

IMPACTO DE LA LOGISTICA EN LA MACROECONOMIA LATINOAMERICANA (Argentina, Brasil, Colombia, y Perú)

Carolina Pirachican¹, Jairo Jarrin², Angélica María Perdomo Sánchez, Andrea del Pilar Vanegas Cárdenas.

1- Escuela Internacional de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad de La Sabana, Chía, Colombia

2- Instituto de Postgrados, Universidad de La Sabana, Chía, Colombia

Resumen

La logística es una de las herramientas claves para el desarrollo de un país y la cual le permite competir de forma eficiente y optimizando costos. Sin embargo, en Latinoamérica gracias a la ausencia de políticas integradas de los gobiernos, la baja calidad de las vías, los servicios de transporte, vías férreas, entre otros, han impedido usarla como una herramienta estratégica de competitividad.

El eficiente manejo de las importaciones y exportaciones depende en gran medida de la calidad de la infraestructura logística es por ello que están interrelacionadas y son mutuamente dependientes, por lo que es importante que los gobiernos realicen un análisis integrado para de esta forma logren plantear soluciones regionales para el desarrollo.

El presente documento incluye un estudio respecto a los diferentes factores que hacen que los países de Latinoamérica deban concentrar su atención en el mejoramiento de la infraestructura logística que a su vez influyen en la economía de un país y en su desarrollo competitivo.

Abstract

Logistics is one of the key drivers for developing a country, which allows to compete effectively and optimizing costs. However, in Latin America because of the lack of integrated policies between Governments, low quality of roads, transport services, railways, among others, have been an obstacle to use it as a strategic tool of competitiveness.

The efficient management of imports and exports depends heavily on the quality of logistics infrastructure and that's why they are interrelated and mutually dependent, so it is important that governments perform an integrated analysis to achieve thus raise regional solutions to development.

This document includes a study about different factors that request to Latin America countries concentrate on improving the logistics infrastructure, which affect the economy of a country and competitive development.

Palabras Clave: Logística, economía, distribución, servicios logísticos, cadena de abastecimiento, desarrollo económico, América Latina, comercio internacional, tratados de libre comercio, comercio exterior, operadores logísticos, tercerización, infraestructura, operatividad aduanera, tecnología de información y comunicaciones, competitividad, descapitalización, infraestructura logística, políticas de integración regional.

1. Justificación

La construcción de un estado del arte del sector de logística en América Latina permitirá conocer la situación actual del sector en cada país de la región lo cual dejará ver las debilidades, oportunidades de mejora y sus implicaciones en el desarrollo macroeconómico latinoamericano.

El conocer esta información puede ayudar a generar planes de acción que permitan a los interesados mejorar sus procesos, minimizar los costos que se generan de esta actividad y generar un espacio de competitividad como país.

2. Introducción

El fenómeno de la globalización de la economía es un factor determinante en el desarrollo económico global, debido a la apertura económica y a la integración de mercados que éste ha acelerado en las últimas décadas. Día a día el debilitamiento de las fronteras y la reducción de obstáculos y prohibiciones a la circulación de bienes, servicios y capitales hace que los mercados ya no sean solamente una región limitada de un país sino que sean vistos como uno solo; esta tendencia ha hecho que los países se preocupen cada vez más por su política de comercio exterior y por el desarrollo de directrices económicas que apresuren la suscripción de acuerdos de integración económica que permitan seguir esta dinámica de crecimiento.

Para acompañar el desarrollo de estas políticas de integración, la logística juega un papel determinante pues el flujo de carga es indispensable para ser competitivo a la hora de ingresar a nuevos mercados. A nivel empresarial el gerenciamiento óptimo de la cadena de suministro es un punto clave para lograr diferenciarse en términos de costos y servicios de calidad, pero muchas veces la gestión logística empresarial no es suficiente y para lograr la ejecución de modelos logísticos innovadores siempre va a ser necesario contar con políticas locales y regionales que garanticen la inversión para promover el desarrollo de infraestructura vial y portuaria, la optimización en la operatividad aduanera y el mejoramiento continuo en tecnología de información y

comunicaciones (TIC), entre otros. A partir de esta situación surge la idea de construir un estado del arte sobre el *Impacto de la logística en el desarrollo macroeconómico de América Latina* para identificar la situación actual de cada país y la problemática común de la región.

América Latina es uno de los mercados mundiales de rápido crecimiento al cual las empresas multinacionales quieren llegar para aprovechar todas las oportunidades que se están generando. Esta situación ha hecho que la demanda de servicios logísticos aumente y que los modelos logísticos también se estén adaptando para lograr ser más competitivos en el mercado.

Al analizar la situación actual de cada país de la región se identifica que algunos tienen una situación más crítica que otros, así como también requerimientos particulares, pero en general los problemas frecuentes son la cobertura y estado de las vías, el estado de los puertos y ferrocarriles y el desempeño del transporte, entre otros. Considerando la problemática que tienen en común los países de la región, cabe destacar la carencia de una política de desarrollo regional que promueva la ejecución de obras y directrices de estado que se encarguen de ejecutar planes de desarrollo para garantizar el progreso de América Latina y su crecimiento macroeconómico a través de la optimización en su modelo logístico. América Latina como región, tiene un gran desafío pues son muchos los obstáculos que hay que superar para mejorar el desempeño logístico y reducir la brecha que separa la región de países que han logrado el éxito.

3. Logística y Macroeconomía

Para profundizar y completar este caso de estudio sobre el impacto que tiene la logística en el desarrollo económico de América Latina, es fundamental tener claridad y comprender los conceptos de logística, macroeconomía y los principales indicadores macroeconómicos de un país que pueden ser afectados por el desarrollo de las actividades de comercio internacional de un país, a continuación algunas definiciones:

Logística: Es el conjunto de actividades que desarrollan las empresas en relación con el aprovisionamiento de materiales e insumos, su

tratamiento y posterior incorporación a un proceso de fabricación para obtener un producto terminado, el almacenamiento de este y su distribución a los clientes. La logística de los negocios es un campo relativamente nuevo del estudio integrado de la gerencia, si lo comparamos con los tradicionales campos como las finanzas, el marketing y la producción. Durante muchos años, individuos y empresas han llevado a cabo actividades de logística; la novedad de este campo radica en el concepto de dirección coordinada de las actividades relacionadas, en vez de la práctica histórica de manejarlas de manera separada, además del concepto de que la logística añade valor a los productos y servicios esenciales para la satisfacción del cliente y para las ventas; adicionalmente que constituye un elemento estratégico que agrega valor, en la medida que reduce costos de operación, profundiza las relaciones de colaboración entre proveedores y compradores, satisface la demanda e incrementa el nivel de servicio a los clientes.

Aunque la dirección coordinada de la logística no se había practicado de manera general sino hasta hace poco tiempo, la idea se remonta más o menos hacia 1.844 y el primer libro de texto en sugerir los beneficios de la dirección aparece alrededor de 1.961¹. Adicionalmente está la definición de la administración de la cadena de suministros (Supply Chain Management) la cual ha surgido en los últimos años y encierra la esencia de la logística integrada y enfatiza las interacciones de la logística que tienen lugar entre las funciones de marketing, logística y producción en una empresa, y las interacciones que se llevan a cabo entre empresas dentro del canal del flujo del producto.

Macroeconomía: Estudia el crecimiento y las fluctuaciones de la economía de un país desde una perspectiva amplia, esto es, una perspectiva que no se complica en demasiados detalles sobre un sector o negocio en particular sino que se ocupa de analizar factores como las causas de que un país se empobrezca o se enriquezca, el nivel general de producción, los orígenes del desempleo, las causas de la inflación, y como afectan a un país las economías del resto del

mundo, entre otros. Uno de los grandes temas de la macroeconomía es el reconocimiento de que los resultados macroeconómicos, son afectados sustancialmente por las políticas del gobierno, especialmente por la monetaria y la fiscal pues estas pueden tener efectos masivos y predecibles en las tendencias generales de la producción, los precios, el comercio internacional y el empleo.

Indicadores:

Producto Interno Bruto (PIB): Es la medida más importante de la producción de una economía, es un indicador estadístico que intenta medir el valor total de los bienes y servicios finales producidos dentro de los límites geográficos de una economía en un periodo determinado de tiempo.

Tasa de Desempleo: Es la segunda variable importante que estudia la macroeconomía. La tasa de desempleo mide el número de personas que buscan activamente un trabajo sin encontrarlo, como porcentaje o fracción de la fuerza laboral total.

Inflación: La tasa de inflación mide el cambio porcentual del nivel general de precios de la economía. La medida de la inflación es el Índice de Precios al Consumidor (IPC) el cual es un promedio de precios de bienes y servicios de consumo.

Saldo en Cuenta Corriente: Mide las exportaciones de bienes y servicios de un país al resto del mundo menos sus importaciones de bienes y servicios desde el resto del mundo. Cuando un país exporta más de lo que importa tiene superávit en la cuenta corriente; por otro lado, cuando lo que importa el país excede a lo que exporta se dice que tiene déficit en su cuenta corriente.

4. Metodología

Para desarrollar el estado del Arte del Impacto de la logística en América Latina (Argentina, Brasil, Colombia y Perú) se realizó la búsqueda de información en varias fuentes que permitieron formular diferentes hipótesis (Ver Tabla 1: Hipótesis Planteadas), las cuales fueron aceptadas o rechazadas con base a los resultados obtenidos en las diecinueve

¹ Edward W. Smykay, Donald J. Bowersox y Frank H. Mossman, Physical Distribution Management: Logistics problems of the Firm (Nueva York: Macmillan, 1961)

encuestas realizadas a diferentes Gerentes de empresas de los sectores de Servicios Logísticos, Industrial, Comercialización y Entidades Gubernamentales, principalmente en Colombia, Perú y Argentina.

HIPÓTESIS PLANTEADAS
Los países con mejor infraestructura logística tiene mayor capacidad de atender importaciones y exportaciones
Los países con infraestructuras inadecuadas tienen altos costos y procesos ineficientes
No existe una verdadera política gubernamental en los países que promueva el desarrollo logístico de la región
La mínima integración existente entre los países de Latinoamérica en temas comerciales y económicos impiden el desarrollo de los mismos.
En los países Latinoamericanos no existe una verdadera conciencia de la logística como elemento competitivo de país y región.
Las diferencias en cuanto a políticas y procedimientos aduaneros son una barrera para lograr procesos efectivos en el manejo de las importaciones y exportaciones.
La formación que los países y empresas tienen en temas logísticos avanza de forma continua pero lenta.
En América Latina el modelo logístico esta mudando de infraestructuras empresariales con logística propia a servicios logísticos tercerizados, esto genera oportunidades.
El sector logístico es un sector emergente y de rápido crecimiento, por esto su visión es relativamente nueva y diferente en cada país.
Las políticas gubernamentales de desarrollo son realizadas individualmente por cada país y no existe una política regional clara que promueva el desarrollo logístico de América Latina.
La limitada infraestructura vial y portuaria es uno de los principales problemas logísticos de América Latina.
La demanda de servicios logísticos presenta un crecimiento constante y acelerado en América Latina.
Los procesos logísticos inciden en todos los sectores empresariales, sin embargo el impacto del costo logístico es mas significativo para unos sectores que para otros.
La Ampliación del Canal de Panamá es un avance importante en el desarrollo económico de Latinoamérica
El mercado con mayor potencial de crecimiento para Latinoamérica es Asia

Tabla 1: Hipótesis Planteadas

Los resultados que se presentan se obtuvieron con ayuda de diferentes análisis como lo son:

- **Análisis de frecuencias:** Nos permitió cuantificar las alternativas de respuesta de cada una de las preguntas realizadas en la encuesta. Los resultados de este análisis se expresaron en valores relativos
- **Cruce de variables:** Se realizó el cruce de variables con el objetivo de determinar la relación o dependencia de ciertas variables y por lo tanto la confirmación o rechazo de las hipótesis planteadas.

- **Prueba del chi cuadrado:** Esta prueba se usó para saber si existía o no asociación entre determinadas variables. Para considerar que una variable está asociada con otra los valores de chi cuadrado debe tomar valores superiores a 0,05 o 5%.
- **Prueba lambda:** A diferencia del chi cuadrado, esta prueba nos da información mucho más acertada del cruce de variables, pues nos indica el grado de asociación que existe entre las mismas. El valor de lambda esta entre 0 y 1, en donde 0 indica que las variables no son dependientes y 1 que existe un grado de asociación directamente relacionado, es decir que la variable independiente afecta directamente a la dependiente.

4.1. Comprobación de la hipótesis

Los resultados de la encuesta confirman la primera hipótesis, en la que se plantea que *los países con mejor infraestructura logística tienen mayor capacidad de atender importaciones y exportaciones*. En la gráfica 1 se puede observar que la mayoría de los encuestados consideran que la infraestructura de LATAM es regular o mala, y por ende sus costos son altos, lo cual impide un óptimo desarrollo de las actividades logísticas.

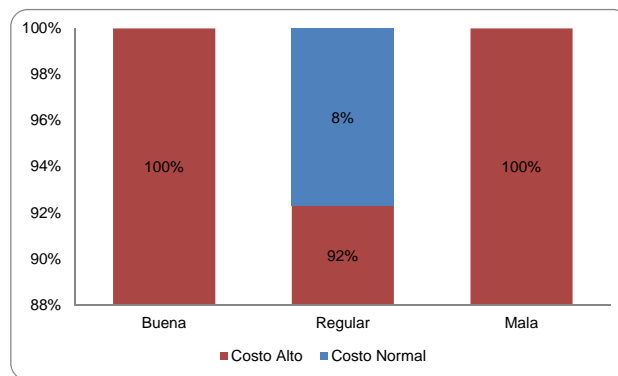


Gráfico 1: De acuerdo a la calidad de la infraestructura como considera los costos logísticos

La calidad de la infraestructura y sus altos costos se dan como consecuencia del estado de

las carreteras, carencia de vías férreas, dificultad en la operatividad aduanera, entre otros, lo que ocasiona que los países de Latinoamérica se encuentren en desventaja frente a otros países del mundo.

Según el reporte *Doing Business 2011* se hace evidente que la capacidad para atender importaciones y exportaciones de los países de Latinoamérica es mucho menor comparado con otras regiones y sobretodo frente a la economía más eficiente en diferentes procesos.

En la gráfica 2 se puede observar el número requerido de documentos que son necesario para realizar una exportación. El promedio de documentos requeridos en LATAM se encuentra en 7.1. Frente a un país como Francia que posee la economía más desarrollada en este aspecto y para la cual solo son necesarios dos (2) documentos para iniciar el proceso de exportación.

En el caso de las importaciones la tendencia no es muy diferente, los países de LATAM deben tramitar alrededor de 7.5 documentos, frente a Francia solo requiere dos (2) para iniciar el proceso, esto se puede observar en el gráfico 3.

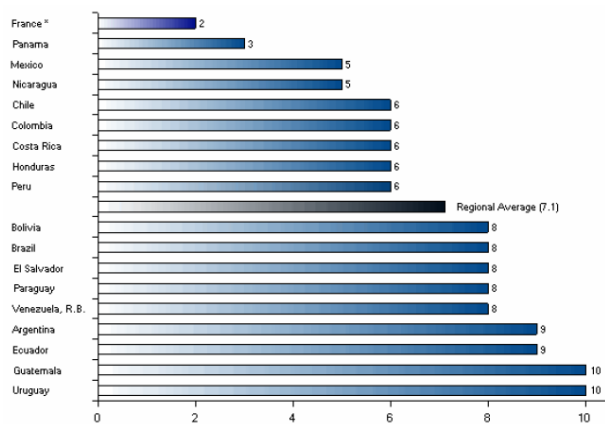


Gráfico 2: Comparación del número de documentos requeridos para poder exportar por país.²

² Doing Business 2011: Making a Difference for Entrepreneurs, pág. 30

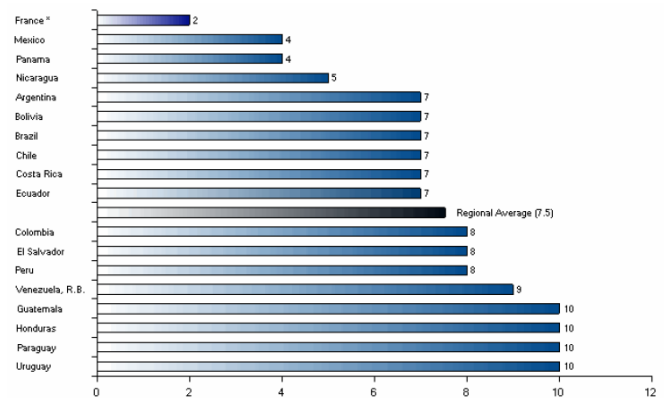


Gráfico 3: Comparación del número de documentos requeridos para poder importar por país.³

Los países de LATAM se encuentran en un escenario totalmente competitivo y de desarrollo global, en el cual deben desarrollar estrategias que les permitan ser más efectivos. Sin embargo la tramitología (documentación) que tienen los países de esta región, tanto para el ingreso como para la salida de mercancía, no permite optimizar los tiempos de movilización de la mercancía. Esto se hace evidente en el reporte de *Doing Business* en donde se puede evidenciar que el tiempo promedio de los países Latinoamericanos para realizar una exportación es de 19 días frente a 5 que se toma Dinamarca. Las importaciones toman alrededor de 22 días frente a Singapur que solo le toma 4 días. Estos tiempos están muy por encima de otras regiones como se puede observar en las gráficas 4 y 5.

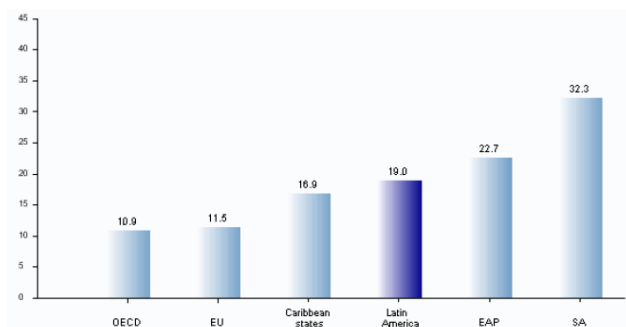


Gráfico 4: Tiempos promedio de exportación por región en días

³ Doing Business 2011: Making a Difference for Entrepreneurs, pág. 31

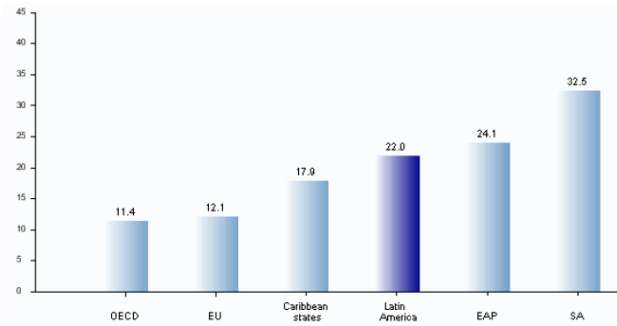


Gráfico 5: Tiempos promedio de importación por región en días

Como se mencionó anteriormente la calidad de la infraestructura afecta directamente los costos y los procesos, de allí que se planteara la hipótesis que *Los países con infraestructuras inadecuadas tienen altos costos y procesos ineficientes*, la cual fue aceptada con base a los resultados de la encuesta que se ven reflejados en la gráfica 1.

De acuerdo a las encuestas realizadas, el costo logístico de las empresas se encuentra en un rango entre el 5% y 20% respecto a las ventas, excepto en el sector de servicios logísticos, dato que se reafirma teniendo en cuenta los resultados del estudio solicitado por ACOLOG (Asociación Colombiana de Logística) a LALC (Latin America Logistics Center) el cual la media de costo de logística sobre las ventas es de 18%. Siendo el costo de los fletes terrestres uno de los componentes que más lo afecta debido al regular estado de las vías y a las dificultades geográficas de algunos países de la región, así como también a los altos costos aduaneros que se generan debido a la complejidad de las regulaciones y la ineficiencia de algunas entidades gubernamentales y la “tramitología”. En las gráficas 6 y 7 se puede observar el costo de importar o exportar en dólares por container, que frente a Chile en costos de exportación y Singapur en costos de importación todavía hay un largo camino por recorrer,

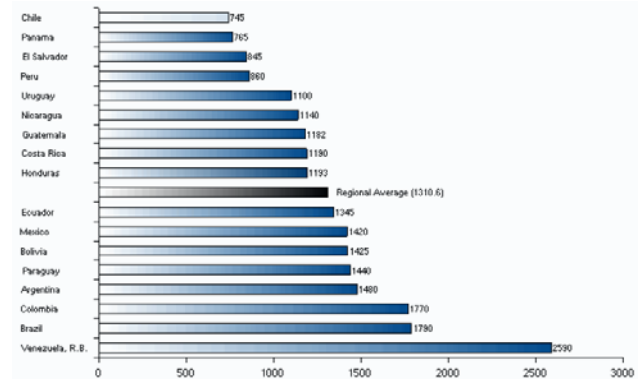


Gráfico 6: Costos de exportación por país (USD por container)

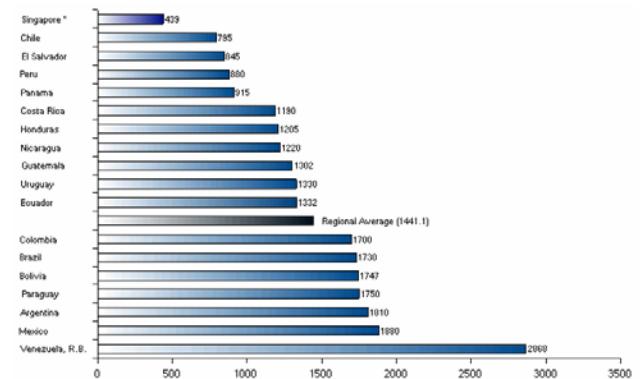


Gráfico 7: Costos de importación por país (USD por container)

Si bien es cierto que Latinoamérica tiene unos costos logísticos altos no se puede generalizar que los mismos son iguales para todos los sectores empresariales, por ello se realizó el planteamiento de las hipótesis que *los procesos logísticos inciden en todos los sectores empresariales, sin embargo el impacto del costo logístico es más significativo para unos sectores que para otros*. Este planteamiento se confirmó (Ver gráfica 8) con base a los resultados de la encuesta y en los cuales se puede observar que especialmente para el sector de servicios logísticos un alto porcentaje de sus costos está relacionado con los procesos de logística.

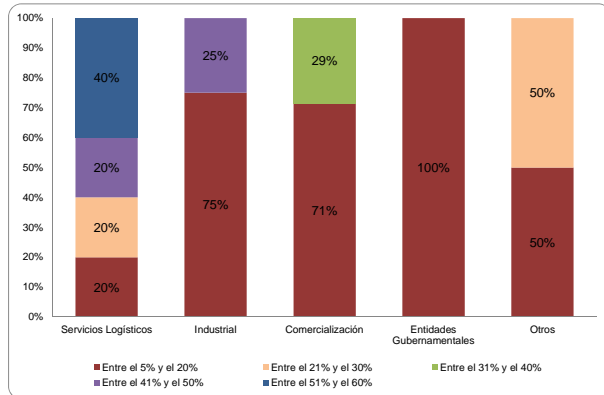


Gráfico 8: Impacto de los costos logísticos por sector

Es importante mencionar que el 95% de los encuestados consideran a la logística como un factor de competitividad (Ver gráfica 9), por lo que se rechaza la hipótesis planteada que *En los países Latinoamericanos no existe una verdadera conciencia de la logística como elemento competitivo de país y región.*

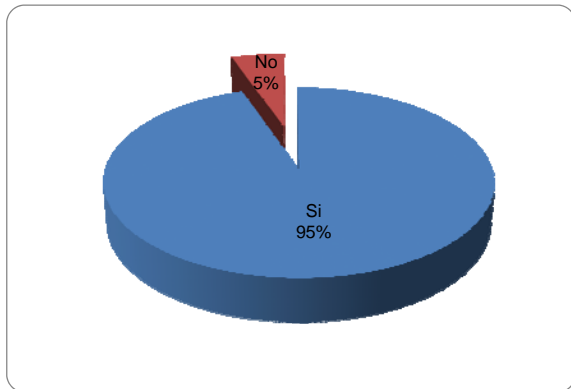


Gráfico 9: Porcentaje de empresas que consideran la Logística como un factor de competitividad

Los gobiernos actualmente se comienzan a ocupar del desarrollo de diferentes planes de optimización logística para aumentar su competitividad pero estas políticas se desarrollan de manera individual y son muy pocas las políticas regionales que se desarrollan al respecto. Para mejorar en el tema es necesario desarrollar políticas regionales que se ocupen de mejorar el desempeño en mejora de infraestructura, regulaciones de los servicios logísticos, gestión de procesos a cargo del sector público como el de aduanas, y mayor apoyo al desempeño del sector privado.

En cuanto a la hipótesis de que *no existe una verdadera política gubernamental en los países que promueva el desarrollo logístico de la región* y con base a los resultados de la encuesta, se acepta la hipótesis ya que el 95% de los encuestados considera que América Latina carece de una política gubernamental que promueva el desarrollo logístico integral de la región (Ver grafica 10) y que acompañe el crecimiento del comercio regional que se ha dado desde la década de los 90 debido a la reducción de aranceles y eliminación de barreras no arancelarias. Es importante desarrollar políticas comunes que busquen principalmente la creación o mejora de una red de carreteras para ampliar su cobertura y se ocupen de la optimización de procesos aduaneros para simplificarlos.

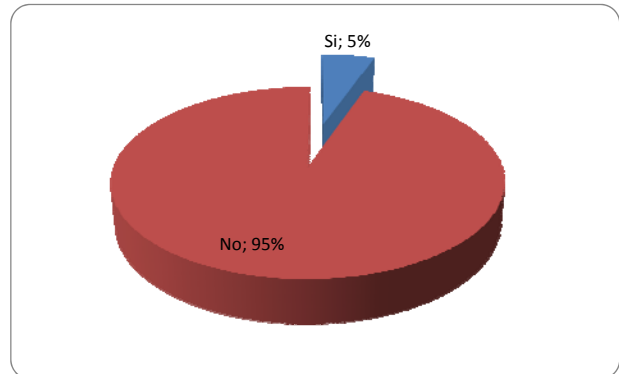


Gráfico 10: ¿Considera que Latinoamérica posee una política de desarrollo económico integrada que promueve el desarrollo logístico de la región de manera integral?

La anterior gráfica está muy relacionada con otra de las hipótesis planteadas respecto a que *la mínima integración existente entre los países de América Latina en temas comerciales y económicos impide el desarrollo de los mismos:*

Esta hipótesis se rechaza pues aunque falta mejorar el intercambio comercial de los países de la región, este crece continuamente y de acuerdo con la balanza comercial de los países la mayor actividad se concentra en operaciones entre los mismos y las empresas ven a los países de la región como el mercado de mayor potencial para el crecimiento de sus negocios.

El aumento del intercambio comercial de los países de la región comprueba un rápido crecimiento de las operaciones de comercio internacional entre ellos, esto hace que la presencia de las empresas prestadoras de servicios logísticos de la región aumente de manera constante pues la demanda de servicios mantiene un ritmo de crecimiento permanente. Así mismo el modelo logístico de la región viene mudando de estructuras empresariales con infraestructura logística propia a estructuras con servicios logísticos tercerizados con el fin de optimizar su operación y reducir sus costos logísticos. Esto se puede evidenciar con el resultado de la encuesta en donde el 47% de los encuestados coinciden en que sus procesos logísticos deberían tercerizarse más y por lo tanto se acepta la hipótesis respecto a que *en América Latina el modelo logístico está mudando de infraestructuras empresariales con logística propia a servicios logísticos tercerizados, esto genera oportunidades* (Ver gráfica 11).

El proceso de transición hacia la adopción de este modelo de logística tercerizada comienza aproximadamente desde la década de los 90 con el modelo de apertura y mantiene una evolución lenta pues aunque ya hay avances en algunos países más que en otros, como región en general, todavía hay mucho camino por recorrer.

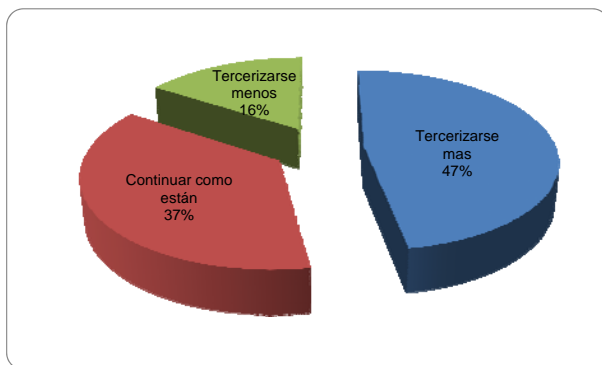


Gráfico 11: ¿Cree usted que los servicios logísticos deben quedarse como están, tercerizarse menos o tercerizarse más?

Con base a la información expuesta anteriormente se puede decir que los países de LATAM deben profundizar en el tema logístico para lograr competir a nivel global.

5. Situación actual de Colombia y otros países de América Latina

Para poder desarrollar las actividades de comercio exterior Colombia cuenta con una infraestructura compuesta por:

Puertos Marítimos: Sistema portuario privatizado conformado por aproximadamente 122 instalaciones.

Colombia tiene la ventaja de tener acceso a los dos océanos y cuenta con puertos en el mar Caribe y en el Pacífico, los principales son: Mar Caribe: Barranquilla, Cartagena, Turbo, Santa Marta, Coveñas, Acandí; Océano Pacífico: Buenaventura, Tumaco (Ver Gráfica 12).



Gráfico 12: Aeropuertos, Puertos y Pasos Fronterizos

Sin embargo el tema de eficiencia portuaria es una dificultad pues actualmente los puertos Colombianos presentan problemas de capacidad y competitividad para atender la demanda de servicios requerida.

Vías: La red vial cuenta con 164.476Km de los cuales solo 13.579,24km hacen parte de la red primaria y solo el 76,5% están pavimentados.

Las principales carreteras de la red primaria son: Troncal de Occidente, Troncal del Magdalena, Transversal del Caribe, Transversal Buenaventura – Puerto Carreño, Troncal Central, Troncal central del Norte y la Carretera marginal de la selva.

La mayor parte de las vías para el comercio exterior está constituida por carreteras de dos carriles y solo en los accesos a las principales ciudades se encuentran carreteras con dobles calzadas, esto hace que el transporte interno tenga dificultades pues los trayectos son largos y algunas veces de acceso complicado lo cual afecta los costos de fletes y la competitividad en general.

A pesar de esto, en la actualidad la balanza comercial de Colombia es positiva lo cual afirma el impulso que se la ha dado a la actividad exportadora del país que se ha generado gracias a las oportunidades que han surgido por la ampliación y firma de diferentes acuerdos comerciales que han impulsado la internacionalización de la economía buscando competitividad para la industria nacional.

Año	Exportaciones	Importaciones	Balanza
2005	21,19	19,799	1,391
2006	24,391	24,534	-143
2007	29,991	30,816	-825
2008	37,626	37,155	471
2009	32,853	31,188	1,665
2010	39,82	38,355	1,465

Tabla 2: Balanza Comercial Colombia (Millones de USD FOB) (Fuente: DIAN Cálculos: DANE)

Estos son los principales acuerdos vigentes:

- **Acuerdos Multilaterales:**

Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Comunidad Andina (CAN)

- **Acuerdos de Libre Comercio Vigentes:**

Acuerdo Colombia-Chile, Colombia- El Salvador, -Guatemala y Honduras, TLC Grupo de los Tres

- **Acuerdos de Libre Comercio Suscritos:**

Colombia- Estados Unidos
Colombia-Canadá

Colombia-Asociación Europea de libre Comercio AELC, Suiza, Noruega, Islandia, Liechtenstein

- **Acuerdos de Alcance Parcial:**

Acuerdos de Complementación Económica
CAN - Mercosur
Grupo de los Tres
Chile

- **Acuerdos de Preferencias Fijas:**

Colombia – CARICOM
Colombia - Costa Rica
Colombia – Cuba
Colombia - El Salvador
Colombia – Guatemala
Colombia – Honduras
Colombia – Nicaragua
Colombia – Panamá

Tratado de Libre Comercio entre República de Colombia y la Repúblicas de El Salvador, Guatemala y Honduras.
Asociación de Estados del Caribe

- **Preferencias Arancelarias:**

SGP Plus (Unión Europea)
ATPA - ATPDEA (Estados Unidos)

- **Negociaciones en Curso - Negociaciones Cerradas:**

Acuerdo Comercial entre la Unión Europea y Colombia y Perú - Negociación Cerrada
Acuerdos de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones
Acuerdo Comercial entre Colombia y Corea
Acuerdo Comercial entre Colombia y Panamá
Acuerdo Comercial entre Colombia y Turquía.

Teniendo en cuenta esta información y la percepción actual de los empresarios colombianos se puede determinar que aunque el gobierno se ha ocupado bastante por impulsar el comercio internacional, la infraestructura logística no es la adecuada y se presentan problemas que afectan la competitividad del país pues los costos logísticos son elevados debido principalmente a las falencias en la infraestructura de carreteras lo cual hace que el transporte carretero de cargas sea poco

eficiente pues es el único medio de transporte interno desarrollado. Adicionalmente la capacidad portuaria es limitada así como también el uso de tecnologías de comunicación TIC's.

Colombia en comparación con otros países de América Latina

Al comparar a Colombia con los principales países de América Latina que estamos estudiando encontramos la siguiente información:

Puertos Marítimos

Los puertos son uno de los elementos más importantes dentro de la cadena de distribución física internacional que dan soporte al comercio internacional y como tal en América Latina juegan un papel fundamental pues la mayor parte del intercambio comercial de la región se realiza a través de puertos marítimos.

Actualmente la capacidad competitiva de los puertos para prestar servicios eficientes a los barcos y mercaderías depende de factores como infraestructuras marítimas y terrestres, redes y sistemas de información, equipos de manipulación de carga e instalaciones de apoyo, precio y calidad de los servicios y la normativa que determina el nivel de desempeño portuario.

En la gráfica 13 se pueden observar los principales puertos marítimos de América Latina como lo son:

- Buenaventura-Colombia
- Cartagena-Colombia
- Manta-Ecuador
- Guayaquil-Ecuador
- Callao-Perú
- Matarani-Perú
- Arica-Chile
- Valparaíso-Chile
- San Antonio-Chile
- Buenos Aires-Argentina
- Montevideo-Uruguay
- Santos-Brasil
- Paranagua-Brasil



Grafico 13: Aeropuertos, Puertos y Pasos Fronterizos

Uno de los principales problemas de la región es la falta de eficiencia portuaria el cual tanto en Colombia como en los demás países de la región debe mejorarse en aspectos como rotación de la carga, seguridad, utilización y capacidades potenciales de las instalaciones, entre otros.

Los puertos de América Latina se encuentran situados entre los menos eficientes del mundo lo cual dificulta el cumplimiento de su función como facilitadores para las actividades de comercio y que se constituyan como centros de prestación de servicios logísticos.

Red Vial

Los países de América del Sur tienen una extensión de red vial del orden de 2,4 millones de Km de longitud de los cuales solo el 13% se encuentran pavimentados (310.000Kms). En la tabla 3 se puede observar la situación de cada uno de los países.

País	Red Vial en Km.		% red pavimentada	Km. de red pavimentada	
	Total	Pavimentada		c/ 1000 hab.	c/ 1000 km2
Colombia	113,500	13,620	12%	0.322	12
Perú	78,034	10,066	12.90%	0.388	7.8
Brasil	1,658,677	154,257	9.30%	0.904	18
Argentina	231,019	69,537	30.10%	1.878	18.5

Tabla 3: Cuadro comparativo de la Red Vial

La red vial de América Latina es poco homogénea y representa en algunos casos obstáculos para el comercio pues requiere de mantenimiento y ampliaciones. Al estudiar el estado de la red vial de la región es importante tener en cuenta que en grandes extensiones es muy difícil la construcción de vías terrestres particularmente en los países andinos por sus condiciones geográficas.

Balanza Comercial

La balanza comercial es el registro de las importaciones y exportaciones de un país en un periodo de tiempo y su saldo es la diferencia entre exportaciones e importaciones. Así la balanza comercial puede ser positiva cuando el valor de las exportaciones excede al de las importaciones o negativa cuando la situación es inversa.

En la tabla 4 se observan los valores de la balanza comercial en el año 2009 de los principales países de la región citados en este estudio:

País	Colombia	Argentina	Brasil	Perú
Importaciones	31,188	38,781	127,722	21,011
Exportaciones	32,853	55,669	152,995	26,962
Balanza Comercial	1,665	16,888	25,273	5,951

Cifras en Millones de USD

Tabla 4: Balanza Comercial año 2009

Durante el 2009 debido a la crisis económica mundial el comercio internacional de la región sufrió por la reducción de importaciones y exportaciones debido a la disminución de la demanda global, en el 2010 se ha notado una

recuperación y las actividades de comercio exterior muestran un ritmo creciente debido a la aceleración de las economías de la región.

Acuerdos Comerciales

Los países de la región han mantenido la preocupación de firmar acuerdos comerciales con las diferentes regiones para promover el intercambio comercial y buscar la competitividad que demanda la globalización para todos los países y en los últimos años estos acuerdos comerciales se han convertido en un elemento destacado del sistema multilateral de comercio.

6. Conclusiones

Luego de desarrollar este caso de estudio en el cual se construye un estado del arte del impacto de la logística en el desarrollo económico de América Latina, se comprueba que la región en general tiene grandes retos para desarrollarse y lograr estar al nivel de otras regiones en materia logística para conseguir mayor competitividad en el mercado mundial. En general estos son los principales aspectos que se pueden destacar:

1. La región tiene la necesidad de consolidar acuerdos de integración regional para lograr el desarrollo e implementación de políticas comunes que busquen el desarrollo regional.
2. Es necesaria la creación de verdaderas políticas y planes estratégicos de desarrollo logístico a nivel de cada país, que además estén amparados y alineados con los acuerdos de integración regional.
3. Se debe promover la inversión privada a través de incentivos gubernamentales para el mejoramiento de la infraestructura vial, férrea y portuaria teniendo en cuenta que todos estos son estratégicos para el desarrollo de cada país y/o región en general.
4. Actualmente la integración de los puertos a las cadenas logísticas es insuficiente por la falta de plataformas logísticas especializadas para esto se

deben identificar las infraestructuras logísticas requeridas para facilitar el acceso a mercados internacionales incluyendo no solo mejoras en las redes físicas sino funcionales y de servicios.

5. Se identifica una carencia de empresas prestadoras de servicios logísticos tercerizados para lo que se requiere promover la creación de las mismas para ampliar y mejorar el portafolio de servicios ofrecidos y así promover la optimización logística empresarial.
6. Es necesario establecer el uso intensivo de las tecnologías de la información y comunicación TIC's para lograr el mejoramiento y optimización de las actividades logísticas de la región.
7. Se requiere el desarrollo de políticas que busquen la reducción de los trámites aduaneros y establezcan medidas contra la corrupción que se da en el desarrollo de estas actividades. Estas políticas deben estar alineadas entre los países para que se logre una coherencia y alineación en la implementación de las mismas.
8. La investigación en el campo logístico es insuficiente, para esto se requiere la creación y el fortalecimiento de centros y programas ejecutivos de investigación en logística y administración de la cadena de abastecimiento que permitan tener más estudios, estadísticas e información sobre el desarrollo de los procesos logísticos, con el fin de medir su avance, identificar las brechas existentes y facilitar el desarrollo de acciones que se puedan implementar para continuar ejecutando acciones de mejora.

7. Bibliografía

GARCÍA FERRER, Gemma. Investigación Comercial: ESIC Editorial, 2005

DIAZ DE RADA, VIDAL, Análisis de datos de encuesta, Desarrollo de una investigación completa usando SPSS: Editorial UOC, Junio 2009.

DOING BUSINESS 2011: Making a Difference for Entrepreneurs.

BARBERO, José A. La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño: Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente.

SCHWAB, Klaus. The Global Competitiveness Report 2010-2011: World Economic Forum.

FERRIN GUTIÉRREZ, Arturo. Gestión de Stocks en la Logística de Almacenes. FC Editorial

BALLOU, Ronald H. Logística: Administración de la Cadena de Suministro. Quinta edición.

LARRAIN Felipe, SACHS Jeffrey D. Macroeconomía en la economía global.

CIPOLETTA TOMASSIAN, Georgina, PEREZ SALAZ, Gabriel, SANCHEZ, Ricardo J: Políticas integradas de Infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales. División de Recursos Naturales e Infraestructura, Santiago de Chile, mayo de 2010.

Páginas Web:

<http://industrialcol.com/mapaPuertos.php>
<http://es.wikipedia.org/wiki/Colombia#Infraestructura>

<http://www.invias.gov.co>
<http://www.dane.gov.co/>
<http://www.iirsa.org>
<http://www.bcb.gov.br/>
<http://www.bcra.gov.ar/>
<http://www.bcrp.gob.pe/>
<http://www.eclac.org>
<http://www.dane.gov.co/>

2. Acuerdos Comerciales en América Latina:

Nombre	Alcance	Fecha de notificación	Fecha de entrada en vigor	Estado
Acuerdo de Libre Comercio República Dominicana - Centroamérica - Estados Unidos (Cafta-DR)	Mercancías y servicios	17-Mar-06	1-Mar-06	En vigor
Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica	Mercancías y servicios	18-May-07	28-May-06	En vigor
Acuerdo Regional de Cooperación Comercial y Económica en el Pacífico Sur (Sparteca)	Mercancías	7-Jan-81	1-Jan-81	En vigor
AELC – Chile	Mercancías y servicios	3-Dec-04	1-Dec-04	En vigor
AELC – México	Mercancías y servicios	25-Jul-01	1-Jul-01	En vigor
Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi)	Mercancías	1-Jul-82	18-Mar-81	En vigor
Asociación Surasiática para la Cooperación Regional (ASACR)	Mercancías	21-Apr-97	7-Dec-95	En vigor
Australia – Chile	Mercancías y servicios	3-Mar-09	6-Mar-09	En vigor
Canadá – Chile	Mercancías y servicios	30-Jul-97	5-Jul-97	En vigor
Canadá – Costa Rica	Mercancías	13-Jan-03	1-Nov-02	En vigor
Caricom (M)	Mercancías	14-Oct-74	1-Aug-73	En vigor
Caricom (S)	Servicios	19-Feb-03	1-Jul-97	En vigor
CE – Chile	Mercancías y servicios	03-feb-2004(G) 28-oct-2005(S)	01-feb-2003(G) 01-mar-2005(S)	En vigor
CE – Estados del Cariforum	Mercancías y servicios	16-Oct-08	1-Nov-08	En vigor
CE – México	Mercancías y servicios	25-jul-2000(G) 21-jun-2002(S)	01-jul-2000(G) 01-oct-2000(S)	En vigor
Chile – China	Mercancía	20-Jun-07	1-Oct-06	En vigor
Chile – Costa Rica (Centroamérica)	Mercancías y servicios	16-Apr-02	15-Feb-02	En vigor
Chile – El Salvador (Centroamérica)	Mercancías y servicios	29-ene-2004(G) 05-feb-2004(S)	1-Jun-02	En vigor
Chile – India	Mercancías	13-Jan-09	17-Aug-07	En vigor
Chile – Japón	Mercancías y servicios	24-Aug-07	3-Sep-07	En vigor
Chile – México	Mercancías y servicios	27-Feb-01	1-Aug-99	En vigor
Comunidad Andina (CAN)	Mercancías	1-Oct-90	25-May-88	En vigor
República de Corea – Chile	Mercancías y servicios	8-Apr-04	1-Apr-04	En vigor
Costa Rica – México	Mercancías y servicios	17-Jul-06	1-Jan-95	En vigor
El Salvador – México	Mercancías y servicios	23-May-06	15-Mar-01	En vigor
Estados Unidos – Chile	Mercancías y servicios	16-Dec-03	1-Jan-04	En vigor
Estados Unidos – Perú	Mercancías y servicios	3-Feb-09	1-Feb-09	En vigor
Guatemala – México	Mercancías y servicios	3-Jul-06	15-Mar-01	En vigor
Honduras – México	Mercancías y servicios	10-jul-2006(G) 20-jun-2006(S)	1-Jun-01	En vigor
Israel – México	Mercancías	22-Feb-01	1-Jul-00	En vigor
Japón – México	Mercancías y servicios	31-Mar-05	1-Apr-05	En vigor
Mercado Común Centro Americano (MCCA)	Mercancías	24-Feb-61	12-Oct-61	En vigor
Mercosur (M)	Mercancías	17-Feb-91	29-Nov-91	En vigor
Mercosur (S)	Servicios	5-Dec-06	7-Dec-05	En vigor
México – Nicaragua	Mercancías y servicios	17-Oct-05	1-Jul-98	En vigor
Panamá – Chile	Mercancías y servicios	17-Apr-08	7-Mar-08	En vigor
Panamá – El Salvador (Centroamérica)	Mercancías y servicios	24-Feb-05	11-Apr-03	En vigor
Panamá – Singapur	Mercancías y servicios	4-Apr-07	24-Jul-06	En vigor
Protocolo relativo a las negociaciones comerciales entre países en desarrollo (PTN) entre países en desarrollo (PTN)	Mercancías	9-Nov-71	11-Feb-73	En vigor
Sistema Global de Preferencias Comerciales entre los países en desarrollo (SGPC)	Mercancías	25-Sep-89	19-Apr-89	En vigor
Tratado de las CE	Mercancías y servicios	24-abr-1957(G) 10-nov-1995(S)	1-Jan-58	En vigor
Tratado de libre comercio de América del norte (TLCAN)	Mercancías y servicios	29-ene-1993(G) 01-mar-1995(S)	1-Jan-94	En vigor

UNIVERSIDAD DE LA SABANA
 INSTITUTO DE POSTGRADOS- FORUM
 RESUMEN ANALÍTICO DE INVESTIGACIÓN (R.A.I)

ORIENTACIONES PARA SU ELABORACIÓN:

El Resumen Analítico de Investigación (RAI) debe ser elaborado en Excel según el siguiente formato registrando la información exigida de acuerdo la descripción de cada variable. Debe ser revisado por el asesor(a) del proyecto. EL RAI se presenta (quema) en el mismo CD-Room del proyecto.

No.	VARIABLES	DESCRIPCIÓN DE LA VARIABLE
1	NOMBRE DEL POSTGRADO	ESPECIALIZACION EN GERENCIA ESTRATEGICA
2	TÍTULO DEL PROYECTO	IMPACTO DE LA LOGISTICA EN LA MACROECONOMIA LATINOAMERICANA (Argentina, Brasil, Colombia, y Perú)
3	AUTOR(es)	ANDREA DEL PILAR VANEGAS CARDENAS, ANGELICA MARIA PERDOMO SANCHEZ
4	AÑO Y MES	2011/06
5	NOMBRE DEL ASESOR(a)	JAIRO ALBERTO JARRIN, DIANA CAROLINA PIRACHICAN
6	DESCRIPCIÓN O ABSTRACT	La logística es una de las herramientas claves para el desarrollo de un país y la cual le permite competir de forma eficiente y optimizando costos. Sin embargo, en Latinoamérica gracias a la ausencia de políticas integradas de los gobiernos, la baja calidad de las vías, los servicios de transporte, vías férreas, entre otros, han impedido usarla como una herramienta estratégica de competitividad. El eficiente manejo de las importaciones y exportaciones depende en gran medida de la calidad de la infraestructura logística es por ello que están interrelacionadas y son mutuamente dependientes, por lo que es importante que los gobiernos realicen un análisis integrado para que de esta forma logren plantear soluciones regionales para el desarrollo. El presente documento incluye un estudio respecto a los diferentes factores que hacen que los países de Latinoamérica deban concentrar su atención en el mejoramiento de la infraestructura logística que a su vez influyen en la economía de un país y en su desarrollo competitivo.
7	PALABRAS CLAVES	Logística, economía, desarrollo economico, infraestructura, comercio internacional.
8	SECTOR ECONÓMICO AL QUE PERTENECE EL PROYECTO	Sector Terciario o de Servicios
9	TIPO DE ESTUDIO	Investigación.
10	OBJETIVO GENERAL	Caracterizar el estado del arte de la infraestructura logística de los principales países de América Latina (Argentina, Brasil, Colombia, Perú) para identificar el impacto que esto ejerce en la macroeconomía de la región.

11	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	<p>Determinar las principales barreras que tiene cada uno de estos países en temas logísticos. - Identificar los principales avances logísticos de cada uno de los países. - Identificar los acuerdos de integración entre estos países. - Conocer la percepción que tienen diferentes sectores respecto a la infraestructura de América Latina (Argentina, Brasil, Colombia, Perú) - Dar recomendaciones que ayuden a mejorar el desempeño logístico en América Latina (Argentina, Brasil, Colombia, Perú) - Determinar la participación de cada uno de estos países en las actividades logísticas (importaciones y exportaciones).</p>
12	RESUMEN GENERAL	<p>La logística es considerada como una de las variables que define el nivel de competitividad de un país o región y es un determinante en su desarrollo económico. En América Latina actualmente es inminente el atraso logístico en aspectos como: - Infraestructura: Cantidad y calidad de puertos y vías. -Descapitalización: Por falta de inversión lo que impide ofrecer soluciones integrales. -Tecnología de Información y Comunicaciones – TIC: Implementación y uso de sistemas de información. -Político: Falta de una política de integración económica regional. - Operatividad aduanera: Excesiva burocracia, problemas de horarios y restricciones al transporte internacional de camiones. Para acompañar el crecimiento económico de los países y las oportunidades que se generan en la región por el desarrollo de diferentes acuerdos de integración económica, es importante trabajar en el mejoramiento de los aspectos mencionados anteriormente; para lograr esto es necesario determinar el estado de la infraestructura logística de cada país para así encontrar los problemas y necesidades comunes de la región de América Latina y que tienen repercusión directa sobre los costos operativos de los servicios de transportes que se reflejan en los fletes.</p> <p>Justificación: La construcción de un estado del arte del sector de logística en América Latina permitirá conocer la situación actual del sector en cada país de la región lo cual dejará ver las debilidades, oportunidades de mejora y sus implicaciones en el desarrollo macroeconómico latinoamericano.</p> <p>Introducción: El fenómeno de la globalización de la economía es un factor determinante en el desarrollo económico global, debido a la apertura económica y a la integración de mercados que se ha acelerado en las últimas décadas. Día a día el debilitamiento de las fronteras y la reducción de obstáculos y prohibiciones a la circulación de bienes, servicios y capitales hace que los mercados ya no sean solamente una región limitada de un país sino que sean vistos como uno todo; esta tendencia ha hecho que los países se preocupen cada vez más por su política de comercio exterior y por el desarrollo de directrices económicas que apresuren la suscripción de acuerdos de integración económica que permitan seguir esta dinámica de crecimiento.</p> <p>Marco Teórico: Para profundizar y completar este caso de estudio se definen conceptos claves de logística, macroeconomía y los principales indicadores macroeconomicos que se pueden afectar por el desarrollo de las actividades de comercio internacional como el PIB, la tasa de desempleo, la inflación y el saldo en cuenta corriente.</p> <p>Metodología: Para desarrollar el estado del Arte del Impacto de la logística en América Latina (Argentina, Brasil, Colombia y Perú) se realizó la búsqueda de información en varias fuentes que permitieron formular diferentes hipótesis (Ver Tabla 1: Hipótesis Planteadas), las cuales fueron aceptadas o rechazadas con base a los resultados obtenidos en las diecinueve encuestas realizadas a diferentes Gerentes de empresas de los sectores de Servicios Logísticos, Industrial, Comercialización y Entidades Gubernamentales, principalmente en Colombia, Perú y Argentina. Los resultados que se presentan se obtuvieron con ayuda de diferentes análisis como lo son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Análisis de frecuencias: Nos permitió cuantificar las alternativas de respuesta de cada una de las preguntas realizadas en la encuesta. Los resultados de este análisis se expresaron en valores relativos. • Cruce de variables: Se realizó el cruce de variables con el objetivo de determinar la relación o dependencia de ciertas variables y por lo tanto la confirmación o rechazo de las hipótesis planteadas. • Prueba del chi cuadrado: Esta prueba se usó para saber si

13	CONCLUSIONES.	<p>Luego de desarrollar este caso de estudio en el cual se construye un estado del arte del impacto de la logística en el desarrollo económico de América Latina, se comprueba que la región en general tiene grandes retos para desarrollarse y lograr estar al nivel de otras regiones en materia logística para conseguir mayor competitividad en el mercado mundial. En general estos son los principales aspectos que se pueden destacar: 1. La región tiene la necesidad de consolidar acuerdos de integración regional para lograr el desarrollo e implementación de políticas comunes que busquen el desarrollo regional. 2. Es necesaria la creación de verdaderas políticas y planes estratégicos de desarrollo logístico a nivel de cada país, que además estén amparados y alineados con los acuerdos de integración regional. 3. Se debe promover la inversión privada a través de incentivos gubernamentales para el mejoramiento de la infraestructura vial, férrea y portuaria teniendo en cuenta que todos estos son estratégicos para el desarrollo de cada país y/o región en general. 4. Actualmente la integración de los puertos a las cadenas logísticas es insuficiente por la falta de plataformas logísticas especializadas para esto se deben identificar las infraestructuras logísticas requeridas para facilitar el acceso a mercados internacionales incluyendo no solo mejoras en las redes físicas sino funcionales y de servicios. 5. Se identifica una carencia de empresas prestadoras de servicios logísticos tercerizados para lo que se requiere promover la creación de las mismas para ampliar y mejorar el portafolio de servicios ofrecidos y así promover la optimización logística empresarial. 6. Es necesario establecer el uso intensivo de las tecnologías de la información y comunicación TIC's para lograr el mejoramiento y optimización de las actividades logísticas de la región. 7. Se requiere el desarrollo de políticas que busquen la reducción de los trámites aduaneros y establezcan medidas contra la corrupción que se da en el desarrollo de estas actividades. Estas políticas deben estar alineadas entre los países para que se logre una coherencia y alineación en la implementación de las mismas. 8. La investigación en el campo logístico es insuficiente, para esto se requiere la creación y el fortalecimiento de centros y programas ejecutivos de investigación en logística y administración de la cadena de abastecimiento que permitan tener más estudios, estadísticas e información sobre el desarrollo de los procesos logísticos, con el fin de medir su avance, identificar las brechas existentes y facilitar el desarrollo de acciones que se puedan implementar para continuar ejecutando acciones de mejora.</p>
----	---------------	---

14	FUENTES BIBLIOGRÁFICAS	<p>GARCIA FERRER, Gemma. Investigación Comercial: ESIC Editorial, 2005</p> <p>DIAZ DE RADA, VIDAL, Análisis de datos de encuesta, Desarrollo de una investigación completa usando SPSS: Editorial UOC, Junio 2009.</p> <p>Difference for Entrepreneurs. BARBERO, José A. La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño: Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente.</p> <p>SCHWAB, Klaus. The Global Competitiveness Report 2010-2011: World Economic Forum. FERRIN GUTIÉRREZ, Arturo. Gestión de Stocks en la Logística de Almacenes. FC Editorial</p> <p>BALLOU, Ronald H. Logística: Administración de la Cadena de Suministro. Quinta edición.</p> <p>LARRAIN Felipe, SACHS Jeffrey D. Macroeconomía en la economía global. CIPOLETTA TOMASSIAN, Georgina, PEREZ SALAZ, Gabriel, SANCHEZ, Ricardo J: Políticas integradas de Infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales. División de Recursos Naturales e Infraestructura, Santiago de Chile, mayo de 2010.</p> <p>Paginas Web:</p> <p>http://industrialcol.com/mapaPuertos.php</p> <p>http://es.wikipedia.org/wiki/Colombia#Infraestructura</p> <p>http://www.invias.gov.co</p> <p>http://www.dane.gov.co/</p> <p>http://www.iirsa.org</p> <p>http://www.bcb.gov.br/</p> <p>http://www.bcra.gov.ar/</p> <p>http://www.bcrp.gob.pe/</p> <p>http://www.eclac.org</p> <p>http://www.dane.gov.co/</p>
----	------------------------	---

Vo Bo Asesor y Coordinador de Investigación:

CRISANTO QUIROGA OTÁLORA