



**Estudio de investigación para la
creación de un acuerdo de
cooperación logístico y energético
entre Colombia y Chile**

Andrés Felipe Herrera Rojas

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
Año 2012

Estudio de investigación para la creación de un acuerdo de cooperación logístico y energético entre Colombia y Chile

Andrés Felipe Herrera Rojas

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:
Profesional en Negocios Internacionales

Director (a):

Gustavo Adolfo Londoño Ossa

Codirector (a):

Victor Saldarriaga

Línea de Investigación:

Multilateralismo y regionalismo abierto

Institución Universitaria Esumer

Facultad de Estudios Internacionales

Medellín, Colombia

Año 2012

(Dedicatoria o lema)

Este trabajo se lo dedico a mis padres por todo el sacrificio realizado en aras de que yo me convirtiera en un profesional integro y apto para ayudar a resolver problemas sociales con el conocimiento adquirido durante mi instancia en la academia.

Agradecimientos

De antemano quiero agradecerle a Dios por permitirme acceder a la educación superior y por traerme hasta este punto tan importante en mi vida. También quiero agradecer a cada uno de mis profesores de la academia porque de cada uno aprendí cosas diferentes, cosas que de seguro me ayudaran a ser un mejor profesional y por otra parte quiero agradecer a Ana María Zapata Cortínez por su apoyo incondicional durante la investigación y por darme apoyo en los momentos en que la investigación se hizo complicada.

Resumen

En esta investigación se analizan las deficiencias existentes en Colombia en materia logística, especialmente en el aspecto de infraestructura y capacitación.

Como alternativa de contribución en el mejoramiento del aspecto logístico del país, se analiza la opción de realizar un acuerdo de cooperación logística con Chile a cambio de explotar el potencial energético (energía hidráulica) de Colombia a través de las tarifas arancelarias preferenciales que el tratado presume implementar.

Se analiza también el acuerdo logístico como alternativa para mejorar la competitividad de Colombia en el continente y la forma como Colombia puede mejorar su logística explotando de la manera correcta su posición geoestratégica.

Palabras clave: Acuerdo, Arancel, Competitividad, Energía, Desarrollo, Logística

Abstract

In this research are analyzed the Colombia's logistic deficiencies, especially in the aspect of infrastructure and capacitation.

Trying to find an alternative for the logistic problems of the country, in the document is analyzed the option to create a logistic cooperation Agreement with Chile, which Colombia will export energy (hydraulic energy) with special tariffs stipulated in the agreement and Chile will help Colombia in the way to do a better logistic.

The logistic Agreement is studied like an alternative to improve the competitiveness in the continent and like the way Colombia could do its best to improve the logistic exploiting the geostrategic location.

Keywords: Agreement, competitiveness, energy, development, logistical, tariff

Contenido

Contenido

Lista de figuras.....	XII
Lista de tablas	XIII
Lista de Símbolos y abreviaturas.....	XIV
1. Formulación del Proyecto	3
1.1 Antecedentes.....	3
1.1.1 Estado del Arte	4
1.2 Planteamiento del problema	4
1.3 Justificación	5
1.4 Objetivos.....	7
1.4.1 <i>Objetivo general</i>	7
1.4.2 <i>Objetivos específicos</i>	7
1.5 Marco metodológico	7
1.5.1 <i>Método</i>	7
1.5.2 <i>Metodología</i>	7
1.6 Alcances	9
2. 2. Ejecución del Proyecto	11
2.1 Marco teórico	11
2.2 Análisis de la Información	24
3. Hallazgos	31
4. Conclusiones y recomendaciones.....	33
4.1 Conclusiones	33
4.2 Recomendaciones	34
Referencias bibliográficas.....	35
ANEXOS.....	39
A. Anexo: CORREDOR BIOCEÁNICO.....	39

Lista de figuras

	<u>Pág.</u>
Figura 1: Esquema de la metodología.....	8

Lista de tablas

	<u>Pág.</u>
Tabla 1: Índice de desempeño logístico de Chile	15
Tabla 2: índice de desempeño logístico mundial.....	16
Tabla 3: Estadísticas de exportación en Chile (En kilogramos).....	18
Tabla 4: Estadísticas de importación en Chile (En kilogramos)	20
Tabla 5: Indicadores logísticos de Colombia a nivel mundial.....	21 y 22
Tabla 6: Potencial de hidroelectricidad.....	23

Lista de Símbolos y abreviaturas

Lista de símbolos

€.	Moneda Euro
%	porcentaje
M2	metros cuadrados
MW	mega voltios

Lista de abreviaturas

ALOG	Asociación logística de Chile
ANALDEX	Asociación nacional de exportadores
ANIF	Asociación nacional de instituciones financieras
CAN	Comunidad andina de naciones
DNP	Departamento nacional de planeación
EE.UU	Estados Unidos de América
ICA	Instituto colombiano de agropecuario
INVIMA	Instituto nacional de vigilancia de medicamentos y alimentos
PIB	Producto interno bruto
PYMES	Pequeñas y medianas empresas

SPRC	Sociedad portuaria de Cartagena
TLC	tratado de libre comercio
USD	Dólar americano

Introducción

Este trabajo de grado expone la necesidad de Colombia de mejorar su infraestructura y manejo logístico si quiere llegar a ser un país competitivo a nivel continental y mas aun teniendo un reto tan importante como lo es el tratado de libre comercio con Estados Unidos, del cual se mantiene una expectativa alta y donde están puestas muchas de las esperanzas en torno al futuro económico y comercial del país.

En búsqueda alternativas de mejoramiento de la logística, se presenta la iniciativa de contemplar la posibilidad de generar un acuerdo logístico y energético con Chile, el cual consiste básicamente en el aprovechamiento por parte de Colombia del potencial logístico que Chile posee y que además ya suscribió un tratado de libre comercio con Estados Unidos y a cambio de esto, Colombia exportaría a Chile energía hidráulica con unas tarifas preferenciales especiales, lo cual solucionaría el problema de generación de energía hidráulica que se vive en Chile actualmente y beneficiaría de manera clara a Colombia en su búsqueda por mejorar su productividad, la forma en que el acuerdo con Chile beneficiaría a Colombia se da básicamente en la capacitación de empresarios colombianos por parte de expertos logísticos de Chile que hayan tenido contacto directo con el cambio logístico que vivió Chile cuando enfrento el tratado de libre comercio con Estados Unidos, alquiler de maquinaria logística a tarifas muy bajas, convenio entre el gobierno chileno y el colombiano para establecer centros de educación superior especializados en materia logística para poder capacitar de manera constante a estudiantes y empresarios colombianos y poco a poco ir implantando una cultura de eficiencia logística.

1. Formulación del Proyecto

1.1 Antecedentes

Hasta la fecha en los estudios se han enfocados los esfuerzos en investigar los efectos del TLC para Colombia, la necesidad de integración regional y el análisis energético de Colombia, pero con una característica en particular y es que se han analizado de manera individual, lo que permite inferir que aún hay un campo de investigación poco explorado en materia logística y de soluciones alternativas de cooperación entre Colombia y Chile. Si bien los estudios anteriormente mencionados en los antecedentes se hacen de manera individual, sus conclusiones sirven como herramienta para analizar los efectos de cada estudio de manera integrada, a modo de simulación y es lo más cercano al estudio que se está realizando de investigación para la creación de un acuerdo de cooperación logístico y energético entre Colombia y Chile, como elemento clave para mejorar la competitividad.

Otro factor que se debe analizar de investigaciones pasadas es su enfoque en los efectos, mas no en las soluciones, lo que corrobora la idea de enfatizar en este sentido y de esta manera proponer alternativas de solución de necesidades comerciales y logísticas entre los países partiendo de las necesidades y deficiencias previamente encontradas, además se debe hacer especial énfasis en los efectos positivos y analizar estrategias para potenciarlos.

1.1.1 Estado del Arte

Los fantasmas de la integración regional es un análisis desarrollado por Eduardo Gudynas para la revista del sur (2006), donde expone:

La integración regional se encuentra en crisis. Además de los clásicos factores globales, también están operando divergencias regionales y la persistencia de estrategias económicas que alimentan la competencia e inhiben coordinaciones más profundas. Distintos fantasmas, como la apelación a la jerarquía y a la imposición, el bilateralismo, una izquierda todavía desorientada y una vieja idea de soberanía que impide proyectos políticos comunes. El camino para resolver estas dificultades comienza por enfrentar estos fantasmas, donde la autonomía aparece como un concepto central para ensayar una estrategia de desarrollo alternativa que incluya un nuevo programa de integración regional.

En pocas palabras refleja la necesidad de la integración entre las naciones para lograr el aumento de la competitividad y también insinúa la que la integración puede llegar a ser el camino para resolver las dificultades de las naciones, las cuales denomina fantasmas de la integración. En otra parte del documento afirma, Gudynas (2006):

El “regionalismo abierto” fue funcional a las reformas de mercado de la década del ochenta, que cambiaron radicalmente las dinámicas y estructuras políticas, económicas y sociales de América Latina.

Hoy en día los retos son diferentes y la cooperación entre las naciones se vuelve en un elemento fundamental si se quiere ser competitivo, ya que ningún país puede considerarse autárquico y se quiere lograr un cambio verdadero se debe empezar primero aceptando que existe un grado alto de dependencia de las otras naciones y ese es el principio para estructurar una economía competitiva.

1.2 Planteamiento del problema

Actualmente Colombia presenta grandes deficiencias en materia logística tales como la descoordinación entre empresas e instituciones que interactúan en la cadena logística nacional; baja especialización y bajas competencias de supervisores, técnicos y operadores en Logística; además excesivo uso de papeles y procesos manuales y

presenciales con altos tiempos de espera y errores. A todo esto se le suma la ausencia de datos logísticos a nivel país y origen-destino, lo que hace que se generen algunas consecuencias tales como:

- El Debilitamiento del comercio colombiano a causa de la baja productividad que generan los sistemas logísticos obsoletos.
 - Demoras de los tiempos de producción y de distribución de los productos, lo que debilita fuertemente algunas industrias y las hace poco confiables.
 - Problemas de almacenaje que entorpecen el comercio y generan pérdidas a las empresas.
 - Imposibilidad de hacer grandes negociaciones por la falta de infraestructura.
 - Encallamiento de barcos y pérdidas millonarias para las navieras.
 - Respuesta lenta ante imprevistos y accidentes generados durante la operación logística.
- Dichas deficiencias generan altos costos en los precios de los productos terminados y altos tiempos de producción, lo que disminuye la competitividad y la eficiencia del país frente a otros mercados.

Estas son algunos de los interrogantes que problematizan el objeto de estudio:

- ¿Por qué se generan las deficiencias logísticas en Colombia?
- ¿Cómo influye el manejo logístico en la productividad del comercio colombiano?
- ¿De que manera pueden llegar a beneficiarse Colombia y Chile con el acuerdo de cooperación?

1.3 Justificación

La idea de realizar la investigación a cerca de valorar la alternativa de creación de un acuerdo de cooperación logístico y energético entre Colombia y Chile, como elemento clave para mejorar productivamente, nace de la necesidad identificada previamente, de mejorar el sistema logístico del país, ya que se ha analizado que los precios de los productos colombianos se incrementan de manera notable en relación con los de otras economías por cuenta de sistemas logísticos poco productivos. También se ha detectado que los volúmenes que se maneja en el comercio colombiano actualmente, podrían ser mayores si se logra mejorar el sistema mencionado.

En búsqueda de esas alternativas de mejoramiento, se expone la idea de aprovechar el potencial logístico de Chile, contando con la presencia de expertos chilenos en materia logística y mediante una cooperación constante entre el gobierno colombiano y el chileno para que Chile facilite datos, estrategias y la base sobre la se logro implementar el actual sistema logístico ya que en la actualidad. A cambio de esta cooperación y del aprovechamiento del potencial logístico de Chile se ofrece reducciones en los precios en materia energética que se presume exportar allí, pues en la actualidad Chile presenta un serio problema de generación de energía hidráulica y es por eso que en la actualidad trabajan en generación de energías limpias, es este lapso donde Colombia debe aprovechar para proveer a Chile de energía y solucionar sus necesidades logísticas.

A través de esta investigación se realiza un aporte importante tanto para el comercio colombiano y la logística, como para la economía del país; ya que busca evaluar alternativas de sinergia entre países para combatir las falencias en algunos campos y potenciar las fortalezas que se tienen, de manera que se pueda aprovechar al máximo los recursos y traducir todo ese desempeño en una mayor productividad y eficiencia en la realización de las operaciones.

A través de esta investigación se puede beneficiar de manera directa a las empresas especializadas en logística para que a través de estudio se concienticen en cuanto a la necesidad de generar sinergias con el sector publico para afrontar sus problemas logísticos, al igual que se puede argumentar a través del fomento del empleo que se genera por cuenta del sector comercio. El Estado es un actor que se ve fuertemente beneficiado con el crecimiento de la economía del país, ya que las mejoras en materia logística permiten ampliar la capacidad de respuesta de las empresas y al crecer el producto interno bruto, el Estado recibe un nivel mayor de ingresos generados por concepto de impuestos y esto a su vez se puede traducir en mayor bienestar social y una mejor calidad de vida para los colombianos.

La investigación puede servir como elemento para fortalecer las relaciones políticas y comerciales entre los países, pues expone argumentos validos de mejoramiento del comercio a través de sinergias estratégicas que conllevan no solo al desarrollo social y al crecimiento económico, sino también al fortalecimiento de las relaciones diplomáticas e incluso culturales entre los países y da paso a la creación de vínculos en materia

comercial y energética no solo con Chile, sino también con otros países que le apuesten a un comercio justo y que beneficie de manera recíproca.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Determinar las condiciones bajo las cuales un acuerdo de cooperación logística y energética entre Colombia y Chile podría ayudar a aumentar la productividad y a mejorar el sistema logístico del país.

1.4.2 Objetivos específicos

- Comprender la situación actual de la logística en Colombia y en Chile
- Analizar el potencial energético de Colombia y la situación actual de Chile en materia energética.

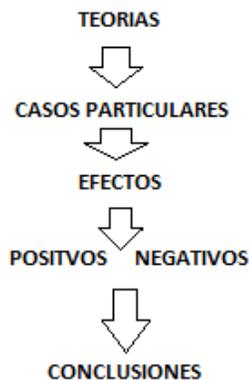
1.5 Marco metodológico

1.5.1 Método

El método para abordar esta investigación cualitativa es el abstracto- deductivo, partiendo de teorías generales en la investigación exploratoria, para luego obtener las conclusiones de los casos particulares que se analicen.

1.5.2 Metodología

La metodología se abordará tomando las teorías generales, para posteriormente aplicarlo a casos particulares y de allí extraer los efectos positivos y negativos, para finalmente hacer un paralelo, que permita llegar a las conclusiones.

Figura 1:**Esquema de la metodología**

Fuente: Imagen propia

Recolección de información Secundaria:

Internet, revistas, ayudas audiovisuales y libros donde se expongan las teorías de la ventaja comparativa, teoría de las proporciones factoriales, teoría del intercambio desigual y la teoría de la jerarquía de los espacios terrestres. De esta manera poder observar la afinidad con los casos particulares a estudiar; su forma de incidencia en el objeto de estudio, ya sea negativa ó positiva y en qué medida se da. Posteriormente se separaran los efectos positivos y negativos de los casos particulares, de manera que se pueda hacer un paralelo comparativo. Luego de hacer el paralelo comparativo, se procede a buscar soluciones para los efectos negativos y para los efectos positivos se buscan formas de potenciarlos. Una vez listo el paralelo con su respectiva solución ó forma de potenciar, se evalúa el acuerdo de cooperación logístico y energético en un punto neutro, es decir, se busca de qué manera el acuerdo soluciona los efectos negativos y de que manera el acuerdo puede potenciar los efectos positivos. Finalmente se observa la afinidad que se genera con las potencialidades y las soluciones y se procede a hacer una integración de las variables que permitan la extracción de elementos fundamentales y conclusiones.

1.6 Alcances

En el acuerdo de complementación económica con Chile se analiza únicamente el capítulo xv, pues presenta mayor compatibilidad con la investigación, además que se analizan los acuerdos celebrados entre Colombia y Chile durante el periodo comprendido entre 2006 y 2011, también se enfoca en la energía hidráulica. La investigación se limita a nivel de Suramérica y no hace especial referencia al comercio por vía área.

2.2. Ejecución del Proyecto

2.1 Marco teórico

2.1.2 Acuerdos firmados en el pasado entre Colombia y Chile

Acá se exponen dos de los acuerdos más importantes firmados entre Colombia y Chile y se analiza la forma en que estos han tenido incidencia en la logística Colombiana. Es importante conocer esto para poder determinar en que medida un acuerdo de cooperación en materia logística con Chile es un elemento válido y necesario al poner al desnudo las falencias en materia logística de los otros.

2.1.2.1 Acuerdo de complementación económica entre Colombia y Chile

Este acuerdo tuvo vigencia en 1993 y tiene como objetivo central estimular la complementación económica entre Colombia y Chile de manera que ambas economías crecieran a la par por su compatibilidad en materia de política económica y comercial. Para cuestiones de la investigación analizaremos la parte del acuerdo correspondiente al capítulo xv del mismo, en el cual se enmarcan algunas directrices para manejar el transporte marítimo y aéreo, pues resulta un elemento claramente compaginable con la logística y por tanto lo consideraremos esencial a la hora de realizar la abstracción.

El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Colombia, a través del acuerdo de complementación económica Chile-Colombia (2007), constata lo siguiente:

Artículo 28. Los países signatarios se comprometen a otorgar un libre acceso a las cargas, sean o no reservadas, de su comercio exterior a los buques de bandera de ambos países, en condiciones de reciprocidad y también a aquellos que se reputen de bandera nacional, conforme a sus respectivas legislaciones. Lo anterior será aplicable en el comercio marítimo bilateral y desde o hacia terceros países.

Las autoridades marítimas de los países signatarios velarán para que no se produzca competencia desleal o "dumping", en la prestación de los servicios.

Artículo 29. Los países signatarios se comprometen a propiciar, en el marco de este Acuerdo y de sus instrumentos bilaterales en materia de Transporte Aéreo, un proceso de apertura que estimule la competencia y mayor eficacia de los servicios aéreos. Como una primera etapa, los dos países acuerdan ratificar lo establecido en el Acta firmada entre sus autoridades aeronáuticas el 16 de julio de 1993, en el sentido que las empresas de cada país que lo deseen podrían ejercer libremente los derechos de tráfico entre sus territorios y con terceros países dentro de la región latinoamericana con el número de frecuencias y el material de vuelo que estimen convenientes de conformidad con las condiciones que establece dicha Acta.

Artículo 30. Los países signatarios propiciarán el eficaz funcionamiento de servicios de transporte marítimo y aéreo, a fin de que ofrezcan tarifas adecuadas para el intercambio recíproco. Para tal efecto, establecerán un programa conjunto y específico de acciones a desarrollar.

Si analizamos detenidamente el artículo 29, podemos dar cuenta de que el único elemento relacionado directamente en materia de ayuda logística se encierra en brindar instrumentos bilaterales en materia de transporte aéreo para aumentar la competitividad. Por otra parte la inclusión del transporte marítimo parece quedarse corto al prestar atención especial en las tarifas y no en otros aspectos más amplios que abarcan las necesidades logísticas del país de cara a lograr una mayor competitividad a nivel mundial. Lo anterior alimenta la idea de que es necesario generar cooperación entre ambos países para para mejorar que Colombia pueda mejorar el aspecto logístico y Chile pueda mejorar sus deficiencias de generación de energía hidroeléctrica.

2.1.2.2 Tratado de libre comercio con Chile

El Acuerdo tiene como objetivos centrales el establecimiento de un espacio económico ampliado entre los dos países, que permita la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos; la liberación total de gravámenes y eliminación de las restricciones de las importaciones originarias de los mismos. En ningún lado se encuentra la intención de cooperar entre si para mejorar el sistema logístico de cada país, este es uno de los

problemas mas grandes que podemos evidenciar al tratar de ser competentes bajando los precios, pero dejándolo únicamente a nivel de producción y buscando disminución o erradicación arancelaria y no analizando la alternativa de rentabilidad que puede ofrecer una logística llevada de la manera correcta.

En el mes de mayo de 2008 se anunció su entrada en vigencia, y desde ya es calificado como acuerdo de última generación para el intercambio de bienes, ampliación de inversiones, participación en procesos de compras públicas y nuevas posibilidades comerciales en exportación de servicios.

En este último tema se logró establecer un marco normativo recíproco que facilitará el ingreso de los empresarios que concreten negocios o inversiones, concediéndoles visas para ingresar temporalmente. En el comunicado oficial, se destacaron las oportunidades de negocios con Chile en servicios de informática y software, salud, audiovisuales, construcción e ingeniería y ecoturismo. Según la revista *Alimentos* (2010):

Hoy Colombia importa de Chile bienes que no produce (cobre y productos derivados, frutas, salmón y vinos), y exporta azúcar y sus derivados, petroquímicos, carbón, aceites crudos de petróleo, y carbonos negros de humo, principalmente. Las exportaciones de Colombia hacia Chile registraron en 2008, un crecimiento de 125%, al pasar de US\$376 millones a US\$849 millones y las importaciones colombianas desde Chile crecieron un 6%. Se espera que el acuerdo también dinamice la inversión extranjera directa de Chile hacia Colombia, que en 2007 ascendió a US\$45,7 millones, cifra superior en US\$43,5 millones frente a 2006.

Este acuerdo es equitativo en la medida en que se complementan comercialmente de manera recíproca ambos países, cada uno especializándose en lo que mejor sabe hacer y de esa manera se facilita el poder ofrecerle al otro país aquellos productos en los cuales no tiene un gran potencial y aprovechar del otro país aquellos puntos que no son sus fuertes, pero el tratado de libre comercio con Estados Unidos representa un reto aún mayor, no solo por el peso político, económico y comercial del país del norte sino también por el tipo de productos que Colombia pretende importar. Colombia presenta una gran expectativa en cuanto a los costes bajos de los productos tecnológicos, pero los tratados suscritos hasta ahora no presentan entre sus principales puntos a tener en cuenta, la logística como prioridad para evitar los efectos de cuello de botella que puede llegar a generar un alto flujo de bienes.

2.1.3 La logística

Resulta fundamental para dar cumplimiento a los objetivos de la investigación conocer el momento actual que viven cada país en cuestiones logísticas y también resulta importante conocer cuales han sido los elementos que se han adaptado o extraído de la logística para lograr las mejorías que los indicadores muestran, en esa medida se podrá saber que tan pertinente resulta intentar igualar las condiciones logísticas de un país a otro. En primera instancia se analizará la situación logística que se vive en Chile y de ese modo poder identificar las fortalezas y las debilidades logísticas presentes en su logística y en segunda instancia se analizará la logística en Colombia para poder hacer comparativos con Chile y así generar un balance que permita conocer que tanta ventaja hay entre un país otro, elementos crucial a la hora de tomar decisiones.

2.1.3.1 Logística en Chile

Actualmente Chile goza de una privilegiada posición en su desempeño logístico a nivel mundial, ocupando la casilla 49 porque se ha entendido la logística como el medio que La logística posibilita que las empresas puedan satisfacer de mejor manera la demanda existente, detrás de la cual existe un complejo proceso de producción y distribución. Además, permite coordinar y planificar diferentes actividades, con el objetivo de que el producto llegue a su usuario final en tiempo y forma adecuada, a menor costo y con mayor efectividad. Asimismo, incrementa la competitividad, ayuda a las empresas a cumplir con los requerimientos del mercado, agiliza las actividades de venta del producto terminado, ayuda a las empresas a planificar estratégicamente con antelación y prever situaciones inesperadas, y optimiza los costos, tanto para proveedores como para clientes. Según la Asociación Logística de Chile (2010):

El desarrollo de una logística de alta calidad y de servicios de transportes de carga especializados, ha ayudado a las empresas a mejorar su productividad y competitividad, facilitando las exportaciones chilenas, así como la importación de insumos y bienes de capital". El avance de un mercado logístico en nuestro país es de

gran importancia, ya que debido a nuestra destacada posición económica en la región, tenemos las posibilidades de transformarnos en grandes proveedores de logística. Según cifras entregadas por Alog, los acuerdos comerciales suscritos por Chile, nos dan acceso a más de 3.000 millones de potenciales consumidores, repartidos en más de 53 países.

Según el Índice de Desempeño Logístico, realizado por el Banco Mundial, Chile se encuentra en el lugar 49, entre 155 países. Nuestro país registró una media de 3,25 puntos en los ítems considerados de importancia, como la eficiencia del proceso en aduanas y los organismos de fronteras; los envíos internacionales que contemplan la facilidad de organizar los traslados a precios competitivos y a corto plazo; la infraestructura, tomando en cuenta bodegas, transporte, puertos, aeropuertos, carreteras,

Entre otras; seguimiento y localización; la competencia logística, que es el indicador concerniente a la calidad y competencia en el área, y la puntualidad de la entrega en los tiempos previstos.

Los ítems de seguimiento y localización, y puntualidad registraron los puntajes más altos, con 3,33 y 3,8, mientras que envíos internacionales registró la más baja puntuación con 2,74. Esto indica que si bien la entrega de los servicios se está incrementando, Chile no está suficientemente bien posicionado a nivel internacional, fundamentalmente por los altos costos que tiene el servicio, los que inciden directamente con la competitividad del rubro. Para esto, Alog diseñó una agenda logística país en el año en el año 2010 en el que propone poner como principal énfasis cinco puntos fundamentales que permitan desarrollar condiciones beneficiosas para el sector en los próximos años, lo que incrementaría la competitividad a nivel mundial.

Los buenos resultados presentados por Chile se pueden apreciar en la tabla 1 (desempeño logístico de Chile). Revista estrategia (2011)

Tabla 1:

Índice de desempeño logístico de Chile

Índice de Desempeño Logístico de Chile								
Año	LPI Rk	LPI General	Aduanas	Infraestructura	Envíos Internac.	Competencias Logística	Seguimiento y Localización	Puntualidad
2010	49	3,09	2,93	2,86	2,74	2,94	3,33	3,8

Fuente: Revista Estrategia (2011).

Pero estos buenos resultados se deben comparar con otros países que estén por encima, para poder determinar cuales son los niveles a alcanzar a la hora de fijar estrategias y estos comparativos los podemos apreciar en la tabla 2.

Tabla 2:

Índice de desempeño logístico mundial

Índice de Desempeño Logístico Mundial							
Año	LPI Rk	Aduanas	Infraestructura	Envíos Internac.	Competencias Logística	Seguimiento y Localización	Puntualidad
Australia	3,84	3,68	3,78	3,78	3,77	3,87	4,16
Nueva Zelandia	3,65	3,64	3,54	3,36	3,54	3,67	4,17
Sudáfrica	3,46	3,22	3,42	3,26	3,59	3,73	3,57
Portugal	3,34	3,31	3,17	3,02	3,31	3,38	3,84
Chile	3,09	2,93	2,86	2,74	2,94	3,33	3,8

Fuente: Revista Estrategia (2011).

El mejoramiento notable de Chile en el aspecto logístico, se debe principalmente por la iniciativa de la ALOG (Asociación logística de Chile) de hacer trabajar conjuntamente al sector público y privado en pro de mejorar la competitividad a nivel mundial y materializaron este compromiso en una agenda logística que tuvo como eje cinco puntos principales, como se señala en un informe de la CEPAL *llamado Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: Experiencias internacionales y propuestas iniciales* (2010):

El primer eje fue en cuanto a la política de inversión en infraestructura, que incluye básicamente la planificación adecuada de las necesidades de infraestructura en el mediano y largo plazo, integrando los distintos medios de transporte bajo una mirada logística, lo que significa un diseño inteligente de carreteras, líneas de ferrocarriles y nodos de transferencias en un sistema integrado, que permita a los usuarios poder optar entre diferentes alternativas, privilegiando los costos y beneficios de cada una. El segundo punto trata la adecuación a prácticas y exigencias internacionales: la adecuación del marco regulatorio a las mejores prácticas y exigencias internacionales permitiría que el país siguiera avanzando en el concierto internacional respecto a este sector, el que exige mayores estándares de servicio. El tercer punto gira en torno a la implementación del transporte intermodal, claramente relacionado con el

punto anterior, el transporte intermodal es la forma más común que se da en cuanto a transporte de carga a nivel internacional, interrelacionando los medios marítimos, aéreos, ferroviarios y terrestre por carreteras. Gracias a la implementación del transporte intermodal en EE.UU, los costos logísticos lograron bajar un 4% del PIB entre 1980 y 1998. El cuarto punto de la agenda trataba temas relacionados con la capacitación del capital humano, donde se expresa que aun cuando la tecnología juega un rol preponderante en la entrega de servicios, el capital humano sigue siendo una parte fundamental en el desarrollo, por lo que la capacitación de profesionales y técnicos que se desempeñan en esta área es primordial. Por último se estudio el tema del establecimiento del “Comité público-privado para la facilitación del transporte, comercio internacional y logística”: que se pueda llevar a cabo en conjunto con el gobierno, las empresas y los agentes de comercio, transporte y logística, para un mejoramiento sustancial de la actividad, desarrollando medidas que permitan reducir los costos y mejorar la eficiencia del comercio, tanto nacional como internacional.

Por otra parte la agencia logística de Chile pretende darle mayor impulso a otras formas de transporte de mercancías para exportación, ya que el transporte marítimo muestra una sobredimensionada mayoría en las exportaciones como se muestra en la tabla 3.

En la tabla 3 se aprecia claramente que se debe trabajar con un mayor énfasis en el modo de transporte aéreo, pero por los volúmenes resulta mucho mas conveniente mejorar el ferroviario y el terrestre, pues además de tener menores costos que el aéreo, permite manejar flujos de comercio mas altos y optimizar costos.

Tabla 3:

Estadísticas de exportaciones en Chile

	Exportaciones			% Var. Imp. '08/'09
	2007	2008	2009	
Aéreo	159.525.564	152.787.499	129.038.491	-16
Carretero	3.234.600.000	3.764.917.000	3.274.078.000	-13
Ferroviano	48.615.000	53.220.000	65.363.000	23
Marítimo	42.631.122.000	40.637.097.000	41.974.795.000	3
Total	46.073.862.564	44.608.021.499	45.443.274.491	2

Fuente: Revista Estrategia 2011

Por otra parte se puede apreciar en la tabla 4 se puede apreciar que la mayoría de productos son exportados vía marítima, lo cual constituye esfuerzos enormes por seguir manteniendo las condiciones para que el modo marítimo siga funcionando con eficiencia y también da pistas de la oportunidad que podría generarse al diversificar otros modos.

Se debe hacer ilusión también a la logística de importación, pues resulta importante para la investigación identificar que tan eficiente es Chile en el manejo de los medios de transporte a la hora de hacer importaciones. En la tabla 4 se ve reflejado una de las políticas de estimular el transporte ferroviario ya que es el que presenta una variación positiva con respecto a los otros modos, deja claro que su utilización optimiza los costos.

Tabla 4

Estadística de importaciones en Chile

	Estadística de Importaciones en Chile (En kilogramos)			% Var. Imp 08/09
	2007	Importación 2008	2009	
Aéreo	116.679.177	119.470.796	101.153.923	-15
Carretero	6.429.984.000	6.606.081.000	6.164.032.000	-7
Ferrovíario	434.240.000	784.371.000	923.880.000	18
Marítimo	40.449.913.000	42.746.368.000	37.179.467.000	-13
Total	47.430.816.177	5.025.290.796	44.368.532.923	-12

Fuente: Revista Estrategia (2011)

Otra de las grandes estrategias que Chile ha potenciado para convertirse en lo que es hoy en el mundo a nivel de la logística consiste también en darle especial relevancia a proyectos como como los que expone la revista ESTRATEGIA (2011):

Los centros de bodegaje son instalaciones orientadas a proveer espacios físicos de bodegas con oficinas en arriendo, que acogen a más de un usuario y que, generalmente, funcionan bajo una administración central. Durante 2010, el mercado de los centros de bodegajes en Santiago presentó un intenso dinamismo. Por ende, el segundo semestre ingresó 180.000 m², tanto de construcción de centros nuevos, como de ampliación de los ya existentes. Según los datos proporcionados por CB Richard Ellis, fueron 57.000 m² los inaugurados en la zona norte de Santiago, ubicados en la comuna de Quilicura, a los que se sumaron 4.752 m² en una nueva

etapa del centro Spacioflex, ubicado en la misma comuna, mientras que 13.000 m² fueron construidos en Renca. En la zona sur se construyó un Megacentro en San Bernardo, con 25.000 m² y Central Bodegas agregó 4.212 m² a sus instalaciones.

Al aumentar la superficie de los centros de bodegaje, se permitirá manejar flujos mas altos de mercancías y ahorrando costos de almacenaje y manipuleo por terceros, de esta manera se contribuye a la eficiencia de los procesos y a mantener las mercancías en buen estado.

Deja claro que el aumento del bodegaje y en si el mejoramiento de la logística de almacenamiento puede llegar a hacer mucho mas eficiente la logística nacional, pues a largo plazo se estaría contribuyendo al ahorro de costos por almacenamiento y permite mantener un cuidado mas personalizado de las mercancías.

2.1.3.2 Logística en Colombia

La logística Colombiana ha ido mejorando gradualmente, pero aun falta mucho terreno por recorrer si se quiere llegar a alcanzar una alta competitividad a nivel mundial, este estudio da cuenta del estado actual de la logística Colombiana, se expone en la revista económica Supuestos (2010):

Colombia inicia el 2010 en el puesto 72 del Índice de Desempeño Logístico que elabora el Banco Mundial, 10 puestos por encima en comparación al 2007. Sin embargo, son muchas las tareas que aún quedan pendientes. La economía del país reclama nuevos sistemas de logística del transporte de carga para mejorar en la competitividad y es necesario entender que no basta con los proyectos de infraestructura vial programada y por programar. La logística implica avanzar en la reducción de los costos asociados al flujo de bienes y servicios; en la articulación de los diferentes actores que participan en los procesos de intercambio, en la ampliación de la oferta de servicios logísticos y, principalmente, en la provisión de infraestructura logística especializada.

En los últimos 7 años, el país ha registrado tasas de crecimiento positivas alcanzando en 2007 un histórico 7.5%. Asimismo, la participación del comercio exterior en el PIB, según cifras del Departamento Nacional de Planeación (DNP), pasó del 26.3% en 1996 al 31,4% en 2008; y entre los años 2003 y 2008 las exportaciones colombianas han crecido a un promedio anual de 21.2%. Adicionalmente, el Gobierno Nacional, con el liderazgo del Ministerio de Comercio,

Industria y Turismo, sostiene en la actualidad una amplia agenda de negociaciones comerciales con países como Canadá, China y España, y con organizaciones internacionales como la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y la Unión Europea. Bajo este escenario y de cara a una eventual recuperación de la economía, Colombia afrontará grandes retos en materia de productividad y competitividad que la obligan a adoptar medidas de política que permitan la inserción adecuada del país en el entorno global, maximizando los beneficios derivados del comercio exterior bajo lógicas de eficiencia, reducción de costos y simplificación de procedimientos.

En este orden de ideas, el desarrollo en infraestructura, primordial para el sistema de transporte de carga nacional, debe estar acompañado de medidas complementarias que propendan por un aumento en la competitividad de este sistema y de la economía como un todo. Así, la consolidación del Sistema Logístico Nacional (SLN) se convierte en un asunto de gran importancia dentro del conjunto de políticas públicas a implementar con el ánimo de elevar la productividad y competitividad de la economía colombiana.

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. Con el propósito de definir los lineamientos de política que orienten la actividad productiva del país y el intercambio de bienes y servicios bajo parámetros de eficiencia, en junio de 2008 se aprobó el Documento CONPES No. 3527, donde se trazaron los lineamientos de política en materia de productividad y competitividad. Para ello, se plantearon estrategias que permitieran principalmente solucionar deficiencias en la financiación de proyectos de infraestructura y en la regulación y normatividad asociadas al transporte de carga y la logística.

Buscando profundizar en dichos aspectos y detallando los planes de acción para llevar a cabo las estrategias planteadas, se aprobó en 2008 el documento CONPES No. 3547, en el que se define la Política Nacional de Logística. En éste se le da especial importancia al establecimiento de las plataformas logísticas con el propósito de estructurar la cadena de abastecimiento y planificar los flujos de bienes y personas vinculados a ésta. Las plataformas logísticas se convierten en un asunto clave para impulsar y articular la actividad organizativa en la distribución de mercancías en el país. Es necesario destacar que las medidas implementadas, han sido diseñadas teniendo en cuenta el sinnúmero de factores que componen la dinámica de la logística. Entre estos aportes se encuentra un estudio realizado por el Banco Mundial en el año 2006, en el que se plantea que la competitividad se logrará consiguiendo la integración y coordinando las acciones del sector público y el sector privado.

Se expresa claramente que Colombia ha obtenido resultados importantes, pero aun no logra consolidarse en puestos muy altos a nivel mundial, pues hace falta mayor compromiso tanto por parte del gobierno como por parte del sector privado.

El país necesita proyectos que den como resultado buenas vías, avances en infraestructura, para que los nuevos retos queden grandes, por ello nos parece importante la creación de una agencia que se enfoque en el desarrollo y control de estos proyectos, así como la realización de estudios serios, acerca de la visión vial a futuro. Igualmente, se debe desarrollar el tema de infraestructura para el sistema de transporte fluvial, marítimo y férreo.

En La tabla 5 se puede apreciar una idea del momento actual que vive la logística en Colombia con respecto a algunas de las áreas desde donde es pertinente hacer énfasis, para posteriormente sacar conclusiones y de esa manera poder mantener aquellos puntos en los que se tiene un buen desempeño y por otro lado potencializar los puntos en los que el país presenta sus mayores deficiencias.

Tabla 5:

Indicadores logísticos de Colombia a nivel mundial

Indicador	Calificación	Posición
Aduanas	66	2,5
Infraestructura	62	2,59

embarques internacionales	112	2,54
calidad y competencia de la logística	61	2,75
rastreo de cargamentos	82	2,75
entregas a tiempo	64	3,52

Fuente: los datos son sacados de la Revista económica supuestos 2010, el diseño de la tabla es propio.

A nivel global, Colombia presenta un rendimiento mediocre en todas sus áreas, lo que alarma a la hora de tomar decisiones, pues resulta complicado elegir sobre cual acción se va hacer un énfasis, pero por otro lado se presenta como una oportunidad para permitir el crecimiento gradual y a la par de cada una de sus áreas. Esta información da una pista después de haber visto la buena situación de Chile y el mediocre presente que vive Colombia en materia logística, de que resulta buena opción para Colombia asociarse con Chile e intentar adaptar todos aquellos elementos en los cuales Chile es fuerte.

2.1.4 Potencial energético de Colombia vs necesidad de Chile de generar energía

En ultima instancia se debe analizar si Colombia cuenta con la capacidad para surtir energía a Chile y en que medida lo puede hacer y por otra parte se debe analizar que tan marcada esta la necesidad de Chile de conseguir fuentes de generación de energía y en

esa medida se puede analizar si el acuerdo ofrece propuestas de beneficio recíproco para ambos países.

Colombia presenta un gran potencial logístico según se afirma en un estudio realizado por la comunidad andina de naciones llamado *Informe preliminar del Potencial Energético de la Subregión Andina como factor estratégico para la Seguridad Energética Regional y Hemisférica, comunidad andina de naciones (2002:*

La Subregión tiene, por otra parte, un gran potencial hidroeléctrico en explotación y por explotar, cuya magnitud se estima en 267 GW. Otras estimaciones, ubican 566 TWh en sitios con factibilidad económica, que son parte de los 619 TWh que se estiman con factibilidad técnica. Hay que notar, por otra parte, que en la sub-región andina se tienen cerca de 14 GW de capacidad para generación hidroeléctrica adicional en proyecto.

El país cuenta con un gran potencial de generación de energía, tanto así que logra posicionarse como líder de la sub-región y sostiene la idea de poder exportar energía a otros países, es decir, la parte del acuerdo de cooperación con Chile en cuanto a la capacidad de generación de energía de Colombia no deja dudas al respecto y abre la posibilidad de seguir potenciando esta ventaja. La tabla 6 da una idea del gran potencial que tiene Colombia en materia de generación de energía hidroeléctrica.

Tabla 6:

Potencial de hidroelectricidad

País	Potencial (MW)
Bolivia	39,850
Colombia	93,085
Ecuador	22,000
Perú	61,832
Venezuela	50,000
Total subregión andina	266,767

Fuente: Comunidad Andina 2002

Chile presenta una necesidad de generación de energía ya que una de las grandes implicaciones de la generación de hidroelectricidad es el deterioro de bosques y hábitats naturales debido a la inundación de los embalses. Asimismo, animales en peligro de

extinción pueden verse amenazados por la ubicación de estas centrales y la biodiversidad chilena no es tan diversa como para soportar estos golpes.

Además existen otros factores que aseguran la actual crisis energética en Chile como lo expone el diario Chileno de economía y negocios, el mercurio (2008):

Indiscutiblemente, la generación eléctrica fue uno de los temas más sensibles para el país en 2008. La restricción casi permanente del suministro de gas natural desde Argentina, el alto precio de los hidrocarburos durante los tres primeros trimestres del año, la exigua -hasta el invierno- participación de los embalses y centrales de pasada en la generación total de la zona central, el fenómeno de La Niña instalado en el país y la salida del sistema –por reparaciones- de la central Nehuenco por varios meses mantuvieron en ascuas al Gobierno y a los consumidores de energía eléctrica durante la primera mitad del año.

Queda mas despejado el camino de la investigación al conocer que Colombia cuenta con la energía suficiente para exportar a energía y con la seguridad de que Chile atraviesa por una crisis de generación de energía y que entre sus planes podría estar la posibilidad de firmar el acuerdo de cooperación con Colombia, generador del 34.8% del total de la energía que se produce en la región sub-andina como se vio en la tabla 6.

2.2 Análisis de la Información

A continuación se presentará un análisis de las temáticas presentadas en el marco teórico a fin de extraer aquellos elementos que sean de total relevancia para sacar conclusiones con respecto a los objetivos planteados.

2.2.1 La logística en Chile

2.2.1.1 Situación actual

Actualmente el sistema logístico chileno pasa por un gran momento y todo esto se debe a la oportuna intervención del gobierno ante el llamado a mejorar el sistema logístico que se venía llevando antes de implantar el actual sistema económico ampliamente neoliberal. No fue difícil para Chile implantar un nuevo modelo logístico debido a que atravesaban una etapa de gran crecimiento económico y sumado a ello se tenía el apoyo

tanto del Estado como de los empresarios que creían necesario el mejoramiento del sistema logístico actual de cara a enfrentar los tratados comerciales firmados recientemente.

Es precisamente allí donde nace Alog, treinta años atrás. Alog es la entidad encargada de investigar y gestionar procesos logísticos de todo Chile, de manera que se contribuya de una manera organizada y sistemática en todo el proceso de comercio (importaciones y exportaciones) para aportar al crecimiento económico de ese país.

Algunos de los elementos importantes que se ha logrado implementar en el modelo logístico de Chile es el de elaborar la agenda logística país, apoyada por cada gremio, la cual, se le entregó a las autoridades del Congreso, a los Ministros y a los distintos Entes que participan. Esto generó un movimiento importante para aumentar la credibilidad y la confianza en la Alog y permitió crear conciencia ante la necesidad de apostarle a la logística en Chile.

En segundo lugar se trató el tema de capacitación en materia logística, donde se hacían foros y conferencias ofrecidas a todos los empresarios de Chile, para que se informaran y reflexionaran ante la necesidad de mejorar el sistema logístico que llevaban los chilenos, pues determinaron que éste se llevaba gran parte de los costos y disminuía la competitividad con respecto al resto del mundo. Posteriormente enfocaron sus esfuerzos en realizar estudios que les permitieran determinar los montos que manejaban en materia de comercio y cuanto se podría aumentar en caso de satisfacer las necesidades logísticas que se presentaban en la actualidad, el resultado fue claramente positivo, tanto así que el gobierno determinó su apoyo rotundo al comercio chileno y más específicamente a esta área derivada de las ciencias militares llamada logística.

Finalmente se realizó el manual de buenas prácticas logísticas, que sin duda fue de muy buena aceptación y que se convirtió en política casi que obligada de las empresas, para llevar a cabo sus operaciones de comercio. Por fortuna el manual no fue difícil de digerir para las organizaciones por el trabajo previo que se había hecho en cuanto a capacitación en materia logística.

2.2.1.2 Proyectos a futuro

En cuanto a proyectos futuros, Chile tiene clara la intención de unirse con Argentina para convertir el país en un corredor bioceánico con el resto de Latinoamérica (anexo al final del trabajo) para aquellos productos que vienen de los Tratados de libre comercio y de oriente. Esta idea también surge porque Chile puede llegar a ser plataforma de países como Argentina, Uruguay, Brasil donde la mayoría de productos que entran por el norte, pasa por allí.

Otro proyecto futuro que tiene el gobierno chileno es el de seguir mejorando los índices logísticos en cuanto a ratificación de números y ver la participación que están teniendo cada una de las empresas en el ambiente logístico, para poder obtener alguna economía y poder, de alguna manera, transferirlas al cliente.

2.2.1.3 Debilidades, fortalezas, oportunidades y amenazas en el modelo logístico actual de Chile

En cuanto a debilidades del sistema logístico chileno podemos encontrar básicamente la descoordinación entre los actores, empresas e instituciones que interactúan en la cadena logística, baja especialización y competencias de los técnicos y supervisores operadores en logística, a todo esto se le suma la baja cultura colaborativa dentro y entre los sectores de la cadena logística, alta fragmentación del sector transporte terrestre camionero, ausencia de datos logísticos a nivel país y origen-destino, desequilibrio entre los diferentes modos de transporte (Transporte de ferrocarril y marítimo son más seguros y respetuosos con el medio ambiente, sin embargo existe baja utilización y productividad en dichos modos), tendencia a ver la logística sólo desde el punto de vista de los costos y no de generación de atributos.

Estas debilidades no pueden ser vistas tan solo desde una óptica negativa pues realmente el solventar estas necesidades puede llegar a generar algunas oportunidades como lograr un Crecimiento del mercado mundial de la logística, crecimiento económico de los países destino, Impulso a nivel público y privado de infraestructura logística, mejora de la eficiencia de las redes logísticas y adelanto a los requerimientos futuros de logística y transporte mediante la coordinación de actores públicos y privados. De nada sirve tener las oportunidades si no se está preparado para atraparlas, por ello es que el

gobierno chileno ha trabajado arduamente para desarrollar sus fortalezas, que básicamente son la conciencia empresarial de la importancia de la logística. Esas fortalezas, básicamente son: la existencia de know-how logístico a nivel gerencial de comercio exterior, alta integración a nivel país con el mundo global, cercanía de centros de producción a puertos, aislamiento geográfico natural y medidas de control sanitario estrictas mercado abierto y competitivo.

Si estas fortalezas no se desarrollan de una buena manera, esto podría conllevar a amenazas tales como Inversiones en plataformas de apoyo a la logística en países competidores, los cuales, potencian su competitividad; mayor apoyo estatal en la difusión e imagen de exportaciones en países competidores; excesiva regulación; y/o regulaciones mal orientadas y desarrollo de sectores frutícolas en países vecinos. Es decir se podría generar un efecto totalmente contrario al que desean lograr.

2.2.1.4 síntesis del sistema logístico actual de Chile y perspectivas

De manera global la óptica a futuro de Chile en materia logística esta enfocada a alcanzar una posición de liderazgo en el sistema logístico y de transportes de alimentos; que asegure la movilidad, oportunidad y eficiencia de los productos; con plena visibilidad, bajos tiempos de ciclo, alta fiabilidad, y estimulando el uso eficiente de los modos de transporte desde las perspectivas privada y social; garantizando así la seguridad, la calidad de servicio, la protección al medio ambiente y promoviendo el crecimiento económico y desarrollo del país.

2.2.2 LA LOGISTICA EN COLOMBIA

2.2.2.1 Situación actual

La economía del país, en la actualidad, necesita nuevos sistemas de logística del transporte de carga para mejorar la competitividad y es necesario entender que no basta con los proyectos de infraestructura vial, programados y por programar. La logística implica avanzar en la reducción de los costos asociados al flujo de bienes y servicios; en la articulación de los diferentes actores que participan en los procesos de intercambio, en

la ampliación de la oferta de servicios logísticos, y principalmente, en la provisión de infraestructura logística especializada.

Actualmente Colombia pasa por una situación de crecimiento económico y baja inflación, lo que se puede traducir en una gran oportunidad de mejorar el sistema logístico de cara no solo a afrontar el tratado de libre comercio con Estados Unidos, sino también a aprovechar nuevas oportunidades de cooperación comercial con países europeos y asiáticos.

El modelo logístico colombiano hace que los productos se encarezcan de gran manera en parte por el poco desarrollo logístico, es decir. La logística se llevan un margen relativamente alto con respecto a los costos totales, estos indicadores son una alerta de que no se debe trabajar tan solo en disminuir los costos de producción sino más bien en los logísticos, ya que de antemano se sabe que esta será la última frontera de la rentabilidad para las empresas.

2.2.2.2 Proyectos a futuro en materia logística

Colombia tiene como planes a futuro en materia logística trabajar de una manera directa en la capacitación del personal logístico, mejoramiento de infraestructura, adaptación de vías y fortalecimiento de los transportes marítimo y terrestre especialmente. Aunque dentro de sus perspectivas está también implementar nuevamente el transporte férreo en áreas donde sea posible, con ayudas gubernamentales. Es precisamente en el transporte férreo donde los empresarios pueden beneficiarse de la logística, pues este tiene la capacidad de llevar grandes volúmenes de carga y a muy bajo costo, la imposibilidad de la implantación se debe principalmente a la presencia de grupos armados en la región, que hacen difícil el desarrollo logístico del país.

2.2.2.3 Debilidades, fortalezas, oportunidades y amenazas en el modelo logístico colombiano

Colombia como debilidades en su actual modelo logístico presenta una baja capacitación y poca sensibilización de los empresarios de la importancia de la logística para mejorar su competitividad, a esto se le suma las deficiencias en materia logística, mal estado de

los puertos, poca especialización en el transporte aéreo, presencia casi nula del transporte férreo en actividades comerciales, gran cantidad de papeleo y ausencia de buenos estándares para calificar el desempeño logístico. Además de la visión de la logística como un elemento accesorio pero lateral.

Una oportunidad que surge es la posibilidad de crear clúster por sectores y de esa manera explotar la posibilidad de competir por bloques contra las empresas norteamericanas que se beneficiaran a raíz del tratado de libre comercio, es decir, se puede dar un fenómeno de integración interna alrededor de la logística.

Como fortalezas se puede destacar el compromiso del sector empresarial, dado que se ha visto obligados a generar planes alternativos para competir de cara al tratado de libre comercio con Estados Unidos y han visto en la logística la manera de reducir los costos, que como se mencionó anteriormente se llevan aproximadamente el 30% de los costos totales del producto, un margen significativamente alto con relación al de otros países

Como amenaza principal se encuentra el reto logístico que exige el tratado de libre comercio con los Estados Unidos, además de los problemas de desempleo que se podrían llegar a generar, pues las empresas más organizadas logísticamente sortearan fácilmente los retos, pero las pequeñas y poco organizadas, tenderán a desaparecer si no implementan un sistema logístico viable que les permita competir por costos.

2.2.2.4 síntesis del sistema logístico actual de Colombia y perspectivas

El objetivo principal de Colombia tendrá que ser el de mejorar su infraestructura y sus puertos, pero el país tiene claro que para que esto se de se necesitan algunas condiciones, como la de mejorar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura y sistemas logísticos de comercio exterior; fomentar la generación de empleos permanentes y de mayor calificación; incorporar la sustentabilidad al desarrollo de la logística y el transporte; promover un desarrollo regional equilibrado, enfocado en las macro-zonas de los clúster; incrementar el acceso de la población a los servicios públicos en las zonas de mayores carencias y con falta de conectividad, para que también se beneficien del comercio y se vea la logística como un motor de desarrollo económico y social.

3. Hallazgos

Se descubrió que Colombia cuenta con la capacidad suficiente de energía hidroeléctrica para exportar a Chile y que este último atraviesa por una actual crisis energética, la cual puede ser aprovechada por Colombia a cambio de apoyo logístico, pues también se dejó de manifiesto que los buenos resultados obtenidos por Chile, debido a sus políticas de cooperación entre el sector público y privado.

Se encontró que Chile supera a Colombia aproximadamente en 20 puestos a nivel mundial en desempeño logístico, pero que Colombia debe considerar el acuerdo logístico y energético como alternativa para solucionar algunos puntos particulares, pues hace falta también modernización tecnológica y de infraestructura si quiere modernizar todo su sistema logístico.

Se halló que si bien Chile presenta una dificultad en la producción de energía hidráulica, tiene la capacidad por su geografía de buscar fuentes alternativas limpias, por lo cual el acuerdo debe ampliarse, es decir, se deben buscar más elementos en los que Colombia pueda contribuir a satisfacer las necesidades del país vecino, pues resulta demasiado riesgoso el asignar todo el peso de la responsabilidad a un solo sector del comercio.

Se encontró también que se requiere que el gobierno estimule a las empresas generadoras de energía tributariamente, para que generen proyectos de exportación hacia ese país y una vez se empiece a fortalecer el acuerdo, se puede pensar en ampliar la magnitud de los proyectos.

Se encontró que el traer personal logístico chileno, no es una fuente generadora de desempleo para los nacionales, pues precisamente se traen para que establezcan formas de ampliación de la cobertura del personal logístico colombiano y de la optimización de recursos y se hace especial referencia personal administrativo y con capacidad de toma de decisiones.

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

El acuerdo de cooperación entre Colombia y Chile es viable analizado desde el punto de vista de la capacidad de cada país para ejercer los puntos que le corresponde a cada uno en el tratado, pero también es necesario en primera instancia la creación de políticas que estimulen la asociación pertinente y la coordinación entre el sector público y el privado, pues para este tipo de proyectos se hacen interdependientes.

El querer solucionar los problemas logísticos del país con un acuerdo de cooperación es casi como querer tapar el sol con un dedo, el acuerdo sirve únicamente como alternativa de mejoramiento, pues si se desea mejorar todo el sistema logístico como tal hace falta la implementación de otras medidas y además existen factores externos que de cierto modo imposibilitan la competitividad en el comercio, como lo son los grupos armados, descoordinación entre el sector público y privado y la calidad de la infraestructura. En pocas palabras el acuerdo no es la panacea para resolver los problemas logísticos del país ni tampoco los de generación de energía de Chile, es solo una alternativa.

La capacitación constante y gratuita de los empresarios en Chile fue el punto de partida para llevar a cabo una logística exitosa, pues fue allí donde se logró implantar la idea de mirar la logística no solo como alternativa para la competitividad sino como un elemento indispensable para lograrla. Este proceso logró separar la mentalidad del empresario común, la cual consistía en querer bajar precios a partir de la producción y amplió el espectro, mostrando que en la logística se ven involucrados algunos de los costos más altos de los productos y por ende este se convierte en un elemento fundamental para adaptar en la logística nacional, es decir, en caso de no darse el acuerdo, Colombia debe adaptar aquellos elementos del sistema logístico de Chile, cuyo contexto lo permita, para no caer en el problema de adaptar modelos de una forma errónea.

4.2 Recomendaciones

Se recomienda para una próxima investigación hacer énfasis en la ampliación de la cobertura de los elementos que se negocian en los acuerdos y en las limitaciones que generan tanto el sector público como el privado.

Se recomienda analizar más a fondo los elementos que impiden una correcta coordinación entre el sector público y el privado, pues de allí se puede partir para buscar solución a las necesidades de infraestructura y de capital que tiene el país en la actualidad.

Se recomienda hacer énfasis en los elementos externos al aspecto comercial, que influyen de manera negativa en la productividad y competitividad del país.

Referencias bibliográficas

Asociación logística de Chile, agenda logística país (2010): <http://www.alog.cl/alp02.php>

Diario Mercurio (2008):

http://www.economiaynegocios.cl/especiales/especial_energia/crisis_electrica.html

El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Colombia, acuerdo de complementación económica Chile-Colombia (2007):

wits.worldbank.org/GPTAD/PDF/archive/Chile-Colombia.pdf

Gudynas, Eduardo, revista del sur (2006):

<http://www.integracionsur.com/mercosur/GudynasFantasmasIntRegionalRSur166.pdf>

Informe preliminar del Potencial Energético de la Subregión Andina como factor estratégico para la Seguridad Energética Regional y Hemisférica (2002):

comunidadandina.org/documentos/docIA/IA17-12-02.htm

Moncayo, Edgar, revista de relaciones internacionales, estrategia y seguridad (2006):

redalyc.uaemex.mx/pdf/927/92710109.pdf

Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: Experiencias internacionales y propuestas iniciales

(2010):<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/7/39877/lcl3226e.pdf>

Revista económica supuestos (2010):

<https://sites.google.com/site/revistaeconomicasupuestos/logisticaencolombia>

Revista estrategia (2011):estrategia.cl/especiales/2011/Esp_Logistica_Bodegaje_13-04.pdf

Revista Ialimentos (2010):revistaialimentos.com.co/ediciones/edicion-10/especial-exportaciones/colombia-y-los-acuerdos-comerciales.htm

ANEXOS

A. Anexo: CORREDOR BIOCEÁNICO

