



APPROLOG

ASOCIACIÓN PERUANA DE PROFESIONALES EN LOGÍSTICA



“NUEVAS TENDENCIAS DE CENTROS LOGÍSTICOS”

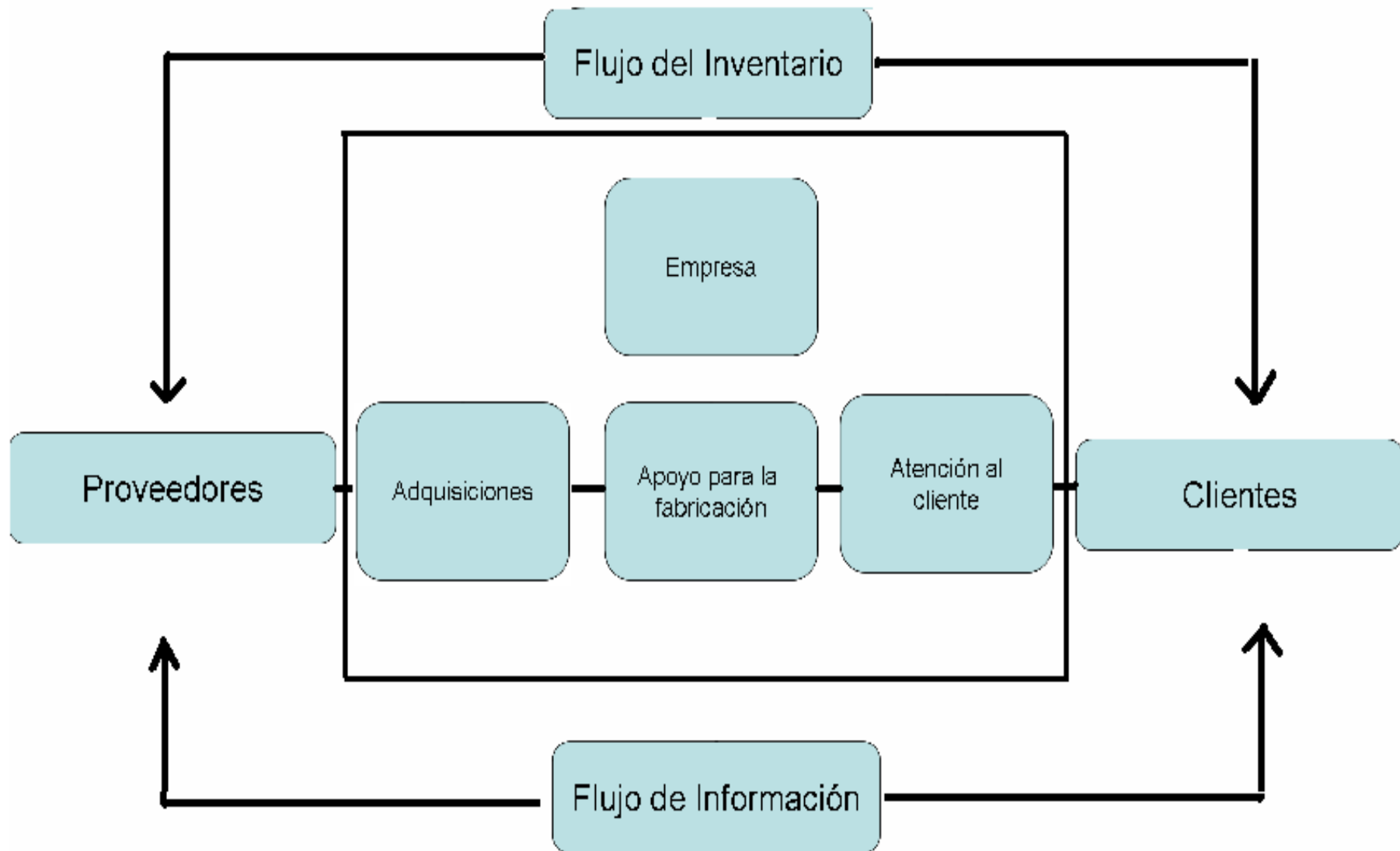
Miguel A. Bossio V.



SAVONA LOGISTICS

HACER NEGOCIOS





HACER NEGOCIOS

1. Brainstorming.

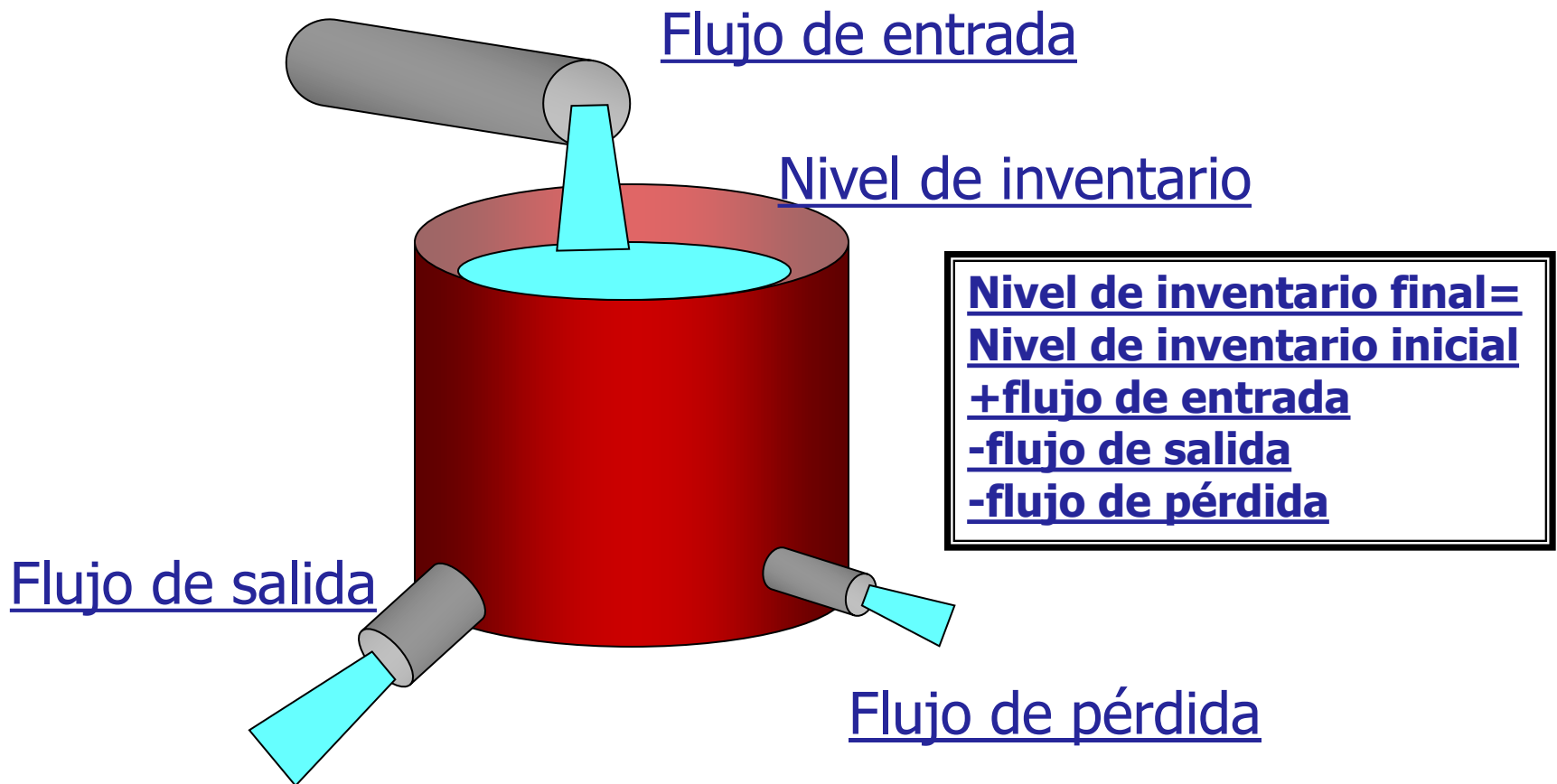
2. Plan de negocios.

✓ **Marketing.**

✓ **Logística.**

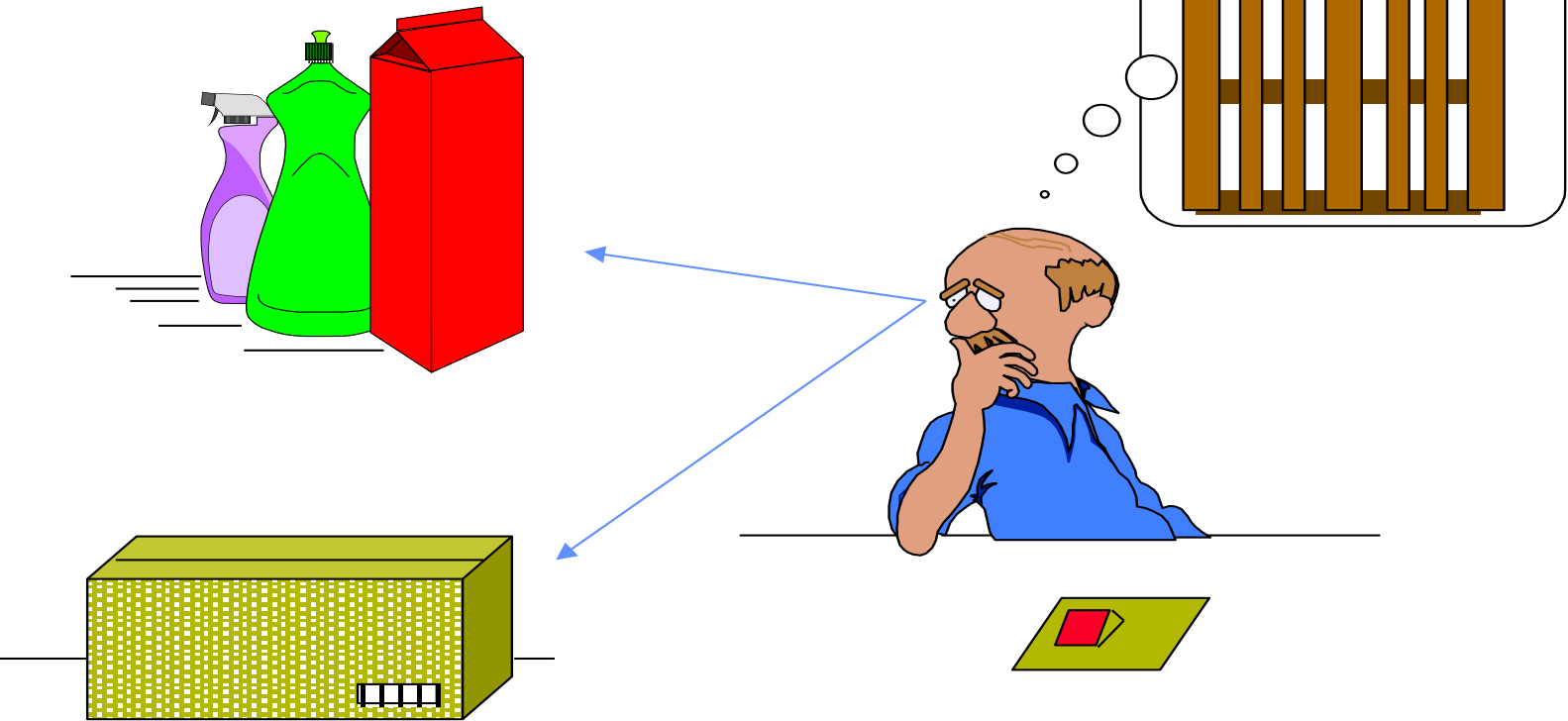
✓ **Finanzas.**

CREACIÓN DEL INVENTARIO





Si Ud. Piensa en el



**OBTENDRÁ COMO RESULTADO
LA OPTIMIZACIÓN DE LA CARGA**

PEDIDO

producto	ponderado Xp	proyección consumo anual con Xp (\$)	consumo acumulado \$	consumo acumulado %	abc consumo	Periodicidad de compra	Factor final	Stock de reposición	stock a fin de mes	Diferencia a comprar
PAPEL BOND 24 CARTA (75 GR)	508	9,648,159	9,648,159	8.7%	A	Mensual	1.20	609	300	309
TONER HP C 4127 A	11	8,505,440	18,153,599	16.5%	A	Mensual	1.20	13	14	-1
TOALLA DESCH. P/ DISPENSADOR	149	7,691,924	25,845,523	23.4%	A	Mensual	1.20	179	88	91
TONER HP C4096A	8	6,359,360	32,204,883	29.2%	A	Mensual	1.20	10	6	4
PAPEL BOND 24 OFICIO (75 GR)	243	5,443,303	37,648,186	34.1%	A	Mensual	1.20	291	25	266
TONER HP LASER JET 92298 A	6	4,596,800	42,244,986	38.3%	A	Mensual	1.20	7	7	0
TINTA HP DESKJET 51645A (NE)	16	3,814,800	46,059,786	41.8%	A	Mensual	1.20	19	9	10
TINTA EPSON STYLUS TO17 311	19	3,550,995	49,610,781	45.0%	A	Mensual	1.20	23	7	16
TINTA HP DESKJET C1823 (COL)	13	3,077,476	52,688,257	47.8%	A	Mensual	1.20	15	3	12
TONER HP LASER JET C 3903 A	4	2,592,840	55,281,097	50.1%	A	Mensual	1.20	5	6	-1
PAPEL HIGIÉNICO	866	2,297,011	57,578,107	52.2%	A	Mensual	1.20	1039	1789	-750
CASSETTE C 60 MOD. 0007 (MIN)	6	670,624	88,497,119	80.2%	B	Bimensual	2.15	14	17	-3
PAPEL POST IT TAPE FLAGS (68)	65	660,571	89,157,690	80.8%	B	Bimensual	2.15	139	156	-17
ETIQUETAS IMP. LASER 5161	4	645,593	89,803,283	81.4%	B	Bimensual	2.15	8	3	5
TONER LEXMAR C 720 YELLOW	1	620,840	90,424,123	82.0%	B	Bimensual	2.15	1	2	-1
TINTA EPSON STYLUS SO 2004	1	199,957	104,842,207	95.1%	C	Cuatrimstral	4.10	5	2	3
SEPARADOR TAMAÑO OFICIO	70	193,594	105,035,802	95.2%	C	Cuatrimstral	4.10	288	39	249
LIBRO ACTA 200 HOJAS S/INDIC	4	169,211	105,205,013	95.4%	C	Cuatrimstral	4.10	17	8	9
TINTA EPSON STYLUS SO 2010	1	157,904	105,362,917	95.5%	C	Cuatrimstral	4.10	3	6	-3
TINTA EPSON STYLUS SO 2018	1	154,851	105,517,769	95.7%	C	Cuatrimstral	4.10	4	3	1

LOGÍSTICA

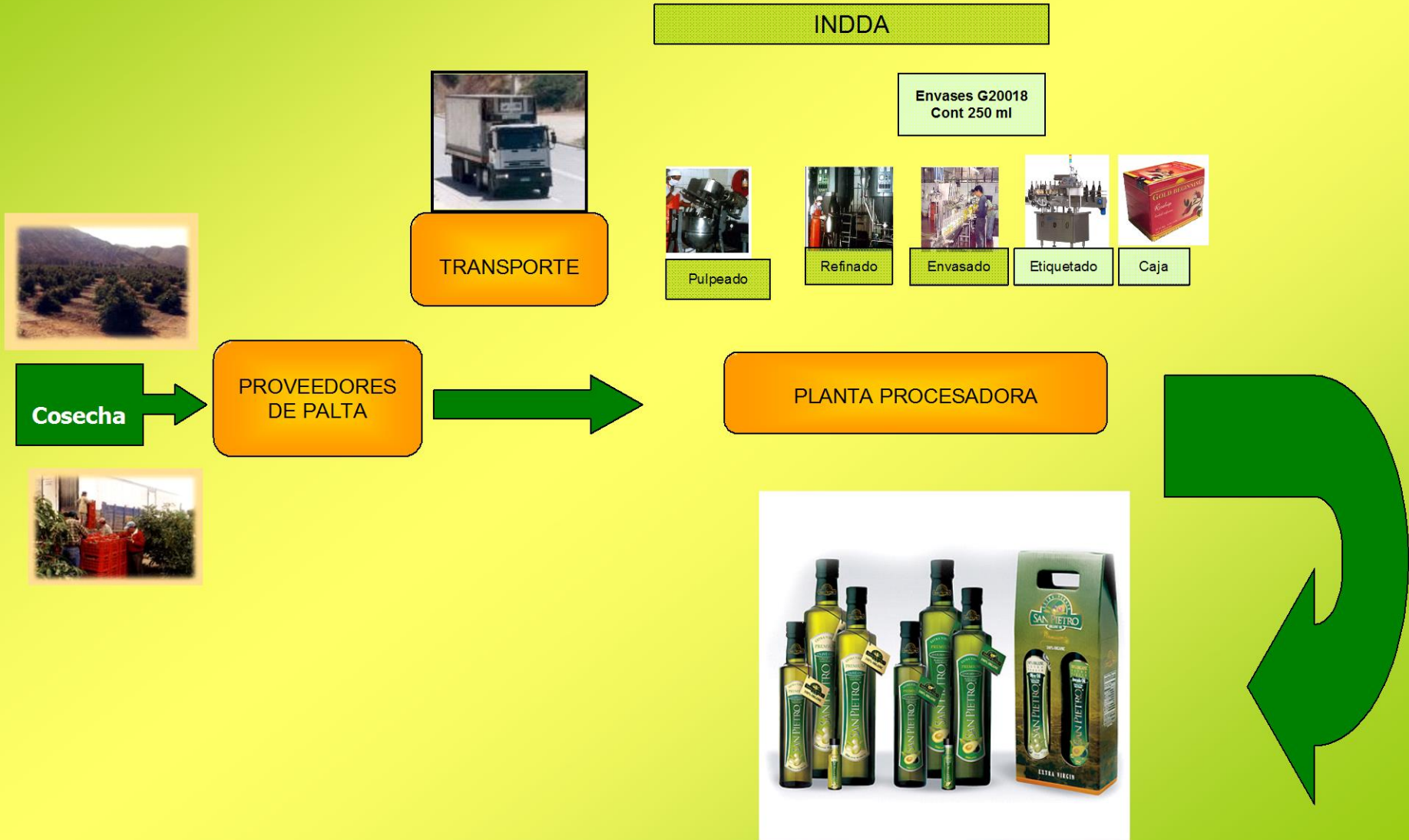
Conjunto de técnicas destinadas a ordenar los flujos de materiales en una empresa, coordinando recursos y demanda a fin de asegurar un nivel determinado de servicio de abastecimiento al menor costo posible.

LOGÍSTICA EN LOS NEGOCIOS

Implica:

- **Logística de Aprovisionamiento.**
- **Logística de Comercialización.**

ABASTECIMIENTO Y PROCESO PRODUCTIVO



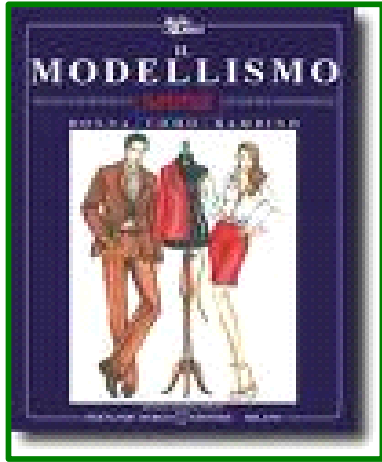
ZONAS DE PRODUCCION.



Fuente: MINAG.^[1]

[1] http://www.minag.gob.pe/dgpa1/?mod=cad_algodon_cos

MAQUILA



ADQUISICION
DE TELAS

DISEÑO

CORTE

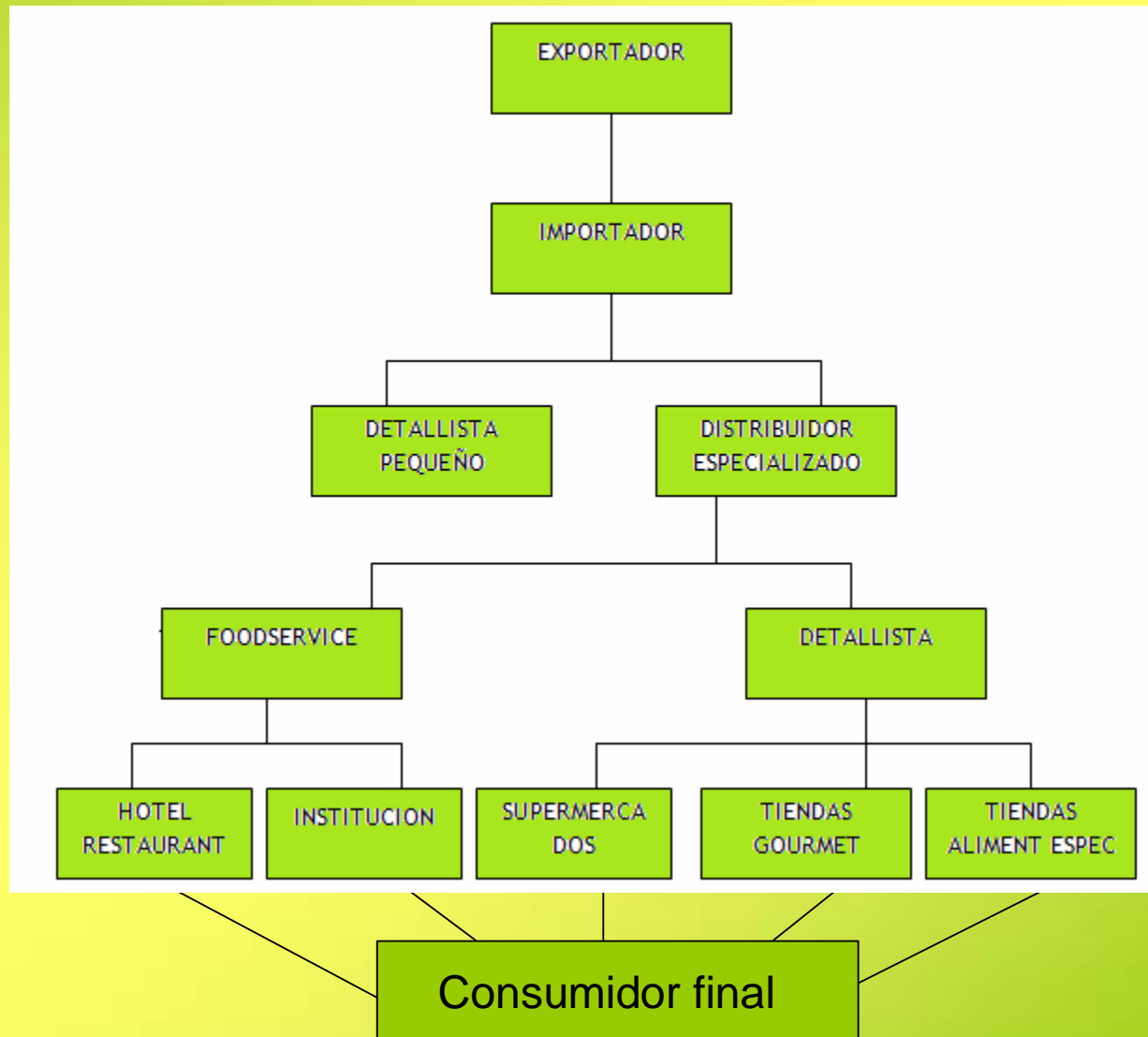
CONFECCION
Y ESTAMPO

CONTROL



Canales de distribución

Comercialización:







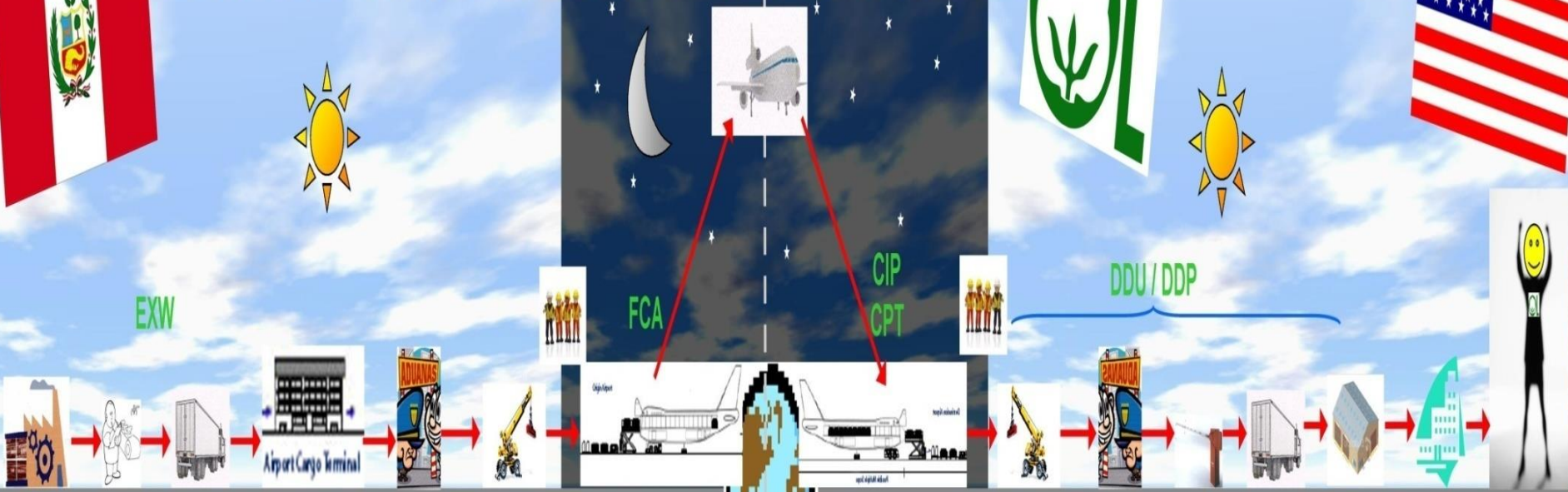
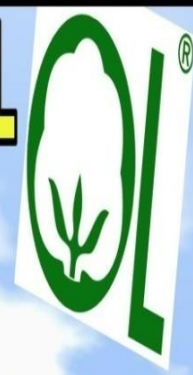
LOGÍSTICA EN LOS NEGOCIOS

Implica:

- Logística de Aprovisionamiento.**
- Logística de Comercialización.**
- Logística Internacional.**



DISTRIBUCION FISICA INTERNACIONAL



← AGENTE DE ADUANA — AGENTE DE CARGA — OPERADOR LOGISTICO →

BROOKER

CIRCUITO DE CARGA INTERNACIONAL



*FABRICANTE
O VENDEDOR*

*TIEMPO DE
FABRICACIÓN*



*AGENTE DE CARGA USA
AGENTE DE ADUANA USA*



*TIEMPO DE
TRÁNSITO*

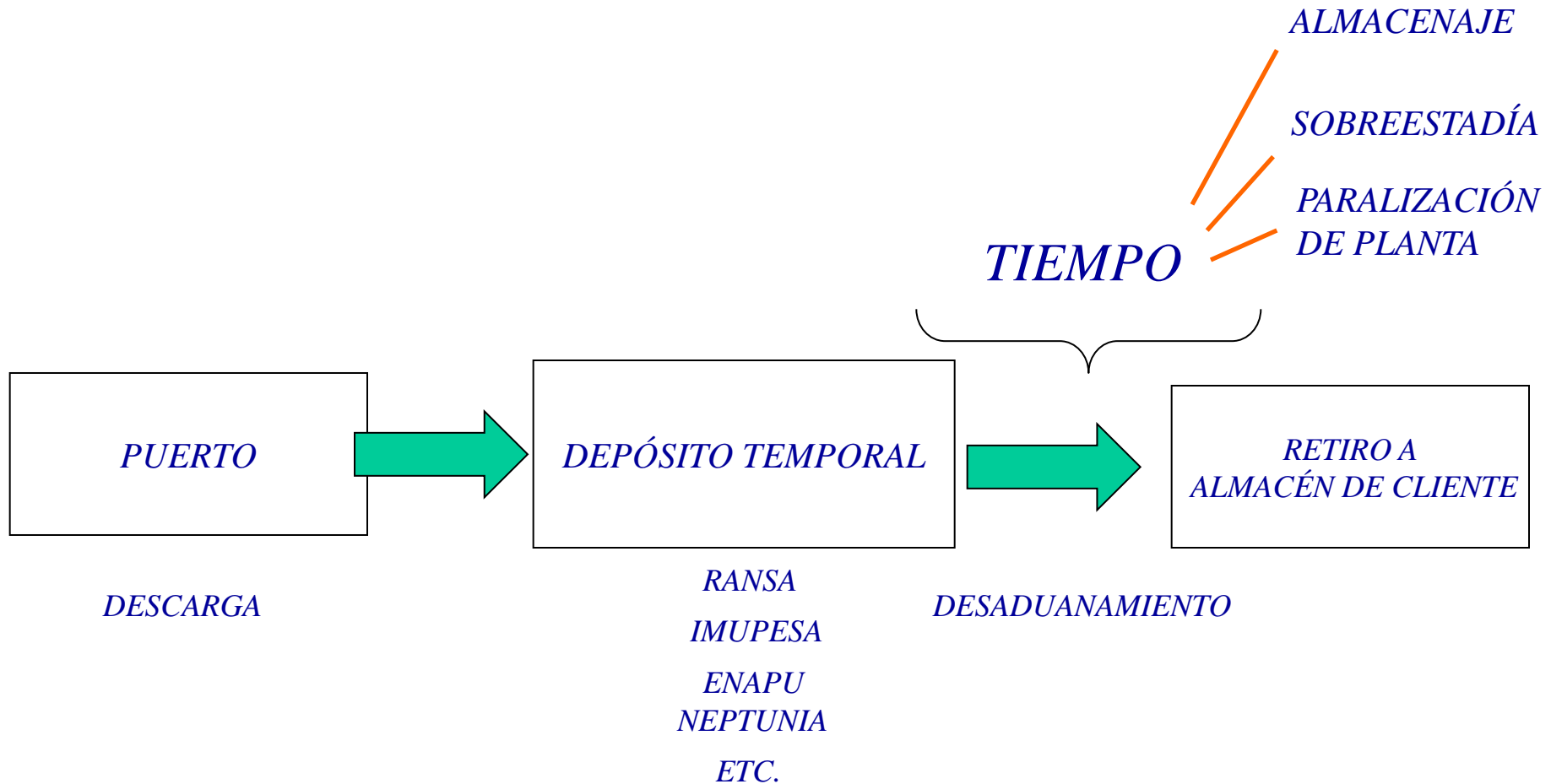
*AGENTE DE CARGA PERU
AGENTE DE ADUANA PERU*

*IMPORTADOR O
COMPRADOR*

*TIEMPO DE
ENTREGA*



CIRCUITO DE CARGA INTERNACIONAL



CRITERIOS A EVALUAR

- 1. Costo**
- 2. Tiempos**
- 3. Cantidades manejadas**
- 4. Soluciones planteadas**
- 5. Distancias manejadas**
- 6. Contactos especiales**
- 7. Formas de pago**
- 8. Servicios complementarios**
- 9. Calidez en la atención**
- 10. Prolijidad en el servicio**
- 11. Infraestructura**
- 12. Prestigio**
- 13. Vínculos comerciales**
- 14. Proyectos**
- 15. otros**

DFI

La Distribución Física Internacional es el conjunto de esfuerzos destinados a llevar un producto desde un punto de origen hacia un punto de destino. Dependiendo de la Regla INCOTERMS utilizada, será generada por el exportador o el importador.

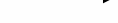
CADENA DE DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL

Secuencia lógica e integrada de los agentes de comercio exterior involucrados en un proceso de DFI

OBJETIVO DE LA GESTION
LOGISTICA DE LA DFI



APALANCAMIENTO LOGISTICO



ELEMENTOS DE LA CADENA LOGÍSTICA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

La cadena puede estar formada por:

- 1. Agentes de carga**
- 2. Agentes navieros**
- 3. Líneas aéreas**
- 4. Empresas de transporte terrestre**
- 5. Empresas de transporte ferroviario**
- 6. Empresas de mensajería internacional**
- 7. Transporte local (en diferentes vías)**
- 8. Cuadrilla**
- 9. Organismos estatales para-arancelaria**
- 10. Depósitos temporales**

ELEMENTOS DE LA CADENA LOGÍSTICA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

- 11. Agentes de aduana**
- 12. SUNAT - Aduanas**
- 14. Organismos reguladores varios**
- 15. Embaladores**
- 16. Corredores de seguros**
- 17. Inspectores de seguros**
- 18. Bancos**
- 19. Depósitos autorizados**
- 20. Depósitos simples**
- 21. Almacén de vacíos**
- 22. Agentes logísticos**
- 23. Operadores portuarios**



NYK LYRA
PANAMA



SÜD

Hapag-Lloyd

ContMaster

GEsecoco

CSAV

T&O

CSAV

LIBRA

NACO

PRINCIPALES LÍNEAS NAVIERAS EN EL MERCADO PERUANO



¿QUÉ ESPERA EL CLIENTE HOY?

- Menor tamaño.
- Entregas más frecuentes.
- Plazo concreto cada vez más corto.
- Mayor número de opciones.







PUERTO DEL CALLAO







DP WORLD
DUBAI

DP WORLD
DUBAI

DP WORLD
DUBAI

DP WORLD
DUBAI

DP WORLD

DP WORLD

DP WORLD

DP WORLD

DP WORLD

DP WORLD

DP WORLD

DP WORLD



SÜD

Hapag-Lloyd

ContMaster

GEsecoco

CSAV

CSAV

T&O

neptune

NACO

PUERTO DE MATARANI



PUERTO DE PAITA



PUERTO DE ILO





TENDENCIAS LOGÍSTICAS RECIENTES EN DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍA

Tendencia 1

Reducción de inventarios mediante un sistema integrado por un centro de distribución y un conjunto de centros de carga de pedidos con cruce de andén, para satisfacer niveles de servicio al cliente.

TENDENCIAS LOGÍSTICAS RECIENTES EN DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍA

Tendencia 2

Alternativas innovadoras para el procesamiento de pedidos y la atención a clientes.

TENDENCIAS LOGÍSTICAS RECIENTES EN DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍA

Tendencia 3

Procesamiento de pedidos por lotes y limitación a la pulverización de las entregas en comercio electrónico.

TENDENCIAS LOGÍSTICAS RECIENTES EN DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍA

Tendencia 4

Procesos y operaciones de logística inversa para satisfacer normas y políticas públicas de reciclado.

TENDENCIAS LOGÍSTICAS RECIENTES EN DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍA

Tendencia 5

Innovaciones de la tecnología de la información aplicada a la logística.

TENDENCIAS LOGÍSTICAS RECIENTES EN DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍA

Tendencia 6

Innovaciones en la tecnología de los vehículos.

TENDENCIAS LOGÍSTICAS RECIENTES EN DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍA

Tendencia 7

Externalización de operaciones mediante operadores logísticos con flotas dedicadas.

TENDENCIAS LOGÍSTICAS RECIENTES EN DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍA

Tendencia 8

Preferencia por la localización de actividades logísticas en centros logísticos.

CENTROS LOGÍSTICOS

Un centro logístico es un terreno equipado para realizar actividades logísticas. El equipamiento básico de un centro logístico está integrado por:

- i) una disposición adecuada para el movimiento eficiente de vehículos de transporte;**
- ii) naves logísticas con andenes;**
- iii) áreas para el estacionamiento de vehículos de transporte;**
- iv) en ciertos casos, infraestructura para transferencia intermodal;**
- v) edificios de oficinas para operadores logísticos;**
- vi) edificios para servicios complementarios para los vehículos de transporte (talleres, estaciones de servicio, distribuidores de repuestos o reparaciones, etc.) y para sus operadores (cafetería, restaurantes, hotelería), y**
- vii) en algunos casos, otros edificios para servicios complementarios: centro empresarial con salas de reuniones y para la formación de recursos humanos, servicios bancarios, servicios de agencias gubernamentales (aduana, sanidad, controles de sanidad), centro de exposiciones, etc.**

CENTROS LOGÍSTICOS

Cada vez más, los proyectos de centros logísticos se incorporan a los planes y programas de ordenamiento territorial urbano-metropolitano por las externalidades positivas que generan: al facilitar la distribución centralizada, reducen el número de vehículos de las flotas y acortan el recorrido por vehículo, lo cual aligera la congestión en redes viales urbanas, y por ende, mitiga la emisión de contaminantes y de gases de efecto invernadero. Un centro logístico es además un negocio inmobiliario, como los parques industriales.

IMPORTANCIA DE LOS CENTROS LOGÍSTICOS

- **Gestión de unidades de carga.**
- **Gestión de transferencias intermodales.**
- **Procesamiento de pedidos con cruce de andén y gestión de transporte de entrega.**
- **Almacenamiento de inventarios, procesamiento de pedidos y gestión de la entrega.**
- **Adaptación de los productos a los clientes finales.**
- **Almacenamiento de inventarios bajo aduana.**
- **Almacenamiento de inventarios como garantía de préstamos para capital de trabajo.**
- **Ordenamiento territorial logístico competitivo regional y de centros de población.**

TIPOLOGÍA DE CENTROS LOGÍSTICOS

1. Centros integrados de mercancías

Los centros integrados de mercancías (CIM) están orientados a optimizar la operación del transporte por camión. Son generalmente un instrumento para trasladar las terminales del autotransporte desde el tejido urbano hacia la periferia, donde exista un fácil acceso a la red de autopistas; también se ha utilizado en áreas fronterizas donde hay alguna restricción al acceso a un país de los medios de transporte del país vecino.

TIPOLOGÍA DE CENTROS LOGÍSTICOS

2. Microplataformas logísticas urbanas o centros de carga de pedidos

Una microplataforma de logística urbana (mPLU) es un centro logístico que permite realizar una distribución de productos terminados en una zona urbana con vialidad de acceso restringido (horarios, tamaño de vehículos). Una mPLU permite que se establezcan varios ciclos de operación en la jornada, lo que representa un adecuado reabastecimiento de puntos de venta en el interior del tejido urbano.

TIPOLOGÍA DE CENTROS LOGÍSTICOS

3. Plataformas para soportes logísticos corporativos

Una plataforma para soportes logísticos corporativos, también llamadas parques logísticos, es un centro logístico con instalaciones como naves para almacenamiento, cruce de andén y procesamiento de pedidos, que brinda servicios logísticos de distribución física destinados a grandes empresas industriales o de distribución comercial.

TIPOLOGÍA DE CENTROS LOGÍSTICOS

4. Plataformas logísticas intermodales con ferrocarril

Una plataforma logística intermodal con ferrocarril, también llamada interpuerto, es un centro logístico que permite desconsolidar unidades de carga del transporte ferroviario en unidades de carga del transporte por camión, y viceversa.

TIPOLOGÍA DE CENTROS LOGÍSTICOS

5. Plataformas logísticas de megadistribución

Una plataforma logística de megadistribución (PLM) es un conjunto de infraestructura concentrado en un desarrollo inmobiliario logístico planificado, en una sola ubicación, que permite la distribución física de mercancías (más de 350 kilómetros de radio) en un sistema de centros de población o área metropolitana, y/o desde un aeropuerto gateway y hub cercano.

TIPOLOGÍA DE CENTROS LOGÍSTICOS

6. Centros logísticos de carga aérea

Un centro logístico de carga aérea (CLCA) es un centro logístico ubicado en un aeropuerto con características de gateway y hub.

TIPOLOGÍA DE CENTROS LOGÍSTICOS

7. Zonas de actividades logísticas portuarias

Una zona de actividad logística portuaria (ZALP) es un centro logístico en un puerto con características de gateway y hub, ubicada dentro o fuera del recinto portuario, con infraestructura intermodal. Una ZALP es clave para el ordenamiento territorial logístico de una ciudad puerto.



DE ON
ANDE
EN ALIDAD

Colón
2000
PUERTO DE CRUCEROS

PANAMA
270

SION

ZONA LIBRE DE COLON











APPROLOG

ASOCIACIÓN PERUANA DE PROFESIONALES EN LOGÍSTICA



Miguel A. Bossio V.



SAVONA LOGISTICS