

**CARTA DE AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA LA CONSULTA, LA
REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO
COMPLETO.**

Bogotá, D.C., 14 de agosto de 2012

Tesis Trabajo de Grado

Señores
BIBLIOTECA GENERAL
Cuidad

Estimados Señores:

Yo (nosotros) MEYBI PATRICIA NAVAS GUZMÁN, Y EILLEN YOHANA SALAZAR BERMEO,
identificado(s) con C.C. No. 22.731.674 Y 1.032.393.315, autor(es) de la tesis y/o
trabajo de grado
titulado IMPACTO DEL SISTEMA LOGÍSTICO PANAMEÑO Y COLOMBIANO CON MIRAS A LA
COMPETITIVIDAD
presentado y aprobado en el año 2012 como requisito para optar al título de
ESPECIALISTA EN LOGÍSTICA COMERCIAL, NACIONAL E INTERNACIONAL;
autorizo (amos) a la Biblioteca General para que con fines académicos, muestre al mundo la
producción intelectual de la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, a través de la
visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Los usuarios puedan consultar el contenido de este trabajo de grado en la página Web de la Facultad, de la Biblioteca General y en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.
- Permita la consulta, la reproducción, a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en formato CDROM o digital desde Internet, Intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer.

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, "**Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores**", los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.


C.C. 22.731.674 B/O.

Firma y documento de identidad


C.C. 1032.393.315 Bogotá.

Firma y documento de identidad

IMPACTO DEL SISTEMA LOGÍSTICO PANAMEÑO Y COLOMBIANO

IMPACTO DEL SISTEMA LOGÍSTICO PANAMEÑO Y COLOMBIANO CON MIRAS A LA
COMPETITIVIDAD

Meybi Patricia Navas Guzmán

Eillen Yohana Salazar Bermeo

Universidad De Bogotá

JORGE TADEO LOZANO

III SEMINARIO INTERNACIONAL EN GESTIÓN DE LAS
ORGANIZACIONES

JAIRO SÁNCHEZ SEGURA

AGOSTO DE 2012

BOGOTÁ

RESUMEN

Los sistemas logísticos han tomado gran importancia en el desarrollo de la economía mundial debido a que la alta eficiencia lograda en sus operaciones y procesos ha influenciado para que los países sean más competitivos en el mercado global. Teniendo un completo conocimiento de la gran importancia de estos sistemas, Panamá y Colombia están concentrando sus esfuerzos en el aumento de su competitividad buscando alternativas de solución, generando nuevos desafíos y promoviendo tareas institucionales, en pro de superar sus debilidades logísticas con el fin de incursionar en nuevos mercados y fortaleciendo los ya existentes a través de un sistema logístico articulado que constituya el plus en el comercio internacional generando altos estándares de calidad a la logística de cada país.

PALABRAS CLAVES: Sistemas Logísticos, Economía Mundial, Eficiencia, Competitivos, Mercado Global, Panamá, Colombia, Comercio Internacional, Calidad.

ABSTRACT

Logistic systems have become very important in the development of the global economy because the high efficiency achieved in its operations and processes has influenced for countries more competitive in the global market. Having a complete knowledge of the great importance of these systems, Panama and Colombia are concentrating their efforts in the increase of their competitiveness looking for alternative solutions, generating new challenges and promoting institutional work towards overcome their logistical weaknesses in order to enter in new markets

and strengthening the existing ones through a hinged logistic system that constitutes the surplus on the international trade, generating high quality standards to the logistics of each country.

KEY WORDS: Logistics Systems, Global Economy, Efficiency, Competitive, Global Market World, Panama, Colombia, International Trade, Quality.

Impacto del sistema logístico panameño y colombiano con miras a la competitividad

Los factores fundamentales objetos de medición para la competitividad de un país radican hoy en día por el alcance en que éstos referencien a la nación como un lugar próspero para el ser humano. Los aspectos ambientales, la tecnología y comunicaciones, los aspectos políticos y económicos, geográficos entre otros, son lo que miden verdaderamente el grado de desarrollo de un país frente a otro, sin embargo hoy en día la logística y el transporte son relevantes en el Comercio Internacional de bienes y servicios y se tornan fundamentales para la competitividad de los países y más si se tiene en cuenta que un desempeño eficiente y eficaz en las cadenas de abastecimiento cobra vital importancia para el desarrollo de un país. Es por esto que cabe preguntar ¿Cuáles son los diferentes sistemas logísticos que posee actualmente Panamá y Colombia, y qué se está realizando en pro del mejoramiento de los mismos, siendo estos claves para la competitividad de un país y ayudando a seguir el ritmo de la evolución logística mundial?

Los sistemas logísticos son pieza fundamental para la competitividad de un país y para incrementarla es necesario que las empresas sean eficientes y eficaces en sus procesos logísticos, mediante cadenas de abastecimientos integrales, flexibles y dinámicas que permitan generar impacto en los mercados internacionales frente a los continuos cambios de un mundo globalizado.

The Global Competitiveness Index 2011-2012 rankings

© 2011 World Economic Forum | www.weforum.org/gcr

Country/Economy	GCI 2011-2012		GCI 2010-2011	
	Rank	Score	Rank	Change
Switzerland	1	5.74	1	0
Singapore	2	5.63	3	1
Sweden	3	5.61	2	-1
Finland	4	5.47	7	3
United States	5	5.43	4	-1
Germany	6	5.41	5	-1
Netherlands	7	5.41	8	1
Denmark	8	5.40	9	1
Japan	9	5.40	6	-3
United Kingdom	10	5.39	12	2

Tabla No. 1. Ranking de los 10 primeros países en el Índice Global de Competitividad del Foro Económico Mundial FEM. Tomado del World Economic Forum 2011-2012

Country/Economy	GCI 2011-2012		GCI 2010-2011	
	Rank	Score	Rank	Change
Chile	31	4.70	30	-1
Brazil	53	4.32	58	5
Uruguay	63	4.25	64	1
Peru	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

Country/Economy	GCI 2011-2012		GCI 2010-2011	
	Rank	Score	Rank	Change
Panama	49	4.35	53	4
Mexico	58	4.29	66	8
Costa Rica	61	4.27	56	-5
Guatemala	84	4.00	78	-6
Honduras	86	3.98	91	5
El Salvador	91	3.89	82	-9
Dominican	110	3.73	101	-9
Nicaragua	115	3.61	112	-3

Tabla No. 2. Posición de Colombia y Panamá en el Índice Global de Competitividad del Foro Económico Mundial FEM. Tomado del World Economic Forum 2011-2012.

De acuerdo al índice global de competitividad presentado por el Foro Económico Mundial FEM correspondiente al periodo 2011-2012, Panamá ocupa la posición 49 entrando en el top 50 de las economías más competitivas del mundo, teniendo una variación de 4 puntos con respecto al año 2010-2011 donde se posicionaba en el 53. Sigue aventajándose significativamente con respecto a los países de Centroamérica posicionándose como el número 1, seguido por México (58) y Costa Rica (61); su comportamiento ha ido mejorando en términos de competitividad. Colombia ocupa la posición 68 en competitividad de un total de 142 países manteniéndose en la misma posición del año 2010-2011, sin embargo en el ranking de países latinoamericanos ocupa la posición número 5 por debajo de Perú (67) pero por encima de Argentina (85). Si bien no sirve de nada alarmarse, esta posición es un llamado de atención a analizar detenidamente los factores que están afectando de manera más significativa la competitividad en Colombia.

Son muchas las circunstancias de las que depende la competitividad, tomaremos dos puntos claves que son la ciencia, tecnología e innovación por una parte, y la logística por otra. Con respecto a la ciencia, tecnología e innovación, el principal problema es que aunque Colombia es rica en recursos, le falta mucho desarrollo en la manufactura de tales productos.

De acuerdo con las declaraciones de exportación procesadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE], y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales [DIAN] (2012). durante los cuatro primeros meses del año, las exportaciones colombianas presentaron un crecimiento de 17,2%, que se explica fundamentalmente por el incremento de 26,0% en las exportaciones de combustibles y productos de industrias

extractivas; este a su vez estuvo ocasionado por el aumento en las ventas de aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos crudos (35,1%).

De modo que gran parte de las exportaciones se componen de materias primas pero pocos de productos manufacturados, es decir, no se está generando valor agregado a los recursos por la falta de la infraestructura tecnológica y científica necesarias, así que son los países a los que se exportan esos productos los que están sacando el mayor provecho de estos; respecto a este punto existe un ambicioso proyecto de ley, la ley 1286, liderado por la senadora Marta Lucía Ramírez que pretende desarrollar este sector, además, es uno de los cinco puntos estratégicos que se han definido para alcanzar la visión de la Política Nacional de Competitividad y Productividad para Colombia en el año 2032, donde uno de los pilares es la promoción de la ciencia, tecnología e innovación “En 2032 Colombia Será uno de los tres países más competitivos de América Latina y tendrá un elevado nivel de ingreso por persona, [...], a través de una economía exportadora de bienes y servicios de alto valor agregado e innovación” (Documento CONPES 3527, 2008, p. 6). Por su parte, Panamá está adquiriendo innovación e implementación de tecnología de punta en procesos productivos creando ventajas competitivas frente a otros mercados internacionales. Al igual que Colombia, exporta productos en materias primas sin dejar de lado productos manufacturados, pero su gran ventaja respecto a Colombia es la Zona Libre de Colón (ZLC).

La mayor parte de las re-exportaciones de la ZLC son productos electrónicos, farmacéuticos, medicina, ropa, textiles, calzado, perfumería, cosméticos, licores, cigarrillo, joyería fina, los cuales son importados desde China, Hong Kong, Taiwán,

Japón y los Estados Unidos; para reexportar hacia países Latinoamericanos (Cortés, 2011, Párr. 9).

El gerente general de la Zona Libre de Colón, Leopoldo Benedetti, previó un incremento de la ZLC al final de 2012 mayor al 2011, que fue de 29.000 millones de dólares, dado que al mes de mayo del presente año se ha registrado un movimiento de 12.000 millones de dólares faltando 7 meses para culminar, argumentó que ha habido una dinámica importante en lo que va del año y precisó que las importaciones y reexportaciones en la ZLC aumentaron 13 por ciento en enero, 10 en febrero, 33 en marzo y 13 o 14 por ciento en abril (Xinhua, 2012, párr. 1 – 4).

Es notorio que en la medida que el comportamiento de la economía mundial vaya en aumento, la ZLC se beneficiará con el flujo en sus operaciones de importación y reexportación, así como de uno de los planes que se adelantan, la ampliación del Canal de Panamá (actualmente en proceso).

La Zona Libre de Colón ocupa el tercer lugar en PIB con el 7,5%. Entre los principales proyectos de la Zona Libre de Colón [ZLC] (2012), está “la realización de un aeropuerto propio de pasajeros y carga que se transportaría directamente a la Zona de Colón sin necesidad de llegar al aeropuerto de Tocumen”.

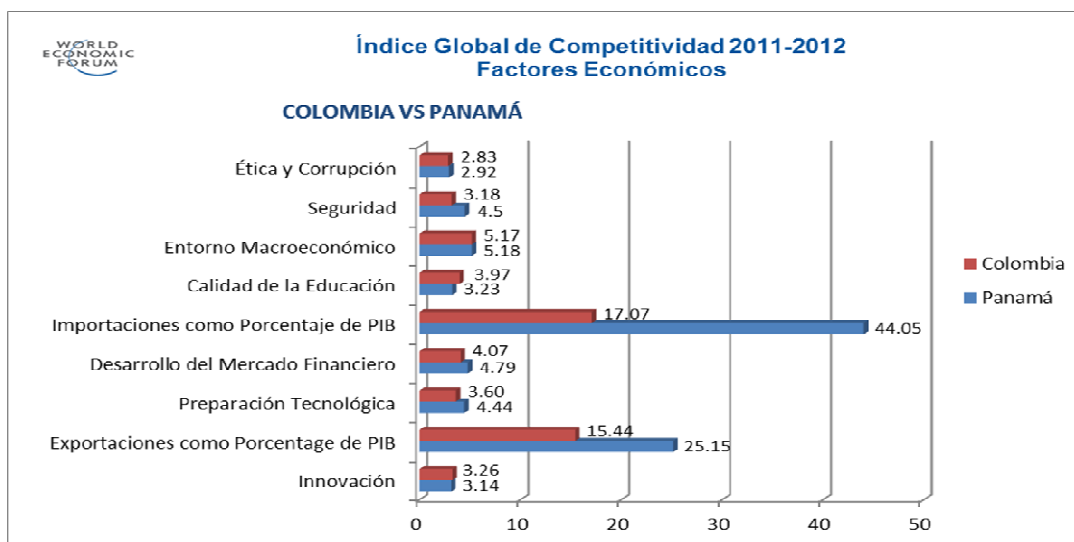
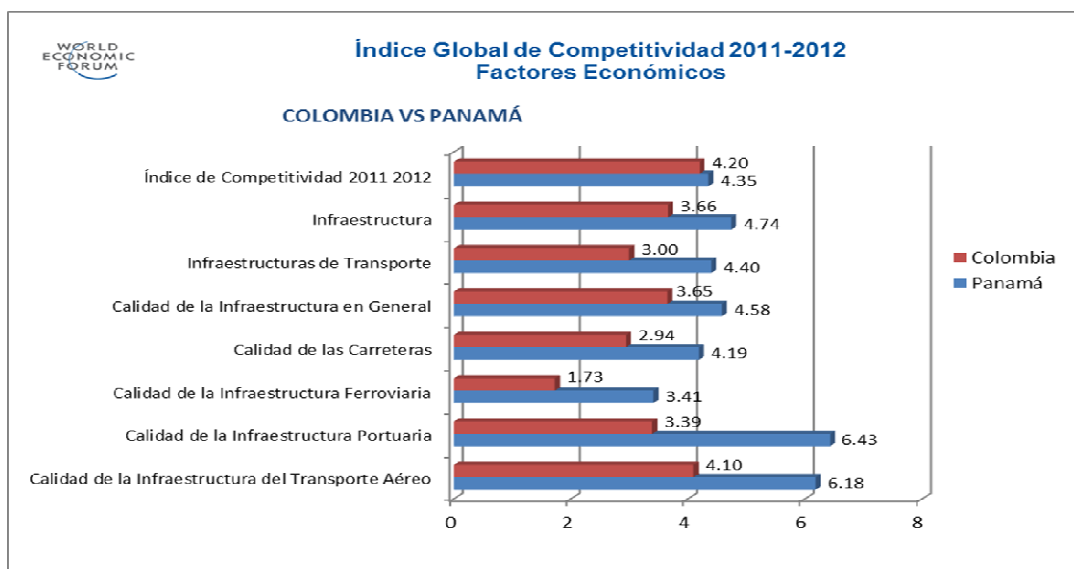
En los últimos años la economía de Panamá se ha desempeñado notoriamente sobre los países de Latinoamérica, según el reporte del INEC, (Instituto Nacional de Estadística y Censo, 2011) el Producto Interno Bruto (PIB) presenta un crecimiento en la producción de bienes y

servicios en 10,6% en el 2011 comparada con el año anterior, sectores internos de la economía como restaurantes y hoteles, telecomunicaciones, agricultura, ganadería, caza, selvicultura, explotación de minas y canteras, construcción, agua, transporte, electricidad, enseñanza, salud privada, servicios comunitarios, sociales, servicios domésticos; así como también su desempeño se debe a la reactivación de las actividades nacionales a través de inversiones públicas y privadas, entre las cuales se destacan la ampliación del canal de Panamá, expansión de la cinta costera, la expansión de puertos de trasbordo de contenedores, la ampliación del aeropuerto de Tocumen y la rehabilitación en la infraestructura vial, como los principales corredores de Panamá, extensión de la red vial Nacional, El Programa Multifase de Infraestructura Vial (PMIV) del Plan Puebla Panamá (PPP1) que actualmente continúa en ejecución, entre otros; todo esto influenciado por la economía internacional. No obstante, el Ministerio de Obras Públicas de Panamá conjuntamente con el sector privado (donde hacen parte activa un buen número de empresas españolas), han desarrollado un macro proyecto denominado El programa “Asfaltando tu Ciudad”, con la finalidad de modernizar la infraestructura del país, como lo indica el Ministerio de Obras Públicas (MOP),

El programa Asfaltando tu Ciudad fue concebido para salvaguardar el estado físico de las calles y carreteras que hoy día forman parte de nuestra red vial a nivel nacional. La meta de este programa es rehabilitar alrededor de 500 kilómetros de calles a lo largo de todo el territorio nacional con la participación de aproximadamente 15 mil trabajadores entre funcionarios del MOP y operarios subcontractados. (*Programa Asfaltando tu ciudad...*, s.f, párr. 1) con el fin de brindar una mayor accesibilidad, mejorar la integración física por deterioros, señalización, y mantenimiento.

“La logística ha sido ampliamente usada como una de las variables que define el nivel de competitividad de un país en el momento de insertar sus productos en mercados globalizados”.
(Documento CONPES 3547, 2008).

Índice global de competitividad 2011 – 2012 Factores económicos



Gráfica No. 1. Comparación de Factores económicos de Colombia y Panamá en el Índice Global de Competitividad del Foro Económico Mundial FEM. Tomado del World Economic Forum 2011-2012.

El otro punto crítico sobre el que Colombia debe trabajar es la logística, observamos claramente en la gráfica que Colombia para la mayoría de los factores relacionados está por debajo de Panamá; este último tiene su mayor ventaja competitiva en el factor de importaciones y exportaciones como porcentaje de PIB con una puntuación de 44.05 frente a 17.07 de Colombia, y con 25.15 frente a 15.44, respectivamente; donde se refleja significativamente que esta ventaja apunta a los movimientos operativos de la ZLC los cuales van en aumento de mejora económica para el país; los factores de calidad de la infraestructura portuaria y calidad de la infraestructura del transporte aéreo, con 6.43 frente a 3.39 y 6.18 frente a 4.10, dónde Panamá está realizando mejoras en sus infraestructuras que respalden y soporten los movimientos económicos que se avecinan. Sin embargo aunque puede verse un poco rezagada Colombia frente a Panamá, se puede observar que en el factor de la calidad en la educación está por encima con 3.97 frente a 3.23, y se debe a que Colombia está concentrando sus esfuerzos en brindarle a los ciudadanos mayores oportunidades y mejoras del nivel de vida a través de la educación, además con “la firma del TLC con Estados Unidos, se abren nuevos horizontes encaminados a la competitividad con respecto a la logística, transporte e infraestructura, pero es indispensable contar con un recurso humano capacitado, calificado y de calidad” Consejo Privado de Competitividad [CPC] (2012). Como puede verse, el país tiene mucho trabajo por realizar en este tema, para ampliarse en mercados y ser más competitivos globalmente.

Colombia necesita trabajar sobre varios puntos para mejorar la logística. En primer lugar, es necesario obtener un mayor compromiso del sector privado y del sector público, ya que de acuerdo al documento CONPES 3547, la información sobre logística en Colombia es casi nula de modo que no se cuentan con datos para realizar un diagnóstico más preciso del estado actual y

unos indicadores que ayuden a medir los progresos y a determinar en detalle los planes de acción, según esto, la información con la que se cuenta proviene de los análisis internacionales como el del FEM mencionado anteriormente.

En segundo lugar, están los costos logísticos. De acuerdo a la encuesta realizada por Latin American Logistics Center (LALC), el costo total de logística de las empresas panameñas sobre ventas es del 12,4%, constituyéndose como uno de los países de menor costo en América Latina cuyo promedio asciende al 14,7%. En lo que respecta a Colombia “según René Cortés, Director de Infraestructura y Energía Sostenible del Departamento Nacional de Planeación (DNP), los costos logísticos como porcentaje de las ventas en Colombia son alrededor del 18 o 19%” (Vargas, s.f.). Por consiguiente, para que Colombia pueda mejorar en competitividad de sus productos de exportación necesita optimizar sus costos y dado que el costo logístico representa casi una quinta parte del total, si se logra optimizar este, se lograría una reducción importante hacia precios más competitivos. Las razones por las que estos costos son mayores que en muchos otros países están directamente relacionadas con los datos mencionados sobre la calidad de vías y puertos y las distancias existentes entre los puertos marítimos, aeropuertos y fronteras, de las principales empresas de producción del país.

En Colombia “...más del 90% de las exportaciones e importaciones que realiza el país se efectúan por vía marítima. El Gobierno y el sector privado vienen promoviendo la mejora en la infraestructura y servicios marítimos para los próximos 12 años”. (Los puertos marítimos colombianos se la juegan por la infraestructura, s.f.). Ahora bien, gran parte de las empresas

exportadoras se encuentran en el interior del país y realizan sus exportaciones por vía marítima, esto implica que para llegar a los puertos, se requieren varias horas de transporte a través de las carreteras del país las cuales no se encuentran en óptimas condiciones; además estos largos transportes implican embalajes y empaques adicionales, costos en combustible, peajes, honorarios de conductores y el riesgo de la pérdida de la mercancía por accidentes o situaciones de orden público.

Como tercero, está la implementación de las TIC's ó tecnologías de información y comunicación. Por medio de las TIC's se pueden optimizar los costos en logística y es posible reducir el tiempo de las mercancías en puertos y aeropuertos tanto a la entrada como a la salida. Dado que un gran número de exportaciones e importaciones se realizan por medios marítimos, implica que la mayor parte de los productos que ingresen y salen pasen por alguna de las 9 zonas portuarias con que cuenta el país. Estos procesos portuarios se vuelven más eficientes cuando se usan sistemas como códigos de barras, sistemas de almacenamiento y recuperación de datos, entre los cuales se destaca el identificador de radiofrecuencia (RFID), Código Electrónico de Producto (EPC), Intercambio Electrónico de Datos (EDI), entre otros.

Las empresas Colombianas están en el camino de aplicación del ECR o Respuesta Eficiente al Consumidor, en la que todas las áreas implicadas en la producción y transporte de un producto están integradas; aunque no se cuenta con una cifra exacta del número de empresas con proyectos en este sentido, se conoce que alrededor de 3000 empresas en el país aplican prácticas como entregas certificadas, código de barras, y

radiofrecuencias, desarrollando procesos colaborativos con grandes superficies así como con distribuidores, comerciantes medianos y proveedores de materia prima. (GS1Colombia, 2007).

En Panamá las TIC's han contribuido notablemente a su desarrollo económico, no sólo por su implementación en empresas y organizaciones, destacándose altamente en los puertos, sino también por su notable participación en la Ciudad del Saber que es un espacio para la innovación donde centros de investigación y proyectos de todo mundo, conviven en el parque gracias a las TIC's, generando innovación, tecnología y talento humano altamente calificado.

En cuarto lugar, encontramos las vías férreas como otro factor influyente en los procesos logísticos. Las vías férreas agilizan el transporte de actividades comerciales generando menores costos de los mismos. Panamá cuenta con un sistema ferroviario significativo el cual une al Océano Atlántico con el Océano Pacífico por medio de Panamá, su ferrocarril se conoció con el nombre de ferrocarril Interoceánico en el año de 1855, más tarde recibió el nombre de ferrocarril Transcontinental; en 1988 Panamá privatizó el ferrocarril y permitió una concesión por 50 años entre Panama Canal Railway Company y la compañía Kansas City Southern and Mi-Jack Products. El sistema ferroviario de Panamá se utiliza para el transporte de pasajeros y carga, con capacidad de mover 500 mil contenedores al año, y una proyección de 2 millones en el futuro, convirtiéndose en parte activa y complementaria del transporte de carga del Canal de Panamá generando agilidad en el proceso y menores costos de transporte. Por el contrario, Colombia necesita restaurar el sistema ferroviario el cual actualmente cuenta solamente con 2730

kilómetros, gran parte del cual pertenece al sector privado principalmente para el transporte de carbón. Esta modalidad de transporte ofrece gran capacidad de carga, costos razonables, fluidez y velocidad. En Colombia este sistema es muy deficiente debido en parte a que el sistema de rieles existente es más angosto respecto al estándar internacional por lo que es más difícil desarrollar trenes rápidos. Dentro de los planes para la competitividad del gobierno nacional, también se incluye la ampliación del sistema férreo a través de un proyecto presentado por el DNP en el que se habilitan 1.045 kilómetros de vía férrea mediante la reparación, mantenimiento y reconstrucción de vías existentes.

En Colombia actualmente se está trabajando en estos y otros puntos con miras a la visión Colombia 2032 el cual plantea que Colombia será uno de los tres países más competitivos en Latinoamérica en donde el ingreso por persona estará al nivel de países de ingresos medios lo cual se logrará con la exportación de productos de alto valor agregado. El eje central del plan logístico del país son las plataformas logísticas las cuales según el CONPES 3547, son *“la infraestructura que permite acoger la actividad logística y organizar el transporte en las condiciones óptimas para los operadores, la movilidad y el territorio”*.

Con respecto al tema financiero, Panamá es catalogada como el mayor centro financiero de Latinoamérica ya que cuenta con más de 150 bancos internacionales que hacen que su economía tome mayor fuerza en el desarrollo del país y que empresas extranjeras vean a Panamá cada vez más atractiva debido al dinamismo y competitividad del sector; del mismo modo, Colombia no está lejos de ser atractiva a países extranjeros,

Colombia está en el ojo de inversionistas extranjeros quienes buscan ser parte activa del sector aplicando sus propuestas de negocio a la Superintendencia Financiera, dada la solidez en el sector financiero y económico del país, en donde en las últimas décadas banqueros de España, Francia, Alemania, Holanda y Estados Unidos, entre otros, incursionaron en este sector. También, los extranjeros están invirtiendo en acciones de bancos locales, debido a que la cuota extranjera en el sector financiero colombiano es del 19,6% de los activos de la banca, convirtiéndola en la más baja frente a países como México con el 74%, Perú con el 46,7% y Chile con el 38,5%. (García, 2012, párr. 4 – 10)

Ahora bien, la logística global apunta hacia las tendencias en mega obras de ingeniería las cuales miden el grado de desarrollo de una civilización, como un claro ejemplo es el Canal de Panamá, una de las obras más destacadas de la humanidad, hito de la ingeniería y uno de los más costosos del mundo el cual inicia sus obras en 1981 bajo el gobierno de Francia, pero luego de 20 años se declara en quiebra tras perder a más de 20 mil obreros por la fiebre amarilla y es Estados Unidos quien retoma la construcción culminándolo en 1914 y logrando unir el océano Atlántico y el Pacífico por más de 80 kilómetros de canales artificiales; el Canal está conformado por 3 juegos de esclusas (Pedro Miguel, Miraflores y Gatún), con un ancho entre 90 y 300 metros; las esclusas miden 34 metros de ancho, 305 metros de largo y con una profundidad de 13, 7 metros en el Pacífico y de 12,8 metros en el Atlántico, y dentro de éste se encuentra el Lago Gatún, uno de los lagos artificiales más grandes del mundo con una extensión de 425 kilómetros cuadrados. Actualmente el canal es considerado una de las plataformas logísticas más relevantes en el transporte tanto de pasajeros como de carga, en el cual participa alrededor del 5% del Comercio Mundial. El canal provee acceso a más de 14.000 buques y 192 millones de toneladas al año en

140 rutas marítimas, más de 80 países como destinos, y más de 350 cruceros, permitiendo que los barcos naveguen desde el Pacífico hacia el Atlántico en sólo 10 horas, cuando el recorrido alternativo de 13.000 kilómetros alrededor de Suramérica se realiza en 2 semanas.

Por esta razón, el Canal de Panamá es un promotor internacional de transporte de contenedores, ya que transitan por el canal alrededor del 60% de los servicios de buques de contenedores. La conectividad, como factor importante de la competitividad, es uno de los puntos más sobresalientes e inigualables de Panamá el cual le permite el paso de productos como petróleo, granos, y contenerizados, principalmente a Estados Unidos; en su costa este debe conectarse con el Lejano Oriente, de igual forma con la costa oeste de Suramérica y desde Europa con la costa oeste de Estados Unidos.

Actualmente las esclusas apenas permiten el paso reducido de los buques Panamax que miden 32 metros de ancho aproximadamente; alrededor del 50% de los buques construidos llamados Post-Panamax, no pueden pasar por el canal de Panamá, por lo que se hace necesario el ensanchamiento del canal. De lo contrario, el canal se convertirá sólo en una ruta alternativa teniendo en cuenta que el 30 % de la economía de Panamá depende del mismo.

El mantenimiento del canal está en un valor alrededor de los 150 millones de dólares anuales, siendo las locomotoras los componentes que más se degastan, las cuales diariamente

ayudan a empujar y a guiar los buques dentro del canal por lo que requiere de constante mantenimiento cuando sea necesario con el fin de evitar la paralización de las operaciones.

En medio de una economía mundial con altibajos, el canal sigue manteniendo esfuerzos positivos apoyados por la eficiencia y confiabilidad que Panamá le ha dado al servicio por medio de las inversiones, modernización y gestión de sus ciudadanos. Luego de 100 años de su construcción, los panameños retoman las obras para ampliarlo y construir una tercera ruta que mide 218 metros de ancho, el doble de las existentes hoy. La obra, que inició en septiembre de 2007, tiene un costo de 5.250 millones de dólares. Se proyectan al año 2014 la construcción de dos complejos de esclusas de tres niveles, al costado de las actuales, uno hacia el lado del Atlántico y otro hacia el del Pacífico que incluyen tinas de reutilización de agua. También, se escavaran los cauces de acceso a las nuevas esclusas y se ensancharán las de navegación existentes. De igual forma, se profundizarán los cauces de navegación y nivelación máximo del Lago Gatún, con el fin de suplir la demanda de sus clientes, que solicita capacidad para los barcos llamados Post-Panamax, los cargueros más grandes del mundo que tienen capacidad de transportar hasta 12.000 contenedores TEUs o 150.000 toneladas y así mismo poder agilizar el tránsito de los mismos.

Por su lado, Colombia tendrá que buscar las alternativas para aprovecharlo al máximo. Esto es, lograr que los principales terminales marítimos como Buenaventura y Cartagena sean los cultivadores de grandes beneficios que con la llegada de los grandes buques al canal, abran sus

puertas para que comiencen a recalar en los mismos, siempre y cuando se mejoren varios aspectos.

Aunque en Colombia, actualmente se están realizando inversiones en mejoramiento de los puertos, no se debe desconocer que faltan grandes avances en temas de infraestructura, modernización, adquisición de equipos, ampliación de la capacidad de contenedores, profundización, acceso y zonas de almacenaje en bodegas, de manera que genere valor y confianza en el mercado logístico global, dando respuesta oportuna, brindando mejores fletes y beneficios a lo largo de la economía en tiempo, ahorros de costos, calidad y servicio al cliente.

Por otra parte, los puertos de Panamá son considerados como los más activos y eficientes de América Latina siendo el Manzanillo International Terminal (MIT), el puerto de trasbordo más grande de la región y uno de los más modernos del mundo, el cual provee servicios eficientes como operaciones directamente automatizadas en cuanto a barco, bodegas, mantenimiento, servicio de ferrocarril y reparación de contenedores generando productividad de clase mundial; le siguen los puertos Evergreen (Colon Container Terminal) y Hutchison-Whampoa (Panama Ports Company) con el puerto de Balboa y el puerto de Cristóbal, los tres ubicados en la misma zona contando con el apoyo del Gobierno en temas de inversión por operadores internacionales quienes desean seguir expandiendo y construyendo cada vez más.

Si observamos detenidamente los anteriores aspectos logísticos a través del Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial por sus siglas en inglés LPI, Logistics Performance Index (The World Bank, Logistics Performance Index 2010), el cual evalúa los países en donde es más fácil o difícil transportar bienes a nivel nacional, el manejo portuario, comercio exterior entre otros que explicaremos más adelante, midiendo finalmente la integración del país con la capacidad de conectarse con mercados internacionales, como por ejemplo Singapur, máximo centro de Transporte situado en el puesto número 1 y en último lugar se sitúa Afganistán. Ahora Panamá se sitúa en el puesto 51 mientras Colombia inicia el 2010 en el puesto 72 entre 155 países escalando 10 puestos gracias a la mejora de la mayoría de las dimensiones que mide el índice, pero hay que tener en cuenta que Colombia sigue siendo menos competitivo entre la Región, muy detrás de Ecuador y Perú. Sin embargo finalmente la calificación de Colombia se incrementó en tres años de 2,50 a 2,77 como se puede observar en la siguiente gráfica; no obstante, seguimos lejos de representar un mejor desempeño que nos sitúe en un puntaje 5, el máximo en la evaluación.

ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO PARA COLOMBIA			
BANCO MUNDIAL			
Año	Puesto	Puntuación	
2007	82	2,50	
Justo a tiempo	85	2,94	
Costos Logísticos	81	2,91	
Trazabilidad	71	2,63	
Comercio exterior	75	2,61	
Idoneidad Logística	86	2,44	
Infraestructura	85	2,28	
Aduanas	116	2,10	
2010	72	2,77	
Aduanas	66	2,50	
Infraestructura	62	2,59	
Comercio exterior	112	2,54	
Idoneidad logística	61	2,75	
Trazabilidad	82	2,75	
Justo a tiempo	64	3,52	

Tabla No. 3. Índice de Desempeño Logístico para Colombia. Tomado del Índice de desempeño Logístico – Banco Mundial 2007-2010.

Finalmente, si evaluamos los principales factores del Índice del Desempeño Logístico entre Colombia y Panamá, como lo muestra la siguiente tabla, encontramos que a nivel general en el IDL, Panamá supera en 0,5 puntos a Colombia, en primer lugar, es superado por su justo a tiempo (JIT), es decir, los plazos de entrega previstos o esperados en destino se cumplen 0,24 más que en Colombia, seguido por la trazabilidad en donde Panamá cuenta con más habilidad para hacer seguimiento a los embarques con un 3,26; en comercio exterior en cuanto la facilidad de organizar los envíos a precios competitivos apunta en 2,87 y Colombia con 2,54, la idoneidad logística con 2,83 refiriéndose a una mejor calidad de los servicios logísticos; en cuanto a aduanas, Panamá supera a Colombia por una mejor eficiencia en el proceso de liquidación que incluye velocidad, veracidad en la información en 0,26 y en infraestructura en 0,04, es decir calidad relacionada con puertos, vías férreas, información y tecnología.

COMPARATIVO ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO							
PAIS	IDL / LPI	ADUANA / CUSTOMS	INFRAESTRUCTURA / INFRASTRUCTURE	COMERCIO EXTERIOR / INTERNATIONAL SHIPMENTS	IDONEIDAD LOGÍSTICA / LOGISTICS COMPETENCE	TRAZABILIDAD / TRACKING & TRACING	JUSTO A TIEMPO / JUST IN TIME
PANAMÁ	3.02	2.76	2.63	2.87	2.83	3.26	3.76
COLOMBIA	2.77	2.50	2.59	2.54	2.75	2.75	3.52

Tabla No. 4. Comparativo Índice de Desempeño Logístico para Panamá y Colombia. Tomado del Índice de desempeño Logístico – Banco Mundial 2007-2010.

Por lo anterior, podemos concluir que la ampliación del canal de Panamá revolucionará el transporte marítimo mundial y Colombia no debe quedarse atrás, los puertos se convertirían en soportes logísticos internacionales siempre y cuando crezcan en infraestructura lo cual finalmente beneficiaría a su vez las importaciones y exportaciones.

Panamá funciona por su orgullo y resultados de su canal, de calidad mundial y encaminado a aumentar su gestión en el comercio internacional generada por la cultura organizacional dinámica, con constante innovación apoyado por trabajadores con pasión al servicio de excelencia integral. Cuenta con importantes recursos físicos como infraestructura que si se aprovechan al máximo se convertiría en el hub logístico mundial que a su vez lo propenderían como un centro internacional de negocios promocionando sus múltiples ofertas en servicios como los financieros, culturales, económicos, de transporte; todos argumentados por su posición geográfica y conectividad.

Colombia se encuentra, sin duda alguna, atrasada en materia del desempeño logístico y a pesar de que posee una maravillosa ubicación geográfica con acceso al Océano Atlántico y Pacífico se hace necesario promover los modelos colaborativos que incluye la cooperación y la integración en la cadena de abastecimiento con el fin de optimizar los procesos logísticos, exigiendo a los partícipes su mejor desempeño en las labores e implementación de estrategias y soluciones eficientes a los problemas en logística local y regional, como mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria, construcción de carreteras que unan los puertos y aeropuertos con el interior y principales centros de producción, agilización en los trámites aduaneros y/o eliminación de obstáculos aduaneros, como también garantizar la seguridad del transporte; todo esto a través del apoyo tanto del sector público como del privado, porque a medida que el mundo se globaliza y se realizan cada vez más acuerdos internacionales, incrementa el volumen en trabajo logístico y es aquí donde debemos mejorar cada día para dar una respuesta eficiente, ya que finalmente, es claro que un sistema logístico eficiente, es clave importante dentro del precio de un producto o servicio, desde la manipulación, almacenamiento y despacho, hasta el transporte y la distribución

para entregarlo al consumidor final en las mejores condiciones, lo cual permitirá lograr la competitividad dentro de los mercados internacionales.

REFERENCIAS

Gattorna, J. (2009). *Cadenas de abastecimiento dinámicas*. Primera edición. Bogotá, D.C.: Ecoe ediciones Ltda.

World Economic Forum. (2012). *The Global Competitiveness Report 2011-2012*. Recuperado de <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>

World Economic Forum. (2012). *The Global Competitiveness Report 2011-2012: Country Profile Highlig*. Recuperado de http://www3.weforum.org/docs/WEF_GCR_CountryProfilHighlights_2011-12.pdf

García, C. (23 de marzo de 2012). Economía de Colombia es atractiva para bancos extranjeros. *Portafolio*. Recuperado de <http://www.portafolio.co/finanzas-personales/economia-colombia-es-atractiva-bancos-extranjeros>

Biblioteca virtual de Derecho, Economía y Ciencias Sociales (2010). Ciencia, Tecnología e Innovación. Recuperado de <http://www.eumed.net/libros/2010a/651/Ciencia%20Tecnologia%20e%20Innovacion.htm>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2012). Exportaciones Abril de 2012. Recuperado de http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/exportaciones/cp_exp_abr12.pdf

Lo importante es desarrollar conocimiento: Martha Lucía Ramírez. (12 de marzo de 2009). *Universia*. Recuperado de

<http://noticias.universia.net.co/publicaciones/noticia/2009/03/19/238236/importante-es-desarrollar-conocimiento-martha-lucia-ramirez.html>

Vargas, L. (s.f.). Colombia 2032: una nación competitiva. Revista de Logística. Recuperado de http://www.revistadelogistica.com/n5_nacion_competitiva.asp

Política Nacional de Competitividad y Productividad (2008). Documento *CONPES*, No. 3527.

Política Nacional de Logística (2008). Documento *CONPES*, No. 3547

Xinhua. (1 de mayo de 2012). Prevén en Panamá crecimiento en Zona Libre de Colón durante 2012. *La Estrella*. Recuperado de

<http://www.laestrella.com.pa/online/noticias/2012/05/01/preven-en-panama-crecimiento-en-zona-libre-de-colon-durante-2012.asp>

Cortes, J. (2011, septiembre). Situación y perspectivas de la Zona Libre de Colón. *Panamá Economy Insight*, párr. 9. Recuperado de

<http://panamaeconomyinsight.com.pa/0206091101.html>

Zona Libre de Colón. (2012). *Ventajas*. Recuperado de

<http://www.zolicol.gob.pa/detalle.php?cid=2&sid=21&id=54>

Consejo Privado de Competitividad (2012). *Gente sana y capaz, gente productiva*. Recuperado de <http://www.compite.com.co/site/2012/06/04/compite-mayo/>

Panamá Epicentro de la inversión el siglo XXI. (octubre 2011). Recuperado de

<http://lovill.com/Home/images/pdf/report.pdf>

Los puertos marítimos colombianos se la juegan por la infraestructura. (s.f.). Recuperado de

http://www.revistadelogistica.com/Puertosmaritimoscolombianos_n1.asp

Bonilla, M. y Lara, R. (2008). *Principales Proyectos de Infraestructura Sistema Ferroviario Central Colombia*. Recuperado de

http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/foro_cartagena08_co_sistema_ferroviario.pdf

Álvarez, C., Pabón, C. y Ortiz, J. (6 de abril de 2010). Logística en Colombia: camino hacia la competitividad. *Revista Económica Supuestos*. Recuperado de

<http://revistasupuestos.uniandes.edu.co/?p=64>

GS1 Colombia. (2007). *ECR en Colombia, tema líder en nuestra empresa empresarial*. ECR AMÉRICA LÁTINA CECRAL. Recuperado de

<http://www.excelencialogistica.org/cecral/colombia/noticias.htm>

Cortes, J. (2012, marzo). La economía de Panamá creció 10.6% en 2011. *Panamá Economy Insight*. Recuperado de <http://www.panamaeconomyinsight.com.pa/0209031201.html>

Panamá tiene los costos logísticos más bajos de A.L. (abril 2009). Business to Business Central America Data. Recuperado de

http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Panama_con_el_costo_en_logistica_mas_bajo_de_AL

Alemán, A. (2012). Mensaje del Administrador del Canal de Panamá, *El Faro Revista Informativa del Canal de Panamá, No. 47*, Informe anual 2011 Autoridad del Canal de Panamá. pp. 17, Panamá: Canal de Panamá.

Castelazo, R. (2011). Logística y Competitividad, *Revista de Logística*, 14, 42 - 44.

Retos y oportunidades de la ampliación del canal de panamá. (s.f.). *Revista de Logística*, 3.

Recuperado de http://www.revistadelogistica.com/retos_oportunidades_n3.asp.

Hernández, A. (s.f.) Ampliación del canal de Panamá, *Revista de Logística*, 11. Recuperado de

<http://www.revistadelogistica.com/art-11-Ampliacion-del-Canal.asp>

México, Panamá, Brasil y Uruguay, hubs logísticos de Latinoamérica. (s.f.). *Revista de Logística*,

11. Recuperado de <http://www.revistadelogistica.com/hubs-logisticos-de->

[latinoamerica.asp](http://www.revistadelogistica.com/hubs-logisticos-de-latinoamerica.asp)

Índice del Desempeño Logístico. (s.f.). *Banco Mundial*. Recuperado de

<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRANSPORT/EXTTTLF/>