

CHILE, PARÁMETRO PARA EVALUAR LA REALIDAD Y OPORTUNIDADES DEL
SISTEMA LOGÍSTICO COLOMBIANO

Maria Johanna Roa Africano

Jorge David Téllez Molina

Universidad De Bogotá

JORGE TADEO LOZANO

II SEMINARIO INTERNACIONAL EN GESTIÓN DE LAS
ORGANIZACIONES

Prof. CELSO MIGUEL MELO MELO

ENERO 14 DE 2012

BOGOTÁ

RESUMEN

Los Sistemas Logísticos a nivel Mundial sin duda son parámetro de comparación entre las diferentes economías convirtiéndolas en eficientes y competitivas, o en rezagadas y poco asertivas para enfrentar el mundo globalizado cada vez más exigente y enfocado en buscar la optimización de recursos. Colombia y Chile dos economías Latinoamericanas con el potencial para ser líderes en la implementación de procesos efectivos han enfrentado y enfrentan diversas situaciones que en la actualidad muestran claramente la ejecución de sus políticas, lineamientos y proyecciones a nivel Logístico y que sin duda han llevado a cada uno de estos países a analizar su entorno y potencializar las ventajas con las que cuentan.

PALABRAS CLAVES: Sistemas Logísticos, Economías; Eficientes, Competitivas, Globalizado, Colombia, Chile.

ABSTRAC

The Logistics Systems of Worldwide undoubtedly are parameter of compared across different economies making them efficient and competitive, or delayed and little unassertive the increasingly globalized world, challenging and focused on resource optimization search. Colombia and Chile, two Latin American economies with the potential to be leaders in implementing effective processes have faced and are facing different situations that currently clearly demonstrate the execution of their policies, guidelines and projections at the Logistics and no doubt have led to each one of these countries analyze their environment and potentiate the advantages that count.

KEYWORDS: Logistics Systems, Economies, Efficient, Competitive, Globalized, Colombia, Chile.

Chile, parámetro para evaluar la realidad y oportunidades del sistema logístico colombiano

La participación en los Mercados Mundiales, esta directamente relacionada con el nivel de competitividad que tienen las empresas y los países, uno de los factores primordiales que sin duda marca la diferencia para lograr un alto nivel de eficiencia y competitividad son los Sistemas Logísticos utilizados para el intercambio comercial. Una visita a Chile desde el enfoque de la Logística es la oportunidad para analizar y comparar las ventajas, fortalezas, debilidades y oportunidades de Colombia frente a un país líder a nivel Latinoamericano con una economía en crecimiento. ¿Colombia se encuentra enfocada en el camino hacia la transformación para enfrentar los retos que impone el acceso a los mercados altamente competitivos a nivel mundial?, una mirada a Chile puede guiar la respuesta a este interrogante.

Colombia enfrenta uno de los mayores desafíos en toda su historia; la firma del TLC con Estados Unidos, posiblemente con Europa y algunos países del Continente Asiático ponen al país en una condición diferente frente al nuevo orden económico mundial y exige medidas inmediatas y audaces que permitan estar a la altura de lo que significa esta apertura comercial. El TLC más

que una amenaza es una oportunidad histórica que se debe aprovechar al máximo para modernizar la infraestructura comercial y logística del país y contribuir al desarrollo y crecimiento económico de una Nación que cuenta con muchos recursos potenciales para ello.

Chile es un claro ejemplo de cómo la firma de tratados internacionales con las principales economías del mundo marcan el inicio de un proceso de desarrollo y consolidación, lo cual la sitúa hoy en día como una de las economías más fuertes del continente. Chile comprendió que debía buscar la forma de mejorar los problemas regulatorios, operacionales, entre otros que perjudicaban y obstaculizaban sus actividades logísticas. Lograron proyectar el mercado interno y externo con una visión logística que involucraba la interacción entre el Sector Público y Privado, y el fortalecimiento significativo de los recursos necesarios para realizar un adecuado desarrollo en la infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria. Para que esto fuese posible fue necesario el compromiso gubernamental en pro de la modernización, así como la disminución de trámites para los empresarios; de esta manera Chile ha logrado insertarse de manera contundente en la economía global, consolidando una estrategia exportadora que constituye la base de su sólida economía, la gestión en la logística chilena debe ser el pilar para que los países como el Colombiano visualicen las ventajas de la eficiencia y empeñen sus esfuerzos en la consecución rápida de resultados.

El Sistema Logístico Colombiano tiene varios factores en los cuales debe empezar a trabajar, pues el sistema vial actual no es acorde con las exigencias que la apertura comercial requiere, y a menos que el Gobierno Nacional ponga en marcha los planes de mejoramiento propuestos no se logrará enfrentar de manera competitiva el aumento en la transferencia de carga

y el volumen de la misma, así como la optimización en tiempos y costos que pueden generar beneficios económicos. Por otra parte las empresas deben incluir dentro de sus procesos de planeación estratégica una misión clara y precisa sobre la Logística de sus organizaciones, con el fin de establecer todos los aspectos básicos y fundamentales que involucran la Cadena de Abastecimiento con el fin de hacerlas mucho más flexibles, dinámicas, eficientes e innovadoras lo que les permita un mejoramiento continuo, permanencia en los mercados y estar a la vanguardia de los procesos modernos logísticos mundiales.

Actualmente Colombia sufre las consecuencias de años de negligencia y corrupción en materia de contratación vial, a tal punto que el Plan Nacional de Desarrollo [PND] (2011) le otorga a este tema una alta prioridad para el cuatrienio, afirmando que es una de las “locomotoras de la prosperidad”, el año 2012 inició con la intervención del Gobierno anunciando una inversión cercana a los 3.000 millones de dólares en infraestructura vial, lo cual jugará un papel determinante en el desarrollo vial y económico con miras a la implementación del tratado de libre comercio (TLC) con los Estados Unidos. Como lo confirmó el Ministro de Transporte Cardona (2011), *"Esos dineros (6 billones de pesos) nunca se habían invertido en la historia de la infraestructura en Colombia"*.

De acuerdo con el Reporte de Competitividad Global 2007 del Foro Económico Mundial, se encuentran notables desventajas competitivas en la calidad de la infraestructura Colombiana, así mismo la provisión de infraestructura es percibida como uno de los factores más desfavorables a la hora de realizar negocios en el país. (Documento CONPES 3547, 2008).

Variable	Puesto 2008	Puesto 2007	Cambio puestos (absoluto)
Segundo pilar: INFRAESTRUCTURA	80	86	6
Calidad de la infraestructura	84	89	5
Calidad de las carreteras	91	94	3
Calidad de la infraestructura ferroviaria	100	118	18
Calidad de la infraestructura portuaria	108	108	0
Calidad de la infraestructura del transporte aéreo	64	62	-2
Sillas/kilómetro promedio en vuelos aéreos	46	44	-2
Calidad de la oferta eléctrica	56	67	11
Líneas telefónicas	70	68	-2
Número de países evaluados	134	131	-

Tabla No. 1. Posición de Colombia en el Índice Global de Competitividad del Foro Económico Mundial FEM. Tomado de Documento CONPES # 3547. Octubre de 2008.

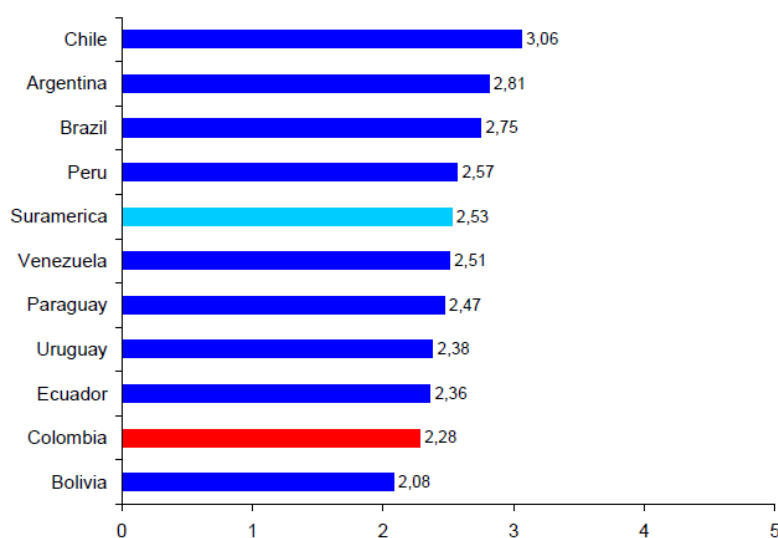


Gráfico No. 1. Componente Infraestructura – LPI . Fuente: Connecting to Compete. World Bank, 2007. Tomado de Documento CONPES # 3547. Octubre de 2008

Es claro que para que un ciclo logístico se culmine con éxito todos los factores que influyen deben funcionar de manera acertada y eficiente; es decir, la gestión de la cadena de abastecimiento, la infraestructura de conexión y los flujos de información deben estar precedidos por una planeación y dirección adecuada. Colombia se encuentra ubicada por debajo del promedio Suramericano, apenas por encima de Bolivia, situación preocupante con miras al reto económico que se avecina.

Principales Puertos de Colombia y Chile

Definitivamente para que esta “locomotora de la prosperidad” [PDN] (2008) ande a rodar con éxito son varios los aspectos que se deben mejorar, es necesario buscar y analizar las condiciones reales para exportaciones e importaciones desde y hacia la ciudad de Bogotá, por el puerto de Cartagena, realizando un estudio comparativo con la ciudad de Santiago de Chile y el puerto de Valparaíso.

Según datos del DB Global se demuestra que el tiempo y los trámites que se requieren para importar y exportar un producto colombiano (desde Bogotá por el puerto de Cartagena) son competitivos frente a China y Chile. No obstante, los costos internos de transporte son más elevados, esto representa un punto de inflexión para los exportadores. Las gráficas siguientes muestran ésta situación.

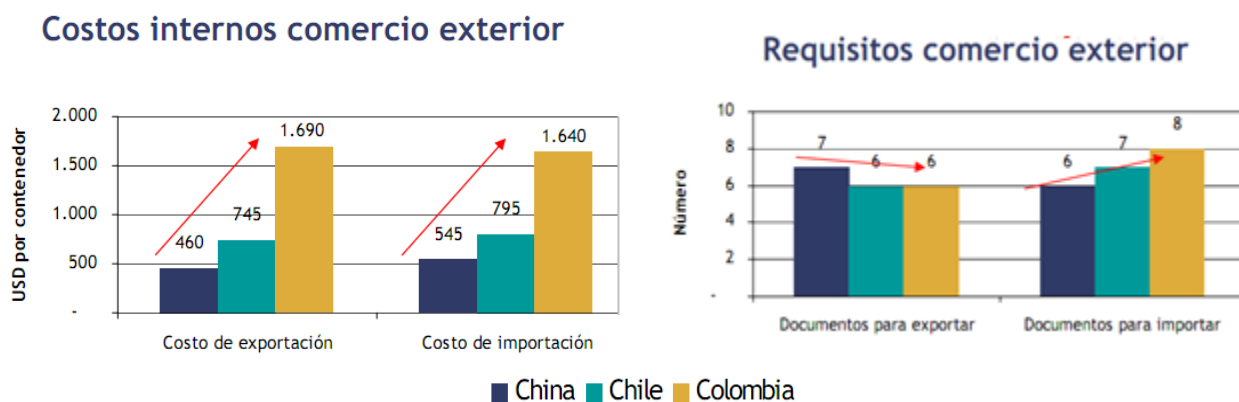


Gráfico No. 2. Comparación de costos y requisitos entre China, Chile y Colombia. Las graficas toman como referencia al puerto de Cartagena. Doing Business 2010, Banco mundial. Tomado de: Departamento Nacional de Planeación. *Infraestructura de transporte y desarrollo regional*. Octubre de 2009.

Claramente se puede observar como los altos costos tanto en procesos de exportación como de importación representan una gran desventaja para el empresario colombiano frente al

chileno. Las causas de los altos costos de la movilización de la carga en Colombia son generados por las falencias y rezago en la infraestructura del sector del transporte terrestre y ferroviario, sumando a esto el mal estado de las vías, las complicaciones ocasionadas por los inapropiados accesos a puertos y la incapacidad para realizar los trámites aduaneros de forma ágil. Teniendo en cuenta lo anterior Colombia se ubicaría por encima de varios países de Sur América en cuanto a costos logísticos se refiere, en donde el costo del transporte local es el más significativo, generando de forma directa una desventaja frente a industrias ubicadas estratégicamente en Santiago de Chile.

En cuanto a los requisitos en los procesos de exportación e importación, se observa como la cantidad de trámites en los dos países es similar, a pesar de ello Chile maneja una política de no almacenamiento de contenedores en zonas portuarias por lo cual sus procesos son rápidos y facilitan el cumplimiento de ésta política (nacionalizaciones de carga en 4 horas), por el contrario Colombia maneja tiempos superiores, lo cual genera una oportunidad para hacer más eficiente éstos procesos, generando así también una cultura de reducción de tiempos. En este aspecto es de reconocer el esfuerzo del Gobierno Colombiano por facilitar las diligencias a los empresarios, simplificando los trámites ante las diferentes entidades Oficiales.

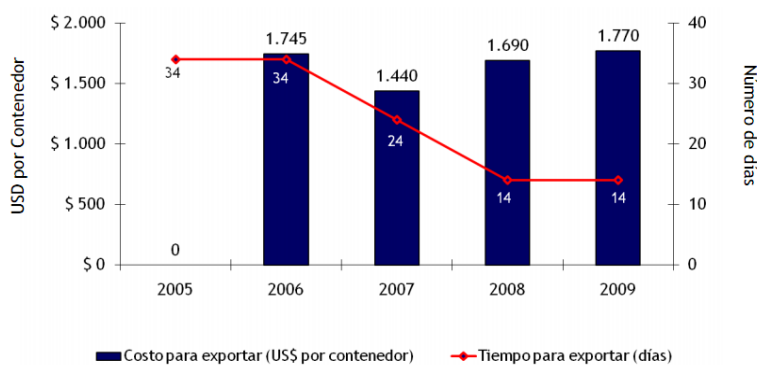


Gráfico No. 3. Muestra la variación que ha sufrido en los últimos años el costo y el tiempo tardado en los procesos de exportación en Colombia. Doing Business 2010, Banco mundial.

Tomado de: Departamento Nacional de Planeación. *La visión de largo plazo del Gobierno en la financiación de proyectos de Infraestructura en los Mercados Financieros*. Julio de 2010.

En el análisis comparativo anterior hay que tener en cuenta que el Puerto de Valparaíso se encuentra ubicado a una distancia de 110 Km. de Santiago de Chile, mientras que el de Cartagena se encuentra a 1060 Km. de Bogotá, lo cual marca una notable diferencia en cuanto a los costos y tiempo de transporte de mercancía desde la capital. El puerto de Cartagena se toma como referencia, por ser este el de mayor flujo de mercancía de Colombia, debido a su estratégica ubicación sobre el Caribe. Según datos de la CEPAL [Comisión Económica para América Latina y el Caribe] (2011), este puerto ocupa actualmente el sexto puesto en movilización de contenedores en América Latina y el Caribe. Igualmente el puerto de Valparaíso es el primer puerto de contenedores y de pasajeros de Chile, se constituye como el puerto Chileno con la más alta proyecciones en demanda y movimiento de carga a futuro.

Según el Ranking de Movimiento Portuario Contenedorizado de América Latina y el Caribe emitido por la CEPAL (2011), el puerto cartagenero movilizó en el año 2010, 1.581.401 TEUs y en la actualidad mantiene conexión con más de 540 puertos en 114 países. En este mismo listado el puerto chileno de Valparaíso ocupa el puesto trece con un movimiento de 878.787 TEUs durante el mismo año.

Los datos descritos demuestran el potencial con el que cuenta el Puerto de Cartagena, ya que, a pesar de no contar con la modernización del Puerto Chileno moviliza un 45% más de mercancía. Sin embargo es indispensable que se lleve a cabo una inversión, con el fin de aumentar la capacidad de almacenamiento y modernizar las zonas de cargue y descargue.

Colombia presenta sin duda alguna, las condiciones para convertirse en potencia comercial, el esfuerzo se debe centrar en convertir en realidad los planes de mejoramiento y gestionar la transformación de la infraestructura vial con la unión eficiente de los centros industriales del país con los puertos y aeropuertos a través de la construcción de corredores logísticos orientados a las actividades de comercio por puertos y fronteras terrestres, estas últimas, también deben innovarse para que su funcionamiento sea eficiente. Estas inversiones pueden venir de capital privado nacional o extranjero, para lo cual, es importante mejorar y promover los procesos de adjudicación de proyectos para que sean transparentes y favorezcan a empresas experimentadas capaces de acceder a financiación internacional. El modelo utilizado en Chile es la concesión de vías que son construidas y operadas por empresas privadas, el mantenimiento y la recuperación de la inversión esta sostenido con el cobro electrónico de peajes (ETC) (Inglés: Electronic Toll Collection), el cual es una buena alternativa que genera el flujo permanente de vehículos.

El logro de la competitividad de las empresas y del país no debe estar orientada únicamente en el desarrollo de la infraestructura, como lo menciona el artículo publicado en la Revista de Logística Noviembre 2009-Febrero 2010 escrito por Daniel Fernando Polania, las empresas colombianas también deben enfocarse en aspectos importantes como lo son; la producción, la tercerización y las políticas de Gobierno ya que estos factores necesitan interactuar entre sí para que los procesos logísticos logren el impacto y competitividad que se requieren. Es indispensable que todas las entidades vean la logística como un tema primordial, transversal y que involucra el fortalecimiento de la prestación de servicios acordes a los niveles de producción. Las empresas deben lograr trabajar sobre cifras reales, no sobre supuestos con el fin de disminuir costos de almacenamiento, mejorar la calidad de los productos, ser más

eficientes en la planeación de sus procesos y por ende lograr cumplir a cada uno de los integrantes de la Cadena de Abastecimiento creando una sinergia que permita satisfacer los requerimientos en cada una de las etapas desde el relacionamiento con los proveedores hasta la entrega de bienes y servicios al consumidor final.

Referencias

Bergoeing R. (2011). Una mirada al auge exportador chileno. *Revista CEPAL*, No. 105, 87-89.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL] (2011). *Ranking de Movimiento Portuario Contenedorizado de América Latina y el Caribe*. Recuperado de <http://www.cepal.org>

Departamento Nacional de Planeación (2008). *Documento CONPES*, No. 3547.

Departamento Nacional de Planeación [DNP] (2010). *La visión de largo plazo del Gobierno en la financiación de proyectos de Infraestructura en los Mercados Financieros*.

Piedrahita E., Departamento Nacional de Planeación [DNP] (2009). *Infraestructura de transporte y desarrollo regional*.

Polania, D. (2010). Para verdades el tiempo. *Revista de Logística*, Séptima edición, 4.

Presidencia de la República de Colombia. (2011). *Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014*.

Recuperado de <http://www.dnp.gov.co/PND/PND20102014.aspx>

Bibliografía

Bergoeing R. (2011). Una mirada al auge exportador chileno. *Revista CEPAL*, No. 105.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL] (2011). *Ranking de Movimiento Portuario Contenedorizado de América Latina y el Caribe*. Recuperado de <http://www.cepal.org>

Departamento Nacional de Planeación (2008). *Documento CONPES*, No. 3547.

Departamento Nacional de Planeación [DNP] (2010). *La visión de largo plazo del Gobierno en la financiación de proyectos de Infraestructura en los Mercados Financieros*.

Piedrahita E., Departamento Nacional de Planeación [DNP] (2009). *Infraestructura de transporte y desarrollo regional*.

Polania, D. (2010). Para verdades el tiempo. *Revista de Logística*, Séptima edición.

Presidencia de la República de Colombia. (2011). *Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014*.

Recuperado de <http://www.dnp.gov.co/PND/PND20102014.aspx>

Revista de Logística, Octava Edición 2010.

Revista de Logística, Novena Edición 2010.

Revista de Logística, Treceava Edición 2011.