ha tratado de exponerse del Perú, gracias a las cifras internas de su economía y el análisis detallado de las variables, es importante revisar como es visto y calificado por firmas externas y entes independientes que dan un punto de comparación frente a otros países. El desarrollo acelerado de sectores como el textil, la industria minera, la industria química, el sector pesquero, el agroindustrial, el forestal y algunas exportaciones no tradicionales, han permitido que el país se modernice ubicándose en el segundo lugar del ranking de regulaciones de negocios (Doing Bussiness 2012) en Sudamérica; y al mismo tiempo calificadoras como Standard & Poor`s y Fitch Ratings sitúan al Perú dentro de la categoría BBB por encima de países como Brasil y Colombia.

El consolidado de calificación para el grado de inversión es el siguiente:

Tabla 2. Calificación países Suramericanos.

País	S&P	Fitch	Moody's
Chile	A+	A+	Aa3
México	BBB	BBB	Baa1
Perú	BBB	BBB	Baa2
Brasil	BBB	BBB	Baa2
Colombia	BBB-	BBB-	Baa3
Bolivia	BB-	B+	Ba3
Venezuela	B+	B+	B2
Argentina	B	B	B3
Ecuador	B	B-	Caa2

Fuente: Standard & Poor`s, Fitch Ratings y Moody`s. UNCTAD (WIR 2011) Actualizado al 24 de Septiembre, 2012 [10]

Por su parte, teniendo en cuenta las cifras del FMI y el BCRP la deuda externa es la segunda más baja de Latinoamérica respecto al PBI con un 21,2% para el año 2011, reflejando un comportamiento positivo en los últimos años gracias a la reducción de un 25,7% desde el 2003, cuando se encontraba en el 46,9% del total del PBI.

Referente al marco legal y normativo en lo que respecta a la inversión extranjera se resaltan los siguientes elementos positivos para incursionar al mercado:

- ✓ El Perú participa en el Comité de Inversiones de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico), desde donde se promueven directrices para Empresas Multinacionales OCDE.
- ✓ Acceso sin restricción a la mayoría de sectores económicos; las únicas inversiones que requieren de autorización son las ubicadas dentro de los 50 Km. de línea de frontera y las dirigidas a armas, municiones y explosivos, los cuales son de restringida importación. Para las inversiones en transporte de cabotaje marítimo o en empresas de transporte aéreo se requiere de un socio local mayoritario para conseguir el acceso, mientras que el transporte terrestre no presenta ninguna limitación particular.
- ✓ Garantía a la propiedad privada.
- ✓ Libre competencia y transferencia de capitales.
- ✓ Libertad para adquisición de acciones de empresas nacionales.
- ✓ Libertad de acceso a créditos internos y externos.
- ✓ Libertad para salida de regalías, mediante remesas. Esto se traduce en la estabilidad del régimen de libre disponibilidad de divisas y del derecho de libre remesa de utilidades, dividendos y regalías.
- ✓ Accesibilidad a mecanismos internacionales de solución de controversias, tales como tribunales de arbitramento.
- ✓ Mediante el convenio de estabilidad jurídica, se tiene acceso a las regulaciones vinculadas al trato no discriminatorio.
- ✓ Estabilidad del régimen del Impuesto a la Renta (dividendos).
- ✓ Derecho de usar el tipo de cambio más favorable disponible en el mercado.
- ✓ Estabilidad de los regímenes de promoción de exportaciones.
- ✓ Estabilidad de los regímenes de contratación laboral.
- ✓ Estabilidad del Régimen del Impuesto a la Renta.

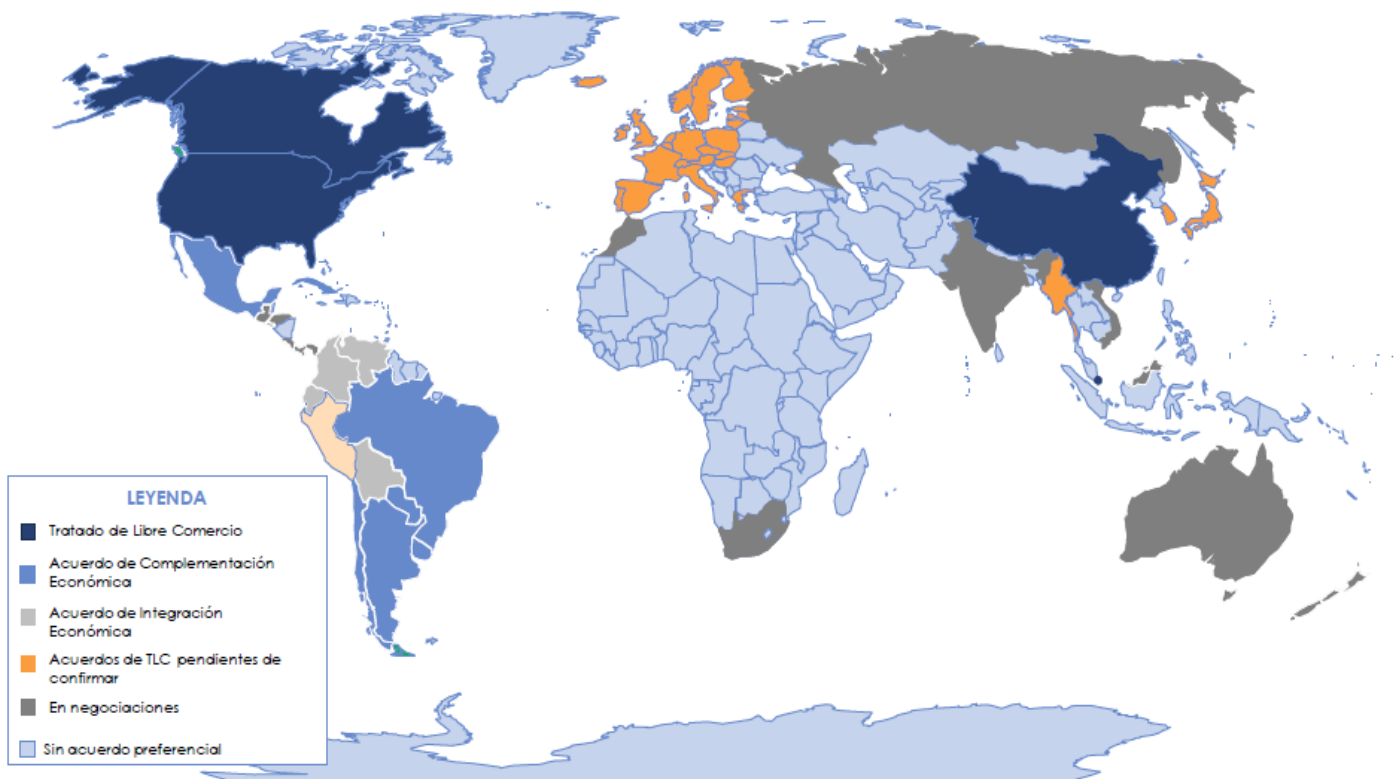
Los impuestos aplicados a las diferentes actividades son los siguientes:

Tabla 3. Impuestos causados en Perú.

Impuesto a:		Tasa Aplicable
INGRESOS	Utilidades corporativas	30%
	Utilidades de Agricultura, agroindustria y acuicultura	15%
	Dividendos	4,1%
	Regalías	30%
	Intereses para préstamos otorgados del exterior	4,9%
Al valor agregado (IVA)		18%
A las transacciones financieras		0,005%
Temporal a los activos netos por el exceso de S/. 1.000.000		0,4%

Fuente: Agencia de promoción de la Inversión privada - Perú [11]

Veamos también la ubicación geopolítica de los acuerdos internacionales de Inversión e intercambio:



*Además, cuenta con convenios vigentes para evitar doble tributación con la CAN, Brasil, Chile y Canadá.

Imagen 1. Acuerdos comerciales y de libre comercio de Perú.

Fuente: (PDSLTL) - Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte BID y MCT Diagnostico Integral. [12]

Basta con dar una vista preliminar a la imagen 1 (Mapa de acuerdos) para comprender que independiente del tipo de relación creada, dentro de los cuales encontramos: TLC's en vigencia, Acuerdos de complementación económica, Acuerdos de integración económica, TLC's en negociación, o con negociaciones en curso, gran parte del globo esta en la mira del Perú para realizar intercambios más competitivos, de manera que solamente los países africanos y los ubicados en la parte islámica de Asia son territorios "pendientes", pues incluso en la III Cumbre de países sudamericanos y árabes (ASPA) llevada a cabo el pasado mes de Octubre 2012 en Lima [13], se han realizado acercamientos con los dichos países árabes.

En términos de infraestructura para el transporte terrestre, el panorama de mejoramiento también es visible si tenemos en cuenta:

- ✓ El país ha priorizado el desarrollo de infraestructura que permita elevar la competitividad y alinear sectores logísticos que consigan articular la región sudamericana con el Asia – Pacífico; esto con el fin de impulsar la integración hacia nuevos mercados, y la firma de los TLC en negociación.
- ✓ Las concesiones en infraestructura terrestre, portuaria y aeroportuaria representan inversiones aproximadamente de US\$ 7,000 millones.
- ✓ La infraestructura desarrollada se complementará con nuevas inversiones. Al 2016 se deberán ejecutar proyectos por más de US\$ 20,000 millones (obras públicas como carreteras nuevas y ampliaciones) lo cual representa importantes oportunidades de inversión para contratistas y operadores.

Tal volumen de movimiento de mercancías por supuesto requiere de un extenso dispositivo de logística en transportes y disponibilidad de vehículos y/o empresas dedicadas al negocio que puedan suplir las necesidades de movilización de carga desde y hacia los nodos logísticos ubicados a lo largo de la costa pacífica del país que es donde se concentra aproximadamente el 80% del comercio y algunas ciudades al interior del territorio.

Precisamente el sector de transporte de carga creció un 20% durante el segundo semestre del 2011, alcanzando la cifra de 132.667 vehículos reunidos en 46.000 empresas en su gran mayoría informales, pues aquellas que sobrepasan las cincuenta unidades representan tan solo el 0,4%, según datos registrados en El informe

"Transporte Terrestre de carga en el Perú: situación y perspectiva" publicado por el Centro de Investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre (Cidatt), institución privada del Perú que realiza estudios avanzados frente al entorno logístico del país.

ESTRUCTURA LOGÍSTICA DEL PERÚ. ANALISIS DE LOS FACTORES DEL SECTOR TRANSPORTE

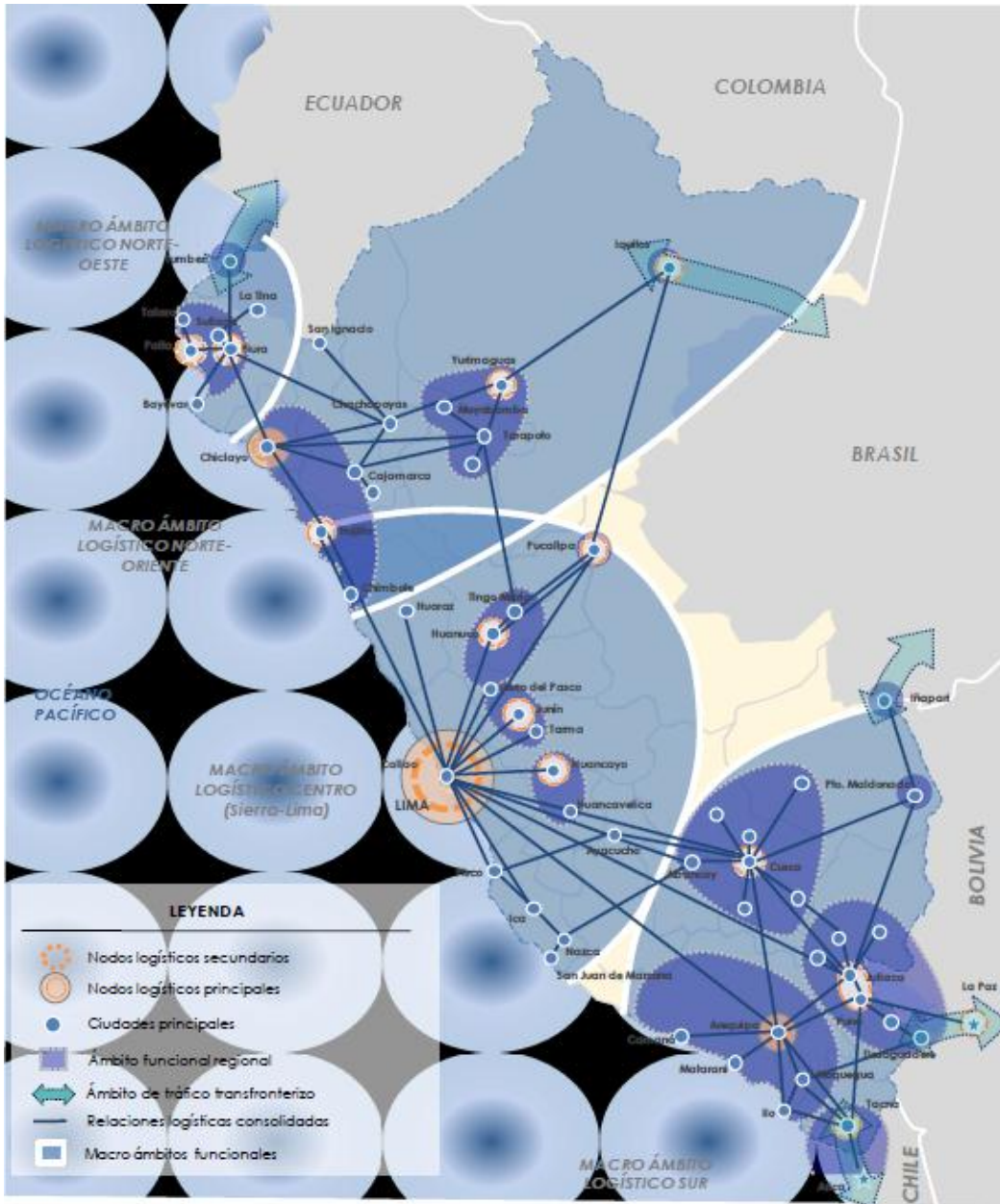


Imagen 2. Macro ámbitos logísticos.

Fuente. Advanced Logistic Group. Tomado de BID y MTC [14]

MACROAMBITOS LOGÍSTICOS

El país se encuentra subdividido de acuerdo con las regiones que generan flujos de carga y operaciones logísticas de movilización de mercancías tal como se aprecia en la Imagen 2, a través de cuatro macro ámbitos logísticos que se presentan a continuación, resaltando que las cantidades de producción de los principales productos por sector se refieren a datos del año 2010 generados por el BID-MCT en el estudio efectuado para el sector [15].

- a. Norte-Oeste: Corresponde a la zona principal de intercambio terrestre con el Ecuador y se encuentran las ciudades de Piura y Paita como ejes de la región, y otras con relaciones logísticas consolidadas como Sullana, Talara, Alamor, Zorritos y Tumbes en la frontera, entre otras del departamento de La Libertad. Los principales productos que se transportan en esta región son el arroz, plátano, Mango, Congelado de Pescado y Mariscos, Espárragos para industria, Caña de Azúcar, Maíz amarillo duro y Oro.
- b. Norte-Oriente: Representa la extensión de territorio más amplia de todas al comprender la región selvática del Amazonas donde se encuentra la frontera con Colombia, pero que debido a las condiciones no permite ningún flujo de cargas por vía terrestre; encontramos las ciudades de Chiclayo, Trujillo y Moyobamba como ejes de la región (Departamento de San Martín), y otras con relaciones logísticas consolidadas de alta movilización como Chachapoyas, Cajamarca, San Ignacio, Lambayeque, Tarapoto, Yurimaguas e Iquitos como único punto de referencia y acceso en la zona selvática. Los prospectos de carga en la región están dados por el café, el Oro, Arroz, Plátano, Yuca, Caña de Azúcar, Palma aceitera, Enlatados de Pescado y Mariscos, Cobre, y Plata.
- c. Centro (Sierra-Lima): Es el segundo macro ámbito logístico en cuanto a extensión, pero el primero en importancia y necesidades de transporte debido a que tiene las 2 ciudades principales Lima y Callao, que no solo son el centro financiero y administrativo del país, sino la principal puerta de acceso y salida de mercancías hacia el exterior; encontramos también las ciudades principales de Huaraz, Pucallpa, Huanuco, Huancayo, Huancavelica, Ayacucho, Ica, y otras con relaciones logísticas consolidadas como Cerro de Pasco, Tarma, Pampas, Junin, Nazca y San

Juan. La carga en esta región que es considerada la más importante y potente esta representada en: Alfalfa, Papa, Naranja, Espárragos para industria, Algodón, Uvas, Maíz amarillo duro, Harina de Pescado, Enlatados de Pescado y Mariscos, Hierro, Cobre, y Plata.

- d. Sur: Corresponde a una zona de alto tránsito de mercancías teniendo en cuenta que logra la conexión con 3 países y principalmente permite el acceso de Bolivia al mar. En este caso los ejes principales de la región son Arequipa, Cusco, Puno y Tacna, esta última como corredor transfronterizo hacia Chile; se encuentran también ciudades importantes y con relaciones logísticas consolidadas como Camana, Matarani, Abancay, Juliaca, Moquegua, Ilo, Desaguadero como conexión importante hacia la Paz (Bolivia), y Puerto Maldonado e Iñapari que dan acceso al Brasil. Los principales productos movilizados por la zona son Alfalfa, Papa, Cebolla, Fibra de Alpaca y Cobre.

PARTICIPANTES Y CARACTERIZACIÓN.

De aquí se desprende la caracterización de la oferta de infraestructuras de apoyo a las actividades logísticas, concebidas como todos los sistemas de transporte de carga (terrestre, marítimo, fluvial y aéreo), que deben analizarse dentro de la oferta de servicios vigentes correspondientes al sistema actual de transporte y logística peruano. Estos actores que intervienen serán aquellos que como se dijo al principio podrán constituirse en aliados, clientes o competencia y condicionan el desarrollo estratégico del sector.

Cada compañía soluciona y da respuesta a un requerimiento preciso del sector productivo, sin embargo en los últimos años se ha percibido una tendencia de integración de servicios mediante estrategias como la creación de grupos económicos, holding de empresas, o ampliación de negocios con el objetivo de satisfacer una demanda cada vez más exigente. Es así como se presentan a continuación dichos integrantes de la cadena:

1. Líneas navieras y aéreas: Son empresas proveedoras de transporte marítimo y aéreo de carga internacional y nacional. Como complemento a su objeto de movilización pueden llegar a requerir movimientos urbanos y regionales entre

ciudades principales, de mercancía en tránsito hacia aeropuertos y puertos marítimos.

2. Agentes de Aduanas: Se consideran compañías con personería natural o jurídica quienes cumplen el rol de representantes del propietario de la carga ante la aduana. Sus principales funciones son el agenciamiento y despacho aduanero. De igual manera que sucede en Colombia, pueden ofrecer a sus clientes un servicio completo de movilización de tal forma que requieran aliarse con empresas de transporte terrestre.
3. Agentes de Carga: En el Perú solamente pueden ser personas jurídicas que en su portafolio de servicios brindan desde una gestión completa de movilización de la carga hasta operaciones puntuales de proyectos especiales en materia de comercio exterior. Necesariamente no requieren de una flota vehicular para su operación por los costos que esto supone, así que pueden requerir la alianza con compañías transportadoras que se ajusten a su oferta de valor.
4. Terminales Extraportuarios (Depósitos temporales): Su objeto social se basa en contar con infraestructuras de almacenamiento en las proximidades de los puertos y prestar el servicio de operaciones de consolidación y desconsolidación de contenedores en las modalidades de exportación e importación (Régimen aduanero). El vínculo que podría existir con empresas de este tipo es ser destinatarios de mercancía donde constantemente se harían operaciones de cargue y descargue, de manera que se busquen accesos más rápidos y facilidades adicionales.
5. Transportadoras Terrestres: En un concepto muy general es la empresa (o persona natural) con flota vehicular (propia o terciarizada) que ofrece servicios nacionales e internacionales para el desplazamiento terrestre de la carga (BIT-MCT 2012). Es aquí donde se encuentran los principales competidores locales y nacionales; de los cuales se hablara posteriormente.
6. Operadores Logísticos: Como una nueva tendencia en el mundo empresarial se conciben estas organizaciones a manera de personas jurídicas para la realización de operaciones logísticas encargadas del manejo de la carga. Realizan funciones de transporte, almacenamiento, control de inventarios, rotación y alistamiento de

productos, maquila, procesos de valor agregado, distribución, etc. Son clientes potenciales, ya que en la mayoría de ocasiones no cuentan con flota vehicular propia y recurren a la tercerización del proceso con transportadoras terrestres.

FLUJOS DE CARGA

Al momento de pensar en la incursión dentro del escenario Peruano, respecto al prospecto de la demanda, debería hacerse una investigación de mercados que permita tener una visual más completa del total de la demanda, para definir que porcentaje del mismo quiere tener en su poder la compañía Colombiana; aun así puede hacerse una proyección tomando las cantidades y flujos que expone el BID y el MCT (2011) en su Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte, los cuales se presentan a continuación:

1. Flujos de Salida: 28.844.965 toneladas en 2010 según la base de datos analizada por el Grupo Consultor ALG (Advanced Logistics Group).
2. Flujos de Entrada: 24.391.371 toneladas en 2010 según la base de datos analizada por el Grupo Consultor ALG (Advanced Logistics Group).
3. Flujos Internos: El intercambio internacional se compone primordialmente de minerales y petróleo, los cuales de manera usual se movilizan por viaductos, ferrocarril o cintas transportadoras directamente a los sitios de carga, de tal manera que no requieren la utilización de flota vehicular terrestre. Existe entonces una estimación de 13.300.000 toneladas en 2010 que corresponde al 25% de la carga externa, tanto de entrada como de salida.
4. Flujos de tránsito: En esta denominación se incluye la mercancía proveniente de otros países como Brasil y Bolivia que pueden utilizar el territorio peruano como vía de salida al océano pacífico; sin embargo debido a la falta de datos exactos se estima que es apenas un 1% de la carga externa, tanto de entrada como de salida que en cifras corresponde a 530.000 toneladas en 2010 aproximadamente.

Las perspectivas de movilización totales entonces están dadas sobre una estimación de 67.077.783 toneladas para el año 2011 disponibles, o que son demandadas por los generadores de carga, resaltando también que presenta un crecimiento anual promedio

del 8% comparada con el Estudio de Carga generado en 2004 por la misma institución (BID-MCT).

En otras cifras publicadas por el grupo consultor ALG, pueden definirse 2 escenarios para proyectar la evolución económica y del sector transporte; el primero de ellos es el escenario de alta presión seguido de uno de moderada presión; que directamente se ven influenciados por 4 factores determinantes a la hora de especificar la evolución de un estado o escenario a otro, los cuales son:

- ✓ Avance en materia de capacitación, tecnología y competitividad: Mejora de la capacitación profesional y adopción tecnológica, aumento de competitividad, ampliación de la demanda externa, diversificación de las exportaciones a nichos de mercado de valor agregado, aumento de la calidad de los productos, reducción de costos por ganancias en productividad y eficiencia, costos de transporte y logística.
- ✓ Evolución del consumo interno en el Perú: Inflación, gasto disponible de los hogares, inversión privada, creación de nuevos negocios, Producción nacional, mejoras en el mercado laboral y desempleo, ampliación de la clase media e incremento del comercio.
- ✓ Recuperación mundial y estabilidad financiera: Recuperación de las economías avanzadas, aumento de las exportaciones del Perú, estabilidad financiera del panorama global, aumento de los flujos de inversión extranjera, ajustes estructurales y recortes fiscales.
- ✓ Integración Latinoamericana y comercio del Sur: Conexión transoceánica Brasil – Perú, problemas para la libre circulación de mercancías en la región, mejoras en el transporte terrestre internacional de carga, comercio con países vecinos, diversificación de mercados de destino y de origen, relaciones comerciales y bilaterales con países en desarrollo.

Esto conduce a que el escenario de alta presión refleja un estimado sobre las exportaciones del Perú con un crecimiento promedio de 8,25% y las importaciones de 7,8% de promedio interanual hasta el 2021. Por descontado, el escenario de moderada presión supone que los despachos nacionales pueden aumentar su volumen en promedio un 6,75%, mientras que las importaciones un 6,4%.

FUENTES DE GENERACIÓN DE CARGA. COMPETIDORES

Una vez que han sido analizadas las 2 primeras partes del ensayo, empezando con la revisión de todas las variables macroeconómicas y el comportamiento del Perú como país y posteriormente un estudio detallado de los factores intrínsecos del sector transporte, es importante finalizar con una consideración de los principales competidores y participantes de este mercado, y por supuesto de las alternativas de ingreso con los clientes potenciales y generadores de carga.

En el segundo semestre del 2011, según cifras del Cidatt, la flota vehicular en Perú llegó a los 132.667 vehículos concentrados en 46.208 empresas, con un alto grado de dispersión si se tiene en cuenta que el 92% del parque automotor de vehículos de carga pesada corresponde a unidades de negocio que poseen máximo 4 camiones; mientras que tan solo un 2% operan una flota mayor de 10 unidades. Del mismo modo, apenas un 0,3% del sector son empresas que tienen más de 50 camiones, pero con una tendencia al crecimiento y la consolidación ya que la compra de automotores de carga y remolcadores incrementó en un 20%. En palabras de la coordinadora del Área de investigación “A diciembre del 2011, el número de empresas de más de 50 vehículos crecieron en 11,9%. La tendencia demuestra que las grandes empresas se han consolidado más, sus flotas empiezan a crecer y las más pequeñas comienzan a reducir paulatinamente su ritmo de crecimiento” Anchante Rina (2011).

En el siguiente gráfico se aprecian estas condiciones representadas frente a un total de la oferta:

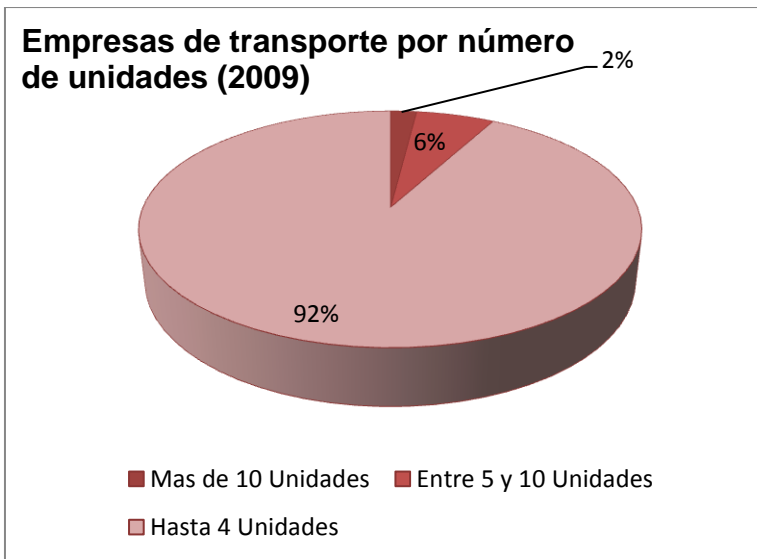


Grafico 6. Empresas de transporte por número de unidades.

Fuente: Ministerio de transportes y comunicaciones. Advanced Logistics Group. [16]

Respecto a la propiedad de los vehículos, aunque los tenedores siguen siendo personas particulares y adquieren las unidades con capital propio, fruto de ahorros por la actividad independiente, se aprecia esencialmente entre las medianas y grandes empresas con necesidad de renovación de flota una tendencia en aumento hacia la figura de Leasing o arrendamiento financiero. Las grandes empresas que pertenecen a grupos empresariales, tienen su flota propia como parte de los activos empresariales.

En la próxima gráfica puede apreciarse otra de las variables importantes frente a la flota vehicular: La antigüedad de los vehículos. En Colombia desde hace varios años viene aumentando el hecho de permitir vehículos de máximo 10 años de antigüedad por efecto de cubrimiento de pólizas y condiciones de seguridad enfocadas a normas como la OSHAS 14000 lo cual ha permitido que la edad promedio haya disminuido y se encuentren en mejores condiciones mecánicas; cuestión que no ocurre en Perú donde el 49% de la flota esta situada por encima de los 15 años y nos conlleva a inferir según los datos estadísticos que la edad media se sitúa en 18 años; sin embargo dependiendo del lugar donde se sitúan o prestan sus servicios esta edad puede aumentar, por ejemplo 2.555 camiones superan los 40 años de edad diseminados en algunos sectores del país, también se considera que en lugares de alta concentración como el puerto de Callao, Lima, Moshoqueque en Chiclayo, Arequipa, y los que operan

especialmente en el Amazonas, en las ciudades de Yurimaguas e Iquitos elevan la edad media a 25 años.

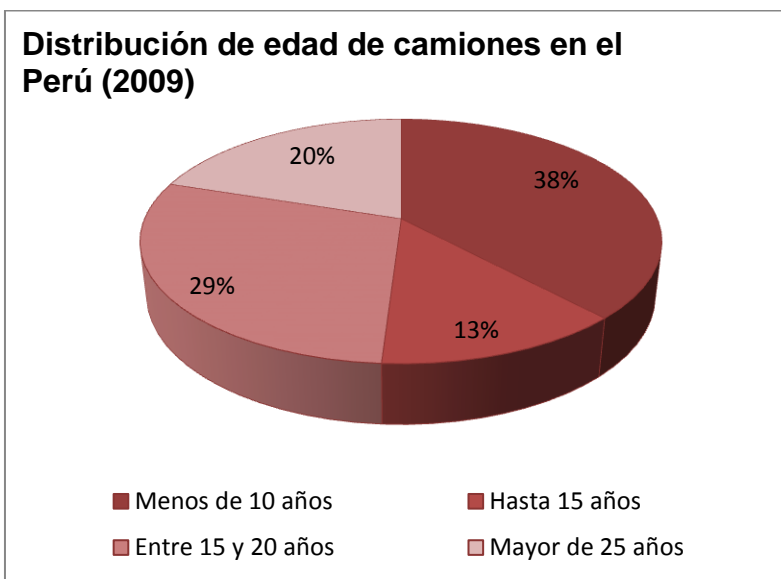


Grafico 7. Distribución de edad de camiones en el Perú (2009).

Fuente: Ministerio de transportes y comunicaciones. Advanced Logistics Group. [17]

Esta condición da una ventaja competitiva a las empresas grandes, bien conformadas y con el musculo financiero para renovar sus activos, pues al momento de ofrecer los servicios a multinacionales y empresas reconocidas, la estabilidad y venas condiciones mecánicas de la flota se convierten en un factor diferenciador.

Desde esta óptica, pueden encontrarse 3 categorías de empresas:

Tabla 4. Tipos de empresas de transporte en Perú.

OPERADORES INFORMALES	OPERADORES PSEUDOFORMALES	OPERADORES FORMALES
Personas Naturales con 1 o 2 Unidades.	Personas Jurídicas formalmente constituidas hasta 4 o 5 Unidades.	Personas Jurídicas de tamaño medio-grande con flota entre 25 y 50 unidades.
Reducida idoneidad, con carencia de especialización en su servicio. La edad de los	Presentan una elevada informalidad y edad de los vehículos; carencia de profesionalidad en sus	Altos estándares de calidad en sus operaciones, certificaciones internacionales, sistemas de trazabilidad, etc. Especializadas

vehículos es la más antigua.	operaciones.	en rubros de comercio exterior como el agroindustrial o minero.
Operan sin licencia de y registro ante la agencia tributaria, sin expedir facturas y sin guías de remisión.	Impago de impuestos mediante no expedición o utilización múltiple de guías de remisión y/o facturas comerciales, carencia de seguros, baja utilización de tecnología.	Son organizaciones con instalaciones propias, a parte de las oficinas, en forma de almacenes, talleres, etc. y personal administrativo para las distintas áreas de la empresa. Documentación formal en sus procesos.
Representan alrededor del 10% de las operaciones de transporte realizadas.	Representan aprox. el 55 – 60% de las operaciones de transporte realizadas en el Perú.	Representan el 30% de la actividad total de transporte. Mantienen relaciones comerciales estrechas con grandes empresas del sector productivo.
Se localizan en los mercados informales urbanos, así como en rutas intraprovinciales en la Sierra y Selva.	Están presentes en las principales ciudades generadoras de carga, con operaciones nacionales.	Debido a su especialización y estructura están presentes en todas las ciudades, especialmente en puertos para operaciones aduaneras.
Por tratarse de empresas unipersonales y con pocas unidades no tienen instalaciones físicas.	Tienen instalaciones propias y personal administrativo que se encarga de la recepción y procesamiento de las órdenes	Cuentan con instalaciones propias, oficinas, almacenes, talleres, etc. y personal administrativo para las distintas áreas de la empresa.

Fuente: Grupo Consultor ALG (Advanced Logistics Group) BID - MTC [18]

Las 35 empresas de transporte más importantes del país, según el ministerio de transporte, se relacionan a continuación:

Tabla 5. Ranking de las empresas de transporte de carga.

ORDEN	RAZON SOCIAL
1	UNION DE CERVECERIAS PERUANAS BACKUS Y JOHNSTON S.A.A.
2	RACIONALIZACION EMPRESARIAL S.A.
3	TRANSPORTES RODRIGO CARRANZA S.A.C.

4	RANSA COMERCIAL S.A.
5	UNION DE CONCRETERAS S.A.
6	TRANSALTISA S.A.
7	TRANSPORTES 77 S.A.
8	TOLMOS ESPINOZA GARCIA S.R.L.
9	ODEBRECHT PERU INGENIERIA Y CONSTRUCCION S.A.C.
10	TRUCKS AND MOTORS DEL PERU S.A.C.
11	FRANCISCO CARBAJAL BERNAL S.A.
12	INDUAMERICA SERVICIOS LOGISTICOS S.A.C.
13	CONSTRUCCION Y ADMINISTRACION S.A. - CASA CONSTRUCTORES
14	CEMENTOS PACASMAYO S.A.A.
15	R. STIGLICH S.A.
16	MOTA-ENGIL PERU S.A.
17	TRANSPORTES M. CATALAN S.A.C.
18	TRANSVAN S.A.C.
19	TRANS - O S.A.C.
20	GRUPO TRANSPESA S.A.C.
21	G Y M S.A.
22	SAN FERNANDO S.A.
23	AJEPER S.A.
24	ZETA GAS ANDINO S.A.
25	HERMES TRANSPORTES BLINDADOS S.A.
26	LLAMA GAS S.A.
27	EMPRESA DE TRANSPORTES GUZMÁN S.A.
28	INGENIEROS CIVILES Y CONTRATISTAS GENERALES S.A.
29	SANTIAGO RODRIGUEZ BANDA S.A.C.
30	TRITON TRANSPORTS S.A.
31	SERVICIOS GENERALES VIVIANA E.I.R.L.
32	TRANSPORTES GROM S.A.C.
33	TERRACARGO S.A.C.
34	CLI ALMACENAJE Y DISTRIBUCION S.A.
35	TRANSPORTES GIRASOLES S.A.C. - GIRASOLES S.A.C.

Fuente: Ministerio de transporte y Comunicaciones [19].

Veamos una descripción general de los principales competidores:

Grupo Backus.

Son los Primeros en el mercado de transportes, La Corporación Backus es una alianza estratégica de 18 empresas diversificadas pertenecientes a los sectores industrial,

agroindustrial y de servicios. Cervecerías (Cristal, Pilsen Callao, Bremen, Real, Pilsen Trujillo, San Juan, Malta Polar, Sansón, Morena, Pantera). Fábrica de envases de plástico, cartón y etiquetas de papel. Grupo de Transportes. Agua Mineral San Mateo. Construcción. Informática. Apoyo al Club Sporting Cristal. Fundación Backus Pro Fauna en Vías de Extinción. La empresa de transporte que pertenece a esta compañía es transporte 77 S.A.

Raciemsa.

Es una empresa del Grupo Gloria con más de tres década de experiencia en el rubro de servicios de carga. Los objetivos de la empresa se sustentan en la continua modernización de la flota y en una inmediata respuesta a las necesidades de transporte en las diferentes modalidades que requiere el mercado y sus clientes. Cuenta con 2 oficinas, una ubicada en Lima y otra ubicada en Arequipa.

TRC - Transporte Rodrigo Carranza.

Es una compañía pionera y líder en transporte pesado terrestre a nivel nacional, profesionalmente especializada en transporte de carga a granel, líquido, de gases, convencionales entre otros. Lleva más de 50 años en el mercado, y cuenta con una moderna flota; actualmente pertenece al Grupo empresarial Anselmo Carranza el cual tiene almacenes y expresos, lo cual le ha permitido consolidarse como uno de los grupos más sólidos del sector.

Ransa.

Es una organización de soluciones logísticas integrales especializada por sector, opera desde 1993. Son especialistas en sectores como minería, energía, consumo masivo, retail, industria y logística de refrigerados. En el 2003 iniciaron la internacionalización con sucursal en Santa Cruz, Bolivia y operaciones en Región Andina en Perú, Bolivia y Ecuador; en Centroamérica en Salvador, Guatemala y Honduras.

Transaltisa.

Es una empresa con perspectiva tecnológica que brinda servicios de transporte terrestre de materiales peligrosos y productos para diferentes sectores industriales. Sus servicios satisfacen los sectores productivos de bebidas, manufacturas, minería, hidrocarburos, entre otros.

Fracsa. Francisco Carbajal Bernal S.A.

Es una empresa con una experiencia de 50 años. Se destaca en la venta de asfalto y combustibles, así como el transporte de tales combustibles y algunos concentrados. Son expertos en la Infraestructura Vial (Urbanos y Carreteras), mercados industriales, privados e instituciones públicas.

Transportes M Catalam S.A.C.

Es una de las compañías líder en transporte seguro de carga líquida y seca en todo el país. Sus clientes son empresas que necesitan el servicio de transporte de carga líquida y seca como mineras, grifos, y otras. Cuenta con una flota de 175 vehículos.

Induamerica Servicios Logísticos.

Es un Operador Logístico perteneciente al Grupo Induamerica, especializado en el transporte de mercancías a nivel nacional. El servicio está respaldado con remolcadores y semirremolques con equipos GPS, y central de monitoreo. Es una empresa de Transporte de Carga Pesada Terrestre, que cuenta con una flota de ciento nueve (109) remolcadores, doce (12) camiones y 100 semi-remolques acondicionados para cubrir las necesidades de los clientes.

Stiglish.

Es una empresa de transporte de carga especializada, y son líderes en el campo del transporte de carga para pesos excepcionales e indivisibles. También en transportes diversos en plataformas cama baja, cama alta, normal y extendibles.

Grupo Transpesa.

Este grupo posee una moderna y amplia flota para el servicio de transporte de carga, con un total de 85 Tracto camiones y 120 semirremolques, con buena tecnología, renovada permanentemente asegurando el transporte. Transportan principalmente productos controlados e insumos químicos, autorizados por las autoridades respectivas y de acuerdo a las normas internacionales.

CONCLUSIONES

Hace algunos años hablar de globalización e internacionalización de mercados era un tema nuevo que generaba curiosidad e incluso rechazo por parte de ciertos grupos sociales y políticos, hoy sin embargo no solo es parte importante de nuestra cotidianidad sino que las empresas que no conciben en sus planes estratégicos la idea de expandirse a otros países o por lo menos contrarrestar la llegada de competidores extranjeros a sus mercados locales, están destinadas a perder su participación, ser absorbidas por grupos empresariales más grandes, dilapidar años de experiencia y sostenimiento o incluso desaparecer con efectos negativos.

Es así como las compañías Colombianas han de convertirse ahora en multinacionales que logren generar un plan de negocios internacional, con miras a participar de las oportunidades de inversión en otros países; y las empresas del sector transporte no pueden quedarse del camino iniciado por otros sectores de la economía que ya han enviado grandes comitivas y misiones alrededor del mundo con resultados favorables y positivos.

Perú como nación latinoamericana emergente nos ha mostrado con sus cifras e indicadores, tal como fueron analizados en los primeros apartes del escrito, que es un foco interesante de inversión extranjera y mantiene latentes diversas alternativas de inserción que aún no han sido exploradas por compañías Colombianas. Especialmente el transporte de carga terrestre por las condiciones particulares en que se ha desarrollado en el país vecino, lo ha vuelto un mercado atomizado por la cantidad de empresas presentes y la informalidad que se maneja en temas como contratación donde según las cifras del CIDATT (2011) apenas un 23% de los contratos que se

generan son a largo plazo con una participación porcentual similar para otros contratos a corto plazo y en cambio un 53% de negociaciones solamente de manera verbal, lo cual abre un nicho interesante para empresas grandes que puedan prestar portafolios consolidados y respaldados a generadores de carga que así lo requieran.

La mayoría de empresas transportadoras grandes atienden a ciertos sectores particulares de los cuales hacen parte, de manera que la subutilización generalizada de los vehículos es común y genera una desfavorable relación donde el kilometraje anual promedio por vehículo industrial se encuentra alrededor de 60/70.000 km/veh año vs. 120.000 km/veh año que se registra en promedio en países desarrollados.

Clientes grandes que han consolidado su presencia en el país Inca, tanto nacionales como extranjeros, entre los que se encuentran Sodimac - Homecenter, Falabella, McDonalds, Tottus, Ripley, Casa & Ideas, Opticas GMO, Maestro Perú, Supermercado Metro, Casinelli, Promart, Bembo, Oechsle Perú, Malls Perú, Cencosud, La Polar, Plaza Vea, G.W.Yichang & Cia, Boticas BTL, Zeta BookStore, Supermercado Wong, C&A minera Antamina, Southern Perú Copper Corp, Sociedad Minera Cerro Verde, Minera Yanacocha, y muchos más con grandes operaciones de transporte, seguramente requieren de empresas fortalecidas y afianzadas en la actividad para alcanzar los altos estándares que manejan y dejando a un lado la informalidad que predomina en el escenario del transporte de carga Peruano, o incluso presentando la oportunidad de una empresa que agrupe el gremio en calidad de vehículos afiliados.

Armonizando una vez más la tesis dictada, son interesantes las oportunidades que pueden abrirse para compañías Colombianas consolidadas, que cuentan con los recursos y experiencia necesaria para alcanzar mercados por fuera de las carreteras nacionales, que en principio pueden enfocarse en la misma cordillera andina que recorren a diario, solamente que un poco más al sur del continente y acompañada por la vista del mar pacífico que baña al Perú a lo largo de su extensión.

REFERENCIAS

- [1] Garcia, Alan (2011). Entrevista exclusiva con Alan Garcia; diario elcomercio.pe, sección Actualidad, disponible en: <http://elcomercio.pe/politica/723462/noticia-exclusiva-alan-garcia-despegue-peru-ahora-siglo>
- [2] Anchante Rina (2011). Sector de transporte pesado creció 20% durante la segunda mitad del 2011; diario elcomercio.pe, sección Economía, disponible en: <http://elcomercio.pe/economia/1464552/noticia-sector-transporte-pesado-crecio-20-durante-segunda-mitad-2011>.
- [3] Schwab K. (2012). The Global Competitiveness Report 2011–2012. World Economic Forum. 292-293.
- [4] Ranking del Perú en competitividad. Disponible en: http://www.ositran.gob.pe/repositorioaps/0/0/jer/presentacion_revista/Revista%207.pdf
- [5] Banco Central de Reserva del Perú, Ministerio de Economía y Finanzas y FMI. Disponible en: <http://www.proinversion.gob.pe/>
- [6] Banco Central de Reserva del Perú, Ministerio de Economía y Finanzas y FMI. Disponible en: <http://www.proinversion.gob.pe/>
- [7] Banco Central de Reserva del Perú, Ministerio de Economía y Finanzas y FMI. Disponible en: <http://www.proinversion.gob.pe/>
- [8] Banco Central de Reserva del Perú, Ministerio de Economía y Finanzas. Disponible en: <http://www.proinversion.gob.pe/>
- [9] Banco Central de Reserva del Perú, Ministerio de Economía y Finanzas. Disponible en: <http://www.proinversion.gob.pe/>
- [10] Standard & Poor`s, Fitch Ratings y Moody`s. UNCTAD (WIR 2011) Actualizado al 24 de Septiembre, 2012
- [11] Agencia de promoción de la Inversión privada – Perú.
- [12] Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte BID y MCT Diagnostico Integral.

- [13] <http://elcomercio.pe/actualidad/1477193/noticia-presidente-humala-resaltoherencia-compartida-entre-arabes-sudamericanos>
- [14] Advanced Logistic Group. Tomado de BID y MTC.
- [15] Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte. BID-MTC 2011. Pag 32.
- [16] Ministerio de transportes y comunicaciones. Advanced Logistics Group.
- [17] Ministerio de transportes y comunicaciones. Advanced Logistics Group.
- [18] Grupo Consultor ALG (Advanced Logistics Group) BID – MTC. Pag 174.
- [19] Ministerio de transporte y Comunicaciones.

GRAFICAS

- [1] Evolución del PBI en Perú.
- [2] Inversión Privada en la última década en Perú.
- [3] Reservas Internacionales Perú.
- [4] Balanza Comercial Perú 2000 - 2011.
- [5] Exportaciones en Perú – Última década.
- [6] Empresas de transporte por número de unidades.
- [7] Distribución de edad de camiones en el Perú (2009).

IMAGENES

- [1] Acuerdos comerciales y de libre comercio de Perú.
- [2] Mapa: Macro ámbitos logísticos.

TABLAS

- [1] Ranking del Perú en competitividad. Disponible en:
http://www.ositran.gob.pe/repositorioaps/0/0/jer/presentacion_revista/Revista%207.pdf
- [2] Calificación países Suramericanos. Disponible en:
<http://www.proinversion.gob.pe/>
- [3] Impuestos causados en Perú. Disponible en:
<http://www.proinversion.gob.pe/>
- [4] Tipos de empresas de transporte en Perú.
- [5] Ranking de las empresas de transporte de carga.

BIBLIOGRAFIA

1. Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte. BID-MTC 2011.
2. Centro de Investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre (Cidatt).
3. <http://www.proviasnac.gob.pe>
4. <http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informae/anuario11.html>
5. http://www.sunat.gob.pe/estadisticasestudios/informes_publicaciones.html
6. <http://inversionistaextranjero.sunat.gob.pe/>
7. <http://www.proinversion.gob.pe/>
8. <http://www.promperu.gob.pe/>
9. <http://www.ositran.gob.pe/>
10. <http://www.congreso.gob.pe/>
11. <http://www.congreso.gob.pe/comisiones/2012/transportes.htm>
12. <http://transparencia.mtc.gob.pe/idm/NormasIndice.aspx>
13. <http://www.unfpa.org.pe/>
14. <http://www.peru.gob.pe>
15. Reglamento Nacional de Administración de Transporte. Decreto Supremo No 017-2009-MTC.
16. Ley 27181. Ley General de Transporte y tránsito Terrestre
17. Decreto Supremo N° 027-2005-MTC
Resolución Directoral N° 556-2004-MTC "Aprueban Directiva 012-2004-MTC/20"
Directiva N° 012-2004-MTC/20
Resolución Directoral N° 879-2004-MTC/20 "Modifican Artículo de la directiva 012-2004-MTC"
18. <http://www.datosperu.org/pep-transporte-de-carga-por-carretera-camiones-60230.php>