



Análisis del Potencial de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado (IPrLg)

Aplicación al Grupo 5 de Proyectos del Eje Interoceánico Central

CONTENIDOS

Definiciones

El área de influencia del GP5 del Eje Interoceánico Central

Características socio-demográficas del área de influencia

Indicadores de la actividad económica

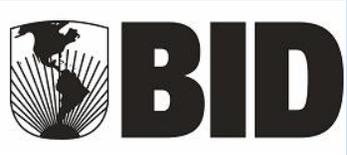
Infraestructura existente en el área de influencia

Sectores económicos considerados en el análisis

Impacto del grupo de proyectos, recomendaciones y plan de acción indicativo



DEFINICIONES



Definiciones básicas

La Integración Productiva Regional (IPr)

- Se define como el proceso de mayor especialización productiva de los países que se integran. Se da por medio de la creación y fortalecimiento de vínculos productivos hacia atrás y/o hacia adelante en cadenas productivas cuyos eslabones están situados en dos o más países de la región.

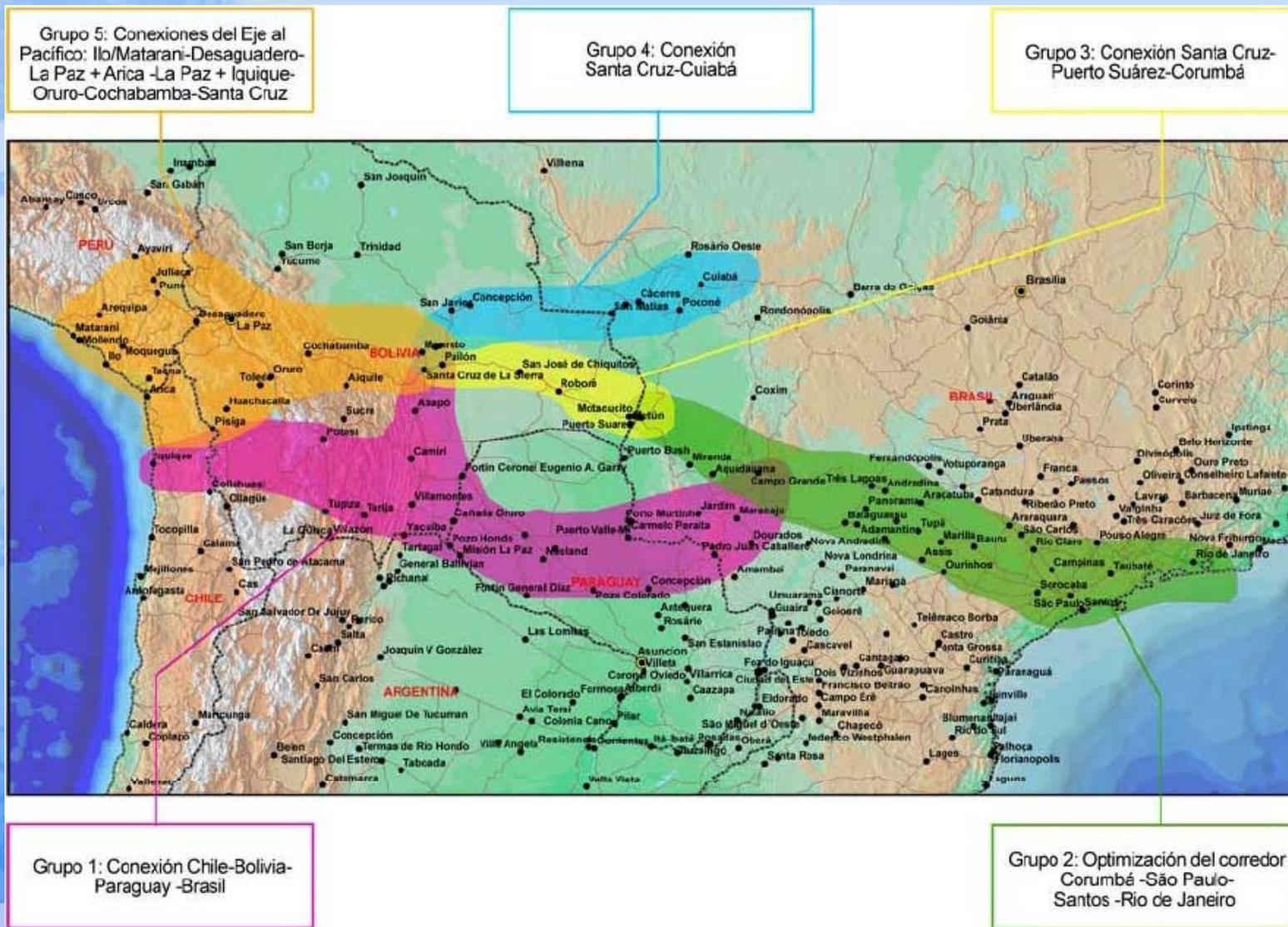
Servicios Logísticos de Valor Agregado (SLVA)

- Es el conjunto de operaciones que agregan valor comercial, sin modificar la naturaleza del producto, y que van más allá del transporte y almacenaje. Se entiende por SLVA cuando las operaciones no son consustanciales con la cadena productiva (logística dedicada) y se aplican a distintas familias de productos que comparten infraestructuras y servicios (logística diversificada).

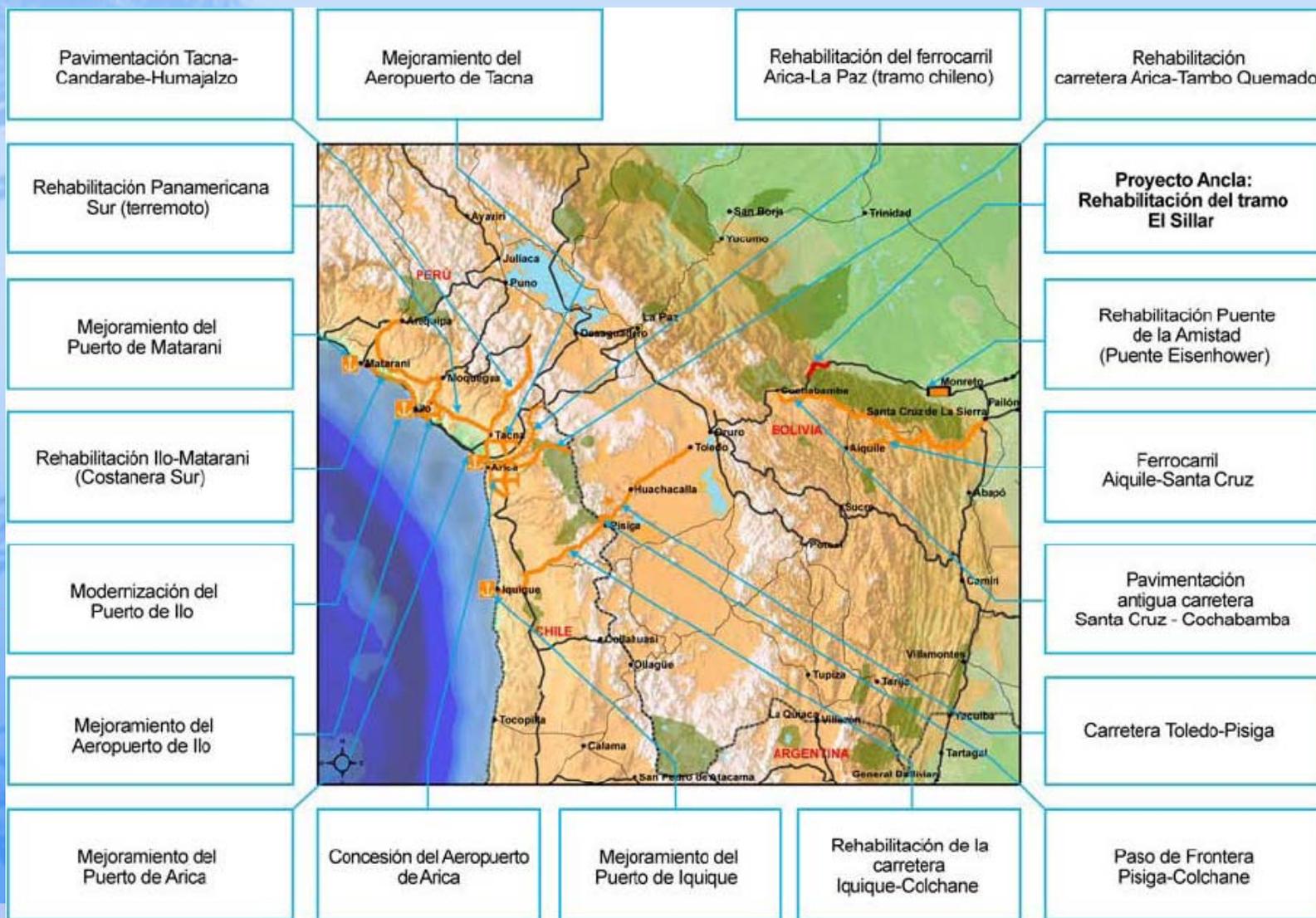


El área de influencia del GP5 del Eje Interoceánico Central

Grupo de proyectos del Eje Interoceánico Central



Proyectos del GP5 del Eje Interoceánico Central





BID

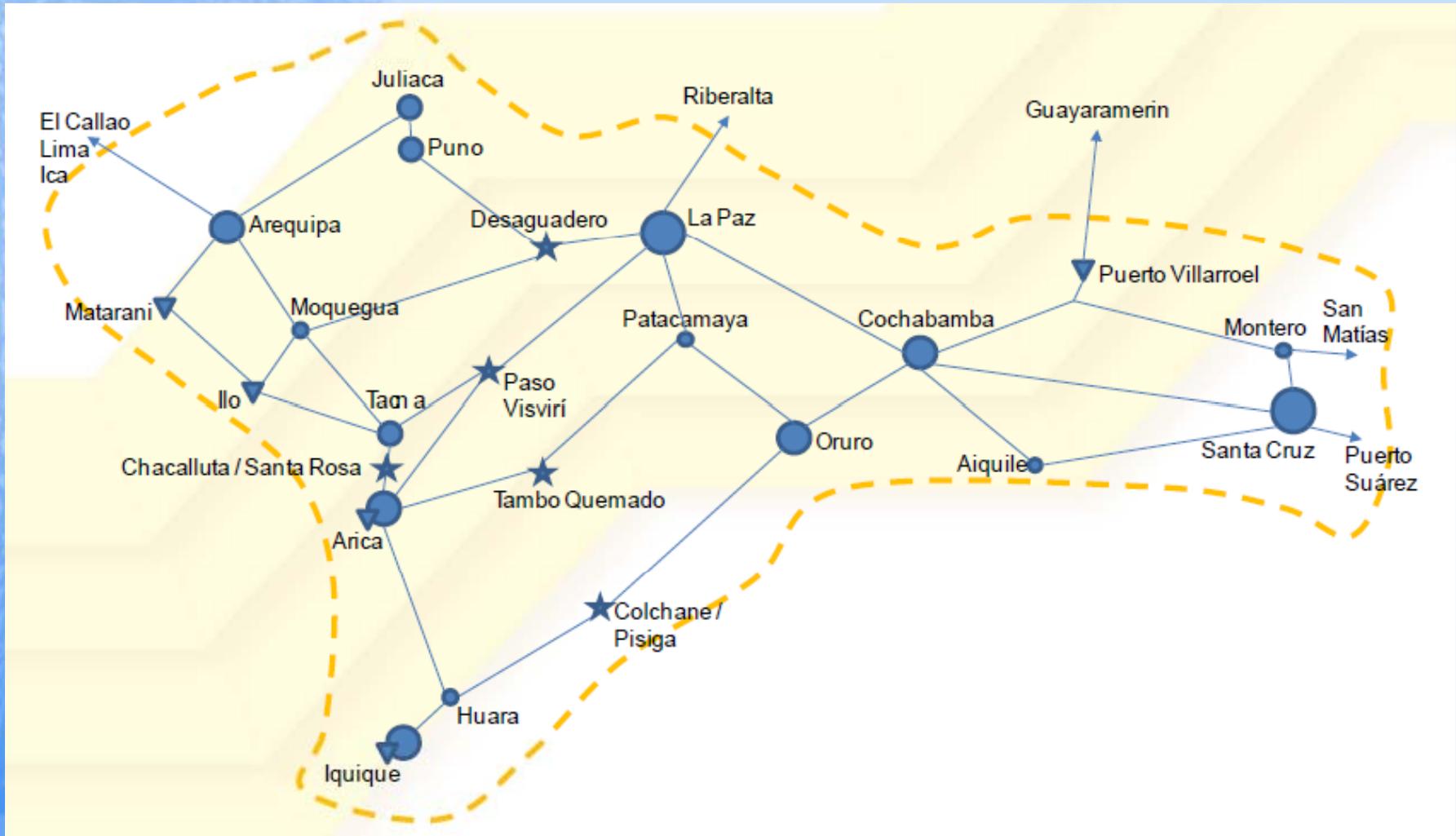
Área de Influencia del GP5 del Eje Interoceánico Central





BID

Red de ciudades del área de influencia





Características socio-demográficas del área de influencia



BID

Índice de Desarrollo Humano del Área de Influencia



Densidad de población en el AI



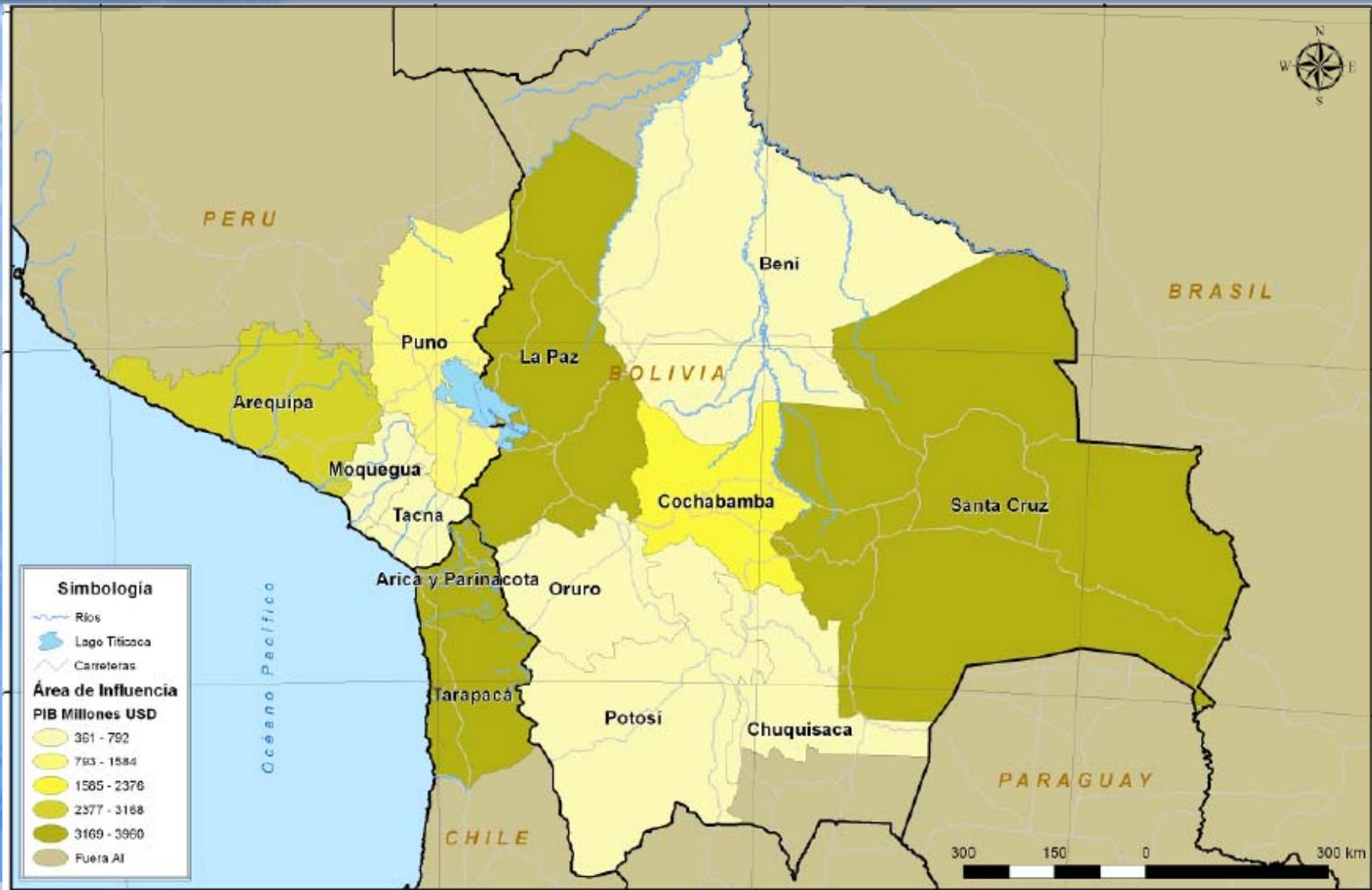


Indicadores de la actividad económica



BID

Distribución del PBI en el Área de Influencia



Sectores productivos del área de influencia





Infraestructura existente en el área de influencia



Infraestructura vial, ferroviaria, puertos y aeropuertos del área de influencia





BID

Estándar de la red vial del área de influencia





BID

Estado de la red vial del área de influencia





BID

Flujos de tráfico por la red vial del área de influencia





Zonas francas y centros de exportación, transformación, industria, comercialización y servicios

CETICOS Ilo

CETICOS Matarani

ZOFRATACNA

Parque Industrial Chacalluta

ZOFRI Iquique



Proyectos de plataformas logísticas

En el AI existen tres proyectos de implementación de plataformas logísticas:

- **Puerto Seco de Oruro (Bolivia)**
 - **Enfocado como punto de quiebre de carga de importaciones y exportaciones bolivianas, lo que facilitará el tránsito de mercaderías hacia el Pacífico y optimizará el abastecimiento y distribución de productos en Bolivia.**
- **Plataforma Logística de la Región de Arica y Parinacota (Chile)**
 - **Destinado a brindar soporte a la actividad portuaria al ofrecer espacios de almacenamiento, servicios de consolidación y desconsolidación de importaciones y exportaciones y manejo de mercaderías en tránsito.**
- **Plataforma de Distribución Urbana de Arequipa (Perú)**
 - **Orientada principalmente a la distribución urbana de mercaderías. Los usuarios principales son distribuidores de productos de consumo masivo, cadenas de supermercados, operadores logísticos y empresas de transporte.**

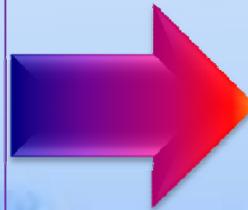


Sectores económicos considerados en el análisis



Criterios de selección de sectores económicos

- El sector seleccionado es beneficiario del GP 5 del Eje Interoceánico Central de IIRSA
- El sector es importante para el desarrollo del área de influencia
- El sector es efectiva o potencialmente importante para la integración económica de los países involucrados en el GP.

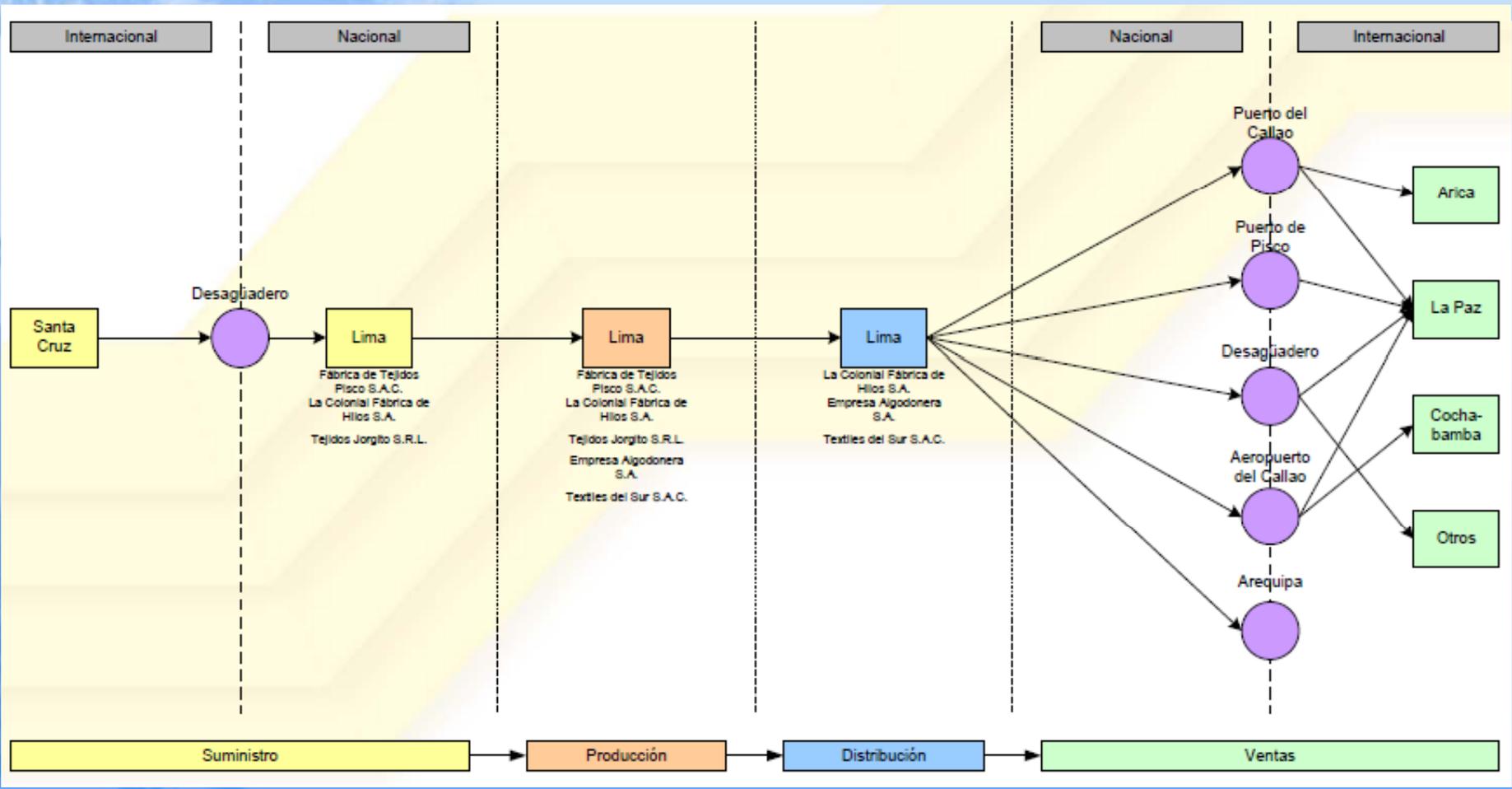


Sectores seleccionados

- Proveedores de servicios e insumos para la minería
 - Plataforma logística y de servicios para el comercio internacional
- Azúcar -Galletas
- Algodón -Hilados
- Chatarra -Alambre
- Soya -Raciones Animales
- Cuero -Manufacturas de Cuero
- Leche -Derivados
- Maderas -Muebles
- Especias -Aceitunas
- Joyería



Sector económico ejemplo: Algodón (Bolivia) – Hilados de Algodón (Perú)

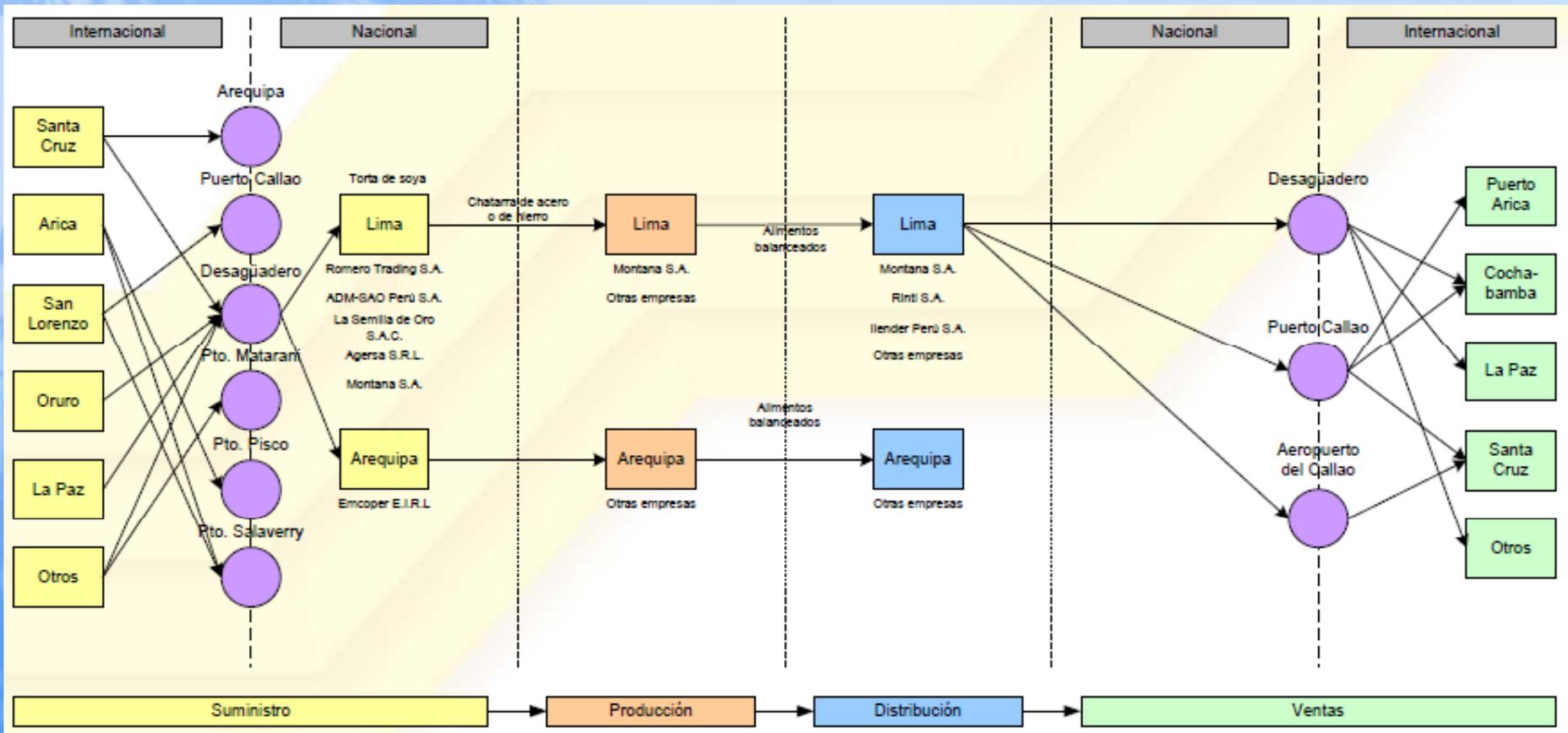


**Sector económico ejemplo:
Algodón (Bolivia) – Hilados de Algodón (Perú)
Mapa de la cadena productiva Algodón – Hilados de Algodón**

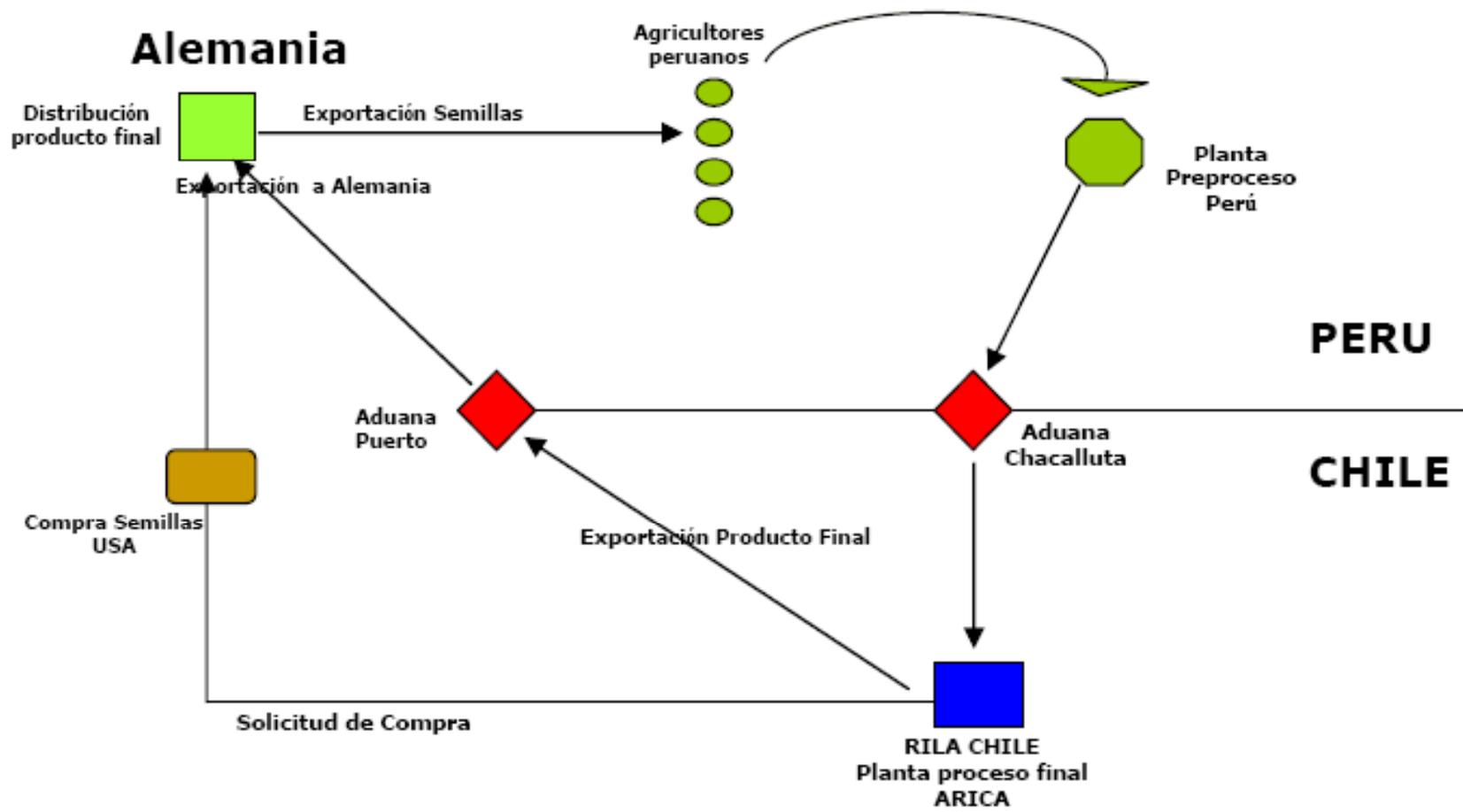




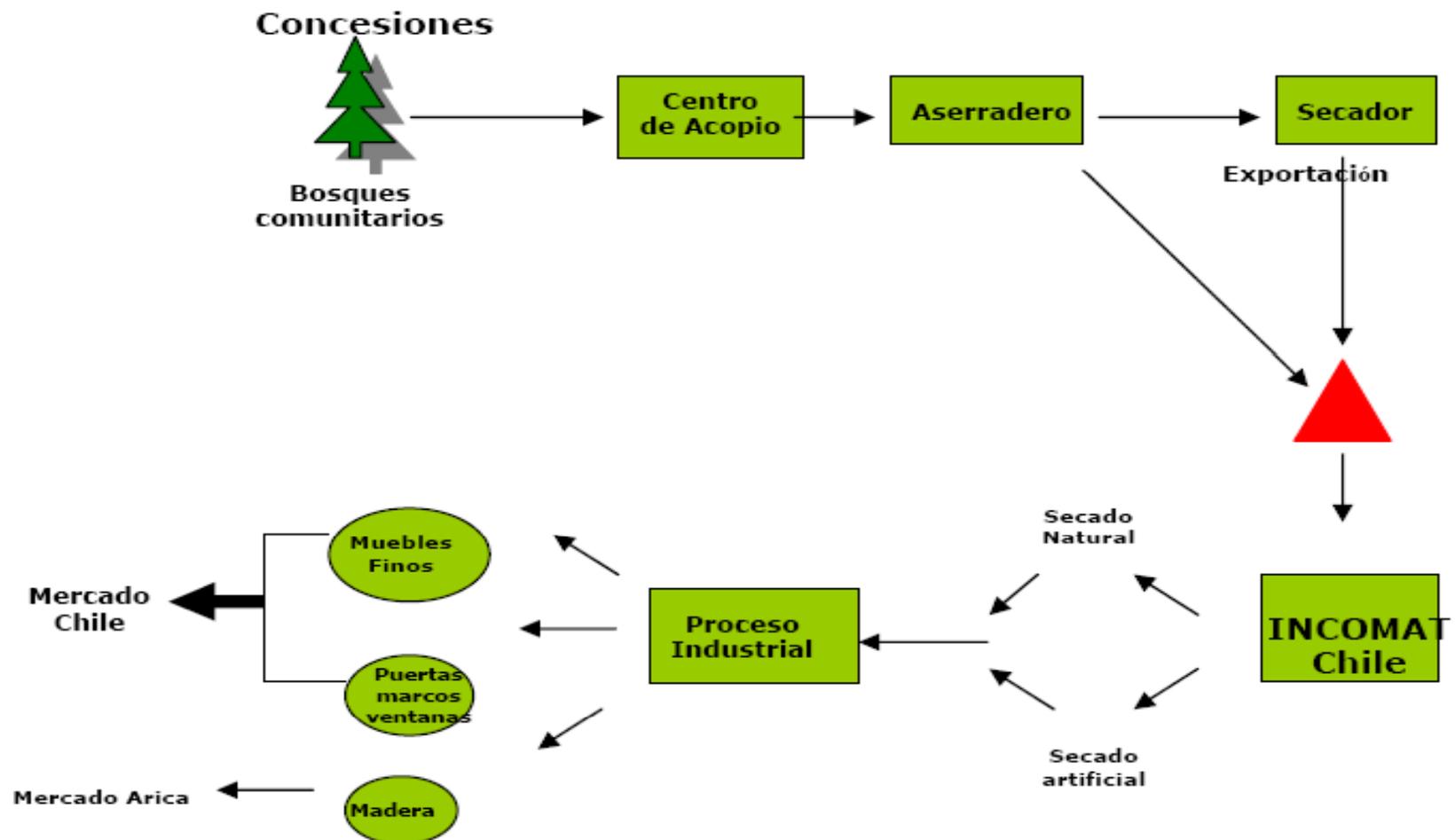
Sector económico ejemplo: Torta de Soya (Bolivia) –Alimentos Balanceados (Perú) Cadena productiva Torta de Soya –Alimentos Balanceados



Sector económico ejemplo: Ajíes (Perú) –Especies (Chile)



Sector económico ejemplo: Maderas (Bolivia) –Muebles (Chile)





Impacto del grupo de proyectos, recomendaciones y plan de acción indicativo



En cuanto a la Integración Productiva (Parte 1)

Conclusiones

- En la actualidad, el mayor grado de integración productiva en el AI se da entre Bolivia y Perú. Las cadenas que participan en este proceso son:
 - Soya (Bolivia) –Raciones Animales (Perú)
 - Chatarra (Bolivia) –Alambres (Perú)
 - Algodón (Bolivia) –Hilados y Tejidos (Perú)
 - Leche (Bolivia) –Productos Lácteos (Perú)
 - Cuero (Bolivia) –Artesanías (Perú)
- Entre Perú y Chile, la integración productiva se reduce a sectores y empresas muy específicas en torno de la frontera (ej. RILA).
- Entre Bolivia y Chile existe una débil integración en el AI, con escaso potencial, en el sector de madera y muebles (ej. INCOMAT).
- La participación de Chile en este proceso de integración está más relacionado con el desarrollo de servicios logísticos de valor agregado.



En cuanto a la Integración Productiva (Parte 2)

Conclusiones

- **Todos los sectores mencionados son usuarios en mayor o menor medida de las infraestructuras del GP.**
 - **Rehabilitación del tramo El Sillar**
 - **Rehabilitación de la ruta 7 entre Santa Cruz y Cochabamba**
 - **Centro binacional de atención en frontera (CEBAF) Desaguadero (incluido en el GP8 del Eje Andino)**
- **El desarrollo de las infraestructuras IIRSA favorecerá los procesos de integración. Sin embargo, existen otros factores que inhiben los procesos de integración:**
 - **Existen problemas de calidad y cumplimiento de especificaciones por parte de las cadenas productivas bolivianas.**
 - **Por el lado de la infraestructura, la debilidad principal se da en la red vial terciaria de caminos boliviana y la escasa electrificación rural.**



En cuanto a la Integración Productiva (Parte 3)

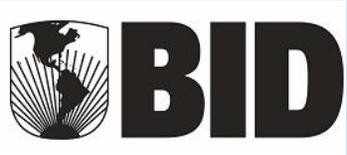
Recomendaciones

- **Aprovechar la experiencia las instituciones de fomento de Chile en materia de desarrollo de proveedores.**
- **Aumentar la productividad y calidad de la producción boliviana mediante:**
 - **Mejoramiento de la red terciaria de caminos**
 - **Ampliación del alcance de la electrificación rural**
 - **Implementación de regulaciones y capacitación a productores**
 - **Mejoramiento tecnológico y genético (algodón y leche)**
 - **Capacitación sobre exigencias para el comercio exterior.**
- **Concretar oportunamente la implementación de los proyectos:**
 - **Tramo El Sillar**
 - **Ruta 7 entre Santa Cruz y Cochabamba,**
 - **Paso de frontera de Desaguadero**
 - **Vía férrea entre Aiquile y Santa Cruz.**



En cuanto al Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado

- **Depende de la concreción de los proyectos de las plataformas logísticas en Arica y Oruro.**
- **Estos proyectos pueden impactar en la eficiencia del transporte de carga, y por ende en la demanda de uso de las infraestructuras de acceso al Pacífico.**
- **Se requiere desarrollar proyectos complementarios:**
 - **Integración electrónica de los agentes involucrados y de los servicios de aduana de los 3 países.**
 - **Medidas para superar las limitaciones del Servicio de Aduanas y el Servicio Agrícola Ganadero (SAG) de Chile, en pasos de frontera extremos.**
 - **Implementación de antepuertos y estudio, diseño y construcción de vías de acceso en los puertos de Arica e Iquique.**
 - **Rehabilitación y mejoramiento de los estándares de carreteras.**



Muchas Gracias