

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA ESUMER

Facultad de Estudios Internacionales



EL MARCO LOGÍSTICO EN LA ALIANZA DEL PACIFICO

SARA ROLDAN MEJIA

CAROLINA PIMIENTA OCAMPO

WENDY PULGARIN PULGARIN

Medellín (Colombia)

2015

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA ESUMER

Facultad de Estudios Internacionales

EL MARCO LOGÍSTICO EN LA ALIANZA DEL PACIFICO

SARA ROLDAN MEJÍA

CAROLINA PIMIENTA OCAMPO

WENDY PULGARÍN PULGARÍN

Trabajo de investigación presentado para optar al título de Negociador Internacional

Asesor (a):

YASMIN ALEXANDRA VÁSQUEZ SUAREZ

Línea de Investigación:

Logística – Relaciones Internacionales

Medellín (Colombia)

2015

AGRADECIMIENTOS

En el largo recorrido de nuestra formación universitaria, agradecemos en primer lugar a nuestros padres por la oportunidad de mejorar nuestra calidad de educación, como una de las mayores y mejores herencias para nuestras vidas. Por otra parte a nuestros profesores que compartieron el conocimiento y experiencia para nuestro desarrollo personal y profesional.

ÍNDICE

	pág.
INTRODUCCIÓN	13
1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO	15
1.1 Antecedentes	15
1.1.1 Estado del Arte	16
1.2 Planteamiento del problema	17
1.3 Justificación	17
1.4 Objetivos	19
1.4.1 Objetivo general	19
1.4.2 Objetivos específicos	19
1.5 Marco metodológico	19
1.5.1 Método	19
1.5.2 Metodología	20
1.6 Alcances	21
2. EJECUCIÓN DEL PROYECTO	22
2.1 Desarrollo primer objetivo: desempeño logístico de los países de la alianza del pacífico	22
2.1.1 Chile	24
2.1.2 Colombia	42
2.1.3 México	64
2.1.4 Perú	81
2.2 Desarrollo segundo objetivo: variables de riesgo y desventajas logísticas	104
2.2.1 Colombia	107
2.2.2 México	127
2.2.3 Chile	133
2.2.4 Perú	140
2.3 Desarrollo tercer objetivo: variables de proyecciones logísticas y comerciales	155
2.3.1 México	157
2.3.2 Chile	168

2.3.3 Perú	186
2.3.4 Colombia	195
3. HALLAZGOS	203
3.1 Hallazgos primer objetivo: desempeño logístico de los países de la alianza del pacífico	203
3.2 Hallazgo segundo objetivo: variables de riesgo y desventajas logísticas	212
3.3 Hallazgos tercer objetivo variables de proyecciones logísticas y comerciales	220
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	227
4.1 Conclusiones	227
4.2 Recomendaciones	228
REFERENCIAS	229
ANEXOS	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

LISTA DE TABLAS

	pág.
Tabla 1. Matriz problematizadora para el primer objetivo específico	22
Tabla 2. Toneladas transportadas por Puertos, período 1996-2006 (en miles de toneladas)	34
Tabla 3. Matriz dofa desempeño logístico en Chile	41
Tabla 4. Posición obtenida por Colombia	43
Tabla 5. Calidad de la infraestructura	49
Tabla 6. Estimación de la utilización de la capacidad instalada de las sociedades portuarias regionales	53
Tabla 7. Matriz DOFA	63
Tabla 8. Comercio transfronterizo en México	64
Tabla 9. Naturaleza de los procedimientos de la exportación	65
Tabla 10. Naturaleza de los procedimientos de la importación	65
Tabla 11. Índice de competitividad global	66
Tabla 12. Puertos mexicanos: evolución de la carga en contenedores 2000 – 2007	70
Tabla 13. Plataformas logísticas propuestas	76
Tabla 14. Matriz DOFA infraestructura logística en México	78
Tabla 15. Subsectores de comunicaciones y transportes	80
Tabla 16. Desempeño logístico Perú	81
Tabla 17. Índice de desempeño logístico total por componente según país	82
Tabla 18. Descripción de la evolución de la infraestructura de transporte vial.	85
Tabla 19. Parque automotor del Perú 1980-2007	86
Tabla 20. Matriz DOFA infraestructura logística en Perú	97
Tabla 21. Cuadro comparativo de características logísticas entre los países participantes de la Alianza del Pacífico	99
Tabla 22. Matriz problematizadora para el segundo objetivo específico	105
Tabla 23. Cuadro comparativo variables de sobrecostos logísticos y de seguridad	151
Tabla 24. Matriz problematizadora tercer objetivo específico	155

Tabla 25. Total pasajeros red principal	175
Tabla 26. Toneladas totales	176
Tabla 27. Plan estratégico nacional	193
Tabla 28. Nivel de riesgo	217
Tabla 29. Finalidades de los gobiernos en el aspecto logicista en el marco de sus planes de desarrollo	221

LISTA DE GRÁFICOS

	pág.
Gráfico 1. Transporte de carga, en toneladas por modo (2009)	26
Gráfico 2. Total de carga transportada en el territorio nacional por vía férrea (Chile)	27
Gráfico 3. Participación de los diferentes puertos fluviales	30
Gráfico 4. Aeropuertos y aeródromos chilenos	31
Gráfico 5: transporte marítimo	33
Gráfico 6. Vehículos en circulación por tipo	35
Gráfico 7. Indicadores de desempeño relevantes	36
Gráfico 8. LTI 2010: Chile vs América Latina y el Caribe	40
Gráfico 9. Evolución de la posición de Colombia.	42
Gráfico 10. Competitividad	45
Gráfico 11. Competitividad Colombia	47
Gráfico 12. Red vial	50
Gráfico 13. Contratos en ejecución	50
Gráfico 14. Red férrea actual	51
Gráfico 15. Tráfico aéreo mundial de carga por kilómetro 2009	54
Gráfico 16. Posición de Colombia respecto al número de días requeridos para exportar o importar	61
Gráfico 17. México	68
Gráfico 18. Especialización económica de los principales puertos de México	71
Gráfico 19. Infraestructura aeroportuaria	72
Gráfico 20. Infraestructura ferroviaria	74
Gráfico 21. Nodos logísticos estratégicos para los que propone distintos tipos de plataforma logísticas	77
Gráfico 22. Transporte Ferroviario	89
Gráfico 23. Movimiento de cargas aéreas peruanas nacionales e internacionales entre 1980-2007	93

Gráfico 24. Costo total de la logística por región / país	116
Gráfico 25. Cadena de transporte y cadena logistica	122
Gráfico 26. Transporte, almacenacmineot y comunicaciones	123
Gráfico 27. IPP , transporte, almacenamiento y comunciaciones. 1994	124
Gráfico 28. Desempleo: transporte, almacenamiento y comunciaciones	125
Gráfico 29. Costo logístico como porcentaje del valor del producto	134
Gráfico 30. Índice doing business	203
Gráfico 31. Escalafón doing business 2012	204
Gráfico 32. Índice competitividad global 2012	205
Gráfico 33. Calidad de la infraestructura	207
Gráfico 34. Comparativo porcentajes costos logísticos	213
Gráfico 35. Nivel de riesgo	217

RESUMEN

La Alianza del Pacífico es una nueva oportunidad para que sus países participantes: Colombia, México, Chile y Perú potencialicen su desarrollo como bloque económico de la zona latinoamericana. Sin embargo es clave tener una visión integradora de todos los componentes que rodean al bloque entre ellos el aspecto logístico. El cual puede ser visto como eje y pieza estratégica para consolidar los procesos de intercambio comercial; se encuentra en juego la infraestructura, costos logísticos, seguridad en la cadena de abastecimiento, fortalezas y debilidades que pueden dar paso a oportunidades de nuevos negocios, planes de inversión extranjera directa, proyectos de desarrollo a futuro para el mejoramiento continuo al interior de cada uno de los países, que como fin último se vislumbra en la logística una herramienta de éxito y valor agregado que aporte competitividad, eficacia, eficiencia, diversificación e innovación del manejo de nuevos productos en el desarrollo de la Alianza del Pacífico.

Palabras clave: Alianza Pacífico, Logística, Bloque económico

ABSTRACT

The Pacific Alliance is a new opportunity for the participating countries to potentiate their development as an economic bloc of the Latin American area, it's a key to have an integrative vision of all components that surround the alliance; one of them is logistics. This one can be seen as a strategic piece to consolidate the process of trade. It's one game the infrastructure, logistics cost, security on the supply chain, strengths and weakness, all these factors can give new opportunities for business, foreign direct investment plans and future development inside the participating countries. That at the end can be seen as a tool for success and value added for contributing to competitiveness, effectiveness, efficiency, diversification and innovation for handling new products in the development of the alliance.

Keywords: Logistic, Pacific Alliance, Economic bloc

INTRODUCCIÓN

La era de la globalización y la interdependencia entre distintas naciones, ha llevado a que cada vez en mayores instancias se hable acerca de la integración y como esta herramienta o estrategia, incentiva a los países a la búsqueda de socios o aliados para la consolidación o la unión como bloques de fuerza en cara de enfrentar diferentes retos comerciales, de negociación, competitividad, eficacia y eficiencia para surgir y sobrevivir en el medio de grandes potencias y los diferentes bloques o grupos económicos de alcance a nivel mundial.

Colombia no siendo indiferente a esta problemática, en los últimos años ha avanzado en la negociación y firma de diferentes tratados comerciales y su adhesión a comunidades económicas con objetivos comunes como la Comunidad Andina de Naciones- CAN. En la actualidad nuestro país ha cambiado esta visión de integración y empieza a dar nuevos pasos en un proyecto de mayor alcance, aprovechando claro está el mejoramiento continuo que se ha alcanzado en el ámbito de apertura, estabilidad económica, imagen e inversión extranjera. Esta oportunidad de crecimiento ya no solo se mide a nivel local y con los países vecinos más cercanos, sino que se da un salto al proceso de integración latinoamericano.

Como consecuencia de los cambios de visión estratégica, entre los años 2011-2012 se da la iniciativa o proceso de integración regional “Alianza del Pacífico”; que se visiona como uno de los proyectos de más alta trascendencia y crecimiento en el ámbito latinoamericano, donde sus países precursores y pioneros son: Chile, Colombia, México y Perú. Los objetivos están enmarcados en la creación de un área de libre circulación de capitales, servicios, bienes y personas; al igual que profundizar en las relaciones de intercambio comercial – económico como lo es Asia y en especial la zona del Asia – Pacífico.

Por lo anterior y a las metas ambiciosas de la naciente integración latinoamericana, son distintas las áreas y facetas que deben ser evaluadas en cada uno de los países participantes intentando establecer un equilibrio y balance de fortalezas y debilidades; identificando oportunidades de mejora y de distintos negocios que permitan potencializar el atractivo e interés en la Alianza Latinoamericana. Por esta condición y mediante el estudio del trabajo de grado

descrito a continuación, se ha seleccionado el área logística para su investigación, considerándola como una de los pilares o bases fundamentales para el desarrollo de la Alianza del Pacífico.

Las diferentes variables logísticas crean un ambiente que permiten evaluar a cada país participante en su preparación a través de plataformas o nodos, adecuación y modernización de carreteras, aeropuertos, terminales marítimas, para dar cara en base a la competitividad comercial, generación de bajos costos para exportación y/o importación, seguridad en la cadena de procesos; reflejándose en última instancia en la calidad y la capacidad de infraestructura para afrontar diferentes compromisos no de manera aislada sino como “Bloque Logístico – Alianza del Pacífico”. La logística se convierte en el eslabón clave para complementar diferentes procesos de la integración, traducidos en la generación de una óptima y correcta respuesta a compromisos en tiempos de entrega, disponibilidad y rapidez de las operaciones, evidenciados en valor agregado y a la vez diferenciador ante los países competidores.

1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO

1.1 Antecedentes

En la revisión bibliográfica del tema a tratar se ha encontrado la siguiente información, adaptada como los antecedentes de nuestra investigación:

Los autores Gilberto Aranda Bustamante y Máximo Quitral Rojas .2013 en el documento “Somos Americanos” , muestran desde diferentes ámbitos los retos que tienen los países como Chile y Perú para acordar sobre sus conflictos sobre las fronteras marítimas y demás tópicos que les permitan afianzar sus relaciones frente a la Alianza del Pacífico. Por otra parte se tratan temas como el transporte internacional y actores sub-nacionales: la resurrección del Ferrocarril Transandino en Chile; al igual que cuestionamientos acerca del qué impacto tendrá el ascenso económico y político chino sobre el sistema capitalista mundial y el subsistema de relaciones internacionales. Publicado en junio de 2013 (Gilberto Aranda Bustamante, 2013)

La autora Isabel Rodríguez Arango en “Nuevas configuraciones en el Asia Pacífico y sus consecuencias para América Latina desde el APEC a la Alianza del Pacífico”; se observan las diferentes dinámicas que se pueden presentar en el desarrollo del área del libre comercio en la Cuenca del Pacífico: rivalidades y relación entre las subregiones como mediación entre grandes potencias mundiales. (., 2014)

Por su parte el autor Gonzalo Duque Escobar en “Rutas para la Alianza del Pacífico: ferrocarriles e hidro vías clave para Colombia”, resalta la importancia de la planeación estratégica como fórmula de competitividad en Colombia para llegar al Pacífico.; enfatizando en proyectos como el Ferrocarril Verde, la Hidrovía del Atrato, el Ferrocarril Cafetero, el Tren de Occidente; como estrategias que le permitan brindar eficacia y eficiencia a los sistemas de transporte en nuestro país. Publicado el 4 de abril de 2014. (Escobar)

David Pérez Rendón, en su documento “China. Un mercado que Colombia debe potencializar con la Alianza del Pacífico”, muestra las diferentes falencias con las que cuenta

nuestro país para afrontar este reto de integración. Igualmente se ve el contraste del aprovechamiento en el nivel de exportaciones por los otros integrantes de la Alianza como Perú, Chile y México han tenido en el marco de esta alianza. Segunda edición de 2013. (Rendon, 2014)

En la tesis de Julybeth del Valle Márquez Molina “Perspectivas de la Alianza del Pacífico para la generación de encadenamientos productivos regionales”, publicada en junio de 2013; se presenta la revisión y el análisis referente a las condiciones estratégicas en las que se puede llegar a convertir con la adecuada implementación de las cadenas globales de valor en los diferentes procesos de las empresas en el marco de la Alianza del Pacífico. (Molina, 2014)

1.1.1 Estado del Arte. Al obtener la información previa a la investigación, se ha encontrado que los temas tratados en su mayoría son las ventajas que puede presentar la Alianza del Pacífico; pero poco se ha obtenido acerca del tema específico a desarrollar como lo es “Desarrollo Logístico en el marco de la Alianza del Pacífico”. Por tanto la información se encuentra segmentada o muestra hechos aislados respecto al tema a tratar, es decir, el aspecto logístico como área de competitividad dentro del bloque económico de la Alianza no ha sido abordado en profundidad, Se ha encontrado información previa de proyectos para cada uno de los países pero no una línea de dirección que unifique dichos trabajos en la zona.

Si bien es cierto que el planteamiento y funcionamiento de la Alianza del Pacífico es un hecho de actualidad (solo 4 años de labores desde su inicio), se observa que se ha dado prelación a otros de los objetivos estratégicos de la integración como la circulación de personas, cooperación de diversos temas entre los países y las becas estudiantiles.

El tema logístico y de intercambio comercial se convierten en tópicos trasversales al desarrollo de la Alianza, por tanto, su investigación es pertinente como aporte a los diferentes procesos que se puedan dar en el marco de la adaptación del trabajo conjunto entre los países.

1.2 Planteamiento del problema

La naciente integración económica a nivel latinoamericano denominada Alianza del Pacífico, trae consigo diferentes retos, los cuales deben ser enfrentados por sus países participantes como lo son: Chile, Colombia, México y Perú. Una de las actividades que puede influir con mayor impacto en la competitividad, eficacia y eficiencia en las diferentes operaciones de comercio internacional entre el bloque es la logística y las variables intrínsecas a esta. Por ende es importante conocer, analizar y resaltar el comportamiento logístico de cada uno de los países, y como de una manera individual o colectiva pueden afrontar y mejorar la productividad como región, proyectando su ingreso a diferentes mercados internacionales entre ellos a Asia Pacífico.

A través de las siguientes preguntas permitirán obtener una guía sobre las diferentes problemáticas que se intentaran resolver en esta investigación, los cuales reflejaran los principales objetivos a indagar:

- ¿En que condiciones se encuentran los diferentes medios logísticos utilizados en el comercio en los países que conforman la Alianza del Pacífico?
- ¿Cómo podrían definirse las fortalezas y debilidades de mayor impacto en la logística interna de cada país integrante de la Alianza del Pacífico?
- ¿Cuáles son las condiciones principales que generan los sobrecostos logísticos en los países que conforman la Alianza del Pacífico?
- ¿Cómo podrían definirse las condiciones de mayor impacto de seguridad en la cadena logística de cada país integrante de la Alianza del Pacífico?
- ¿Cuáles son los cambios que pretenden realizar los miembros de la alianza del Pacífico que aportarían al desarrollo interno y lo convertirían en un país atractivo para inversiones externas?

1.3 Justificación

La alianza del Pacífico como bloque comercial de Sur América, es un conjunto que crea expectativas e inquietudes acerca de, si está a la altura en competencias a nivel internacional para

tratar con bloques como Asia pacifico, pero como es claro, la competitividad abarca gran variedad de aspectos a tener en cuenta para definir si está a la altura de tratados internacionales o solo es un tratado que tiene proyecciones, que a la hora de la verdad y con datos estadísticos y demostrados, solo es una ilusión que no genera ningún valor.

Por ende, se pensó en la idea de realizar una investigación de una problemática en torno a esta controversia, pero por razones claras abarcar la investigación a grandes rasgos y teniendo en cuenta las diversas variables que esta arraiga, se denoto una con gran valor que atrae y complementa los resultados en las demás, como lo es la logística de la alianza del pacifico.

La logística como punto estratégico para el desarrollo de una economía industrializada con resultados óptimos a nivel global, es una variable de gran aporte para la justificación de si la alianza del pacifico cumple o no las expectativas y objetivos con los cuales esta fue pensada. Por lo tanto y como directamente implicados en apreciar en los desarrollos económicos los progresos o retrocesos que tienen la alianza del pacifico, se investigo acerca de esta en los países que la integran, como lo son Colombia, Perú, Chile y México, economías de América del Sur que buscan con este bloque esclarecer su intervención en la economía mundial.

Con la información recolectada en la investigación, en la cual se planea desarrollar en función de la pregunta problematizadora, que a grandes rasgos responde a que tan aptos son los países que conforman esta alianza en función de aspectos logísticos y en comparación a bloques comerciales como Asia pacifico, que claro es un punto de referencia esclarecidamente bastante elevado, pero que define las diferentes situaciones por las que está pasando las distintas variables que conforman el desarrollo de una economía a nivel mundial y esclarece que tan productiva está en el mismo ámbito de comparación.

La información tenida en cuenta en el proyecto investigativo no es dirigida a personas que consideran relevante conocer a ciencia cierta y sin brechas de propiedad que tergiversen información para ganancias propias, planeen ampliar un horizonte de posibilidades, aportar a la solución y amplio uso de los resultados que se generen de la investigación e incluso consideren que los planes de acción aquí presentados u otros aportados gracias a la información recolectada

sean un aporte claro para progresar dentro de la misma alianza e invertir o considerar operable la situación presente y generar un cambio significativo para deslumbrar conocimientos y acciones a desarrollos y sentido de pertenencia a nivel mundial.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general. Indagar el nivel de desarrollo en el ámbito logístico entre los países de la Alianza del Pacífico y su incidencia para la competitividad y productividad dentro de sus intercambios comerciales.

1.4.2 Objetivos específicos.

- Establecer a través del estudio de diferentes variables e índices el estado actual de los países participantes de la Alianza del Pacífico en el área logística.
- Determinar los posibles riesgos y desventajas en los que se encuentran los diferentes países miembros de la Alianza del Pacífico en el aspecto logístico.
- Identificar cambios y oportunidades logísticas que impulsen a las naciones que integran la Alianza del Pacífico a un desarrollo económico interno y atracción como bloque comercial para el resto del mundo.

1.5 Marco metodológico

1.5.1 Método. Como fue planteado con anterioridad la investigación consta de aspectos logísticos que demuestren la viabilidad de la creación y puesta en acción de los aspectos en relación al desarrollo y operación de la alianza del pacífico a nivel interno tanto de latino américa como de los países involucrados directamente (Colombia, Perú, México, Chile), como de los posibles competidores como bloque de la alianza.

Por consiguiente se perfiló la categoría de estudio que se debe tratar para el desarrollo y recolección de información a nivel logístico con respecto al estudio que se planea realizar. Con la imposibilidad de esclarecer cual aspecto traería mayor claridad a la investigación y lectores interesados en acceder a la información presentada en dicho proyecto investigativo, se decidió

abarcó tres categorías de estudio claves para adquirir información, darla a conocer y mostrar resultados argumentados con información cualitativa y cuantitativa del asunto; por lo cual se tomaron las categorías de investigación explorativa, descriptiva y explicativa, con la finalidad de suplir necesidad información en relación a la problemática logística de la alianza del pacífico y lo que esta implica en un entorno interno y mundial.

Se decidió realizar la investigación con estas fuentes de recopilación de información puesto que por medio de la exploración perfilada y minuciosa se puede describir situación y dar explicaciones a hipótesis personales formuladas y solución a dudas que la gran mayoría considera en torno a la alianza tratada en dicha investigación.

1.5.2 Metodología. Claramente el alcance de la investigación no podía ser demasiado amplio, puesto que se tornaría repetitivo e incluso obsoleto por la complejidad de la información y extensión de datos que posiblemente se alejen de la investigación u objetivo con el cual se planteó la investigación. Por lo anterior se perfiló la investigación en torno al tema de la alianza del pacífico en relación al aspecto logístico y en comparación de los mismo países que la conforman, sus problemáticas internas y confrontada con la información del bloque de Asia pacífico, lo que daría pie a una apreciación general de la condición en la que se encuentra el bloque relativo de estudio y su viabilidad a ojos mundiales y sus posibles soluciones a problemáticas tolerables y tratables a nivel interno con mirar a propagarse a nivel del bloque y generando resultados internos y a nivel mundial.

La investigación partiría en torno a 3 objetivos específicos esclareciendo en general como se mencionó anteriormente, primordialmente el estado actual de los países que conforman la alianza del pacífico, para reconocer que aspectos pueden ser gestionados para mejorar e implementar planes de acción para apalancar avances de manera interna de manera separada y luego conjuntamente. El segundo parámetro a tener en cuenta dentro de los objetivos de investigación son los riesgos y ventajas que la situación anterior plantea y a mayores rasgos espaciales y mayor explicación cualitativa y cuantitativa se puede abarcar la situación de cada país del bloque comercial y como último aspecto a tener en cuenta para definir en qué

condiciones se encuentra el bloque económico, posibles soluciones mediante planes de acción, fortalezas y debilidades antes y durante el proceso.

Las fuentes al ser un tema relativamente novedoso un campo amplio dentro de la internet, puesto que es donde se encuentra la información más actualizada, foros en cuestión a temas relacionados, artículos en revistas y periódicos, blogs donde se discutan y compartas dichos temas relacionados, documentos en la red donde se recopile información complementaria para definir aspectos relevantes y enlazados con la productividad logística de la alianza del pacifico, incluso las mismas encuestas que se realizan a personas conocedoras del tema y que les concierne la situación y pueden discutir acerca de estas.

1.6 Alcances

El proyecto de investigación mostrado a continuación pretende tratar diversas variables correspondientes al desarrollo logístico de cada uno de los países que conforman la Alianza del Pacifico (Chile, Colombia, México , Perú), con el fin de diagnosticar como unidad la generación de información en red que permita avanzar en la toma de decisiones de impacto para la naciente integración económica en el ámbito logístico, obteniendo un comparativo de las principales fortalezas y debilidades como competidores ante grandes potencias comerciales como lo es el Asia Pacifico.

La información presentada con respecto a la problemática o asunto del proyecto se enmarca y ambienta en un lapso de tiempo aproximado de cinco (5) años atrás, teniendo en cuenta datos incluso de años anteriores a la conformación de la Alianza con el objetivo de retomar información específica para generar mayores y amplias proyecciones, recomendaciones y análisis de temas concretos tratados en el desarrollo del proyecto

2. EJECUCIÓN DEL PROYECTO

2.1 Desarrollo primer objetivo: desempeño logístico de los países de la alianza del pacifico

Tabla 1. Matriz problematizadora para el primer objetivo específico

Pregunta de investigación	Están los países de la alianza del pacifico preparados para afrontar de manera productiva tratados y alianzas comerciales con el resto del mundo en el campo logístico?						
Objetivo de investigación	Indagar el nivel de desarrollo en el ámbito logístico entre los países de la Alianza del Pacifico y su incidencia para la competitividad y productividad dentro de sus intercambios comerciales.						
Objetivos específicos	Preguntas sistematizadoras	Unidades de análisis			Método	Estrategia	Instrumento de recolección de información
		Primer orden	Segundo orden	Tercer orden			
Establecer a través del estudio de diferentes variables e índices el estado actual de los países participantes de la Alianza del Pacifico en el área logística.	¿En que condiciones se encuentran los diferentes medios logísticos utilizados en el comercio en los países que conforman la Alianza del pacifico?	Factores claves de la Infraestructura	Transporte Marítimo	Principales Corredores Marítimos	Investigación	Recolección y análisis de datos	Folletos, Documentos e investigaciones publicados en diferentes libros e Internet
			Transporte Aéreo	Principales corredores aéreos			
			Transporte Terrestre	Principales corredores terrestres			
			Transporte Ferrovial	Principales corredores multimodales			
			Infraestructura	Características generales y puntos específicos de la infraestructura logística			
			Principales puertos y	Principales elementos logísticos en los aeropuertos y puertos			

Pregunta de investigación	Están los países de la alianza del pacifico preparados para afrontar de manera productiva tratados y alianzas comerciales con el resto del mundo en el campo logístico?						
¿Cómo podrían definirse las fortalezas y debilidades de mayor impacto en la logística interna de cada país integrante de la Alianza del Pacifico?	Análisis DOFA	aeropuertos	Identificación de Debilidades	Identificación de puntos frágiles	Investigación	Recolección y análisis de datos	Folletos, Documentos e investigaciones publicados en diferentes libros e Internet
¿Qué resultados se obtienen al comparar en el campo de desempeño logístico a los países de la alianza del pacífico?	Índices de Competitividad	Índice de Competitividad y Desempeño Logístico de los Países de la Alianza del Pacifico	Comparativo de los dos últimos años del Índice			Recolección y análisis de datos	Folletos, Documentos e investigaciones publicados en diferentes libros e Internet
		Índice Doing Bussiness de los países de la Alianza del Pacifico	Comparativo de los dos últimos años del Índice				

Fuente: Universidad de Medellín

2.1.1 Chile.

DESEMPEÑO LOGÍSTICO

Chile es un país que especializa su producción por zonas, lo que permite que tanto el transporte férreo como el cabotaje tomen importancia en el transporte de mercancías al interior del país y en el comercio internacional. La infraestructura se adecua a cada centro productivo y permite que insumos para bienes de exportación lleguen a cada industria, así como la salida del producto terminado por vía marítima, constituyéndose esta como el principal modo de transporte para el comercio exterior.

Las perspectivas de la infraestructura logística en el país sudamericano son grandes, ya que busca acompañar su dinámica comercial con una estructura logística suficiente para el manejo de la carga en el comercio exterior. Chile proyecta la construcción de un segundo eje vial, que bordea la costa pacífica en paralelo a la vía longitudinal. Así como, la interconexión cada vez más amplia entre los modos de transporte por medio de la construcción de dobles calzadas, creación de puentes, bypass, mantenimiento y ampliación de sus vías regionales, provinciales y comunales. (Legiscomex, 2012)

A pesar de los intentos, el desarrollo de esta industria ha sido muy vertiginoso en los últimos años (representa el 8,23% del PIB ,2014), pero bastante poco orgánico. Se ha crecido con mucho recurso humano, pero con poco aporte tecnológico, especialmente en lo que se refiere a la logística de los centros de distribución (CD) y del transporte, situación que está muy relacionada con el cada vez más creciente tamaño del mercado local.

A esto se suma un amplio retraso en materia aduanera, ya que cuando las mercaderías ingresan tienen que pasar por varios procesos, lo que encarece el sistema.

También se tiene el déficit en materia de planificación de la distribución. La sistematización, en este caso, debe ser a largo plazo, con polígonos más grandes, capaces de soportar una operación de primer nivel.

Por otra parte, en el forwarding se ha dejado de lado la tramitación electrónica, y esto ha posicionado a Chile entre los más deficientes de Latinoamérica.

Además, podemos ver que los servicios que presta actualmente el Aeropuerto de Santiago son deficientes, tanto en el área de importación como de exportación, lo que se ha transformado en un dolor de cabeza para los operadores internacionales de carga.

En materia de operaciones portuarias, el nivel de infraestructura y de servicios es hoy de clase mundial.

Un ejemplo de su eficiencia es operar al interior de ciudades como Valparaíso o Antofagasta, estas ciudades requieren de altos grados de eficiencia debido a que son ciudades que representan un reto gracias a su geografía y a sus especiales condiciones en su relieve las cuales generan ciertas limitaciones de espacio.,

En cuanto al rol del estado; Es importante que no solamente tome las riendas de control en el aspecto logístico, también se deben concretar los compromisos establecidos; el problema es que muchas veces se producen cambios al interior de cada ministerio se presentan proyectos y se aprueban pero no se realizan. No hay continuidad en el tiempo y se generan problemas de comunicación y coordinación. ((ALOG))

TRANSPORTE EN CIFRAS

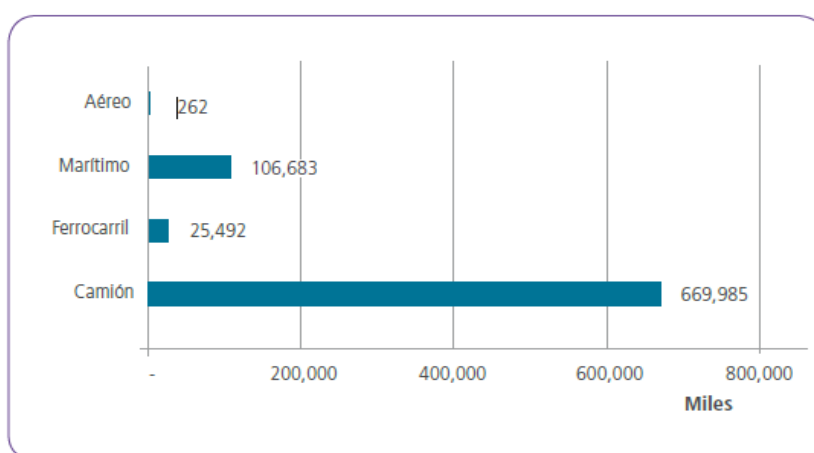
- El transporte aporta un 7% del producto interno bruto.
- Las actividades de transporte utilizan el 25% de la energía total consumida en Chile.
- El transporte es la mayor fuente de emisiones de CO2 en Chile. Aproximadamente el 36% de las emisiones totales se deben al consumo de energía del sector transporte. Para el año 2020 las emisiones podrían cuadruplicarse si no se toman medidas de mitigación.
- Los camiones son el principal modo de transporte de mercancías, tanto a nivel nacional e internacional.

“La tabla a continuación representa en toneladas la participación de los diferentes medios de transporte, observamos que el transporte por medio de camiones es quien mayor nivel de participación tiene, seguido por el transporte marítimo”.

Gráfico 1. Transporte de carga, en toneladas por modo (2009)

Tabla 3-1: Transporte de carga, en toneladas por modo (2009)⁷

Camión	Tren	Marítimo	Aéreo
669.984.892	25.492.418	106.683.050	262.053



Tomado de: (Investigación en Transporte en Chile: Áreas de investigación y capacidades. Informe de estado del arte)

TRANSPORTE DE FERROVIAS

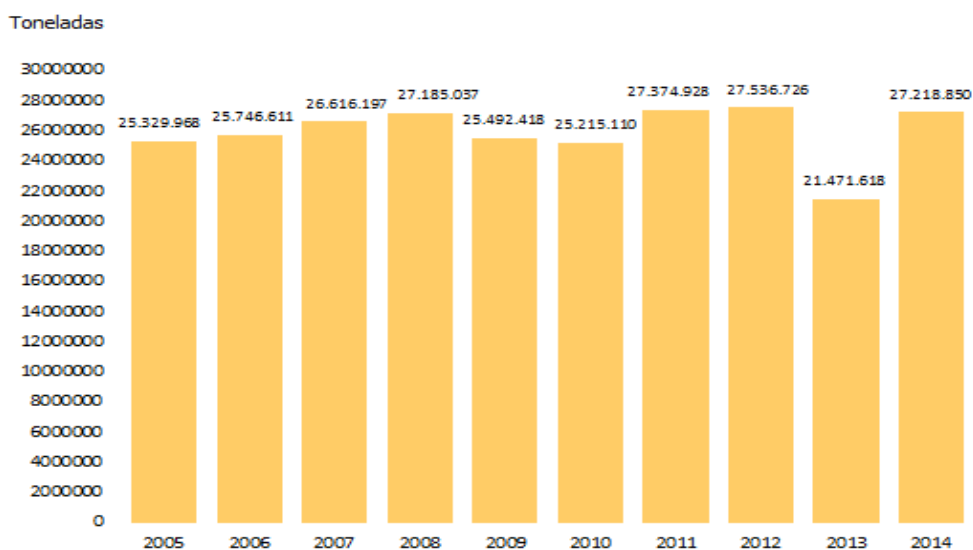
El transporte por ferrocarril en Chile comenzó a operar a mediados del siglo XIX. Hoy en día, las líneas de ferrocarriles van desde la segunda región del país hasta la décima región (desde Antofagasta a Puerto Montt). En el pasado, operaban cuatro servicios de trenes internacionales: dos de ellos estuvieron en funcionamiento hasta el año 2005 y conectaban el norte de Chile con la capital de Bolivia. En 2010, la Compañía de Ferrocarriles del Estado (EFE) comenzó la reparación de la sección chilena del FCALP (Ferrocarril Arica La Paz), la que se completó en 2012.

Otro de los servicios iba de la segunda región de Chile, al norte de Argentina y era utilizado principalmente para movilizar bienes hacia el puerto chileno de Mejillones. Este servicio funcionó entre 1943 y 1990 para uso de carga y pasajeros. En 2009 este servicio de trenes se reactivó, para el uso principalmente del transporte de carga.

Entre 1910 y 1984, existió un corredor bi-oceánico que unía la ciudad chilena de Los Andes y la ciudad Argentina de Mendoza se denominó Tren transandino, el cual detuvo sus operaciones debido a una serie de avalanchas presentadas en ambos países los cuales ocasionaron un deterioro en las vías. (Investigación en Transporte en Chile: Áreas de investigación y capacidades. Informe de estado del arte)

“La siguiente tabla muestra la cantidad de toneladas transportadas por vías férreas desde el año 2005 hasta el año 2014, podemos observar que en términos generales este índice ha sido muy parejo y sin variaciones significativas, aunque para el 2013 se tuvo una caída notoria la cual se debió a los efectos que tuvo la crisis europea en muchos sectores de la economía chilena”

Gráfico 2. Total de carga transportada en el territorio nacional por vía férrea (Chile)



Este indicador representa el total de carga transportada en el territorio nacional por vía férrea. (Chile)

En el 2012, el ingreso de mercancía al país por vía férrea totalizó 870.383 toneladas (Ton), que se registraron por la avanzada fronteriza Ollague – FFCC, frontera con Bolivia, en tanto que la salida totalizó 127.652 Ton por la misma vía, según la Aduana de Chile.

La participación del transporte férreo en el comercio internacional no alcanza el 1%, pero la movilización de mercancías al interior del país, hacia los puertos y como complemento al transporte carretero es muy importante, en el 2007 según la Aduana de Chile se movilizó por esta vía 27,3 millones Ton. (Legiscomex, 2012)

Actualmente, Fepasa es la empresa férrea de carga más grande de Chile y cuenta 1.729 kilómetros (km) de vías que conectan el centro del país desde la región de Valparaíso, específicamente, La Calera (provincia de Quillota) hasta Puerto Montt, ubicado al sur en la región de Los Lagos, provincia de Llanquihue. Adicionalmente, tiene conexiones hacia los centros de producción de celulosa, cobre, cereales y químicos. Cuenta con 89 locomotoras y más de 3.000 vagones o carros para carga general, volumétrica, sustancias peligrosas, químicos y combustibles, entre otros.

Los principales clientes y los tipos de carga que moviliza son: KDM, residuos sólidos; Celulosa Arauco y Constitución, celulosa; Coldeco División Andina, concentrado de cobre; Sitrans, contenedores de carga general; Anglo American, cobre metálico; Masisa, Forestal Valdivia, Aserraderos Arauco, rollizos y trozos; Lafarge, cemento a granel y CCU, arroz, malta y ensacados agrícolas, entre otros. Las rutas que utiliza son desde los centros de producción hasta la entrega final de la carga, ya sea en el puerto u otro punto.

Transap opera la red de EFE de la ciudad de Rancagua (provincia de Chachapoal) hacia el puerto San Antonio y desde la Laja (Planta Laja Santa Fé) a los puertos de Lirquen, Talcahuano y Coronel. Por la primera ruta transporta ácido sulfúrico de la empresa Coldeco y por la segunda, celulosa de la empresa CMPC. (Legiscomex, 2012)

Ferrenor tiene vías propias entre La Calera e Iquique, las rutas más importantes son: El Melón y La Calera, donde opera la empresa Cemento Melón que le paga peaje a este porteador,

el producto que transporta es caliza de cemento; Mina los Colorados al Puerto de Guacolda (Huasco), mineral de hierro; Codelco a Charañal, cátodos, petróleo y ácido sulfúrico, y Socompa a Augusta Victoria, que conecta con la red de Ferrocarriles Antofagasta Bolivia (FCAB), entre otros.

Cuenta con 28 locomotoras de línea, 12 locomotoras de maniobras, 188 tolvas para transporte de minerales de hierro, 150 cajones para transporte de minerales, 220 bodegas cerradas para carga general y 140 carros estanque y misceláneos.

FCAB es una red vial internacional que conecta la región de Antofagasta con Bolivia, las rutas que predominan son, de Antofagasta a Ollague, frontera con Bolivia, que transporta cobre, ácido sulfúrico, cátodos, ánodos y granos. Otras vías son Chuquicamata a Mejillones y Antofagasta a La Negra. Tiene 50 locomotoras diésel, una flota de vagones para carga sólida, líquida, a granel y envasados, carros planos, carros bodega y carros portacátodos. (Legiscomex, 2012)

CABOTAJE

El transporte por las vías fluviales de Chile, se realiza en todo el país y se utiliza para productos que tienen medidas extra dimensionadas, por estas características existen naves especializadas para cada tipo de carga, petrolera, granelera, gasera, carguera, con tanque químico y para contenedores, entre otras.

El cabotaje se utiliza al igual que el modo férreo para trasladar carga al interior del país, donde Chile cuenta con 35 naves para la operación, y en la región zona sur austral, con 118 naves, entre estas 25 barcazas, 15 transbordadoras y 7 para contenedores Roll On Roll Off, según la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (Directemar).

Las rutas que se destacan son Talcahuano a puertos de Guacolda y Guayacán, donde se transporta hierro de la siderúrgica Huachipato; San Antonio y Mejillones, ácido sulfúrico; Isla Gualero y Talcahuano, caliza de cemento; Talcahuano a otros puertos como Lirquen y Coronel,

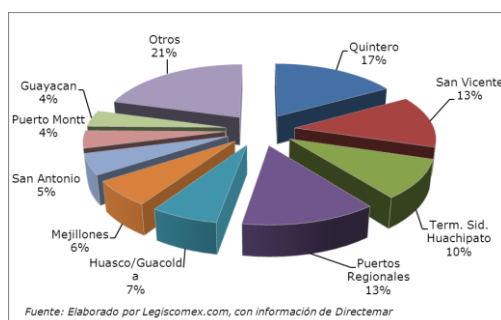
combustibles de las refinerías Concón y Petrox, y entre Puerto Patillos y los puertos de San Antonio, San Vicente y Montt, que llevan la producción nacional de sal de sur de Iquique.

Otros productos que se manejan vía cabotaje son hierro, salitre, nitratos, carbón, harinas, harina de pescado, como carga a granel sólida; petróleo crudo, diésel, bunker, gasolina, gas licuado, aceites y grasa lubricantes, gas oíl, metanol, dentro del granel líquido; máquinas y vehículos, como carga general.

En el 2012, por cabotaje se transportaron 25,2 millones Ton el puerto que más se destacó fue Quintero, que participó con el 17% dentro del total, al movilizar 4,4 millones Ton; seguido por San Vicente, con el 13%, equivalente a 3,3 millones Ton; Terminal Siderúrgica de Huachipato, con el 10% y 2,5 millones Ton; Huasco/Guacolda, con el 7%, correspondiente a 1,7 millones Ton, y Mejillones, con el 6%, 1,6 millones Ton.

Los puertos regionales como Calbuco, Quellón, Chaitén, entre otros, también sobresalen, al manejar 3,3 millones Ton, igual a una participación del 13%. El tipo de carga que predominó en estos terminales fue general, mientras que en los otros puertos la carga líquida, combustibles y petróleo, fue la que concentró el flujo movilizadado por vía Cabotaje, con el 50%. (Legiscomex, 2012)

Gráfico 3. Participación de los diferentes puertos fluviales



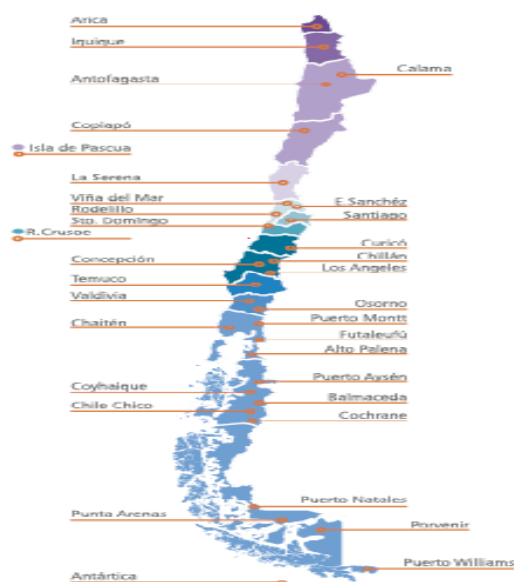
Tomado de: (Legiscomex, 2012)

TRANSPORTE AÉREO

De acuerdo con la Dirección General de Aeronáutica Civil, DGAC, Chile cuenta con 7 aeropuertos para las operaciones internacionales, 28 aeropuertos administrados por la DGAC, de 38 aeródromos privados de uso público, 198 aeródromos privados, 6 campos de aviación militar y 53 aeródromos públicos gestionados por otras instituciones.

Debido a la larga y estrecha geografía de Chile, el transporte aéreo es esencial para tener conexiones rápidas, eficientes y fiables en el interior del país. La capital, Santiago, se encuentra a 2.050 kilómetros de distancia desde Arica hacia el norte, y 2.180 kilómetros de Punta Arenas hacia el sur, y 3.750 kilómetros de Isla de Pascua. Lo anterior, hace que el transporte aéreo sea vital para las conexiones internas de 9 millones de habitantes que viven fuera de la capital. (Investigación en Transporte en Chile: Áreas de investigación y capacidades. Informe de estado del arte)

Gráfico 4. Aeropuertos y aeródromos chilenos



Aeropuerto y aeródromos Chilenos (Investigación en Transporte en Chile: Áreas de investigación y capacidades. Informe de estado del arte)

El transporte aéreo proporciona conexiones clave para los mercados globales para las empresas chilenas y un mejor acceso a Chile para los turistas de todo el mundo. Hay una veintena de líneas aéreas internacionales que operan desde Chile a más de treinta destinos de todo el mundo. En 2008, el transporte aéreo en Chile, transportó 9,7 millones de pasajeros, un 50,9% de ellos correspondieron al tráfico internacional. Por otro lado, el tráfico nacional creció un 16,5% entre 2008 y 2009.

En Chile, se han construido diversos tipos de aeronaves a lo largo de la historia. Desde la década de 1950, se han realizado esfuerzos importantes para desarrollar la industria de la aviación por FANAERO, Empresa Nacional de Aeronáutica, que más tarde se convirtió en ENAER, y que sigue funcionando hasta hoy. Se han construido aviones completos, como el Pillán, Ñamcú y el Pillán Turbo. Además de estar en funcionamiento en la Escuela de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, FACH, el Pillán se ha exportado a muchos países, incluyendo España, Panamá, El Salvador y Paraguay, entre otros. ENAER también participa en la construcción de los componentes de las aeronaves utilizadas en los aviones fabricados por la Compañía Aeronáutica brasileña-EMBRAER-y aviones españoles CASA, la compañía más antigua de la industria aeroespacial española. Al mismo tiempo, ENAER fabrica estructuras de aviones y piezas aeronáuticas. (Investigación en Transporte en Chile: Áreas de investigación y capacidades. Informe de estado del arte)

Aeropuertos

Las operaciones de transporte aéreo de carga corresponden al 1% dentro del total movilizado en el comercio exterior, donde cinco aeropuertos movilizaron estos volúmenes. Para el 2012, manejaron 287.230 Ton; donde el 58% fueron exportaciones, con 166.442 Ton y el 42%, importaciones con 120.788 Ton. Se destacaron en su orden los aeropuertos de Santiago, Iquique, Isla Pascua, Antofagasta y Punta Arenas

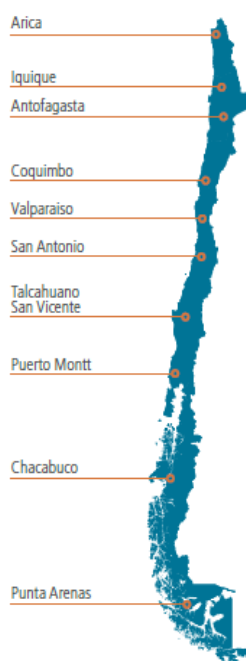
Durante el 2012, el aeropuerto que más participación tuvo en las exportaciones chilenas fue Santiago al movilizar 159.076 Ton. Le siguieron Iquique, con 6.982 Ton; Isla Pascua, con 149 Ton; Punta Arenas, con 133 Ton, y Antofagasta, con 102 Ton. (Legiscomex, 2012)

TRANSPORTE MARÍTIMO

Chile tiene 6.435 kilómetros de la costa continental. Los principales puertos de Chile se muestran en la siguiente figura. Los más importantes son San Antonio y Valparaíso, ambos ubicados en la quinta región de Valparaíso.

Gráfico 5: transporte marítimo

Figura 3-2: Principales puertos de Chile



Tomado de: (Investigación en Transporte en Chile: Areas de investigación y capacidades. Informe de estado del arte)

Con la excepción de Santiago, todas las regiones de Chile tienen terminales marinos de envergadura, administrados por el Estado y por empresas privadas.

Estadísticas de la Comisión Económica para América Latina, CEPAL, sitúan a Chile, junto con Colombia, en el cuarto lugar entre los puertos más activos en la región, detrás de Brasil, México y Argentina.

El desarrollo alcanzado por el país y sus proyecciones para los próximos años entregan al sector marítimo portuario un papel clave en la competitividad de Chile en relación con la creciente apertura de los mercados mundiales. El transporte marítimo transporta cerca del 90%

del comercio exterior y su crecimiento proyectado para los próximos diez años, indica que los volúmenes de carga se duplicarán.

Los tipos de carga transportada a través de los puertos de Chile es muy diverso, con una preponderancia de graneles sólidos, principalmente de cobre y la madera,

Tabla 2. Toneladas transportadas por Puertos, período 1996-2006 (en miles de toneladas)

Tipo de Carga	1996	2001	2006
Carga general	10,9	13,7	18,7
Refrigerada	1,9	2,4	3,7
Granel sólido	32,2	25,8	31,1
Granel líquido	7,7	10,5	21,6
Zonas de tránsito o libres de impuesto	2,4	1,5	2,4
Total General	55	53,9	77,4
Carga en contenedores	7,9	12,2	23,1
Carga suelta	15,1	17,6	24,8

(Investigación en Transporte en Chile: Áreas de investigación y capacidades. Informe de estado del arte)

El cabotaje está vinculado a las necesidades de conectividad y transporte con fines turísticos. También en términos de importancia económica y geopolítica, el transporte nacional de pasajeros tiene un papel fundamental en las regiones del sur de Chile, ya que es el único medio por el cual se puede conectar la undécima región de Aysén y la duodécima región de Magallanes, ubicadas en el extremo sur del país, con el resto del continente. (Investigación en Transporte en Chile: Áreas de investigación y capacidades. Informe de estado del arte)

Puertos

Chile cuenta con 37 puertos, 15 puertos regionales, 16 terminales marítimos principales estatales, 66 terminales marítimos principales privados, 8 terminales secundarios de servicio nacional estatal, 8 terminales secundarios de servicio nacional privados, 34 terminales secundarios de servicio regional estatal, 6 terminales secundarios de servicio regional privados,

25 muelles, 16 ramplas, 218 instalaciones estatales (atracaderos, muelles, malecones y ramplas) y 40 instalaciones y facilidades locales privadas, según Directemar.

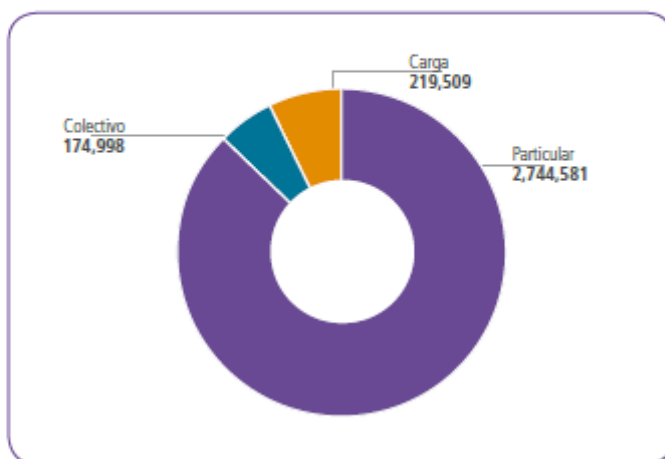
Así, el país se conecta con las costas occidentales de Norteamérica, Centroamérica y Sudamérica, y con el oriente asiático. Al mismo tiempo se intercomunica con Europa, a través del Canal de Panamá. (Legiscomex, 2012)

TRANSPORTE TERRESTRE

De acuerdo con la Asociación Nacional Automotriz de Chile, ANAC, entre 1990 y 2010 el número de vehículos en circulación se ha triplicado, lo que resulta en una tasa de motorización de 6,1 personas por vehículo. Pasando de un total de 960 mil vehículos en 1990, a 2,8 millones en 2010. La cifra crece junto con el PIB per cápita en el país, que también se ha triplicado en el mismo período.

Gráfico 6. Vehículos en circulación por tipo

Tipo de vehículo	Público	Carga	Privado
Total	174.998	219.509	2.744.581
%	6%	7%	87%



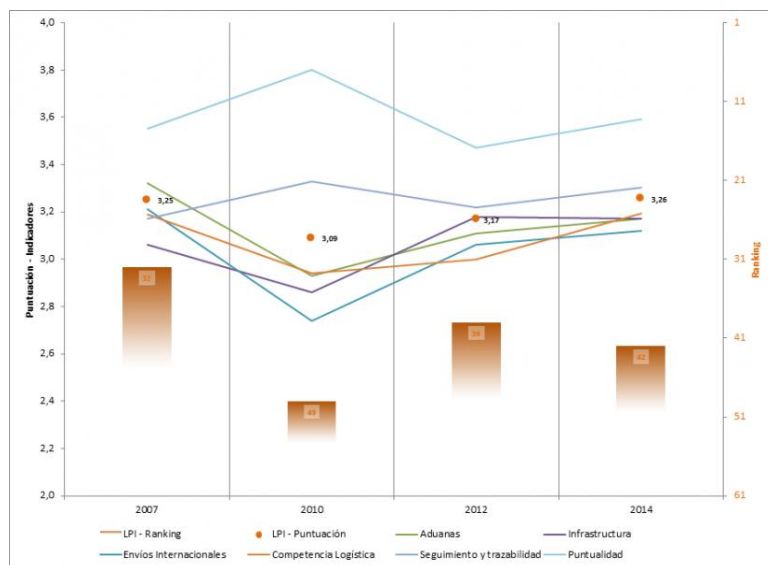
(Investigación en Transporte en Chile: Áreas de investigación y capacidades. Informe de estado del arte)

Vías

Existen 4 carreteras denominadas longitudinales, ya que se extiende a largos trazados, permitiendo llegar a cualquier destino. Entre ellas están la ruta 5 Panamericana, que es una ruta longitudinal que se extiende desde el límite con Perú y Arica, en el extremo norte de Chile, hasta Quellón, al sur del país, en el archipiélago de Chiloé, atravesando las ciudades más importantes del territorio. Es una vía de comunicación rápida y segura, con variados servicios en distintos puntos de la carretera.

La carretera Austral (o ruta 7), con algunos tramos todavía en construcción, se extiende desde Puerto Montt hasta Villa O'Higgins, aunque hay proyectos para extenderla hasta la ciudad de Punta Arenas. En la actualidad, por las condiciones topográficas, parte de este trayecto se hace por territorio argentino, pero cuando esté finalizada la carretera recorrerá más de 1.000 kilómetros pasando por paisajes patagónicos de singular belleza, siendo uno de los más hermosos parajes del mundo.

Gráfico 7. Indicadores de desempeño relevantes



(Banco Mundial)

ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO

El puntaje general del Índice de Desempeño Logístico refleja las percepciones de la logística de un país basadas en la eficiencia del proceso del despacho de aduana, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, la facilidad de acordar embarques a precios competitivos, la calidad de los servicios logísticos, la capacidad de seguir y rastrear los envíos, y la frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado. El índice varía entre 1 y 5, donde el puntaje más alto representa un mejor desempeño. Los datos proceden de las encuestas del Índice de Desempeño Logístico realizadas por el Banco Mundial, en asociación con instituciones académicas e internacionales, compañías privadas e individuos involucrados en la logística internacional. (Banco Mundial)
CHILE (2014): 3.26 En constante crecimiento durante los últimos 3 años (Banco Mundial)

ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD MUNDIAL

Chile ocupa el lugar 33 de 142 países con un puntaje de 4,60 de un máximo de 7
Requerimientos Básicos: Ocupa el lugar 29 con un puntaje de 5.44 de un máximo de 7

- **INFRAESTRUCTURA**: Ocupa el lugar 49 con una calificación 4.56

Potenciadores de eficiencia: Ocupa el lugar 29 con un puntaje de 4.68 de un máximo de 7

- **Preparación tecnológica**: Ocupa el lugar 42 con un puntaje de 4.59
- **Tamaño del mercado**: Ocupa el lugar 41 con un puntaje de 4.50

Factores de innovación y sofisticación: Ocupa el lugar 49 con un puntaje de 3.88

- **Innovación**: Ocupa el lugar 48 con un puntaje de 3.54 (Banco Mundial)

Chile - índice de competitividad mundial (2014)

Chile ocupa el puesto 33, sigue siendo la economía más competitiva de América Latina, con un perfil muy estable. El país continúa acumulando sus activos tradicionales, que están relacionados con una fuerte estructura institucional con bajos niveles de corrupción y un gobierno eficiente ; sólida estabilidad macroeconómica con bajos niveles de déficit público y deuda pública y los mercados eficientes. (WEF Global Competitiveness Report, 2014)

Infraestructura

- Calidad de la infraestructura genera: 1 Puntuación de 4.7 Puesto 50
- Calidad de carreteras: Puntuación 5,1 Puesto 31
- Calidad de la infraestructura ferroviaria: Puntuación 2.5 Puesto 73
- Calidad de infraestructura portuaria : Puntuación 5,0 Puesto 35
- Calidad de la infraestructura de transporte aéreo: Puntuación. 5,0 Puesto 45

El tamaño del mercado

- Índice Interno tamaño del mercado, 1-7 (mejor) : puntuación 4,3 Puesto 41
- Índice tamaño del mercado de Relaciones Exteriores, 1-7 (mejor) * Puntuación 5.0 Puesto 45
- PIB (PPP \$ miles de millones) * 334.8 Puesto 42
- Las exportaciones como porcentaje del PIB * 32.5 Puesto 89

La sofisticación de negocios

- Cantidad proveedor local :Puntuación 4.5 Puesto 81
- Calidad del proveedor local: Puntuación 4.8 Puesto 43
- Estado de desarrollo de clúster :Puntuación 3.9 .Puesto 61
- La naturaleza de la ventaja competitiva :Puntuación 3.5 Puesto 68
- Amplitud cadena 11.05 Valor :Puntuación 4.0 Puesto 49
- Control de la distribución internacional Puntuación 4,3 Puesto 48
- Producción proceso de sofisticación Puntuación 4.3 Puesto 42
- Alcance de comercialización Puntuación 4.8 Puesto 36
- La disposición a delegar autoridad Puntuación 3.7Puesto 73

(WEF Global Competitiveness Report, 2014)

¿CUÁN BUENA ES LA LOGÍSTICA EN CHILE?

En un mercado global, el desafío es mover los bienes rápidamente, en forma confiable y barata. Los países que consigan hacer esto pueden lograr ventajas y posibilitar que sus empresas

sean más competitivas. En este sentido, este Índice reconoce la importancia de una Logística eficiente para el comercio internacional. En efecto, el Banco Mundial relaciona el desempeño logístico con la expansión de los negocios, la diversificación de las exportaciones, la capacidad para atraer inversiones extranjeras y el crecimiento de la economía.

En América Latina y El Caribe, un punto débil de importancia es la calidad de la infraestructura física, es decir, puertos, aeropuertos y carreteras. Esto, combinado con la lejanía de los centros de manufactura, hace que los Lead Times sean elevados, en comparación a los países de América del Norte y Europa. (ONE TOUCH)

Las asignaturas pendientes de Chile

Para pasar al grupo de los Top 10, Chile debe superar algunos desafíos logísticos, como:

- Mejorar la infraestructura física, aumentando la capacidad de procesamiento de carga en puertos y aeropuertos, a la vez que se incrementan los accesos por carretera.
- Aumentar la fiabilidad de las entregas, tanto nacionales como internacionales. Algún día, "hacer las cosas a la chilena" significará hacer las cosas bien, una y otra vez, con entregas completas y a tiempo. Algún día, la carga proveniente de Chile debiera ir rodeada de un halo de prestigio por la eficiencia y cumplimiento logísticos.
- Incorporar la trazabilidad a los procesos logísticos, no sólo en los productos alimentarios. La visibilidad de la carga en todo momento, con información compartida entre proveedores, intermediarios y clientes, es una asignatura aún pendiente, con honrosas excepciones. Un cliente, en cualquier parte del mundo, debiera poder saber dónde está su carga. Lo mismo para un cliente en Chile, que importa productos desde cualquier parte del mundo.
- Gestionar mejor los inventarios, balanceando de mejor forma las necesidades de la demanda con la capacidad de la oferta. Reducir los quiebres de stock, mejorando los niveles de servicio. Aumentar la rotación. Eliminar las mermas. Reducir el stock sin movimiento. Mejorar el mix. La optimización de los inventarios incide en el capital de trabajo; el aumento de la rotación incide en la rentabilidad, y ambos en la sustentabilidad de las empresas chilenas en el concierto mundial.

- Sincronizar la Logística de Entrada con la de Salida, aumentando la velocidad en la cadena, ganando en capacidad de respuesta y utilizando intensamente las modernas tecnologías de información y comunicaciones. Esto significa lograr una coordinación fina con navieras, compañías aéreas, aduanas, embarcadores, transportistas, centros de distribución y otros, con una estrecha colaboración en la cadena de suministro.

Gráfico 8. LTI 2010: Chile vs América latina y el Caribe



(IMAGEN TOMADA (ONE TOUCH))

Esta labor requiere un esfuerzo compartido y la decisión del país por construir estas capacidades en el largo plazo, pues una Logística de clase mundial no se hace en una semana. Una pieza fundamental es la implementación de plataformas logístico-comerciales, que faciliten la entrada y salida de productos, donde los exportadores y las empresas que deseen vender en Chile encuentren múltiples servicios, trámites sencillos y expeditos, reglas claras y estables, actitud de servicio y honestidad, idioma inglés, conocimiento especializado y tecnología. Claramente, los grandes centros de fabricación están localizados en Asia, pero aún pueden ser una potencia en servicios logísticos. Y la Logística, quierase o no, mueve al mundo. (ONE TOUCH)

Tabla 3. Matriz dofa desempeño logístico en Chile

<p>DEBILIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trabas burocráticas, trámites innecesarios. • Falta de compromiso del estado para concretar proyectos de innovación. • Demoras en aduana debido a las fallas en la sistematización de los trámites. • Debido al aumento de demanda en las terminales logísticas, la calidad de los servicios viene desmejorando. 	<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejoras aeroportuarias. • Diversificación de puntos de entrada y salida de comercio exterior • Mejor aprovechamiento de las vías férreas, este medio de transporte es utilizado en mayor porcentaje para el transporte de carbón y alimentos, se planea diversificar los productos que son transportados por este medio, mediante el mantenimiento de las vías y la creación de nuevas. • Innovación portuaria, proyectos de mejoras e implementaciones tecnológicas. • interconexión entre los modos de transporte por medio de la construcción de dobles calzadas, creación de puentes, bypass, mantenimiento y ampliación de sus vías regionales, provinciales y comunales cada vez más amplia.
<p>FORTALEZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nivel comercial, país suramericano con la mayor cantidad de tratados de libre comercio firmados. • Capacidad productiva. • Innovación portuaria. • Compromiso de los gremios. • Infraestructura vial de calidad. • Eficiencia portuaria de nivel internacional. • Mantenimiento constante a las diferentes plataformas logísticas. • Especialidad de los operadores logísticos. 	<p>AMENAZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tensión política, pérdida de Fe gubernamental, debido a los recientes escándalos que giran en torno a la presidenta Michelle Bachelet. • Diferencias y conflictos con los países vecinos; Bolivia: disputa histórica por el corredor de atacama, Perú: Disputa por delimitación marítima. • Problemas ambientales (erupción del volcán de Valparaíso, ciudad donde está localizado el segundo puerto más importante del país), lo cual puede representar un freno en el comercio.

Fuente: Elaboración propia

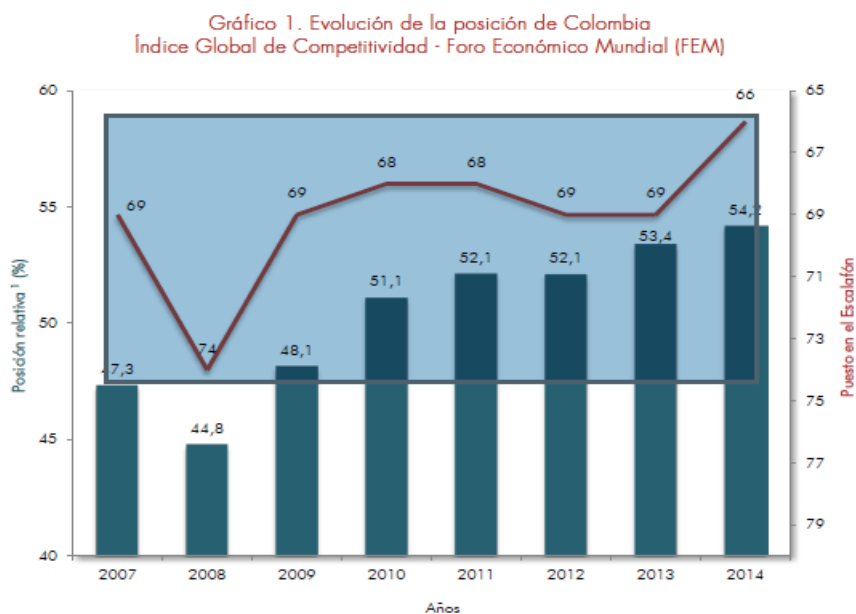
2.1.2 Colombia.

DESEMPEÑO LOGÍSTICO

RESULTADOS GENERALES DE COLOMBIA

Según los resultados reportados en el RGC (reporte global de competitividad) 2014-2015, la calificación obtenida por Colombia en el Índice Global de Competitividad (IGC) mejoró al pasar de 4,19 a 4,23. Con este resultado, Colombia se ubicó en el puesto 66 entre 144 economías, mientras que el año anterior el país había ocupado la posición 69 entre 148 países. En relación con el Conjunto de economías analizadas por el FEM, este año disminuyó en cuatro el número de países estudiados frente al ejercicio del año anterior 4 y la posición relativa, es decir, el porcentaje de países superados, alcanzada por Colombia en 2014 registra un leve repunte que la lleva a ubicarse en su mejor nivel de los últimos ocho años y se mantiene la tendencia a la recuperación desde el descenso presentado en el año 2008. (Foro Economico Mundial, 2015)

Gráfico 9. Evolución de la posición de Colombia.



Fuente: Reporte Global de Competitividad - FEM, ediciones 2006 - 2014.

(Foro Economico Mundial, 2015)

El avance obtenido este año por Colombia implica algunas novedades en los grupos de países con respecto a los cuales está mejor y peor calificada. Cuatro países que en 2013 ocuparon mejores posiciones que Colombia fueron desplazados a ubicaciones inferiores este año (posición 2013, número de posiciones ganadas en el escalafón entre paréntesis): Montenegro (67, 0), Eslovenia (70, -8), India (71, -11) y Sri Lanka (73, -8). Solamente dos países que estaban en una posición menos favorable el año anterior, pasaron a anteceder a Colombia en el escalafón: Rumania (59, +17) y Macedonia (63, +10) 5. En la tabla se observa que la posición de Colombia mejoró en cada uno de los tres subíndices que sirven de base para el cálculo del IGC y que presentó el mejor comportamiento en el que corresponde a Factores de innovación y sofisticación, donde pasó del lugar 69 al 64. (Foro Economico Mundial, 2015)

Tabla 4. Posición obtenida por Colombia

Tabla 1. Posición obtenida por Colombia
Escalafón General (IGC), Subíndices y pilares de competitividad, 2012-2014

Posición en: Escalafón general / Subíndice / Pilar	Posición absoluta			Cambio en posición absoluta		Posición relativa ¹ (%)			Cambio en posición relativa (%)	
	2014	2013	2012	2013-2014	2012-2013	2014	2013	2012	2013-2014	2012-2013
Número de países	144	148	144							
Posición general	66	69	69	3	0	54,2	53,4	52,1	0,8	1,3
Requerimientos básicos	78	80	77	2	-3	45,8	45,9	46,5	-0,1	-0,6
Instituciones	111	110	109	-1	-1	22,9	25,7	24,3	-2,8	1,4
Infraestructura	84	92	93	8	1	41,7	37,8	35,4	3,8	2,4
Entorno macroeconómico	29	33	34	4	1	79,9	77,7	76,4	2,2	1,3
Salud y educación primaria	105	98	85	-7	-13	27,1	33,8	41,0	-6,7	-7,2
Factores que mejoran la eficiencia	63	64	63	1	-1	56,3	56,8	56,3	-0,5	0,5
Educación superior y capacitación	69	60	67	-9	7	52,1	59,5	53,5	-7,4	6,0
Eficiencia del mercado de bienes	109	102	99	-7	-3	24,3	31,1	31,3	-6,8	-0,2
Eficiencia del mercado laboral	84	87	88	3	1	41,7	41,2	38,9	0,5	2,3
Desarrollo del mercado financiero	70	63	67	-7	4	51,4	57,4	53,5	-6,0	4,0
Preparación tecnológica	68	87	80	19	-7	52,8	41,2	44,4	11,6	-3,2
Tamaño del mercado	32	31	31	-1	0	77,8	79,1	78,5	-1,3	0,6
Factores de innovación y sofisticación	64	69	66	5	-3	55,6	53,4	54,2	2,2	-0,8
Sofisticación de los negocios	62	63	63	1	0	56,9	57,4	56,3	-0,5	1,2
Innovación	77	74	70	-3	-4	46,5	50,0	51,4	-3,5	-1,4

Fuente: Reporte Global de Competitividad ediciones 2012 - 2014, Elaboración DNP - DDE.

(Foro Economico Mundial, 2015)

REALIDAD DE LA SITUACIÓN

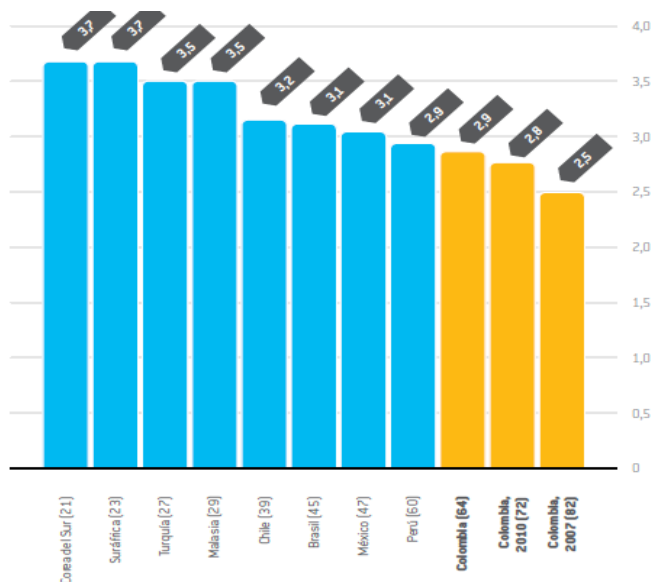
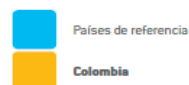
Las empresas del país enfrentan diferentes cuellos de botella que dificultan la optimización de la logística, como lo muestra el Índice de Desempeño Logístico (IDL) del Banco Mundial. Si bien el país mejoró su posición en las tres mediciones de este indicador que se han realizado al pasar en 2007 del puesto 82 entre 150 países al puesto 64 entre 155 países en 2012, lo cierto es que todavía le falta mucho para alcanzar a los líderes latinoamericanos en desempeño logístico (gráfico 1). Más allá de la infraestructura, el bajo desempeño en este indicador es el reflejo de falencias tales como la eficiencia y eficacia en las aduanas, la carencia de capacidad de seguimiento y localización de mercancías, y la falta de un sector de transporte de carga eficiente y la debilidad en el diseño de cadenas logísticas que permitan contratar envíos a precios competitivos (gráfico 2). Por lo tanto, se hace necesario avanzar no sólo en temas de infraestructura, sino también en otros temas de eficiencia logística, muchos de los cuales podrían traer victorias tempranas al país en materia logística.

Es importante destacar que en julio de 2012, el Gobierno nacional lanzó la nueva Agenda Nacional de Competitividad (ANC), que incluye una serie de compromisos en materia de infraestructura, transporte y logística (IT&L) (para mayor detalle ver el cuadro 1), el cual muestra tales compromisos y sus avances. No obstante, será clave que se acelere su cumplimiento.

Gráfico 10. Competitividad

SI BIEN COLOMBIA HA MEJORADO SU DESEMPEÑO LOGÍSTICO, AÚN DEBE HACER CUANTIOSOS ESFUERZOS PARA ALCANZAR POR LO MENOS AL TERCER PAÍS DE AMÉRICA LATINA

Gráfico 1. Índice de Desempeño Logístico, 2012.



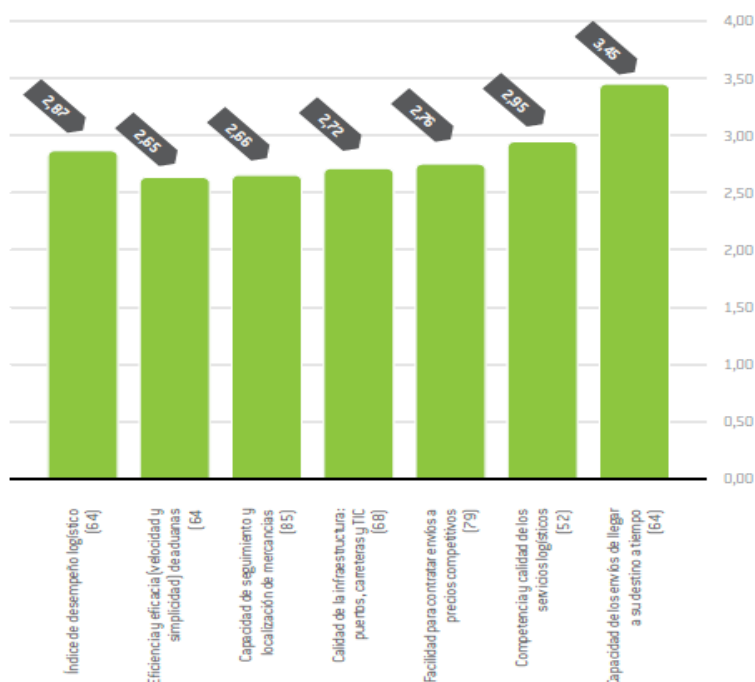
Notas: 1. Cada índice varía entre 5 y 1, donde 5 es el mejor desempeño y 1 el menor. 2. Posición entre 155 países, entre paréntesis. 3. La posición de Colombia para 2010 fue entre 155 países y para 2007 fue entre 150 países.

Fuente: Banco Mundial.

(Competitividad, 2015)

LA TRAZABILIDAD DE LAS MERCANCIAS ASÍ COMO LA FACILIDAD PARA CONTRATAR ENVÍOS A PRECIOS COMPETITIVOS SON ALGUNAS DE LAS PRINCIPALES DIFICULTADES QUE ENFRENTA EL PAÍS EN MATERIA LOGÍSTICA

Gráfico 2. Colombia: Índice de Desempeño Logístico y sus componentes, 2012.



Notas: 1. Cada índice varía entre 5 y 1, donde 5 es el mejor desempeño y 1 el menor. 2. Posición entre 155 países entre paréntesis.

Fuente: Banco Mundial.

(Competitividad, 2015)

A pesar de estos avances, el atraso en la implementación de proyectos es evidente. Para el período 2010-2014, el Gobierno se propuso contar con más de 1.800 kilómetros de red vial pavimentada y a marzo 31 de 2013 el avance era sólo de 39,4%. También se propuso tener más de 840 kilómetros nuevos de doble calzada en operación a través de concesiones y, para el mismo momento, el avance era apenas de 38,7%.

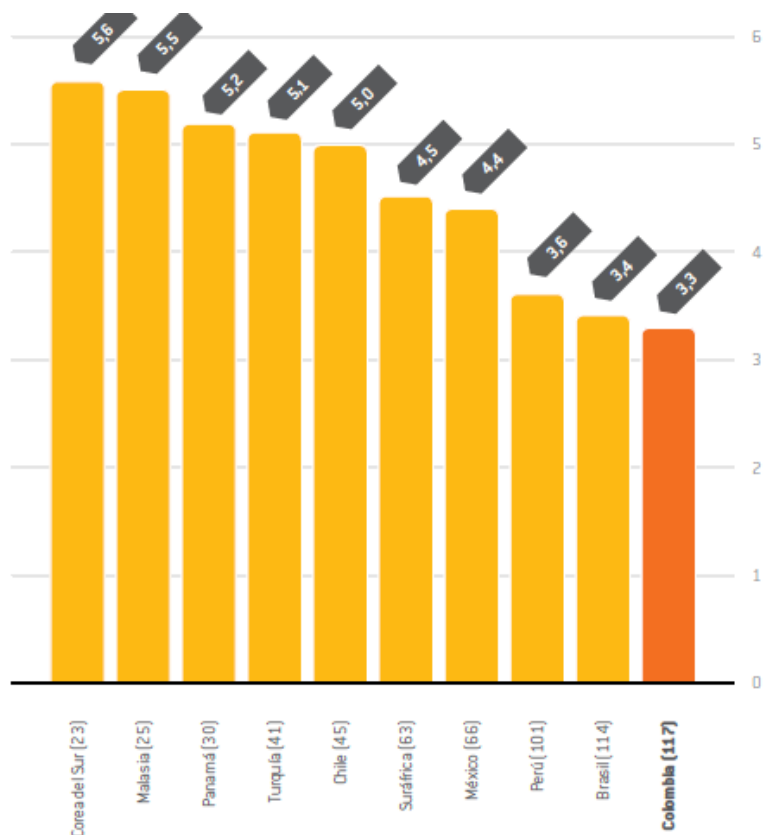
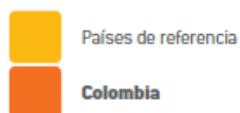
Similares metas se han planteado para los otros modos de transporte. El Gobierno nacional se propuso activar por concesión 1.154 kilómetros de la red férrea durante 2010-2014; sin embargo, de acuerdo con el último reporte de la ANC, apenas se está culminando la contratación de las obras. Metas análogas se trazó en materia fluvial: para el mantenimiento del río Magdalena se espera concesionar 800 kilómetros y hasta el momento el avance es de sólo 25%.

La situación está menos rezagada en los puertos. Para el período 2010-2014 se estipuló realizar obras de mantenimiento y profundización en los canales de acceso de Buenaventura, Cartagena, Tumaco, Barranquilla y San Andrés, y a diciembre de 2012 el avance era de 60%.

Gráfico 11. Competitividad Colombia

MÁS DE 79,1% DE LOS PAÍSES MEDIDOS POR EL WEF SE ENCUENTRA EN UNA MEJOR POSICIÓN QUE COLOMBIA EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA

Gráfico 3. Calidad de la infraestructura (puntaje).



Nota: Los índices reflejan para 148 países, de manera general y para cada modo de transporte, las respuestas a la pregunta: ¿cómo calificaría la infraestructura en su país? [1 = extremadamente deficiente; 7 = extensiva y eficiente según estándares internacionales]. Posición entre paréntesis.

Fuente: WEF, 2013.

País	Red vial		Red férrea		Infraestructura portuaria		Infraestructura aérea	
	Puesto	Puntaje	Puesto	Puntaje	Puesto	Puntaje	Puesto	Puntaje
Corea del Sur	15	5,8	8	5,7	21	5,5	22	5,8
Malasia	23	5,4	18	4,8	24	5,4	20	5,8
Panamá	48	4,8	30	4,2	6	6,4	5	6,3
Turquía	44	4,9	52	3,1	63	4,3	33	5,5
Chile	27	5,4	65	2,7	32	5,2	46	5,2
Suráfrica	41	4,9	48	3,4	51	4,7	11	6,1
México	51	4,6	60	2,8	62	4,4	64	4,7
Perú	98	3,3	102	1,8	93	3,7	85	4,2
Brasil	120	2,8	103	1,8	131	2,7	123	3,3
Colombia	130	2,6	113	1,5	110	3,5	96	4,0

(Competitividad, 2015)

Se destaca la reciente consolidación de la nueva política marítimo-portuaria (Conpes 3744 de 2013 y Decreto 1099/2013), la cual presenta los lineamientos para la ampliación de la capacidad portuaria e identifica los proyectos, canales, vías de acceso y obras de protección costera que la soportarán.

En relación con la infraestructura aeroportuaria, aunque se ha programado continuar con la modernización de los aeropuertos, a diciembre de 2012 el avance agregado de las obras era sólo de 18,3%. En particular, respecto al aeropuerto El Dorado, si bien el 100% de las obras programadas para la vigencia 2010-2014 ya se efectuó, su capacidad se subestimó cuando se planeó la concesión del aeropuerto, lo que implica que en el momento de entregar las obras, esta ya es insuficiente. Así mismo, el aeropuerto no cuenta con tecnología moderna suficiente para controlar el tráfico aéreo, lo que genera grandes problemas de congestión.

Por último, con respecto a sus vías de acceso, hubo una falta de planeación para atención en el manejo de la carga. Ahora bien, los obstáculos en materia de infraestructura aérea no se limitan sólo a la carencia de infraestructura y a problemas de congestión. En los aeropuertos concesionados existen problemas de abuso de tarifas no reguladas, lo que afecta la prestación del servicio en la medida en que el usuario termina asumiendo estos mayores costos. Parte de esta situación se debe a errores del pasado en materia de estructuración de las concesiones, que se espera hayan servido de experiencia para la nueva generación. (Competitividad, 2015)

La calidad de la infraestructura en Colombia es deficiente, lo cual es confirmado por el Foro Económico Mundial (FEM), al ubicar el país en el puesto 95 entre 142 países y en el noveno lugar entre países de referencia en su Informe de Competitividad Global 2011-2012. (COMPETITIVIDAD, 2015)

Tabla 5. Calidad de la infraestructura

Cuadro 1. Calidad de la infraestructura

PAÍS	Infraestructura en general	Red vial	Red férrea	Infraestructura portuaria	Infraestructura aérea
Portugal	1	1	4	5	6
Corea	2	3	1	3	4
España	3	2	2	1	2
Malasia	4	4	3	2	3
Chile	5	5	8	4	5
Turquía	6	6	6	7	7
Suráfrica	7	7	5	6	1
México	8	8	7	8	8
Colombia	9	10	11	10	10
Brasil	10	11	10	11	11
Perú	11	9	9	9	9

Fuente: Foro Económico Mundial, *Global Competitiveness Report 2011-2012*.

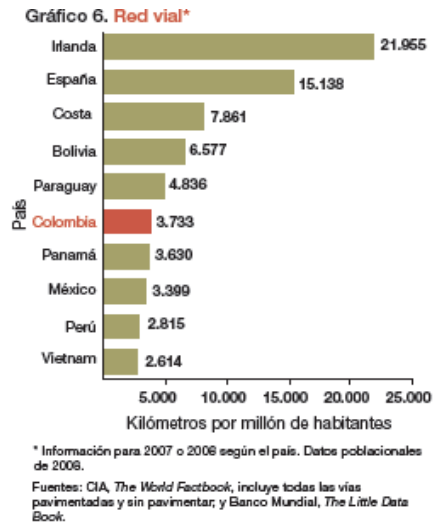
(Foro Economico Mundial, 2015)

INFRAESTRUCTURA VÍAL

A pesar de ser la infraestructura vial el medio de transporte más utilizado para movilizar mercancía en el país, su actual condición precaria hace que sea uno de los principales cuellos de botella que afecta la eficiencia logística.

Al comparar las vías existentes en Colombia por millón de habitantes en el contexto internacional, el rezago en infraestructura vial se hace evidente. En 2009 el país contaba con 3.733 kilómetros construidos por millón de habitantes, situándose por debajo del promedio de América Latina (5.434) y en particular de países como Bolivia y Paraguay.

Gráfico 12. Red vial



(COMPETITIVIDAD, 2015)

La ausencia de una planeación vial y una priorización de proyectos en Colombia que adicionalmente incluya los diferentes modos de transporte se reflejan en una infraestructura vial fragmentada. En la actualidad, se encuentran en ejecución 50 contratos; sin embargo, muchos de estos proyectos son vías locales o regionales que no conectan los centros industriales entre sí, ni a estos con los puertos.

Gráfico 13. Contratos en ejecución

Mapa 1. Contratos en ejecución



(COMPETITIVIDAD, 2015)

Por otra parte, la movilización de carga por carretera dentro del país enfrenta diversas exigencias y restricciones que reducen su efectividad. La creciente congestión en las calles y carreteras ha llevado a las autoridades nacionales y locales a implantar restricciones a la movilidad de vehículos, lo que reduce las ventanas de tiempo disponibles a los empresarios para movilizar y posicionar sus cargas. (COMPETITIVIDAD, 2015)

INFRAESTRUCTURA FERREA

De los más de 3.400 kilómetros existentes, tan solo se encuentra operando el 39,2% (1.337 km), entre tramos privados, tramos concesionados y tramos operados por el Inco.

Gráfico 14. Red férrea actual



(COMPETITIVIDAD, 2015)

A pesar del potencial del transporte férreo para abaratar el costo logístico, su uso en Colombia es todavía muy reducido para la mayor parte de las empresas y productos. En la actualidad, las vías férreas en Colombia son utilizadas principalmente para transportar carbón, representando dicho producto 99,6% de la carga promedio anual transportada entre 2000 y 2009.

La integración de la red férrea a las operaciones de extracción y comercio exterior de carbón han generado un crecimiento significativo de los volúmenes transportados por ese medio, a tal punto que en 2009 este representó 24,1% de la carga nacional en toneladas movilizadas.

(COMPETITIVIDAD, 2015)

INFRAESTRUCTURA FLUVIAL

El bajo consumo de energía y la gran capacidad de manejo de carga y de tracción para recorrer grandes distancias son unas de las principales ventajas del transporte fluvial. A pesar de estas ventajas competitivas, en Colombia el desarrollo del transporte fluvial es bastante limitado. En 2009 se transportó por este modo apenas 1,8% del total de toneladas de carga movida, concentrándose aproximadamente 75% de la carga en hidrocarburos y banano a través de los ríos Magdalena y León, respectivamente.

De acuerdo a las empresas del sector real consultadas como parte del ejercicio, la baja utilización del modo fluvial se debe al alto costo logístico asociado a su utilización, a pesar de que ofrece el menor costo de transporte. Este mayor costo logístico resulta de la conjunción de diferentes problemas del medio. Las deficiencias en la operación de los puertos fluviales de uso público y en el mantenimiento de los canales navegables, genera riesgos que deben ser compensados con mayores inventarios de seguridad por las empresas. Adicionalmente, la dificultad para conseguir carga de compensación hacia y desde los puertos fluviales, hace que el flete terrestre hacia estos puertos sea inclusive más alto que el que se pagaría por movilizar la carga desde su origen hasta el puerto marítimo.

Reducir el costo logístico del uso de los ríos es indispensable para garantizar su mayor utilización. Tomar lecciones del transporte fluvial de hidrocarburos y de banano puede contribuir a buscar herramientas e incentivos que realmente viabilicen el uso de los ríos como alternativa de transporte. (COMPETITIVIDAD, 2015)

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

El desempeño de los puertos impacta en la generación de ventajas competitivas de un país. Similar a lo observado para los otros modos, la infraestructura portuaria colombiana presenta un bajo desempeño en las comparaciones internacionales de calidad de los puertos. Si bien el país ha logrado avances gracias al esquema de concesiones, permitiendo que los puertos sean modernizados e incorporen tecnología especializada para el transporte y manejo de carga a granel y contenedores, aún persisten brechas por subsanar. Por un lado, algunos puertos de uso público han llegado a su límite de capacidad, generando tiempos excesivos en los terminales de carga. Por ejemplo, para 2010 se evidencia una sobreutilización de la capacidad instalada en el puerto de Cartagena. (COMPETITIVIDAD, 2015)

Tabla 6. Estimación de la utilización de la capacidad instalada de las sociedades portuarias regionales

Cuadro 2. Estimación de la utilización de la capacidad instalada de las Sociedades Portuarias Regionales.

Puerto	Capacidad instalada (2008)	Tráfico portuario (2010)	% de utilización*
Cartagena	10	12,3	123,0%
Santa Marta	8	6,6	82,5%
Buenaventura	12,5	9,6	76,8%
Barranquilla	4,5	4,1	91,1%

* Cálculo indicativo, el porcentaje real de utilización podría variar de acuerdo con las mejoras realizadas en los puertos entre 2008 y 2011.

Fuentes: ANIF-Corveal; y Superintendencia de Puertos y Transporte. Cálculos Consejo Privado de Competitividad.

(COMPETITIVIDAD, 2015)

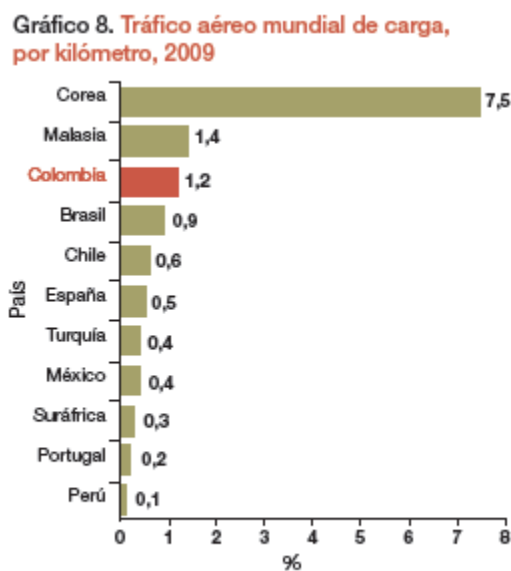
Las empresas consultadas destacaron no solo la demora en obtener los permisos de construcción de nuevos puertos, sino también las dificultades y retrasos procedimentales por parte de diferentes entidades públicas para autorizar iniciativas privadas de construcción de puertos y también para cambiar el uso de algunos puertos de servicio privado a servicio público.

Lo anterior, además de disminuir la flexibilidad de la oferta portuaria en el tiempo, desincentiva las inversiones en dicha infraestructura y, por consiguiente, reduce la competencia entre los puertos y la competitividad de los servicios de los mismos. (COMPETITIVIDAD, 2015)

INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

Durante el 2009 se movilizaron 2.420 millones de toneladas kilómetro vía aérea, ubicando al país en el puesto 14 entre 135 y tercero respecto a los países de referencia, por encima de Brasil, Chile y España.

Gráfico 15. Tráfico aéreo mundial de carga por kilómetro 2009



Fuentes: Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); y Banco Mundial. Cálculos Consejo Privado de Competitividad.

(COMPETITIVIDAD, 2015)

Ahora bien, en materia de inversión pública en infraestructura aérea, el Plan de Navegación indica la necesidad de invertir un monto mucho mayor al que se ha ejecutado hasta el momento. Las concesiones han dejado importantes lecciones, en especial frente a los costos

asumidos por el Estado y la poca planeación de los terminales, lo cual hace necesario revisar los procesos de estructuración técnica, legal y financiera.

De otra parte, dada la infraestructura actual, existe mucho espacio para la optimización logística. (COMPETITIVIDAD, 2015)

SECTOR TRANSPORTE DE CARGA

De acuerdo con las empresas consultadas, los costos de transporte representan la mitad o tres cuartas partes del costo logístico de las empresas colombianas. Hay varias razones que influyen sobre la alta participación del transporte en el costo logístico, siendo la falta de un sector de transporte de carga competitivo una de ellas.

Ahora bien, también influye la falta de coordinación entre los generadores de carga y el sector de transporte, por lo que cualquier intento por incrementar la competitividad de los segundos deberá incluir a los primeros. En el país, 75% del parque automotor es propiedad de personas naturales y 17% de las empresas generadoras de carga.¹⁸ Los pequeños transportistas manejan un porcentaje mínimo de la carga, mientras que alrededor de 20 de las empresas más grandes del ramo manejan entre 75% y 80% de ella.

La falta de competitividad del sector de transporte de carga se explica por varias razones, no todas atribuibles al sector.

- En primer lugar, el sector se caracteriza por ser altamente informal, predominando la ausencia de contratos entre las empresas transportadoras y los propietarios de los camiones y conductores.
- En segundo lugar, el parque automotor es obsoleto, la edad promedio de los vehículos es de 22 años y aproximadamente una tercera parte de estos tiene más de 30 años. Lo anterior, además de generar problemas de seguridad vial y de la carga, genera externalidades negativas sobre el medio ambiente.

- En tercer lugar, al sector lo ha aquejado un exceso de regulación que ha redundado en menores niveles de eficiencia. Por ejemplo, la existencia de una tabla de fletes que definía un mínimo nivel de precios para el transporte de carga terrestre en el país, no solo conllevaba la falta de incentivos por parte de las empresas de transporte para prestar servicios de mayor valor agregado a menores costos, sino que generaba incentivos para que actores formales se comportaran de manera informal, con el fin de evadir el pago del precio piso. Adicionalmente, esta tabla exacerbaba el problema de edad de los vehículos, en la medida en que permitía la rentabilidad y, por tanto, la circulación de vehículos viejos e ineficientes que de otra manera no hubiesen sido rentables bajo unas condiciones de mercado libre.
- Adicionalmente, la carencia de mano de obra calificada afecta la competitividad del sector. No existen suficientes planes de capacitación dirigidos a los transportadores, en particular a los microempresarios del transporte, lo cual implica la no utilización de buenas prácticas empresariales de estos agentes.
- A lo anterior se suma la falta de operatividad en red por parte de los transportistas. Las actividades individuales no se apoyan en nodos virtuales o físicos de concentración de carga que permitan optimizar el volumen de esta, combinando los envíos de tamaño más reducido o coordinando los pedidos de retorno. Además, existe mucho espacio para lograr optimizaciones en el manejo logístico, a través de una buena coordinación entre generadores y transportistas. (COMPETITIVIDAD, 2015)

MEDIDAS PARA MEJORAR EL DESEMPEÑO LOGÍSTICO

Para enfrentar este rezago, el Gobierno nacional se ha propuesto llegar a una inversión anual de 3% del PIB, de los cuales 1% del PIB (seis billones de pesos) correspondería a inversiones por obra pública y 2% (12 billones de pesos) sería a través de concesiones.

Para abordar ciertos obstáculos que han impedido y continuarían impidiendo la normal y eficiente ejecución de este tipo de proyectos, en 2012 el Gobierno nacional convocó una Comisión de Expertos de Infraestructura, la cual realizó una serie de recomendaciones (Comisión de Infraestructura, 2012). Muchas de éstas se plasmaron en un Proyecto de Ley que

en la actualidad hace trámite en el Congreso. La creación de una unidad de planeación de proyectos de infraestructura y de una entidad a cargo de la regulación del transporte, es una de las propuestas contempladas en este Proyecto de Ley.

El Gobierno ha venido adelantando una serie esfuerzos para mejorar la competitividad del sector. Es así como, mediante el Decreto 2092 de junio de 2011, se desmontó la tabla de fletes, lo cual es un paso adelante para el mayor desarrollo del sector, ya que permite la libre contratación entre los transportadores y los usuarios.

Para hacer seguimiento al comportamiento del sector se creó el Sistema de Información de Costos Eficientes y el Observatorio Nacional Logístico, cuyo objetivo es servir de guía a los transportadores, las empresas de transporte y los generadores de carga, al momento de pactar los términos de negociación.

Para acompañar el desmonte de la tabla, se tiene previsto impulsar un documento Conpes de Política de Renovación de Flota y Formalización del Sector, con el objetivo de tener una oferta y demanda de servicios de transporte equilibrada. En concordancia con lo anterior, el Ministerio de Transporte ha abierto mesas de concertación con la participación del sector privado para impulsar el desarrollo del sector de transporte.

Otra de las recomendaciones de la Comisión fue la creación de una Comisión Intersectorial de Infraestructura, con el propósito de articular a las entidades con funciones de estructuración, financiación, contratación y ejecución de proyectos de infraestructura. Esta propuesta se materializó mediante el Decreto 2306 de 2012. (Competitividad, 2015)

NECESIDAD DE UN SECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA COMPETITIVO

Una de las grandes restricciones que afectan el desempeño logístico de las empresas en Colombia son los elevados costos de transporte, lo que más allá de los problemas de infraestructura evidencia un sector de transporte y una cadena logística poco competitivos. Esta falta de competitividad se explica por varias razones.

- En primer lugar, el exceso de regulación. No sólo se volvió a un esquema regulado del precio de fletes, sino que el Gobierno congeló el parque de camiones de transporte de carga, sujetando su ajuste uno a uno a la desintegración de camiones viejos. Esto incluso empeora la situación con relación a la que se tenía, bajo la cual se exigía una póliza para que un nuevo vehículo de carga entrara en circulación. Dicha póliza actuaba como un impuesto que restringía el libre juego de oferta y demanda para ajustar el parque automotor a las condiciones cambiantes de mercado. La normatividad actual también limita el uso de vehículos de carga extra larga, incluido el uso de bi-trenes. En la medida en que se incorporan más ejes a un vehículo, el peso se distribuye y genera menos daño al pavimento. De hecho, en otros países el uso de bi-trenes ha generado reducciones importante en costos logísticos.
- En segundo lugar, hasta hace poco, la falta de una política clara en términos de chatarrización se ha traducido en un parque automotor demasiado antiguo. La edad promedio de los vehículos es de 23 años y 37,3% tiene más de 20 años. Lo anterior, además de reducir la competitividad del servicio prestado a través de este tipo de camiones, genera externalidades negativas para la sociedad, tales como problemas de seguridad vial y de la carga, congestión en los corredores viales, altos costos de transporte y efectos negativos sobre el medio ambiente en materia de emisión de gases efecto invernadero. Frente a esta situación, recientemente el Conpes 3759 de 2013 estableció una política para la renovación del parque automotor, la cual busca entre otros la implementación de un fondo que contará con aproximadamente \$1,1 billones para sacar de circulación vehículos con edades superiores a 20 años. Se ha programado implementar este proceso durante el período 2013-2018. Adicionalmente, se estableció el compromiso de reglamentar la vida útil máxima, la cual se estimaría entre 20 y 25 años, componente que hasta la fecha no contaba con desarrollos de tipo normativo por parte del Ministerio de Transporte (Mintransporte).
- En tercer lugar, el sector de transporte se caracteriza por ser altamente informal, lo que se traduce en bajos niveles de empresarios y capital humano, bajos estándares en la prestación de servicio, al igual que condiciones precarias para los actores del sector. Sobre el particular, el Conpes 3759 de 2013 presenta lineamientos generales para la modernización del transporte automotor de carga, relativos a la formalización empresarial, el fomento a la especialización en la prestación del servicio y otros aspectos relevantes.

- En cuarto lugar, en el país existe una gran cantidad de compañías de transporte que adolecen de verdaderos esquemas de gestión. Esta situación en parte se debe a la carencia de un exigente filtro por parte del Gobierno nacional en el momento de aprobar la constitución de tales compañías. Lo anterior daña el sector y genera efectos que impiden la construcción de un este con respecto a carga de talla mundial.
- Por último, el bajo desempeño logístico del país también es producto de los escasos esfuerzos del mismo sector generador por mejorarlo. La poca coordinación de mediano plazo entre generadores y transportadores, así como la falta de definición de estándares de calidad mínimos para la prestación del servicio de carga y el no uso de herramientas que permitan la optimización logística al interior de las empresas. (Competitividad, 2015)

FALTA DE UNA POLÍTICA DE TRANSPORTE MULTIMODAL

La combinación de diferentes modos de transporte permite optimizaciones en materia logística y por consiguiente menores costos de transporte. En Europa, por ejemplo, más del 60% del transporte es multimodal, mientras en Colombia este porcentaje apenas alcanza 1,5%.

La falta de una política de transporte multimodal y por ende de desarrollo de los diferentes modos conllevando a que más de 72% de la carga se realice por carretera, seguido por el modo férreo con una participación alrededor de 24% del cual 99% corresponde a carbón. El resto de la carga es transportada por vía fluvial y aérea y un porcentaje muy reducido por cabotaje. (Competitividad, 2015)

CARENCIA DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

Para mejorar el desempeño logístico en el país, en 2008 mediante el Conpes 3547 se estableció la Política Nacional Logística, la cual propuso la creación de plataformas logísticas que sirvieran como nodos de cargue y descargue y de transferencia modal. Sin embargo, hasta el momento son pocos los avances en la implementación de esta política. Tan solo se cuenta con algunos estudios de pre factibilidad. (Competitividad, 2015)

FALTA DE EFICIENCIA EN LOS TRÁMITES DE COMERCIO EXTERIOR Y EN LOS PUERTOS

En Colombia los trámites de comercio exterior son dispersos y dilatados y aunque en los puertos gracias al esquema de concesiones se ha logrado incorporar tecnología especializada y modernizarlos, aún persisten brechas por subsanar. De acuerdo con el último informe del Doing Business (Banco Mundial 2013), Colombia se ubica en una posición media en el número de días requeridos para exportar e importar una mercancía, tanto en el contexto latinoamericano como en relación con 11 países de referencia. Sin embargo, cuando se analiza el costo de exportar e importar un contenedor, Colombia registra los costos más elevados entre los países de referencia y, con excepción de Venezuela, es el país latinoamericano con los mayores costos. Para igualar los costos de exportar una mercancía en Chile o El Salvador que son los países que ocupan la tercera posición en América Latina, Colombia debe reducir sus costos en 56,5%.

En materia de importaciones, tendría que disminuirlos en 65,4% para alcanzar a El Salvador, que es el tercer país latinoamericano de menores costos. Aunque la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) ha buscado agilizar las autorizaciones y facilitar los trámites de comercio, ésta no se ha traducido del todo en una integración operacional de las entidades para la realización de un solo procedimiento de inspección. Si bien el proceso de inspección simultánea para la exportación de carga contenedorizada se estableció de manera obligatoria, aún no se ha implementado al 100. Igualmente, varias inspecciones no se pueden realizar el mismo día por falta de coordinación entre las entidades, lo que obliga a las empresas a almacenar la mercancía con algunos días de anticipación y genera sobrecostos a la misma. En relación con el otro tipo de carga, este requerimiento aún no se ha sistematizado.

Para el caso de la inspección simultánea en importación, la legislación actual sigue sin permitir este proceso. En relación con el servicio de atención en puertos las 24 horas, los siete días a la semana, de acuerdo con el informe de avances del primer semestre de la ANC, ya se está prestando en los puertos de Buenaventura, Barranquilla, Santa Marta y Cartagena. Si bien el ingreso y la salida de la carga a estos puertos operan 7 por 24, aún las autoridades a cargo de los

trámites de comercio exterior no operan de esta manera. De hecho, muchas no han homologado sus horarios.

De otra parte, el proceso de inspección sigue generando costos y mayores tiempos que los necesarios. Aunque la ANC contempla la definición de estándares para la adquisición y la implementación de equipos de inspección no intrusiva (scanner), lo cierto es que se evidencia un atraso de esta actividad y, por consiguiente, en la adquisición de los equipos.

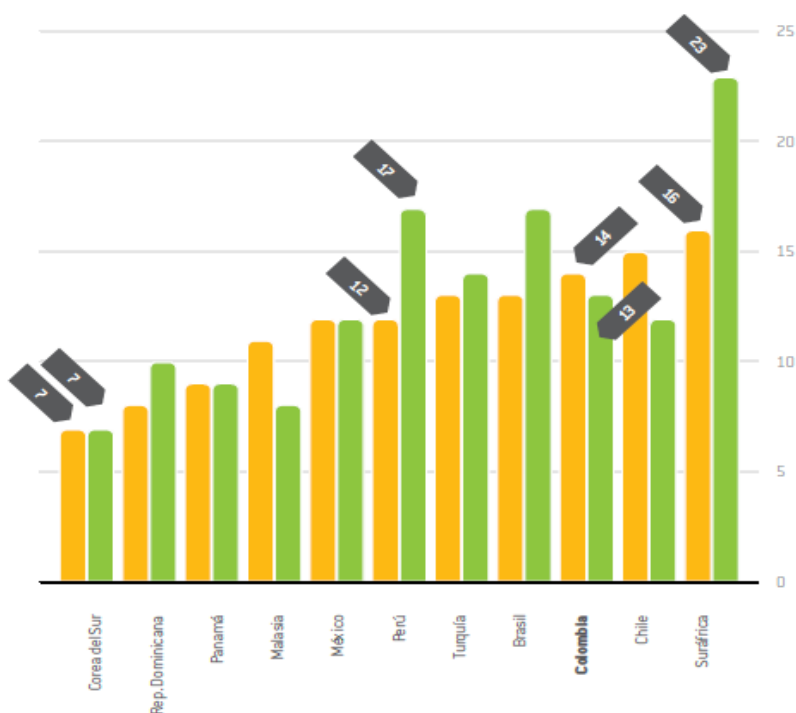
Finalmente, para mejorar la eficiencia en los trámites de comercio exterior, se viene trabajando desde hace algún tiempo la modificación del Estatuto Aduanero. Sin embargo, aún existen muchos cuestionamientos al mismo, lo que ha retrasado su expedición. (Competitividad, 2015)

Gráfico 16. Posición de Colombia respecto al número de días requeridos para exportar o importar

COLOMBIA SE UBICA EN UNA POSICIÓN MEDIA RESPECTO AL NÚMERO DE DÍAS REQUERIDOS PARA EXPORTAR O IMPORTAR UNA MERCANCÍA CON RELACIÓN A PAÍSES DE REFERENCIA

Gráfico 4. Número de días para exportar e importar una mercancía.

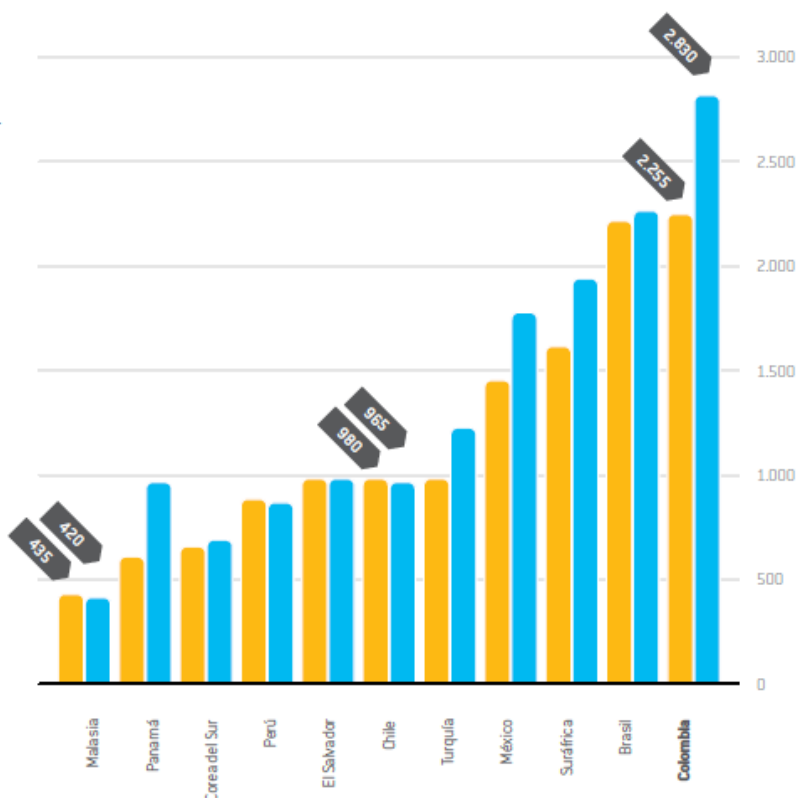
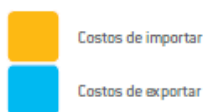
■ Días para importar
■ Días para exportar



Fuente: Banco Mundial, Doing Business 2013.

COLOMBIA DEBE REDUCIR EN MÁS DE 57% LOS COSTOS DE EXPORTAR E IMPORTAR UNA MERCANCÍA PARA ALCANZAR EL NIVEL DEL TERCER PAÍS DE AMÉRICA LATINA

Gráfico 5. Costos de exportar e importar una mercancía (US\$ por contenedor).



Fuente: Banco Mundial, Doing Business 2013.

(Competitividad, 2015)

MATRIZ DOFA INFRAESTRUCTURA LOGISTICA EN COLOMBIA

Al tener información de los diferentes adelantos y procesos en infraestructura Logística; a continuación se presenta la elaboración de la matriz DOFA donde resalta las principales características del sistema logístico colombiano.

Además se complementó esta matriz con información de diferentes referencias bibliográficas tales como (Foro Economico Mundial, 2015); (Competitividad, 2015); (Republica, 2015); (Legis, 2015)

Tabla 7. Matriz DOFA

<p>DEBILIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura con poca calidad • Sector de transporte de carga poco competitivo • Falta de políticas para el transporte multimodal • Poca eficiencia en plataformas logísticas • Falta de eficiencia en los trámites de comercio exterior y en los puertos • Inseguridad • Falta de operadores logísticos en el sector agroindustrial • Clusters poco enfocados en abordar las restricciones particulares de cada sector • Escasas vías secundarias y terciarias para entrar mercancías a las ciudades 	<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Homogeneidad de los departamentos en necesidades del sector logístico • Se planea fortalecer la infraestructura del país • Planean convertir el sector logístico del país en sector de talla mundial • Se están estableciendo y fortaleciendo plataformas logísticas • Facilidades en los trámites de comercio exterior y eficiencia en puertos y aeropuertos. • Se planea diseñar e implementar una política para el desarrollo del transporte multimodal • Implementar la Política Nacional Logística y atraer al sector privado a que invierta en el establecimiento de plataformas logísticas. • Mayor compromiso de los mandatarios de los entes territoriales en avanzar la agenda en IT&L del nivel local.
<p>FORTALEZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posición geográfica estratégica por ser el único país de Suramérica con mares en el Pacífico y sobre el Atlántico. • Gran número de acuerdos y tratados comerciales con otros países • Creciente renovación del parque automotor • Diversos agentes logísticos para operaciones de transporte 	<p>AMENAZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • El volumen de carga asiática que entra por buenaventura no corresponde con la capacidad de la infraestructura vial • La regulación internacional • Inseguridad por redes de narcotraficantes que utilizan las diferentes rutas logísticas y medios de transporte. • Alto costo en los fletes terrestres al interior del país • Corrupción al interior del país • Excesiva tramitología y falta de planeación

	<p>estratégica para el recibo y proceso de contenedores.</p> <ul style="list-style-type: none"> Falta de puertos y tecnología al interior del país.
--	--

Elaboración propia con base en información bibliográfica de (Foro Economico Mundial, 2015); (Competitividad, 2015); (Republica, 2015); (Legis, 2015)

2.1.3 México.

DESEMPEÑO LOGISTICO

Al comenzar la investigación acerca del estado actual de México en el área logística, se toma como referencia el estudio del Doing Business 2015, definido como el índice creado por el Banco Mundial para estudiar una serie de variables en cerca de 189 países, con el objetivo de observar la facilidad para hacer negocios.

Para el 2015, México presento una mejora pasando del puesto 43 en el 2014 al puesto 39 (Doing Business, 2014). Dentro de los elementos investigados por el estudio se resaltan los siguientes datos en el área logística:

Tabla 8. Comercio transfronterizo en México

Indicador	Ciudad de México	América Latina y el Caribe	OCDE
Documentos para exportar (numero)	4	6	4
Tiempo para exportar (dias)	11,0	16,8	10,5
Costo de exportación (US\$ por contenedor)	1.450,0	1.299,1	1.080,3
Costo de exportación (US\$ deflactados por contenedor)	1.450,0	1.299,1	1.080,3
Documentos para importar (numero)	4	7	4
Tiempo para importar (dias)	11,0	18,7	9,6
Costo de importación (US\$ por contenedor)	1.840,0	1.691,1	1.100,4
Costo de importación (US\$ deflactados por contenedor)	1.840,0	1.691,1	1.100,4

Comercio Transfronterizo en México (Doing Business, 2014)

Tabla 9. Naturaleza de los procedimientos de la exportación

Naturaleza de los procedimientos de la exportación	Duración (días)	US\$ Coste
Preparación de documentos	5	200
Autorización de aduana y control técnico	2	150
Puertos y manejo terminal	2	200
Transporte interior y manejo	2	900
Totals	11	1.450

Procedimiento de Exportación en México (Doing Business, 2014)

Tabla 10. Naturaleza de los procedimientos de la importación

Naturaleza de los procedimientos de la importación	Duración (días)	US\$ Coste
Preparación de documentos	4	290
Autorización de aduana y control técnico	2	300
Puertos y manejo terminal	3	300
Transporte interior y manejo	2	950
Totals	11	1.840

Procedimiento de Importación en México (Doing Business, 2014)

En cuanto al Índice Global de Competitividad 2014-2015, realizado en aproximadamente 144 países por el Foro Económico Mundial estudia diferentes pilares que muestran el grado de desarrollo de las diferentes naciones. Dentro de los parámetros estudiados, en segundo lugar se encuentra el de infraestructura, el cual reflejan los siguientes datos para México:

Tabla 11. Índice de competitividad global

	Info	Rango / 144	Puntuación	Distancia de la mejor
Índice de Competitividad Global, 1-7 (mejor)		61	4.3	
Segundo pilar: Infraestructura, 1-7 (mejor)		65	4.2	
A. Infraestructura de Transporte, 1-7 (mejor)		41	4.5	
Calidad de la infraestructura en general, 1-7 (mejor)		69	4.2	
Calidad de las carreteras, 1-7 (mejor)		52	4.4	
Calidad de la infraestructura ferroviaria, 1-7 (mejor)		64	2.8	
Calidad de infraestructura portuaria, 1-7 (mejor)		62	4.3	
Calidad de la infraestructura de transporte aéreo, 1-7 (mejor)		63	4.6	

Índice de Competitividad Global (Foro Económico Mundial)

ACTUALIDAD LOGÍSTICA EN MÉXICO

En los últimos años México, se ha preocupado por incentivar el desarrollo en el área logística en miras a lograr ser HUB aprovechando la cercanía por medio de sus fronteras con el mercado más grande del mundo como lo es Estados Unidos, además de contar con una posición geográfica especial: acceso a dos océanos que lo comunican vía marítima con todo el mundo. Es por esto que en los últimos planes de desarrollo del gobierno mexicano han impulsado con mayor fuerza el sector logístico y se ha derivado diferentes diagnósticos y pasos a implementar para tener un mejoramiento continuo en estos segmentos.

Es preciso señalar que la infraestructura logística mexicana se encuentra conformada por aproximadamente 371.936 kilómetros de carreteras (solo el 36% están pavimentadas totalmente); 26.662 kilómetros de vías férreas, 108 puertos y terminales marítimas; 85 aeropuertos, 1.202 aeródromos y 60 terminales intermodales. (AI México; Conacyt, 2010)

INFRAESTRUCTURA VÍAL TERRESTRE

Un elemento por resaltar en el transporte por carretera es la intensificación de las carreteras existentes, ya que conforme se deteriore la carretera se disminuye el confort en el viaje y se aumenta el costo de la operación vehicular al igual que los tiempos de recorrido. Por esto su atención en atender el mejoramiento continuo de las vías. (AI México; Conacyt, 2010)

México posee una red de carreteras que consta de tres ejes norte-sur a lo largo de la Costa del Pacífico, compuesto por las carreteras: México-Nogales, Transpeninsular y México-Chetumal, otro en el centro, que incluye las vías: Querétaro-Ciudad Juárez y el tercero en la región noreste, compuesto por las carreteras México-Nuevo Laredo y Veracruz-Monterrey.

La columna vertebral de la red carretera en México la constituyen catorce corredores viales: Longitudinales (Transpeninsular de Baja California, México- Nogales; México- Nuevo Laredo; Veracruz- Monterrey; Puebla-Oaxaca-Ciudad Hidalgo; Peninsular de Yucatán); Transversales (Mazatlan- Matamoros; Manzanillo- Tampico; Altiplano; México-Tuxpan; Acapulco-Veracruz; Circuito Transísmico. (Revista CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2009)

La longitud total de la red troncal de autopistas es de 4.330 kilómetros y está conformada exclusivamente por carreteras pavimentadas de alto rendimiento. De ese total, más de 3.100 kilómetros corresponden a vías de 4 ó más carriles. Se cuenta con una red de aproximadamente 36 puentes nacionales e internacionales que conectan con los territorios de Estados Unidos, Guatemala y Bélize. (Revista CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2009)

Gráfico 17. México



(PROMEXICO)

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

El sistema portuario mexicano cuenta con 107 puertos y terminales; 54 en el litoral del Pacífico y 53 en el del Golfo de México y el Caribe. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) considera a 38 como principales, de acuerdo al Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 2001-2006, mientras que sólo 20 concesionados a una Administración Portuaria Integral (API). (Díaz Bautista)

En cuanto a la carga marítima se observa un notable aumento de 9.967 miles de toneladas en el 2000 a 25.765 en 2008, mostrando una tasa de crecimiento media anual del 14%. Este suceso se ve con mayor fuerza en los puertos del Pacífico (dentro de los que se encuentran: Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Salina Cruz, Ensenada y Mazatlán) con un movimiento de carga aproximada del 67,5% frente a los puertos del Golfo de México (dentro de los cuales se encuentran: Veracruz, Altamira, Tampico y Progreso) con un movimiento aproximado de 32,5% de la mercancía. (AI México; Conacyt, 2010)

Una de las principales proyecciones en el sentido de transporte marítimo, es la de tener en cuenta las innovaciones en los buques como las que han dado lugar a los de quinta y sexta

generación para el transporte de contenedores con capacidades respectivas de 7.000 y 9.500 TEU's. Por lo que se ha previsto el impacto en las dimensiones de los muelles y las áreas de navegación, infraestructura, conectividad con el autotransporte, con el ferrocarril y los sistemas tecnológicos de control. Por estas razones se ha trabajado en la construcción de la ampliación del puerto de Manzanillo; planeación estratégica de Manzanillo II, en el puerto de Altamira la prolongación de las escolleras Norte y Sur. Teniendo en cuenta la apertura económica con América del Norte y Asia se está impulsando la construcción de un nuevo puerto en punta Colonet predominando la ruta transpacífica. (AI México; Conacyt, 2010)

Se constata que los cuatro principales puertos nacionales en manejo global de carga también lo son en manejo de carga en contenedores, es decir, Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el litoral del Pacífico, y Veracruz y Altamira en el Golfo de México. Estos cuatro puertos han logrado posicionarse en el mercado nacional debido a que, además de atender a los centros urbanos cercanos a ellos, atienden a regiones cuya cercanía no es tan importante dado que cuentan con una estructura de vinculación multirregional. La concentración de estos puertos en el manejo de contenedores es histórica. Veracruz fue el líder nacional en movimientos de este tipo de carga hasta el año 2001. A partir de ese año, el comercio con Asia creció sustancialmente, provocando que el puerto de Manzanillo se convirtiera en el de mayor movimiento. (Revista CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2009)

El puerto con mejores condiciones geográficas y ventajas comparativas en México, es el Puerto de Manzanillo, ubicado en la intersección y en el cruce de las rutas principales del Pacífico. El Puerto de Manzanillo ha ampliado sus flujos de carga en contenedores generados o atraídos por múltiples regiones de producción y consumo. Manzanillo y su ampliación están en condiciones de escalar posiciones en la red mundial de puertos y de constituirse en pivote regional e internacional que obtiene carga de la interconexión marítima y las operaciones de transbordo. El Puerto de Manzanillo cuenta con las ventajas competitivas que le permitirán ir ascendiendo dentro de la red mundial de puertos. (Díaz Bautista)

Punta Colonet en Ensenada, Baja California ha sido seleccionado como el lugar idóneo para la construcción de uno de los mayores puertos marítimos del mundo, el cual sería

considerado como la puerta principal de la cuenca Asia-pacífico, que incluiría una vía férrea para conectarse a Estados Unidos, además de recintos fiscalizados, aeropuerto, carreteras, parques industriales, zonas habitacionales, una planta de energía y hoteles. Para atender con eficacia y eficiencia el transporte de mercancías y, de esta forma convertir a México en una plataforma logística de tráficos internacionales, se impulsarán los corredores multimodales, particularmente aquellos como los de Manzanillo y Punta Colonet que vinculan a los puertos con la frontera de México- Estados Unidos. De igual forma, se tiene un Plan Maestro para el Desarrollo de Corredores Multimodales en México, cuyo financiamiento se gestionó ante la Agencia para el Comercio y Desarrollo de los Estados Unidos. (Díaz Bautista)

Otro aspecto a resaltar es el dragado de mantenimiento en los puertos del país. Los puertos de Tampico, Tuxpan y Coahuila demandan cuantiosos recursos públicos, para ser destinados a la conservación y mantenimiento de las áreas de navegación inferior, debido a que por sus características de puertos alojados en cuencas fluviales, el arrastre de materiales, aguas arriba de los ríos debe ser removido para garantizar los calados oficiales. (AI México; Conacyt, 2010)

Tabla 12. Puertos mexicanos: evolución de la carga en contenedores 2000 – 2007

Puertos mexicanos: evolución de la carga en contenedores, 2000-2007
(En TEU^{ml})

Puerto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<i>Pacífico</i>	477 658	505 668	704 800	773 861	928 204	1 098 447	1 564 173	1 830 387
Ensenada	26 822	26 016	53 142	46 332	39 202	75 101	123 711	120 324
San Carlos	362	–	–	–	–	–	–	–
Pichilingüe	362	–	–	–	–	–	–	28
Guaymas	498	–	33	2	–	–	25	4
Mazatlán	16 813	18 315	12 900	16 394	15 954	17 559	30 111	29 363
Manzanillo	426 717	458 472	638 507	708 417	829 603	872 386	1 249 630	1 409 614
Lázaro Cárdenas	752	–	134	1 646	43 445	132 479	160 696	270 240
Salina Cruz	5 332	2 865	84	1 070	–	922	–	734
Puerto Chiapas	–	–	–	–	–	–	–	80
<i>Golfo y el Caribe</i>	835 841	847 430	858 228	910 580	974 356	1 034 766	1 112 518	1 232 033
Altamira	182 545	206 864	225 937	256 417	297 017	324 601	342 656	407 657
Tampico	49 472	29 531	18 848	14 347	9 862	9 001	10 243	11 040
Tuxpán	104	341	276	58	1	15	24	8
Veracruz	540 014	543 327	548 422	571 867	591 736	620 858	674 872	729 717
Dos Bocas	–	–	–	64	150	265	46	80
Seybaplaya	–	–	–	–	–	12	98	5
Progreso	56 581	60 117	57 787	60 312	68 082	71 769	75 692	75 584
Puerto Morelos	7 125	7 250	6 958	7 515	7 508	8 245	8 887	7 942

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

(Revista CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2009)

Gráfico 18. Especialización económica de los principales puertos de México



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes Sistema Portuario Nacional, 2006.

(Instituto de Geografía- Universidad de Buenos Aires, 2010)

INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

México disponía en 2007 de una infraestructura aeroportuaria muy desarrollada, conformada por 1.425 pistas, de las cuales 228 se encuentran pavimentadas. Esta operación se encuentra dividida en la integración de cuatro grupos regionales: Pacífico; Centro Norte; Sureste y Ciudad de México.

Operan cerca de 76 aeropuertos, de los cuales 64 son de carácter internacional y 12 son nacionales (PROMEXICO)

Gráfico 19. Infraestructura aeroportuaria



(PROMEXICO)

En la infraestructura aeroportuaria, se han buscado soluciones alternas para uno de los principales inconvenientes como lo es la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México por medio del fortalecimiento de la oferta de servicios de la zona metropolitana del Valle de México, como lo es la ampliación de la terminal y construcción de la segunda pista de aterrizaje para otorgar una mayor capacidad del Aeropuerto Internacional de Toluca. (AI México; Conacyt, 2010)

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (MEX) es el segundo aeropuerto que más carga aérea mueve en América Latina después del Aeropuerto de Sao Paulo Guarulhos (GRU). (Enfásis Logístico México y Centro América, 2010)

En México, los aeropuertos que tradicionalmente mueven el mayor volumen de carga aérea son: Ciudad de México (MEX), Guadalajara (GDL), Monterrey (MTY) y Cancún (CUN). Sin embargo, no debe pasar desapercibido un conjunto de aeropuertos que emerge con un volumen de carga aérea vinculado a nichos de mercado específicos: el Aeropuerto de Toluca (TLC) —que es gateway de un integrador global (FedEx)—, los Aeropuertos de Puebla (PBC) y del Bajío en León (BJX) vinculados a la industria automotriz, el Aeropuerto de San Luis Potosí

(SLP) —hub de un operador logístico doméstico importante (Estafeta)—, y el Aeropuerto de Saltillo (SLW) —hub doméstico en el noreste de otro integrador global relevante (DHL). (Enfásis Logístico México y Centro América, 2010)

También, en este panorama emergente, conviene considerar al Aeropuerto Intercontinental de Querétaro (QRO), vinculado a autopartes y a la industria aeronáutica; el Aeropuerto de Mérida (MID), que resulta cabecera de enlaces aéreos de operadores logísticos domésticos (Estafeta, MultiPack) y de una carguera mexicana reconocida (MasAir); el Aeropuerto de Tijuana (TIJ), otra cabecera de los operadores logísticos domésticos, pero que además tiene un buen posicionamiento resolviendo problemas y emergencias en operaciones transfronterizas de la industria maquiladora de exportación, y con un gran potencial para tráfico con Oriente en la medida en que los enlaces aéreos con China estén disponibles; los aeropuertos de Ciudad Juárez (CJS) y de Reynosa (REX), que atienden la industria maquiladora de exportación; y el Aeropuerto de La Paz (LAP), vinculado a las cadenas de suministros de los servicios turísticos en Baja California Sur. (Enfásis Logístico México y Centro América, 2010)

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

En cuanto a los servicios ferroviarios, la constituye una red de aproximadamente 26.704 km de longitud, de las cuales 20.703 km son ramales y troncales y 6001 km vías secundarias conformadas por particulares. Estas vías son concesionadas por diferentes agentes como lo son: Ferrocarril Mexicano, Kansas City Southern de México, Ferrosur, Compañía de Ferrocarriles Chiapas – Mayab, Ferrocarril y Terminal del Valle de México. Aproximadamente el 7% de la mercancía total en México es manejada en esta forma de transporte. (AI México; Conacyt, 2010) En términos de la densidad física de la red (kilómetros-ruta/superficie terrestre), la red mexicana es más densa que las de Rusia y China, que son dos de los sistemas ferroviarios con mayor tránsito, y es también más densa que la red de Brasil, que es la más transitada de América Latina. (OCDE, 2014)

Gráfico 20. Infraestructura ferroviaria



(PROMEXICO)

INTEGRACIÓN MULTIMODAL DE LOS MODOS DE TRANSPORTE

En cuanto a la integración multimodal de todas las formas de transporte y operaciones logísticas, se encuentran las siguientes características en el caso mexicano:

- **Marítimo – Ferroviario:** Los puertos del país no desarrollaron la infraestructura de conectividad que permitiera un mayor movimiento de contenedores por ferrocarril. Aun así, el crecimiento del tráfico desde Asia ha empujado a los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas hacia una mayor movilización de contenedores en tráfico intermodal ferroviario a partir del año 2000, lo cual ha puesto al primer puerto en un punto de saturación. En el Golfo, los puertos de Altamira y Veracruz padecen las consecuencias de la falta de planeación en la conexión intermodal, pues ambos mueven volúmenes marginales de contenedores por ferrocarril. (Subsecretaría de Industria y Comercio de México, 2008)
- **Marítimo – Terrestre:** Como consecuencia de la falta de conectividad del transporte marítimo con el ferroviario, en los puertos del Golfo existe una dominación del transporte

carretero para el manejo intermodal de contenedores, lo que causa mayores costos. En el Pacífico, aunque en menor medida, domina también el autotransporte, aunque ya se observan niveles de competencia en ciertas rutas, como son de Manzanillo y Lázaro Cárdenas a la Ciudad de México, San Luis Potosí o Monterrey.

Por otro lado, aunque los costos del transporte marítimo en México se encuentran a niveles mundiales, existen amplias oportunidades de mejora en los costos portuarios. Una muestra de la ineficiencia de los puertos mexicanos es que el tiempo promedio de estadía de los contenedores es el doble del promedio internacional y esto se debe principalmente a la falta de eficiencia en lo que se llama la segunda maniobra (movimientos de los contenedores de la zona de almacenamiento portuario al vehículo de transporte terrestre y viceversa) y en las actividades asociadas a ésta por los complejos sistemas de revisiones y la falta de interconexión con otros medios de transporte. (Subsecretaría de Industria y Comercio de México, 2008)

La competitividad de México estima por lo tanto que los costos logísticos añaden el 20% al precio del producto realizado en el país, en tanto que en los otros países miembros de la OCDE se adicional solo el 9% y se estima también que el transporte representa cerca de la mitad de los costos logísticos (AI México; Conacyt, 2010)

- **Ferrovionario – Terrestre:** El movimiento de contenedores desde Estados Unidos y Canadá se ha incrementado en los últimos diez años. Las empresas ferroviarias privadas en México han desarrollado una estructura de terminales y servicios al interior del país, que aunque aún incipiente, favorece el transporte intermodal, cuyos principales usuarios son las empresas de ensamble automotriz y algunas otras empresas vinculadas con el sector externo, tanto nacional como extranjero. Se cuenta con 18 terminales intermodales y con servicios regulares entre Laredo y dichas terminales del interior del país, así como entre Mexicali y la Ciudad de México. Estos servicios permiten, por ejemplo, tiempos de tránsito entre Chicago y la Ciudad de México de cinco días, lo que resulta muy competitivo con respecto del camión. (Subsecretaría de Industria y Comercio de México, 2008)

- **Aéreo – Terrestre.** Lo incipiente del transporte aéreo de carga hace que las operaciones de conectividad que se realizan se hagan exclusivamente con camiones ligeros, sin haberse considerado aún otras medidas de conectividad a otros medios de transporte.

El transporte aéreo de carga es prácticamente inexistente en México, aunque ampliamente utilizado en otros países como Estados Unidos, Canadá, Francia o China. Se estima que este medio de transporte podría casi triplicarse durante los próximos 10 años, principalmente para transportar autopartes y componentes electrónicos. (Subsecretaría de Industria y Comercio de México, 2008)

Por lo anterior se proponen además el trabajo logístico mediante el estudio adecuado y la metodología de los nodos logísticos, expresados a continuación (Banco Interamericano de Desarrollo ; Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México , 2013):

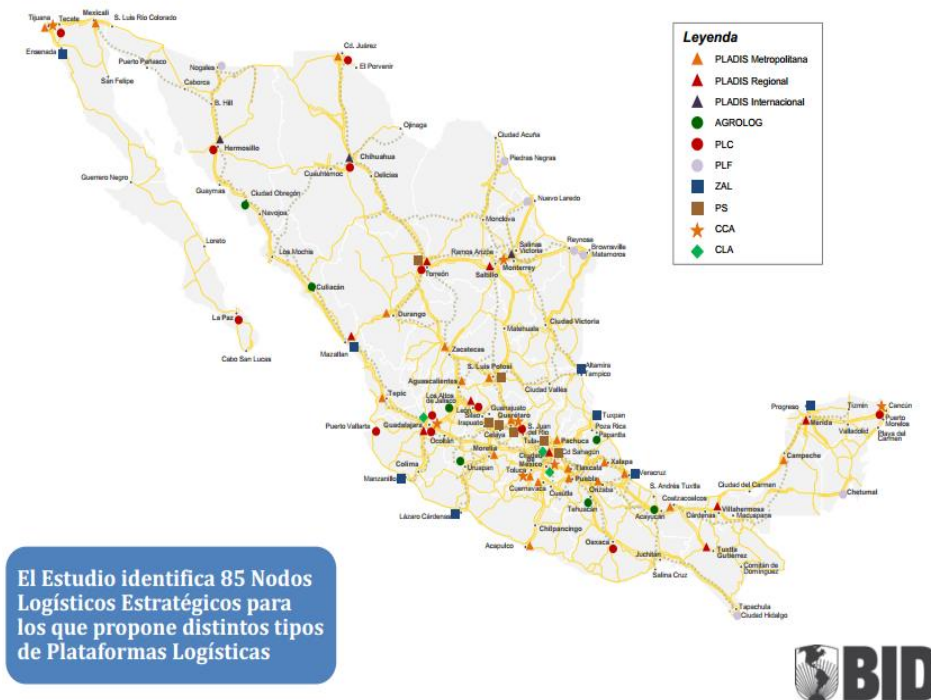
Tabla 13. Plataformas logísticas propuestas

85 PLATAFORMAS LOGÍSTICAS PROPUESTAS

Tipo de la Plataforma Logística		# Proyectos
Plataforma Logística de Distribución Urbana Metropolitana	<i>PLADIS Metropolitana</i>	21
Plataforma Logística de Distribución Urbana Regional	<i>PLADIS Regional</i>	9
Plataforma Logística de Distribución Internacional	<i>PLADIS Internacional</i>	3
Plataforma Logística de Apoyo en Frontera	<i>PLF</i>	7
Plataforma Logística de Clúster	<i>PLC</i>	13
Zona de Actividades Logísticas Portuarias	<i>ZAL</i>	8
Puerto Seco	<i>PS</i>	7
Centro Logístico de Carga Aérea	<i>CCA</i>	7
Agrocentro Logístico	<i>AGROLOG</i>	7
Centro Logístico Alimentario	<i>CLA</i>	3

(Banco Interamericano de Desarrollo ; Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México , 2013)

Gráfico 21. *Nodos logísticos estratégicos para los que propone distintos tipos de plataforma logísticas*



(Banco Interamericano de Desarrollo ; Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México , 2013)

En cuanto a la agenda de Competitividad 2008-2012, después de varias investigaciones extrajo a forma de resumen una DOFA donde resalta las principales características del sistema logístico mexicano (Subsecretaría de Industria y Comercio de México, 2008) .

Además se complementó esta matriz con información de diferentes referencias bibliográficas tales como (Secretaría de Comunicaciones y Transporte - México); (Cámara de Diputados - Lx)

MATRIZ DOFA INFRAESTRUCTURA LOGISTICA EN MÉXICO

Tabla 14. Matriz DOFA infraestructura logística en México

<p>DEBILIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Escasa cultura logística empresarial • Inadecuada capacitación del personal • Marco jurídico y normativo inadecuado en algunos eslabones de la cadena de suministro • Programa de estudios inadecuados • Inadecuadas condiciones y operación de la infraestructura actual • Inseguridad • Fuerte concentración del transporte marítimo en un reducido número de navieras. • Crecimiento de la capacidad y dimensión de las embarcaciones y demanda de puertos con mayor capacidad y servicios más sofisticados. • La oferta de enlaces aéreos directos con aeronaves full cargo para el tráfico internacional de carga aérea con origen-destino México es relativamente escasa. • Poco adelanto en la infraestructura fluvial al interior del país; presentando inconvenientes de dragado y comunicación con los diferentes puertos. 	<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convertir a México en una plataforma logística de clase mundial. • Satisfacer las necesidades en servicios de valor agregado demandados en México • Uso y desarrollo de nuevas tecnologías en la gestión pública (sistemas de información para el intercambio de información y datos) • Diseñar y desarrollar Nodos Logísticos que aporten valor agregado al proceso en general. • Énfasis creciente en la conectividad de los puertos con los transportes marítimo y terrestre. • Mayor flujo de mercancías por los puertos del Pacífico como Manzanillo, lo que hace que el impulso de inversión sea para estos puertos. • Megaproyectos como el puerto de Punta Colonet. • Posibilidad de una mayor integración del sistema ferroviario al nodo logístico portuario y aeroportuario. • Mejoramiento de Alianzas estratégicas con diferentes líneas navieras y aeroportuarias para genera una mayor conexión.
<p>FORTALEZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posición geográfica estratégica, posee costas en el Océano Atlántico y Pacífico • Gran número de acuerdos y tratados comerciales con otros países 	<p>AMENAZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de servicios logísticos en países competidores • La regulación internacional

<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura logística básica • Mayor oferta y adopción de tecnologías innovadoras en la gestión logística • Mayor oferta de servicios logísticos de calidad • Conexión férrea en distintos corredores logísticos • Proyección de planes estratégicos sobre el mejoramiento de la infraestructura y oportunidades de mejora. 	<ul style="list-style-type: none"> • Inseguridad por redes de narcotraficantes que utilizan las diferentes rutas logísticas y medios de transporte. • Falta de especialización en el manejo de productos perecederos en el nodo logístico de los aeropuertos. • No se cuenta con la suficiente infraestructura para recibir carga contenerizada especializada. • Excesiva tramitología y falta de planeación estratégica para el recibo y proceso de contenedores. • Falta de impulso al transporte multimodal, como medida para aminorar costos y tiempos. • Falta de puertos al interior del país. • Gran cogestión y concentración de la carga aérea en el principal aeropuerto de la Ciudad de México. • Gran valor aproximadamente del 20% a sobre costos logísticos en el transporte por carretera, que en última instancia se traslada al producto final
---	---

Elaboración propia con base a información de (Secretaría de Comunicaciones y Transporte - México); (Secretaría de Comunicaciones y Transporte - México); (Cámara de Diputados - Lx)

A continuación se muestran los principales objetivos estratégicos para el mejoramiento logístico en México, entre los periodos 2014-2018 (PWC, 2014):

Tabla 15. Subsectores de comunicaciones y transportes

Subsectores de comunicaciones y transportes				
Tabla 3 Inversión y número de proyectos en subsectores de comunicaciones y transportes				
Subsector	Millones de pesos (2014)	Número de proyectos		
		Proyectos estratégicos	Compromisos de gobierno	Total
Telecomunicaciones	673,735	5	-	5
Infraestructura carretera	394,981	78	73	151
Ferrocarriles	142,861	4	8	12
Puertos	68,124	15	6	21
Transporte urbano masivo	28,844	1	6	7
Infraestructura logística	4,516	2	-	2
Aeropuertos ¹	3,625	14	6	20
Otros ²	3,425	1	4	5
Total	1,320,109	120	103	223

¹ No incluye el proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.
² Corresponde a una descripción no clara de los proyectos, haciendo referencia de manera general a obras e infraestructura para fortalecer la conectividad.

(PWC, 2014)

Comunicaciones y transportes

Proyecto	Monto (mdp 2014)	Tiempo de ejecución
Instalación de la red compartida de servicios móviles	130,000	2014-2018
Aeropuerto de la Ciudad de México ¹	120,000	N/d
Tren rápido Querétaro - Cd. México	43,580	2014-2017
Tren Interurbano México - Toluca	38,608	2014-2017
Ampliación del Puerto de Veracruz en la Zona Norte	23,933	2014-2018
Tren transpeninsular (primera etapa)	17,954	2014-2017
Total	374,075	

¹ El PNI 2014-2018 no incluye el nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

(PWC, 2014)

2.1.4 Perú.

DESEMPEÑO LOGÍSTICO

Tabla 16. Desempeño logístico Perú

Índice de desempeño logístico 2014			
País	Puesto	Calificación	% de alto desempeño
Chile	42	3.26	72.3
México	50	3.13	68.2
Perú	71	2.84	59
Colombia	97	2.64	52.5

Fuente: Banco Mundial (ECONOMY, 2014)

El diagnóstico general resalta que el Perú cuenta con un sistema de transporte y de logística que no satisface las necesidades del sector productivo, por la escasa oferta de servicios de valor agregado y esquemas de operación que derivan en un elevado costo de los servicios. Según el Índice de Desarrollo Logístico (IDL) del 2012, el país ocupa el puesto 60 de 155 países, con un puntaje de 2.9, muy alejado de los países líderes de la región como Chile, Brasil y México. El componente del índice que cuenta con una menor calificación es el de eficiencia de despacho aduanero. Sobre la misma línea, los indicadores de comercio transfronterizo del Doing Business 2014 corroboran el bajo desempeño logístico del Perú. Según este ranking ocupamos el puesto 55 de 189 países, ubicándose detrás de Chile.

La baja calificación de Perú en los índices evidencia la poca eficiencia de los servicios. Esto se traduce en altos costos para transportar carga en el Perú: dichos costos logísticos ascenderían al 34% (cifra superior al promedio de 24% en Latinoamérica), cuando en países como Chile son solo del 15% del valor del producto y en Brasil y México son del 26% y del 20% respectivamente (Guerra García, 2012).

Con respecto al transporte vial, de acuerdo con el Reporte Global de Competitividad del World Economic Forum (2013-2014), la calidad de la infraestructura de carreteras en el Perú se

encuentra por debajo del promedio de América Latina. Esto evidencia la necesidad de incrementar y mejorar las inversiones. Y más notorio cuando se compara el índice peruano (3.3 sobre 7) con los de países como Chile (5.4), México (4.6) y Ecuador (4.6). (Peru, 2014)

Tabla 17. Índice de desempeño logístico total por componente según país

TABLA N°2: ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO TOTAL (IDL) POR COMPONENTE, SEGÚN PAÍS.

País	IDL	Eficiencia aduanera	Calidad de la infraestructura	Facilidad para coordinar embarques	Calidad los servicios logísticos	Facilidad de seguimiento a los envíos	Frecuencia de arribo de embarques
Corea del Sur	3.70	3.42	3.74	3.68	3.69	3.68	4.02
Brasil	3.13	3.11	3.18	3.12	3.12	3.42	3.55
México	3.06	2.68	3.07	3.07	3.02	3.22	3.47
Chile	3.00	2.65	3.03	3.06	3.00	3.15	3.47
Colombia	2.95	2.63	2.73	2.87	2.95	2.99	3.45
Perú	2.94	2.51	2.72	2.76	2.91	2.66	3.40

Fuente: Banco Mundial (2012)

(Peru, 2014)

Es importante resaltar que el limitado uso de las TIC y tecnologías inteligentes de información limita la gestión y fiscalización del transporte que evite la inseguridad, informalidad y contrabando en el Perú. Estas falencias impiden colocarla infraestructura de transporte peruana como plataformas logísticas competitivas semejantes a potencias como Malasia, Corea del Sur, e inclusive a un país vecino como Chile. (Peru, 2014)

MATRIZ RESUMEN ESTUDIO PERCEPCIÓN Y MADUREZ ÁMBITO AÉREO

- El aeropuerto es un ente facilitador para las líneas aéreas. La cantidad de carga que se mueve depende de la relación de los clientes con las líneas aéreas.
- La mayoría del volumen de mercadería que entra y sale del país se concentre en la ciudad de Lima. Se envían cargas que son urgentes o perecibles e internacionales.
- Los costos elevados estarían determinando el bajo movimiento de carga.
- Existe la seguridad necesaria dentro de los aeropuertos en general.

- No todos los aeropuertos cuentan con almacenes ni logística multimodal
- El MTC está haciendo un buen trabajo, pero no es suficiente para el aumento de volúmenes de carga que se está registrando en el país.

(Consultor, 2011)

MATRIZ RESUMEN ESTUDIO PERCEPCIÓN Y MADUREZ ÁMBITO PORTUARIO

- Se observa crecimiento y mejoras en cuanto a la logística de transporte portuario.
- Falta de vías de transporte integradas, que comuniquen a los puertos con las carreteras y con los almacenes.
- El puerto del Callao funciona con formalidad y bajo parámetros y estándares internacionales, los demás puertos apuntarían a ello pero aún no se da esta realidad.
- En infraestructura portuaria, falta un mayor dragado para el ingreso de barcos de mayor capacidad y un área multimodal en los puertos para recibir al transporte de carga.
- Actualmente existe la demanda de que los puertos de provincia desarrollen para que se puede exportar e importar directamente desde ellos.
- El nivel de servicio portuario no es satisfactorio, debido a la lentitud de los trámites y las programaciones de embarque y desembarque aún no se ajustan a la realidad.
- Los tiempos en cuanto al uso de los muelles ha mejorado, señalan que las demoras se deben a las descargas retrasadas debido al uso de almacenes extra portuarios.
- Existe un buen sistema de seguridad: BASC y Certificado PBIP, que hacen que la seguridad en el puerto sea muy buena, el principal problema se ubica en las vías terrestres de llegada y salida al puerto, donde se suscitan los robos.

(Consultor, 2011)

MATRIZ RESUMEN ESTUDIO PERCEPCIÓN Y MADUREZ ÁMBITO PORTUARIO FLUVIAL

- Enapu cuenta con puertos en Yurimaguas e Iquitos, que no abastecen el volumen de carga, por lo cual surgen puertos informales o privados.
- El costo de uso de los puertos de Enapu es incluso menor al de los puertos informales.

- En Pucallpa no existe un muelle o puerto oficial y todo es informal, a pesar que se paga por el uso de la playa a la municipalidad.
- El transporte terrestre que lleva la carga hasta los ríos ha mejorado, sin embargo cuando la carga llega al río no se cuenta con zonas de carga y descarga, ni medidas de seguridad ni maquinaria de apoyo, esto favorece y alimenta la informalidad
- Además de los almacenes de Enapu, no se cuenta con almacenes privados.
- Faltan maquinas necesarias como tractores o grúas, para que el servicio sea mejor

(Consultor, 2011)

MATRIZ RESUMEN ESTUDIO PERCEPCIÓN Y MADUREZ ÁMBITO TERRESTRE-CARRETERA

- La informalidad es un problema de competencia desleal para los transportistas formales
- No pueden bajar los costos por cumplir con los estándares que exigen los clientes: seguridad de la carga, choferes capacitados, unidades en buen estado, GPS, etc.
- Las exigencias de calidad han derivado en la mejora de las empresas de transporte por tener mejores y más modernas unidades
- Falta en Lima una plataforma que acoja a los camiones de carga que llegan de provincia, se presentan robos en las carreteras.
- Insatisfacción con el MTC por la falta de comunicación y de respuesta a quejas

(Consultor, 2011)

MATRIZ RESUMEN ESTUDIO PERCEPCIÓN Y MADUREZ ÁMBITO TERRESTRE-FERROVIARIO

- La seguridad ferroviaria es muy estricta, lo que evita accidentes y hay menos robos que en otros medios
- Transporte ferroviario es transporte de gran volumen. Se podría establecer una red para que el transporte terrestre conecte con una red ferroviaria
- Recién desde el 1999 que se privatizó el ferrocarril para evitar que colapse, se está tomando el transporte ferroviario como opción importante de carga

- Los costos son muy altos, actualmente cuesta menos mover la carga por camión
- La limitación de la rapidez está en la vía, no en la máquina. El MTC decidió tomar el nivel FRA 2 (locomotoras a 45 km/h), que es adecuado para el Perú
- La construcción de un ferrocarril es más sencillo de construir que el asfalto; y cuando hay un problema, la vía férrea se levanta y recorta o se mueve, se reconfigura. Construir una vía férrea es más versátil y económico para la penetración de comunicaciones
- Siendo una empresa regulada por el MTC, existe una comunicación fluida.
- Se reconoce en el internet una posibilidad de comunicación permanente y periódica, pero no se descarta las entrevistas personales continuas

(Consultor, 2011)

Tabla 18. Descripción de la evolución de la infraestructura de transporte vial. Periodo 1980-2007

4.1.2 Descripción de la evolución de la infraestructura de transporte vial. Periodo 1980-2007

CUADRO 6
LONGITUD Y SUPERFICIE DE RODADURA DE LA RED VIAL DEL PERU
1982- 2006

Año	Tipo de Rodadura del Sistema Vial del Perú								
	Total	Asfaltada		Afirmada		Sin Afirmar		Trocha	
	Km	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
1982	65,930	7,178	10.9	12,965	19.7	15,305	23.2	30,482	46.2
1985	68,363	7,325	10.7	13,627	19.9	15,853	23.2	31,558	46.2
1990	69,942	7,564	10.8	13,476	19.3	15,898	22.7	33,005	47.2
1995	73,439	8,355	11.4	13,218	18.0	16,763	22.8	35,103	47.8
2000	78,127	10,189	13.0	18,533	23.7	13,809	17.7	35,596	45.6
2005	78,034	10,051	12.9	18,535	23.8	13,849	17.7	35,600	45.6
2006	78,686	10,959	13.9	17,875	22.7	14,055	17.9	35,797	45.5

Fuente: Oficina de Estadísticas www.mtc.gob.pe

(CEPAL, 2012)

Del análisis anterior se constata que entre los años de 1982 y 2006 se incorporaron a la Red Vial del Perú 12.756 km, lo cual representó un aumento del 19,35% en la longitud de la Red Vial. Esta variación positiva fue el producto del aumento de la longitud de superficies asfaltadas,

afirmadas y trochas, siendo la primera las más importantes debido al impacto que esta tiene sobre los productos comercializados.

Sin embargo, a pesar de que se han logrado incorporar más kilómetros pavimentados como porcentaje de la longitud total de la red vial, este aumento aún no se traduce en los kilómetros asfaltados en relación con el crecimiento de la población según se observa en la gráfica siguiente. De hecho la variación de los km asfaltados en relación con el crecimiento demográfico fue 0% en el periodo comprendido entre 1982 y 2006. (CEPAL, 2012)

Tabla 19. Parque automotor del Perú 1980-2007

PARQUE AUTOMOTOR DEL PERU: 1980-2007							
Tipo de Vehículo	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2007
Automóviles	278,222	333,335	324,440	441,005	580,710	654,450	681,493
Station Wagon	31,238	42,619	43,715	64,761	136,221	206,895	235,617
Cmta. Pick Up	65,172	87,232	99,733	126,102	143,871	148,777	159,527
Cmta. Rural	17,878	27,652	30,702	81,844	108,184	130,625	142,366
Cmta. Panel	6,146	9,106	8,564	10,876	19,498	26,952	29,522
Omnibus	17,790	20,493	20,605	41,003	44,820	43,666	44,401
Otro	6,842	9066	11224	17952	28710	33758	39943
Total	486,084	596,240	605,550	862,589	1,162,859	1,349,510	1,442,387

Fuente: www.inei.gob.pe Censo Estadístico del Perú 1995.

(CEPAL, 2012)

El número de vehículos del Parque Automotor peruano ha aumentado de manera considerable en los últimos 20 años. En particular, entre los años 1980 y 2007 se incorporaron 956,303 vehículos al parque automotor. Una variación importante es la de los vehículos pesados destinados al transporte de carga por carretera, la cual fue de 114,63%. Sin embargo el peso de la carga transportada por esta clase de vehículos ha disminuido entre 1980 y 2007.

En cuanto a la variación del tránsito total en los centros de recaudación de peajes de Lima, se revela que el tránsito de vehículos pesados, el cual está directamente relacionado con el movimiento de carga, aumentó en un 90,70% entre los años 2000 y 2006. Debido a que el peso

de la carga transportada es menor, se puede concluir que se ha mejorado la eficiencia en la utilización del parque de pesados. (CEPAL, 2012)

INFRAESTRUCTURA VÍAL

Según datos oficiales del MTC, la red vial del Perú cuenta con 86.666,10 km construidos. El relieve del país más acusado en la sierra y en la selva que en la costa, ha definido una evolución desigual de las concentraciones de población así como de su red vial, adaptada a las necesidades y a la dificultad que presenta el terreno. La red vial está organizada en tres sub-redes: Nacionales, Departamentales y Rurales. La jerarquización se basa en la interconexión del país a nivel nacional, departamental y provincial que permita y facilite el tránsito de personas y mercancías en los diferentes ámbitos. Según el nivel al que pertenecen, las vías presentan diferentes criterios técnicos en la gestión de la infraestructura vial (trazado, diseño, periodicidad de los trabajos de mantenimiento). (Banco Interamericano de Desarrollo ; Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2011)

RED VIAL

La red vial en el Perú está compuesta por más de 78.000 km de carreteras, organizada en tres grandes grupos: las carreteras longitudinales, las carreteras de penetración y las carreteras de enlace.

Por la calidad y el tipo de vehículos que las recorre podemos clasificar las vías peruanas en 3 categorías: autopistas, carreteras asfaltadas y caminos afirmados:

- Las autopistas cuentan con dos carriles principales y uno de seguridad en cada sentido de circulación, separados por una berma y poseen buena señalización. En el Perú existen cerca de 300 km de autopistas que corresponden a los tramos de acceso norte y sur a Lima a través de la Carretera Panamericana. Gracias a la concesión a empresas privadas de varias rutas, el número de kilómetros superará los 1,000 km en pocos años.

- Las carreteras asfaltadas sólo cuentan con un carril principal y una berma de seguridad en cada sentido de circulación, separadas por un interlineado. En este tipo de vía la señalización y los servicios básicos varían en relación a la cercanía de las ciudades principales.
- La mayor parte de las vías peruanas son caminos afirmados contruidos en base a tierra y ripio. Existen 3 tipos de caminos afirmados en el Perú: los que pertenecen a la red nacional, los caminos secundarios y vecinales y las trochas carrozables.

ESTADO DE CARRETERAS

Este es el estado de las carreteras del Perú, ordenadas según la región natural:

- Carreteras en la Costa: de muy buena calidad, señalización suficiente y servicios conexos en la mayoría de los casos. La red asfaltada es muy amplia especialmente en las cercanías de las ciudades más pobladas.
- Carreteras en la Sierra: de buena calidad con varias vías totalmente asfaltadas y con buenos servicios que permiten traslados seguros a pesar de la agreste geografía, sin embargo se limita a las áreas urbanas principales, siendo predominante aún las carreteras afirmadas, sobre todo en las zonas rurales.
- Carreteras en la selva: de muy buena calidad cuando son asfaltadas. Las carreteras afirmadas presentan problemas constantes de mantenimiento debido a la presencia de fuertes lluvias.

La situación actual del nodo logístico del transporte vial en Perú se caracteriza por los siguientes aspectos (Banco Interamericano de Desarrollo ; Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2011):

Infraestructuras de transporte más extensa y desarrollada del país

- Déficits, tanto en capacidad y estado de las vías, como en escasez de conexiones
- Capacidad global insuficiente para asumir los tráficos generados por la economía Peruana en condiciones de servicio aceptables
- Baja densidad de vías pavimentadas

- Desconexión generalizada entre las principales zonas de producción agrícola del país y los puntos de consumo o comercio exterior
- Restricción del paso de algunos vehículos de carga a través de determinados puentes lo que limita en mayor medida el transporte de mercancías
- Falta de infraestructura de apoyo (zonas de descanso vigiladas, centros de carga, etc.)
- Tecnologías de la Información (TIC) poco desarrolladas

Gráfico 22. Transporte Ferroviario



(CEPAL, 2012)

Entre los años 1980 y 2007 se observa que el material rodante de sistema ferroviario del Perú disminuyó en un 32%. En el caso de la locomotoras, éstas disminuyeron en un 22.61%. Similarmente el número de vagones tuvo una variación negativa del 38,39%. El mayor decrecimiento se presentó entre los quinquenios de 1990 y 1995. Pero a partir del año 1995, se empezó a notar un nuevo aumento tanto en el número de los vagones como de locomotoras. En

total, la cantidad de carga transportada por vía férrea aumentó en un 141,06% entre 1990 y 2007. (CEPAL, 2012)

El sistema ferroviario del Perú está compuesto por nueve líneas ferroviarias, cinco de ellas públicas y cuatro privadas. Una de las cinco líneas públicas está concesionada a Ferrovías Central Andina S.A. y otras dos, al Ferrocarril Transandino S.A. La dos restantes son gestionadas por el MTC, a través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles y el Gobierno Regional de Tacna.

La red ferroviaria del Perú es bastante limitada en cuanto a infraestructura, ya que cuenta solamente con 1,691 km de extensión. Está previsto ampliarla considerablemente en los próximos años debido a iniciativas privadas de inversión.

La red ferroviaria peruana está compuesta por los siguientes ferrocarriles: (Wikipedia, 2015)

- Ferrocarril del Centro: este ferrocarril es de uso comercial. Su concesionario es la empresa "Ferrovías Central Andina". Es el principal medio de transporte de productos minerales del centro del país ya que recorre importantes centros mineros de los departamentos de Pasco, Junín y Lima. Sus puntos de embarque son: estación de Cerro de Pasco, estación de La Oroya y estación de Huancayo. Puede destacarse que la estación de La Galera, que forma parte de esta línea férrea, es la más elevada del mundo, estando a una altitud de 4781 metros. Esta vía se encuentra actualmente en proceso de modernización tras haber sido concesionada.
- Ferrocarril Huancayo-Huancavelica: Esta extensión del Ferrocarril Central también se encuentra en proceso de modernización.
- Ferrocarril del Sur: su concesionario es la empresa Ferrocarril Transandino, el operador es la empresa Perurail y sirve a importantes ciudades del sur peruano, incluyendo a Cusco.
- Ferrocarril Toquepala-Ilo: este ferrocarril es de uso netamente minero y pertenece a la empresa minera Southern Perú. Tiene una longitud de 240 km y une las localidades de Ilo, Toquepala y Cuajone.

- Ferrocarril Tacna-Arica: este es un ferrocarril internacional, con unos 70 km que comunica a la ciudad de Tacna con el puerto chileno de Arica. Fue terminado en 1855 por el gobierno de Ramón Castilla y dado en concesión a la empresa privada por 99 años. En 1954, vencido el plazo, pasó a propiedad del estado peruano. Actualmente pertenece al Gobierno Regional de Tacna. Es también el más antiguo en funciones: Su uso es de pasajeros y de carga.

INFRAESTRUCTURA AÉREA

El Perú cuenta con 32 aeropuertos principales de los cuales, el principal aeropuerto con calidad internacional, es el Aeropuerto Jorge Chávez ubicado en Callao, Lima. Es considerado uno de los aeropuertos más importantes de América del Sur, tanto por movimiento de pasajeros, carga y correo, como por su ubicación que lo ha convertido en un "hub" de conexiones internacionales. (Wikipedia, 2015)

A la lista de aeropuertos con calidad internacional también se suman: Trujillo, Piura, Chiclayo Tacna, Puerto Maldonado, Iquitos, Pucallpa, Juliaca, Arequipa y Cusco. Según los datos de tráfico de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC, durante el año 2010 se movilizaron alrededor de 288.787,6 toneladas entre carga nacional (21%) e internacional (79%). La red aeroportuaria de transporte de carga del Perú se constituye de 17 aeropuertos y 3 aeródromos que ofrecen servicio a los mayores núcleos urbanos del país. Estos son los aeropuertos de: Lima, Iquitos, Cusco, Tacna, Pucallpa, Tarapoto, Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado, Piura, Ayacucho, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Pisco, Trujillo y Tumbes; y los aeródromos de: Anta, Jauja y Talara, los cuales han sido identificados como los aeropuertos “objetivo” de este apartado. De este grupo, los aeropuertos de Lima y Cusco movilizan carga internacional. Mientras que los demás aeropuertos y aeródromos transportan carga nacional. (Banco Interamericano de Desarrollo ; Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2011)

El Perú cuenta además de los aeropuertos gestionados por empresas privadas (que son los que se encuentran en concesión), con aeropuertos que son utilizados por el Ministerio de Defensa del Perú, especialmente por las fuerzas armadas.

Estos son los tipos de aeropuertos que se ubican en territorio peruano: (Wikipedia, 2015)

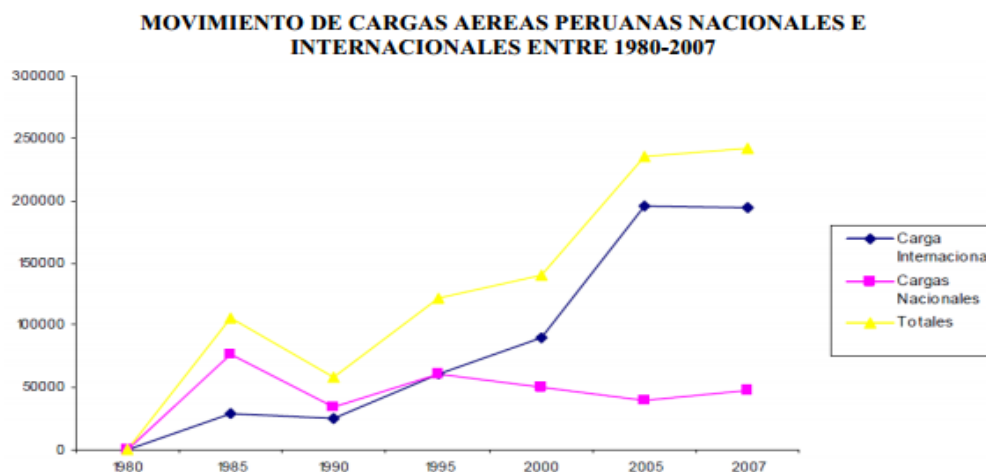
- **Aeropuertos internacionales:** son los aeropuertos a los que llegan y salen vuelos desde y hacia diferentes países, especialmente de las tres Américas.
Actualmente hay cinco aeropuertos funcionando como internacionales y que son los siguientes: El aeropuerto de Lima en la ciudad capital, los de Cusco y Arequipa en el sur y los de Iquitos y Pucallpa en el oriente. Sin embargo hay otros aeropuertos que tienen clasificación de internacionales: Chiclayo, Trujillo, Piura, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. En estos aeropuertos no hay vuelos internacionales programados, pero en caso llegara un vuelo chárter internacional se acomoda un counter de migraciones y los pasajeros ingresan al país por ahí.
- **Aeropuertos principales:** son los aeropuertos en donde se reciben y salen los vuelos provenientes y salientes de y hacia las principales ciudades del Perú. Estos aeropuertos son 23, pertenecientes a las ciudades de Andahuaylas, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Chimbote, Cusco, Huánuco, Huaraz, Iquitos, Jauja, Juliaca, Lima, Pisco, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Talara, Tarapoto, Trujillo y Tumbes. Está previsto que el aeropuerto de Pisco sea convertido próximamente en un aeropuerto internacional dedicado a recibir vuelos de tipo "low cost" que además sirva de aeropuerto alternativo al de Lima. Igualmente existe el proyecto de construir un nuevo aeropuerto internacional en las afueras de Cusco, pues el actual ya va quedando pequeño para el gran tráfico que tiene debido al atractivo turístico de la ciudad y la cercanía de las ruinas de Machu Picchu.
- **Aeródromos:** Son aquellos que se ubican en poblados alejados del país, así como aquellos que se utilizan para actividades deportivas o de instrucción de pilotos.

La situación actual del nodo logístico aeroportuario en Perú se caracteriza por los siguientes aspectos (Banco Interamericano de Desarrollo ; Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2011):

- Centralización del 90% de la carga aérea en el aeropuerto de Lima
- Gran número de instalaciones logísticas y en carga aérea debido a su elevada demanda en el aeropuerto de Lima en comparación con el resto de instalaciones aeroportuarias.

- Elevados fletes a la carga desde el aeropuerto de Lima
- Déficit de infraestructuras aeroportuarias especializadas en resto de aeropuertos
- Tráfico de carga aérea doméstica relevante únicamente en los aeropuertos de nodos donde se dificulta un rápido acceso mediante el transporte por carretera

Gráfico 23. Movimiento de cargas aéreas peruanas nacionales e internacionales entre 1980-2007



Fuente: Elaboración propia sobre datos CORPA S.A., DGAC/DAC.

(CEPAL, 2012)

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Actualmente Perú cuenta con 11 puertos marítimos públicos 36 de los cuales 03 están concesionados al sector privado (Puerto del Callao –Muelle Multipropósito Norte 37 y Muelle Sur-, Puerto de Paita y Puerto de Matarani) y el resto es administrado por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU). Dentro del Sistema Portuario Nacional (SPN), la Autoridad Portuaria Nacional (APN) es el organismo público descentralizado rector del sistema en el marco de los lineamientos de política del MTC. (Banco Interamericano de Desarrollo ; Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2011)

Entre los puertos públicos figuran 8 puertos de atraque directo y 3 puertos de lanchonaje. Del total de puertos públicos de atraque directo, 6 son operados por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) y otros 2, el TP Paita y el Puerto de Matarani son operados bajo concesión por las empresas Terminales Portuarias Euroandinos S.A. y Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR) respectivamente. Además, en el Puerto del Callao existe 01 terminal de contenedores concesionado a DP World (Muelle Sur). (Banco Interamericano de Desarrollo ; Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2011)

El total de puertos existentes y activos en el país es de 24, de los cuales 19 son marítimos, 4 fluviales y 1 lacustre; y según el sistema de atraque se dividen en puertos de atraque directo y lanchonaje. Los puertos peruanos están bajo la administración de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU PERÚ), entidad descentralizada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú. (Wikipedia, 2015)

Los puertos se clasifican según su modo de transporte, que son los que siguen a continuación:

- Transporte Marítimo: la red de puertos marítimos de la costa del Perú son las siguientes:
- En el norte: Cabo Blanco, Talara, Paita, Pacasmayo, Eten, Chicama, Salaverry, Chimbote, Besique, Casma y Huarney.
- En el centro: Supe, Huacho, Chancay, Callao y Cerro Azul.
- En el sur: General San Martín, San Juan de Marcona, Matarani, Mollendo e Ilo.

El puerto del Callao es el más importante del país. Está ubicado en la zona central del litoral peruano, dentro de la Cuenca del Pacífico, a la cual las rutas interoceánicas acceden cruzando el Canal de Panamá y el Estrecho de Magallanes. (Wikipedia, 2015)

El puerto del Callao está ubicado en la Provincia Constitucional del Callao a 15 km del centro de la capital, Lima. Se interconecta con esta ciudad a través de diferentes avenidas. Sus instalaciones resultan actualmente insuficientes tanto en capacidad como en tecnología para afrontar el flujo diario de embarques y desembarques de productos nacionales y extranjeros, por lo que parte de la infraestructura ha sido concesionada a la empresa internacional "Dubai Ports",

una de las más grandes del mundo, que está equipando un muelle (muelle sur) para la recepción de gigantescos buques del tipo "Post-Panamax", incluyendo grandes grúas pórtico. Con este avance, a partir del 2010, el puerto del Callao será el más moderno hub de la costa oeste de América del Sur y el de mayor capacidad en manejo de carga por contenedores. (Wikipedia, 2015)

Algunos aspectos importantes en el nodo de sistemas portuarios son (Banco Interamericano de Desarrollo ; Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2011):

- Centralización del 88% del movimiento de TEUs en el puerto del Callao
- Alto flujo de vehículos en los accesos al Puerto del Callao repercute en congestión en las proximidades
- Déficit infraestructural exterior al Puerto del Callao supone una restricción importante el incremento de la capacidad
- Superestructura de los puertos de Paita y Matarani no correspondientes con sus elevados costos portuarios
- Baja frecuencia de recalado de líneas navieras internacionales en Paita y Matarani
- Utilización de las TICs especialmente centralizada en el Muelle Sur del Callao

INFRAESTRUCTURA FLUVIAL

El sistema fluvial amazónico comprende algo más de 14.000 km de longitud de ríos, de los cuales 6.000 km son navegables lo que posibilita el desarrollo del transporte fluvial comercial.

Los grandes ríos de la cuenca Amazónica, los principales puertos y muelles fluviales (TP Iquitos, TP Yurimaguas, Muelle Flotante de Pucallpa y Muelle Puerto Maldonado) junto con algunos embarcaderos distribuidos por la región amazónica, conforman la red hidroviaria peruana. La Red Navegable está conformada por los ríos Amazonas, Marañón, Huallaga y Ucayali, y algunos de la región de Madre de Dios. (Banco Interamericano de Desarrollo ; Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2011)

Los ríos llamados también "las carreteras de la Amazonía Perú" son un medio vial importante para la movilización física, pues en esta región muchas localidades carecen de carreteras y aeropuertos. (Wikipedia, 2015)

Los principales puertos fluviales de la Amazonía son: Iquitos y Yurimaguas, en el departamento de Loreto; Pucallpa, en Ucayali; Puerto Maldonado en Madre de Dios y, Juanjuí en San Martín. Son muchos los ríos navegables en la selva peruana, pero los principales son el Amazonas, el Ucayali, el Huallaga, el Marañón, el Urubamba entre otros. Estos ríos pueden admitir el tráfico de embarcaciones con un tonelaje máximo de 10,000 t. Los ríos Huallaga y Amazonas forman parte del corredor interoceánico de transporte multimodal que parte en la costa en el puerto de Paita, continúa por carretera asfaltada hasta el puerto fluvial de Yurimaguas y desde ahí se conecta a Brasil a través de los ríos mencionados. (Wikipedia, 2015)

Las principales embarcaciones que discurren por los ríos de la selva son: (Wikipedia, 2015)

- Peque-peques: son canoas con motor estacionario que se han convertido en un medio de transporte masivo en la zona amazónica (carga y pasajeros). Tiene una capacidad promedio de 30 personas y trasladan cargas menores (no mayores a los 300 kg).
- Canoas con motor fuera de borda: son embarcaciones similares al peque-peque, pero poseen un motor fuera de borda que las hace más rápidas. Su capacidad de carga también es mínima.
- Embarcaciones pesadas: son barcos de carga o llamados "chatas", que discurren por los ríos de gran caudal transportando hasta 300 personas; su capacidad máxima es de 20 tn. También existen embarcaciones modernas para el transporte de turistas que visitan diferentes localidades fluviales típicas de la zona.

NODOS LOGISTICOS PERUANOS

La actividad logística peruana se encuentra enmarcada bajo la división del país por medio de nodos logísticos. A nivel macroregional, se constata la existencia de cuatro cuencas logísticas: el

Macroámbito Logístico Centro, que incluye tanto la actividad del nodo Lima-Callao como la actividad de la Sierra Centro y las relaciones entre ambas, el Macroámbito Logístico del Sur del Perú, que cuenta con el nodo principal de Arequipa y los nodos complementarios de Juliaca-Puno, Cuzco y Tacna, estructurando además las relaciones terrestres con Brasil, Bolivia y Chile a través de Iñapari, Desaguadero y Santa Rosa, respectivamente. El Macroámbito Logístico Norte-Oeste incluye tanto el eje logístico Paita-Piura como la relación de frontera con Ecuador. Finalmente, el Macroámbito Logístico Norte-Oriente, con el nodo de Chiclayo como principal articulador, incluye las relaciones funcionales con Trujillo (que también quedaría influenciado directamente por el Macroámbito Logístico Centro) y con el eje hacia el Oriente, incluyendo las relaciones logísticas con Yurimaguas e Iquitos, desde dónde se organiza la relación fluvial con Brasil. (Banco Interamericano de Desarrollo ; Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2011)

Al tener información de los diferentes adelantos y procesos en infraestructura Logística; a continuación se presenta la elaboración de la matriz DOFA donde resalta las principales características del sistema logístico peruano.

Además se complementó esta matriz con información de diferentes referencias bibliográficas tales como (Peru, 2014) ; (CEPAL, 2012):

MATRIZ DOFA INFRAESTRUCTURA LOGISTICA EN PERÚ

Tabla 20. Matriz DOFA infraestructura logística en Perú

DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Deterioro y abandono de las vías ferroviarias • Poco uso de los diversos puertos del país, enfocándose solo en Callao • Insuficiencia de carácter institucional y normativo • Escasez de prestación de servicios. • Pobres prácticas de producción y consumo 	<ul style="list-style-type: none"> • Planean elaborar y promulgar la Ley de Plataformas Logísticas. • Planean implementar el observatorio externo de logística y calidad de infraestructura implementada. • Quieren promover el desarrollo del cabotaje en el litoral e incremento de tráfico aéreo

<p>llevadas a cabo dentro de la industria de transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comercio intrarregional es pobre en comparación con otras regiones en el mundo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Van a incrementar la inversión anual de infraestructura en puertos regionales: Paita, Salaverry, Chimbote, Pisco, Matarani e Ilo. • Planean aprobar, actualizar e implementar el Plan Nacional de Navegación y Programa de Seguridad Nacional. • Concesionar y entregar servicios aerocomerciales subsidiados en la selva y realizar estudios de efectividad. • Construcción de nueva superficie destinada al almacenamiento para la carga contenedorizada. • Reducir 5% anual el nivel de informalidad del servicio de transporte terrestre.
<p>FORTALEZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • La evolución del arque automotor a lo largo de los años beneficia la logística del país • Se ha venido incrementa a lo largo de los años el tráfico fluvial de mercancías • A lo largo de los años se ha dado un incremento en el movimiento de cargas nacionales para el exterior en transporte aéreo • Las inversión en las vías de transporte nacionales ha aumentado con el tiempo • Cada vez hay mayor surgimiento de iniciativas para facilitar el comercio exterior • Se ha dado un incremento de proyectos y programas en el área de infraestructura • Perú está equipado con buenos aeropuertos, puertos, carreteras, y ferrovías, sin embargo hay mucho campo para mejorar la infraestructura actual. 	<p>AMENAZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • El volumen de carga asiática que entra por buenaventura no corresponde con la capacidad de la infraestructura vial • La regulación internacional • Inseguridad por redes de narcotraficantes que utilizan las diferentes rutas logísticas y medios de transporte. • Alto costo en los fletes terrestres al interior del país • Corrupción al interior del país • Excesiva tramitología y falta de planeación estratégica para el recibo y proceso de contenedores. • Falta de puertos y tecnología al interior del país.

Elaboración propia con base en información bibliográfica de (Peru, 2014) ; (CEPAL, 2012).

Tabla 21. Cuadro comparativo de características logísticas entre los países participantes de la alianza del pacífico

PAIS / ITEM	CHILE	COLOMBIA	MÉXICO	PERÚ
ÍNDICE DOING BUSINESS	<p>Para el índice de facilidad en hacer negocios, en el año 2014 Chile fue ubicado en la posición 39 y para el 2015 se ubicó en la posición 41. Perdiendo dos escalafones. En los ítems de logística mejoro en el comercio trasfronterizo y el cumplimiento de contratos; pero su mayor debilidad fue presentada en apertura de negocio.</p>	<p>Para el índice de facilidad en hacer negocios, en el año 2014 Colombia fue ubicada en la posición 53 y para el 2015 se ubicó en la posición 34. Ascendiendo 19 escalafones. En los ítems de logística mejoro en el comercio trasfronterizo; pero su mayor debilidad fue presentada en el pago de impuestos y apertura de negocio.</p>	<p>Para el índice de facilidad en hacer negocios, en el año 2014 México fue ubicado en la posición 43 y para el 2015 se ubicó en la posición 39. Ascendiendo 4 escalafones. En los ítems de logística se logró mantener estable; pero su mayor debilidad fue presentada los ítems de pago de impuestos, apertura de negocios y obtención de permisos</p>	<p>Para el índice de facilidad en hacer negocios, en el año 2014 Perú fue ubicado en la posición 34 y para el 2015 se ubicó en la posición 35. Descendiendo 1 escalafón. En los ítems de logística se logró mantener estable; pero su mayor debilidad fue presentada en el pago de impuestos, apertura de negocio y obtención de electricidad</p>
INDICE DE COMPETITIVIDAD	<p>A nivel general Chile en el listado se encuentra en la ubicación 33 de la medición de 142 países. En el parámetro de infraestructura ocupa el lugar 49 con una calificación de 4.56. Donde sus puntajes discriminados fueron menores para el ámbito ferroviario y de mayor puntaje en el ámbito</p>	<p>A nivel general Colombia en el listado se encuentra en la ubicación 66 de la medición de 142 países. En el parámetro de infraestructura ocupa el lugar 84 con una calificación de 3,7. Donde sus puntajes discriminados fueron menores para el ámbito ferroviario y calidad</p>	<p>A nivel general México en el listado se encuentra en la ubicación 61 de la medición de 142 países. En el parámetro de infraestructura ocupa el lugar 65 con una calificación de 4,2. Donde sus puntajes discriminados fueron menores para el ámbito ferroviario; mientras que el mayor puntaje</p>	<p>A nivel general Perú en el listado se encuentra en la ubicación 65 de la medición de 142 países. En el parámetro de infraestructura ocupa el lugar 88 con una calificación de 3,5. Donde sus puntajes discriminados fueron menores para el ámbito ferroviario aéreo.</p>

PAIS / ITEM	CHILE	COLOMBIA	MÉXICO	PERÚ
	<p>portuario y aéreo.</p> <p>En la calificación de infraestructura en general ocupa el puesto 50.</p>	<p>de carreteras; mientras que el mayor puntaje en el ámbito aéreo.</p> <p>En la calificación de infraestructura en general ocupa el puesto 108</p>	<p>en el ámbito aéreo y de carreteras.</p> <p>En la calificación de infraestructura en general ocupa el puesto 69</p>	<p>En la calificación de infraestructura en general ocupa el puesto 105.</p>
<p>TRANSPORTE TERRESTRE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Existen las carreteras llamadas longitudinales que atraviesan todo el país permitiendo su movilidad, comunicación rápida y variados servicios en carretera. Los principales corredores son la 5 Ruta Panamericana y la Ruta Austral 	<ul style="list-style-type: none"> • Las principales carreteras se encuentran sobre la región Andina y Caribe, lo que no abarca la totalidad del país. • Puede considerarse como el principal medio de transporte para movilizar carga (72% de la carga se transporta por este medio) • Presenta problemas por la infraestructura vial fragmentada (desarrollo de vías locales que no se 	<ul style="list-style-type: none"> • El eje vial mexicano consta de tres ejes que van desde el norte – sur a lo largo de la Costa Pacífica. • La red carretera de México lo constituyen corredores viales: Longitudinales, Peninsular y Transversal. • Los costos de transporte adicionan aproximadamente el 20% a los costos logísticos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Su red vial ha sido adaptada a sus condiciones geográficas, por los problemas de terreno entre las regiones de la sierra, selva y la costa. Por tanto se organizan subredes Nacionales, departamentales y Rurales. • La red vial está dividida en grupos: carreteras longitudinales, de penetración y enlace.

PAIS / ITEM	CHILE	COLOMBIA	MÉXICO	PERÚ
		<p>conectan con centros de producción o puertos)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las diferentes regulaciones para evitar la congestión en las vías, disminuye competitividad para el transporte de mercancías. • Los costos de transporte representan la mitad o tres cuartas partes del costo logístico • El sector es altamente informal y su parque automotor es obsoleto. 		
TRANSPORTE MARITIMO	<ul style="list-style-type: none"> • El principal modo de transporte para la salida de mercancía como producto terminado de comercio internacional • Todos sus puertos marítimos se encuentran 	<ul style="list-style-type: none"> • Poca implementación de tecnología especializada en el transporte y manejo de la carga a granel. • Encuentra ventaja competitiva al poseer 	<ul style="list-style-type: none"> • Encuentra ventaja competitiva al poseer puertos marítimos sobre el Océano Pacífico y Atlántico. • Se presenta un mayor movimiento de mercancía 	<ul style="list-style-type: none"> • Presenta puertos solo en la costa Pacífica. • La centralización de movimientos de contenedores es el puerto de Callao (88%). • Elevados costos

PAIS / ITEM	CHILE	COLOMBIA	MÉXICO	PERÚ
	<p>en el Océano Pacífico</p> <ul style="list-style-type: none"> Los principales puertos son: San Antonio y Valparaíso 	<p>puertos marítimos sobre el Océano Pacífico y Atlántico.</p> <ul style="list-style-type: none"> Los puertos presentan sobreexplotación de la capacidad instalada, sobrepasando su límite de capacidad. 	<p>en los puertos del Pacífico.</p> <ul style="list-style-type: none"> Se ha trabajado en la implementación de tecnología para el transporte de contenedores de quinta y sexta generación 	<p>portuarios en diferentes puertos que no hacen competitivos en la nacionalización de mercancía.</p> <ul style="list-style-type: none"> Bajo porcentaje de frecuencias de las distintas navieras a los puertos de Paita y Matarani que también son considerados como principales. Falta de innovación en la implementación de las tecnologías de la comunicación y la información en los diferentes puertos.
TRANSPORTE FLUVIAL	<ul style="list-style-type: none"> Al ser un país que se especializa por la producción de zonas, el transporte férreo y de cabotaje toman importancia para la movilidad de las 	<ul style="list-style-type: none"> El desarrollo fluvial es limitado o casi nulo. Aunque presenta un menor costo en el transporte, contiene una contraprestación a los costos logísticos 	<ul style="list-style-type: none"> Se requiere de cuantiosos recursos e inversión para el dragado y mantenimiento de las áreas de navegación interna, considerados como puertos en cuencas fluviales. 	<ul style="list-style-type: none"> Se denominan como carreteras de la Amazonía del Perú, para aquellas localidades que por su ubicación geográfica son de difícil acceso y carecen de

PAIS / ITEM	CHILE	COLOMBIA	MÉXICO	PERÚ
	<p>mercancías en el interior del país.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se utiliza para el transporte de productos de medidas extra dimensionales • Se utilizan naves, barcazas, transbordadoras y contenedores Roll On Roll. 	<p>aumentándolos de una manera considerada.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Al presentar dificultad para generar carga de compensación, el flete terrestre hasta los puertos fluviales, en ocasiones puede ser mayor que movilizar la carga desde el origen hasta el puerto marítimo. 		<p>carreteras y aeropuertos. Por tanto no son utilizadas fuertemente en el desarrollo de Comercio Internacional</p>
TRANSPORTE FERREO	<ul style="list-style-type: none"> • Su principal actividad se basa en los corredores desde Antofagasta Puerto Montt y Mejillones • Es un transporte que solo aporta el 1% de la movilización de las mercancías. Pero se convierte en complemento de movilización de mercancías al interior del país, hacia los puertos además del transporte por 	<ul style="list-style-type: none"> • Se vislumbra como uno de los principales potenciales para bajar los costos logísticos, pero es poco usado y carece de proyección. • Este medio de transporte es utilizado principalmente para transportar carbón. 	<ul style="list-style-type: none"> • Este medio de transporte mueve aproximadamente el 7% del total de la carga en México. • Es considerada como una de las mayores redes ferroviarias posee en Latinoamérica. 	<ul style="list-style-type: none"> • El sistema ferroviario en Perú se encuentra compuesto por nueve líneas ferroviarias.

PAIS / ITEM	CHILE	COLOMBIA	MÉXICO	PERÚ
	carretera.			
TRANSPORTE AÉREO	<ul style="list-style-type: none"> • El servicio prestado por el Aeropuerto de Santiago de Chile que es el principal centro logístico para este modo de transporte, es deficiente presentando problemas para los principales operadores internacionales de carga. • Son de importancia también los aeropuertos de: Iquique, Isla Pascua, Punta Arenas y Antofagasta. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los diferentes aeropuertos entre estos los principales, no cuentan con la tecnología suficiente y moderna para la eficiencia en las operaciones aéreas por lo que se presenta alta congestión y problemas de tiempos en nacionalización. • Existen inconvenientes en el abuso de tarifas no reguladas afectando o trasladando un mayor costo al rubro logístico. 	<ul style="list-style-type: none"> • La operación aérea se encuentra dividida en cuatro grupos regionales: Pacífico, Centro Norte, Sureste y Ciudad México. • Uno de los principales inconvenientes es la constante saturación del Aeropuerto Internacional de México, considerado como el segundo aeropuerto que mayor carga mueve en Latinoamérica, después del de Sao Paulo en Brasil. 	<ul style="list-style-type: none"> • La mayoría de mercancía de comercio internacional es movilizada por el Aeropuerto de Lima; por lo que en contraste presenta déficit en la infraestructura aeroportuaria en el resto de aeropuertos del país.

Fuente: Elaboración propia

2.2 Desarrollo segundo objetivo: variables de riesgo y desventajas logísticas

Tabla 22. Matriz problematizadora para el segundo objetivo específico

Pregunta de investigación	Están los países de la alianza del pacifico preparados para afrontar de manera productiva tratados y alianzas comerciales con el resto del mundo en el campo logístico?								
Objetivo de investigación	Indagar el nivel de desarrollo en el ámbito logístico entre los países de la Alianza del Pacifico y su incidencia para la competitividad y productividad dentro de sus intercambios comerciales.								
Objetivos específicos	Preguntas sistematizadoras	Unidades de análisis					Método	Estrategia	Instrumento de recolección de información
		Primer orden	Segundo orden						
Determinar los posibles riesgos y desventajas en los que se encuentran los diferentes países miembros de la Alianza del Pacifico en el aspecto logístico.	¿Cuáles son las condiciones principales que generan los sobrecostos logísticos en los países que conforman la Alianza del Pacifico?	Factores claves de generación de sobrecostos logísticos	Causas				Investigación	Recolección y análisis de datos	Folletos, Documentos e investigaciones publicados en diferentes libros e Internet; noticias y artículos de diferentes revistas
			Consecuencias						
			Efectos						
			Incidencia						
¿Cómo podrían definirse las condiciones de		Factores claves de generación	Causas				Investigación	Recolección y análisis de datos	Folletos, Documentos e investigaciones
			Consecuencias						
			Efectos						

	mayor impacto de seguridad en la cadena logística de cada país integrante de la Alianza del Pacifico?	de inseguridad en la cadena logística	Incidencia						s publicados en diferentes libros e Internet; noticias y artículos de diferentes revistas

Fuente: Universidad de Medellín

2.2.1 Colombia.

VARIABLES DE RIESGO Y DESVENTAJAS LOGISTICAS

SOBRECOSTOS LOGÍSTICOS

Hoy las barreras arancelarias no representan un obstáculo tan preponderante como sí lo son los costos de la logística, especialmente el de transporte de carga por carretera.

Frente al resto de América Latina, los costos del transporte de mercancías y demás productos de exportación, tienen un sobrecosto de 15%. Este hecho, sigue rezagando a Colombia en el ranking de competitividad y de desempeño logístico, ubicándose en el puesto 65 entre 155 países, según cifras del estudio de desempeño del Banco Mundial.

Según el organismo multilateral, la inversión en ferrocarriles y vías fluviales es mínima en América latina y en el país es precaria. La inseguridad jurídica y las trabas burocráticas han ahuyentado a la inversión extranjera en infraestructura, toda vez que encarecen las obras y las hacen inviables.

Según un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) sobre costos de transporte en Brasil, Chile, Colombia, México y Perú, concluyen que todos podrían mejorar competitivamente si se disminuyeran los costos de transporte, factor que no es sorpresa, pero si lo es, el hecho de que una reducción de apenas 1% en los costos de transporte permitiría un aumento de las exportaciones de 4% en México y hasta 7,9 % en las de Colombia.

El origen de las exportaciones en Colombia se concentran en apenas 24% de los municipios, cuando en Chile llega a 69% y en México a 39%, de acuerdo con los datos del BID. Otro de los factores que afecta severamente el sector del transporte de carga es el exceso de oferta de camiones y tracto camiones, lo que ha llevado a algunas empresas a enrutar los vehículos con exceso de peso afianzando la destrucción de la ya deteriorada red vial del país.

A diferencia del resto de la región, en Colombia las deficiencias en logística e infraestructura impactan negativamente las importaciones y finalmente el índice de precios al consumidor (IPC). Pues no solo es más costoso el flete de los puertos a las ciudades en el centro del país, sino que al haber desequilibrios en la balanza comercial, los productos importados son menos por camión, hecho que incrementa su costo de transporte.

Un estudio de la Universidad del Rosario, referente al rezago del sistema logístico nacional, ejemplifica a partir de una botella de vino europea, la variabilidad de los precios por país.

En donde, una botella de vino francés importada a Latinoamérica el costo logístico en países como México, Estados Unidos y Argentina se incrementa en promedio US\$1,80, en Venezuela el aumento es de US\$9,8 y, finalmente a Colombia el sobrecosto que alcanza es de cerca de US\$26, según el académico de la universidad, Andrés Felipe Santos.

En conclusión, el bajo desempeño logístico del país no se limita a las malas condiciones de la infraestructura del país, los costos de los fletes de carretera, portuarios y aéreos siguen siendo un factor que resta competitividad. (Pachón, 2014)

Costos de transporte crecen a un ritmo acelerado en el territorio nacional

La inflación de 2013, según el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (Dane), fue de 1,94%, mientras que las alzas en los costos de transporte de carga ascendieron 8,7% en el mismo año. Tan solo en el primer trimestre de 2014, el Indicador de Costos del Transporte de Carga de Colfecar muestra un incremento de 1,75%. Los costos de los transportadores también se ven afectado por el monto de inversión en seguridad, precio de combustibles, empleados, alimentos, entre otras. Por lo que mejorar la logística del sistema de transportes es fundamental para ser más eficientes y competitivos en los precios de los bienes y servicios. (Pachón, 2014)

Colombia se mueve a través de las carreteras. El 80% de la carga se transporta por los 131 mil km que constituyen la red vial, pero las mercancías que salen y entran del territorio nacional, en su mayoría, recorren una accidentada geografía para llegar finalmente a los centros de consumo.

El Ministerio de Transporte señala que el año pasado se movilizaron por carretera 241 mil millones de toneladas de mercancías, de las cuales el 49,5% correspondió a carga de comercio exterior, mientras otros modos como el transporte fluvial solo alcanzaron 2 millones de toneladas. Estas cifras evidencian cómo la infraestructura es uno de los aspectos clave en el crecimiento económico y también uno de los puntos críticos en materia de competitividad.

El presidente de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, Daniel Flórez Pérez, afirma que el país presenta un rezago de 30 años en materia de infraestructura y advierte que para superar este atraso es necesario invertir por lo menos el 2% del Producto Interno Bruto (PIB) nacional en su modernización. “Históricamente hemos venido comprobando que en los planes de desarrollo la inversión en infraestructura ha sido apenas del 0,6% del PIB y esto es insuficiente si queremos progresar”, aseguró.

Las evaluaciones internacionales sobre competitividad ubican a Colombia en posiciones poco privilegiadas. En materia de infraestructura, el Reporte Global de Competitividad del Foro Económico Mundial la sitúa en el puesto 83 entre 133 naciones del mundo. Pese a que en el 2010 reportó una mejoría en mediciones como el Índice de Desempeño Logístico con el salto de diez posiciones (del puesto 82 pasó al 72 entre 155 países), aún está por debajo de México, Brasil y Argentina. El lunar continúa siendo la infraestructura y los costos de transporte. (Beleño, 2010)

De los 16.786 km que constituyen la red primaria a cargo de la Nación, 11.503 km son de competencia del Instituto Nacional de Vías (Invías). De esa cifra, apenas el 49% se encuentra en buen estado. A las malas condiciones de las vías se suma la insuficiente superficie de rodadura. Según el cuarto informe del Consejo Privado de Competitividad, tan solo 892 km² de dobles calzadas conectan al país con los cuatro puertos de mayor tráfico internacional: Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta.

“No tenemos carreteras, no hay una infraestructura adecuada. La Nación es poco competitiva y eso explica la realidad de su encierro en sí misma”, afirma Daniel Sórzano, director ejecutivo de la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (Colfecar).

Debido a las características geográficas, el sistema de carreteras se ha consolidado parcialmente en el eje norte-sur a través de vías troncales que bordean los ríos y cordilleras, pero en sentido este-oeste no hay suficiente articulación vial. El director del Invías, Carlos Rosado, señala que los planes de inversión de la entidad están orientados a fortalecer las carreteras transversales y para ello se cuenta con cerca de 19 proyectos que están incluidos en el plan de inversiones del próximo año. “Para el 2011 tenemos un presupuesto de 2 billones de pesos, esperamos terminar los proyectos ya iniciados en el gobierno anterior y fortalecer el tema de las vías terciarias”. (Beleño, 2010)

Posibles Causas

Colombia ha privilegiado el transporte carretero sobre otros modos, pero esta condición no ha servido para una conexión eficientemente. ¿Cuáles son las razones?

Una de las respuestas podría estar en la intrincada geografía. El profesor de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional Néstor Sáenz explica que el sistema montañoso colombiano dificulta la construcción de vías y su mantenimiento, así como el desarrollo de una red ferroviaria a lo largo y ancho del territorio. “Nuestras costas están lejos de los centros de producción y consumo”, afirma. Sin embargo, esta explicación no es concluyente. El experto en transporte y movilidad añade que la falta de estudios de riesgo y vulnerabilidad ha ocasionado, en gran parte, el fracaso de los grandes proyectos viales. “No somos buenos gestores a la hora de desarrollar las obras”, señala.

Por otra parte, el ingeniero Flórez subraya que los recursos públicos son insuficientes para desarrollar las obras que se requieren. De acuerdo con lo plasmado en el documento Visión

Colombia 2019, del Departamento Nacional de Planeación (DNP), para finalizar exitosamente todos los planes en materia de infraestructura vial hacen falta por lo menos 51 billones de pesos.

“Se necesita el capital privado y esto solo se consigue si hay confianza, y la confianza se gana con una buena ingeniería. Se requieren estudios previos, establecer riesgos porque de lo contrario sucede lo que hemos estado viendo, los proyectos se vuelven onerosos y no se concluyen”, asegura. (Beleño, 2010)

Corredores logísticos

Édgar Higuera, director ejecutivo de la Cámara de Servicios Logísticos de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), afirma que para que el país pueda asumir los retos que traen consigo las firmas de tratados de libre comercio, debe apuntar más allá de la construcción de dobles calzadas y pensar en corredores de infraestructura logísticos que integren vías, acceso a puertos, terminales marítimos, aeropuertos y pasos de frontera. “Para competir no solo es necesario que tengamos las carreteras principales en buen estado. Es preciso que los pasos viales de las pequeñas ciudades también lo estén y los accesos a las terminales marítimas presenten buenas condiciones, así como los canales de acceso a los puertos”.

Higuera advierte que la tendencia mundial es apuntar a la integración de los diferentes modos de transporte, lo que se traduce en la optimización del servicio y menores costos.

La Encuesta Nacional de Logística del Departamento Nacional de Planeación del 2008 muestra que el 37% de los costos logísticos en Colombia está concentrado en el transporte interno y el 33% en el internacional. Estos factores hacen que la logística represente hasta el 20% del valor del producto final, lo que resta competitividad en los mercados internacionales. (Beleño, 2010)

Amenazas de la infraestructura marítima

Si de mejorar en infraestructura se trata para apoyar el crecimiento del país y el comercio internacional, los puertos, el río Magdalena y el desarrollo ferroviario son temas estratégicos. El servicio marítimo en Colombia está concesionado a cinco Sociedades Portuarias Regionales en Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco. A través de estos puertos se maneja la mayor parte del comercio internacional, exceptuando los hidrocarburos y el carbón. El de Buenaventura es clave en materia de competitividad, pues maneja alrededor del 46% del comercio exterior. Su capacidad de embarque ya excedió el 65% y se estima que el crecimiento del tráfico de contenedores aumenta anualmente a un ritmo del 14%, es decir, pronto los servicios de carga sobrepasarán la capacidad instalada.

Los puertos colombianos tienen como principal limitante el estado de los canales de acceso, los cuales presentan restricciones de calado, que en promedio oscila entre 10 y 12 metros, cuando los requerimientos de las nuevas embarcaciones van hasta 16 metros.

La construcción de dos esclusas adicionales en el Canal de Panamá para el tránsito de embarcaciones Pospanamax, más grandes y con mayor profundidad, constituye un reto para el país que debe acondicionar sus terminales marítimas para recibir barcos de mayor envergadura y realizar grandes inversiones en dragados.

Gabriel Corrales, gerente del nuevo terminal marítimo TCBUEN en Buenaventura, advierte que una de las principales amenazas de la operación es precisamente el dragado. Y no es para menos, en el canal de acceso al puerto de Barranquilla son comunes las imágenes de embarcaciones encalladas. El evento más reciente ocurrió el pasado 17 de octubre, cuando el barco UBC Tilbury, con una capacidad de tres mil toneladas, quedó atrapado durante once días en el canal de acceso.

“Los puertos son parte de una cadena productiva y es necesario que se hagan las inversiones en este tema. Debemos competir, atraer a los exportadores e importadores, pues nuestros vecinos ya lo están haciendo”, agrega Corrales.

La importancia de este sector se evidencia en el volumen de carga. El año pasado el flujo de exportaciones e importaciones por vía marítima registraron 111.861.759 toneladas, es decir, el 96% del total de carga de comercio exterior, como lo señalan las estadísticas de Mintransporte. (Beleño, 2010)

Ferrovías, aún más obsoletas

Por el lado del transporte ferroviario, la situación es más precaria. De los 3.500 km que componen la red, por lo menos 1.300 se encuentran inactivos ya sea por deterioro o inviabilidad económica.

“No es posible que Colombia haya acabado con los ferrocarriles, y los pocos tramos que se encuentran habilitados estén en manos de particulares”, cuestiona el ingeniero Flórez. Édgar Higuera, director ejecutivo de la Cámara de Servicios Logísticos de la ANDI, explica que la tendencia en el mundo es impulsar el transporte multimodal, de esta manera se optimizan los servicios logísticos al sacarle provecho a las características particulares de cada modo de transporte. “La carga tiene una vocación. Por ejemplo, las materias primas de bajo costo unitario y carga pesada pueden ser transportadas por río; los productos perecederos y de alto costo, por modo aéreo. Uno de los retos más grandes es integrar los modos”.

En este sentido, el director del Invías agrega que las políticas en materia de infraestructura también deben volcarse hacia el río Magdalena. “Cuando recuperemos la navegabilidad, este país será diferente”.

Solo hasta la década de 1990 Colombia inició el proceso de apertura económica; mientras tanto, durante gran parte del siglo XX se acumuló un atraso en la malla vial, puertos y aeropuertos, pues las exigencias se reducían al comercio doméstico.

“Los tratados de libre comercio nos pusieron a pensar, nos obligaron a mirar más allá de las fronteras y colocaron el tema de la infraestructura en la agenda”, destaca Sórzano. (Beleño, 2010)

El zar de los tratados de libre comercio, Hernando José Gómez, afirmó que en Colombia las operaciones de logística tienen un costo de 20 % sobre el costo que pueden tener otros países de Latinoamérica y del mundo.

Para el funcionario simplemente este es un sobre costo que puede afectar la competitividad de los diferentes sectores del país.

De acuerdo con el ex director del DNP, el costo en la mayoría de los países del mundo en materia logística es del diez por ciento

Por tal motivo, en el marco del Octavo Congreso Internacional de Logística que se desarrolla en Corferias, el funcionario señaló que existen cuatro aspectos plenamente identificados donde el gobierno trabajará de manera continua para superar este bache en el camino del fortalecimiento y la diversificación del comercio interno y externo.

Estos aspectos son:

- Adquisición de predios
- Consultas a las comunidades
- Licencias ambientales
- Política de transporte

En consecuencia afirmó, que el gobierno del presidente Santos ha comenzado a priorizar la inversión local y extranjera para aumentar la conectividad de las zonas portuarias, como es el caso del puerto de Santa Marta.

Allí se destinarán \$29 mil millones, para la construcción de la vía alterna de penetración hasta la terminal portuaria, proyecto que reducirá los costos y el tiempo de movilización de mercancías.

Adicionalmente Gómez Buendía afirmó que proyectos como la Autopista de la Montaña, la Autopista de las Américas, la vía Bogotá - Buenaventura, hacen parte del paquete de prioridades en materia de infraestructura que se requieren con urgencia, y con los que infortunadamente no se cuenta por falta de planeación y ejecución.

Por tal motivo las autoridades competentes y los actores de la logística en Colombia se han comprometido en el marco del encuentro para tomar las decisiones acertadas en un corto plazo, puntualizó Gómez. (Dataifx, 2012)

El director de la Oficina de Aprovechamiento de los TLC, Hernando José Gómez, dijo que en Colombia las operaciones de logística tienen un 20 por ciento más del costo que tienen en otros países de Latinoamérica y del mundo, lo que dificulta la competitividad del sector exportador.

Las declaraciones las hizo Gómez Buendía, durante su participación en el Octavo Congreso Internacional de Logística 'Los retos de la logística en Colombia frente al TLC con Estados Unidos' (Lea más sobre el Tratado de Libre Comercio).

En el encuentro, Gómez desatacó los aspectos que se han identificado y en los que trabajará el gobierno, como adquisición de predios, consulta a las comunidades, trámite de licencias ambientales e infraestructura, con los que se quiere superar las barreras que impiden aprovechar los acuerdos comerciales vigentes y los venideros.

“Es importante el interés del gobierno del presidente Santos, que ha comenzado a priorizar la inversión local y extranjera para aumentar la conectividad de las zonas portuarias, como es el caso del puerto de Santa Marta, para lo que se destinarán 29 mil millones de pesos, para la construcción de la vía alterna de penetración hasta la terminal portuaria, proyecto que reducirá los costos y el tiempo de movilización de mercancías”, precisó el director de la Oficina de Aprovechamiento de los TLC.

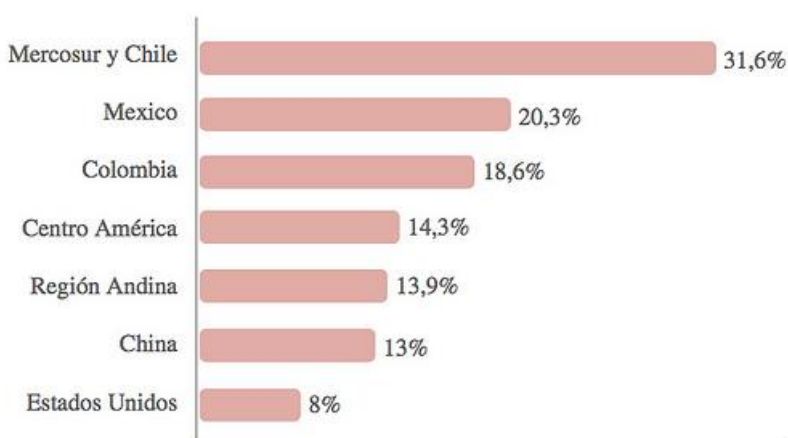
De otra parte, Gómez afirmó que proyectos como la Autopista de la Montaña, la Autopista de las Américas, la vía Bogotá-Buenaventura, hacen parte del paquete de prioridades que se requiere en materia de infraestructura. (Universal, 2012)

En la actualidad, Colombia presenta un gran rezago en el SLN, este rezago ha sido el principal causante de sobrecostos en el transporte de la carga para las industrias colombianas. Javier Díaz, presidente de la Asociación Nacional de Exportadores, presentó un informe sobre los sobrecostos en el sistema de transporte; Díaz destacó cómo enviar una tonelada de carga desde Buenaventura hasta Los Ángeles en Estados Unidos presentaba un costo promedio de 30 dólares mientras que el transporte de esta carga desde el mismo puerto hasta Bogotá tenía un costo promedio de 34 dólares.

Lo más preocupante de esta situación es que no se trata de un caso excepcional si no que, por el contrario, refleja el gran atraso de todo el sistema operativo del transporte en Colombia, pues, tal como lo presentó el DNP en el año 2007, los costos de logística en el transporte de Colombia están por encima del promedio Latinoamericano y de la Región Andina. (Camilo Álvarez, 2010)

Gráfico 24. Costo total de la logística por región / país

Gráfico 1. Costo total de la logística por región/país



Fuente: Banco Mundial.

(Camilo Álvarez, 2010)

SEGURIDAD LOGÍSTICA

La seguridad en la logística esta expresada en el abastecimiento, la producción y la distribución.

Una buena seguridad permite la distribución exitosa del producto y de esa manera se genera satisfacción por parte del cliente, confianza y nuevas negociaciones comerciales; lo primero con lo que debe contar una empresa o cualquier comerciante, es el operador logístico; esta es una persona natural o jurídica que se especializa en la provisión de servicios logísticos, proporcionando a las actividades logísticas, como la de almacenamiento, pedidos, transporte, control de seguridad, stock o tramites.

Este operador logístico vigilara paso a paso el proceso de exportación e importación, asegurándose que cada paso sea legal y seguro. Seguido además por la empresa o comerciante quien deberá gestionar por medios electrónicos o por medio del departamento encargado en la empresa, que los trámites requeridos por las entidades de control competentes (en este caso Colombia, como el Ministerio de cultura, ambiente o comercio, el INVIMA, INDUMIL, entre otras.) para el tránsito, ingreso o salida del territorio de su producto, sea legal. Así mismo la empresa verificará que su cliente y proveedor sean de confianza, que estos estén constituidos legalmente y estén preferiblemente certificados por ISO y/o BASC (Business Alliance for Secure Commerce, esta es una alianza internacional que promueve un comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales).

Lo anterior con el fin de evitar delitos como: Lavado de Activos, Contrabando de Mercancía, Terrorismo, etc. Cada empresa deberá tener un departamento que se encargue de la seguridad tanto física, de, personal, de la información de la empresa y de la cadena de suministros. Este departamento se encargará de verificar que personas ingresan a trabajar a la empresa a través de estudios de seguridad; también se asegurará de que las instalaciones estén bien vigiladas por medio de equipos como el CCTV, inspecciones, controles de acceso (biométrico o fichaje), etc. Esto con el fin de evitar delitos como infiltraciones de grupos al margen de la ley, crimen organizado, terrorismo y robos. En los procesos de seguridad física, de

personal y de la información, el proceso más crítico es el de seguridad de personas ya que son las personas las que cometen delitos. Otro proceso importante de la seguridad es la parte física, tanto de la empresa como del producto, la carga y almacén. El departamento se asegurara de proteger la empresa y el almacén con equipos de alta tecnología y así poder disuadir, detectar y derrotar cualquier riesgo o delito. De esta manera se evitará la posible contaminación de la carga con sustancias ilícitas o con polizones, al igual protegerá el producto o carga de robo, hurto, pérdida, daño y saqueo.

El último proceso de seguridad es la parte del manejo de la información, tener toda la información vital para la empresa bajo la última tecnología en protección de la misma. La empresa deberá tener copias de la información en varios medios, solo el personal autorizado podrá acceder a dicha información (entre menos, mejor) y las claves deberán ser cambiadas en tiempos limitados. Ahora bien, respecto al transporte el cual abarca el producto finalizado y/o las materias primas, cada empresa deberá tener parqueaderos con todas las medidas de seguridad pertinentes donde estacionar los vehículos transportadores. Si la empresa no tiene vehículos, esta se deberá asegurar de contratar una empresa transportadora confiable y legalmente constituida.

Para que las empresas puedan cumplir con la entrega de los productos satisfactoriamente a sus clientes existen modos de transporte, estos son: Aeroportuario, fluvial, marítimo y férreo. Existen plataformas logísticas las cuales instauran cuantos y que medios de transporte se utilizaran en la cadena de suministros, está la mono modal (solo un medio de transporte), multimodal (varios medios de transporte) y la aeroportuaria. El transporte es el factor más importante en una cadena de suministros, ya que sin los medios de transporte la mercancía no podría llegar a su destino final. Siendo la más importante es la más peligrosa también, ya que en los medios de transporte pueden ocurrir siniestros o también darse muchos delitos, como el “gemeleo” (dos carros con la misma placa o documentos), contaminación de la carga, cambio de la carga, daño de la carga, entre otras; dichos delitos pueden suceder si la empresa de transporte no es confiable, el conductor fue empleado sin un estudio de seguridad o por infiltraciones de grupos al margen de la ley.

Es así como a continuación se observara la situación y el contexto colombiano con relación al proceso del comercio exterior, el estado de sus puertos (aéreos, marítimos y terrestres) y las desventajas de las empresas en cuanto a logística en seguridad y transporte.

El comercio internacional tiene variables que intervienen en los procesos de negociación entre Estados y para la seguridad se tienen en cuenta aspectos como:

- Son dos Estados con organización soberana diferente.
- La actividad de comercio está expuesta a las restricciones arancelarias y para-arancelarias.
- La actividad de comercio está sujeta a las resoluciones negociadas por los Estados en los procesos de integración o acuerdos regionales si los hubiese.
- Existe, también una organización interna empresarial con relación a la posibilidad de vender productos en otros mercados.
- Existen espacios distintos, culturales, tecnológicos, jurídicos, entre otros que intervienen en la actividad de comercio.

Si los comerciantes no tienen en cuenta las variables mencionadas en el ejemplo anterior, la actividad del comercio entrara en declive, no servirá que los gobiernos establezcan acuerdos y/o TLC con otros países si los empresarios no entienden y no se especializan en las actividades para un buen comercio internacional.

Plan Nacional de Desarrollo

Colombia es un país que durante la última década ha tratado de dejar atrás el conflicto interno en el que vive ya por más de 50 años y el poco dinamismo de su economía.

Uno de los mecanismos usados para lograrlo ha sido el plan de gobierno el cual “Es el mapa para abordar y resolver las necesidades inevitables de la nación y así aprovechar sus potencialidades, pero sobre todo para sentar las bases que permitan alcanzar las metas y garantizar el cumplimiento de la visión del país y los compromisos del programa de gobierno el cual el pueblo colombiano eligió”. El camino hacia la prosperidad que plantea el gobierno del

Presidente Santos, dada a la coyuntura que presenta el país con las fuertes olas invernales que se presentan en varias épocas del año y que dejan consecuencias devastadoras sobre la población y las actividades económicas, al igual que el conflicto interno que presenta el país; el plan quiere mejorar las condiciones de vida de las familias afectadas, generar empleo, inversión y crecimiento con obras de rehabilitación y reconstrucción.

Teniendo en cuenta el plan de gobierno, uno de los pilares trabajados es “crecimiento y competitividad” el cual va acorde al desarrollo del comercio exterior en Colombia. La economía colombiana creció a las tasas más altas de las últimas tres décadas. Más importante aún, el crecimiento promedio entre 2000 y 2009 (4.01% por año) es el mayor desde la década de los setenta cuando la economía creció el 5,8% por año.

La causa del poco dinamismo económico de las últimas dos décadas es, sin duda alguna, la presencia devastadora del narcotráfico y la consolidación de grupos armados ilegales y terroristas en extensas regiones del país. La falta de dinamismo económico también está asociada, como ya se indicó, a una economía poco innovadora, y que, a pesar de las reformas económicas de principios de los noventa, continuó siendo relativamente cerrada en comparación con otros países de la región.

La debilidad del crecimiento económico también se puede asociar al rezago en la provisión de bienes públicos esenciales, como la infraestructura de vías y puertos (marítimos, aéreos, terrestres), y a otros factores como la baja profundización financiera, o el insuficiente desarrollo de competencias laborales y de logística en seguridad de cada cadena de suministros de la empresa o del mismo gobierno los cuales afectan la competitividad de la economía. El plan Nacional de Desarrollo, dice que “Colombia necesita garantizar una tasa de crecimiento potencial de 6% o más de manera sostenida y sostenible social y ambientalmente. Para lograrlo se requiere avanzar en tres ejes fundamentales:

- La innovación
- La política de competitividad y de mejoramiento de la productividad

- La dinamización de sectores “locomotora” que a través de su impacto directo e indirecto lideren el crecimiento y la generación de empleo”.

Política Nacional de Logística

La logística en el pasado era considerada un asunto privado, ahora la acción pública se ha concentrado en promover infraestructura dedicada a mercancías y regulaciones de transporte internacional. Las primeras acciones públicas fueron en logística urbana en los años setenta, con intervención pública, regulación de la distribución urbana, zonas de carga y descarga, centrales de abasto y centros de distribución urbana.

Colombia se involucra en la creación de esta logística ya que comprende su impacto sobre la competitividad, es decir, “si la practicas son ineficientes, hay servicios pocos diversificados y el costo del combustible aumenta, los costos en todas las áreas en la cadena de suministros se elevaran”. Otra razón es si se promueve la competitividad de la infraestructura nacional, esto atraerá carga de otros países.

La política nacional de logística también servirá para atenuar problemas de congestión vial, seguridad y contaminación debido a la presión del sector privado para que se resuelvan restricciones fuera de su control y promoverá de igual forma el empleo en el sector servicios. Ahora, el objetivo principal de esta política es promover la competitividad del sector privado y de la economía en general, para eso se debe Considerar los distintos niveles del sistema: nacional, regional y local.

La producción y por ende la logística, funcionan en red y en esquemas de agregación de valor, así que no puede descuidarse el comercio internacional. Para evitar su descuido hay que integrar políticas de infraestructura que vincule los nodos del sistema (puertos, aeropuertos, pasos de frontera, plataformas logísticas) y las redes que sirven a dichos nodos (vial, ferroviaria, fluvial, marítima), también se tendrá que fortalecer el comercio exterior y la facilitación de los TIC (Tecnologías en Información y Comunicación), al igual que las operaciones de servicios y empleo, Investigación y desarrollo. Todo lo mencionado anteriormente, se realizara a cabalidad

teniendo en cuenta como se había dicho al principio de este escrito, que la logística abarca, además del transporte de mercancías, la planificación y organización de la carga en toda la cadena de valor como elemento de calidad. La siguiente figura muestra las diferencias básicas y la complementariedad entre las cadenas de transporte y logística:

Gráfico 25. Cadena de transporte y cadena logística



Fuente: Documentos COMPES, Consejo Nacional de Política Económica y Social. Política Nacional de Logística

(Mahecha, 2013)

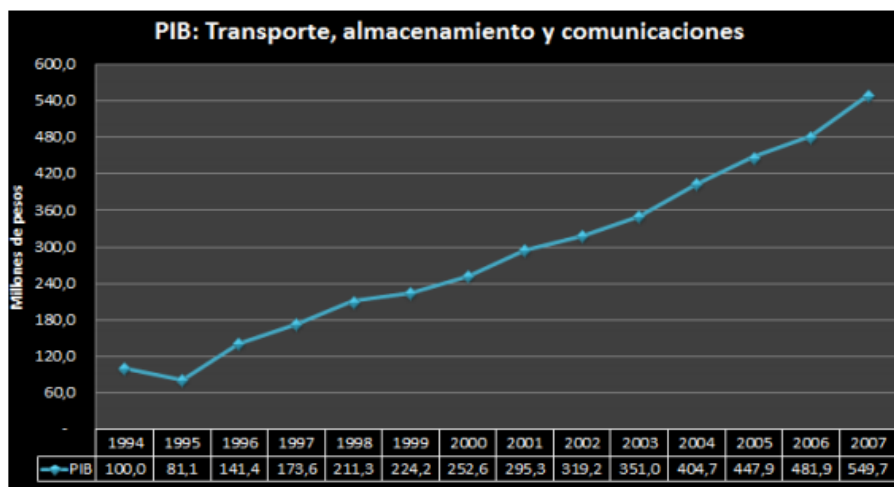
El Estado tiene la función de crear el entorno regulatorio para mejorar el funcionamiento de las relaciones entre los actores de la logística y el transporte, de promover mecanismos óptimos para el control de las mercancías que faciliten y promuevan el comercio internacional colombiano, así como el facilitar y proveer de infraestructura de transporte y tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC), con la calidad y capacidad para soportar las expectativas del crecimiento de los flujos de intercambio de bienes. La logística está marcada por la necesidad de disponer de plataformas de distribución con el fin de estructurar la cadena de suministros de las empresas. Para estos son usadas las plataformas logísticas, la Asociación Europea de Centros de Transporte de Mercancías dice que estas son: “Una zona delimitada, en el

interior de la cual se realizan, por parte de diferentes operadores, todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para el tránsito nacional como internacional”.

De ahí que, la política Nacional de Logística tiene como misión principal Contar con corredores logísticos articulados (Nodo de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, área logística de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, Puertos secos, zonas logísticas multimodales), Promover la facilitación del comercio internacional y Promover el uso de las TIC al servicio de la logística.

Ahora bien, en Colombia del año 2000 en adelante la privatización de empresas como Telecom, Inravisión, Caprecom y Cajanal permitió el ingreso de capitales extranjeros con los cuales se dinamizó la economía y se pudo continuar con los proyectos del sector de servicios y comunicaciones para mejorar su calidad y eficiencia. Por esto el volumen de producción creció gradual y paulatinamente a pesar de los índices inflacionarios debido a proyectos creados en la década anterior.

Gráfico 26. Transporte, almacenamiento y comunicaciones



Fuente: Dane.

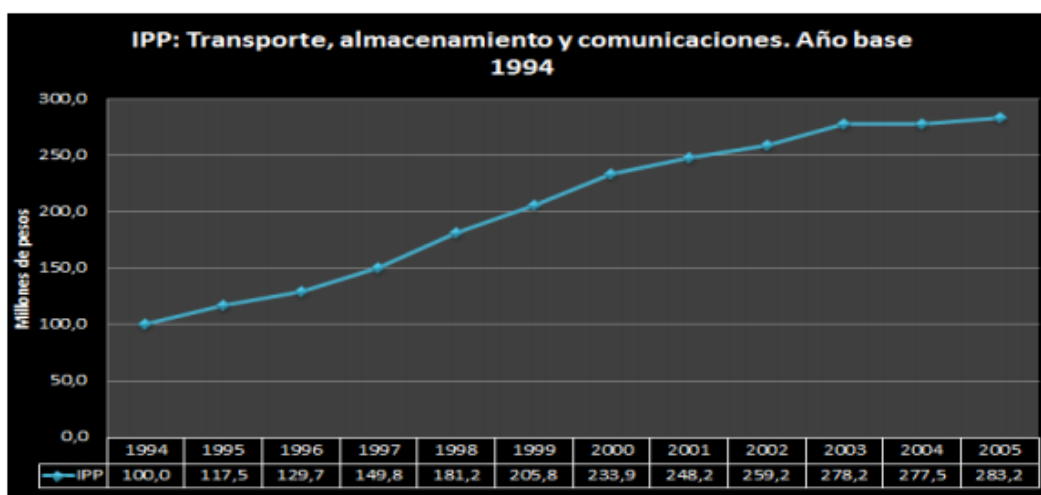
³¹ Documentos COMPES, Consejo Nacional de Política Económica y Social. Política Nacional de Logística. Departamento Nacional de Planeación. Bogotá. 2008, p. 15

³² Gráfica 1. Fuente: Dane

(Mahecha, 2013)

El IPP en la década de los 90 en adelante, la corrupción, el narcotráfico, el monopolio de los mercados y las malas administraciones, generaron una concentración de la riqueza y la monopolización de los productos permitiéndoles a los productores una autonomía con respecto a los precios.

Gráfico 27. IPP, transporte, almacenamiento y comunicaciones. 1994



Fuente: Dane.

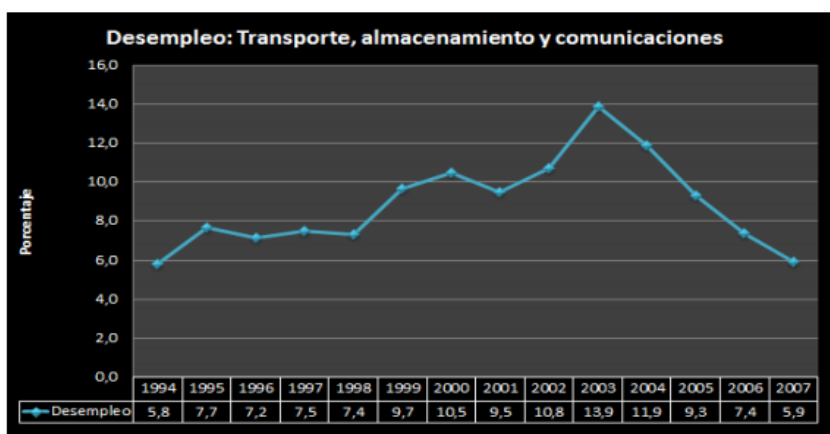
(Mahecha, 2013)

En cuanto al desempleo los puntos en los que se ven las variaciones más significativas corresponden con grandes cambios socio-políticos que se dieron en 2 administraciones específicas, en la administración de Andrés Pastrana (1998-2002) y en la de Álvaro Uribe del (2002- 2010). En 1998 el narcotráfico, la situación de desplazamiento, los grupos al margen de la ley y factores externos como la crisis de Asia, afectaron todos los sectores de la economía pues se perdió en gran medida capital tanto físico como humano, poblaciones enteras fueron arrasadas por la violencia y factores productivos fueron dedicados por parte de grupos al margen de la ley para cultivos ilícitos, el declive de estos factores de producción ocasionaron el colapso de la economía en todos sus sectores, las pequeñas y medianas empresas quebraron por falta de capital pues el gobierno no tuvo en cuenta la implementación de medidas anti- cíclicas que permitieran brindar al inversionista extranjero la confianza necesaria para invertir su capital en las empresas

nacionales, de igual forma el Estado falló en ejecutar uno de los principales factores tomados en cuenta por Keynes como lo es el hecho de que este compense el vacío que deja el sector privado en cuanto a inversión social, todos estos aspectos consiguieron que la tasas de desempleo incrementaran significativamente.

Más tarde en el 2002, con el cambio a la administración del expresidente Álvaro Uribe Vélez se evidenció como su plan de gobierno se basó en la búsqueda de la seguridad democrática con una proyección económica a mediano plazo que permitiera la entrada de capitales a futuro, sin embargo en este proceso se perdió de vista la importancia de la inversión social, dejando a un lado sectores cruciales para la economía como la educación y la salud, los efectos de este fenómeno contribuyeron al detrimento de las condiciones del mercado laboral y la calidad de vida. Por otro lado se puede ver que ya entrado el periodo presidencial de esta administración, y con los beneficios generados por esta política de seguridad como la confianza de los inversionistas extranjeros, permitieron la entrada de capital para el apoyo de economías emergentes de igual forma como lo propone Keynes la empresa privada no puede mantener un nivel de pleno empleo, es allí donde el Estado debe intervenir, el Gobierno de Uribe Vélez promocionó en sus planes de gobierno la implementación y el fortalecimiento de las micro, pequeñas y medianas empresas (Mipymes) ocasionando esto un declive de la tasa de desempleo.

Gráfico 28. Desempleo: transporte, almacenamiento y comunicaciones



Fuente: Dane

(Mahecha, 2013)

Efectivamente el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones se encuentra relacionado con la economía y la logística, a tal punto que se puede afirmar que este, como cualquier otra actividad productiva, es parte de estas. Sin la función del sistema de transporte o de comunicaciones, no se puede dar el bien económico, puesto que la infraestructura se constituye en un factor de producción, la movilidad y comunicación es un determinante del costo y del mercado. El Sector de transporte puede definirse como “el movimiento de bienes a lo largo del espacio físico, mediante los modos terrestre, aéreo o marítimo, o alguna combinación de éstos”.

Por esto las estructuras territoriales y los procesos de urbanización que el transporte y las comunicaciones generan, se ven reflejadas en beneficios sociales, políticos y económicos para el país. A pesar del aumento que se nota en las gráficas del sector transporte, este no es suficiente para cubrir todas las necesidades del comercio y la logística. La inversión que se le da a los puertos (marítimos, aéreos y terrestres) como a las vías, es limitada, debido a esto cada vez que aun puerto se le hace una mejora está en poco tiempo queda rezagada de los estándares mundiales.

El gobierno no invierte lo suficiente, todos los TLC y acuerdos que se mencionaron anteriormente, están sujetos al fracaso si no se toman las medidas necesarias. En cuanto a la logística, el rezago del país en materia de infraestructura es sin lugar a dudas el mayor problema que tiene la industria para competir en el mercado. La logística en Colombia es vista como uno de los temas más dramáticos y vulnerables para la economía nacional, al enfrentarse a constantes variables como el clima, paros o alzas en los precios de los combustibles hacen que los empresarios vean este asunto con cierto recelo y escepticismo. Leonardo Ronderos, Director Ejecutivo de la Asociación Colombiana de Logística (Acolog), afirma que la logística y la infraestructura han sido puntos de discusión desde 2002, cuando se analizó junto al Gobierno la capacidad del país de poder soportar la entrada en vigencia de los tratados de libre comercio y responder a las necesidades de los intercambios comerciales. "Pasaron ocho años de dos periodos presidenciales que todos admiramos, pero al mirar lo que nos quedó del esfuerzo gigantesco de inversiones, es deprimente que no hayamos logrado resolver el nudo de infraestructura".

En Colombia dicho aspecto se descuidó durante muchos años, hasta el momento en que la movilidad se convirtió en un problema crítico. Los dos más recientes presidentes del país, Álvaro Uribe Vélez y Juan Manuel Santos, avanzaron en este propósito como se notó anteriormente pero no fue un avance total y eficiente. Para el presidente Juan Manuel Santos, mejorar la infraestructura se convirtió en su “campo de batalla”, las medidas que se están tomando con el Plan Nacional de Desarrollo y la Política Nacional de logística, son la esperanza para avanzar en logística, transporte y así convertir a Colombia en un gran competidor en el mercado global. (Mahecha, 2013)

2.2.2 México.

VARIABLES DE RIESGO Y DESVENTAJAS LOGISTICAS

Alrededor de la infraestructura logística en México, sobresalen desventajas a nivel de sobrecostos e inseguridad en la cadena logística asociada a las diferentes rutas trazadas por el narcotráfico o la delincuencia común.

A continuación se presenta la información de cada una de estas variables:

SOBRECOSTOS LOGISTICOS

Es preciso definir que para la mayor parte de la extensión del país mexicano el medio de transporte mayormente utilizado es el llamado autotransporte o transporte por carretera; que para datos del año 2012 movía el 55% de la carga, seguido por la vía marítima en un 34% y finalmente por ferrocarril en un 11%. (Diario Oficial, Programa de Infraestructura 2014-2018 Gobierno de México, 2014)

A pesar de que la red carretera federal logra conectar gran parte de los nodos estratégicos del país, algunos tramos ya presentan problemas de saturación, sobre todo los que conectan las principales ciudades del centro del país. Además, existen problemas de conexión a escala local denominadas de “último kilómetro”, como lo son accesos a puertos, cruces internacionales y

entradas a las ciudades. (Diario Oficial, Programa de Infraestructura 2014-2018 Gobierno de México, 2014)

Esto impacta los costos de traslado, dado que en México las distancias entre las entidades que generan los principales flujos de carga son en muchos casos mayores al rango de 400-500 kilómetros. Por consiguiente, en ese rango, tanto el ferrocarril como el barco son alternativas más eficientes y baratas que el autotransporte, para el traslado de carga hasta el 42% y el 11% respectivamente. (Diario Oficial, Programa de Infraestructura 2014-2018 Gobierno de México, 2014)

Por lo anterior cabe anotar, que al mirar globalmente el país, este puede ser dividido en tres zonas, las cuales presentan distintos problemas logísticos que convergen en un mismo punto, la generación de un sobrecosto en los diferentes ítems logísticos:

- La región Sur-Sureste presenta escasa conectividad entre las distintas zonas que la integran. Los principales problemas que explican este fenómeno son: la falta de infraestructura carretera en la región y la ausencia de sistemas de transporte adecuados. Adicionalmente, el desarrollo de infraestructura en la región se enfrenta al reto de la dispersión de la población, la lejanía entre ésta y los centros de producción, la sinuosidad orográfica, así como la presencia constante de fenómenos meteorológicos que afectan las vías de comunicación. (Diario Oficial, Programa de Infraestructura 2014-2018 Gobierno de México, 2014)
- La región Norte ve mermado el intercambio de mercancías entre Estados Unidos y Asia debido a distintos factores, entre los que se encuentran: altos tiempos y costos generados por una saturación de camiones en puentes y cruces fronterizos, estimada en un 80% con un promedio de espera de 2:30 horas; tramos ferroviarios discontinuos; movilización baja de carga por medios marítimos, y una poca integración intermodal de medios de transporte. (Diario Oficial, Programa de Infraestructura 2014-2018 Gobierno de México, 2014)
- La región Centro presenta saturación en los accesos a las poblaciones, a pesar de que ahí se encuentra la mayor densidad de carreteras dada la concentración poblacional de la Zona Metropolitana del Valle de México. Además, la infraestructura ferroviaria de pasajeros para

aliviar este fenómeno, no ha tenido el crecimiento requerido por la demanda. (Diario Oficial, Programa de Infraestructura 2014-2018 Gobierno de México, 2014)

Además a nivel general sobre el territorio mexicano se pueden citar otras características que generan impacto en los costos logísticos: (Banco Interamericano de Desarrollo - BID, 2010)

- Carreteras particularmente críticas porque el comercio exterior se realiza en mayor medida por tierra que por agua.
- Proceso de modernización (mejora de estándares) y establecimiento de rutinas adecuadas de mantenimiento aún por completarse; y simultáneamente necesidad de importantes ampliaciones de capacidad en tramos troncales, debido a la creciente motorización.
- Autotransporte de cargas: en parte muy eficiente, en parte muy atomizado y poco eficiente (dualidad)
- Puertos e inspecciones en puerto: si bien funcionan bien en la carga/descarga de buques, hay problemas de “segunda maniobra”, vinculados a excesivos requerimientos de inspección por parte de agentes aduanero, falta de adecuados sistemas de información y problemas de corrupción.
- Despacho aduanero: aún en proceso de implantación de inspecciones unificadas y procedimientos sin papeles

Para tener una mayor dimensión del impacto que puede ejercer los sobrecostos logísticos en el transporte terrestre y marítimo, se puede representar como aproximadamente el 40% del total de la logística, es decir, lo que tiene su equivalencia al 6% del PIB; lo que al ser más específicos indican entre el 6% y el 7% de la facturación de las grandes empresas. Lo anterior se puede traducir en que debido a que empresas como las PYMES tienen un menor poder de negociación y volúmenes de operación, destinan el 12.6% de sus ventas a costos de logística, que en última instancia puede perjudicar la competitividad, eficacia y eficiencia de sus procesos. (Canacar- Camara Nacional del Autotransporte de Carga)

Otros datos asociados a reconocer la interacción de los sobrecostos en la cadena logística radican en que estos han incrementado como resultado de la mayor demanda, alza de costos

críticos como seguros, energía, renta de buques por tiempo y precios de nuevos medios de transporte, entre otros. Esto asociado con la excesiva regulación aduanera y la falta de infraestructura motivan servicios logísticos ineficientes en México. (Canacar- Camara Nacional del Autotransporte de Carga)

Uno de los problemas es que la industria del autotransporte está sumamente fragmentada: en México operan desde las empresas logísticas globales (como DHL y Federal Express) hasta hombre-camión que ofrecen servicios de transporte en una chatarra. La solución es profesionalizar e institucionalizar a las empresas para que puedan competir con sus contrapartes en otros países. (Diario El Universal, 2014)

En lo que respecta al ferrocarril, si bien entre 1995 y 2013 ha más que duplicado la carga que transporta (transitando de 53 a 114 millones de toneladas transportadas durante el periodo) la problemática que afecta nuestra competitividad son los conflictos entre las principales empresas ferroviarias por los derechos de paso, derechos de arrastre y el intercambio de equipo, ya que estas empresas tratan de proteger sus monopolios regionales al amparo de que sus títulos de concesión delimitan regiones de operación. (Diario El Universal, 2014)

En resumen, si bien México tiene una oportunidad de convertirse en un hub logístico es fundamental el sector transporte y logístico para incrementar su competitividad. Los principales ejes deberían de ser: profesionalización de los transportistas, inversiones en infraestructura carretera y portuaria y resolver los temas de competencia en los ferrocarriles. (Diario El Universal, 2014)

SEGURIDAD LOGÍSTICA

Transporte Carretero

De acuerdo a estadísticas de FreightWatch, México registra las tasas de riesgo más altas del mundo para las cadenas logísticas terrestres. Sin embargo, no existe una única cifra sobre el fenómeno y las mismas difieren entre organizaciones. Así por ejemplo, la Cámara Nacional del

Autotransporte de Carga (CANACAR), registró 420 siniestros en el 2011, cifra que representa un descenso de un 47.5% respecto al año anterior (Cervantes et al, 2012) mientras que la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) afirma que del 2006 al 2010 el robo al transporte carretero (autotransporte como se denomina en ese país) se incrementó en 108% (Cruz, 2011) y entre 2009 y 2010 un 52.1% (Cervantes, 2011). Otras fuentes estiman incluso en más de 10,000 los camiones asaltados anualmente. Pese a estas disparidades entre cifras, existe concordancia sobre los impactos de este flagelo sobre la competitividad de México. (CEPAL- Seguridad de la cadena Logística terrestre en América Latina)

La Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP) estima que las compañías destinan entre el 15 y 20% de sus costos a inversiones en materia de seguridad, monto que muchas veces no redundan en mejoras ostensibles de la seguridad (Cervantes, 2011). A estos valores, hay que agregar además un incremento de un 12% en los servicios de seguridad y de un 20% adicional las primas de seguro (FreightWatch, 2011). El Centro de Estudios Económicos del Sector Privado (CEESP) sostiene que de acuerdo con evaluaciones de instituciones nacionales e internacionales, el costo de la inseguridad en países como México sobrepasa el 15% del PIB nacional. (CEPAL- Seguridad de la cadena Logística terrestre en América Latina)

Preocupa además que el 71% de los asaltos sean extremadamente violentos, incluyendo el secuestro como parte del modus operandi de las bandas organizadas, muchas de las cuales tienen claros vínculos con los carteles de la droga que controlan grandes extensiones de territorio donde de acuerdo a la Asociación Mexicana de Seguridad Privada, Información, Rastreo e Inteligencia Aplicada (AMSIRIA) los Zetas y las Familia Michoacana son las principales bandas dedicadas al robo de transporte público y privado en las carreteras del país. (CEPAL- Seguridad de la cadena Logística terrestre en América Latina)

La Confederación Nacional de Empresarios de Seguridad Privada y Similares de los Servicios del Ramo (CONESPRYSIR) estima que se cometen en promedio de 600 asaltos anuales a transportistas, todos los cuales han generado lesiones graves a los operadores de transporte, a lo cual se suma que entre el 5% y el 10% de esos siniestros terminan en la muerte del conductor. Entre los principales factores de riesgo logístico en México se encuentra el

narcotráfico, seguido por el robo con un 25%. Factores como terrorismo y sabotaje, fueron catalogados como factores de menor riesgo (Cedillo-Campos, 2011). (CEPAL- Seguridad de la cadena Logística terrestre en América Latina)

Las modalidades más comunes en México son el robo de contenedores completos, durante su transporte o estancia en depósitos. La carga más sustraída son abarrotes, licores, cigarrillos, electrodomésticos, fármacos, ropa y material para la construcción, entre otros enseres de fácil reducción. (CEPAL- Seguridad de la cadena Logística terrestre en América Latina)

La mayor cantidad de siniestros ocurren en el transporte por camión aunque también se registran robos a los ferrocarriles. De hecho, la empresa Ferromex, obtuvo el permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de México para aumentar la velocidad de sus ferrocarriles hasta los 35 o 40 km en las zonas urbanas como una forma de reducir el robo y el vandalismo en el transporte ferroviario, iniciativa que se suma a otras ya realizadas como contratar custodios para la protección de las cargas durante los recorridos de más de tres mil kilómetros, inversiones que le han significado al sector 163 millones de pesos mexicanos (Acosta, 2009). (CEPAL- Seguridad de la cadena Logística terrestre en América Latina)

Según información del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C; en 2013 más del 37% de las unidades en México tuvo que alterar su quehacer cotidiano como consecuencia del delito de inseguridad; esto se traduce en un costo aproximado del delito asumido por la diferentes empresas por un valor de 109 mil 997 millones de pesos mexicanos, en el cual se incluye costos como la protección y costos asociados a los delitos sufridos. Dentro de otros porcentajes el 22.3% de las empresas redujo su horario de producción o comercialización; el 18.9% de las empresas canceló planes de crecimiento; 9% de las empresas dejó de comercializar o hacer negocios con otras empresas; 5,9% de las empresas canceló sus rutas de distribución o la venta de sus productos. (México Evalúa - Instituto Mexicano para la Competitividad, 2014)

Durante 2013, 33.6 por ciento de las unidades económicas en México fueron víctimas de algún delito, lo cual significa, en términos absolutos, que de las 3.8 millones de unidades económicas identificadas, 1.3 sufrieron algún delito. Baja California, Puebla, Guanajuato y el Estado de México fueron las entidades con mayor prevalencia, pues registraron tasas de victimización por encima del 40 por ciento.

La incidencia delictiva en empresas y los costos asociados al delito naturalmente derivan en una alta percepción de inseguridad en empresarios. Siete de cada diez comercios o empresas en México consideran que la entidad federativa donde laboran es insegura, de acuerdo con la ENVE 2014. Sobre esta percepción de inseguridad, sin embargo, hay una gran variación entre estados. Así, mientras que en Morelos y el Estado de México 9 de cada 10 unidades económicas se perciben inseguras, en Yucatán el sentimiento de inseguridad es solamente de 25.4 por ciento. Informes de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar) confirman la tendencia a la baja de un 16% en robos a transportes de carga de 2014 contra el año que lo precedió, según el mismo Presidente de la CANACAR, Roberto Díaz, siendo el área más conflictiva, con un 62%, aquella que comprende la zona metropolitana del Valle de México y en estados como Michoacán, Guerrero y Oaxaca. Estos niveles de inseguridad carretera sin duda generan un ambiente negativo para la inversión extranjera, ya que se estima que el 12% del valor del flete representa el costo por la inseguridad. Distintas empresas de transporte tuvieron que invertir en costosos sistemas de vigilancia con el objetivo de retomar el control de los costos de operación de sus negocios. (Revista Mundo Logístico, 2015)

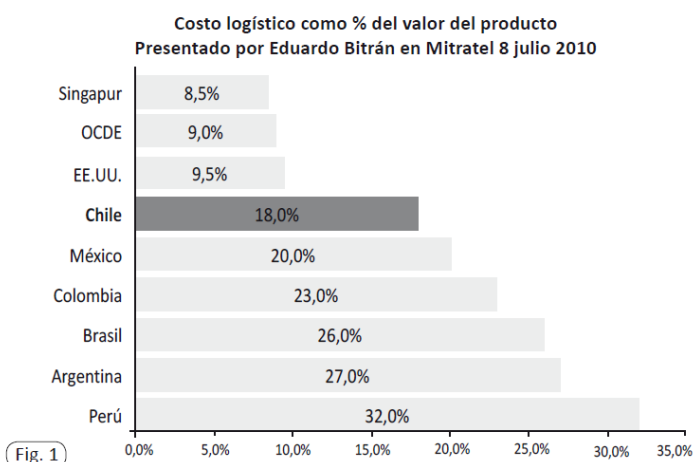
2.2.3 Chile.

VARIABLES DE RIESGO Y DESVENTAJAS LOGÍSTICAS

SOBRECOSTOS LOGÍSTICOS:

Aun cuando Chile tiene los costos de transporte y logística, en relación al PIB, menor de América Latina, si lo comparamos con los países que integran la OCDE, tienen el doble que éstos. Se argumenta que esto se debe a que el PIB Chileno es bajo. Eso puede explicarlo, pero también incrementa la tarea: Deben bajar los costos de transporte en proporción al PIB, incluso teniendo un PIB bajo por tonelada. Es un tremendo desafío que deben de enfrentar desde todas las áreas.

Gráfico 29. Costo logístico como porcentaje del valor del producto



(CHILE)

- A pesar de Chile ser un país eficiente en materia logística no obtuvo tan buenos resultados en materia tecnológica según la tercera edición del informe del Banco Mundial “Vincularse para competir”

El estudio, que comparo la situación de más de 150 naciones, detallo que el líder en este aspecto es Singapur, seguido de Hong Kong y Finlandia. Mientras que Chile se ubicó en el puesto 39 de la evaluación, posición que demuestra incremento de diez puestos en relación a lo registrado en la misma encuesta en el 2010.

La incorporación de nuevas tecnologías y la atomización del área de transporte están dentro de las principales debilidades del sistema chileno, razón por la cual el país queda en el puesto 54 en la capacidad para que los embarques lleguen en el plazo previsto, y debido a esto es inevitable que los costos logísticos aumenten. (competir”)

La distancia que separa a Chile de los países importantes incrementa los inconvenientes, se ha calculado que todo el proceso previo puede demorar hasta 21 días. Aduanas. Se proyectó que con el sistema SIEX implementado en el 2013 el proceso demoraría solo 11 días, pero como lo señala el director de Ingeniería Logística y Transporte de la Universidad Andrés Bello, Juan

Pedro Sepúlveda “las empresas invierten en tecnología, pero no están analizando los datos de los mismos con el fin de mejorar el servicio, saber cuáles son las rutas más óptimas o en qué puerto es mejor cargar. Escenario que también influye en la calidad del servicio”, “hay un exceso de demanda, por lo que la preocupación de la calidad va disminuyendo”. (competir”), si todos estos aspectos se tuvieran en cuenta los costos en la cadena de transporte disminuirán de forma significativa ya que de esa forma se optimizaría el proceso logístico.

- Otro aspecto a resaltar es la falta de competitividad de los puertos y aeropuertos del país en comparación con los gigantes globales, A medida que pasa el tiempo los buques que transportan las mercancías a nivel mundial se van haciendo más grandes y de ciertas maneras poco accesibles ya que no todos los puertos mundiales crecen de esta misma manera.

Los dos puertos más importantes del país son San Antonio y Valparaíso y a pesar de que sobresalen en la región estos no tienen capacidades para recibir las “mega estructuras de los mares” por ejemplo en el puerto de Valparaíso solo se puede recibir un post panamax a la vez mientras que los puertos de Rotterdam y Singapur pueden recibir cerca de 5 lo que dificulta la llegada de mercancías del país en los tiempos estipulados y genera sobre costos.

El transporte aéreo es el que más poco se utiliza en términos de comercio, una de las razones es la falta de estructuras aeroportuarias eficientes; gracias a esto los costos de utilización del transporte aéreo son muy elevados en comparación al resto, además a pesar de que Chile es un país que cuenta con más 320 aeropuertos solo 7 se utilizan para el transporte de Carga por lo cual el acceso al mismo es limitado.

- El transporte terrestre es el más utilizado internamente por lo cual es el que más beneficiado se ve en las políticas de modernización y mejoras, falta maximizar la utilización de las vías férreas y del cabotaje, si se potencia la utilización de los diferentes medios de transporte este podría incurrir en acortar los tiempos de entrega y costos.

El servicio ferroviario presenta grandes beneficios aparte de transportar grandes cantidades de mercancía de peso considerable, es más barato que el transporte terrestre pero su uso se ha limitado a ciertos tipos de mercancías, por lo cual sus ventajas son poco aprovechadas. (competitividad)

- Otra consecuencia de los sobrecostos logísticos del país, es el incumplimiento de ETD y ETA, el país tiene un bajo índice en llegadas y despachos a tiempo, lo cual genera aumentos en costos de almacenaje.
- La falta de competencia y de conocimiento de las buenas prácticas por parte de operadores, supervisores y técnicos logísticos, representan una desventaja para la eficiencia del sector, ya que si se hicieran programas de formación técnica, talleres de capacitación etc. que ayuden a la mejora del servicio prestado se reflejaría en una optimización significativa y por lo tanto una disminución de costos considerable. (competitividad)
- En Junio de 2014 se aprobó la “ley corta de puertos” la cual establece un pago retroactivo de la media hora de colación a los trabajadores del sector portuario, contempla que durante los próximos cuatro años las empresas portuarias (privadas o estatales) deben pagar U\$0,3 de impuesto por cada tonelada de carga transferida. Lo recaudado pretende igualar lo que tendrá que cancelar el Estado para cumplir lo prometido por el Gobierno. La situación, desencadenó un repentino reajuste en los precios por parte de algunas empresas portuarias hacia las empresas exportadoras las cuales tendrán que pagar más por el mismo servicio. (diariocomex)

Para concluir podemos decir que Chile es uno de los países con menores sobrecostos logísticos de la región ya que cuenta con sistemas tecnológicos que han sido implementados en los diferentes procesos de la cadena logística y que han logrado disminuir los costos de la utilización de los mismos, pero cabe resaltar de que a pesar de su indudable crecimiento ninguno de los puertos o aeropuertos de Chile está entre el TOP 20 del mundo, además hace falta de diversificación de los servicios y modernización de los mismos; en términos generales Chile es

un gigante local , pero cuando entra en colación con las mega estructuras logísticas y cadenas de abastecimiento de los gigantes globales se queda corto.

SEGURIDAD LOGÍSTICA

La seguridad de la cadena logística es el conjunto de acciones que se realizan para velar por el correcto y oportuno funcionamiento de las cadenas de suministro. Bajo este concepto, se contemplan por tanto acciones para prevenir y mitigar los impactos de actos terroristas y criminales, como así también aspectos operativos de recuperación frente a errores operacionales o eventos naturales extremos que impidan la logística de distribución. (Infraestructura, 2013)

La seguridad logística, es un tema central para la competitividad de las economías latinoamericanas, ya que la interrupción de una cadena de suministro no solamente provoca pérdidas económicas por esa falla en particular, sino que además, tiene un efecto de propagación al resto de la cadena logística. En el caso de las empresas, la falta de seguridad incide en sus costos operacionales, incrementando el lead time, el volumen de inventario y el valor de las primas de seguro, entre otros ítems, que en definitiva encarecen el precio de los productos y los hace menos competitivos internacionalmente. Para el Estado además, la inseguridad sobre las cadenas logísticas afecta la imagen del país, incrementa la sensación de inseguridad en la población, reduce los ingresos tributarios, desalienta el emprendimiento y la inversión privada, encareciendo además los precios de los bienes que la población nacional consume. Aspectos que justifican la incorporación de esta dimensión en las políticas públicas sectoriales y su debida articulación con otras carteras ministeriales relacionadas con la legislación y seguridad pública. (Infraestructura, 2013)

Por último, la seguridad logística también tiene un importante componente regional. Dado que en la actualidad, las bandas delictivas que actúan sobre el transporte terrestre no reconocen fronteras y están continuamente moviéndose en busca de zonas con menores niveles de seguridad donde su accionar se vea facilitado, es fundamental establecer una estrategia nacional de seguridad logística coordinada con los países vecinos, de modo de implementar acciones eficaces contra el crimen organizado. Aunado a lo anterior, la contaminación de

cargamentos legítimos con drogas por parte de narcotraficantes, es otro aspecto que afecta y preocupa a la logística regional.

Si bien el robo de mercancía ha sido siempre un riesgo del negocio en el transporte, la globalización de los mercados y los enfoques logísticos basados en la minimización de los inventarios y puntualidad en las entregas, han hecho que la seguridad sea un elemento diferenciador de la competencia y un requisito indispensable para el ingreso y permanencia en los mercados más desarrollados.

Buena parte del esfuerzo Chileno se han focalizado en el transporte marítimo y los procedimientos aduaneros para hacer frente a actos terroristas y contrabando de sustancias ilícitas, descuidando el resto de la cadena y particularmente los tramos terrestres de transporte. Dado que una cadena es tan segura como su eslabón más débil, un enfoque sistémico de seguridad integral y no soluciones parcializadas por modo o tipo de instalaciones de infraestructura, es la única forma de reducir los riesgos sobre la cadena logística, sin afectar los procesos de facilitación comercial y de transporte que le brindan competitividad a la economía, donde la seguridad deja de ser un asunto interno corporativo para ser un bien común para todos los participantes de la cadena logística, incluido el sector público. (Infraestructura, 2013)

La falta de estadísticas sectoriales comparables y periódicas sobre los delitos que afectan a las cadenas logísticas terrestres, han ocultado o subvalorado su impacto y por tanto, no se han generado suficientes políticas públicas para hacer frente al problema de forma efectiva y sostenible en el tiempo. Esta falta de información sobre las reales dimensiones del problema, hace que los delitos contra las cadenas de suministro terrestres (asaltos, robos o hurtos) tengan una baja prioridad en la agenda política e incluso muchas veces sean vistos como un costo propio de la actividad.

La ausencia de una categorización adecuada para el robo de mercancía dentro de las estadísticas policiales, dificulta la prevención y persecución de los delitos por parte de la autoridad. Así por ejemplo, si el robo de mercancía desde camiones se registra bajo hurtos comunes, o si el robo desde una bodega se registra como robo de vivienda, los servicios

policiales no podrán generar medidas eficaces contra este tipo de bandas delictivas. Por esta razón, una adecuada caracterización del fenómeno y la generación de estadísticas confiables y periódicas, son la única forma de generar acciones efectivas contra este tipo de delitos, ya que la falta de información y de sus reales costos, incide en la percepción errada de que es más económico sufrir algunos asaltos que implementar medidas eficaces para prevenirlos.

(Infraestructura, 2013)

Los ataques y robos a las cadenas logísticas terrestres en Chile se han acrecentado en el último tiempo en las rutas aledañas a los puertos, principalmente los de Antofagasta, Valparaíso, San Antonio y San Vicente, como así también en las cercanías de los aeropuertos y en la zona sur del país donde los productos más robados son alimentos, cobre y bebidas alcohólicas ; La industria Chilena estima que las pérdidas originadas por robos de carga, sólo a las grandes empresas pueden llegar hasta los USD 240 millones anuales (El Mercurio, 2012).

(Infraestructura, 2013)

En comparación la situación dista bastante de lo registrado en países como México y Brasil, donde los asaltos son mucho más frecuentes y violentos.

Sin embargo, no puede desconocerse la existencia del problema, el cual preocupa de sobremanera al sector del transporte y de la logística por los efectos que tiene sobre los costos de los servicios y su propia productividad. De hecho, si bien la situación de Chile es la mejor evaluada a nivel regional, no sucede lo mismo si se compara su desempeño con sus socios de la OECD. Los operadores logísticos y de transporte tienen mucho por hacer para reducir su riesgo, particularmente reforzando la capacitación del recurso humano e incorporando medidas de seguridad en sus procedimientos internos y donde la tecnología es sólo una parte de la solución al problema.

Las empresas de transporte han realizado importantes inversiones en equipamiento de seguridad, tanto en trazabilidad, como en botones de pánico y sensores de apertura de puertas, elementos que pueden significar hasta USD 1000 por camión más el costo del servicio de monitoreo. Las primas de seguro también se han visto incrementadas, registrándose en la

actualidad costos de USD 1500 por concepto de seguros a la carga y accidentes, las cuales no contemplan cobertura a actos terroristas o incendiarios los cuales han sido frecuentes en determinadas zonas del sur del país.

La experiencia internacional muestra que la dispersión de medidas o la búsqueda de soluciones individuales al problema de la inseguridad, como custodias privadas a los convoyes de transporte, primas de seguro no estandarizadas, entre otras iniciativas implementadas por el sector privado no solamente han sido ineficientes en resolver el problema, sino que además muchas veces han terminado encareciendo los costos de operación y con ello, haciendo menos competitivo los productos nacionales o reduciendo los márgenes de ganancia de la operación.

En este sentido es importante recalcar, que no existe una medida que por sí sola resuelva el problema de la inseguridad, sino que es la combinación de ellas las que permite tener avances significativos y sostenidos en la reducción del riesgo. Para ello la conformación de esquemas público-privados donde se analice el problema desde una óptica integral, integrando medidas de prevención, control y seguimiento judicial de las acciones, son los primeros pasos para enfrentar el problema. (Infraestructura, 2013)

2.2.4 Perú.

VARIABLES DE RIESGO Y DESVENTAJAS LOGISTICAS

SOBRECOSTOS LOGISTICOS

En el Perú pueden ser identificadas diferentes causas para la generación de sobre costos en la cadena logística, dentro de las cuales caben resaltar: El centralismo de la producción en ciudades como Lima, lo que conlleva a no generar carga de retorno y por tanto encarecen los fletes. A lo anterior se adiciona además la informalidad sobre el sector de transporte, puesto que este proceso se realiza de manera poco organizada: dueños únicos de camión, sin factura, poca información acerca de los costos de reposición. Por otra parte no se cuenta con una conexión adecuada para las zonas de la selva y de la sierra, lo que no permite una adecuada

comercialización y distribución de sus productos (Banco Interamericano de Desarrollo BID - Ransa Operador Logístico)

Por otra parte se carece de infraestructura complementaria que facilite la conexión a los terminales, constituyendo plataformas multimodales asociada a la ampliación de servicios que se encuentran bajo modalidad de concesión. Según el Plan Nacional de Desarrollo Portuario del 2012, 52% de instalaciones portuarias no se encuentran conectadas a un espacio intermodal, lo que genera dificultades en el transporte de carga y sobrecostos para las empresas usuarias. Y está aún es precaria en algunos puertos donde sí existe una conexión intermodal lo que deteriora la competitividad. (Ministerio de Economía y Finanzas - Perú, 2014)

Diferentes entidades gubernamentales del Perú han evidenciado estudios acerca de los sobre costos en la cadena logística, traducidos en la poca eficiencia de servicios que a su vez se desencadenan en altos costos para transportar carga, reflejan por ende alrededor del 34% sobre el valor del producto final, cifra superior al promedio esperado en Latinoamérica que es del 24% aproximadamente. (Ministerio de Economía y Finanzas - Perú, 2014)

Por su parte investigaciones recientes, como la realizada por la revista Semana Económica, cita que El gobierno maneja una cifra equivocada sobre el costo logístico correspondiente al Perú: éste no es de 32% (tal como se indica en la Agenda de Competitividad 2014-2018), sino de 12.6%. La cifra de 32% fue calculada en el 2001 por el Banco Mundial con datos de la década de los noventa sobre el valor de ventas totales. En cambio, el 12.6% ha sido calculado por Activas Partners, sobre el total del PBI y utilizando datos al 2013, en el marco del reciente estudio de Semana Económica sobre la situación del supply chain management (SCM) en el Perú. (Semana Económica, 2014)

Pese a que la nueva cifra es mucho menor que la anterior, refleja grandes ineficiencias. Los costos logísticos podrían ser menores, si se tiene en cuenta que el 70% del PBI del Perú está concentrado en la costa (sólo Lima representa el 50%, por ejemplo). Sin embargo, son superiores incluso a los de México, donde la industria se distribuye de manera más pareja a

lo largo del territorio (el D.F. sólo representa el 17% del PBI, por ejemplo). (Semana Económica, 2014)

Existen factores externos que explican los sobrecostos logísticos. El estudio de Semana Económica identifica que la regulación engorrosa, la falta de infraestructura adecuada y los altos niveles de inseguridad restan competitividad a las empresas en el Perú. Por citar algunos ejemplos, Francisco D'Angelo, gerente general de Yobel SCM, indica que destina alrededor del 1% de su facturación a seguridad y no prevé que la cifra varíe en los siguientes años. Por su parte, Eduardo Linares, director del área de dirección de operaciones del PAD de la Universidad de Piura, señala que a fin de reducir los efectos de la inseguridad, las empresas requieren adoptar medidas adicionales, como es, por ejemplo, revisar los antecedentes penales de los trabajadores de la empresa que proveerá el servicio de transporte de la empresa. De hecho, alrededor del 40% de las empresas debe lidiar con robos sistemáticos en sus almacenes, muchas veces perpetrados por sus propios empleados. (Semana Económica, 2014)

Estos son ejemplos de cómo las gerencias de SCM están absorbiendo estas deficiencias dentro de su gestión y su estructura de costos como algo “normal”. Estas sobrecargas reducen la eficiencia y competitividad de las empresas en el Perú, concluye el estudio elaborado por Semana Económica. (Semana Económica, 2014)

El rubro de SCM no escapa de la tara de la sobre regulación que afecta a la actividad empresarial en el Perú. Por falta de diálogo entre los sectores público y privado se genera sobre regulación innecesaria. Algunos ejemplos de ello es exigir una temperatura máxima para un almacén, a pesar de que los productos ahí almacenados soportan temperaturas mucho mayores; o que para el transporte marítimo de mercancías dentro del país se exijan los mismos requisitos que para el transporte internacional. (Semana Económica, 2014)

Asimismo, la infraestructura inadecuada resta competitividad. La infraestructura vial, a pesar de ser la más desarrollada a nivel nacional, es ineficiente: es mayoritariamente de un solo carril y se concentra en la costa. El transporte marítimo, fluvial y ferroviario dista mucho más de estar en un nivel óptimo. (Semana Económica, 2014)

Además de los citados anteriormente, las principales dificultades se pueden agrupar en tres categorías: las asociadas con la insuficiencia de infraestructura, equipamiento y calidad de los servicios, responsabilidad del gobierno, las compañías concesionarias, los operadores y prestadores directos de los servicios a los usuarios finales; un segundo grupo vinculado con la problemática de concentración y prácticas no competitivas, y un tercero, de naturaleza más técnica y que incluiría los desequilibrios estructurales en los flujos de comercio exterior. Para esto se resaltan características principales para la generación de sobre costos en la cadena logística: (Alarco Tosoni, 2010)

- La asimetría se refleja en el cobro integrado de los servicios provistos por las terminales de almacenamiento, agencia marítima, rampa, estiba y desestiba, entre otras, y en la falta de una nomenclatura estándar de los servicios cobrados por los distintos agentes; de manera adicional hay cargos que no son transparentes. Lo anterior genera que los usuarios tengan la percepción de que se realizan cobros dobles, que no estarían justificados. La asimetría tiene como consecuencia que los ofertantes de servicios logísticos tengan la posibilidad de incrementar su poder de mercado, en perjuicio de los exportadores e importadores. (Alarco Tosoni, 2010)
- Otro cuello de botella lo constituye la insuficiencia de infraestructura portuaria. Hay una reducida profundidad operativa en los muelles, dársena de maniobras y canales de navegación, lo que no permite la entrada de embarcaciones modernas más rápidas y de mayor envergadura, que reducirían los costos operativos. A esto se suma la falta de espacio para la ampliación de las zonas portuarias y destaca la problemática de insuficiencia de muelles, áreas de almacenamiento y operativas en el puerto del Callao, que moviliza 85% de la carga contenerizada y 68.3% de las otras cargas en muelles de uso público del sistema portuario nacional. Asimismo, hay un déficit de inversión en equipamiento portuario adecuado: grúas pórtico, grúas móviles de muelle y otros equipos. El problema de oferta de infraestructura y de equipamiento portuario genera dificultades de congestión y afecta la eficiencia en costos de toda la cadena logística (Alarco Tosoni, 2010)
- Las prácticas de las compañías navieras mundiales en cuanto a los fletes son desfavorables para las mercancías movilizadas por los puertos peruanos debido a que se utilizan las rutas con menor tránsito, como las nacionales, para compensar las de mayor tránsito y

competencia con fletes más reducidos. La presencia de subsidios cruzados es una práctica común en la industria marítima mundial. Por ejemplo, una práctica común en la carga contenerizada es que la operación de carga o descarga se realiza entre la línea naviera y la terminal de almacenamiento vinculada. En el caso de que el exportador o importador requiera utilizar otro almacén, debe pagar un cargo adicional, lo que limita la competencia entre terminales. (Alarco Tosoni, 2010)

- Los problemas de infraestructura portuaria comentados se vuelven más graves en la medida en que no hay una buena gestión respecto a los ingresos físicos para los camiones y transportes especializados en el puerto del Callao, lo que repercute de manera directa en la congestión de ese recinto. Ello afecta en mayores tiempos de espera por parte de las navieras, lo que se traduce en mayores fletes de transporte. (Alarco Tosoni, 2010)
- Al respecto, cabe indicar que la línea ferroviaria que se conecta con el puerto del Callao no se encuentra en funcionamiento y está desaprovechada como ingreso físico adicional, aunque pudiera reducir el congestionamiento de las otras vías de acceso. (Alarco Tosoni, 2010)
- En el caso de la infraestructura aeroportuaria se observa que el operador Lima Airport Partners (lap) no posee una política comercial activa que busque atraer a líneas aéreas especializadas en el transporte de carga (aviones cargueros). Ello se ve reflejado en la inexistencia de líneas aéreas de carga con frecuencias regulares, lo que repercute en mayores costos de transporte aéreo para las exportaciones e importaciones. Asimismo, en el mercado de líneas aéreas hay indicios de prácticas no competitivas en el transporte de carga. (Alarco Tosoni, 2010)
- En el caso de la infraestructura ferroviaria surgen problemas de oferta. En la actualidad se observa una saturación en el Ferrocarril Central, en la medida en que sólo 20% de la carga de minerales se transporta por ferrocarril y el 80% restante, por carretera. La actual configuración de estas infraestructuras fue un ejemplo mundial en el siglo xix. A ello se suman los problemas relacionados con los equipos que se operan en el Ferrocarril Central; los vagones no son adecuados para el transporte de minerales y generan demoras. Las dificultades de oferta antes mencionadas afectan al transporte en la carretera central, que muestra un elevado índice de congestionamiento. Se observan de modo permanente

velocidades promedio entre 10 y 20 km por hora; mientras que los estándares mundiales indican velocidades óptimas que fluctúan entre 40 y 50 km por hora. (Alarco Tosoni, 2010)

- En tanto, se cuenta con diversos estudios previos relativos a los sobrecostos portuarios. Sgut realizó un cálculo de sobrecostos tomando como base todos los servicios que se realizan tanto a la nave como a la carga para el puerto del Callao, integrando los costos por trámites documentarios de los distintos actores, los costos de espera en rada, la gestión de inventarios de las exportaciones e importaciones, entre otros. Se calcula un sobrecosto total de 217.5 millones de dólares, de los cuales 61.8% se debe al mayor costo por inventarios de las mercancías importadas. Esto se relaciona con los mayores tiempos de espera en rada, la baja productividad de las maniobras y la demora promedio de los contenedores, que en suma provocan que la operatividad de importación se demore 5.7 días más del estándar mundial (tres días). Otro aspecto importante está relacionado con la espera en rada, que en términos del costo de alquiler de buque utilizado en el estudio implica un sobrecosto de 26.8 millones de dólares (12.3 por ciento) (Alarco Tosoni, 2010)

SEGURIDAD LOGISTICA

La experiencia en las últimas décadas ha probado que la actividad delictiva, ya sea relacionada con el tráfico de drogas, armas, desechos, contrabando de mercancías fraudulentas, piratería, terrorismo, entre otros, no es exclusivo de solo algunos países o regiones. En este marco, el Perú como parte del comercio mundial, cumple las normas internacionales de seguridad en el campo marítimo.

Como se ha visto, posterior a los atentados del 11 de septiembre del 2001, los principales mercados mundiales impulsaron una amplia variedad de medidas de seguridad y protección de la carga para prevenir actos de terrorismo que podrían poner en peligro la integridad de pasajeros, tripulantes y trabajadores portuarios, así como la seguridad de los buques e instalaciones portuarias, incluyendo a toda la cadena logística involucrada.

Después de esa fecha trágica, la Organización Marítima Internacional (OMI) dio lugar al Código PBIP (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias), como una enmienda del

Convenio SOLAS (Safety Of Life At Sea), generando cambios en los mecanismos de protección en instalaciones portuarias y buques, mientras que Estados Unidos, por su lado, comenzó a desarrollar los programas CSI (Container Security Initiative) y C-TPAT (Custom Trade Partnership Against Terrorism), involucrando progresivamente a toda la cadena de transporte. El Perú inició oportunamente la implementación de las medidas del Código PBIP. Según la Autoridad Portuaria Nacional (APN), el país cuenta con 33 puertos en el territorio de la República, entre 20 marítimos, 11 fluviales, y 02 lacustres. Asimismo, existen otras 62 instalaciones portuarias menores: 45 marítimas, 11 fluviales, y 06 lacustres. Hasta el año 2013, 49 de estas instalaciones portuarias ya cuentan con la certificación PBIP.

Para las autoridades peruanas para que un puerto pueda competir internacionalmente no basta contar con una gran infraestructura y equipamiento de última tecnología (de por sí muy importantes), sino también debe contar con una política de seguridad que cumpla con los estándares internacionales correspondientes. En el caso peruano, según la APN, las principales amenazas al sistema de protección de los puertos nacionales son el narcotráfico, robos, y paros y huelgas.

El sector privado apoya decididamente este proceso constante de mantenimiento y mejora de la seguridad portuaria a través de, principalmente, el capítulo nacional de la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro (BASC PERÚ) en estrecha colaboración con las autoridades respectivas (APN, SUNAT, DIRANDRO, Ministerio Público - Fiscalía de la Nación, DICAPI, etc.).

Gracias a este aporte, la seguridad marítima permanece vigente día a día en las agendas de las empresas y las autoridades relacionadas al comercio exterior del país, siempre en conexión con las instituciones internacionales públicas y privadas que promueven y soportan la inmensa maquinaria que significa actualmente la seguridad de la cadena de suministro mundial. (Peru B. , 2014)

En lo que a aduanas respecta, a nivel internacional la Aduana del Perú es respetada, reconocida como una organización que está trabajando muy duro para proteger al país y manejar

sus leyes, sus reglamentos, en este sentido es todo positivo, poseen un gran liderazgo y están participando en programas internacionales. Ya cuentan con el programa OEA (operador Económico autorizado) creado bajo los lineamientos dados por la organización mundial de aduanas que busca el compromiso de las empresas en toda la cadena de suministro. (Cuza, 2014) Por otra parte, en cuanto al transporte terrestre, se han registrado incidentes en donde fueron detenidos camiones, incluso en rutas muy transitadas, por los bloqueos de carreteras informales establecidos en la noche por salteadores de caminos. Los desplazamientos por carretera en tiempo Noche entre pueblos o ciudades generales se prohíbe debido al riesgo de robo y las condiciones inseguras del camino. La única excepción son los viajes de la noche en la carretera Pan-Americana.

Los viajes en Zonas de Emergencia designadas por el Gobierno de Perú (donde ciertos derechos están restringidos y los militares pueden estar a cargo de brindar seguridad) y áreas donde se sabe que grupos terroristas o narcotraficantes operando o tienen recientemente recurrido a acciones violentas. Viajar por tierra en o cerca de estas áreas, especialmente en la noche, es arriesgado. Se recomienda que, cuando se viaja en zonas cercanas a las zonas de emergencia hay que aumentar la conciencia de seguridad e implementar medidas de seguridad adicionales.

Las manifestaciones políticas y las huelgas y marchas laborales se producen regularmente en las zonas urbanas y algunas rurales. También pueden causar graves trastornos en carretera, aéreo y el transporte por ferrocarril. Las manifestaciones son a menudo, pero son anunciadas siempre por adelantado. Si bien estas actividades son por lo general pacíficas, pueden degenerar en enfrentamientos violentos. Como regla general, lo mejor es evitar las grandes multitudes y manifestaciones.

El gobierno peruano está trabajando para eliminar las minas terrestres y municiones sin explotar remanente del 1995 Perú / Ecuador conflicto fronterizo, sino cruce o acercarse a la frontera Perú-Ecuador en cualquier lugar excepto en los controles oficiales aún pueden ser peligrosos. La zona de la frontera Perú / Colombia entera es muy peligrosa porque de tráfico de narcóticos y las incursiones ocasionales de fuerzas guerrilleras armadas de Colombia en áreas

remotas de Perú. Aunque no hay minas en el lado peruano de la frontera Perú / Chile, las fuertes lluvias estacionales ocasionalmente lavan minas sin marcar y sin estallar en la frontera con Chile en Perú. (Unidos, 2014)

Actualmente la gestión del transporte, sobre todo en las empresas extractivas, está orientada al cumplimiento de la regulación de seguridad para el traslado de materiales peligrosos y analiza los riesgos relacionados a la carga del producto, el estado del vehículo, condiciones de la carretera, el clima, entre otros. Pero en el Perú, tenemos que darle una mirada adicional, ya que no contamos con una cultura vial adecuada como en otros países donde los vehículos y los peatones respetan las normas, y donde la preocupación de las empresas se centra en cumplir con las reglas de seguridad establecidas. Todo lo contrario, en nuestro país los transportistas se enfrentan día a día a nuevos riesgos producto de nuestra “cultura combi”. (SANDRA ALARCÓN REVILLA, 2013)

Cultura ciudadana del transporte

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en 2012 se registraron 95.692 accidentes de tránsito (13.3% más que 2011), lo que trajo como consecuencia 58.685 víctimas, de las cuales 4.138 fueron fatales. Debido a estas cifras, nos encontramos entre los primeros puestos con más alto índice de mortalidad por accidentes de tránsito en América Latina, según el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013 de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Estas externalidades sociales deben ser tomadas en cuenta por las empresas, ya que es la dinámica bajo la que tienen que operar sus transportistas a diario y pueden convertirse en uno de los principales riesgos en las vías. Las empresas pueden evaluar a sus proveedores y asegurarse que cumplan con todas las normas de seguridad en la carga y traslado del producto, pero si manejando por la carretera una persona corre por la pista en lugar de usar el puente peatonal, esta persona se convierte en el causante principal de un incidente que puede terminar en un derrame, desprendimiento del producto o en un accidente fatal, donde el nombre y reputación de la empresa quedará dañado.

Es por este motivo que las empresas deben dejar de mirar de manera tradicional los riesgos en el transporte, aislándolos de una problemática social tan fuerte en nuestro país, y tienen que empezar a analizar el entorno y a identificar cuáles son las oportunidades de acción que existen en el tema de ciudadanía vial. (SANDRA ALARCÓN REVILLA, 2013)

La reputación en juego

Como es de conocimiento de muchos, la buena o mala gestión de la cadena de valor genera un impacto directo en la reputación. Ante un accidente, la sociedad otorgará responsabilidad a la empresa líder y a la marca más expuesta, y no juzgará al proveedor encargado del transporte ya que muchas veces esta empresa es desconocida para ellos. Existen diversos ejemplos de accidentes ocurridos en las vías por derrame de productos que eran transportados por un proveedor, en donde los medios y la sociedad atribuyen responsabilidad a la empresa más reputada. Un caso que también genera impactos en la comunidad urbana, y que muchas veces no es tomado en cuenta por las empresas debido a la inexistencia de una fuerte regulación, es el transporte para las obras de construcción inmobiliarias, donde hay muchas oportunidades de acción.

En definitiva, la gestión del transporte es un desafío en el Perú por los riesgos de la cultura vial, e implica un trabajo que va más allá de cumplir con la regulación en seguridad, tiene que ver con mirar el entorno y los riesgos propios de la cultura ciudadana instaurada en nuestra sociedad.

Muchas empresas pueden pensar que ya no es parte de su labor la generación de ciudadanía, pero esto debería ser el eje articulador de toda la gestión de empresas que aspiran a ser socialmente responsables, ya que comportarse de manera sostenible es ser un mejor ciudadano. Por ello, como primer paso, las organizaciones pueden comenzar a promover una cultura vial responsable en sus colaboradores, para que ellos la transmitan a la sociedad y, de esta manera, se empiece a promover una nueva ciudadanía asociada a la seguridad vial. (SANDRA ALARCÓN REVILLA, 2013)

El ministro del Interior, Daniel Urresti, señaló que a nivel logístico, la Policía Nacional de Perú está en los años 70 y reconoció que se ha perdido el principio de autoridad. Durante su participación en CADE 2014, realizó un balance de los logros de la Policía Nacional e indicó que es necesario dotarla de instalaciones nuevas. Lamentó que efectivos policiales estén involucrados en actividades delincuenciales.

Además, Urresti destacó las acciones que está tomando el sector para combatir la criminalidad. “Necesitamos disminuir la inseguridad para no espantar las inversiones. El resto se lo dejo a los teóricos”, afirmó el ministro.

El ministro reconoció que la inseguridad es un problema grave en el país y que afecta tanto a los ciudadanos como a las empresas. “La falta de seguridad es un problema real en el Perú, lo primero está en reconocerlo y hay que hacer algo”, dijo. (Peru G. , 2014)

Tabla 23. Cuadro comparativo variables de sobrecostos logísticos y de seguridad

PAÍS / VARIABLE	CHILE	COLOMBIA	MÉXICO	PERÚ
SEGURIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • A nivel regional Chile cuenta con el mejor desempeño en cuanto a seguridad logística, pero no contra los demás miembros de la OCDE • Los ataques y robos a las cadenas logísticas terrestres en Chile se han acrecentado en el último tiempo en las rutas aledañas a los puertos, principalmente los de Antofagasta, Valparaíso, San Antonio y San Vicente, como así también en las cercanías de los aeropuertos y en la zona sur del país. • Las empresas de transporte han realizado importantes inversiones 	<ul style="list-style-type: none"> • Sin duda alguna, la presencia devastadora del narcotráfico y la consolidación de grupos armados ilegales y terroristas en extensas regiones del país aumentan los índices de inseguridad para la cadena logística en el país. • La inseguridad jurídica y las trabas burocráticas han ahuyentado a la inversión extranjera en infraestructura, toda vez que encarecen las obras y las hacen inviables. • Se tiene en cuenta siniestros tales como: “gemeleo” (dos carros con la misma placa o 	<ul style="list-style-type: none"> • El principal flagelo en la variable de seguridad se encuentra en el robo de transporte carretero. Aumentando los costos de servicios de vigilancia y prima de seguros. • El robo en ocasiones no simplemente es sobre los bienes sino de manera violenta contra la vida de los conductores. • Muchos de estos robos también se combinan con los carteles de la droga que controlan diferentes extensiones del territorio. • Las modalidades más comunes en México son el robo de contenedores completos, durante su transporte o estancia en 	<ul style="list-style-type: none"> • Se presenta inseguridad en la cadena logística, a nivel que las empresas aporten porcentaje de sus ingresos a servicio de seguridad. • Las principales amenazas al sistema de protección de los puertos nacionales son el narcotráfico, robos, paros y huelgas. • Se han registrado incidentes en donde fueron detenidos camiones, incluso en rutas muy transitadas, por los bloqueos de carreteras informales establecidos en la noche por salteadores de caminos

PAÍS / VARIABLE	CHILE	COLOMBIA	MÉXICO	PERÚ
	<p>en seguridad, trazabilidad y monitoreo.</p>	<p>documentos), contaminación de la carga, cambio de la carga, daño de la carga, entre otras</p>	<p>depósitos</p> <ul style="list-style-type: none"> Estos niveles de inseguridad carretera sin duda generan un ambiente negativo para la inversión extranjera, ya que se estima que el 12% del valor del flete representa el costo por la inseguridad. 	
COSTOS LOGISTICOS	<ul style="list-style-type: none"> Igualmente para la variable de costos logísticos, Chile cuenta con el % más bajo de los países que conforman la alianza del Pacífico. Alto desempeño en los sistemas tecnológicos a lo largo de la cadena logística, lo que se traduce en la reducción de costos finales. 	<ul style="list-style-type: none"> Frente al resto de América Latina, los costos del transporte de mercancías y demás productos de exportación, tienen un sobrecosto de 15%. Este hecho, sigue rezagando a Colombia en el ranking de competitividad y de desempeño logístico. Las prácticas son ineficientes, hay servicios pocos 	<ul style="list-style-type: none"> Aproximadamente en las empresas mexicanas se destina el 12.6% de sus ventas a costos de logística. La mayor parte del transporte es vía carretera terrestre, presentando inconvenientes de conexión a nivel local del llamado “último kilómetro” Lejanía de los principales 	<ul style="list-style-type: none"> En Perú, el sobrecosto logístico se encuentra alrededor del 32% sobre el valor del producto final. Las principales características que generan sobrecostos: centralismo de la producción, lo que conlleva a no generar carga de retorno; conexión poco adecuada entre la sierra y la selva.

PAÍS / VARIABLE	CHILE	COLOMBIA	MÉXICO	PERÚ
		<p>diversificados y el costo del combustible aumenta, los costos en todas las áreas en la cadena de suministros se elevaran.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El narcotráfico, el monopolio de los mercados y las malas administraciones, generaron una concentración de la riqueza y la monopolización de los productos permitiéndoles a los productores una autonomía con respecto a los precios. • Las deficiencias en logística e infraestructura impactan negativamente las importaciones y finalmente el índice de precios al consumidor 	<p>centros de producción.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Otras características globales son: Altos tiempos y costos generados por una saturación de camiones en puentes y cruces fronterizos, tramos ferroviarios discontinuos, excesivos requerimientos de inspección por agentes aduaneros, alza de costos críticos como seguros y rentas por horas de los diferentes buques. • La industria de autotransporte o transporte por carretera se encuentra fragmentada: grandes empresas como camioneros independientes ofrecen 	<ul style="list-style-type: none"> • El 52% de las instalaciones portuarias no cuentan con un espacio intermodal, lo que se traduce en mayores costos. • Otro cuello de botella lo constituye la insuficiencia de infraestructura portuaria. Hay una reducida profundidad operativa en los muelles, dársena de maniobras y canales de navegación, lo que no permite la entrada de embarcaciones modernas más rápidas y de mayor envergadura, que reducirían los costos operativos. • La línea ferroviaria que se conecta con el puerto del Callao no se

PAÍS / VARIABLE	CHILE	COLOMBIA	MÉXICO	PERÚ
		<p>(IPC). Pues no solo es más costoso el flete de los puertos a las ciudades en el centro del país, sino que al haber desequilibrios en la balanza comercial, los productos importados son menos por camión, hecho que incrementa su costo de transporte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La mayoría del transporte se realiza por carretera, algunas vías no se encuentran en las mejores condiciones lo que genera sobrecostos en combustible, cambio de llantas, etc. 	<p>servicios de transporte, no hay una regulación específica.</p>	<p>encuentra en funcionamiento y está desaprovechada como ingreso físico adicional, aunque pudiera reducir el congestionamiento de las otras vías de acceso</p>

Fuente: Elaboración propia

2.3 Desarrollo tercer objetivo: variables de proyecciones logísticas y comerciales

Tabla 24. Matriz problematizadora tercer objetivo específico

Pregunta de investigación	Están los países de la alianza del pacifico preparados para afrontar de manera productiva tratados y alianzas comerciales con el resto del mundo en el campo logístico?								
Objetivo de investigación	Indagar el nivel de desarrollo en el ámbito logístico entre los países de la Alianza del Pacifico y su incidencia para la competitividad y productividad dentro de sus intercambios comerciales.								
Objetivos específicos	Preguntas sistematizadoras	Unidades de análisis					Método	Estrategia	Instrumento de recolección de información
		Primer orden	Segundo orden						
Identificar cambios y oportunidades logísticas que impulsen a las naciones que integran la Alianza del Pacifico a un desarrollo económico interno y atracción como bloque comercial para el resto del mundo.	¿Cuáles son los cambios que pretenden realizar los miembros de la alianza del pacifico que aportarían al desarrollo interno y lo convertirían en un país atractivo para inversiones externas?	Cambios clave para el desarrollo interno del país	Logística de transporte				Investigación	Recolección y análisis de datos	Folletos, Documentos e investigaciones publicados en diferentes libros e Internet; noticias y artículos de diferentes revistas
			Planes logísticos de gobierno						
			Planes comerciales de gobierno						
	¿Cuáles son los oportunidades que	Oportunidades clave para el	Logística de transporte				Investigación	Recolección y análisis de datos	Folletos, Documentos e investigaciones
		Planes logísticos							

	pretenden realizar los miembros de la alianza del pacifico que aportarían al desarrollo interno y lo convertirían en un país atractivo para inversiones externas?	desarrollo interno del país	de gobierno						s publicados en diferentes libros e Internet; noticias y artículos de diferentes revistas
			Planes comerciales de gobierno						

Fuente: Universidad de Medellín

2.3.1 México.

VARIABLES DE PROYECCIONES LOGISTICAS Y COMERCIALES

El plan de gobierno en conexión con el comercio internacional:

El gobierno de México se preocupa por la planeación de ambiciosos objetivos en el marco del desarrollo de su plan de gobierno proyectado para el periodo presidencial de Enrique Peña Nieto (2013-2018). Ha planteado cinco ejes o lineamientos que sirven como hoja de ruta para alcanzar los objetivos a lograr, estos son: México en paz: recobrar la seguridad y justicia, para rescatar el respeto por los derechos humanos; México Incluyente: combatir el hambre, la pobreza, desigualdad de género y sin exclusiones, recobrar los derechos diferentes comunidades como los discapacitados, adultos mayores, indígenas, etc.; México con educación de calidad: elevando los niveles de enseñanza por medio de la ciencia, tecnología e innovación ; México Próspero: donde se proyecta el mejoramiento de la economía basándose en el impulso de pequeñas y medianas empresas al igual que el desarrollo de infraestructura, clave para incrementar la competitividad de todo el país que se refleje en el resultado de visionar a México como potencia económico emergente; y por último el eje México con responsabilidad global mostrando su respaldo al mundo en las grandes causas de convergencia de la humanidad. Sin olvidar además de los desafíos transversales: Democratizar la Productividad; Gobierno Cercano y Moderno y la incorporación de la Perspectiva de Género. (Plan Nacional de Desarrollo (2013-2018) Gobierno de la República Mexicana)

Para el desarrollo del comercio internacional mexicano, la línea de acción a ejecutar del plan de Gobierno es el de México Próspero y México con responsabilidad global. Para el gobierno actual es de vital importancia aprovechar las oportunidades para países emergentes como México partiendo de las problemáticas que afectan a naciones desarrolladas que abren una puerta como actores de juego internacional. Por ende el comercio internacional está ligado al desarrollo económico en la medida que es necesario incrementar el potencial de la economía a través de la generación de bienes y servicios ligados al mejoramiento de la productividad. (Plan Nacional de Desarrollo (2013-2018) Gobierno de la República Mexicana)

No obstante, México tiene un gran reto en materia de productividad. La evidencia lo confirma: la productividad total de los factores en la economía ha decrecido en los últimos 30 años a una tasa promedio anual de 0.7%. El crecimiento negativo de la productividad es una de las principales limitantes para el desarrollo nacional. (Plan Nacional de Desarrollo (2013-2018) Gobierno de la República Mexicana)

No obstante, las oportunidades de comercio en ocasiones están limitadas a algunos sectores y regiones del país. Existen costos fijos en el comercio exterior que representan barreras importantes para un amplio sector productivo. La presencia de costos fijos iniciales, por la necesidad de contar con capacidad técnica y administrativa, acceso al financiamiento y asesoría, limita la diversificación del comercio exterior. El gobierno debe proveer bienes y servicios públicos de calidad para disminuir dichos costos y facilitar el acceso de individuos y empresas al mercado global. Por otra parte las políticas industriales acabaron por traducirse en una mayor intervención del Estado en el aparato productivo, una menor libertad y competencia, y un desplazamiento de la iniciativa privada en la provisión de bienes y servicios en la economía. Adicionalmente, México requiere fortalecer su presencia en el extranjero para permitir al Estado velar por los intereses nacionales e incrementar la proyección de los mexicanos en el exterior. (Plan Nacional de Desarrollo (2013-2018) Gobierno de la República Mexicana)

Es por tanto que después de la revisión del plan de gobierno mexicano en conexión con el mejoramiento e interoperabilidad del comercio internacional se pueden destacar a continuación dos variables para proyectar el mejoramiento logístico en el futuro del país:

- **1 VARIABLE: DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA COMO PILAR DE INVERSIÓN Y MEJORAMIENTO DE PRODUCTIVIDAD DE DIFERENTES ACTIVIDADES ECONOMICAS:**

Para contextualizar el ámbito de aplicación para esta variable es necesario especificar que los factores geográficos son relevantes para el desarrollo de una nación, ya que se pueden traducir en una barrera para la difusión de la productividad, así como para el flujo de bienes y servicios entre regiones. En México se vive la ambigüedad entre comunidades aisladas

geográficamente (las cuales cuentan con mayores índices de marginación y pobreza) y el crecimiento desordenado de las grandes ciudades (donde las distancias representan una barrera para el flujo de personas y bienes hacia los puestos de trabajo y mercados en los que se puede generar el mayor beneficio). Finalmente esto se ve reflejado en que las empresas e individuos deben tener pleno acceso a insumos estratégicos, tales como financiamiento, energía y las telecomunicaciones. Cuando existen problemas de acceso a estos insumos, con calidad y precios competitivos, se limita el desarrollo ya que se incrementan los costos de operación y se reduce la inversión en proyectos productivos. (Plan Nacional de Desarrollo (2013-2018) Gobierno de la República Mexicana)

Como es citado textualmente por el plan de gobierno mexicano 2013-2018 “Una economía que quiere competir a nivel mundial necesita contar con una infraestructura que facilite que el flujo de productos, servicios y el tránsito de personas de una manera ágil, eficiente y a un bajo costo. Una infraestructura adecuada potencia la capacidad productiva del país y abre nuevas oportunidades de desarrollo para la población”. (Plan Nacional de Desarrollo (2013-2018) Gobierno de la República Mexicana)

A nivel logístico se presentan diversos proyectos, que a largo plazo se trazan de mayor impacto en el futuro logístico del desarrollo del país mexicano, claro está siguiendo los lineamientos para dar respuesta a la baja productividad y procesos de intercambio de bienes y servicios en el marco del comercio internacional, tema fundamental en el eje de gobierno “México Próspero”.

Es importante anotar que para llevar a cabo el mejoramiento de la infraestructura mexicana, dentro del plan de gobierno, se ha acondicionado el “Plan Nacional de Infraestructura”, el cual contiene líneas de acción que reflejan las actividades prioritarias y concretas en materia de infraestructura, impulsadas por el Gobierno de la República, que se llevarán a cabo en esta Administración.

La inversión en infraestructura es un tema estratégico y prioritario para México porque representa el medio para generar desarrollo y crecimiento económico y es la pieza clave para

incrementar la competitividad. Por esta razón, se deben crear las condiciones necesarias que hagan posible el desarrollo integral de todas las regiones y sectores del país, a fin de que todos los mexicanos puedan desarrollar su potencial productivo conforme a las metas propuestas. Se ha realizado un plan de infraestructura para el desarrollo del comercio internacional: Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social. Para ello, es necesario aprovechar la ubicación geográfica del país y su capacidad productiva, de forma que permita una optimización de los recursos, además de un desarrollo ordenado de las economías regionales y nacionales. La infraestructura debe mejorar la conectividad de los centros de población con los polos regionales de desarrollo, los centros de consumo y de producción, con el objeto de lograr costos más competitivos de transporte, mejorar la seguridad y detonar actividades de valor agregado. Se han trazado estrategias y líneas de acción para el desarrollo logístico apuntando a cuatro objetivos: (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)

- Mejorar la competitividad y eficiencia de la red de transportes a través del desarrollo de infraestructura integral, multimodal y que agregue valor.
- Consolidar corredores logísticos nacionales mediante infraestructura que estructure el territorio nacional en ejes longitudinales y transversales que fortalezcan las cadenas de suministro.
- Facilitar el comercio exterior desarrollando proyectos que agilicen los flujos internacionales de carga y descongestionen los accesos a puertos fronterizos marítimos y terrestres.
- Modernizar y ampliar la infraestructura de transportes de forma que propicie un desarrollo regional equilibrado

Para la ejecución de las metas anteriormente planteadas, se ha trazado una hoja de ruta en donde se han priorizado diferentes actividades o proyectos para poner en acción y en marcha: (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)

- Consolidar una red troncal carretera en buen estado que conecte las regiones estratégicas permitiendo generar costos y tiempos de traslado competitivos.

- Completar en altas especificaciones los corredores carreteros más importantes (México - Nogales, México - Nuevo Laredo y Altiplano).
- Construir libramientos ferroviarios que incrementen la eficiencia del tren de carga.
- Contar con dos sistemas portuarios complementarios con cuatro puertos de clase internacional para fortalecer la capacidad del sistema portuario en el apoyo de los sectores económicos estratégicos del país.
- Fomentar el desarrollo de la marina mercante, del cabotaje y del transporte marítimo de corta distancia. Para ello será necesario, contar con infraestructura suficiente para la creación de rutas secundarias nacionales e internacionales.
- Durante esta Administración se pondrán en operación 46 autopistas adicionales a las ya existentes y que se encuentran operando. Entre éstas destacan la México-Tuxpan (Nuevo Necaxa-Ávila Camacho), Oaxaca-Istmo, Jala-Compostela-Las Varas, Atizapán-Atacomulco, Tuxpan-Tampico y Cardel-Poza Rica. De estas 46 autopistas, 5 están concluidas, 27 en construcción y 14 en proceso de preparación de concursos.
- En el mediano plazo se desarrollará infraestructura que consolide la conectividad de todas las regiones del país a una red logística nacional multimodal y que complemente al Sistema Nacional de Plataformas Logísticas por medio de instalaciones estratégicas.

De manera específica para dar cumplimiento a los lineamientos se cuentan con proyectos principales de inversión dentro de los que se encuentran: (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)

- Atizapán – Atacomulco.- Es una carretera fundamental en la región centro del país, ya que representa una alternativa a las carretas México – Querétaro y México – Toluca las cuales ya se encuentran saturadas, complicando el acceso a la Ciudad de México. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)
- Tenango – Malinalco – Alpuyecá.- Es una nueva carretera de 73 km que conecta el occidente del país con la Autopista del Sol, liberando el paso del Distrito Federal por el surponiente del Estado de México. Conectará el corredor hacia Acapulco con el corredor DF – Guadalajara. El proyecto iniciará en 2015 para concluirlo antes de 2018. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)

- Nuevo Necaxa – Tihuatlán.- El tramo Nuevo Necaxa – Ávila Camacho, y favorecerá la conexión entre el Pacífico y el Golfo con el puerto de Tuxpan, mejorará la seguridad, los tiempos de traslado y generará costos competitivos. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)
- Construcción de la Autopista Tuxpan – Tampico.- Es un proyecto estratégico que da término al corredor troncal de Veracruz a Monterrey, conectará al puerto de Tuxpan con los puertos de Altamira y Tampico en el Golfo de México, y en conjunto con la México-Tuxpan, mejorará la movilidad de personas y bienes en la zona norte del Estado de Veracruz hacia el interior del país. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)
- Muelle público para contenedores y carga en general en Tuxpan: Se construirá una instalación portuaria de uso público, la cual fomentará el desarrollo de la marina mercante y el cabotaje complementando el Sistema Portuario del Golfo de México. Junto con la finalización de la autopista México-Tuxpan, el puerto tiene una localización privilegiada para servir a la región central del país y apoyar al desahogo del Puerto de Veracruz. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)
- Ampliación del Puerto de Altamira.- Junto al Puerto de Veracruz conforman los puertos clave en el Sistema Portuario del Golfo. El puerto tendrá mayor acceso por vías férreas y otras vialidades; cabe mencionar que será el primero con fosa profunda para plataformas petroleras, además de contar con una estación para la compresión de gas natural para poder atender los requerimientos de expansión en instalaciones portuarias derivados de los retos de la Reforma Energética. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)
- Ampliación del Puerto de Veracruz en la Zona Norte. Solucionará la saturación del actual puerto de Veracruz, creando un nuevo puerto de clase internacional que permitirá mayores entradas marítimas y mayor movilidad de mercancías ya que triplicará su capacidad. Además, permitirá liberar parte del antiguo puerto para integrarlo a la parte histórica de la ciudad. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)
- Acayucan – La Ventosa.- Esta carretera es un proyecto estratégico que forma parte del corredor Transístmico y favorecerá la conectividad entre los estados de Veracruz y Oaxaca, en los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, con un impulso en especial a la región del Istmo, ambos localizados en la región Sur – Sureste del país. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)

- Concluir la carretera Oaxaca - Istmo.- Con una inversión de 9,180 mdp, de 2013 a 2016. Permitirá vincular el interior del Estado de Oaxaca y facilitará la accesibilidad al puerto de Salina Cruz. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)
- Concluir carretera Oaxaca – Puerto Escondido. Permitirá conectar el Estado de Oaxaca con el corredor costero, facilitando el acceso a la costa y fortaleciendo el acceso al turismo en la entidad; su inversión durante el sexenio es de 4,531 mdp. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)
- Mantenimiento de líneas ferroviarias Chiapas – Mayab: Incluye la rehabilitación de vías, mantenimiento a puentes y alcantarillas; así como la adquisición de rieles y cambio de durmientes, herrajes y juegos de cambio para un total de 1,046 km de líneas ferroviarias. Dicha obra beneficiará el transporte de carga ya que permitirá transportarla a mayores velocidades y con costos más competitivos entre la frontera de Guatemala y la Península de Yucatán con el interior del país. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)
- Construcción del libramiento ferroviario de Celaya.- Comenzó en 2012 y finaliza en 2015 con una inversión de 5,582 mdp. Favorecerá el tránsito de la carga en la zona urbana de Celaya pues contará con 46 km de líneas de ferrocarril y un patio de 19.4 km para el intercambio de carga. Permitirá el traslado a una velocidad mayor y contará con espacio suficiente para las maniobras de carga y descarga de mercancías en el principal eje de vía ferroviaria de México. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)
- Inicio de los trabajos tramo corto del ferrocarril Aguascalientes - Guadalajara.- Forma parte de los corredores ferroviarios Manzanillo - Tampico y Manzanillo - Nuevo Laredo, tendrá una longitud de 188.1 km, haciéndolo parte fundamental en la movilización de carga entre el Golfo y el Pacífico y hacia Estados Unidos, generando costos y tiempos de traslado más competitivos. Complementará las inversiones del Puerto de Manzanillo para agilizar el flujo de la carga. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)
- Terminal especializada de contenedores II en Manzanillo.- Junto con el puerto de Lázaro Cárdenas, el puerto de Manzanillo es una de las puertas de acceso fundamentales a México de Asia. Con una inversión sexenal de 2,587 mdp comenzará a ampliar la capacidad de transportar carga contenerizada con instalaciones y tecnología de vanguardia. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)

- Terminal especializada de contenedores II en Lázaro Cárdenas.- Este proyecto impulsará el comercio del Sistema Portuario del Pacífico y Asia a través de ampliar la capacidad de manejo de contenedores del puerto de Lázaro Cárdenas. Esta capacidad pasará de un actual de 250 mil TEU's a 3 millones, su construcción comenzó en 2013 y finalizará en 2019 con una inversión sexenal de 5,795 mdp. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)
- Modernización del puerto de Mazatlán.- Este proyecto facilitará el comercio exterior ya que permitirá agilizar los flujos de carga internacionales y reactivará el flujo de turismo de cruceros en la región gracias a la conexión con la carretera Durango-Mazatlán abierta completamente al público en 2013, y para ello reconstruirá la terminal para cruceros y reordenará el actual puerto. Su inversión consta de 10,667 mdp con los cuales además se reubicará la terminal de transbordadores y se construirá un rompeolas. Dicho proyecto se lleva a cabo desde 2013 y finalizará en 2018. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)
- **2 VARIABLE: PROYECCIÓN DE NUEVOS ACUERDOS O ACERCAMIENTOS COMERCIALES CON DIFERENTES PAÍSES:**

Uno de los parámetros dentro del eje de “México Responsabilidad Global “es el de incrementar la presencia y participación de México en los mercados globales por medio de las negociaciones comerciales. Cuyo objetivo primordial se ve reflejado en la creación de nuevas oportunidades de comercio e inversión. Esta variable es de importancia fundamental, puesto que permite identificar oportunidades que impulsa al país a un desarrollo económico interno que se refleja finalmente en proyectarse como estado con potencial exportador y/o intercambio comercial.

Para el estudio de esta variable se hace primordial resaltar uno de los mercados objetivos para México como lo es la región Asia-Pacífico que representa una oportunidad importante. El dinamismo económico que han mostrado los países de Asia y Oceanía demanda una mayor presencia. México tiene el reto de llevar las relaciones con dicho país hacia un nuevo paradigma de cooperación y diálogo, que permita propiciar nuevos esquemas de entendimiento e

intercambio. Por otro lado, la limitada relación con otros países de la región mencionada, ofrece oportunidades comerciales para potenciar el comercio con Asia y atraer turismo al país. (Plan Nacional de Desarrollo (2013-2018) Gobierno de la República Mexicana).

Es de aquí donde parte además la planeación estratégica de un fuerte portafolio de productos que ayudan a potencializar el plan exportador de México con miras a incursionar en nuevos mercados; por ende estos productos son los que mayor impulso y fuerza tienen para implementar un nuevo eje comercial:

TURISMO

Actualmente, no es suficiente ser considerada una de las naciones con mayor potencial turístico por contar con un vasto patrimonio natural y cultural, es necesaria una estrategia que, a la par de conservarlo, permita generar un soporte logístico de conectividad, servicios básicos y de atractivos que incida directamente en la competitividad de los destinos turísticos, así como en el desarrollo regional y local, con lo cual se creó un círculo virtuoso de crecimiento económico, turístico y social en las comunidades receptoras. Para ello, el Gobierno de la República, al presentar la Política Nacional Turística, confirma su compromiso para imprimir un claro enfoque turístico al Programa Nacional de Infraestructura. De acuerdo con las tendencias del turismo internacional, existe una mayor demanda de turismo de naturaleza. En este segmento, México cuenta con una ventaja comparativa por su acervo de ecosistemas y zonas naturales, se sitúa entre los cinco países con mayor patrimonio de la humanidad, ocupa el tercer lugar en biodiversidad y cuarto en oferta cultural turística (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)

La infraestructura turística no sólo se asocia con la creación de atractivos que motiven a un turista a visitar un lugar, sino que también se vincula con la infraestructura que da soporte a la estancia del visitante y que promueve la rentabilidad de la inversión. Por lo tanto, la cartera de inversión en infraestructura turística debe considerar una vasta gama de proyectos que contemplen desde la gran obra de infraestructura en transporte y conectividad, hasta la

infraestructura básica asociada con obras hidráulicas, saneamiento, alumbrado y sustentabilidad, por mencionar algunos. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)

Una nueva estrategia del sector es colocar al turismo como eje transversal de la política de infraestructura nacional, basada en la capacidad de la actividad para articular las obras de infraestructura de transporte, conectividad, comunicación, servicios básicos y medio ambientales. La vinculación de la política de infraestructura con las políticas orientadas a promover la competitividad del turismo impacta directamente en la integración económica, el desarrollo regional y el uso eficiente de los factores productivos del país. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)

Una política de infraestructura turística integral ofrece las mejores oportunidades de inversión, impulsa la participación del sector privado, fomenta las asociaciones entre las empresas y el gobierno. Gracias al papel central que el Gobierno de la República le otorgó al Turismo, a las reformas estructurales aprobadas y al crecimiento que presenta el sector turístico, México es considerado dentro de los 10 países más atractivos para invertir. Sólo en 2013 la inversión privada en el sector ascendió a 3,800 millones de dólares (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)

En este sentido, se requiere trabajar en tres directrices; la primera, focalizar la inversión para la implementación de proyectos cuyo principal objetivo sea revitalizar, modernizar e innovar la infraestructura en destinos maduros con el propósito de mejorar la competitividad de los destinos en el contexto nacional e internacional. La segunda, relativa al fomento de proyectos que contribuyan a diversificar la oferta turística existente, esto es, fuera de los destinos tradicionales, generalmente representados por el segmento de sol y playa, para detonar el desarrollo de nuevos segmentos de mercado que no están siendo aprovechados eficientemente.

La tercera, constituye la directriz de actuación transversal que enlaza la política de la infraestructura nacional con las políticas que promueven la competitividad del turismo. Con ello, se logrará hacer un uso eficiente de los recursos productivos e impulsar la integración económica del país. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)

MINERIA

La minería es uno de los sectores más dinámicos de la economía mexicana, esto se refleja en que la inversión en el sector registró un máximo histórico de 25,245 millones de dólares (mdd) durante el periodo 2007-2012. Se alcanzó en 2012 el más alto valor de producción minero-metalúrgica registrado, con 21,318 mdd. México es el primer lugar como país productor de plata en el mundo, el quinto lugar en plomo, el séptimo en zinc y el décimo en oro y cobre. Se estima que se crearon 1.6 millones de empleos de manera indirecta. La industria minera es la cuarta fuente generadora de ingresos al país, por encima del turismo y por debajo de las exportaciones automotrices, la industria eléctrica y electrónica y el petróleo. Entre los principales retos del sector destacan el mantener el dinamismo y la competitividad del mismo en un ambiente de volatilidad en los precios internacionales; beneficiar y respetar los derechos de las comunidades o municipios donde se encuentran las minas, así como aumentar los niveles de seguridad en éstas. (Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)

AGAVE MÉXICANO

El tequila forma parte de la oferta que México tiene para exportar productos diferenciados en el mercado internacional, gracias a que la geografía permite el desarrollo de una planta muy generosa, el agave mexicano. La cadena productiva agave - tequila genera actualmente 60.000 empleos directos a escala nacional. De acuerdo con el Consejo Regulador del Tequila, A.C. esta industria tiene un crecimiento sostenido del 9% en los últimos doce años.

En 2009 se produjeron 249 millones de litros de tequila, de los cuales 136.4 millones se destinaron para su comercialización en más de 100 países del mundo. La venta al exterior de tequila 100 por ciento agave mexicano aumentó en 3.9 por ciento, al pasar de 35.9 millones a los 37.3 millones de litros. (Proméxico)

El Consejo Regulador del Tequila fue creado por la industria en 1994 para fortalecer el prestigio de la bebida y regular el cumplimiento de la Denominación de Origen (DOT), definido como uno de los factores de mayor importancia para la comercialización internacional del tequila

que establece los requisitos necesarios para que una copa de este líquido pueda llamarse tequila. (Proméxico)

México es la capital mundial del tequila, y este producto suele ser identificado como uno de las insignias o productos de recordación mexicanos; pero las posibilidades de ofrecer más productos de agave mexicano no terminan, pues tenemos el jarabe, la miel de agave en sus presentaciones de regular y orgánica y finalmente la inulina que es el principal fructano del agave, utilizada como probiótico y fuente de fibra, tiene alta demanda principalmente en Europa y alcanza un precio comercial de hasta 7 euros el kilo. (Proméxico)

2.3.2 Chile.

VARIABLES DE PROYECCIONES LOGÍSTICAS Y COMERCIALES

El plan de gobierno en conexión con el comercio internacional

- **Chile 2020 obras publicas para el desarrollo**

Chile deberá continuar con su política de inserción en los mercados globales y centrar la atención preferente en el desarrollo de infraestructuras adecuadas, desde el punto de vista de su capacidad y nivel tecnológico, para la atención de un creciente comercio internacional y un progresivo flujo de personas, tanto para fines comerciales como de turismo. Lo anterior, conectado a la inserción de la economía globalizada requiere de un sistema más amplio de pasos fronterizos, corredores bioceánicos, puertos y aeropuertos. Debido a la dependencia del comercio internacional, se debe inferir que la ventaja competitiva dependerá especialmente de la infraestructura. (Públicas, 2010)

Un desafío principal es proveer la infraestructura de acceso y promover los servicios portuarios y logísticos en Arica e Iquique, con el fin de establecer corredores competitivos. El desarrollo de mejoramientos de la infraestructura en el camino Arica-Tambo Quemado y Huaracolchane es una oportunidad comercial de conectarse con las áreas del corredor interoceánico

Santos-Santa Cruz-Pacífico, y constituye un elemento importante en el marco de fortalecer la soberanía nacional en el territorio limítrofe. (Públicas, 2010)

VARIABLE 1: CONECTIVIDAD

Es uno de los lineamientos más importantes estipulados en el plan de gobierno Chileno ;el país le apuesta a un mejor acceso tanto interno como externo , teniendo en cuenta el creciente intercambio comercial que vive el gigante Suramericano preparándose y proyectándose a las inversiones y mejoras que deberá incurrir en un futuro cercano. La economía chilena se sustenta en una intensa apertura comercial, fortalecida con la firma de tratados de libre comercio y de acuerdos comerciales con las principales economías del mundo. La interconexión de Chile con el mundo va a requerir en la próxima década de una importante expansión portuaria, la que se estima del orden de los \$ 2.000 miles de millones a nivel nacional, para consolidar una base logística portuaria competitiva; de dicho monto, \$ 1.000 miles de millones corresponden a inversiones en frentes de atraque; \$ 950 mil millones a accesos viales; \$ 30 mil millones a accesos ferroviarios, y \$ 20 mil millones a zonas logísticas. (Públicas, 2010)

A continuación se describen por sectores las proyecciones estipuladas por el gobierno en cada una de ellas:

Conectividad marítima

Los procesos de modernización portuaria realizados en la década del 90 y la participación privada en concesiones portuarias, han permitido que el sistema portuario nacional cumpla con estándares de calidad de nivel mundial, lo que ha sido fundamental en su funcionamiento y desarrollo, pues se ha reposicionado para ocupar un lugar destacado dentro de la costa oeste sudamericana.

Las tendencias globales permiten prever para el año 2020 la duplicación del volumen de carga, alcanzando 200 millones de toneladas proyectadas, así como tendencias asociadas al aumento del comercio con Asia, a la integración vertical entre puertos y líneas navieras, a la

creciente utilización del contenedor como unidad de carga y al aumento del tamaño de los buques portacontenedores. Es posible avizorar el crecimiento de mega operadores de carga marítima y el arribo a costas chilenas de buques de envergadura mayor, con crecientes requerimientos de infraestructura por su calado, áreas de respaldo o equipos. A todo lo anterior se suma el potencial impacto del nuevo Canal de Panamá. (Públicas, 2010)

Estos cambios en el transporte marítimo mundial imponen desafíos al sistema portuario para consolidar la plataforma logística del comercio exterior chileno con nuevos frentes de atraque, mejoramiento de accesos viales y ferroviarios y consolidación de zonas extra portuarias. En este contexto, una tarea fundamental es, al menos, duplicar la capacidad de transferencia de los puertos estatales de la región de Valparaíso al año 2020, incorporando nuevas obras de abrigo y sitios de atraque para atender naves post-panamax (Ninguno de los puertos que prestan servicios a la carga de contenedores está habilitado para recibir buques de más de 14 metros de calado, 300 metros de eslora y 4.000 TEU de capacidad), accesos viales, ferroviarios y áreas logísticas en los puertos comerciales. Hasta ahora, los puertos de San Antonio y Valparaíso han destacado por sus altos índices de eficiencia, pero el año 2008 en el puerto de Valparaíso este índice ha decaído, debido al aumento en la tasa de ocupación portuaria, situación producida por un crecimiento en el número de embarcaciones que utilizaron sus servicios y en el mayor tamaño de éstas.

En el caso del puerto de San Antonio, y considerando la infraestructura existente, es factible ampliar la capacidad de transferencia aumentando el frente de atraque al interior de la poza de abrigo en el Molo Sur. En el corto plazo, esta mejora permite contar con mayor disponibilidad de sitios de atraque. En el largo plazo, una de las decisiones más relevantes para el puerto de San Antonio será la construcción de un nuevo molo de abrigo, ubicado aguas afuera, que crea nuevos sitios de atraque y áreas de respaldo, permitiendo más que triplicar la capacidad de transferencia (5-6 millones TEU/año). (Públicas, 2010)

Por otra parte, la gran mayoría de los terminales portuarios necesita áreas de respaldo mayores a las que tienen en sus recintos portuarios. Por esta razón se han comenzado a levantar zonas de apoyo logístico que permiten, entre otras cosas, recibir, consolidar, almacenar,

fiscalizar, controlar y coordinar los camiones que traen y llevan la carga al puerto, de manera de descongestionar los recintos portuarios y dar mayor agilidad al movimiento de carga. A la fecha existen zonas extra portuarias en los puertos de Valparaíso e Iquique y se está trabajando en nuevas zonas en los puertos de Arica, Bío y Puerto Montt. En este aspecto, el puerto de San Antonio presenta una gran ventaja respecto del resto, pues cuenta con amplias zonas de respaldo contiguas a sus frentes de atraque. (Públicas, 2010)

El aumento de demanda portuaria, junto al desarrollo de estas zonas extra portuarias, ha producido un incremento considerable en el flujo de camiones, por lo que la congestión vial en los accesos portuarios y en las vías que unen los orígenes de las cargas con las ciudades portuarias, es un problema que debe ser resuelto a la brevedad y en la forma más eficiente e integrada posible. El ferrocarril es una buena solución a este problema, pero requiere de importantes inversiones para su implementación. (Públicas, 2010)

Dado que el objetivo estratégico principal asociado al comercio exterior es duplicar la capacidad de transferencia de los puertos comerciales en carga de contenedor –la cual es principalmente movilizadora por los puertos de la zona central–, el ampliar sustantivamente las capacidades de los puertos de Valparaíso y San Antonio constituye una de las decisiones de inversión más relevantes, teniendo en cuenta los horizontes de evaluación de corto (ampliación de los puertos, considerando las obras de abrigo existentes) y largo plazo (generación de nuevas obras de abrigo.). (Públicas, 2010)

Las inversiones portuarias proyectadas requerirán políticas de inversiones coordinadas intersectorialmente y bajo el modelo de asociación público-privada, que ha sido la base del desarrollo de la infraestructura pública en la última década.

Es necesario indicar que el sistema portuario nacional no cuenta con un marco institucional apropiado que entregue una visión global de la infraestructura y del transporte portuario, que desarrolle las políticas portuarias nacionales, que coordine los organismos estatales facilitadores de la cadena logística y que norme, fiscalice, regule y planifique su actividad.

Conectividad marítima, fluvial y lacustre

En cuanto a conectividad marítima, fluvial y lacustre del país, existe también la necesidad de mejorar la integración física en importantes sectores insulares y en la zona austral, desde la región de los Ríos hasta la región de Magallanes y la Antártica Chilena. La conectividad marítima, fluvial y lacustre de las distintas rutas de la zona austral se realiza actualmente a través de vías de navegación, cuya regularidad de servicio depende de las condiciones marítimas y de la responsabilidad de los operadores para cumplir con las frecuencias establecidas, ya que no están sujetos a ningún tipo de regulación o fiscalización. Además, las localidades apartadas presentan un déficit de infraestructura portuaria para un desembarco seguro de pasajeros y de carga. (Públicas, 2010)

En el año 2020 se debe mejorar la integración del 45% del territorio nacional en la zona austral, a través de la provisión de terminales portuarios, modernización de transbordadores y contratos de servicios garantizados por medio de asociación público-privada.

En general, los frentes de atraque y terminales de pasajeros de este tipo de transporte se caracterizan por estar congestionados, no proveer servicios ni refugios a los pasajeros y no contar con administración formal. Por otra parte, las naves que prestan servicios de transporte de vehículos y pasajeros, en general, salvo casos puntuales como en el estrecho de Magallanes, son antiguas y no acondicionadas en forma adecuada para los servicios de conectividad a personas, con bajas velocidades de desplazamiento y limitadas acomodaciones para el viaje.

En la mayoría de los tramos de conectividad marítima, fluvial y lacustre en la zona austral e insular, no existen contratos regulados que permitan garantizar servicios de conectividad: frecuencias, tiempos de viaje, tarifas, servicios básicos, seguridad y disponibilidad. (Públicas, 2010)

Para resolver estos problemas se ha desarrollado el Plan de Conectividad Austral, el que a través de un trabajo intersectorial y en un proceso de asociación público-privado, busca mejorar la red de terminales portuarios de conectividad en la zona austral, así como modernizar la flota

de naves y regular los servicios de conectividad, a través de contratos licitados públicamente a privados. Su objetivo es dotar de transbordadores, mantener y conservar la infraestructura portuaria y garantizar frecuencias, tiempos de viaje, tarifas y servicios básicos. Este plan considera una inversión aproximada de \$ 154 mil millones (en moneda 2009). (Públicas, 2010)

Conectividad Vial

La construcción y mejoramiento de carreteras y caminos es un tema de alta relevancia para el futuro, particularmente como un articulador del territorio nacional y potenciador de la actividad productiva y social. Mejorar la integración nacional implica diversificar la conectividad con fines productivos, turísticos y de integración de áreas aisladas. Un Chile integrado requiere de nuevos programas en las cuatro macrozonas: norte, centro, sur y austral.

- En el **Norte** será fundamental consolidar la Ruta Costera y la Ruta Altiplánica. Ambos proyectos tienen importancia en términos de integración y conectividad, así como relevancia turística. Además, se avanzará de manera significativa en la doble calzada para la Ruta 5. Igualmente, se extenderán las conexiones transversales de este a oeste.
- En el **Centro** se finalizará la Ruta Costera y se avanzará en un Eje Precordillerano, ampliando el número de kilómetros para actividades agrícolas y turísticas. Como complemento a los corredores bioceánicos, habrá nuevas rutas transversales.
- En la **Macrozona Sur** es igualmente importante la continuación y consolidación de la Ruta Costera, así como el desarrollo de la Red Interlagos. Al igual que en la Zona Norte, dichos proyectos cumplen funciones tanto de integración como de fomento turístico.
- En la **Zona Austral**, la expansión vial se hará en la Ruta 7, conexión territorial que una por tierra Puerto Montt y Villa O'Higgins. Se concretarán las conexiones portuarias y rampas que complementarán la conectividad austral, tanto por tierra como por mar. Desde el sur se avanzará del canal Beagle al norte (Yendegaia) para conectar toda la Tierra del Fuego. Este proyecto de horizonte 2010-2020 tiene una importancia estratégica, además de ser significativo para el turismo de rutas escénicas. También, se debe avanzar en el Plan Chiloé. (Públicas, 2010)

Conectividad en pasos fronterizos

La integración con los países vecinos requiere como meta en 2020 disponer de trece de los 16 principales pasos fronterizos pavimentados. En 2010, los siguientes cumplen esa condición: Chacalluta (con Perú), Tambo Quemado y Colchane (con Bolivia), Jama, Libertadores, Pino Hachado, Cardenal Samoré, Huemules, Dorotea e Integración Austral (con Argentina).

Los principales objetivos son:

- Consolidar los ejes existentes.
- Terminar los pasos pendientes.
- Apoyar la utilización de los principales ejes a través del desarrollo de ejes complementarios-transversales.
- Diseñar nuevas rutas secundarias o alternativas.

En 2020, la perspectiva es tener pavimentados los siguientes pasos que conectan con Argentina: San Francisco (100 km¹³), Pehuenche (40 km) y Mamuil Malal (20 km), en un 100%. Con un avance parcial, cercano al 40%, los pasos Sico (100 km), Agua Negra (90 km) y San Sebastián (110 km). Estas obras tienen una longitud total de 300 km y un costo aproximado de \$ 180 mil millones (en moneda 2009). Asimismo, se puede considerar la construcción de túneles en los pasos Agua Negra o Las Leñas y Libertadores; este último se realizará a través del Sistema de Concesiones de Obras Públicas, por un monto estimado de 3.000 millones de dólares (Públicas, 2010)

Conectividad aeroportuaria

Conforme al avance de las tecnologías de transporte, la conectividad aeroportuaria es clave para el desarrollo, particularmente por la conexión entre países latinoamericanos y el Asia Pacífico. La Red Principal, compuesta por los trece aeropuertos más importantes del país, cumple con esta función.

Dicha Red Principal transportó cerca de diez millones de pasajeros el año 2008, lo que implica que el crecimiento de tráfico de pasajeros casi se ha duplicado entre 1999 y 2008, con una tasa de crecimiento promedio de 5% anual. (Gobierno de Chile, 2009)

Tabla 25. Total pasajeros red principal

Años	Total pasajeros red principal
1999	6.342.805
2000	6.402.596
2001	6.247.474
2002	5.932.956
2003	6.319.234
2004	6.618.872
2005	7.222.336
2006	7.610.583
2007	9.010.979
2008	9.709.025
2009*	10.194.476

Fuente: Junta Aeronáutica Civil (JAC), Dirección de Aeropuertos (DAP), MOP

* Proyección estimada a diciembre de 2009 (Públicas, 2010)

En cuanto a la carga, en los últimos diez años se ha mantenido cercana a un promedio de 300 mil toneladas al año. No obstante, la incorporación de nuevos mercados y el aumento de competitividad de los servicios aéreos, proyectan la tasa de crecimiento en un 3% anual para los siguientes diez años.

Tabla 26. Toneladas totales

Año	Tons. totales (llegadas+salidas)
1999	258.843
2000	295.526
2001	321.085
2002	292.305
2003	270.635
2004	276.234
2005	276.516
2006	279.926
2007	316.932
2008	310.409
2009*	327.481

Fuente: Junta Aeronáutica Civil (JAC), Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) (Públicas, 2010)

* Proyección estimada a diciembre 2009 (5,5%)

El aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez (AMB) concentra el 87% del mercado doméstico de pasajeros, el 99% para el tráfico de pasajeros internacional y el 94% de la carga transportada, tanto nacional como internacional.

Para estar en condiciones de satisfacer a esa demanda, la infraestructura aeroportuaria y sus servicios asociados al año 2020 deben cumplir los siguientes objetivos en lo relativo a la Red Principal:

- Fortalecer la gestión pública-privada.
- Fortalecer la integración internacional de la red macro regional en la zona austral y del norte del país: La red aeroportuaria presta servicios complementarios y de respaldo para el funcionamiento de los tramos aéreos principales. Así, la red primaria se conecta a la red secundaria y ésta a la red de pequeños aeródromos, permitiendo el transporte entre los centros urbanos y localidades aisladas. Un objetivo fundamental para la interconectividad es mejorar la funcionalidad de los aeródromos y aeropuertos de estas redes para permitir el intercambio y la integración nacional e internacional.

- Asegurar la competitividad del país, entregando las condiciones en toda la red nacional para la generación de nuevas rutas internacionales que potencien el comercio exterior y la implementación de centros de negocios en los aeropuertos.
- Contribuir en situar al país como destino turístico: Contribuir a la integración de la región Austral-Patagonia y Antártica Chilena, mediante el mejoramiento y potenciamiento de la red con inversiones relevantes en el área de movimiento de aeronaves de Presidente Ibáñez de Punta Arenas y Teniente Marsh de la Antártica Chilena.
- Contribuir al desarrollo del sistema aeroportuario a través de la participación en organizaciones internacionales asociadas al transporte aéreo.
- Planificar de manera integral y estratégica el desarrollo de los aeropuertos a través de los planes maestros aeroportuarios.
- Favorecer el desarrollo cualitativo del entorno de los aeropuertos como elementos impulsores del crecimiento, que favorezcan las sinergias público-privadas asociadas a la actividad aeroportuaria, expresadas en el concepto ciudad-aeropuerto.
- Facilitar la integración territorial de aeropuertos, complementando redes de infraestructura, medios y modos de transporte.
- Mantener y mejorar los estándares de seguridad aeroportuaria, a fin de cumplir con todos los aspectos normativos y poseer una red operativa todo el año, optimizando con ello las operaciones aéreas y ahorrando tiempo a los usuarios.
- Integración armónica de las necesidades de la comunidad en los recintos aeroportuarios, fomentando el desarrollo de la economía local (áreas de promoción de productos y servicios en los aeropuertos).
- Incorporar los compromisos del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) 15 en todos aquellos aeropuertos y aeródromos que estén en territorios o involucren a pueblos indígenas y tribales.
- Facilitar la integración territorial de aeródromos complementando redes de infraestructura.

Inversiones al 2020 para la Red Primaria

La principal inversión en este ámbito será la segunda fase de licitación del aeropuerto AMB, que concentra cerca del 98% del tráfico de pasajeros internacionales del país, y por lo

tanto se constituye en un punto estratégico de la red aeroportuaria nacional. El Plan Maestro de AMB indica que para el año 2020 se atenderá una demanda del orden de los 17 millones de pasajeros, lo que dará inicio a la relocalización de las áreas de carga y a la ampliación del área terminal.

En los trece aeropuertos de la Red Primaria se contará con un programa de conservación de la infraestructura horizontal que permita mantener el indicador PCI (Pavement Condition Index) sobre 65 (en un rango de 0 a 100), valor que permite que la infraestructura estará con disponibilidad de 100% en el año. Bajo este criterio, se incluye la conservación mayor del aeropuerto de Punta Arenas, que implica el cambio de la carpeta asfáltica actual por una de hormigón para las pistas, más el rodaje paralelo en toda su extensión; la conservación mayor de la pista de El Tepual de Puerto Montt y Cerro Moreno de Antofagasta, además de las conservaciones periódicas de plataforma y áreas de movimiento del resto de los aeropuertos.

La inversión total propuesta para la red primaria es de \$ 1.000 mil millones, es decir, cerca de US\$ 1.800 millones, aproximadamente.

Inversiones al 2020 para la Red Secundaria y de pequeños aeródromos

La Red Secundaria es la que aporta a la conectividad e integración territorial del país, y se caracteriza por prestar servicios de transporte regular y ser un aporte a la economía regional. La Red de Pequeños Aeródromos, por su parte, está constituida por instalaciones que permiten la conectividad de puntos aislados y su función principal es acercar a la población que está en situación de aislamiento a la oferta pública y privada de bienes y servicios.

Por ello, el tráfico se mantiene en un promedio cercano a los 170.000 pasajeros por año, cifra que se deberá aumentar con la entrada en funcionamiento de una infraestructura especializada en aviación comercial para la región Metropolitana de Santiago, y la construcción de los aeródromos de Caleta María y Yendegaia en la región de Magallanes y la Antártica Chilena. Mediante esto se espera que a contar del año 2010, este tipo de aviación impulse la tasa de crecimiento en porcentajes cercanos al 5% anual, fundamentalmente por el crecimiento de la aviación comercial y corporativa.

La inversión total propuesta para la red es de \$ 209 mil millones, es decir, cerca de US\$ 380 millones aproximadamente.

VARIABLE N°2: Potencializar sector exportador: PYMES

Durante las tres últimas décadas Chile redujo a menos de un 1% su arancel externo promedio, multiplicó por cinco el valor real de las exportaciones, y sumó 39 nuevos mercados de destino. Cuenta con 24 acuerdos comerciales vigentes, que otorgan a los exportadores acceso preferencial a 63 países, equivalente a 80% del PIB mundial. De hecho, más del 90% de las exportaciones se destinan a los países con acuerdos comerciales. (Ministerio de economía fomento y turismo, 2014)

No obstante el amplio acceso a los mercados externos, las exportaciones siguen concentradas en pocos productos y muy pocas empresas: 75% de total de exportaciones las realizan alrededor de 500 grandes empresas, con apenas un 2% del valor proveniente de las PYMEs. Incluso, excluyendo las exportaciones de Cobre está cifra sólo aumenta a 4%. Un indicador del bajo desempeño exportador de las PYMEs chilenas es que un 30% de las que exportan lo hacen por una sola vez.

La evidencia sugiere que las PYMEs enfrentan costos de transacción más altos para realizar una operación de comercio exterior, entre otras cosas dado su escala de producción (mínimas economías de escala ni de ámbito), su baja productividad, su poca capacidad operativa, y su limitada capacidad financiera. (Ministerio de economía fomento y turismo, 2014)

Es consenso que cualquier modelo de crecimiento sostenible para Chile requiere una mayor productividad de las PYMEs y aumentar sosteniblemente sus exportaciones, en este contexto, el Gobierno asumió el compromiso dentro de la Agenda de Reforzamiento de la Inversión para identificar y resolver los problemas que afectan la capacidad competitiva de empresas chilenas en el comercio mundial, con especial énfasis en las PYMEs.

Con base a esta información, la Dirección de Relaciones Económicas Internacionales en conjunto con el Ministerio de Economía elaboraron un Plan para potenciar las exportaciones de las PYMEs, que fue sancionado por el Comité de Ministros del Área Económica. En Plan propone una estrategia en cuatro ejes: optimización de los trámites requeridos para exportar bienes y servicios, regulación que las afecta; fomento y financiamiento, y mejoramiento de la coordinación pública y privada. (Ministerio de economía fomento y turismo, 2014)

Iniciativas de Corto Plazo

Agilización de trámites

Toda operación de exportación demanda la activa participación del sector público a través de entes certificadores, anuentes y fiscalizadores, acciones de homologación y reconocimiento mutuo, entre otros. Para agilizar estos procesos es necesaria una mayor eficiencia y coordinación por parte de las entidades involucradas: Servicio Nacional de Aduanas, Servicio Agrícola y Ganadero, Servicio Nacional de Pesca, y Ministerio de Salud a través de sus SEREMIs y del Instituto de Salud Pública, entre otros. (Ministerio de economía fomento y turismo, 2014)

Las iniciativas a implementar serán:

- Continuar con el análisis de la Implementación del programa de Operadores Económicos Autorizados (OEA) para potenciar la facilitación de comercio y seguridad logística con los principales destinos de exportaciones, agilizando los proyectos pilotos de certificación OEA/OMA y obteniendo esta calificación para la Aduana chilena por parte de Estados Unidos.
- Acelerar la instalación del sistema SICEX, en todos sus módulos tanto para exportaciones e importaciones: autorizaciones y trámites de servicios públicos y de portal logístico a nivel nacional para exportaciones.
- Mejorar y simplificar los procesos de registro, inspección y certificación sanitaria, a través de capacitación de inspectores SAG, mejoramiento de sus procedimientos e inversiones en tecnología. Se reforzarán las acciones de capacitación de los Médicos Veterinarios,

Inspectores Oficiales y Técnicos Inspectores Oficiales que trabajan en la inspección veterinaria de las carnes.

- Elevar a Nivel IV al Instituto de Salud Pública como Autoridad de Referencia permitiendo el reconocimiento de la autoridad nacional por otros países y así simplificar trámites en destino para el sector.
- Revisar y mejorar los procesos de entrega de Certificados de Libre Venta por parte de las seremis salud para el caso de productos alimenticios elaborados.
- Acelerar los procesos de reconocimiento mutuo de sistemas de inocuidad alimentaria con EEUU, China y UE, para facilitar los procesos de certificaciones sanitarias internacionales para las exportaciones de alimentos.
- Desarrollar un acuerdo entre Aduanas, Correos de Chile y ProChile, para proveer a las PYMEs una opción para hacer envíos vía correos en forma competitiva y de fácil acceso.
- Se suscribirán convenios y protocolos formales de trabajo conjunto entre ProChile, CORFO y SERCOTEC, que buscarán sinergias y un servicio integral a través de sus asesorías e instrumentos para las PYMEs exportadoras. (Ministerio de economía fomento y turismo, 2014)

Adecuación normativa

La normativa interna impacta directamente en la competitividad del sector exportador, varias de las cuales requieren mayor estudio antes de proponer soluciones. Para el corto plazo se implementarán las siguientes iniciativas:

- Adecuar el marco normativo para las exportaciones de servicios (aduanero, jurídico y tributario), mejorando los procedimientos, clasificación y/o pasos innecesarios.
- Perfeccionar la regulación de la devolución anticipada del IVA a los exportadores para facilitar e incrementar su uso. integrando la conexión directa con los organismos públicos pertinentes para obtener de manera interna la documentación requerida al contribuyente:
 - Revisión de procedimiento de autorización.
 - Evaluar tasa de interés cobrada por no cumplimiento de plazo.

- Perfeccionamiento de solicitud de prórroga de plazo para exportar (Ministerio de economía fomento y turismo, 2014)

Fomento y financiamiento a las exportaciones

Se requiere aumentar los fondos, extender el apoyo a otras industrias, incluyendo un mayor rol de otros organismos de fomento como CORFO. A la vez, es necesario promover las exportaciones de las distintas industrias en aquellos rubros con mayor valor agregado, particularmente atendiendo a la posibilidad de comercio regional y de sectores exportadores no tradicionales. (Ministerio de economía fomento y turismo, 2014)

Las iniciativas a implementar serán:

- Aumento de los recursos del Fondo de Promoción de Exportación de ProChile en sectores estratégicos de alto potencial de crecimiento.
- Dentro de las 15 oficinas regionales de ProChile, entrarán en operación los Centros Pyme Exporta que incorporarán los planes sectoriales de industria y servicios y éstos operaran coordinadamente con la red de Centros de Desarrollo Empresarial de SERCOTEC y CORFO, y tendrán como objetivo aumentar el número de empresa exportadores PYMEs en sectores de mayor valor agregado (algunos ejemplos: servicios, software, calzado).
- Extender la utilización del Fondo de Promoción de Exportaciones de ProChile por parte de PYMES emergentes que no se encuentran exportando, para lo cual se adecuaran las exigencias de co-financiamiento. Además se revisarán todos los otros instrumentos de ProChile para considerar la incorporación de nuevas PYMEs exportadoras y con potencial exportador.
- Programa integrado de promoción y fortalecimiento de las exportaciones por parte de CORFO. Este programa tiene por objetivo disponer de manera eficiente y sistemática los distintos instrumentos de CORFO – en ámbitos de mejora de la productividad empresarial, innovación y financiamiento – para responder a los requerimientos de empresas exportadoras o con potencial de exportación. Se cuenta además con Programas de

Innovación Tecnológica empresarial disponibles para diversificar o ajustar la oferta exportable.

- Apoyo a la PYME exportadora en el Marco de los Programas Estratégicos de CORFO. A partir del año 2015 se implementarán 36 programas estratégicos para sectores productivos de alto potencial exportador. Estos programas, con foco sectorial y territorial, permitirán mejorar la productividad, avanzando en una transformación productiva que permita diversificar la economía y alcanzar mercados de exportación más sofisticados por parte de las PYMEs.
- Mejorar el acceso al financiamiento de las PYMEs exportadoras, a través de la ampliación de la cobertura CORFO para el comercio exterior (COBEX), garantía que respalda créditos solicitados por PYMEs exportadoras para inversión o capital de trabajo. Se aumentará la cobertura al denominado Exportador Indirecto en los montos, porcentajes y tipos de operaciones que cubre. Además CORFO evaluará alternativas para desarrollar un seguro de crédito para los exportadores, producto que cubrirá a las PYMEs contra el riesgo de no pago por parte de sus clientes en la etapa de comercialización.
- EXIM Bank. Iniciativa de cooperación de los países de la Alianza Pacifico, entre sus entidades de fomento (COFIDE Perú, Bancoldex Colombia, Bancomext México y CORFO Chile). La iniciativa consistirá en implementar el modelo con mecanismos de garantías para operaciones que impliquen financiar al comprador en el destino de la exportación e inversiones de mediano y largo plazo de empresas extranjeras (de países AP) con garantía de banco de desarrollo del país origen de empresa (Ministerio de economía fomento y turismo, 2014)

Coordinación Público-Privado de largo plazo

La existencia de necesidades comunes al sector, el desarrollo de bienes públicos (por ejemplo el capital fito y zoo-sanitario) hace que las acciones individuales tengan poco, y a veces nulo impacto, para lo cual la capacidad de gestión y coordinación sectorial tanto en sector privado como público es fundamental para la sostenibilidad de una estrategia de largo plazo. Por lo tanto, se debiera crear una institucionalidad pública-privada permanente que asuma como objetivo el aumento de la base exportadora. Todos los gremios han señalado que el liderazgo en

esta coordinación debe ser asumida por el sector público. (Ministerio de economía fomento y turismo, 2014)

Para estos efectos se implementará la siguiente iniciativa:

- Creación por Decreto Presidencial del Consejo Público-Privado para la competitividad Exportadora. Las características de esta instancia serán:
 - Tendrá la responsabilidad de proponer y coordinar los esfuerzos de política pública destinados a elevar la competitividad exportadora del país. Dará continuidad al presente plan, monitoreando su avance y proponiendo nuevas políticas de mediano y largo plazo.
 - Constituirá el foro y ventanilla permanente de intercambio público-privado, capaz de recoger y dar solución tanto a temas nacionales como sectoriales. Operará como ventanilla única para resolver trabas o medidas para facilitar y potenciar las exportaciones.
 - Será integrado por los principales gremios que representan la potencial oferta exportadora y las autoridades con intervienen y apoyan al sector exportador.
 - Será co-presidido por un representante del sector privado y el Ministro de Economía.
 - Contará con una Secretaría Ejecutiva que tendrá como objetivo velar por el cumplimiento de las medidas acordadas por el Consejo. Esta Secretaría contará con un equipo de trabajo y presupuesto de operación. Oficiará de Secretario Ejecutivo el Director General de Relaciones Económicas del Ministerio de Relaciones Exteriores.
 - Sesionará como mínimo con una periodicidad bimensual.
 - Establecerá una hoja de ruta y monitoreará su avance. Se propone a su vez que dicho Consejo tenga un componente regional, replicando en lo posible su composición en el nivel central, para que cumpla una función similar a nivel sub-nacional. A su vez, se crearán Comités regionales con la participación de los Seremis del ramo, y jefes de servicio regionales,
 - Además de actores privados (Ministerio de economía fomento y turismo, 2014)

Iniciativas de mediano y largo plazo

Las mesas de trabajo identificaron diversas medidas de mediano y largo plazo, las que deberán ser abordadas por el Consejo y el Gobierno para establecer un plan de largo plazo y dar sostenibilidad al sector exportador. No obstante, es consenso que se deben priorizar las siguientes iniciativas relativas a la infraestructura necesaria para potenciar el sector:

- **Infraestructura en puertos:** En el mediano plazo el gobierno debe tomar definiciones respecto las inversiones que realizará en infraestructura de transporte y logística, en especial en puertos. Se requiere de una definición respecto localización del puerto de gran escala de la zona central de manera que se efectúen a la brevedad todos los estudios necesarios para el llamado a licitación.
- **Logística:** El gobierno a través de los Ministerios de Economía, Fomento y Turismo y Transportes y la coordinación del CNIC han lanzado los Diálogos para la Productividad en Logística. Esta instancia de coordinación y cooperación público privada emitirá su informe en un plazo de 4 meses. Una vez recibido el informe es necesario facilitar la ejecución de las propuestas así como dar continuidad a este esfuerzo en el tiempo. A través de CORFO se organizarán Programas Estratégicos meso regionales de logística que contarán con la participación del sector público privado en la identificación de brechas oportunidades y la elaboración de hojas de ruta para la ejecución de políticas para el sector, incluyendo infraestructura, cambios regulatorios, formación de capital humano avanzado, creación y difusión de tecnología, etc. (Ministerio de economía fomento y turismo, 2014)

2.3.3 Perú.

VARIABLES DE PROYECCIONES LOGÍSTICAS Y COMERCIALES

El plan de gobierno en conexión con el comercio internacional:

El gobierno de Perú enmarca sus objetivos de desarrollo en el plan de gobierno proyectado para el periodo presidencial de Ollanta Humala (2011-2016). Las principales metas se encuentran enmarcadas en: La crítica nacionalista al modelo de desarrollo neoliberal y el sentido de la gran transformación; Construir una nación y estado pluricultural; Construir un nuevo modelo de desarrollo: la economía nacional de mercado; los ejes estratégicos del nuevo modelo de desarrollo; políticas sectoriales complementarias a la estrategia de desarrollo; Políticas sociales, derechos humanos, seguridad ciudadana y paz social; Integración Andina y Latinoamericana e inserción soberana en la comunidad internacional. (Presidencia de la República de Perú, 2011)

Al delimitar el plan de gobierno de Perú al nivel de comercio internacional, es importante anotar la concepción del país “El comercio global debe servir al desarrollo nacional, y los mercados internos deben ser la base para el desarrollo de ventajas competitivas internacionales”. Por esto se apuesta a una gran transformación en la medida de que se establezcan estrategias de modernización y desarrollo conectados primero con la expansión de los mercados internos con inclusión social, cultural, libertad y democracia, para proyectar claro está a los mercados internacionales. Por lo cual se observa como estrategia de desarrollo la construcción de una economía nacional de mercado: Hay que construir capacidad productiva industrial, agroindustrial y agropecuaria (oferta), y simultáneamente desarrollar la demanda interna para asegurar el uso de esa capacidad. Además, una demanda interna que se sostiene en el tiempo estimula nuevas inversiones para expandir y diversificar la capacidad productiva. Desde esta perspectiva, las exportaciones son necesarias para solventar las importaciones y hacer sostenible el crecimiento económico. En este caso, las ganancias de competitividad están garantizadas por la expansión de los mercados internos. (Presidencia de la República de Perú, 2011)

Por otro lado, la falta de adquisición de conocimiento agrava las distancias entre países ricos y pobres. Por lo tanto, la adquisición de capital de conocimiento será un objetivo central de la política económica exterior del Perú para que nuestro comercio exterior sea mundialmente más competitivo, y aumente nuestra productividad y haga más sostenido nuestro crecimiento económico. Buscaremos el conocimiento en los países industrializados, no renunciaremos ni al empresariado ni al capital extranjero para impulsar políticas industriales y agroindustriales específicas, fortaleceremos el empresariado peruano y crearemos empresas mixtas, dentro del marco de un planeamiento estratégico de desarrollo. (Presidencia de la República de Perú, 2011)

- **1 VARIABLE: DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA COMO PILAR DE INVERSIÓN Y MEJORAMIENTO DE PRODUCTIVIDAD DE DIFERENTES ACTIVIDADES ECONOMICAS**

Para la generación de la economía nacional de mercado, se prevé la inversión privada nacional como fundamental en el aspecto de la infraestructura, puesto que la falta de esta limita la competitividad; las obras de infraestructura expanden y mejoran la distribución de lo que ya se produce, impulsando además la generación de nuevas actividades productivas. (Presidencia de la República de Perú, 2011)

Por lo anterior el gobierno peruano tiene como meta principal la articulación de la infraestructura vial, aeropuertos, puertos y plataformas logísticas, para una circulación segura, oportuna y con bajo costo. Además de establecer alianzas el capital privado, nacional y extranjero, ejecutando un PLAN QUINQUENAL DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA que mejorara los caminos, puertos, obras de ingeniería y ampliación de la frontera agropecuaria, tecnificación del riego y vías vecinales. Usando concesiones y asociaciones público-privadas junto a la inversión pública. Ejecutando el plan de inversiones en infraestructura, con participación privada, mixta, nacional y extranjera, asociaciones público-privadas (APP) con alta participación de la ingeniería peruana, de acuerdo con reglas de desempeño internacionalmente aceptadas.

Por lo anterior en el área logística se da la creación de la Agenda 2014-2018 de Infraestructura. Estas metas se establecen como objetivos generales que a su vez contienen objetivos o actividades específicas para su fiel cumplimiento:

- El primer reto, consiste en que el sistema de transporte evolucione hacia un esquema en el que los medios de transporte funcionan interconectados y se complementen entre sí. Para lograrlo se necesita un enfoque logístico con resultados en tiempo y costo de servicios, además de mejorar la planificación territorial, toda vez que se fomente la interconectividad con ciudades del interior. Para esto, se debe incorporar un esquema que articule eficientemente la infraestructura de transporte de distinto tipo en función a las necesidades de los corredores logísticos y del territorio. Las actividades específicas para este objetivo son: Los puertos tendrán conexión intermodal con sus vías de acceso y contarán con espacio suficiente para nuevas fases de desarrollo portuario. (Consejo Nacional de Competitividad, 2014); La Agenda 2014-2018 busca consolidar dos modalidades complementarias para el transporte competitivo: el cabotaje, que expande las redes de comunicación entre puertos, y la frecuencia de circulación de aeronaves entre diferentes espacios del territorio. (Consejo Nacional de Competitividad, 2014); Incrementar la inversión anual de infraestructura en puertos regionales: Paita, Salaverry, Chimbote, Pisco, Matarani e Ilo. (Consejo Nacional de Competitividad, 2014)
- El segundo reto es mejorar la conectividad entre los modos de transporte. Con actividades específicas como: Alcanzar el 100% de pavimentación en la Red Vial Nacional (actualmente asciende solo a 82%), replantear las vías nacionales para permitir la fluidez del transporte de carga, repotenciar puertos regionales, consolidar el sistema de transporte masivo en Lima y Callao, modernizar aeropuertos y aeródromos regionales, entre otros. (Consejo Nacional de Competitividad, 2014); Se debe agilizar la ejecución de mega proyectos como el Aeropuerto de Chinchero, y las concesiones del Túnel Trasandino y las líneas restantes del Metro de Lima, indispensables para aumentar la competitividad e integración regional. (Consejo Nacional de Competitividad, 2014); Implementación de Zona de Apoyo Logístico Callao; Realización de obras de construcción del antepuerto del Callao con un sistema transparente de Cita de Camiones.

- El tercer componente de trabajo busca mejorar la gestión del sector a través del fortalecimiento tecnológico, y la estructuración de sistemas que aseguren la constante provisión de información actualizada que permita tomar decisiones. (Consejo Nacional de Competitividad, 2014). Con actividades específicas como: reforzar el ámbito tecnológico. En este ámbito, los desafíos van desde implementar Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) en la Red Vial Nacional en pro de acelerar los procesos de fiscalización y cobranza de peajes, y proveer a los usuarios viales con información actualizada y precisa. (Consejo Nacional de Competitividad, 2014); Ampliar la cobertura de plataformas virtuales como el Redenaves Electrónico y el componente portuario del VUCE, para acelerar los procesos y tramitología. Fortalecer al cuerpo técnico de aeronavegación a través de la certificación de mayor cantidad de controladores aéreos. (Consejo Nacional de Competitividad, 2014)

A través de diferentes estudios, se cuentan con proyectos a futuro y posibles escenarios a desarrollar para el mejoramiento logístico del Perú, determinados según el modo de transporte a continuación un resumen de cada uno de estos:

- **RED CARRETERA:** El escenario de desarrollo contempla una potenciación equilibrada entre las vías longitudinales y transversales, permitiendo un mallaje de la red prioritaria a nivel nacional. Se contempla además que parte de las vías transversales sean preferentes para carga y que por lo tanto se encuentren en el escenario final pavimentadas y en buen estado, lo que permite compatibilizar el desarrollo de estas redes con la difícil orografía peruana. En cuanto a las vías orientadas al comercio exterior y a posicionar Perú como plataforma logística regional, se identifican como prioritarios los ejes de conexión con Ecuador por la costa, con Brasil por el eje Juliaca – Puerto Maldonado - Iñapari, con Bolivia vía Desaguadero y con Chile a través de la carretera Tacna – Arica. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú - Banco Interamericano de Desarrollo BID)
- **RED FERROVIARIA:** Se cuentan con diferentes proyectos para la implementación de nuevas rutas: Tren Costero (Su objetivo es aumentar la eficiencia en el transporte de cargas de todas las ciudades costeras importantes Piura, Chiclayo, Trujillo, Chimbote, Lima, Pisco,

Nazca, Arequipa, Ilo y Tacna y el de aliviar la congestión en las carreteras Panamericana Norte y Sur); Tren NorAndino (Cajamarca-Bayóvar proyecto que unirá Puerto Bayóvar y Cajamarca. Tiene como puntos de paso Cajamarca, La Encañada, Bambamarca, Chota (Cajamarca), Chongoyaque, Jayanca (Lambayeque) y puerto Bayóvar (Piura)) ; Andahuaylas- San Juan de Marcona (Su uso será principalmente minero, pero también podrá atender al transporte agrícola, pecuario y de carga general del área de influencia del proyecto); Huancavelica - Ayacucho - Abancay – Cusco (tramo ferroviario de 600 km. de longitud con el objetivo de conectar la red del Ferrocarril Central y el Ferrocarril del Sur, así como el nuevo ferrocarril de Andahuaylas a San Juan de Marcona.); Túnel Transandino (iniciativa para mejorar el Ferrocarril Central que permitirá ahorrar distancia y tiempo en el trayecto entre Callao y La Oroya) (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú - Banco Interamericano de Desarrollo BID)

- RED MARITIMA: Se trabaja sobre dos lineamientos: Potencial desarrollo del cabotaje marítimo entre los principales puertos del país, considerando dos servicios diferenciados, una línea de largo recorrido Paita Callao-Matarani, y otra de menor radio Paita- Salaverry- Callao- Pisco – San Juan de Marcona – Mataranillo y la Potenciación de los puertos que den soporte a la red de cabotaje nacional de modo que estas infraestructuras tengan la capacidad suficiente para atender sus tráficos. Esto supone priorizar las inversiones en los Puertos de Paita, Matarani y en menor medida Salaverry, pero también, y especialmente, en el Puerto de Callao debido a centralidad marítima que adquiriría este puerto como hubo concentrador de mercancía internacional. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú - Banco Interamericano de Desarrollo BID)

Otros proyectos para este sector serían: Terminal Norte Multipropósito El Callao (Se espera que hacia el 2031 el terminal pueda manejar 3 millones de TEU o 56 millones ton carga); Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao Fase 1 y 2 (Ampliaciones destinadas al incremento de capacidad de manejo de contenedores). Terminal Portuario de Paita - fases 1, 2 y 3 (La fase uno comprende la construcción de un muelle de contenedores, el dragado del canal de acceso hasta 13 m de profundidad, un amarradero de 300 m, un patio de contenedores de 12 Ha, y la instalación de equipos. La segunda fase contempla proveer equipamiento adicional Una grúa

pórtico y 2 grúas de patio que incrementará la productividad del espacio disponible. La tercera etapa es más ambiciosa y contempla el reforzamiento del muelle espigón existente, del área de respaldo y equipamiento portuario y la construcción de un segundo amarradero del muelle de contenedores con su respectivo patio); Muelle de Contenedores de Matarani (Este proyecto contempla ampliar la capacidad de la terminal de contenedores y mejorar la productividad); Terminal Portuario de San Martín: (El proyecto contempla ampliar la capacidad del terminal mediante la construcción de un muelle multipropósito, realizar actividades de dragado a 12 m de profundidad, construir un patio para carga a granel y otras cargas, adquisición de dos grúas móviles y otros equipos de carga general); Terminal Portuario de Salaverry (El proyecto consiste en la modernización, rehabilitación, instalación de grúas y otras obras adicionales a efectos de incrementar la capacidad y productividad del puerto, suponiendo una red de cabotaje) (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú - Banco Interamericano de Desarrollo BID)

- **RED AEROPORTUARIA:** Los proyectos previstos son los siguientes: Aeropuerto Jorge Chávez (se contempla la construcción de la segunda pista y el centro de carga aérea (CCA). El área de carga, que en el año 2005 era de 60,000 m², evolucionará a 105,000 m² en el 2015 y a 150,000 m² en el 2030) ; Aeropuerto Internacional de Chinchero (Cusco) – AICC (Este proyecto parte de la premisa que el aeropuerto actual, el aeropuerto Velasco Astete, estará saturado en el año 2020 por lo cual será clausurado, y a partir de entonces el AICC entrará en operación); Primer Grupo de Aeropuertos (Conformado por los aeropuertos de Talara, Tumbes, Chachapoyas, Iquitos, Tarapoto, Pucallpa, Trujillo, Anta, Cajamarca, Chiclayo, Pisco y Piura; en los cuales se realizarán obras obligatorias de rápido impacto, obras de seguridad, ampliación y remodelación obras de rehabilitación); Segundo Grupo de Aeropuertos (Proyecto conformado por los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna y Andahuaylas comprende obras obligatorias de rápido impacto, seguridad, ampliación y remodelación de terminales, equipamiento inicial); Tercer Grupo de Aeropuertos (Paquete conformado por los aeropuertos de Jaén, Huánuco y Jauja, Incluye, al igual que en los dos paquetes de aeropuertos anteriores, obras de rápido impacto. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú - Banco Interamericano de Desarrollo BID)

- **2 VARIABLE: PROYECCIÓN PLAN ESTRATEGICO NACIONAL EXPORTADOR PENX2025**

Al tener una adecuada administración de la economía o expansión de los mercados internos, se puede dar paso al mejoramiento de las exportaciones, que cuya finalidad se traduce en afianzar y aumentar el intercambio de bienes y servicios con el resto del mundo.

Con la implementación del Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX) 2003-2013, se impulsó el desarrollo comercial desde múltiples campos y con un carácter multisectorial, lo cual significó romper los paradigmas tradicionales de la competencia sectorial y dar paso a un entorno colaborativo, de consulta y de consensos, favoreciendo así el desarrollo del sector.

De esta forma, con la ejecución del PENX se trabajó en cuatro componentes orientados a generar y fortalecer capacidades institucionales y empresariales en materia de comercio exterior a través del desarrollo de oferta exportable diversificada, la facilitación de comercio, el desarrollo de mercados y la generación de cultura exportadora.

El comercio exterior del Perú ha experimentado cambios importantes en la última década. Las exportaciones peruanas pasaron de un monto de US\$ 8 995 millones en el año 2003, a un valor de US\$ 42 564 millones en el año 2013, destacando el desarrollo de las exportaciones no tradicionales, que alcanzaron un valor de US\$ 11 074 millones¹³. (MINCETUR, 2015)

La propuesta de actualización del PENX al 2025 se formula con un enfoque competitivo a fin de generar instrumentos que den soporte al sector empresarial y fortalezcan las capacidades institucionales para lograr la sostenibilidad del sector en el largo plazo.

De esta forma el PENX se orienta hacia una reingeniería sostenible para el desarrollo de exportaciones competitivas y la internacionalización de las empresas peruanas, priorizando su desarrollo a través de componentes, líneas de acción y programas que generan valor a las operaciones empresariales y destacan herramientas institucionales que mantengan un alto nivel de competitividad de las exportaciones en los mercados internacionales. (MINCETUR, 2015)

En tal sentido, las líneas de acción desarrolladas en esta actualización están orientadas a alcanzar cinco objetivos estratégicos: desarrollar la exportación de servicios a través del mayor uso de la tecnología e innovación; mejorar la competitividad del sector exportador incorporando nuevos negocios y reduciendo la mortandad empresarial en el mercado internacional y los costos logísticos; incrementar de manera sostenible y diversificada las exportaciones no tradicionales a través de la innovación y la mejora de la calidad y de estándares internacionales de la oferta exportable; promover la internacionalización de las empresas peruanas e inserción en cadenas globales de valor; y desarrollar y posicionar al Perú como una plataforma de exportación regional: productiva, logística y de servicios, mejorando la competitividad logística de las exportaciones, la predictibilidad de los negocios y la optimización de procesos de comercio exterior, y el desarrollo de instrumentos para la generación de capacidades para la internacionalización. Como se encuentra explicado a continuación:

Tabla 27. Plan estratégico nacional

<i>Variable</i>	<i>Objetivo estratégico</i>	<i>Indicador</i>
<i>Competitividad</i>	<i>Mejorar la competitividad del sector exportador</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Posición en el ranking Doing Business</i>
<i>Exportaciones no tradicionales</i>	<i>Incrementar de manera sostenible y diversificada las exportaciones no tradicionales</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Exportaciones totales de bienes</i> • <i>Estructura y evolución de las exportaciones no tradicionales</i> • <i>Número de destinos de las exportaciones no tradicionales</i>
<i>Internacionalización</i>	<i>Promover la internacionalización de las empresas peruanas</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Número de empresas peruanas internacionalizadas</i> • <i>Monto de la inversión peruana en el extranjero</i> • <i>Número de franquicias peruanas operando en el exterior</i>
<i>Servicios</i>	<i>Desarrollar la exportación de servicios</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Evolución de las exportaciones de servicios</i> • <i>Número de destinos de las exportaciones de servicios</i>
<i>Hub regional</i>	<i>Desarrollar y posicionar al Perú como una plataforma de exportación regional: productiva, logística y de servicios</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Posición en el ranking Logistics Performance Index</i> • <i>Nivel de crecimiento porcentual en infraestructura</i> • <i>Optimización de trámites</i> • <i>Número de empresas articuladas a cadenas de valor global</i>

Fuente: PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL EXPORTADOR: PENX 2025 (MINCETUR, 2015)

Los pilares del PENX2025 se basan principalmente en cinco aspectos:

- Desarrollo de una oferta exportable diversificada, competitiva y sostenible: El comercio internacional representa una oportunidad para mejorar la productividad de las empresas de un territorio; la cual es aprovechable si es que el país tiene la capacidad de competir internacionalmente. Por consiguiente, para ser exitosos en el comercio internacional es necesario contar con una oferta exportable de bienes y servicios que cuenten con estándares de calidad internacionales, producciones que satisfagan las condiciones de demanda de los mercados a precios competitivos y que se encuentren disponibles para los clientes. En este sentido, se puede definir al desarrollo de la oferta exportable como el conjunto de instrumentos, mecanismos e iniciativas correspondientes a una política que esté orientada a fomentar el desarrollo productivo nacional para hacer propicia la generación y fortalecimiento de una oferta exportable de bienes y servicios competitivos, diversificados, descentralizados y sostenibles en mercados internacionales. (MINCETUR, 2015)
- Diversificación de mercados e internacionalización de la empresa: Entendiendo el desarrollo de mercados como el proceso dinámico y sostenido de inserción y posicionamiento de bienes y servicios en los mercados internacionales, la participación del Estado resulta decisiva. Esto se debe a que, a nivel internacional, las empresas de economías emergentes – que en su mayoría son PYMES – no tienen las condiciones necesarias para insertarse por sí solas. Por ello, es crucial desarrollar mecanismos que contribuyan a la internacionalización de las empresas y que estas se beneficien de los acuerdos comerciales suscritos por el país. Esto es posible si las empresas apuestan objetivamente por el comercio internacional, desarrollan productos y servicios de calidad y mantienen una posición competitiva en el mercado. (MINCETUR, 2015)
- Facilitación del comercio exterior y eficiencia de la cadena logística internacional: El incremento del comercio explicado por los procesos de apertura comercial, la globalización, la intensificación del comercio electrónico así como la mayor participación de las economías en desarrollo en las cadenas de suministro globales, ha traído como consecuencia que las empresas requieran contar con un movimiento de mercancías más eficaz, rápido y confiable

con el fin de asegurar su competitividad internacional. En ese sentido, la facilitación del comercio viene cobrando mayor relevancia por su impacto en la competitividad al “contribuir a agilizar y reducir el costo del comercio transfronterizo, mientras que se garantiza su seguridad, trazabilidad y protección”.

Los grandes flujos del comercio se dan entre las troncales este-oeste, siendo los corredores norte-sur los alimentadores. Bajo este contexto, urge la necesidad de lograr una posición competitiva en la dorsal del Pacífico, con la finalidad de convertir al Perú en un referente para la logística regional e internacional. Así, de acuerdo al ITC, el objetivo principal de la facilitación del comercio es reducir al mínimo los costos de operación y la complejidad del comercio internacional para las empresas al tiempo que se mantienen niveles eficientes y eficaces de control por parte de la administración pública.²⁰ Esos son los objetivos de la facilitación del comercio exterior en el Perú. (MINCETUR, 2015)

- Generación de capacidades para la internacionalización y consolidación de una cultura exportadora: Para tener un país apto para afrontar los retos de la globalización, donde el comercio exterior juega un papel muy relevante, se necesita realizar un cambio en las capacidades para la internacionalización, que genere un incremento de la competitividad empresarial a niveles internacionales mediante la generación de un espíritu empresarial que se caracterice por su fuerza vital, deseo de superación y progreso, capacidad de identificar las oportunidades del mercado, con visión de futuro, habilidad creadora e innovadora, y aceptación y propensión al cambio . (MINCETUR, 2015)

2.3.4 Colombia.

VARIABLES DE PROYECCIONES LOGISTICAS Y COMERCIALES

El plan de gobierno en conexión con el comercio internacional

El plan de desarrollo para el estado colombiano se encuentra en el marco del periodo presidencial de Juan Manuel Santos (2014-2018). Sus principales objetivos se centran en la construcción de una Colombia en paz, equitativa y educada; para el logro de estos objetivos se

plantean además cinco estrategias transversales: Infraestructura y competitividad estratégica; movilidad social; transformación del campo y crecimiento verde; consolidación del Estado Social de derecho y el buen gobierno. (Departamento Nacional de Planeación- Colombia, 2014)

La proyección de Colombia en el 2018 es la de ser considerada como una de las economías más productivas de la región. . Para ello la política de desarrollo productivo habrá consolidado apuestas productivas de las regiones a partir de un uso sostenible y eficiente de sus ventajas comparativas y competitivas; y una oferta más amplia de bienes y servicios para atender un consumidor más exigente y globalizado; en donde esfuerzos como los encadenamientos productivos y la generación de redes de proveeduría asociadas a empresas anclas impulsarán los mercados de las regiones.

La política de desarrollo productivo tendrá como objetivo general incrementar la productividad de las empresas colombianas a partir de la sofisticación y diversificación del aparato productivo. La sofisticación, entendida como el incremento en la innovación ocasionado por aumento de las capacidades tecnológicas y del conocimiento vinculado a la producción, propiciará dinámicas empresariales en donde se impactará tanto a empresas de bajas capacidades como a grupos empresariales consolidados. Por su parte, la diversificación de la oferta productiva de bienes y servicios del país permitirá conquistar mercados y aprovechar los acuerdos comerciales.

El acceso a mercados internacionales y el fortalecimiento de la industria y del sector de servicios requieren incrementar la calidad tanto de la oferta exportable como de la producción nacional. Las necesidades empresariales serán el centro de gravedad del desarrollo productivo: Las empresas deben ser el principal foco porque de ellas emerge la competitividad y la innovación. Una vez adquirido este conocimiento se debe proceder con la Diferenciación y especialización de las regiones en función de sus ventajas comparativas y competitivas, a través de la identificación de dinámicas empresariales y tecnologías promisorias en regiones, coherente con las especializaciones de otras regiones. Para ello, es necesario que las regiones sean las líderes de las estrategias de desarrollo productivo, de acuerdo con sus capacidades geográficas, institucionales, tecnológicas y de capital humano.

Por lo anterior la Internacionalización es uno de los principales pilares como articulación del aparato productivo nacional con los mercados globales siendo tan importante como el fortalecimiento del mercado interno. Así, las estrategias que desarrollen las regiones y sus empresas no deben responder solamente a las necesidades locales o nacionales, sino también a un ambiente de competencia global. En donde ingresa un nuevo actor como lo es el consumidor global como motor de la demanda, siendo necesario comprender las dinámicas de consumo a nivel nacional y global en una sociedad de la información, el aumento de la clase media, la sofisticación del consumidor y el énfasis de su demanda en la calidad de los bienes y servicios.

- **1 VARIABLE: DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA COMO PILAR DE INVERSIÓN Y MEJORAMIENTO DE PRODUCTIVIDAD DE DIFERENTES ACTIVIDADES ECONOMICAS**

La infraestructura y competitividad estratégicas son necesarias para fomentar el crecimiento, el desarrollo humano y la integración y conectividad entre los territorios y la nación. En los últimos años el país ha tenido progresos importantes en materia de infraestructura y competitividad. Pero se sigue contando con una porción importante de infraestructura obsoleta y sin mantenimiento, quedándonos rezagados frente al continente. (Departamento Nacional de Planeación- Colombia, 2014)

Para ello se ha pensado el programa nacional de infraestructura Colombia 2032, con el objetivo de identificar los principales lineamientos para el desarrollo sectorial, basándose en la necesidad de incrementar la oferta en infraestructura bajo criterios técnicos de priorización, y abordando temas que trascienden el desarrollo físico de la infraestructura basándose en cinco grandes componentes: Estructuración institucional ; Regulación y servicios de transporte ; Oferta de infraestructura; Financiamiento del sector de transporte ; Desarrollo logístico.

En cuanto al componente de oferta de infraestructura, uno de los principales resultados del Plan Maestro de Transporte derivó en un ejercicio de priorización de proyectos en los modos carretero, fluvial, ferroviario, portuario y aeroportuario, basado en un modelo de asignación de

flujos que permite identificar cuellos de botella en infraestructura y el impacto en el costo generalizado de transporte que algunos proyectos pueden generar al ser desarrollados.

Como conclusión del PMT, en términos de infraestructura, se identificaron necesidades de mejoramiento de cerca de 4.800 km, la pavimentación de 3.500 km y la ampliación a doble calzada de cerca de 3.200 km de carreteras en todo el país, encontrando que un alto porcentaje de estas obras no contaban con financiación o no se encontraban en el portafolio de proyectos del sector transporte. Adicionalmente, se identificó la necesidad de implementar mecanismos de mantenimiento integral y de mediano o largo plazo en la totalidad de la red vial nacional. El objetivo fundamental del eje principal y transversal de infraestructura radica en que un país bien conectado será un país más productivo, porque reducirá las distancias entre sus centros de consumo y de producción, permitiéndole posicionar sus productos a menores precios en mercados internacionales: más grandes, más diversos y más sofisticados. Igualmente podrá aprovechar las ventajas del comercio interno, fomentando la especialización regional como motor de crecimiento económico y empleo. Por su parte, el tránsito de personas le brindará mayor exposición al talento local ante el mundo y lo enriquecerá mediante el intercambio de ideas y conocimientos, ingredientes indispensables para la innovación. (Departamento Nacional de Planeación- Colombia, 2014)

También será más productivo porque invertirá inteligentemente sus recursos. La infraestructura de transporte no sólo estará enfocada en obras que reduzcan distancias o incrementen velocidad, también se desarrollarán proyectos multimodales que permitan reducir costos de transporte, consumo energético o impactos ambientales. A su vez, estrategias enfocadas en el desarrollo logístico buscarán incidir en el comportamiento de las empresas y las personas, de modo que reduzcan las necesidades o adopten patrones más eficientes de desplazamiento. (Departamento Nacional de Planeación- Colombia, 2014)

Por lo anterior se resaltan los principales proyectos de infraestructura a nivel de Colombia como impulso de productividad y competitividad:

- Programa de concesiones 4G: La cuarta Generación de Concesiones (4G) es el programa de infraestructura vial que le permitirá al país desarrollarse aceleradamente y ser más competitivo para enfrentar los retos del comercio global, generando más empleos y entregando a los colombianos vías de primera calidad al final de ésta década. El programa de 4G incluye cerca de 40 proyectos involucrando alrededor de 7.000 km de la red vial nacional, 141 km de túneles y 150 km de viaductos por un valor de inversión aproximado de 47 billones de pesos.
- Red vial nacional no concesionada y Programa de mantenimiento sostenible: Otro de los grandes retos del sector transporte será garantizar la conectividad entre las regiones a través del mantenimiento adecuado de la red no concesionada. De los 17.400 kilómetros de la red vial nacional, alrededor de 6.000 estarán a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, quien deberá garantizar su transitabilidad y adecuados niveles de servicio.
- Consolidación de corredores de transporte multimodal estratégicos – Modo Férreo: Con el objetivo de revivir el transporte férreo en Colombia, el sector ha establecido como uno de sus principales objetivos promover la inversión privada en infraestructura ferroviaria para recuperar los corredores con mayor potencial y garantizar la operación de carga y pasajeros. La primera fase de la estrategia consiste en rehabilitar y poner en operación los corredores Bogotá – Belencito y La Dorada – Chiriguaná a través de contratos de obra pública. Una vez recuperado el corredor, la segunda fase consiste en entregar en concesión el Corredor Férreo Central, el Corredor Bogotá – Belencito y los trenes de cercanías en la región Bogotá - Cundinamarca con el objetivo ampliar su capacidad y garantizar la operación de carga. La tercera fase consiste en promover iniciativas privada para el desarrollo de proyectos ferroviarios a mediano y largo plazo como por ejemplo: el Ferrocarril del Carare, La Tebaida – La Dorada (Túnel Cordillera Central), Chiriguaná – Dibulla, la variante Férrea Buga – Loboguerrero, la troncal Cúcuta – Ferrocarril Central, entre otros.
- Consolidación de corredores de transporte multimodal estratégicos – Modo Fluvial: Se desarrollará un programa de intervenciones fluviales menores, que abarque el mantenimiento y operación tanto de muelles como de la red fluvial; se adelantará la ejecución de dragados y rehabilitación y construcción de malecones, de acuerdo con lo que estipule el Plan Maestro Fluvial. Se incluirán las intervenciones en los accesos terrestres de impacto regional necesarios para conectar dichos muelles a la red vial terciaria y/o

secundaria. Se priorizarán las necesidades socio-económicas de las distintas regiones, y se definirá el modelo de operación con las entidades territoriales.

- Consolidación de corredores de transporte multimodal estratégicos – Modo Aéreo: Durante el cuatrienio, la ANI tiene previsto culminar la contratación de las concesiones para la modernización de los aeropuertos de Barranquilla, Neiva, Armenia y Popayán. De igual forma, ejecutará las obras de ampliación del Aeropuerto de Cali. Y estructurará y ampliará el aeropuerto El Dorado y la infraestructura aeroportuaria de los aeropuertos de Medellín, Cartagena, Bucaramanga, Santa Marta, Montería, Valledupar y Quibdó. Por la importancia estratégica que representa, se le otorgará un mayor impulso al Plan de Navegación Aérea - PNA para el desarrollo del modo aéreo del país, como instrumento de planificación y desarrollo del servicio aeronáutico y aeroportuario a fin de mejorar la conectividad y como respuesta para satisfacer los requerimientos frente al crecimiento del transporte aéreo nacional e internacional.
- Nodos de transferencia de carga: Los puertos y aeropuertos más relevantes en gestión de carga serán sujeto de Planes de optimización de las operaciones logísticas allí desarrolladas, con miras a introducir mejoras en los procesos físicos y documentales, que a su vez reviertan de manera contundente en la disminución de los costos finales al usuario, y tiempos más competitivos para las actividades de comercio exterior. En complemento, el Ministerio de Transporte desarrollará acciones tendientes a garantizar la adecuada conectividad de dichos nodos de transferencia con la red vial nacional.

- **2 VARIABLE: PROYECCIÓN ESTRATEGICA SECTORIAL 2015-2018**

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y las entidades y programas que conforman el sector (Procolombia, Bancoldex, Fondo Nacional de Garantías, Superintendencia de Industria y Comercio, Superintendencia de Sociedades, Artesanías de Colombia, Instituto Nacional de Metrología, Junta Central de Contadores, Fiducoldex, Propaís, Programa de Transformación Productiva, Innpulsa y Fontur) adelantaron el ejercicio de Planeación Estratégica que le permitirá alcanzar los derroteros propuestos para el cuatrienio: USD 30.000 millones de exportaciones no minero energéticas, salto en la productividad y el empleo y USD 6.000 millones de divisas por concepto de turismo.

Esta iniciativa tiene como objetivo la diversificación del portafolio exportable de Colombia, en miras a la implementación de una mayor planeación estratégica y de conectividad. Todo esto estará soportado en dos aspectos habilitadores, el primero en el fortalecimiento institucional y el segundo en la gestión y presupuesto por resultados. El plan comprende las siguientes estrategias:

- Comercio. Aumentar las exportaciones de bienes no minero energéticos y servicios, proponiéndose que en el 2018, Colombia alcance exportaciones de bienes no mineros energéticos superiores a US\$21.000 millones y servicios superiores a US\$9.0000 millones; así como US\$16.000 millones de inversión extranjera directa, con énfasis en el aprovechamiento de los acuerdos comerciales y de inversión. Además de remover las barreras de acceso de materias primas, bienes de capital y tecnología requerida por la empresas para exportar, lo que garantiza como fin último la diversificación de los mercados destino de exportaciones (Min comercio, 2015)
- Industria. Aumentar la productividad y crecimiento empresarial, orientado a que para el 2018, el Viceministerio de Desarrollo Empresarial incremente en un 15% la productividad de 1.000 empresas intervenidas, logre el crecimiento de 1.500 empresas que crecen por encima del promedio de su sector e implemente 40 rutas competitivas para el fortalecimiento de clústeres regionales. (Min comercio, 2015)
- Turismo. Atraer el turismo generador de divisas y empleo, enfocado a que el sector genere a 2018, 300.000 nuevos empleos y US\$6.000 millones en divisas, posicione a Colombia como destino turístico sostenible, reconocido por su oferta multicultural y mega diversa, representada en productos y servicios altamente competitivos que potencien a las regiones en la construcción de la paz. Las iniciativas estratégicas se basan en fortalecer destinos de clase mundial (Impulsar destinos con potencial de turismo receptivo en segmentos con alto flujo internacional como la región de Cartagena; el archipiélago de san andres, providencia y santa catalina; el corredor de santa marta, ciénaga, salamanca y tayroya; el paisaje cultural cafetero); Impulsar el turismo doméstico (Sierra de la Macarena; Putumayo; Urabá, el Darién. (Min comercio, 2015)
- Fortalecer la relación turismo y artesanías y promocionar los destinos y productos turísticos de Colombia tanto a nivel nacional como internacional. (Min comercio, 2015)

- Consolidar productos turísticos especializados que se encuentren en franco crecimiento en Colombia como: Turismo de naturaleza y aventura; Turismo cultural ; Turismo mioe (reuniones); Turismo de salud y bienestar; Turismo náutico
- Aumentar la inversión extranjera directa: A través de políticas como mejorar el clima de negocios para la inversión extranjera directa y atraer inversión extranjera directa de mercados estratégicos.

3. HALLAZGOS

3.1 Hallazgos primer objetivo: desempeño logístico de los países de la alianza del pacífico

El Doing Business al medir varias dimensiones importantes del entorno regulatorio que afectan a las empresas locales, proporcionando mediciones cuantitativas de las regulaciones sobre apertura de una empresa, manejo de permisos de construcción, obtención de electricidad, registro de propiedades, obtención de crédito, protección de inversores, pago de impuestos, comercio transfronterizo, cumplimiento de contratos y resolución de la insolvencia e incluso este mide las regulaciones sobre el empleo de trabajadores.

Gráfico 30. Índice doing business

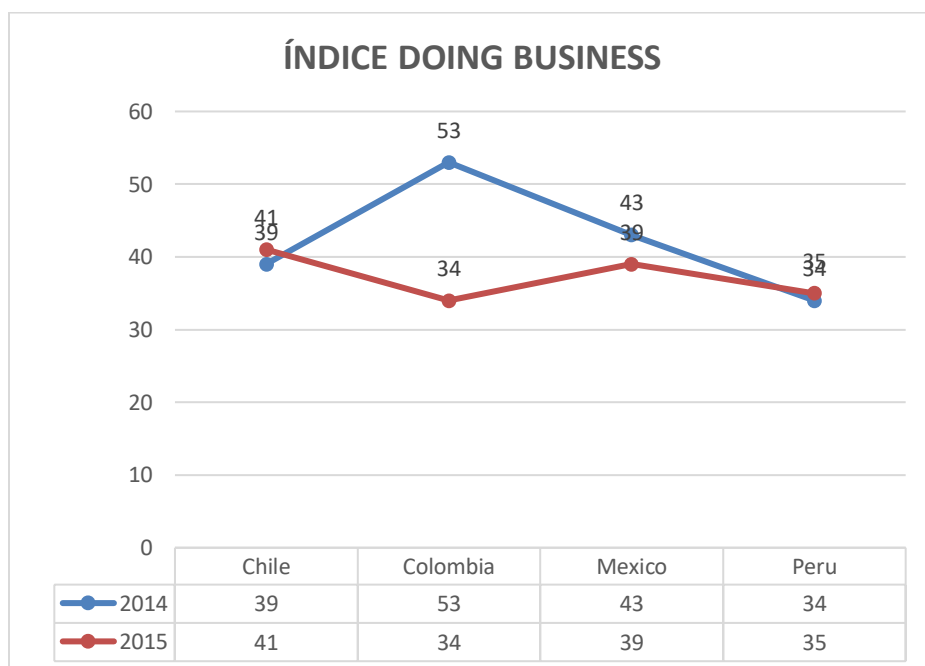


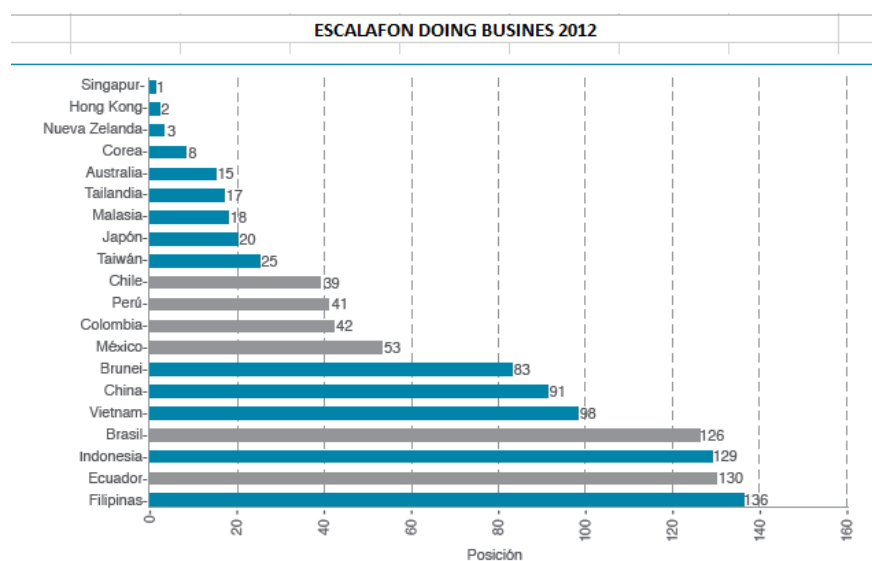
Gráfico fuente propia

Por ende y teniendo en cuenta las variables que aportan al estudio de la facilidad para a negociar con cada uno de los países analizados por la investigación que se realiza anualmente y tomando como base los datos relacionados al desempeño logístico de los países de la alianza del pacífico y midiendo e incluso recreando en la gráfica anterior, como ha sido la evaluación de los

países que conforman esta alianza estratégica, que busca incluso según los ministros de cada país en la reunión realizada este año, en donde se tocaron temas de inversión a la infraestructura, como tema relevante para el desarrollo de la investigación en cuestión, teniendo como base el presente año y el anterior en donde las posiciones se apreciando desde 1 que es la mejor posición y de allí continúan las demás clasificaciones y calificación de los países evaluados.

Como se referencia en el cuadro, los países de un año a otro han mostrado un avance o retroceso, en el caso de Chile y Perú se ve afectada la calificación de manera negativa y Colombia y México avanzan varias posiciones con respecto al año anterior.

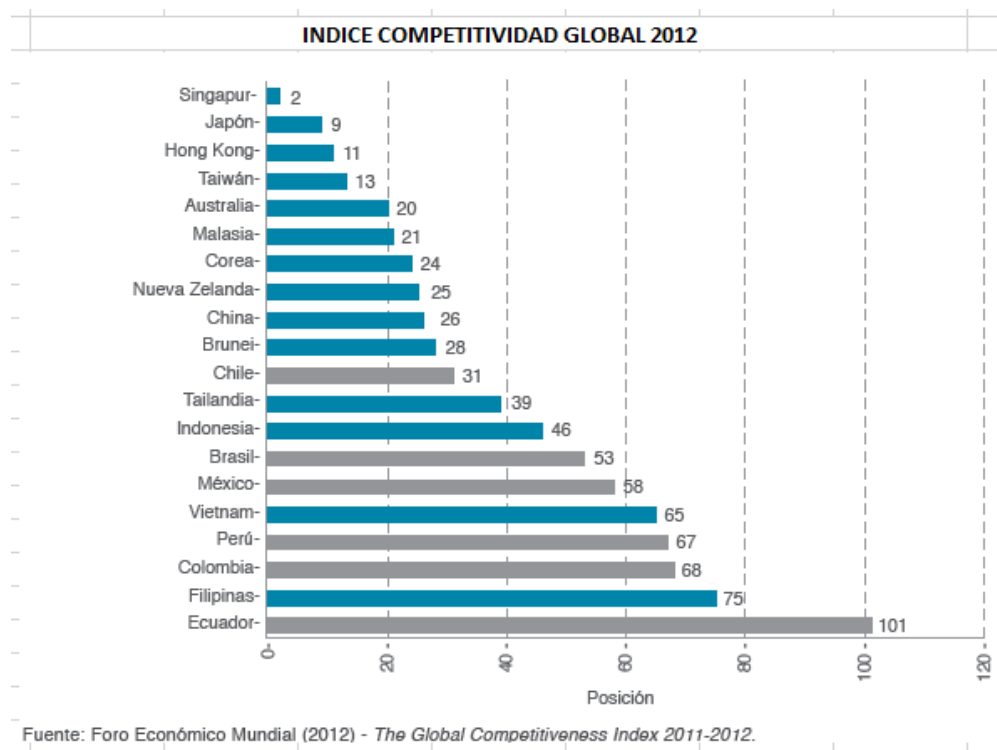
Gráfico 31. Escalafón doing business 2012



Fuentes: Banco Mundial (2012). *Doing Business 2012*.

(Guillermo Fernández de Soto, 2015)

Gráfico 32. Índice competitividad global 2012



(Guillermo Fernández de Soto, 2015)

Es claro que Singapur no solo se ubica generalmente entre las de mejor desempeño dentro de las economías comparadas, sino que están en los primeros lugares del mundo. De un lado, Singapur se ubica en la primera posición en el escalafón Doing Business del Banco Mundial, el cual mide “la facilidad para hacer negocios y permite medir y comparar la forma como opera la regulación gubernamental y su incidencia sobre la actividad empresarial y el ambiente de los negocios”, y ocupa la segunda y cuarta posición, respectivamente, en el Índice de Competitividad Global (ICG) del Foro Económico Mundial y en el escalafón del Institute of Management Development (IMD).

En el caso de China, cambian los resultados entre los escalafones analizados. Mientras que los del ICG e IMD ubican a este país entre los 30 primeros (26 y 23, respectivamente), el Doing Business lo ubica en el puesto 91, a causa de las dificultades existentes para abrir un negocio, obtener permisos de construcción y pagar impuestos.

Al revisar en detalle los tópicos que son calificados en el Doing Business, resulta pertinente revisar el comportamiento de la variable de comercio transfronterizo, que analiza la dificultad o facilidad para realizar negocios internacionales, a partir de la identificación de los “procedimientos que se requieren para exportar e importar un cargamento estándar de mercaderías por transporte oceánico”. En esta variable, que resulta estratégica desde la perspectiva de inserción de Latinoamérica en el Asia-Pacífico, el desempeño de las economías asiáticas analizadas es positivo, al tener en cuenta que todas ellas se encuentran en los 65 primeros puestos, entre 181 naciones analizadas. En particular, se debe destacar la facilidad para realizar negocios transfronterizos en economías como Singapur y Corea del Sur, que se encuentran entre las ocho más exitosas en esta materia en el ámbito mundial. En contraste con la situación de las economías consideradas en el Este asiático, los seis países de Latinoamérica evidencian desafíos en la facilidad para realizar negocios. Colombia se encuentra en una posición rezagada de este indicador, si se comparan con las economías del Asia-Pacífico, mientras que Chile, México y Perú solo se encuentran mejor que Vietnam y China en comercio transfronterizo.

De otro lado, dentro del Índice de Competitividad Global, un factor que resulta determinante en la competitividad de los países a corto, mediano y largo plazo, es el de innovación y sofisticación. En este sentido, la realidad resulta distinta con respecto al comportamiento observado en otros frentes. En este factor, Japón ocupa la primera posición en la región y la tercera en el contexto global, hecho que evidencia que este país, pese a su discreto desempeño macroeconómico a lo largo de la década pasada, cuenta con un importante potencial, en términos competitivos, derivado de su visible capacidad de innovación.

Gráfico 33. Calidad de la infraestructura

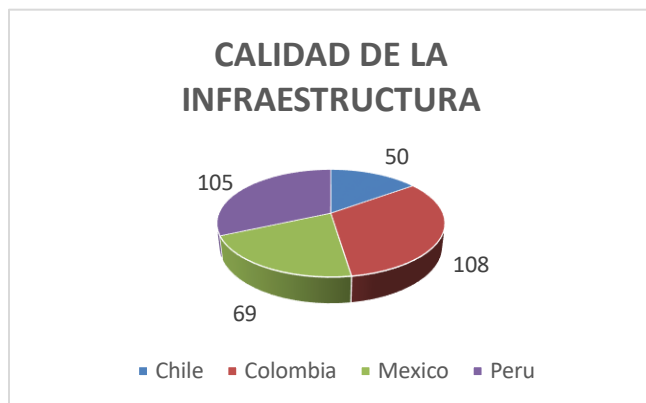


Grafico fuente propia

Tocando el tema de infraestructura que claramente es el fuerte y base del trabajo investigativo que se viene desarrollando y recalcando que es un aspecto primordial para las negociaciones y estrategias encaminadas a resultados exitosos y flujo monetario y comercial acorde con las expectativas de la inversión y bajo planes y estándares que abarquen necesidades mundiales y suplan

Por consiguiente se deberían tomar planes de acción al respecto por parte de los países de la alianza que sustituyan el déficit de los escenarios internos de las economías y afecten positivamente a las mismas e impulsen a las demás a su desarrollo y manipulación para el progreso de cada cual y en conjunto con los otros.

Al ver la gráfica se puede observar que los países de la alianza del pacifico en cuanto a calidad de la infraestructura y comparado con los demás países alrededor de globo, se encuentran muy por debajo de las expectativas, teniendo en cuenta que la evaluación es en términos generales y promediada según los resultados minuciosos y las variables evaluadas en el Doing Business e incluso teorías externas e internas de quienes son espectadores y directamente afectados.

Los países según la gráfica que mejor posicionados están son Chile y México respectivamente, y muy alejada de dichas posiciones se encuentran Perú y Colombia, lo que resume y complementa lo mencionado en párrafos anteriores de porque la calidad de la infraestructura se ve sujeta a las situaciones y políticas internas de cada país, donde Colombia ocupa la última posición en la evaluación de los países de la alianza del Pacífico por su curso a nivel interno que no aporta al desarrollo, progreso y aprovechamiento del mismo.

Asimilando y en resumen teniendo en cuenta que los resultados del estudio de desempeño logístico para dichos países no son muy alentadores, es considerable declarar un plan de acción con medidas que aporten a mayor desarrollo de los involucrados, lo cual atraería inversión a los mismos y abarcaría los objetivos y metas que se buscan suplir con la fomentación de la alianza del Pacífico como bloque económico y comercial.

Un asunto en el cual los tres países fallan e incluso se considera inconcluso por parte de los mismos y las miradas de observadores ajenos a ellos es que la corrupción es un asunto que no aporta de manera afirmativa y firme, acorde a las metas que se propone el bloque, puesto que al ser países con altos niveles de esta variable son poco confiables y atrayentes; por consiguiente y tomando como base que la alianza debe atraer inversión para mejorar la infraestructura y aprovechar los recursos naturales, en cuanto a mares y vías alternas para el comercio y flujo de mercancías, los países deben erradicar la corrupción comenzando por el cambio en la mentalidad de las personas que los habitan, que de allí es donde parte que esta sea difícil de tratar, no se dice que sea un asunto fácil y rápido de tratar, pero desde la misma dirección del país se ve el ejemplo de la falta de transparencia en el trato de asuntos con la contraparte en un ámbito normal. Lo que responde a que para poder corregir la situación de corrupción en cada país se debe instrucción, aportar a la calidad de la educación, semilleros de formación, cambio de pensamiento en cuestiones de conformismo de la sociedad de cada país, como por ejemplo:

Las personas con alto poder adquisitivo deben crear en las personas con menos recursos la cultura de estudiar y prepararse para hacerle frente a la sociedad que viola sus derechos y que planea comprarlos a costa de sus debilidades monetarias que influyen en su calidad de vida; dando las personas pudientes a quienes no tienen tanto dinero la posibilidad, gracias a sus aportes

monetarios a participar de actividades escolares, patrocinadas por estos y lugares que los instruyan en conocimientos que estos mismo pueden construir, para que quienes quieran salir de la pobreza asistan y adquieran conocimientos que luego los encaminen a el aporte e innovación que necesita la sociedad para acabar con problemáticas internas.

Las personas con bajos recursos económicos, tener estudios avanzados apoyarían en aras de progresar a las políticas y planes de gobierno que se plantean pero quedan inconclusos por falta de apoyo y por la misma corrupción.

Al tener a personas ilustradas y estas mismas dando el ejemplo y apoyando a quienes quieren y puedan ser de ayuda como lo hicieron ellos, habría un mayor número de personas que inviertan en acciones para la educación y progreso de las personas de bajos recursos, que son una gran cantidad en los países de la alianza y estos continuarían con la labor.

Gracias a lo anterior la calidad de vida de las personas aumentaría y esto haría que los países tuvieran altos niveles de felicidad y complacencia de sus necesidades, por lo que la capacidad adquisitiva y la atracción al turismo seria mayor, incluso la migración laboral al país serían más alta, en lugar de tener fuga de cerebros quienes consideren a estos países como atractivos los acompañarían y cooperarían para que las variables débiles de cada país se afinen y mejoren dejando de lado la incertidumbre ideológica y política por escasos actos regulatorios y entes endebles al interior del gobierno.

Con una sociedad siendo más inteligente y con conocimientos en aras de aportar al desarrollo de un país, los sobornos y acciones poco ética y morales serían menores, por ende la corrupción disminuiría, puesto que las mismas personas que una vez fueron sobornadas para apoyar a mandatarios corruptos en las elecciones, ya no caerían en el error de dirigir su voto y apoyo a quien con cumpliría con satisfacer de manera correcta las necesidad del país, por ende ellos entrarían en la política para aportar de manera positiva a esta y así al ser elegidos como mandatarios o formar parte del grupo que tiene el poder a nivel nacional, crearían medidas normativas que se basen en suceder exigencias sociales que abarcan las variables económicas, políticas, sociales, ambientales y legales; lo que atribuiría a la seguridad del país, puesto que con

las políticas de erradicación de la guerra y la pobreza que se trata desde el momento que las personas con fluidez económica apoyaron la educación de quienes no tenían los recursos para ello, la seguridad y mediocridad social se tomaría desde una perspectiva más razonable y menos depravada.

Con ello en menesteres de pobreza, seguridad y corrupción, los países avanzarían y su calidad y visión progresaría, con alta inversión y como un elevado atractivo para las economías externas, lo que sería tentativo para un sin número de inversión extranjera y esto al no haber tanta corrupción, invertiría en infraestructura en los diferentes campos económicos, lo que incluye la comercial y de servicios logístico y adentraría al bloque comercial a ser más competitivo, no solo como bloque si no a nivel individual de cada país.

Los ciclos se repetirían y fortalecerían para las futuras y diversas generaciones, lo que sería un círculo en materia de aporte social e intelectual, para el fomento de legislación que atribuya cambios relevantes a la cultura y florecimiento económico.

Por lo anterior y las medidas antes citadas son el precedente del plan de acción para el desarrollo del primer objetivo, a continuación se adjuntan otros pasos que son considerados importantes:

- En primera instancia deberían tomarse medidas desde el campo cultural del ser social, por ende las empresas con poder relevante para influir en las decisiones políticas al interior del país o personas con alto poder adquisitivo, deberían aportar para la implementación de jornadas educativas para personas de bajos recursos, con el fin de culturizarlos y entregarles conocimientos para futuras elecciones de altos mandos en los países.
- También las entidades del gobierno en unión con compañías y personas pudientes de los países en cuestión deberían crear establecimientos de educación desde la básica hasta la preparatoria con miras al ingreso a la universidad, impulsando a las personas a la necesidad e importancia de la educación de cada individuo y su aporte a la sociedad si asiste a estos lugares y se ilustra al respecto.

- Las publicidades y recordatorios por parte de cadenas televisivas, radio e internet deberían impulsar a las personas a recurrir a estudios superiores en campos que aporten al desarrollo del país, para suplir sus necesidades y llenar sus vacíos intelectuales para su progreso como economía emergente en miras a desarrollada.
- En las universidades los maestros e incluso la misma entidad deberá capacitar a los estudiantes tanto en sus áreas de conocimiento como en la implementación en seminarios, congresos, conferencias, de la ideología política de países desarrollados que aporten al país para alcanzar beneficios y acabar con las acciones de corrupción y deterioro de factores al interior del país, que lo califican como poco atractivo a nivel mundial.
- Las campañas electorales serían mayormente vigiladas por entes legislativos transparentes en el gobierno, bajo el amparo de la misma sociedad que tiene poder democrático para actuar según la constitución política de cada país que conforma la alianza del pacífico; lo que aportaría a que el soborno o extorsión de la comunidad disminuya y se logren resultados satisfactorios en las elecciones y esto aporte al desarrollo político del país y lo que esto a su vez implica.
- Al tener dirigentes que piensen bajo estándares menos corruptos y más encaminados a la igualdad y aporte social, las políticas de seguridad, conflictos, guerras y demás aspectos débiles en los países del bloque económico y comercial en cuestión, serían reguladas con mayor severidad y seriedad, lo que mejoraría la calidad de vida de la población y el turismo se incrementaría y al aumentar estos aspectos también habría mayores ingresos por cuestión del turismo y a su vez mayor atracción en cuestiones de inversión extranjera directa.
- En general teniendo mayor liquidez un país, la población también lo tiene y esto se ve reflejado en la capacidad adquisitiva y de consumo, lo que incrementaría el flujo de capital monetario al interior del país y la economía del mismo aumentaría y fluiría con mayor rapidez y cuantiosas sumas que se verían retribuidas en beneficios.
- La sociedad teniendo más dinero para gastar, dejaría el vandalismo, puesto que no lo vería necesario al vivir bien, por ende la inseguridad y violencia irían desapareciendo progresivamente y esto aportaría a la felicidad y calidad de vida de los ciudadanos y turistas.
- Como el país tendría más dinero circulante y más liquidez por familia, los impuestos se verían mayormente saldados e invertidos, gracias a las políticas anticorrupción y la educación que tiene los habitantes para no ser engañados por falsas promesas y cuentos

inconclusos que no tienen veracidad. Por lo que los impuestos al ser bien utilizados se verían reflejados en el desarrollo vial, infraestructura y logística en los diversos países, lo que influiría en el comercio tanto nacional como internacional y por ende en la economía del país.

- Lo que al ver los países del globo el progreso de los que conforman el bloque, se verían interesados en invertir e incluso formar alianzas con los mismo, en donde no solo ellos al ser desarrollados saquen provecho de los menos desarrollados, si no que todos se beneficien de esta situación y no halla déficit para ninguno de los involucrados y crezca la confianza y libertad economía y comercial bajo estándares legales sanos y atribuidos por entidades mundiales regulatorias, que optaron por apoyar a los países de la alianza al ver su crecimiento y desarrollo en las diversas áreas relevantes para el progreso.

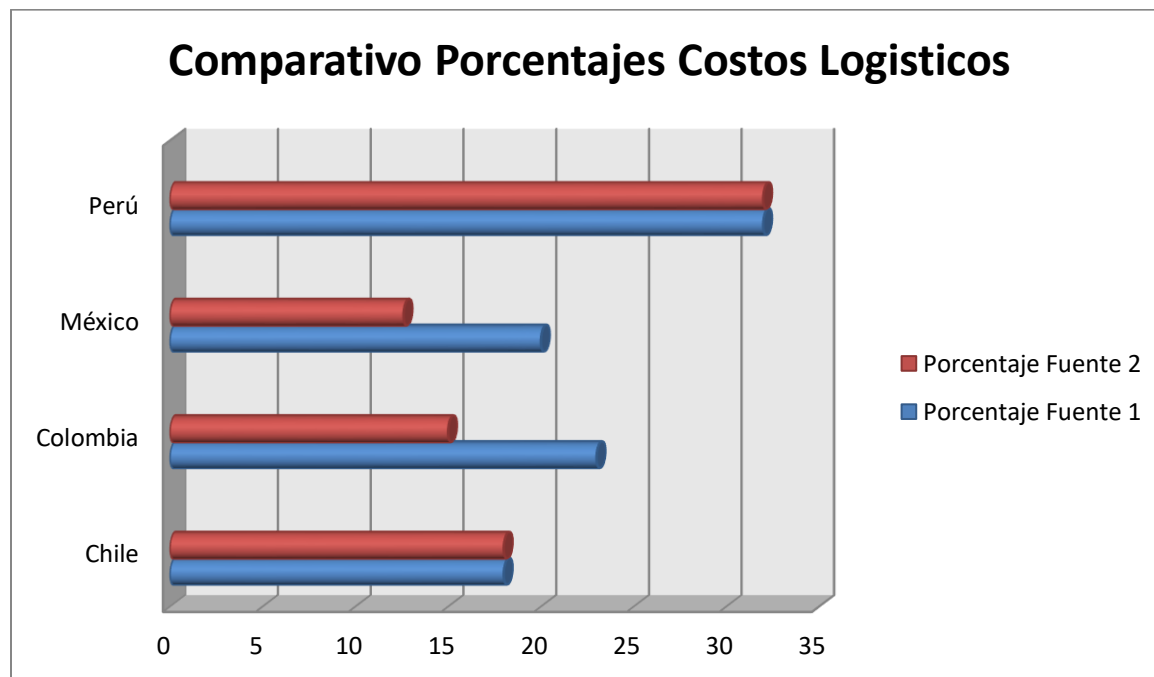
En conclusión todo comenzaría en crear y reformar la materialidad de la sociedad, dejando de lado la idea del conformismo, individualismo y actos delictivos provechosos solo hacia una dirección, desplegándose se los buenas ideas, creación de cerebros instruidos e innovación el desarrollo que un país necesita y como bloque puede aportar a la comunidad mundial

3.2 Hallazgo segundo objetivo: variables de riesgo y desventajas logísticas

Sin duda alguna los costos logísticos son una variable que influencia fuertemente la competitividad y productividad de los países que conforman la Alianza del Pacifico, con miras a ingresar como bloque económico al intercambio comercial con terceros países que poseen una ventaja competitiva en este aspecto.

Si comparamos uno a uno los países y su respectivo costo logístico, transformado en el producto final podemos obtener los siguientes porcentajes:

Gráfico 34. Comparativo porcentajes costos logísticos



Gráfica Elaboración Propia

De lo anterior se puede observar que los países con mayor influencia en los costos logísticos son Perú y Colombia siendo los menos competitivos; en el medio se encuentra México y en último lugar con los menores costos se encuentra Chile.

Son múltiples los problemas e inconvenientes comunes que se presentan a estos países para lograr un mejoramiento en su aspecto logístico; a continuación se enunciarán aquellos en los cuales se considera presentan un mayor impacto a la cadena de valor:

- Falla y falta de tecnologías de la información y comunicación (TICs) a los procesos logísticos: Este aspecto puede evidenciarse en la poca actualización en los sistemas de información de los diferentes puertos y aeropuertos, como lo es por otra parte el poco aprovechamiento que se da a los datos generados en los mismos. Al tener estos inconvenientes no se evidencia un manejo histórico de la información, que aporte a la toma de decisiones sobre errores que se evidenciaron y que pueden ayudar a no repetirse en el futuro.

- Inconvenientes para el recibo de contenedores Post Panamax: El tema de fletes marítimos es otra de las causas para la alza de los costos logísticos. La falta de infraestructura o mega infraestructura en ocasiones se refleja en el número de transbordos antes de tocar algún puerto de estos cuatro países, haciendo más costosa la operación. A esto se adiciona además el incumplimiento de fechas de llegada y salidas, lo que aumenta el costo de almacenamiento de las mercancías que no cumplen con el itinerario a tiempo.
- Informalidad del sector de transporte terrestre: Para países como Colombia, México y Perú es común denominador que la mayoría de su carga se genere en los centros productivos del interior del país y que estos lleguen a puerto por medio de una porción de transporte terrestre. En su mayoría se presentan problemas con el costo de combustible y con la generación de carga de retorno, lo que incide en el aumento de los costos logísticos para equilibrar el trayecto de mercancía transportado.
- No se posee una infraestructura de conexión que permita el juego y coordinación entre los diferentes medios de transporte para hacer más dinámico, ágil y eficiente los trayectos de las mercancías, que en última instancia se traducen en la disminución de los costos logísticos.
- Se cuenta con asimetría de los costos cobrados por agentes logísticos en los diferentes países, reflejándose en última instancia en mayor cobro para las operaciones internacionales.
- Existe un déficit de inversión en infraestructura y equipamiento portuario para la modernización de los diferentes puntos logísticos, aportando a tener una mayor congestión e ineficiencia de los costos, además de generar más tiempo al cumplimiento de las tareas logísticas de las mercancías.
- Exigentes y demorados trámites aduaneros adicionando requerimientos de inspección que hacen lentos los procesos. Además de contar con sistemas de información obsoletos que no vinculan información y que aumentan reprocesos en la cadena de actividades.
- Poca regulación de los diferentes sectores de transporte en cuanto a sus tarifas, parque automotor de varios años, lo que ha llevado a algunas empresas a programar los vehículos con exceso de peso afianzando la destrucción de la red vial del país

De los inconvenientes antes mencionados, se consideran como los principales y comunes a los países participantes en la Alianza del Pacífico que influyen en los costos logísticos. A

continuación se presenta el plan de acción para lograr la mitigación o minimizar el impacto de estos inconvenientes en la cadena logística:

- Implementar acciones conjuntas en red tecnológica de la Alianza del Pacífico, que les permitan a través del manejo de datos y de las TICs a los diferentes países, establecer e identificar cuáles son las mejores rutas para importar o exportar; medición de tiempos; homologar procesos documentales, permisos e inspecciones a cargas; descubriendo como sus economías pueden ser complementarias para dar una respuesta oportuna como bloque ante sus futuros socios comerciales.
- Generación de la cultura de transporte multimodal; garantizando la optimización de los activos que se poseen en el momento y aprovechando de una manera eficiente las plataformas o nodos logísticos que pueden surgir. No solo se debe mirar el transporte multimodal al interior de los países, si no la de innovar en políticas que permitan generar el transporte multimodal transnacional en los países precursores de la Alianza del Pacífico.
- Con lo anterior, se debe mirar en igual proporción a que el común denominador de los países “El transporte Terrestre”, se tenga proyectos de modernización para que en conjunto con el transporte férreo y haciendo uso del cabotaje se potencialice y se tenga otra opción para minimizar los tiempos de entrega.
- Crear políticas generales para incentivar el uso del transporte férreo, como uno de los medios que mayor cantidad de mercancía puede mover a un menor costo.
- Realizar estudios de riesgo y de complementariedad de los diferentes medios de transporte, para determinar cuáles son los apropiados a cada país para aprovecharlos y afianzarlos como ventaja competitiva, para así tener una diversificación en el bloque y tener variedad para hacer frente a la competencia de los diferentes bloques económicos.
- Prestar atención y seguimiento no solo a los grandes centros de producción o distribución al interior de los países, sino a las pequeñas ciudades y provincias, que igual pueden organizar sus cadenas productivas para obtener productos de calidad y transporte multimodal para disminuir costos, ser más competitivos y aumentar su participación en el comercio internacional.

- En los planes de gobierno de los países, se debe considerar un apartado que sea común a todos los estados participantes de la Alianza del Pacífico donde se procuren alinear políticas de fortalecimiento logístico del bloque.
- Realizar estudios de planeación y negociación con los diferentes agentes del comercio internacional: navieras, aerolíneas, agentes de carga, agentes aduanales, transportadores, etc; para especificar un plan de trabajo o tarifario para aplicar en el contexto de los países de la Alianza del Pacífico y de esta manera crear estrategias para el aprovechamiento de los costos como bloque económico.
- Proyectar la posibilidad de articular las zonas francas o centros de distribución de cada uno de los países, para que aplicando y aprovechando cada una de las modalidades de importación y exportación se puedan completar procesos que se traduzcan en ahorro de costos para su destino final.
- Incentivar la homologación de procesos de aduana, certificación de origen y de trámites en general para disminuir tiempos de operación que se reflejen en una mejor eficiencia de costos logísticos asociados a toda la cadena de actores involucrados.

Hallazgos seguridad

La seguridad logística, es un tema central para la competitividad de las economías latinoamericanas, ya que la interrupción de una cadena de suministro no solamente provoca pérdidas económicas por esa falla en particular, sino que además, tiene un efecto de propagación al resto de la cadena logística. En el caso de las empresas, la falta de seguridad incide en sus costos operacionales, incrementando el lead time, el volumen de inventario y el valor de las primas de seguro, entre otros ítems, que en definitiva encarecen el precio de los productos y los hace menos competitivos internacionalmente. (CEPAL, 2013)

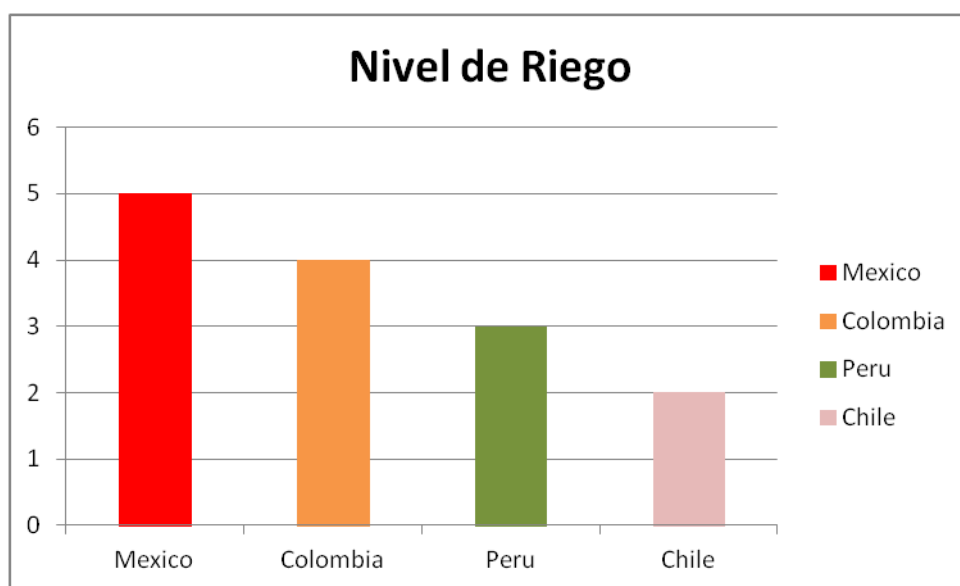
Uno de los principales problemas que tienen en común en ámbito de seguridad los países miembros es la inseguridad en el transporte carretero.

La mayoría de los países miembros de la alianza tienen sus centros productivos al interior por lo que las mercancías deben ser transportadas hasta los diferentes puertos o aeropuertos por

medio de transporte carretero para llegar a su destino final, ya que el único país miembro de la alianza pacífico que tiene un buen desarrollo ferroviario es Chile.

A continuación por medio de una gráfica, analizamos cuales son aquellos países que presentan mayor Riesgo en este ámbito:

Gráfico 35. Nivel de riesgo



Grafica Elaboración propia

Tabla 28. Nivel de riesgo

Nivel de Riesgo	Equivalencia
5	Más riesgoso
4	Riesgo medio Alto
3	Riesgo Medio
2	Riesgo mínimo
1	Seguro

Como se puede observar, los casos de México y Colombia son los más preocupantes, Ambos países sufren debido a la presencia de grupos armados al margen de la ley y/o grupos vinculados con el narcotráfico.

México actualmente es considerado uno de los países más inseguros en esta materia y Colombia a pesar de sus esfuerzos sigue teniendo un margen de riesgo muy alto.

Desde hace aproximadamente 10 años México ha venido empeorando en términos de seguridad , el país ha venido combatiendo con los diferentes carteles narcotraficantes que han nacido y desarrollan su actividad delictiva dentro del territorio ,lo que ha causado que los costos logísticos dentro del país sean inexequibles y tienen como consecuencia una disminución en la competitividad e imagen del estado.

El caso de Colombia tiene más historia, desde hace décadas el país libra una batalla contra los diferentes grupos armados y el narcotráfico, los medios de transporte terrestre son vulnerados constantemente por estos y además en múltiples ocasiones son utilizados para transportar diferentes drogas .

Ambos países han utilizado diversos medios para combatir la creciente inseguridad, las empresas de transporte han creado puntos de control y atención en las carreteras con el fin de mantener un control y disminuir el riesgo, adicional ambos gobiernos han buscado mejorar la seguridad en las vías con la localización de centros de seguridad y de policía de carretera que vigilen la libre circulación.

El caso de Perú y Chile es muy similar, recientemente estas dos naciones han tenido que empezar a analizar más a fondo el tema de la seguridad en el transporte terrestre, ya que situaciones donde se han presentado saqueos y Robos han ido aumentando en los últimos años, especialmente en las aéreas de transito ubicadas cerca de las diferentes terminales (puerto, aeropuertos).

Los casos más frecuentes son el asalto a camiones donde se transportan alimentos, equipos tecnológicos y bebidas.

También cabe resaltar que debido a estas situaciones las empresas tanto del sector público como del privado han venido buscando formas de mitigar esta creciente situación mediante la implementación de diversos sistemas de seguridad, que constan desde simples rastreos satelitales hasta la contratación de “escoltas” que acompañen el recorrido al camión y adquisición de primas de seguro que brinden mejores garantías.

Es importante mencionar que aunque los países internamente busquen minimizar el riesgo, este sigue existiendo ya que aunque el caso de Perú y Chile es mucho mejor y están mejor preparados ante las diferentes circunstancias en comparación a México o Colombia, las bandas encargadas de realizar los asaltos no tienen límites geográficos y a veces, casi siempre es imposible controlar lo que está afuera de su Jurisdicción.

A Perú le ha tocado lidiar en múltiples casos con saqueos, robos, destrucción de mercancía etc. que ha sido ocasionado o que los culpables hacen parte de algunas de las milicias armadas al margen de la ley de su país vecino Colombia, también miembro de la alianza.

Ambos países están de acuerdo de que las mejoras en este ámbito no se deben buscar solo por el sector público, la alianza estratégica con el sector privado traerá mejores garantías y resultados, el compromiso de ambos pueden llegar a mejorar la situación.

Para concluir los países deben buscar maneras de cooperación en este ámbito, a pesar de que las circunstancias y realidades de los miembros de la alianza son muy distintas, se debe empezar a dejar a un lado el individualismo y empezar a pensar como bloque.

El mercado del pacífico asiático es un reto, en especial en el área logística, deben empezar a prepararse para estar a la par con mega gigantes como China o Singapur (ambos cuentan con uno de los mejores puertos del mundo) buscan nichos de mercado que brinden garantías y seguridades.

3.3 Hallazgos tercer objetivo variables de proyecciones logísticas y comerciales

Para lograr los grandes retos que se tienen en torno al desarrollo de la Alianza del Pacífico, los países participantes en la integración económica deben de tener no solo claro el camino a seguir en el campo comercial, sino también conjuntamente las características de los medios o el proceso logístico, clave para visionar un desempeño competitivo, eficiente y productivo en la cadena de adición de valor que se quiere proyectar con uno de los principales objetivos comerciales como lo es Asia Pacífico.

Por tal razón se han identificado que los planes de gobierno o de desarrollo como son denominados en algunos países, se establecen como base u hoja de ruta que impulsan a los estados a establecer sus metas a futuro en torno a diferentes temas entre ellos la logística.

Es general para los cuatro países de la Alianza del Pacífico, que en sus planes de desarrollo se vea como común denominador el impulso a la logística, mejoramiento de la infraestructura, creación de agendas de competitividad o entes reguladores dependientes de sus diferentes ministerios que representen específicamente temas de impacto que ayuden al mejoramiento de conectividad y competitividad de los diferentes países.

Pero aunque se vea un adelanto en lo expresado anteriormente, se analiza igualmente que aún no se han creado políticas logísticas integradoras a la Alianza, es decir, cada país se encuentra centrado en el desarrollo de sus políticas logísticas pero no se ha logrado un consenso o política común para hacer frente a los desafíos que se encuentran pendientes a futuro para el bloque económico o de integración latinoamericana como es conocido.

No es nuevo conocer que el bloque de la Alianza del Pacífico se encuentra en los primeros pasos de la integración; pero es de vital importancia realizar planes estratégicos a corto, mediano y largo plazo que incluyan las falencias y fortalezas de todos y cada uno de los países, para intentar así obtener una visión holística y por ende integradora que se pretende como cambio y oportunidades a convertirse en un polo de desarrollo frente al resto del mundo.

A continuación se hace énfasis en las principales finalidades de los gobiernos en el aspecto logístico en el marco de sus planes de desarrollo:

Tabla 29. Finalidades de los gobiernos en el aspecto logístico en el marco de sus planes de desarrollo

CHILE	COLOMBIA
<ul style="list-style-type: none"> • Apostar en primera instancia al desarrollo portuario: imponen desafíos al sistema portuario para consolidar la plataforma logística del comercio exterior chileno con nuevos frentes de atraque, mejoramiento de accesos viales y ferroviarios y consolidación de zonas extraportuarias. • Es posible avizorar el crecimiento de megaoperadores de carga marítima y el arribo a costas chilenas de buques de envergadura mayor, con crecientes requerimientos de infraestructura por su calado, áreas de respaldo o equipos. A todo lo anterior se suma el potencial impacto del nuevo Canal de Panamá • El desarrollo de zonas extra portuarias, ha producido un incremento considerable en el flujo de camiones, por lo que la congestión vial en los accesos portuarios y en las vías que unen los orígenes de las cargas con las ciudades portuarias, es un problema que debe ser resuelto a la brevedad y en la forma más eficiente e integrada posible. (Ministerio de Obras Públicas, 2010) 	<ul style="list-style-type: none"> • Programa nacional de infraestructura Colombia 2032, con el objetivo de identificar los principales lineamientos para el desarrollo sectorial, basándose en la necesidad de incrementar la oferta en infraestructura bajo criterios técnicos de priorización, y abordando temas que trascienden el desarrollo físico de la infraestructura basándose en cinco grandes componentes: Estructuración institucional ; Regulación y servicios de transporte ; Oferta de infraestructura; Financiamiento del sector de transporte ; Desarrollo logístico. <p>(Departamento Nacional de Planeación Colombia, 2014)</p>

PERÚ	MÉXICO
<ul style="list-style-type: none"> • Interconexión y complementariedad de los sistemas y medios de transporte, en función de los corredores logísticos y del territorio. • Repotenciar puertos regionales, consolidar el sistema de transporte masivo en Lima y Callao, modernizar aeropuertos y aeródromos regionales. • Fortalecimiento tecnológico, y la estructuración de sistemas que aseguren la constante provisión de información actualizada que permita tomar decisiones. • (Consejo Nacional de Competitividad, 2014) 	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidar corredores logísticos nacionales mediante infraestructura que estructure el territorio nacional en ejes longitudinales y transversales que fortalezcan las cadenas de suministro. • Facilitar el comercio exterior desarrollando proyectos que agilicen los flujos internacionales de carga y descongestionen los accesos a puertos fronterizos marítimos y terrestres. • Contar con dos sistemas portuarios complementarios con cuatro puertos de clase internacional para fortalecer la capacidad del sistema portuario en el apoyo de los sectores económicos estratégicos del país. <p>(Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México, 2014)</p>

FUENTE: Elaboración propia

Aunque no se encontraron cifras específicas sobre el nivel de implementación de los diferentes planes de gobierno en los periodos presidenciales actuales, es válido anotar que países como México y Chile poseen una era de avance o vanguardia en el aspecto logístico. Lo anterior, no se refiere a que no se deban solucionar problemas, sino que ya se identificaron situaciones de riesgo y se han trabajado en ello, con miras a obtener mejores resultados y tener la posibilidad de manejar una planeación estratégica con plazos a mediano y largo plazo, que se traduce en adoptar una visión integradora a futuro.

Por su parte Colombia y Perú se encuentran en una etapa de rezago, aunque en los últimos periodos presidenciales se ha luchado por mejorar la infraestructura y desarrollo logístico, estos países se encuentran en la fase de implementación y terminación de diferentes proyectos donde se evidencia la adecuación de ideas anteriores, no se ha logrado la oportunidad de dar por cumplidas tareas previas y dar el paso de planear prospectivamente los pasos a seguir

para enfrentar los escenarios futuros a los que se puede enfrentar la Alianza del Pacífico en el aspecto logístico, tarea adelantada por México y Perú.

Es largo el proceso y metodología a implementar para lograr identificar de manera objetiva cambios y oportunidades en el marco de la Alianza del Pacífico que impulsen a un desarrollo económico común por medio del aspecto logístico, a continuación algunas observaciones:

- Potencializar la creación de “Ciudades Pacífico”, como lo resalta la ponencia realizada por la Cámara Colombiana de Infraestructura seccional Occidente (Cámara Colombiana de Infraestructura Seccional Occidente, 2012) Es necesario promover el desarrollo de una gran ciudad en el Pacífico, que podría ser Buenaventura, en el caso de Colombia. Consideramos que visionariamente los países de la Alianza deben posicionar centros de operación en el marco del Pacífico, que pueden llegar a convertirse en puntos estratégicos donde puedan convergir diferentes funciones integradoras de los países. Esto se podría traducir en ciudades centro de operación: México podría ser Manzanillo, Perú el Callao y Chile la ciudad de Valparaíso. Convirtiéndose en ejes de intercambio de comunicación para crear una red integradora y de conexión entre los países de la Alianza del Pacífico. En un futuro podrían ser consideradas como las ciudades capitales de la Alianza, donde se ubican los polos o centros logísticos, integrando la conectividad y operatividad de la cadena de procesos de los cuatro países.
- Aprovechamiento de las Alianzas Público Privadas (APP) para el desarrollo de proyectos de gran alcance, común a los cuatro países. Con el fin de combinar esfuerzos que permitan dar solución a problemas de ineficiencia o concesión de los diferentes contratos, agilizar trámites y la consecución de fondos que garanticen un adecuado proceso para la pronta y correcta ejecución de los proyectos planteados. Las Alianzas Público Privadas ayudarían a estar a la vanguardia del desarrollo de proyectos en la medida que encierren un plan general de desarrollo - Alianza del Pacífico y así no dependiente solo del gobierno para su implementación. Las APP se convierten entonces en herramientas fundamentales para integrar al sector privado en la consecución y desarrollo de nuevos proyectos que beneficien

a la zona en común, además que le permiten tener un mayor criterio de negociación al unir las necesidades logísticas y soporte de infraestructura de los cuatro países participantes.

- Uno de los principales objetivos de la Alianza es la de llegar al bloque del Asia Pacifico, una medida que permita establecer un contacto directo para el ofrecimiento de nuestros productos comerciales; sería el intercambio de conocimientos en el área de la logística en la cual los gigantes asiáticos son expertos y a través de diferentes tipos de cooperación internacional establecer ayuda para el mejoramiento de este aspecto. Países como Japón, China y Australia podrían establecer programas de cooperación logística con la Alianza, en proyectos que si bien se inyecte inversión extranjera también se realice un acompañamiento para observar las oportunidades de mejora que se tienen en este campo, o que desde su perspectiva se pueda acondicionar a las necesidades del territorio. Constituyendo de esta manera Alianzas Estratégicas con los proyectados socios comerciales del Sudeste Asiático y parte de Oceanía.
- Creación de un fondo común (no solo económico, sino profesional, experiencias, etc.) para obtener un común denominador de proyectos que se acomoden a las diferentes circunstancias logísticas del grupo de países. Esta asociación de apoyo que sería creado por un grupo multidisciplinar de profesionales y/o personas, encargadas de emitir y comunicar las necesidades puntuales de cada país para que de una manera integradora no se descuiden aspectos importantes para el desarrollo de la naciente integración económica.
- Ver en los problemas logísticos no solo inconvenientes, sino la posibilidad de vender los proyectos de gran implementación a diferentes países y así obtener inversión extranjera directa. Para los próximos años los países pertenecientes a la Alianza del Pacifico al implementar sus planes de desarrollo en el área logística de manera individual o colectiva, tendrán procesos de gran impacto como ampliación de puertos, aeropuertos, compra de equipos de gran potencia para procesos logísticos (grúas pórtico, máquinas para mejoramiento portuario, etc.) o adecuación y mantenimiento de obras ya existentes. Por lo tanto atraerán la inversión extranjera directa lo que influye en el fortalecimiento de la economía gracias al manejo del bloque de la Alianza del Pacifico como nueva fuente de desarrollo y dinámica estratégica de los países de la zona.

- *2 Variable: proyección de nuevos acuerdos o acercamientos comerciales con diferentes países*

Los países miembros de la Alianza Pacifico tiene claro que para hacer sus mercados más competitivos y sus países más atractivos deben tomar medidas adicionales a los planes de gobierno , esto con el fin de lograr mayores acercamientos estratégicos con otros países y lograr así consolidarse como uno de los bloques mejor estructurados y más llamativos de la región. Es así como cada uno de los países centran sus ejes en este aspecto desde diferentes puntos, enfocándose en mejorar aquellas variables que pueden hacer sobresalir a sus países aún más. El común denominador de la alianza es la diversificación y potencialización de las diferentes industrias con el fin de hacerlas más competitivas, lo que puede ser observado en el cuidado y estructuración de cada una de las ofertas exportables y planes de exportación de los diferentes países.

Cuando analizamos a México y Colombia podemos observar que son países que conocen sus fortalezas y buscan resaltarlas para obtener una mayor utilidad sobre estas. En la actualidad la península Mexicana es conocida mundialmente por sus paisajes y sitios turísticos , por lo cual está buscando una unión entre el sector público y el privado con el fin de mejorar la infraestructura y el acceso a estos sitios , adicional busca diversificar su mercado turístico , promocionando aquellos estados que no son los tradicionalmente elegidos para conocer , aprovechando así estos nuevos segmentos de mercado que no están siendo utilizados eficientemente, en este último punto la visión Colombiana es muy similar y mediante diferentes programas busca atraer la mira de los turistas a los destinos poco comunes. No se ha dejado atrás la vocación industrial y generación de bienes, se aprovecha la nueva era de servicios para soportar la infraestructura y aprovecharla en igualdad de condiciones para los bienes que son comerciales.

A diferencia de México que busca atraer la inversión extranjera, mediante la proyección y diversificación de aquellos sectores que representan en la actualidad un gran porcentaje del empleo nacional y del PIB del país; Colombia quiere desenfocar su oferta exportadora de la industria minero-energética (la cual representa actualmente el mayor porcentaje dentro de las

exportaciones), con miras a atraer la inversión extranjera y aprovechamientos de los acuerdos comerciales para las diferentes industrias.

Por otro lado, Chile y Perú conocen sus puntos clave al igual que sus debilidades: en la actualidad son los países miembros de la alianza con mayor número de tratados de libre comercio y acuerdos comerciales firmados, y se caracterizan por tener producción nacional competitiva y de calidad.

Pero a pesar de esto, sus economías no son muy diversas, ya que en el aspecto comercial no aprovechan las diferentes oportunidades exportables, esto debido a la serie de limitantes que se presentan para las pequeñas y medianas empresas; por lo que los países crearon planes de desarrollo para el sector exportador los cuales buscan ser herramientas impulsadoras.

Por lo anterior los aspectos semejantes a los países en los cuales se podría concluir en su oferta comercial son los siguientes:

- Los países miembros de alianza están bien enfocados y estas diferentes búsquedas de mejoría significan grandes fortalezas para el bloque en general.
- Se reitera nuevamente el aspecto de cooperación, la experticia de países como Chile pueden ayudar de forma muy positiva los planes de los demás países miembros sirviendo como ejemplo.
- Cabe resaltar que aunque los planes de diversificación de turística están bien enfocados, de cierta manera están poco apegados a la realidad nacional, especialmente en México y Colombia, actualmente los países tienen altos índices de inseguridad lo cual limita el acceso a ciertas zonas.
- Cada uno de los países posee un sello diferenciador en productos, que permiten ser identificados a nivel mundial: Colombia con el café, México con el agave – tequila, Chile con sus vinos y Perú con variedad de mariscos. Al constituir la Alianza podría ofrecerse como atractivo comercial un clúster o canasta de productos común a los países, como carta de ingreso con valor agregado de innovación a los bloques económicos del mundo.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones

Los países de la alianza del pacifico se encuentran en condiciones tanto ideológicas, culturales, sociales, políticas y económicas muy por debajo del promedio de las grandes economías en el ámbito logístico y todas las variables que este representa en sentido de su desarrollo, es necesario crear conciencia y planes de acción que mejoren el rendimiento de cada país al momento de unir fuerzas con compañeros del mismo bloque comercial que presentan situaciones similares y no capacitan, crean o modifican elementos relacionados con la competitividad en general para el país, que comienza por sus aportes en el campo logístico y desarrollan los demás temas, para de este modo entrar a competir con el bloque de Asia pacifico.

La seguridad y los costos logísticos son temas de gran importancia en el marco de la alianza ya que estos representan factores decisivos a la hora de hacer nuevos negocios y captar nuevos mercados. Los países miembros presentan fallas en ambos aspectos y las soluciones dadas por los gobiernos se queda cortar para solverlas; se debe mirar bajo especial cuidado estos dos variables ya que son determinantes a la hora de medir la competitividad de las naciones y más aún si lo que se busca es entrar a mercados especializados como Asia pacifico.

Los países miembro de la Alianza del Pacifico han establecido diferentes estrategias de crecimiento en el área logística e infraestructura, a través de entidades o planes de gobierno que impulsan el desarrollo de metas a corto, mediano y largo; visionando las posibilidades de nuevos negocios o acceso a mercados poco explorados. El desarrollo logístico ha tomado mayor importancia e impacto al interior de cada uno de los países, como eje fundamental para obtener facilidad de competitividad y reconocimiento de un adecuado y ágil proceso en el desarrollo de la cadena de comercio internacional, cambiando la concepción de obsolescencia en la operatividad del bloque económico latinoamericano.

4.2 Recomendaciones

Los países que conforman la alianza del pacifico deben crear conciencia y cambio en la mentalidad de sus habitantes, creando sentido de pertenencia, desarrollo de mentes innovadoras y apoyo al avance colectivo del cada país para la unión conjunta de las ideologías y acciones en planes, para el progreso de la alianza comercial en cuestión, puesto que sin lo anterior no se logran avances significativos ni intereses conjuntos en aras de un mismo objetivo y alcances generales tanto a nivel país, como en ámbito de bloque económico. Para lograr dichos cambios y alcanzar diversas metas es necesario priorizar en la inversión a la educación, investigación e innovación de los ciudadanos que por la falta de interés de las mismas economías del bloque y falta de apoyo de los gobiernos de los mismos desperdician la facilidad e ideologías estratégicas que las personas con dichas capacidades y actitud pueden desempeñar para el desarrollo de los países de la alianza.

A pesar de que los países presentan realidades muy diversas en cuanto a las variables de seguridad y costos, pueden implementar proyectos de cooperación donde se ayuden mutuamente creando herramientas que minimicen las consecuencias de las deficiencias generadas, especialmente en el aspecto de seguridad que en muchas ocasiones repercute en los costos logísticos.

La mejora de estos aspectos ayuda a que se mire la alianza como un bloque muy sólido y preparado para afrontar los diferentes mercados.

Establecer un plan o política logística a nivel de la Alianza del Pacifico, donde los países proyecten metas a largo plazo, no de manera individual sino de forma colectiva que permitan reflejar el nivel de integración, es decir, crear lineamientos comunes a los países participantes de la Alianza en el ámbito logístico para crecer como región en los temas de intercambio comercial, disminuyendo tiempos y costos de operación que se traducen en el fin último de obtener competitividad. Igualmente estas metas se deben empezar a direccionar en el área comercial, donde se obtenga un mayor provecho de los productos con efecto diferenciador a cada uno de los países, para convertirse en la carta de presentación de integración latinoamericana ante los diferentes bloques económicos del mundo.

REFERENCIAS

- (ALOG), A. L. (s.f.). *ONE TOUCH*. Obtenido de:
<http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=2049>
- ., D. -R. (2014). Nuevas Configuraciones Asia Pacifico. . *Dados* .
 AI México; Conacyt. (2010). Recuperado el 03 de 03 de 2015, de
<http://www.ai.org.mx/ai/images/sitio/edodelarte/2012/21.Transporte-y-seguridad-vial.pdf>
- Alarco Tosoni, G. (2010). Recuperado el 01 de 04 de 2015, de
http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/135/3/126_ALARCO_Peru.pdf
- APICS Puebla Tlaxcala Center. (11 de 2011). Recuperado el 09 de 04 de 2015, de
<http://www.apicspuebla.org/secciones/articulos/?ar=352>
- Banco Interamericano de Desarrollo - BID. (2010). Recuperado el 01 de 04 de 2015, de
<http://www.mtop.gub.uy/documents/10157/572f2535-c6ff-4ad4-80b3-977cdfbb5e7c>
- Banco Interamericano de Desarrollo - BID. (07 de 2013). Recuperado el 09 de 04 de 2015, de
<http://www.sagarpa.gob.mx/agronegocios/Documents/SNPL%20BID.pdf>
- Banco Interamericano de Desarrollo ; Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú. (06 de 07 de 2011). Recuperado el 03 de 03 de 2015, de
<http://www.mtc.gob.pe/portal/ogpp/documentos/Plan%20de%20Desarrollo%20de%20los%20Servicios%20Log%20C3%ADsticos/Diagn%20C3%B3stico%20Final.pdf>
- Banco Interamericano de Desarrollo ; Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México .
 (06 de 2013). Recuperado el 03 de 03 de 2015, de
<http://www.sagarpa.gob.mx/agronegocios/Documents/SNPL%20BID.pdf>
- Banco Interamericano de Desarrollo BID - Ransa Operador Logistico. (s.f.). Recuperado el 01 de 04 de 2015, de <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=631049>
- Banco Mundial*. (s.f.). Obtenido de <http://estadisticatransporte.mtt.cl/archivos/1374.html>
- Banco Mundial*. (s.f.). Obtenido de <http://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ>
- Beleño, I. (11 de Diciembre de 2010). *Universidad Nacional de Colombia - UnPeriodico*.
 Obtenido de <http://www.unperiodico.unal.edu.co/dper/article/vias-frenan-competitividad-en-colombia.html>
- Cámara Colombiana de Infraestructura Seccional Occidente. (2012). Recuperado el 17 de 05 de 2015, de

http://www.infraestructura.org.co/memoriaseventos/multimodelismo/9.Multimodalismo_AGPP_DimitriZaninovichVictoria.pdf

Cámara de Diputados - Lx . (s.f.). Recuperado el 13 de 03 de 2015, de

<http://www.antp.org.mx/Sistema%20Maritimo%20Portuario.pdf>

Camilo Álvarez, C. P. (6 de Abril de 2010). *Revista economica Supuestos Colombia*. Obtenido de <http://revistasupuestos.uniandes.edu.co/?p=64>

Canacar- Camara Nacional del Autotransporte de Carga. (s.f.). Recuperado el 30 de 03 de 2015, de

http://www.oas.org/cip/docs%5Cdocumentos_importantes%5CPresentacionesIxtapa%5CJ_Munoz_AutotransporteDeCargas.pdf

CEPAL. (2014). *Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe 2014*.

Obtenido de <http://www.cepal.org/es/publicaciones/37344-balance-preliminar-de-las-economias-de-america-latina-y-el-caribe-2014#>

CEPAL- Seguridad de la cadena Logística terrestre en América Latina. (s.f.). Recuperado el 30 de 03 de 2015, de

http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6365/LCL3604_es.pdf?sequence=1

CEPAL. (2013). Seguridad de la cadena logística terrestre en América Latina. *LOGISTEC* .

CEPAL, U. d. (2012). *Perfiles de infraestructura y transporte en América Latina. Caso Perú*.

Obtenido de http://www.cepal.org/perfil/noticias/noticias/7/29957/Caso_Per%C3%BA.pdf

CHILE, L. M. *Cluster del mar Chile*.

Chile, M. d. (s.f.). *Observatorio de datos de transporte en Chile*. Obtenido de

<http://estadisticatransporte.mtt.cl/>

competir”, t. e. (s.f.). *Marco trade News*. Obtenido de <http://marcotradenews.com/noticias/chile-eficiente-en-logistica-pero-con-problemas-tecnologicos-en-la-exportacion-19831>

competitividad, C. n. *Consultoria para la elaboracion de propuestas para elevar la competitividad logistica en los cluster de agricultura , floricultura y alimentos procesados*.

Competitividad, C. p. (1 de Marzo de 2015). *Consejo privado de competitividad*. Obtenido de

http://www.compitem.com.co/site/wp-content/uploads/2013/11/CPC_INC2013-2014-Informe.pdf

COMPETITIVIDAD, C. P. (1 de Marzo de 2015). *CONSEJO PRIVADO DE*

COMPETITIVIDAD. Obtenido de <http://www.compitem.com.co/site/wp-content/uploads/2012/10/6-Infraestructura-Transporte-y-Logistica.pdf>

Consejo Nacional de Competitividad. (2014). Recuperado el 10 de 09 de 2015, de http://www.cnc.gob.pe/images/upload/paginaweb/archivo/38/Infraestructura_logistica_transportes.pdf

Consejo Nacional de Competitividad. (2014). Recuperado el 04 de 2015, de http://www.cnc.gob.pe/images/upload/paginaweb/archivo/38/Infraestructura_logistica_transportes.pdf

Consejo Nacional de Política Económica y Social, R. d. (20 de Agosto de 2013). *MinHacienda*. Obtenido de <http://www.minhacienda.gov.co/portal/pls/portal/docs/1/27850604.PDF>

Consultor, G. (2011). *Plan de Desarrollo de los Servicios - Ministerio de transporte de Peru*. Obtenido de

<http://www.mtc.gob.pe/portal/ogpp/documentos/Plan%20de%20Desarrollo%20de%20los%20Servicios%20Log%20C3%ADsticos/Diagn%20C3%B3stico%20Final.pdf>

Cuza, S. F. (2014). *Basc Peru*. Obtenido de

http://www.basceru.org/images/documentos/publicaciones/REVISTA_19.pdf

Dataifx. (12 de Agosto de 2012). *Dataifx*. Obtenido de

<http://www.dataifx.com/noticias/noticia/articulo-8483-sobrecosto-de-20-en-logistica-dificultan-competitividad-de-colombia>

Departamento Nacional de Planeación Colombia. (2014). Recuperado el 25 de 04 de 2015, de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Bases%20Plan%20Nacional%20de%20Desarrollo%202014-2018.pdf>

Departamento Nacional de Planeación- Colombia. (2014). Recuperado el 25 de 04 de 2015, de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Bases%20Plan%20Nacional%20de%20Desarrollo%202014-2018.pdf>

Diario El Universal. (2014). Recuperado el 30 de 03 de 2015, de

<http://www.eluniversal.com.mx/finanzas-cartera/2014/impreso/mexico-como-hub-logistico-mundial-110224.html>

Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México. (29 de 04 de 2014). Recuperado el 09 de 04 de 2015, de http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014

Diario Oficial de la Federación - Gobierno de México. (24 de 09 de 2014). Recuperado el 04 de 2015, de http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014

Diario Oficial, Programa de Infraestructura 2014-2018 Gobierno de México. (29 de 04 de 2014). Recuperado el 30 de 03 de 2015, de

www.sat.gob.mx/informacion.../ProgramaInfraestructura_29042014.doc.

diariocomex. (s.f.). *Exportadores e importadores alarmados por impuesto en ley de puertos*.

Obtenido de <http://www.diariocomex.cl/21256/exportadores-importadores-alarmados-por-impuesto-ley-puertos>

Díaz Bautista, A. (s.f.). Recuperado el 13 de 03 de 2015, de

http://www.revistacomercioexterior.com/rce/magazines/130/1/685_DiazBautista.pdf

Directorio de Transporte, Logística y Carga. (15 de 03 de 2015). Recuperado el 09 de 04 de 2015, de <http://t21.com.mx/logistica/2015/03/11/secretaria-economia-se-deslinda-plataformas-logisticas>

Doing Business. (2014). *Doing Business*. Recuperado el 27 de 02 de 2015, de

<http://espanol.doingbusiness.org/data/exploreconomies/mexico/#trading-across-borders>

ECONOMY, T. L. (2014). *CONNECTING TO COMPETE 2014*. Obtenido de <file:///C:/Users/Sarah/Downloads/222341089-Indice-de-Desempeno-Logistico-2014-Banco-Mundial-pdf.pdf>

Enfásis Logístico México y Centro América. (2010). Recuperado el 13 de 03 de 2015, de <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/17581-centros-logisticos-carga-aerea-estrategias-mexico>

Escobar, G. D. *Rutas para la alianza pacífico*. Bogotá: Universidad Nacional.

Foro Económico Mundial. (s.f.). Recuperado el 27 de 02 de 2015, de

<http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014-2015/economies/#economy=MEX>

Foro Economico Mundial, D. N. (1 de Marzo de 2015). *Reporte global de competitividad 2014-2015*. Obtenido de Departamento Nacional de planeacion:

https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Empresarial/Documento_FEM_2014.pdf

Gilberto Aranda Bustamante, M. Q. (1 de Junio de 2013). *Si Somos Americanos vol.13 no.1*.

Obtenido de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-09482013000100001&lng=es&nrm=iso

Gobierno de Chile, M. d. (2009). *INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y COSTERA CHILE 2020*.

Guillermo Fernández de Soto, S. P. (10 de Mayo de 2015). *Universidad del Rosario*. Obtenido de http://www.urosario.edu.co/urosario_files/c9/c9effd5f-4a5f-4ca4-b509-a0b2bb2b36c7.pdf

Infraestructura, N. C. (2013). *Seguridad de la cadena Logistica*. Obtenido de <http://www.revistalogistec.com/index.php/logistica/95-seguridadempresarial/1398-seguridad-de-la-cadena-logistica-en-chile>

Instituto de Geografía- Universidad de Buenos Aires. (2010). Recuperado el 13 de 03 de 2015, de <http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00308124.pdf>

Investigación en Transporte en Chile: Áreas de investigación y capacidades. Informe de estado del arte. Chile.

Legis. (Marzo de 2015). *Revista de Logistica*. Obtenido de <http://www.revistadelogistica.com/Buenaventura-Cartagena-Santa-Marta-y-Barranquilla-los-puertos-claves-del-comercio-exterior-colombiano.asp>

Legiscomex. (2012). *infraestructura logistica en Chile y sus perspectivas*.

Mahecha, F. A. (2013). *UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA*. Obtenido de <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/9423/1/BenavidesCasasKarenMelissa2013.pdf>

México Evalua - Instituto Mexicano para la Competitividad. (2014). Recuperado el 30 de 03 de 2015, de <http://mexicoevalua.org/2015/03/las-empresas-tienen-miedo-los-costos-de-hacer-negocios-en-mexico/>

Min comercio, i. y. (25 de Marzo de 2015). *Min comercio, industria y turismo*. Obtenido de <http://www.mincit.gov.co/publicaciones.php?id=32439>

MINCETUR. (2015). *PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL EXPORTADOR PENX 2025*. Lima.

Ministerio de economía fomento y turismo, D. d. (2014). *Plan para Potenciar las esportaciones de las PYMEs*. Santiago.

Ministerio de Economía y Finanzas - Perú. (2014). Recuperado el 01 de 04 de 2015, de http://www.cnc.gob.pe/images/upload/paginaweb/archivo/6/Agenda%20de%20Competitividad%202014-2018_rumbo_%20al_Bicentenario.pdf

Ministerio de Obras Públicas. (2010). *CHILE 2020 OBRAS PUBLICAS PARA EL DESARROLLO*.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú - Banco Interamericano de Desarrollo BID. (s.f.). Recuperado el 10 de 04 de 2015, de http://www.mtc.gob.pe/portal/ogpp/documentos/PMLP_MTC%20Versi%C3%B3n%20Final.pdf

Molina, J. d. (Septiembre de 2014). *PERSPECTIVAS DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO PARA LA GENERACIÓN DE ENCADENAMIENTOS PRODUCTIVOS REGIONALES*. Obtenido de www.iei.uchile.cl/documentos/estudio-de-caso-completo_95587_0_060

OCDE. (2014). Recuperado el 13 de 03 de 2015, de <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/14MexicoRail-es.pdf>

ONE TOUCH. (s.f.). Obtenido de <http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=660&edi=27&xit=cuan-buena-es-la-logistica-en-chile>

Pachón, V. (21 de Noviembre de 2014). *Periodico La Republica Colombia*. Obtenido de http://www.larepublica.co/sobrecosto-de-40-en-los-fletes-de-transporte-obstaculiza-el-comercio_193876

Peru, B. (2014). *Basc Peru*. Obtenido de http://www.basceru.org/images/documentos/publicaciones/REVISTA_19.pdf

Peru, G. d. (2014). *CNC Gobierno de Peru*. Obtenido de http://www.cnc.gob.pe/images/upload/paginaweb/archivo/6/Agenda%20de%20Competitividad%202014-2018_rumbo_%20al_Bicentenario.pdf

Peru, G. (12 de Noviembre de 2014). *Gestion Peru*. Obtenido de <http://gestion.pe/politica/urresti-nivel-logistico-policia-nacional-esta-anos-70-2113754>

Plan Nacional de Desarrollo (2013-2018) Gobierno de la República Mexicana. (s.f.). Recuperado el 21 de 04 de 2015, de <http://pnd.gob.mx/wp-content/uploads/2013/05/PND.pdf>

Presidencia de la República de Perú. (2011). Recuperado el 24 de 04 de 2015, de <http://www.presidencia.gob.pe/plan-de-gobierno-gana-peru-2011-2016>

PROMEXICO. (s.f.). Recuperado el 13 de 03 de 2015, de http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/infraestructura_en_mexico

Proméxico. (s.f.). Recuperado el 10 de 04 de 2015, de <http://www.promexico.gob.mx/productos-mexicanos/la-exportacion-de-agave-mexicano.html>

Públicas, M. d. (2010). *CHILE 2020 OBRAS PUBLICAS PARA EL DESARROLLO*. Santiago.

PWC. (2014). Recuperado el 03 de 03 de 2015

Rendon, D. P. (2014). China, Un mercado que Colombia debe potencializar con la Alianza del Pacífico. . *Revista Digital Mundo Asia Pacifico Eafi* .

Republica, P. d. (Marzo de 2015). *Presidencia de la República de Colombia*. Obtenido de http://wsp.presidencia.gov.co/Prensa/2012/Mayo/Paginas/20120510_01.aspx

Revista CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (12 de 2009).

Recuperado el 13 de 03 de 2015, de

http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37414/S2009524_es.pdf?sequence=1#page=175

Revista Mundo Logistico. (03 de 2015). Recuperado el 30 de 03 de 2015, de

<http://www.mundologistico.net/descargas/MundoLogistico.pdf>

SANDRA ALARCÓN REVILLA, R. c. (17 de Octubre de 2013). *Lamula.pe*. Obtenido de

<https://responde.lamula.pe/2013/10/17/el-transporte-logistico-en-el-peru-tiene-mas-riesgos/responde/>

Secretaría de Comunicaciones y Transporte - México . (s.f.). Recuperado el 13 de 03 de 2015, de

https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=10&cad=rja&uact=8&ved=0CEgQFjAJ&url=http%3A%2F%2Fwww.oas.org%2Fcip%2Fdocs%2Fcourses_anteriores%2F6_sem_planifport_uruguay_mar07%2F14.ppt&ei=xHgEVZiyOcakgwTtxtOICA&usg=AFQjCNFHMLRkTdvco6nfFV5U

Semana Económica. (01 de 12 de 2014). Recuperado el 01 de 04 de 2015, de

<http://semanaeconomica.com/article/infraestructura/149429-sobrecostos-logisticos-que-los-genera-como-reducirlos/>

Subsecretaría de Industria y Comercio de México. (04 de 2008). Recuperado el 03 de 03 de 2015, de

<http://www.elogistica.economia.gob.mx/work/models/elogistica/Resource/1/1/images/LOGISTICA0812.pdf>

Unidos, O. d. (24 de Diciembre de 2014). *Oficina de Asuntos Consulares Estados Unidos*.

Obtenido de <http://travel.state.gov/content/passports/english/country/peru.html>

Universal, E. (1 de Agosto de 2012). Obtenido de

<http://www.eluniversal.com.co/cartagena/economica/sobrecosto-de-20-por-ciento-tiene-la-logistica-comercial-en-colombia-86106>

WEF Global Competitiveness Report. (2014). Obtenido de <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014-2015/>

Wikipedia. (Marzo de 2015). *Transporte en el Perú*. Obtenido de http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_en_el_Per%C3%BA

