



LOGÍSTICA Y COMPETITIVIDAD EN COLOMBIA *

Competitiveness and logistics in Colombia

*Juan Alejandro Vásquez Ruiz ***

* El artículo es un producto de la tesis de maestría: “Optimización Logística del Transporte Terrestre de Carga en el Departamento de Risaralda”, Magíster en Relaciones y Negocios Internacionales.

** Administrador de Empresas de la Universidad Católica de Pereira. Magíster en Relaciones y Negocios Internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada, sede Bogotá. Profesor de planta de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad Católica de Pereira.
juan.vasquez@ucp.edu.co

SÍNTESIS

Con el proceso de apertura económica, Colombia se ha visto en la necesidad de generar nuevos sistemas que orienten el desarrollo de la internacionalización de los sectores de la economía. Es así como hoy en día las empresas conectadas al comercio global empiezan a considerar la cadena de abastecimiento como una herramienta básica para mejorar la competitividad de sus productos. Con el estudio se pretendió analizar las condiciones de Colombia en materia logística y su competitividad dentro del contexto del comercio internacional. No obstante se pudo determinar que para desarrollar proyectos de infraestructura se requiere grandes niveles de inversión, voluntad política y contar con suficientes instrumentos preventivos y de seguimiento que anticipen cualquier imprevisto sobre la logística de las empresas.

DESCRIPTORES

Logística, planeación, transporte terrestre, carga, competitividad.

ABSTRACT

With the process of economic liberalization, Colombia has been in the need to create new systems that guide the development of internationalization of the sectors in the economy. As companies are connected to global trade, they begin to consider the supply chain area as a basic tool to improve the competitiveness of their products. The study pretends to analyze the logistic conditions in Colombia and its competitiveness within the international business context. It was determined that to develop infrastructure projects it is require high levels of investment, political will and count with plenty of feedback instruments that could anticipate any unexpected situation about a company's logistic process.

DESCRIPTORS

Logistics, planning, competitiveness, ground cargo transportation.

LOGÍSTICA Y COMPETITIVIDAD EN COLOMBIA

Para citar este artículo: Vásquez R., Juan A. (2011). "Logística y competitividad en Colombia". En: *Revista Académica e Institucional, Páginas de la UCP*, N° 90, (julio - diciembre 2011); p. 83 - 90

Primera versión recibida: 21 de junio de 2011. Versión final aprobada el 26 de enero de 2012

Desde la década del noventa y a raíz de la apertura económica en Colombia, se ha venido generando la necesidad de mejorar los procesos y sistemas de la infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria y férrea del país. Para la reestructuración del proceso de internacionalización de las empresas, es preciso implementar una actividad logística dentro de la cadena de abastecimiento que ayude a desarrollar con normalidad la operación diaria de las compañías.

La logística aparece ahora, por su carácter interdisciplinario y transdisciplinar, como fundamento teórico-práctico que facilita la gestión de procesos tecnológicos de mercado, relacionados con el flujo de materiales e información a través de cada uno de los eslabones de la cadena de abastecimiento (SCM: *Supply Chain Management*), relacionados con los procesos de compra, recepción, producción, almacenaje y distribución, cuyo propósito implica tener un producto a tiempo, en las condiciones exigidas por el cliente, en el momento preciso, al menor costo, empleando para ello diferentes herramientas tecnológicas (Ocampo, 2009, pp.113-136).

Para desarrollar una logística internacional, la empresa debe ser polifacética, con manejo de normas y procedimientos internacionales, poseer capacidad de negociación y de lograr que el producto llegue a su destino en óptimas condiciones, en el menor tiempo posible y al más bajo costo. La logística tiende a ser el factor

clave de competitividad en el mundo, donde lo que se juega es la habilidad y capacidad de reaccionar frente a problemas y crisis, planteando soluciones efectivas apoyadas en las herramientas disponibles.

Logística y la Cadena de Abastecimiento

En Colombia, la prestación del servicio de transporte terrestre de carga se presenta como una tarea más compleja que en economías desarrolladas, en parte por factores particulares como la variada topografía, el clima, la situación social y política, entre otros agentes que afectan tanto directa como indirectamente el transporte, condiciones que han hecho que el país, a través de su historia, haya adoptado diferentes medidas con el fin de brindar beneficios a las partes relacionadas con la industria y el transporte, para optimizar los costos de este último y hacer más competitiva la producción de la industria y, por lo tanto, la economía colombiana.

El concepto tradicional de logística, entendido como aprovisionamiento, almacenaje y distribución, ha dado paso a una visión más amplia de las operaciones bajo el término "Gestión de la Cadena de Abastecimientos" o *Supply Chain Management*, por su terminología en inglés.

De acuerdo con Daniels, Radebaugh & Sullivan (2007, p.602), la logística es esa parte de la Cadena de Abastecimiento que planea, implementa y controla el eficiente y efectivo flujo hacia adelante y en reversa, más el

almacenamiento de bienes, servicios e información relacionada entre el punto de origen y el de consumo, para cumplir los requerimientos del consumidor.

Pero los territorios de la logística se han extendido desde la administración de las relaciones con los proveedores hasta la administración de la demanda a través de los intermediarios y del cliente final. Para Christopher (2011, p.11), la logística es el proceso de administrar estratégicamente la adquisición, traslado y almacenamiento de materiales, partes y productos terminados de los proveedores a través de la organización y sus canales de comercialización, de tal manera que las utilidades actuales y futuras se incrementen al máximo mediante la entrega de pedidos, que es efectiva en costo.

Con base en lo anterior, se derivan dos principios económicos fundamentales que afectan la eficiencia del transporte: la economía de escala y la de distancia. Para Bowersox, Closs y Cooper (2007, p.118), la economía de escala en el transporte es el costo por unidad de peso que disminuye conforme aumenta el tamaño de un embarque; y la economía de distancia se refiere al menor costo por unidad de peso del transporte conforme aumenta la distancia. El objetivo es maximizar el tamaño de la carga y el lugar de envío del embarque, siempre manteniendo la promesa de entregar, el pedido a tiempo y en óptimas condiciones.

Por su parte, Mora (2008, p.166) considera que la función económica del transporte consiste en trasladar bienes desde los puntos en los cuales su utilidad es relativamente baja hasta aquellos otros donde es relativamente alta: el transporte valoriza así la mercadería, porque según la ley de la oferta y demanda, el precio de un producto abundante en un lugar aumenta cuando se lo traslada a otro en el cual escasea; el transporte constituye así parte vital

de la corriente de utilidades que comprende el sistema económico en general.

Administración de la Logística

Casnovas y Cuatrecasas (2000, pp.157-160) afirman que el transporte tiene por objeto resolver el problema que se presenta en tener un número determinado de fuentes de productos y puntos de demanda, y a su vez minimizar el costo teniendo en cuenta la importancia del producto y los medios de transporte disponibles.

Como respuesta surge la planificación logística, encargada de determinar la estrategia general para desplazar el producto por los canales de suministro y distribución. Es claro con lo anterior, que el modo en que se planean las cargas afecta directamente la eficiencia del transporte. La planeación de la carga debe considerar las características físicas de los productos y el tamaño de los embarques individuales (Bowersox et al., 2007, p.203).

Son los sistemas logísticos los que proporcionan el puente entre las áreas de producción y los mercados, separados en tiempo y distancia (Ballou, 1991, p.307). La logística debe administrarse como un esfuerzo integrado para lograr la satisfacción del cliente al costo más bajo; desafortunadamente, la desintegración de la logística en las compañías las rezaga en la competencia del mercado.

Es por esto que la ausencia de planeación en las compañías conlleva a una ineficiente operación logística y a una falta de coordinación y desinformación en las empresas; esto se evidencia en la generación de tiempos muertos en cargue y descargue, los cuales crean demoras en los despachos y recibos de la mercancía, agregando costos innecesarios a la organización (Mora, 2008, p.138).

Globalización y competitividad

Durante muchos años, la industria ha sido considerada motor de la economía; sin embargo, las empresas se han mostrado vulnerables ante diferentes factores y fluctuaciones, como la globalización, la competitividad, la logística y la administración interna de las empresas.

La globalización de las economías viene cambiando el curso de la historia a nivel mundial. El pensamiento local está siendo sustituido por uno internacional en donde las economías buscan dejar de lado las políticas proteccionistas de épocas anteriores para dar paso al libre cambio. Según Comin (2011, p.33), la “globalización es un proceso fundamentalmente económico que consiste en la creciente integración de las distintas economías nacionales en un único mercado capitalista mundial”. Pero aunque dicho proceso no es la panacea que resolverá los problemas de la economía mundial, se considera que sí ayudará a desarrollar una estructura interrelacionada entre los distintos países, a fin de que todos se encuentren dentro de estructuras de mercado igualitarias y que, en consecuencia, sean iguales ante las leyes del mercado.

El análisis de esta situación de la economía mundial debe enfocarse en observar el crecimiento de múltiples factores, como lo son el producto interno bruto, el PIB per cápita, el aumento de las exportaciones, las cifras de educación, de empleo y otras más, en cada uno de los países, las cuales en algún grado se convierten en indicadores del nivel de su desarrollo y, por tanto, en indicadores de su nivel de competitividad.

Según Ramírez, Osorio y Parra-Peña (2007, p.13), se entiende por competitividad la capacidad de una economía para crecer su producción a altas tasas, de manera sostenida, y

con promoción del más alto grado posible de mejoramiento permanente del bienestar de la población.

El desarrollo de los estudios sobre competitividad parte de la imposibilidad de mantener ventajas comparativas en el largo plazo, lo que da lugar a la creación de ventajas competitivas que incorporan tanto las capacidades innatas de cada país como los avances tecnológicos que requieren un proceso constante de construcción. Pero la diferencia entre la competitividad a nivel empresarial y la de una nación en el mercado global, es que la compañía simplemente dejará de operar, mientras que para un país la pérdida de competitividad lo puede conducir a una desestabilización económica.

Una de las formas de medir la eficiencia de los países es bajo el Índice de Competitividad Global (GCI) del Foro Económico Mundial (*World Economic Forum*), publicado anualmente en un informe donde se presenta el ranking de las naciones más competitivas a nivel internacional (tabla 1).

Tabla 1. Índice de Competitividad Global, 2011-2012 (Foro Económico Mundial, 2013)

País/Economía	GCI 2011-2012		GCI 2010-2011	
	Puesto	Calificación	Puesto	Variación
Suiza	1	5,74	1	0
Singapur	2	5,63	3	1
Suecia	3	5,61	2	-1
Finlandia	4	5,47	7	3
Estados Unidos	5	5,43	4	-1
Chile	31	4,70	30	-1
Brasil	53	4,32	58	5
Uruguay	63	4,25	64	1
Perú	67	4,21	73	6
Colombia	68	4,20	68	0
Argentina	85	3,99	87	2
Ecuador	101	3,82	105	4
Bolivia	103	3,82	108	5
Paraguay	122	3,53	120	-2
Venezuela	124	3,51	122	-2

Según el GCI, en el que Suiza lidera la clasificación, se puede comparar a Colombia con los cinco primeros lugares y con el resto de países suramericanos, frente a los cuales se ubicó en el puesto 68 de 142, para el periodo 2011-2012, sin ninguna variación con respecto al año anterior.

Infraestructura y competitividad

Uno de los factores más relevantes que se tienen en cuenta para la elaboración del GCI es que los países posean una adecuada infraestructura de transporte y comunicaciones. Dicho factor es analizado bajo el pilar 2 (tabla 2).

Tabla 2. GCI 2011-2012. Infraestructura: Pilar 2 (Foro Económico Mundial, 2013)

País/Economía	Puesto/142	Valor
Suiza	1	6,7
Singapur	2	6,6
Francia	3	6,5
Hong Kong SAR	4	6,5
Dinamarca	5	6,4
Chile	32	5,5
Uruguay	65	4,3
Ecuador	91	3,7
Colombia	95	3,6
Perú	105	3,5
Brasil	104	3,6
Argentina	108	3,5
Bolivia	112	3,4
Venezuela	128	2,9
Paraguay	137	2,5

Se puede observar que Colombia está ubicada en el puesto 95, con una calificación de 3,6 sobre 7,0, lo cual indica que el país es medianamente eficiente en competitividad de infraestructura en el mundo.

En la tabla 3, se discrimina específicamente cuáles fueron los indicadores tenidos en cuenta para determinar el índice de competitividad en infraestructura, demostrando que la calidad de

las vías del país está por debajo de la media y que el sistema para el transporte de carga terrestre por carretera en Colombia se compara con las de un Estado subdesarrollado.

Tabla 3. GCI 2011-2012. Infraestructura Colombia: Pilar 2 (Foro Económico Mundial, 2013)

Indicador	Valor*	Puesto/142
Calidad General Infraestructura	3,6	95
Calidad Vías	2,9	108
Calidad Infraestructura Férrea	1,7	99
Calidad Infraestructura Portuaria	3,4	109
Calidad Infraestructura Transporte Aéreo	4,1	94
Sillas Aéreas disponibles kms/semana, millones*	464,4	39

* Los valores son en escala de 1 a 7, así: 1= Extremadamente subdesarrollado; 7= Extensivo y eficiente basado en estándares internacionales, a menos que sea indicado por un asterisco (*).

La infraestructura y la logística se han convertido en el desafío más grande que tiene Colombia. Aunque se prevén inversiones millonarias en esta materia, se siguen presentando retrasos en el desarrollo de las vías, razón por la cual se necesita un plan de choque que permita mejorar la competitividad, de cara a los tratados de libre comercio (Higuera, 2012, p.10).

Tabla 4. Evolución de las inversiones en el modo carretero (basado en Ministerio de Transporte, 2005, 2008, 2011)

Año	Inversión (millones de pesos)
2000	772.494
2001	1.401.247
2002	1.268.886
2003	874.413
2004	960.931
2005	1.083.893
2006	1.777.369
2007	2.486.301
2008	1.867.236
2009	2.809.780
2010	2.848.904

La red de carreteras del país posee aproximadamente 128.000 kilómetros, de los cuales 17.143 son de la red primaria, a cargo de la nación. La financiación de la red viaria tiene un efecto directo sobre la estructura económica de la industria del transporte por camión. Dado que el sistema de autopistas tiene una utilización compartida entre el público en general y las compañías de transporte por carretera, con frecuencia el costo de la construcción, mantenimiento y operación de las carreteras, se financia inicialmente por el gobierno y luego se traslada a los usuarios (Ballou, 1991, p.197).

Esto determina que para el transporte de carga por carretera, es fundamental que exista una adecuada infraestructura para el óptimo desempeño del comercio nacional. No obstante, las redes viales del país deben ser renovadas para mejorar las condiciones de movilidad y generar una disminución de los costos. Desarrollar proyectos de infraestructura requiere grandes niveles de inversión, voluntad política y contar con suficientes instrumentos preventivos y de seguimiento que anticipen cualquier imprevisto sobre la logística de las empresas.

Referencias

- Ballou, R.(1991). *Logística Empresarial: Control y Planificación*. España: Prentice Hall,
- Bowersox, D., Closs, David J. y Cooper, M. (2007). *Administración y Logística en la Cadena de Suministro*. México: McGraw-Hill,
- Casanovas, A. y Cuatrecasas, L. (2001). *Logística Empresarial*. Madrid: Ediciones Gestión.
- Christopher, M. (2011). *Logística: Aspectos Estratégicos*. México: Limusa.
- Comin, T. (2011). MRC Advisors y la Asociación de Usuarios de la Zona Libre de Colón. *Revista Zona Atlántica*, 1(2), 7-9. Panamá.
- Daniels, J. Radebaugh, L. & Sullivan, D. (2007). *International Business: Environments and Operations*. In: *Global Manufacturing and Supply Chain Management* (Chapter 17). Eleventh Edition. Pearson Prentice Hall.
- Higuera, E. (2012, marzo-abril). Logística, competitividad e infraestructura; un reto para competir. *Revista ANDI*, 233,10-13. Bogotá.
- Índice de Competitividad Global, 2011-2012. Foro Económico Mundial, 2013.
- Ministerio de Transporte (2005). *Caracterización del Transporte en Colombia, diagnóstico y proyectos de transporte e infraestructura*. Bogotá: Autor.
- Ministerio de Transporte (2008). *Diagnóstico del sector transporte*. Bogotá: Autor.
- Ministerio de Transporte (2011). *Diagnóstico del Transporte. Oficina Asesora de Planeación. Grupo de Planificación Sectorial*. Bogotá: Autor.
- Mora, L. (2008). *Gestión Logística Integral*. Bogotá: Ecoe.
- Ocampo, P. (2009, mayo-agosto). Gerencia Logística y Global. *Revista EAN*, 66, 113-136.
- Ramírez, J., Osorio, H., y Parra-Peña, R. (2007). *Escalafón de la Competitividad de los Departamentos en Colombia*. Bogotá: CEPAL.

