

**Análisis de los aspectos básicos logísticos y de competitividad en  
Colombia**

*Analysis about the basic logistics aspects and the competitiveness in  
Colombia*

Clara María Bolívar Uribe  
Claritabol5@hotmail.com

**Profesional en Negocios Internacionales**  
Medellín – Colombia

**Tipo de Artículo:**  
Artículo de reflexión como opción de grado para optar al título de  
Especialista en gerencia Logística Internacional

## **Resumen**

Mediante el presente artículo se pretende dar a conocer los diferentes aspectos que son fundamentales a la hora de medir el desempeño logístico internacional de Colombia frente al entorno mundial como lo son los costos de transporte y distribución, mano de obra, infraestructura y control de inventarios, los cuales tendrán un efecto directamente proporcional con el costo final del producto afectando su precio, acceso y competitividad en el mercado internacional.

En él se plantearon las diferentes variables que inciden dentro de la logística desde un marco que en el perfecto escenario de inversión potencializa la competitividad logística empresarial y nacional, optando por incrementar los índices de cobertura, infraestructura, tiempos, reducción de costos y trámites. Así mismo se plantearon escenarios de comparación de Colombia frente al mundo, con el fin de dar una idea del posicionamiento que actualmente representa y los promedios resultantes de las operaciones de comercio exterior del país, todo ello enfocado a conocer el direccionamiento logístico que está tomando este a través de las políticas gubernamentales, las cuales están encaminando a la Republica de Colombia a un decrecimiento con bajas tasas de competitividad frente a los demás países.

## **Palabras clave**

*Competitividad, Logística Internacional, Desarrollo tecnológico, Infraestructura, Costos de producción, transporte y distribución, justo a tiempo, procesos aduanales.*

## **Abstract**

This article is intended to show different aspects that are fundamental when it comes to measure international logistics performance of Colombia against the global environment such as the costs of transport and distribution, labor, infrastructure and control of inventories, which will have a directly proportional effect with the final cost of the product affecting its price, access and competitiveness in the international market.

Also the article shows the different variables that affect the logistic from a frame that in the perfect stage of investment enhances the logistics competitiveness business and national opting for increasing rates of coverage, infrastructure, time, reducing costs and custom processes, likewise raised comparison of Colombia to world in order to give an idea of positioning that currently represents and the resulting averages for the operations of foreign trade of the country to know the logistical addressing that is taking the country through government policies, which are heading to the Republic of Colombia to decrease with low rates of competitiveness compared to other countries.

## **Keywords**

*Competitiveness, International Logistics, Technological development, Infrastructure, Production costs, transport and distribution, just in time, Customs processes.*

## **1. Introducción**

En el mundo globalizado en el que las economías se movilizan actualmente y donde el cambio es inherente debido a la generación continua de diferentes necesidades de empresas y personas, se hace necesario desarrollar mecanismos y estrategias al interior de cada una de ellas que les permita mejorar sus capacidades internas y externas tales como tener control sobre los costos de inventario, manejar tiempos adecuados de respuesta y entrega de carga, alcanzar precios competitivos, planear las compras de insumos, mantener una buena relación con sus proveedores, entre otros, basándose fundamentalmente en el desarrollo tecnológico, buscando incrementar sus operaciones con mayores resultados utilizando menos tiempo y dinero, permitiéndoles de esta manera tener una mayor participación en los mercados y potencializar sus productos.

En la presente investigación aparece la logística como una alternativa y oportunidad de mejorar procesos, tiempos y costos buscando alcanzar niveles más altos de integración económica como acuerdos preferenciales, áreas de libre comercio o uniones aduaneras que les permita a los países desmontar barreras comerciales y estandarizar políticas arancelarias con el fin de estar vigentes y ser atractivos ante otras naciones, incrementado así la productividad y el nivel de competitividad. Es importante destacar que tanto la logística nacional como la logística internacional son indispensables a la hora de hacer competitivo a un país, debido a que la logística nacional muestra una parte de la operación donde se deben potencializar cada uno de los participantes de la cadena de abastecimiento en Colombia en pro de

alcanzar precios y productos competitivos que harán que la logística Internacional realice su proceso con ventas importantes y relaciones definitivas para la economía del país.

Para lograr ser competitivos, cada nación con ayuda de su gobierno realiza un plan interno donde se evalúa cada aspecto que es tenido en cuenta para medir el nivel de competitividad, dicho plan genera estrategias que permiten la creación de nuevos planes o la evolución de algunos ya puestos en marcha en temas de infraestructura, procesos aduanales, macroeconómicos, situaciones portuarias, desarrollo tecnológico y relaciones comerciales. En el caso Colombiano el gobierno elabora el Plan Nacional de Desarrollo para cada periodo presidencial (4 años), allí se exponen los proyectos y las actividades que se deben llevar a cabo para cambiar ciertos entornos y generar estabilidad económica, política, social, ambiental, demográfica, entre otros. En el caso de Infraestructura y Transporte en el periodo 2010-2014 el gobierno Colombiano planeo integrar un grupo idóneo con especialistas en temas logísticos que brindaran ideas que pudieran mejorar los movimientos de las operaciones a lo largo de la cadena logística, siguió impulsando las operaciones multimodales con ayuda del modo fluvial y férreo, facilitó la entrada en vigencia de convenios entre el Gobierno y entidades académicas con el fin de fomentar programas de investigación en Logística y suprimió trámites aduaneros en los puertos Colombianos que retrasaban las operaciones de comercio exterior y se invirtió en carreteras 4G, entre otros (DNP, 2011).

Colombia presenta ciertas falencias en varios aspectos logísticos como demoras en procesos aduanales, infraestructura, transporte, precios competitivos, tiempos de respuesta y trazabilidad de envíos. Estas

falencias son tenidas en cuenta por el Banco Mundial quien las evalúa y genera el informe de Índice de Desempeño Logístico. En su más reciente publicación Colombia se ubica en el puesto 97 (El-Tiempo, 2014), debido a que muchas actividades presentan retrasos y obstáculos que aumentan los costos de venta de ciertos productos y tiempos de entrega.

*“El detrimento más notorio fue el del componente puntualidad, pues del puesto 57 en 2012 cayó al puesto 111 en 2014. En infraestructura y calidad y competencias logísticas, se perdieron 30 y 39 puestos en relación a 2012, respectivamente. El mejor puntaje de Colombia fue en el componente aduana, en el que ocupó el lugar 79, pero por debajo de los puestos ocupados en este rubro en los LPI de 2012 y 2010 (64 y 66 respectivamente).”*

*Fuente: (Sosa, 2014)*

**Tabla 1 Índice de desempeño logístico: Total (De 1= bajo a 5= alto)**

Country	Logistics performance index	Burden of customs procedures	Lead time		Documents		Liner shipping connectivity index	Quality of port infrastructure	Freight costs to the United
Argentina	2.99	2.0	2.0	3.0	6	8	37.7	3.7	101.68
Bolivia	2.48	3.8	3.0	4.0	7	6	..	2.0	101.68
Brazil	2.94	2.7	2.0	3.0	6	8	42.3	2.7	101.68
Chile	3.26	5.0	1.0	1.0	5	5	32.5	5.0	101.68
Colombia	2.64	3.6	3.0	2.0	4	6	33.1	3.7	101.68
Costa Rica	2.70	3.9	1.0	2.0	5	5	12.2	3.0	101.68
Ecuador	2.71	3.9	3.0	4.0	7	6	21.8	4.2	101.68
Mexico	3.13	4.0	2.0	2.0	4	4	40.1	4.3	52.82
Panama	3.19	4.4	2.0	3.0	3	3	43.7	6.3	101.68
Paraguay	2.78	4.1	..	2.0	7	9	..	3.2	101.68
Peru	2.84	4.0	3.0	2.0	5	7	33.6	3.7	101.68
Uruguay	2.68	4.5	1.0	2.0	6	7	34.9	4.7	101.68
Venezuela, RB	2.81	1.7	8.0	10.0	8	9	19.4	2.6	101.68

*Fuente: (Banco-Mundial, Índice de desempeño logístico: Total (De 1= bajo a 5= alto), 2014).*

De acuerdo a la información mostrada en el anterior cuadro el cual se encuentra organizado en orden alfabético, se puede deducir que Colombia con un promedio de 2.64 presenta un desempeño logístico bajo frente a todos los países latinoamericanos como Argentina, Bolivia, Chile, México, Brasil Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela. Cabe destacar que solo Bolivia presenta un promedio más bajo de 2.48, ubicándolo como el país con más bajo desempeño logístico frente a los demás países latinoamericanos.

Basado en los anteriores resultados se crea la necesidad de buscar mejoras en infraestructura, carreteras y puertos, en pro de que los productos colombianos se puedan distribuir a nivel mundial bajo aptas condiciones económicas, de calidad, seguridad y confiabilidad.

## 2. Metodología

Para la elaboración de este artículo se recurrió a una investigación descriptiva y analítica a partir de la exploración de fuentes secundarias del sector privado y público, fuentes académicas e informes y/o reportes de entes no gubernamentales.

Se realizó con la finalidad de conocer y mostrar la situación logística actual de Colombia y como se encuentra frente al resto de la región de latinoamericana. Es un tema de estudio muy importante debido a que permite identificar las falencias que presenta el país y que han retrasado su nivel de competitividad frente a otros países latinoamericanos permitiendo que personas especializadas en logística puedan tomar las acciones correctivas pertinentes que le ayuden a realizar sus operaciones de comercio exterior de una manera efectiva.

**Tabla 2 Cuadro Metodológico**

ETAPAS		FUENTES
<b>ETAPA 1</b>	Análisis de los aspectos básicos logísticos y de competitividad de Colombia	Fuentes Secundarias: Investigación en internet, revistas, artículos. Fuentes académicas: Consulta de bases de datos EPSCO, libros aplicados a la logística referenciados en el punto 5 del presente artículo. Páginas gubernamentales, informes y/o reportes de entes no gubernamentales.

Fuente: Elaboración propia

### 3. Resultados y/o Hallazgos

#### ¿Qué es logística?

Son muchos los autores que describen la logística y su importancia en el desarrollo de las organizaciones y los países, es importante destacar las siguientes definiciones para tener una concepción globalizada sobre la necesidad que tienen las empresas de tener un plan logístico claro y definido que aumente y dinamice su productividad.

Enrique Franklin denota en su libro Organización de Empresas, que la logística *“Es el movimiento de los bienes correctos en la cantidad adecuada hacia el lugar correcto en el momento apropiado”* (Benjamin & Fincowsky, 2004).

Por otro lado Malisani Arboles en su texto Logística Empresarial nos da una perspectiva de la logística desde un punto de vista más gerencial involucrando procesos y actividades de planeación y control de la siguiente forma: *“Logística: planificación, organización y control del conjunto de actividades de movimiento y almacenamiento que facilitan el flujo de materiales y productos desde la fuente al consumo, para satisfacer la demanda al menor costo, incluidos flujos óptimos de información y control”* (Malisani, 1990).

Por otro lado Andrés Velásquez, Martha R. Mendoza, Luisa F. Rodríguez, y Eduardo Ocampo incluyen en su definición de logística a la cadena de abastecimiento, mostrándola como eje importante a la hora de

tener productos en el lugar acordado: *“La logística es la gerencia de la cadena de abastecimiento desde la materia prima hasta el punto donde el producto o servicio es consumido o utilizado. Como función gerencial la logística debe proveer el producto correcto, en la cantidad requerida en condiciones adecuadas, en el lugar preciso, en el tiempo exigido y a un costo razonable”* (Velasquez Contreras, Mendoza Torres, Rodriguez Valbuena, & Ocampo Ferrer, 2008).

Es importante destacar el significado que otorga el Académico Feres Eduardo Sahid a través de su libro logística pura más allá de un proceso logístico *“Es una disciplina que tiene como misión diseñar, perfeccionar y gestionar un sistema capaz de integrar y cohesionar todos los procesos internos y externos de una organización, (...), para hacerla viable y más competitiva (...).”* (Sahid Castaño, 1998).

Las anteriores cuatro definiciones están dirigidas a los lineamientos que toda organización debe ajustar y adherir a su diaria labor para encaminar los engranajes a hacer viable su objeto de negocio o core business y enfocar la operación logística del día a día desarrollando una gestión estratégica con acciones bien definidas y objetivos accesibles acorde a los términos de competitividad internacional y condiciones del mercado en relación a tiempos, cobertura y costes.

Una gestión adecuada de la logística significa diseñar tareas y misiones que harán que las empresas y naciones cumplan con ciertas actividades logísticas tales como crear indicadores que permitan medir los resultados de cada uno de los procesos, o evaluar y fidelizar buenos clientes y proveedores de insumos y servicios. Esta buena gestión

representa un verdadero activo organizacional, el buen direccionamiento que se otorgue a la operación permitirá observar eficiencia y excelencia en el servicio debido a que el cliente evidenciara en su producto o servicio aspectos diferenciadores que harán que sea único y mejor que los demás que están en el mercado, lo cual se traduce en un incremento significativo al generar valor al producto, adicionalmente cabe destacar que dicha gestión está directamente relacionada con el aumento en la competitividad debido a que hace más factible que los productos y servicios de esta empresa o país presenten mejores condiciones en el mercado generando mayor demanda, además permitirá el cumplimiento de metas empresariales tanto a nivel regional como internacional cumpliendo con presupuestos y expectativas de sus gerentes.

Las exigencias de la logística son fluctuantes debido a que las necesidades y requerimientos del mercado están en constante cambio en relación a temporadas, tiempos, productos, capacidades de carga y/o manejos internacionales, además de diferentes aspectos que influyen dentro de la cadena de suministro, generando de esta manera la necesidad de realizar revisiones periódicas

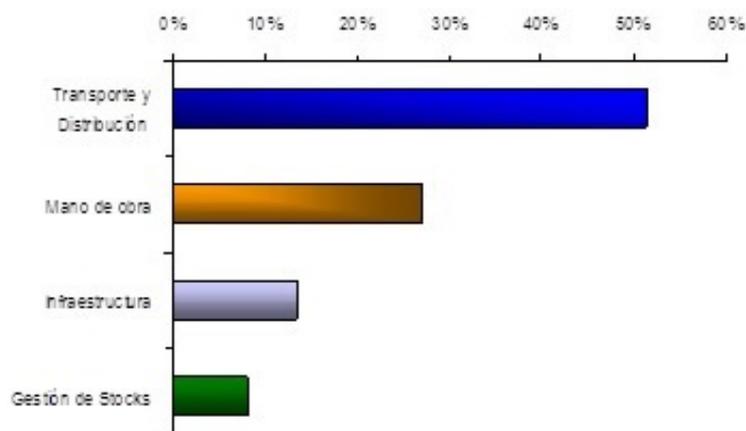
El cumplimiento de las exigencias que trae consigo la Logística, radica en gran parte a la capacidad de inflexión y cambios de dirección inmediatos que posee la empresa al momento de que se presente cualquier problemática en cuestiones logísticas como la consecución de una materia prima de manera urgente, la entrega al cliente de más carga a la solicitada inicialmente, el no cumplimiento de la empresa transportadora, un retraso en el arribo de las motonaves, retaso en los procesos aduaneros, entre otros, debido a que podría tener capacidad de

reacción inmediata y adelantarse a las posibles respuestas de la competencia directa, y cumplir con lo exigido en tiempos prudentes pero reducidos.

## **Factores Influyentes dentro de la Logística**

Dentro de los factores que son de gran importancia para la logística y que influyen en su funcionamiento podemos encontrar que el transporte y la distribución se llevan el gran porcentaje de participación, no solo por su alto costo (López, 2014) si no también por la gran incidencia que tienen frente a la necesidad de cumplir con una buena operación logística y tener las materias primas o productos terminados justo a tiempo en el lugar acordado, siendo fundamental para las empresas que comercializan o venden productos terminados . Lo anterior lo podemos sustentar a través del Grafico 1 “Componentes de la Logística”.

**Gráfico 1 Componentes de la Logística**



Fuente: (Simposios, 2013)

La mano de obra se sitúa como el segundo aspecto más importante debido a la alta necesidad que tienen las empresas de contar con un personal apto y adecuado para llevar a cabo cada una de las tareas y actividades requeridas por la operación a un costo bajo que se verá reflejado en los precios al consumidor final.

La infraestructura es uno de los factores más relevantes en el comercio internacional a la hora de movilizar mercancía, ya que un país con baja calidad en la infraestructura como Colombia puede generar retrasos, tiempos de tránsito más largos y altos costos que pueden agudizar la baja competitividad tanto de las empresas como del País.

Camilo Álvarez, Carlos Pabón y Juan Felipe Ortiz en su artículo *Logística en Colombia: camino hacia la competitividad* se encarga de mostrar como el crecimiento de la infraestructura debe ser diseñado y gestionado por el sistema gubernamental del país buscando un bien común como lo es una economía atractiva y competitiva: *“El desarrollo en infraestructura, primordial para el sistema de transporte de carga nacional, debe estar acompañado de medidas complementarias que propendan por un aumento en la competitividad de este sistema y de la economía como un todo. Así, la consolidación del Sistema Logístico Nacional (SLN) se convierte en un asunto de gran importancia dentro del conjunto de políticas públicas a implementar con el ánimo de elevar la productividad y competitividad de la economía colombiana.”* (Álvarez, Pabon, & Ortiz, 2010).

El control sobre los inventarios se muestra como el cuarto y último aspecto, sin embargo no deja de ser importante a la hora de ser definitivo para reducir o generar costos en las compañías. Una buena gestión con

los inventarios puede hacer que el nivel de calidad del servicio al cliente aumente debido a que se puede tener un mayor control sobre el stock que permita ayudar al cliente cuando necesite más carga de la solicitada de carácter urgente o cuando se puede mejorar el precio de cierto producto por el aumento en la cantidad comprada. Dicho control también ayuda a reducir los costos de fletes, a generar mayor control de entradas y salidas, identificar la estacionalidad en los productos y reducir costos por manejo de inventario.

Finalmente es importante destacar que todos estos elementos se encuentran direccionados por una gestión logística apropiada que buscara desarrollar estrategias exitosas y tomar decisiones como tener flota propia o tercerizar el servicio, definir cantidad de empleados necesarios para realizar cada uno de los procesos o elegir los medios de transporte más adecuados para la distribución internacional. Todas estas estrategias y decisiones están en pro de la organización logrando aumentar el nivel de competitividad organizacional.

### **¿Qué es Competitividad?**

Como se expondrá a continuación, la competitividad es un concepto que se ha venido desarrollando con mucha fuerza, marcando los lineamientos de las empresas y las naciones en las últimas décadas debido a la importancia que representa para las organizaciones y los países penetrar un mercado y sobrevivir a este demostrando quién puede brindar mejores condiciones, precios y calidad a sus clientes cumpliendo con los términos negociados en el tiempo pactado, con la finalidad de obtener

ganancias y credibilidad, generando ventajas frente a sus competidores y confianza en sus compradores.

Su definición admite diferentes escenarios y concepciones de múltiples autores debido a la cantidad de aspectos que pueden afectar y contribuir su completa aplicación, sin embargo es de rescatar las definiciones que son planteadas por diferentes entes a nivel internacional como lo son por ejemplo: La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), International Institute for Management Development (IMD) y La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) denota que la competitividad “ *refleja la medida en que una nación, en un sistema de libre comercio y condiciones equitativas de mercado, puede producir bienes y servicios que superen la prueba de los mercados internacionales, al tiempo que mantiene e incrementa el ingreso real de su pueblo a largo plazo.*” (OCDE, 1996).

Por otro lado El International Institute for Management Development (IMD) define competitividad como “*la capacidad que tiene un país o una empresa para generar proporcionalmente más riqueza que sus competidores en mercados internacionales*” (IMD, 2008).

Por su parte la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) considera que “*La competitividad auténtica debe estar basada en la incorporación de tecnología y el uso renovable de los recursos naturales, concepción que contrasta con la competitividad*

*espúrea que se basa en la explotación de los recursos humanos y naturales” (CEPAL, 2002).*

Michael Porter quien ha sido uno de los más grandes estudiosos y autores sobre la competitividad y su importancia en el desarrollo de una país, nos muestra en su libro *Ventaja Competitiva de las naciones* que no solo basta con producir bienes en adecuadas condiciones, es necesario que las naciones tengan un alto grado de inquietud que les permita innovar y evolucionar constantemente: *“La competitividad de una nación depende de la capacidad de su industria para innovar y perfeccionarse. Las empresas obtienen ventajas frente a los mejores competidores del mundo debido a la presión y el desafío. Se benefician de tener rivales domésticos fuertes, proveedores nacionales agresivos y clientes locales exigentes”*. (Porter, 2007).

En sí, la Competitividad va más allá de un esfuerzo individual de cada uno de los sectores económicos (sector empresarial, industrial y de servicios), no solo basta con que los líderes estén en busca de ese algo diferenciador que los haga mejores que su competencia y les permita brindar mejores condiciones a sus clientes, es necesario contar con ciertos beneficios brindados por el territorio, la legislación y el gobierno de turno. Así lo muestra Fabio Valencia Cossio (2006), quien fue Alto Consejero Presidencial para la Competitividad y Productividad (2004 – 2007) en el artículo *competitividad de la mipyme y desarrollo regional, estudio del caso colombiano*, donde afirma que *“La competitividad está condicionada por factores como la calidad de infraestructura, recursos*

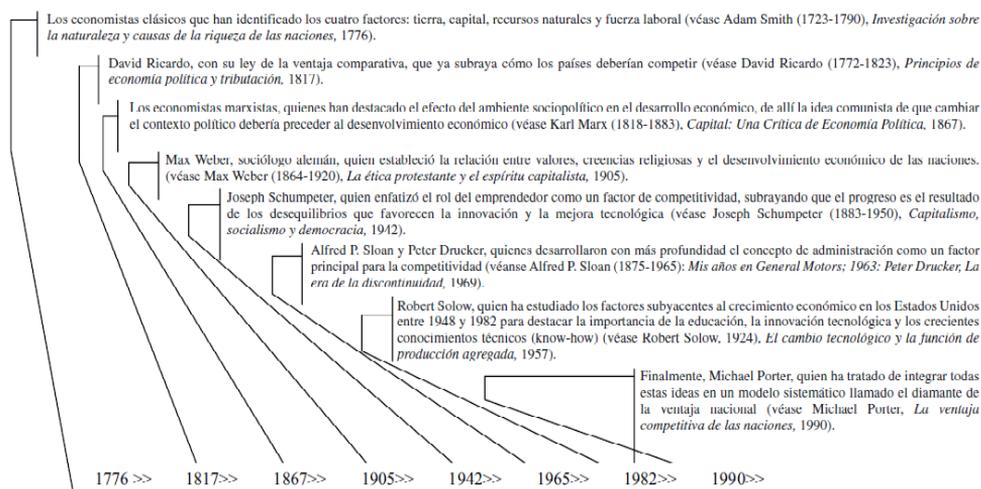
humanos, ciencia y tecnología, instituciones, entorno macroeconómico y productividad, entre otros” (Cossio, 2006)

Aunque las anteriores definiciones muestran diferentes enfoques y direcciones, todas van encaminadas a que la competitividad es la manera que tiene una nación y organización de producir bienes o servicios utilizando una adecuada y actualizada capacidad tecnológica, una buena mano de obra adaptable a los costos, recursos naturales apropiados y condiciones aptas en Infraestructura; en busca de un éxito tanto en el entorno nacional como en el internacional dejando como eje principal una alta productividad.

## Ilustración 1 Evolución del Concepto de Competitividad

GRÁFICO 1

### Evolución del concepto de competitividad



Fuente: (Benzaquen, del Carpio, Zegarra, & Valdivia, 2010)

Al retomar lo expuesto anteriormente el nivel de competitividad que puede tener o al que busca llegar una nación está ligado a la capacidad que tiene de crear, reinventar, y cambiar procesos, productos y sistemas. Es muy importante que las organizaciones y los países acepten ciertos desafíos que les permita abrir mercados y mantenerse en él.

Para lograr dicho lugar en el mercado no basta con ser competitivos y tener mentalidad abierta, es necesario lograr un nivel de innovación y perfección que nos permita modificar cada uno de los procesos y maneras con las cuales hacemos las cosas buscando mejorar el resultado final. Este mejoramiento puede ir desde un ajuste al precio de un producto hasta la creación de uno nuevo o mejorar uno ya existente logrando fidelizar a sus clientes demostrando ventajas frente su competencia. (CEIM, 2001)

De esta manera son la competitividad y la innovación dos puntos importantes y básicos al momento de incursionar en el mundo de la logística internacional convirtiéndose en componentes indispensables que permitirán la conexión entre un comprador que busca bienes o servicios en buenas condiciones y con precios apropiados y un vendedor que ofrecerá la mejor calidad con el fin de fidelizar más compradores dinamizando de esta manera tanto la economía local como la economía global.

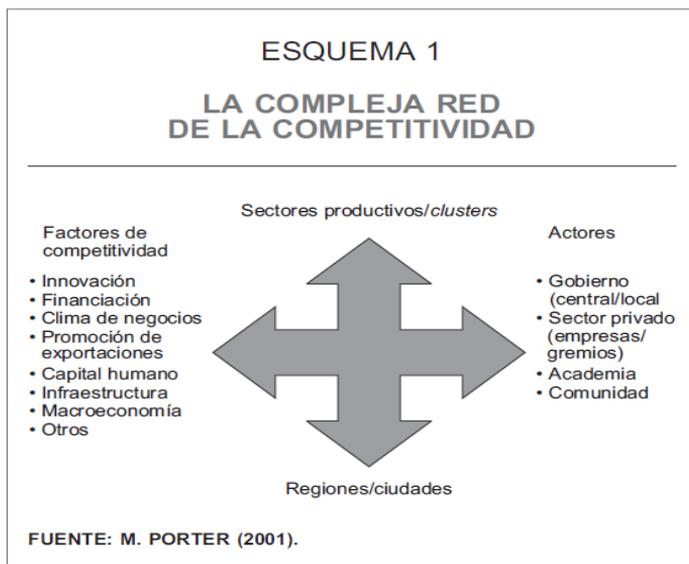
### **Factores que influyen en la competitividad**

Aunque la competitividad es un factor que generalmente se busca medir en las organizaciones, hoy en día ese hace necesario dimensionar el comportamiento de los países y su desenvolvimiento en una economía

globalizada. Se vuelve fundamental evaluar y encontrar indicadores que den una amplia información sobre la situación actual del cada país frente al resto del mundo en cuestiones logísticas, macroeconómicas, tecnológicas, productivas, costos y nivel de vida de su población. Esto lo podemos evidenciar claramente con reportes que realizan entes gubernamentales con el fin de conocer la situación de una país en ciertos periodos bajo ciertos lineamientos como por ejemplo el informe Connecting to compete del Banco de la Republica donde se muestra el escalafón de los países con la posición que ocupan frente a características como calidad de la infraestructura, tiempos de entrega, tiempos en documentación, procedimientos aduaneros e índice de desempeño Logístico.

En el siguiente cuadro se observa que hay varios factores que se evalúan en cada nación para resaltar el nivel de competitividad que puede tener un país frente a otro. Sus actores principales son el gobierno, el sector privado, la academia y la comunidad en general. Dichos actores se vuelven fundamentales a la hora de desarrollar y evolucionar cada uno de los pilares o bases que se deben tener para lograr ser competitivos en el mundo.

## Gráfico 2 La Compleja Red de la Competitividad



Fuente: (Lopez Garcia, Mendez Alonso, & Dones Tacero, 2009)

Encontramos como primer factor de competitividad a la innovación, la cual hace referencia a la facultad que tienen o pueden desarrollar los países y las organizaciones para reinventar, modificar, crear y dinamizar un producto o un servicio ya establecido utilizando varias medidas como por ejemplo un cambio de imagen, mejorando características, diversificando los beneficios, disminuyendo el precio o aumentando el servicio al cliente, entre otros. El nivel de innovación de los países es medido mundialmente por el Índice Global de innovación, este informe es elaborado por el Centro de Gerencia de la Universidad de Cornell, la Universidad Insead de Francia y la Organización Mundial de Propiedad Intelectual (OMPI), allí se evalúan alrededor de 7 categorías las cuales incluyen 81 variables las cuales estiman el promedio de innovación que

tienen 143; esto se hace con el fin de calificar los adelantos que se presenten en desarrollo económico y capital humano . En dicho informe Colombia presento un descenso al pasar del puesto 60 en el 2013 al puesto 68 en el 2014, demostrando que el país se encuentra rezagado y estancado en temas de innovación debido a que no hay incentivos ni avances tecnológicos por parte de gobierno y las empresas para que grupos de estudio o personas investiguen y reinventen mercados, productos, imágenes y procesos.

*“Colombia cedió terreno en cinco de las siete categorías. Por este motivo, el grado de eficiencia por el cual se califica el desempeño general del país cayó de una puntuación de 79 a 102. Las áreas que registran una desmejora tienen que ver con las instituciones, donde se tienen en cuenta temas como justicia, regulaciones, libertad de prensa, ambiente político y de negocios, y efectividad del Gobierno. En infraestructura, donde figuran servicios de Internet, consumo de electricidad, logística y sostenibilidad ambiental, se pasó de 36 a 40 puntos.”*

*Fuente: (Duque, 2014).*

**Tabla 3 Informe Global de Innovación**

<b>THE GLOBAL INNOVATION INDEX</b>			
<b>PAIS</b>	<b>PUESTO</b>	<b>PAIS</b>	<b>PUESTO</b>
Barbados	41	Jamaica	82
Chile	46	República Dominicana	83
Panamá	52	Paraguay	89
Costa Rica	57	Trinidad y Tobago	90
Brasil	61	Guatemala	93
México	66	El Salvador	103
<b>Colombia</b>	<b>68</b>	Bolivia	111
Argentina	70	Ecuador	115
Uruguay	72	Honduras	118
Perú	73	Venezuela	122
Guyana	80	Nicaragua	125

Fuente: Elaboración Propia con Información Sustraída de The Global Innovation Index 2014 (Dutta, Lanvin, & Wunsch-Vincent, 2014)

En el anterior Cuadro podemos observar como se encuentra Colombia frente a 21 Economías de América Latina y el caribe. En temas de innovación sigue presentando un desarrollo más alto Chile, Panamá, Brasil y México.

La innovación va de la mano con el desarrollo tecnológico y con la ayuda que puede brindar la implantación de las TICS en todos los procesos de la cadena logística como lo son la compra de materias prima, la producción, el manejo de inventarios, la facturación, el almacenamiento, el transporte y la distribución. En estos momentos la utilización y uso de las tecnologías de información y comunicación constituyen una ayuda fundamental para que las empresas puedan

presentar al mundo productos y servicios (Llano Verduras & Lopez Garcia, 2006)

El Clima de negocios se basa en la alta o baja complejidad que representa tener negociaciones y relaciones comerciales con ciertos países. Estas complejidades se pueden presentar por cultura, idioma, religión o temas políticos, sin embargo son de gran influencia para que un país sea competitivo frente al resto del mundo. Es importante que cada país genere un buen ambiente y les refleje seguridad a sus socios comerciales para que las negociaciones se puedan realizar bajo un panorama claro y confiable generando de esta manera una distinción y reconocimiento frente a otra nación.

Por otro lado el Capital Humano es indispensable para la calidad de los productos debido a que un nivel alto de estudio y conocimientos de los empleados puede generar una mayor productividad con ideas nuevas frente a nuevos productos o mejoras en los procesos. Entre más capacitado este el personal de las empresas más competitivo será el país.

### **Análisis de los factores que intervienen en la competitividad empresarial**

La logística como elemento de competitividad empresarial permite crecimiento constante de la industria de un país, puesto que permite incrementar de manera acelerada el nivel de cobertura internacional de productos nacionales, potencializar la capacidad productiva y la oferta exportable frente al macro entorno mundial; adicionalmente es importante conocer que adentrarse en términos competitivos

logísticamente hablando permite además de una cobertura internacional un posicionamiento interno al momento de hablar de variables como precio y calidad logrando la capacidad de aumentar la satisfacción de los consumidores finales frente al producto.

Dentro de la aplicación de la operación logística se ha venido evidenciando por varios años una tendencia marcada de ir de lo fijo a lo variable, hacer negociaciones en las cuales se creen lazos comerciales entre socios dentro de la cadena de abastecimiento, logrando una consistencia competitiva al minimizar las operaciones que no agregan valor y dejarlos en forma de tercerización para lograr una potencialización dentro de la ventaja comparativa de las empresas, adentrándose en la especialización de producción, calidad y cobertura logística en pro de un nivel elevado de competitividad nacional e internacional (Torres, 2010).

Los beneficios que trae la tecnificación o desarrollo tecnológico en la competitividad internacional son en gran parte positivos debido a que permiten reducir tiempos, costos de oportunidad en calidad de abastecimiento logístico mundial y/o nacional; adentrarse en términos de tecnificación locativa, operativa y logística conlleva una gran inversión pero a su vez lograr una plataforma logística empresarial que permita con agilidad, calidad y tiempo satisfacer las diferentes necesidades del cliente final, distribuidor o mayorista acrecentando el nivel de utilidad para los actores de toda la cadena. *“Una plataforma logística es una zona de uno o varios operadores donde se desarrollan actividades de la cadena logística tales como distribución, transporte y empaque ya sea para*

*transito nacional o internacional.*” (Orjuela Castro, Castro Ocampo, & Suspes Bulla, 2005).

La tecnificación puede ser tomada como variable importante en cuanto a aspectos de competitividad internacional debido a que permite diferenciación en el mercado industrial gracias a la capacidad de reacción al momento de acoplarse a cambios del medio, siendo este fluctuante en vista de peticiones de los usuarios, para lo cual lograr niveles de tecnificación derivan índices altos de competitividad tanto empresarial como nacional al ser la nación representada por las empresas dentro del entorno internacional. (Competitividad, 2012).

El desarrollo logístico de un país influye directamente en la competitividad empresarial a nivel internacional, puesto que es mediante la plataforma del país en donde se llevan a cabo las operaciones de comercio y logística internacional, para lo cual si el país se encuentra con falencias en requerimientos, tiempos, infraestructura para la comunicación con el entorno mundial, estos efectos afectaran de manera directa a las organizaciones, puesto que por más políticas aperturistas tengan y/o de intercambio comercial para la producción de sus materiales si no se posee de las plataformas, infraestructura y demás aspectos óptimos para llevar a cabo las operaciones, serán esfuerzos inválidos para un flujo considerable de exportaciones e importaciones, rubros significativos dentro del Producto Interno Bruto de una nación.

### **Relevancia de la logística en el nivel de competitividad de un país**

La logística se ha convertido en un aspecto fundamental a la hora de medir el nivel de competitividad que puede tener cierto país en el mercado mundial, es un aspecto esencial que debe estar muy bien

estructurado y planificado para que ciertas actividades que se llevan a cabo a lo largo de la cadena logística se hagan bajo los mejores estándares y generen beneficios a sus usuarios en términos de oportunidad y reducción de costos.

Así lo denomina Alejandro Villareal en su artículo Oportunidades para el Sector Público: “La logística internacional es considerada como parte fundamental de la columna vertebral del desarrollo de un país y como un motor para despegar nuevas inversiones en infraestructura” (Villareal, 2012), debido a que la logística apalanca indirectamente el desarrollo de infraestructura de un país, y permite que este obtenga mejores tiempos, cobertura, flujo transaccional de carga tanto para su comercio internacional como puerto de transición comercial entre países vecinos adentrándose como punto referencial en comercio exterior, por este camino se reactiva la inversión extranjera directa la cual apalancaría diferentes proyectos de desarrollo en la nación.

En la actualidad de acuerdo al contexto de apertura comercial y globalización económica que se está viviendo, el desarrollo de actividades y prestación de servicios logísticos son esenciales para incrementar la competitividad de las naciones, ya que permiten la reducción de costos y tiempos, factores importantes para medir los tiempos de servicio y de reacción frente a cualquier necesidad internacional y facilidad del país frente a la realización de negociaciones internacionales en términos de trámites y requerimientos especiales.

Las plataformas logísticas son el camino ideal para enlazar la oferta y la demanda, estas dos variables además de la cobertura a nuevos mercados, otorgan a la República de Colombia y a su conjunto de

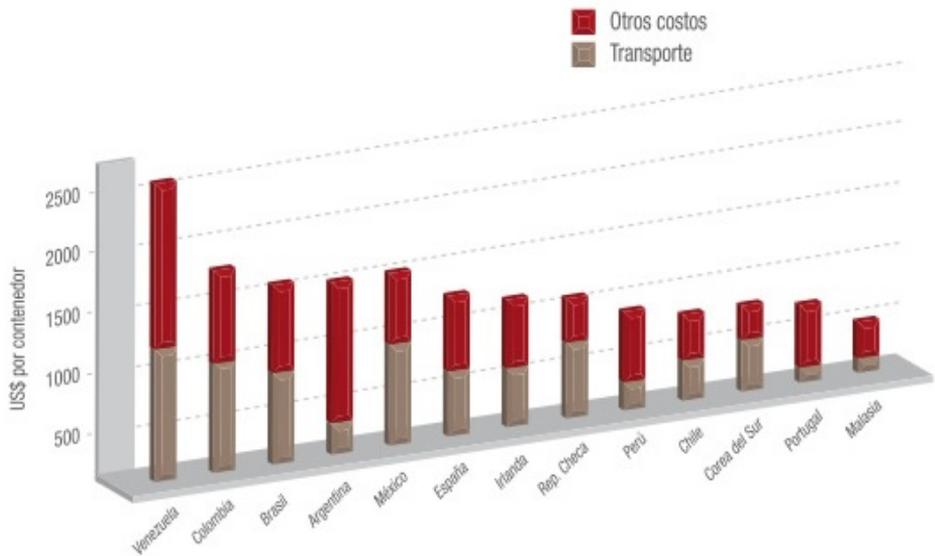
empresarios una ventaja significativa al momento de colocar los bienes producidos dentro del mercado internacional.

*“La evolución de la logística está marcada por la necesidad de disponer de plataformas de distribución con el fin de estructurar de forma racional y óptima la cadena de abastecimiento de las empresas. Las plataformas logísticas son genéricamente puntos o áreas de ruptura de las cadenas de abastecimiento en las cuales se realizan operaciones logísticas o bien funciones básicas técnicas y actividades de valor agregado sobre la mercancía”.*

*Fuente:* (CONPES C. N., 2008)

En Sin embargo no solo basta con tener centros de producción establecidos en el país y buenos accesos marítimos, se hace necesario tener una buena infraestructura. Así lo sustenta Gerson Javier Pérez V. en su Artículo La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia: *“Colombia se caracteriza por contar con un importante número de centros urbanos y productivos en la parte central del territorio. Por esta razón, y a pesar de contar con el privilegio de tener un doble acceso marítimo, la infraestructura de transporte (especialmente la infraestructura vial) debería poder garantizar una rápida y eficiente movilización de los grandes volúmenes de carga desde los centros urbanos hacia los centros de consumo que lo requieran. Que ello no ocurra afecta los costos de transacción en forma negativa, haciendo que la información en los mercados regionales sobre los excesos de oferta o demanda de bienes no pueda ser aprovechada en forma adecuada.”* (Perez, 2005).

**Gráfico 3 Costos Total para Exportar (US \$ Por Contenedor)**



Fuente: (Banco-Mundial, 2010)

El Gráfico 3 permite evidenciar el índice de desempeño logístico en donde el país debe trabajar inmediatamente, atacando directamente aspectos como el costo y la cobertura/frecuencia en envíos internacionales desde el territorio nacional, Eduardo Somensatto, gerente del Banco Mundial en Colombia, argumenta que pese a los avances y adelantos que la República de Colombia ha aplicado dentro del manejo logístico en procesos, el desempeño logístico del país todavía se encuentra inferior al de naciones como Brasil y Argentina, debido a las diferentes problemáticas que se presentan en áreas como infraestructura y costos de transporte, tanto así que en una entrevista para la edición #10 de la Revista de Logística se atreve a indicar que *“La logística puede resultar un gran impedimento para la competitividad internacional de*

*Colombia*”, debido a la poca inversión que adquiere dicho sector por parte de los entes gubernamentales. (Logística, 2010)

La tendencia mundial hacia la globalización de las economías y las nuevas prácticas organizacionales de comercio exterior al igual que las políticas de reducción de inventarios y el modelo justo a tiempo, hacen que la administración de las operaciones de transacción de mercancías sea cada vez más fundamental a la hora de enviar y/o posicionar un bien en el contexto internacional, todo lo anterior va direccionado a sustentar que las operaciones logísticas sean consideradas un segmento substancial en los negocios internacionales de las organizaciones, al igual que para la construcción, tecnificación y modernización de la infraestructura pública y el transporte.

El retraso que presenta la Republica de Colombia en términos de infraestructura se ha traducido en mayores costos para las organizaciones, como lo refleja la Encuesta Nacional de Logística llevada a cabo en 2008, realizada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), en la cual se evidencia que cerca del 37% de los costes logísticos en Colombia está concentrado en el transporte interno, el 33% en el transporte internacional, 11% en costos indirectos, 8% en costos portuarios, 5% en costos del contenedor, 4% en costos aduaneros, y 2% en costes de documentación (Logística, 2010).

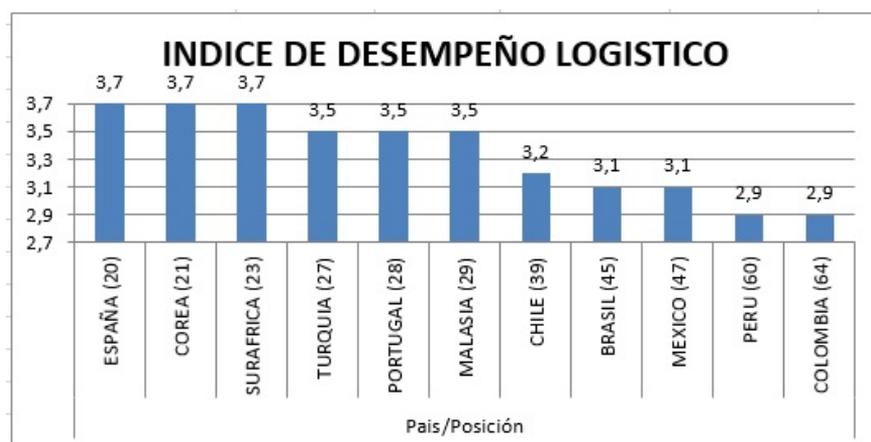
### **Desarrollo Logístico en Colombia**

El desarrollo logístico en Colombia se ha encontrado por muchos años estancado por diferentes aspectos demográficos, culturales, sociales,

ambientales y políticos debido a que dentro de los lineamientos gubernamentales no se le ha dado la importancia e inversión acorde para la tecnificaciones, orden y creación de infraestructura necesaria en pro de elevar los índices de efectividad y competitividad de las empresas colombianas en logística internacional y tampoco se han generado nuevos mecanismos que faciliten los procesos y requerimientos que son necesarios y exigidos por la autoridad aduanera.

Es fundamental tener en cuenta que según el Informe Nacional de Competitividad (INC) 2012-2013, la Republica de Colombia presenta un bajo desempeño logístico respecto a los países mencionados en el Grafico 4 índice de desempeño logístico, en donde se evidencia que Colombia se encuentra por debajo de la media estándar (3 puntos), notando su déficit en cobertura, manejo y flujo de las diferentes cargas en relación con los procesos logísticos.

**Gráfico 4 Índice de Desempeño Logístico 2012**



Fuente: Elaboración Propia sustraídos de (INC, 2012-2013)

Para efectos de comprensión de la figura que desglosa el índice de desempeño logístico cabe destacar que el índice varía entre 5 y 1, donde 5 es mejor desempeño y 1 menor. Además de la Posición entre 155 países entre paréntesis. En el caso colombiano se sitúa en el puesto 64 con un promedio de 2,9.

El desarrollo logístico colombiano, se ha visto afectado principalmente por ciertas restricciones transversales que conllevan más que una inyección de inversión, una política clara de crecimiento a nivel de comercio exterior, con perspectivas de diseñar lineamientos que potencialicen la oferta exportable, y así generar un dinamismo entre la productividad nacional y las vías necesarias para la venta internacional. Chow & Gill indican en su libro *Transportation and Logistics International competitiveness: How does Canada Fare?*, la importancia de tener una infraestructura desarrollada que le permita a los países tener un alto volumen de movilización de carga: *“la infraestructura de transporte es uno de los componentes principales de los índices de competitividad logística internacional, donde considera como variables clave de la red de transporte el despliegue de contenedores, capacidad de contenedores, número de compañías de transporte, tiempo promedio y tiempo máximo de duración del transporte”* (Chow & Gill, 2011).

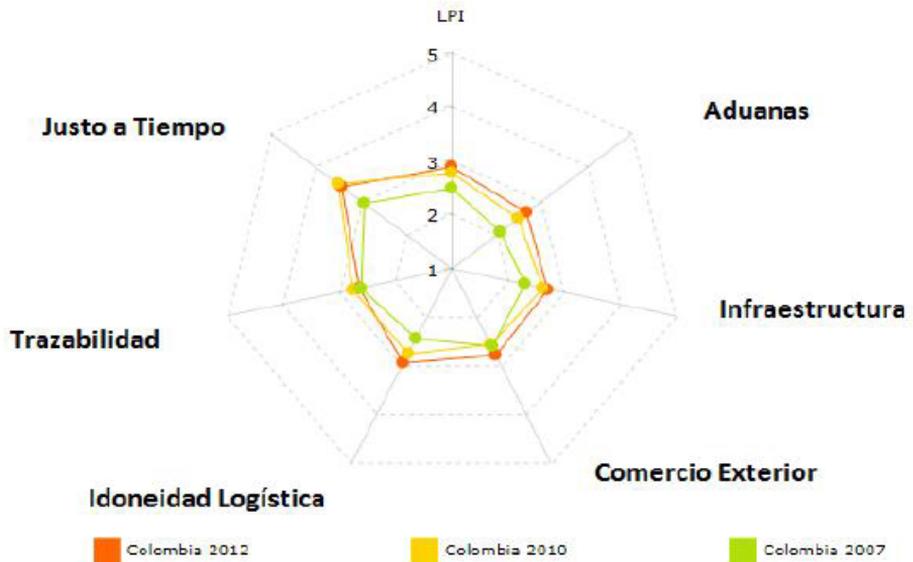
Dentro de los planes de acción que el gobierno nacional colombiano piensa desarrollar para incrementar la competitividad en aspectos logísticos según el Informe Nacional de Competitividad 2012-2013 son:

Infraestructura: los planes determinados para ampliar las carreteras, tienen como objetivo la ampliación de la red vial en cerca de 4.000 Km lo

que equivale a un 15% de crecimiento, a su vez el gobierno nacional estaría dispuesto a invertir en la red férrea para alcanzar 2353 km con un crecimiento esperado de 13,6%. En aspectos portuarios la inversión estaría representada en el mantenimiento y profundización en los canales de acceso de buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Tumaco.

Cadena Logística Competitividad: los elevados costos de transporte evidencian la existencia de un sector de transporte y una cadena logística poco competitivos (INC, 2012-2013) lo cual permite identificar dentro del plan de acción nacional, una intervención al mejoramiento del parque automotor con un rendimiento óptimo dentro del traslado de carga para disposición nacional e internacional y en cuanto a la cadena logística, tratar de generar políticas macro en efectividad de la prestación del servicio logístico terrestre, obteniendo así niveles significativos de aumento de cobertura y disposición operacional, Sin embargo, ¿logrará Colombia realizar cambios en su estructura Política, Social, y Económica a corto plazo para alcanzar un desarrollo logístico avanzado que le permita figurar dentro del continente Americano como un país con índice de competitividad elevado?

**Gráfico 5 Logística Transporte e Infraestructura Colombiana 2012**



Fuente: (ANDI, 2012)

En Colombia se presenta una deficiencia notable en cuanto a la ausencia de plataformas logísticas (Gonzalez, 2011), porque no se tienen centros de unificación y/o consolidación de carga que faciliten la operación de exportación del país, logrando una disminución en tiempos y costos, igualmente estas plataformas podrían ser instaladas en los puertos en vista de una unificación de carga rápida, para mejorar tiempos de entrega nacional. Es importante indicar que a su vez Colombia reporta carencia en la utilización o combinación de los diferentes modos de transporte, en el aprovechamiento de los recursos y recorte en tiempos de tránsito y costos de transporte.

En la Gráfica 6 número de días para exportar, se puede evidenciar la cantidad de días que incurre la República de Colombia al exportar una

carga, el promedio de días usados esta en 14 días, alejandonos dentro del promedio competitivo mundial puesto que gracias a la infraestructura, tramites operativos, inspecciones de zarpe y demas aumentan los niveles de dias a utilizar para exportar cargas a los diferentes destinos.

**Gráfico 6 Número de Días para Exportar una mercancía desde Colombia 2013**



Fuente: Elaboracion Propia con datos sustraídos de (INC, 2012-2013)

Se podría indicar que dos componentes fundamentales para la optimización logística internacional son tanto la claridad y eficiencia en los trámites de comercio exterior como también la efectividad portuaria, la debilidad marcada que tiene Colombia frente a estos dos aspectos se distingue debido a la falta de inversión en términos portuarios en cuanto a calado, capacidad de reacción, y almacenamiento y a que los trámites logísticos en comercio exterior son dispersos y diluidos por requisitos

innecesarios y retrocesos en duplicidad de información para cada una de las entidades que intervienen en el proceso.

En el artículo Análisis Logístico Interno de la Sociedad Portuaria Regional De Barranquilla se da entender la importancia de los puertos dentro del desarrollo de un país partiendo de un buen avance tecnológico que ayudara a su crecimiento e importancia a nivel mundial: *“La evolución e importancia de un puerto se refleja en el grado de desarrollo tecnológico del mismo y en su tamaño. Muestra de lo anterior, es lo que muchos puertos del mundo han logrado y que hoy los posiciona como los más importantes a nivel mundial por ser altamente innovadores y mostrar en el tiempo un crecimiento progresivo. Otro factor importante para el desarrollo de un puerto es la relación que tiene con las aguas, es decir, las ventajas que cada país posee, bien sea por su ubicación natural o por lo que el hombre ha conseguido hacer de manera artificial. Aunque se hace difícil establecer una cifra exacta de qué nivel de mercancías se mueve a través de transporte marítimo, se estima que un 80% de las mercancías del mundo se mueven por vía marítima.”* (Bermudez Castañeta, Castillo Mejía, & Williams Carbonell, 2009).

Es importante indicar los días que dispone Colombia para realizar una importación, los cuales se pueden observar en la figura número de días para importar carga en el territorio aduanero colombiano, en el cual se ve como promedio 13 días necesarios para llevar a cabo el proceso de importación, los cuales aun posicionan a Colombia como un país que aun su tramitología impide la reducción de tiempos reflejándose en costos de bodegajes entre otros.

## Gráfico 7 Número de Días para Importar una mercancía en Colombia 2013



Fuente: Elaboración Propias con datos sustraídos de (INC, 2012-2013)

La falencia en coordinación interinstitucional de las entidades portuarias en cuanto a eficiencia y calidad de los servicios prestados se ve reflejada en retrasos y encarecer cada vez más la cadena de abastecimiento logística de una empresa puesto que incurre en factores que directamente influyen dentro del coste final del producto, restando competitividad empresarial Colombia frente al mundo.

Aunque es importante denotar que no todo es una falencia para el desarrollo colombiano, el gobierno mediante la ventanilla única de comercio exterior ha iniciado a implementar autorizaciones virtuales para agilizar tiempos y solicitud de requerimientos con el fin de dar una dirección importante a la reducción de tiempos en logística y comercio exterior, así mismo cabe destacar la iniciación en 2011 sobre la implementación gradual del programa Operador Económico Autorizado

OEA (DIAN, 2011), cuyo fin es reducir y adelgazar tramitología, inspección de cargas destinadas al comercio internacional.

### **Colombia Frente al Mundo (Aspecto Logístico)**

De acuerdo con el informe connecting to compete 2012, el banco mundial indica que la facilitación del comercio internacional es significativo para el desarrollo económico de un país, “países con mejor logística pueden crecer más rápido, ser más competitivos” (Banco-Mundial, Conecting to Compete 2012 -Trade Logistics in de Global Economy, 2012) además de incrementar la captación de inversión dentro de su nación precedente de otros países; uno de los indicadores a nivel mundial que permite evidenciar que tanta facilidad al comercio internacional y a la vez referente a aspectos logísticos que tiene un país, se puede calcular a través de la infraestructura destinada para el transporte y comunicación con puertos, aeropuertos o pasos de frontera, en la figura 4 Infraestructura en General se puede observar el ranking de 144 países sobre el tema en función, siendo el número 1 como el más sofisticada, Colombia ocupa el puesto 108 sobre infraestructura sofisticada para el comercio internacional.

## Gráfico 8 Infraestructura En General (Escala Mundial)



Fuente: (INC, 2012-2013)

El desempeño logístico de un país el cual no genera inversión significativa sobre la política expansionista del comercio internacional no tiende a crecer a nivel mundial sobre términos de competitividad, eficiencia y cobertura mundial, Colombia lastimosamente pertenece a esta afirmación (Portafolio, 2012), debido a que su política en logística internacional no recibe el apoyo necesario para abarcar las temáticas que lo competen.

El desempeño Colombiano en términos logístico, transporte e infraestructura se encuentra en promedio, en una situación baja, el Banco Mundial expide anualmente el ranking de desempeño de la cadena de

abastecimiento con una muestra de cerca de 155 países, constituidos por 43 de África, 42 de Europa, 41 de Asia, 5 de Oceanía, y 2 de Norteamérica, en este indicador se refleja el desempeño logístico basado en 6 dimensiones las cuales son compuestas por:

*“Aduanas: Mide la eficiencia del proceso de despacho en términos de la velocidad, la sencillez y la previsibilidad de las formalidades de los organismos de control en pasos aduaneros.*

*Infraestructura: Mide la calidad del comercio y la infraestructura de transporte correspondiente a puertos, ferrocarriles, carreteras, tecnología de la información.*

*Comercio Exterior: Mide la facilidad de la organización de los traslados a precios competitivos.*

*Idoneidad Logística: Mide la competencia y la calidad de los servicios de logística (por ejemplo, los operadores de transporte, agentes de aduanas).*

*Trazabilidad: Mide la capacidad de seguimiento y rastreo de los envíos.*

*Justo a Tiempo: Mide la puntualidad de los envíos en llegar a destino en el plazo de entrega previsto o esperado.”*

Fuente: (Banco-Mundial, Datos: Índice de desempeño logístico: Total (De 1= bajo a 5= alto) , 2012)

Al examinar detalladamente el desempeño de Colombia frente a las 6 dimensiones que se miden desde aproximadamente un periodo de 2010,

se podría concluir que se empeoro en todos, significativamente en lo referente a infraestructura, rastreo de los embarques y tiempo requerido para el arribo de la carga al destino final, como se puede evidenciar en la figura 5 en el ranking e índice de competitividad mundial. Su transcendencia radica en la falla de la red de infraestructura, desempeño logístico y conectividad de las ciudades principales frente a los lugares portuarios, para lo cual el índice para Colombia no es muy alto promediando todos los anteriores aspectos ubicando en un puesto 64, complicado al momento de competitividad internacional (Espinosa Fenwarth , 2014)

En el documento CONPES 3820 se muestra como una buena infraestructura podría ayudar a que nuestro país fuera más competitivo con la ayuda de la unión de las aglomeraciones más importantes a nivel nacional: *“El PND 2010 – 2014 define el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura física como una de las estrategias para el fortalecimiento de la competitividad nacional, a través de la consolidación de los corredores de comercio exterior que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos. Adicionalmente, el Departamento Nacional de Planeación adelantó la Misión de Ciudades, en la cual se identificó la necesidad de mejorar la conectividad entre las principales aglomeraciones urbanas como requisito para aumentar su productividad y garantizar su crecimiento en el largo plazo.”* (CONPES, 2014).

**Gráfico 9 Índice de Competitividad Internacional Aspectos Logísticos**

Country	Year	LPI Rank	LPI Score	Aduanas	Infraestructura	Comercio Exterior	Idoneidad Logística	Trazabilidad	Justo a Tiempo	
Singapore	2012	1	4,13	4,10	4,15	3,99	4,07	4,07	4,39	10 primeros Países
Hong Kong, China	2012	2	4,12	3,97	4,12	4,18	4,08	4,09	4,28	Países Latinoamericanos
Finland	2012	3	4,05	3,98	4,12	3,85	4,14	4,14	4,10	COLOMBIA
Germany	2012	4	4,03	3,87	4,26	3,67	4,09	4,05	4,32	
Netherlands	2012	5	4,02	3,85	4,15	3,86	4,05	4,12	4,15	
Denmark	2012	6	4,02	3,93	4,07	3,70	4,14	4,10	4,21	
Belgium	2012	7	3,98	3,85	4,12	3,73	3,98	4,05	4,20	
Japan	2012	8	3,93	3,72	4,11	3,61	3,97	4,03	4,21	
United States	2012	9	3,93	3,67	4,14	3,56	3,96	4,11	4,21	
United Kingdom	2012	10	3,90	3,73	3,95	3,63	3,93	4,00	4,19	
Chile	2012	39	3,17	3,11	3,18	3,06	3,00	3,22	3,47	
Brazil	2012	45	3,13	2,51	3,07	3,12	3,12	3,42	3,55	
Mexico	2012	47	3,06	2,63	3,03	3,07	3,02	3,15	3,47	
Argentina	2012	49	3,05	2,45	2,94	3,33	2,95	3,30	3,27	
Uruguay	2012	56	2,98	2,99	2,87	2,91	2,98	2,98	3,16	
Peru	2012	60	2,94	2,68	2,73	2,87	2,91	2,99	3,40	
Panama	2012	61	2,93	2,56	2,94	2,76	2,84	3,01	3,47	
Colombia	2012	64	2,87	2,65	2,72	2,76	2,95	2,66	3,45	
Ecuador	2012	79	2,76	2,36	2,62	2,86	2,65	2,58	3,42	
Bolivia	2012	90	2,61	2,40	2,39	2,60	2,58	2,73	2,95	
Venezuela, RB	2012	111	2,49	2,10	2,17	2,54	2,33	2,57	3,18	
Paraguay	2012	113	2,48	2,36	2,41	2,31	2,49	2,59	2,74	

Fuente: (ANDI, 2012)

En el índice consolidado del 2012, el primer lugar es para Singapur, con una puntuación de 4,13 seguido por Hong Kong, Finlandia, Alemania y Holanda. En los primeros 10 puestos hay 6 países europeos, 3 asiáticos y Estados Unidos. Chile es el país latinoamericano mejor ubicado, en el puesto 39 gracias a su política de libre cambio que periodo tras periodo gubernamental potencializan como política pilar para el crecimiento constante del país (Lenain, Dougherty, Caldera Sánchez, Valdivia de Richter, & Brandt, 2012).

#### 4. Conclusiones

- El buen desempeño logístico de un país requiere de la fluidez y armonía de ciertos aspectos políticos, sociales, económicos, demográficos y tecnológicos. Colombia actualmente presenta ciertos retrasos y rezagos en alguno de estos aspectos logrando que su desempeño no sea el más sobresaliente a nivel mundial. El resultado a varios estudios e informes que buscan medir la capacidad de innovación y situación logística muestran que Colombia está ubicado en un punto medio donde no es sobresaliente pero tampoco es el más retrasado, pero se evidencia que países como Chile, Brasil, Panamá y México ocupan posiciones más importantes haciéndolos más atractivos para el resto del mundo.
- La logística representa un eslabón fundamental al momento de potencializar la competitividad de una empresa, país o actividad; Aspectos como el transporte, la distribución, la producción, la mano de obra, la infraestructura, las carreteras y la materia prima pueden generar variaciones positivas o negativas que afectan la calidad, tiempo de entrega y precio de los productos. Desarrollar una buena planeación logística hará que la cadena de abastecimiento realice el proceso esperado con los tiempos acordados para que los clientes nacionales e internacionales reciban sus productos bajo la calidad y condiciones acordadas permitiendo de esta manera que las empresas Colombianas sean reconocidas y atractivas en el mercado mundial mejorando su competitividad.

- Para lograr un avance y desarrollo logístico en Colombia se deben llevar a cabo muchas de las promesas y planes que elabora el gobierno, es necesario poner todas las acciones en marcha con el fin de contribuir a la mejora inicialmente de las carreteras, las cuales ayudarán a que los costos de transporte disminuyan y los precios de venta de los productos Colombianos en el exterior sean más competitivos, fortaleciendo de esta manera la industria. De igual forma se debe invertir en plataformas logísticas y tecnificar los puertos para que las mercancías no tengan retrasos y se dinamice las actividades portuarias atrayendo nuevos montos de inversión extranjera hacia nuestro territorio.
- Se puede concluir que a partir de la inversión que el gobierno Colombiano o los actores privados ejecuten sobre la zona portuaria e infraestructura vial del territorio nacional, Colombia podría gozar de un escenario ideal para optar a un desempeño logístico sobresaliente tanto a nivel regional como internacional, logrando la eliminación de algunos trámites aduaneros; y por otro lado reducir los tiempos de entrega y podrá contar con un amplio portafolio de productos y servicios basados en el cumplimiento de políticas de justo a tiempo las cuales ofrezca a nivel internacional y se logre un reconocimiento .

## 5. Bibliografía

Alvarez, C., Pabon, C., & Ortiz, J. F. (2010). Logística en Colombia: camino hacia la competitividad. *Revista Economica Supuestos*, 1-3.

ANDI, A. N. (2012). *Gerencia de Logistica, Transporte e Infraestructura*. Bogota: ANDI.

Banco-Mundial. (2010). Colombia apuesta por la logística. *Revista de Logistica*, 1-4.

Banco-Mundial. (2012). *Conecting to Compete 2012 -Trade Logistics in de Global Economy*. Washington: Banco Mundial.

Banco-Mundial. (06 de Enero de 2012). *Datos: Índice de desempeño logístico: Total (De 1= bajo a 5= alto)*. Obtenido de Sitio Web de: El Banco Mundial:  
<http://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ>

Banco-Mundial. (16 de Diciembre de 2014). *Índice de desempeño logístico: Total (De 1= bajo a 5= alto)*. Obtenido de Sitio Web De: Banco Mundial:  
<http://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ/countries?display=map>

Benjamin, E., & Fincowsky, F. (2004). *Organizacion de Empresas*. Mexico: Mc Graw Hill.

Benzaquen, J., del Carpio, L. A., Zegarra, L. A., & Valdivia, C. A. (2010). Un Índice Regional de Competitividad para un País. *Revista Cepal* 102, 71.

Bermudez Castañeta, C., Castillo Mejia, A., & Williams Carbonell, A. (2009). *Trabajo De Grado: Analisis Logistico Interno de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla*. Bogota: Universidad del Rosario.

- CEIM, C. d. (2001). *La Innovación un factor clave para la competitividad de las empresas*. Madrid: Dirección General de Investigación, Consejería de Educación de la Comunidad de Madrid.
- CEPAL. (2002). *Identificación y análisis de oportunidades de inversión para la Región de Aysén*. Santiago de Chile: ILPES.
- Chow, G., & Gill, V. (2011). Transportation and Logistics International Competitiveness: How Does Canada Fare. En G. Chow, & V. Gill, *Transportation and Logistics International Competitiveness: How Does Canada Fare* (págs. 5-23). Canada: Canadian Transportation Research.
- Competitividad, C. P. (2012). *Capítulo 6: Infraestructura, Transporte y Logística*. Bogotá: Consejo Privado de Competitividad.
- CONPES, C. N. (27 de Octubre de 2008). *Presidencia de la Republica de Colombia: Política Nacional Logística*. Obtenido de Sitio Web de Presidencia de la Republica de Colombia:  
<http://wsp.presidencia.gov.co/sneci/politica/Documents/Conpes-3547-27oct2008.pdf>
- CONPES, C. N. (2014). *CUarta Generación de Concesiones Viales: Segunda Ola*. Bogotá: CONPES.
- Cossio, F. V. (12 de Octubre de 2006). La competitividad, una obligación. *El Tiempo*, págs. 1-2.
- DIAN, D. d. (06 de Diciembre de 2011). *Operador Económico Autorizado*. Obtenido de Sitio Web de: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN:  
[http://www.dian.gov.co/descargas/operador/documentos/OEA\\_Colombia.pdf](http://www.dian.gov.co/descargas/operador/documentos/OEA_Colombia.pdf)
- DNP, D. N. (2011). *Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014*. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación DNP.
- Duque, G. (22 de Julio de 2014). Colombia bajó en el escalafón mundial de la innovación. *El Portafolio*, págs. 1-3.

Dutta, S., Lanvin, B., & Wunsch-Vincent, S. (2014). *The Global Innovation Index 2014, The Human Factor Innovation*. Geneva: INSEAD.

El-Tiempo. (19 de Mayo de 2014). Colombia, puesto 97 en desempeño logístico. *El Tiempo*, págs. 1-3.

Espinosa Fenwarth, A. (25 de Mayo de 2014). *Colombia pierde competitividad*. Obtenido de Sitio Web de: El Portafolio: <http://www.portafolio.co/columnistas/colombia-pierde-competitividad>

Gonzalez, M. B. (2011). ¿Avanzamos hacia la logística de una Colombia competitiva? *Revista de Logística*, 1-3.

IMD, I. I. (2008). *Ranking Mundial de Competitividad*. Suiza: International Institute for Management Development IMD.

INC, I. N. (2012-2013). *Infraestructura, Transporte y Logística*. Bogota D.C: Consejo privado de competitividad.

Lenain, P., Dougherty, S., Caldera Sánchez, A., Valdivia de Richter, C., & Brandt, N. (2012). *Estudios Economicos de la OCDE Chile*. Chile: Organizacion para la Cooperacion y el Desarrollo Economico.

Llano Verduras, C., & Lopez Garcia, A. M. (2006). El esfuerzo innovador en las TICs de la Administración Pública española. *Analisis Local*, 5-21.

Logistica, R. d. (2010). Colombia apuesta por la logística. *Revista de Logística*, 1-4.

Lopez Garcia, A. M., Mendez Alonso, J. J., & Dones Tacero, M. (2009). Factores Claves de la Competitividad Regional: Innovacion e Intangibles. *Revistas ICE*, 128.

López, B. A. (20 de 12 de 2014). *Logística y Cadena de Abastecimiento*. Obtenido de Sitio Web de: Logística y Cadena de Abastecimiento: <http://logisticayabastecimiento.jimdo.com/distribuci%C3%B3n-y-transporte/>

- Malisani, E. A. (1990). *Logística Empresarial*. España: Marcombo Boixareu.
- OCDE. (1996). *Globalisation and Competitiveness: Relevant Indicators*. Paris: Organización Para la Cooperación y el Desarrollo Económico OCDE.
- Orjuela Castro, J. A., Castro Ocampo, O. F., & Suspes Bulla, E. A. (2005). *Operadores y Plataformas Logísticas*. Colombia: Tecnura.
- Perez, G. J. (2005). *La Infraestructura del Transporte Vial y la movilización de carga en Colombia*. Bogotá: Banco de la República.
- Portafolio. (15 de Mayo de 2012). Desempeño Logístico de Colombia Sigue Siendo Deficiente. *Portafolio*, págs. 1-2.
- Porter, M. (2007). La Ventaja Competitiva de las Naciones. *Harvard Business Review America Latina*, 3-4.
- Sahid Castaño, F. E. (1998). *Logística pura más allá de un proceso logístico, Colección Logística Corporación John F. Kennedy*. Colombia: Litográficas Pabon.
- Simposios, H.-L. (6 de Junio de 2013). *Publicaciones*. Obtenido de Los Operadores Logísticos en Colombia:  
<http://www.simposioshlg.com/noticias.php#3>
- Sosa, O. M. (2014). Colombia ocupa el puesto 97 en el Índice de Desempeño Logístico de 2014. *Catálogo de Logística*, 1-3.
- Torres, R. C. (2010). Logística y Competitividad. *Revista de Logística*, 3-4.
- Velasquez Contreras, A., Mendoza Torres, M. R., Rodríguez Valbuena, L. F., & Ocampo Ferrer, E. (2008). *Administración, Diseño y Modelamiento de Cadenas de Abastecimiento*. Bogotá: Fundación Universidad Autónoma de Colombia.
- Villareal, A. (2012). *Oportunidades para el Sector Público y Privado*. México: KPMG.