



PERFIL LOGÍSTICO DE COLOMBIA

LOGISTICS PROFILE OF COLOMBIA

MY (R) RICHARD FAJARDO VERGARA

Candidato a Magíster Negocios y Relaciones internacionales, Especialista en Logística Integral, Administrador Aeronáutico, Economista. Docente de la Escuela de Suboficiales FAC.

fajardorichard@yahoo.com.a

Fecha de Recepción: Mayo 4/2010
Fecha de Aprobación: Junio 4/2010

ABSTRACT

The logistics profile of Colombia, proposed its development under competitiveness and doingbusiness themes, productivity, and infrastructure and foreign trade.

Clue words

Competitiveness, DoingBussines, CONPES, Clusters

RESUMEN

En un mundo sin fronteras comerciales Colombia no puede ser ajena a los diferentes fuerzas económicas que mueven la globalización, es así como desde el seno del Gobierno los diferentes entes encargados de formular la política económica, social, de comercio exterior y fiscal, se han dado a la tarea de formular el perfil logístico del país, mediante una propuesta de indicadores de desempeño que miden la competitividad en seis aspectos logísticos fundamentales, procesamiento de ordenes de clientes, planeación de inventarios, compras, transporte y distribución, almacenamiento y logística de reversa.

Aspectos que tienen como propósito fundamental obtener información sobre el desempeño logístico de las empresas colombianas y con base en estos resultados derivar y dar soporte a lineamientos de políticas públicas relacionadas con la logística en Colombia, para formular una política nacional logística que genera vínculos entre el sector productivo, los transportadores, los exportadores e importadores.

Palabras claves

Utopía, acreditación, alta calidad, autoevaluación, cultura, formación militar

INTRODUCCIÓN

En un mundo sin fronteras comerciales Colombia no puede ser ajena a los diferentes fuerzas económicas que mueven la globalización, es así como desde el seno del Gobierno los diferentes entes encargados de formular la política económica, social, de comercio exterior y fiscal, se han dado a la tarea de formular el perfil logístico del país, mediante una propuesta de indicadores de desempeño que miden la competitividad en seis aspectos logísticos fundamentales,¹ procesamiento de ordenes de clientes, planeación de inventarios, compras, transporte y distribución, almacenamiento y logística de reversa.

Aspectos que tienen como propósito fundamental obtener información sobre el desempeño logístico de las empresas colombianas y con base en estos resultados derivar y dar soporte a lineamientos de políticas públicas relacionadas con la logística en Colombia, para formular una política nacional logística que genera vínculos entre el sector productivo, los transportadores, los exportadores e importadores.

CONTENIDO

Competitividad²

La competitividad se entiende como un complemento a las condiciones de entorno para el crecimiento. En particular, el crecimiento tiene unas condiciones necesarias, que tienen que ver con la seguridad física y jurídica, y con la estabilidad macroeconómica. La importancia de esas condiciones es vital. En el Consejo Nacional de Política Económica y Social de Colombia entendieron que,

1 MARÍA Rey. Documento de Trabajo – Encuesta Nacional Logística 2008 Competitividad Nacional en Logística Medida a Través del Desempeño Logístico de las Empresas. Latin America Logistics Center – CELSC Atlanta, GA Julio 28, 2008

2 DANE Documento CONPES 3527 POLÍTICA NACIONAL DE COMPETITIVIDAD Y PRODUCTIVIDAD Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia Bogotá D.C., 23 de junio de 2008.

el sector privado el principal responsable de la productividad, y que el papel del Estado es facilitar los esfuerzos productivos de este sector. Esta facilitación se puede dar en por lo menos tres niveles; el primero en la provisión de bienes públicos que juegan el papel de insumos de producción para mejorar la productividad y competitividad de las firmas colombianas, el segundo con la promoción de alianzas productivas entre el sector público y las empresas privadas, y el tercero con el fomento de la dimensión regional de la competitividad.

Es así que los aumentos en la rentabilidad del sector privado deben provenir esencialmente de aumentos en la productividad, y no de fuentes indeseables, como la caza de rentas por aumento de impuestos o la reducción de costos laborales vía alimentar el desempleo. Por el contrario, se espera que sea el aumento de la productividad el que permita un aumento sostenido de los ingresos reales de los colombianos. Se entiende, además, que el objetivo de largo plazo de una política de competitividad debe ser reducir la protección y promover la competencia en el aparato productivo para hacerlo más eficiente, dentro de una óptica de una economía exportadora de bienes y servicios de alto valor agregado e innovación, con un ambiente de negocios que incentive la inversión local, regional y extranjera, que propicie la convergencia de las regiones, mejore las oportunidades de empleo formal, eleve la calidad de vida de los ciudadanos y reduzca sustancialmente los niveles de pobreza.

Bajo un marco conceptual que establece el objetivo principal de la política de competitividad la cual es lograr la transformación productiva del país, es posible aumentar el valor de su producción por tres vías; produciendo más al aumentar la productividad, produciendo mejor al aumentar la calidad o produciendo nuevos productos que es la transformación productiva. Por último, los pilares generales para el desarrollo de la política nacional

de competitividad son; el desarrollo de sectores o clusters de clase mundial, la promoción de la productividad y el empleo así como la promoción de la ciencia, la tecnología y la innovación, la formalización laboral y empresarial, y por último las estrategias transversales que comprenden



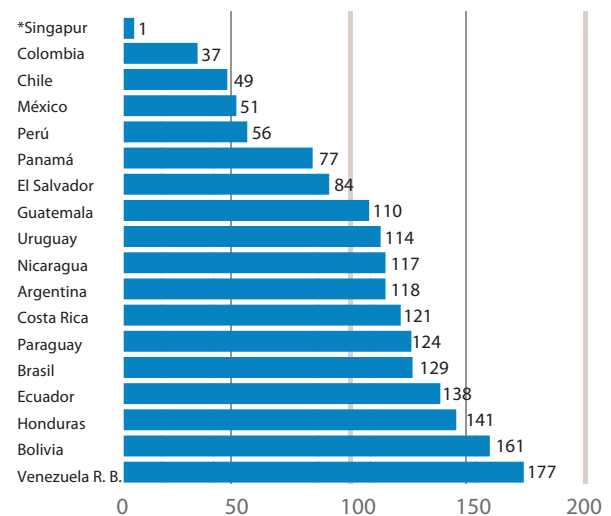
la logística y el transporte tal y como lo observamos en la siguiente gráfica.

Fuente Documento CONPES 3527 Política Nacional de Competitividad.

A continuación podemos observar la posición a nivel mundial y referente a la ubicación entre los países de América latina del Doing Business, que mide la forma en la cual las regulaciones gubernamentales fomentan la actividad empresarial o la restringen, analizando las regulaciones que afectan seis etapas de la vida de una empresa como son; su apertura, la obtención de los permisos de construcción, el registro de propiedades, el pago de impuestos, el comercio transfronterizo y el cumplimiento de contratos.

Encontrando que a nivel mundial Colombia ocupa la posición 37 siendo Singapur la primera en el ranking, y ocupando nuestro país la tercera posición a nivel Latino Americano y del Caribe, debajo de Puerto Rico y Santa Lucía, con una evolución significativa donde pasó del

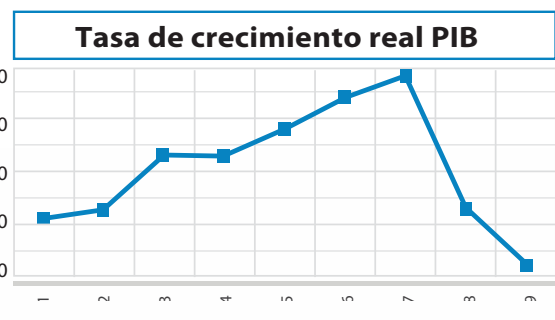
puesto 66 de 178 países en 2007 al 53 de 181 en 2008 y a la posición actual en el 2010, dentro de la medición del junio del 2008 a junio del 2009 llama la atención que Venezuela ocupe el último lugar en los listados.



Fuente Ranking Business 2010.

PRODUCTIVIDAD³

La productividad del país ha experimentado en la última década una aceleración importante, pasando de un comportamiento recesivo en los últimos años de la década del 90 en donde veníamos de unas reglas estatales de proteccionismo de los años 80 hasta llegar



³ COMPETITIVIDAD Y PRODUCTIVIDAD EN COLOMBIA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA Ana María Pinto Ayala Departamento Nacional de Planeación Bogotá, 12 de noviembre de 2008.

a tasas de crecimiento reales positivas a partir del año 2000, con crecimiento sostenido durante los años 2001 al 2007.⁴

En los últimos 10 años, el comercio exterior de bienes medido como porcentaje del PIB, ha incrementado sustancialmente su participación pasando en las exportaciones primarias del 6,5% en el 2000 al 8,4% en 2007, en las exportaciones industriales del 7,9% en el 2000 al 14,4% en el 2007 y de importaciones industriales del 12,1% en el 2000 al 23,4% en el 2007.

Una mayor productividad país y un creciente comercio interior y exterior se traducen en un mayor número de toneladas movilizadas, fenómeno que previsiblemente genera presiones importantes en la infraestructura de transporte y portuaria.

Colombia, indicadores de comercio exterior, como porcentaje del PIB (%) 2000-2007				
Año	Exportaciones primarias/PIB	Importaciones primarias/PIB	Exportaciones industriales/PIB	Importaciones industriales/PIB
2000	6,5	1,0	7,9	12,1
2001	5,1	1,0	8,1	13,0
2002	4,8	1,1	7,7	12,6
2003	4,9	1,1	8,3	13,3
2004	5,8	1,2	10,3	15,3
2005	7,2	1,1	12,0	18,8
2006	7,6	1,3	13,2	21,7
2007	8,4	1,6	14,4	23,4

Fuente: Comercio exterior DANE; PIB (Banco de la República) y DANE. Valores del PIB base año 2000.

INFRAESTRUCTURA⁵

La red de carreteras del país, está constituida por aproximadamente 164 mil kilómetros, distribuida en 16.676 de red primaria a cargo de la nación, de los cuales

4 Fuente. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. DANE. * Cifras provisionales.

5 MINISTERIO DE TRANSPORTE. Oficina asesora de planeación. Diagnóstico del transporte 2009 Documento Pdf, Bogotá 2009.

son 13.276 km a cargo del Instituto Nacional de Vías y 3.400 Kms. Concesionados, a cargo del Instituto Nacional de Concesiones; 147.500 km entre red secundaria y terciaria repartidos así: 72.761 km a cargo de los departamentos, 34.918 a cargo de los municipios, 27.577 kms de vías terciarias a cargo del Instituto Nacional de Vías, y 12.251 kms de los privados.

La red férrea está constituida por de 3.468 Km. de trocha angosta (914 mm), de los cuales 1.991 son corredores concesionados o en vía de concesión; aproximadamente 1.322 kms. Están inactivos, y 150 kms están a cargo de particulares o en comodato como la línea privada del Cerrejón.

La red fluvial Colombia cuenta con dos ríos muy importantes: Magdalena y Meta, los cuales representan los ejes económicos y regionales más relevantes, ya que permiten la integración social de las zonas apartadas del país y presentan la mayor movilización de bienes de consumo del territorio nacional.

El actual sistema portuario Colombiano comprende 122 instalaciones, distribuidas en: 5 Sociedades Portuarias Regionales, 9 Sociedades Portuarias de Servicio Público, 7 Sociedades Portuarias Privadas de Servicio Privado, 44 Muelles Homologados, 10 Embarcaderos o muelles de cabotaje para naves menores y 47 otras facilidades



Imagen tomada de: www.paulamule.blogspot.com/2011/05/economia-en-un-minuto.html

portuarias. A través de estas instalaciones, el comercio internacional colombiano moviliza aproximadamente 120 millones de toneladas, de las cuales un 95 % se realiza por las 5 Sociedades portuarias regionales y los 5 puertos especializados que principalmente exportan petróleo y carbón. Las exportaciones no tradicionales focalizan especialmente su movimiento por las Sociedades Portuarias Regionales ubicadas en Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco.

El inventario anterior de vías terrestres, marítimas, ferroviarias y fluviales del país demuestran las falencias en infraestructura a nivel nacional, con un desarrollo aceptable en puertos y carreteras frente a un atraso en la red férrea y la red fluvial que es casi inexistente y que incide negativamente en la competitividad y productividad del país y que va a demandar que el Gobierno Nacional cuanto antes articule una política que componga todo el aparato productor que integre las cadenas de abastecimiento con una infraestructura de transporte de calidad que promueva la intermodalidad, apoyada en tecnologías de la información y las comunicaciones que faciliten el intercambio comercial, generando valor agregado mediante la adopción continua de mejores prácticas empresariales, de logística y transporte.

Por último dentro de la política nacional logística se crea el Sistema Logístico Nacional⁶ que puede ser definido

6 COMPETITIVIDAD Y PRODUCTIVIDAD EN COLOMBIA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA Ana María Pinto Ayala Departamento Nacional de Planeación Bogotá, 12 de noviembre de 2008



Imagen tomada de: www.diariopyme.com/2010/06/economistas-preven-que-economia-crecio-45-en-mayo/

como la sinergia de todos y cada uno de los involucrados en la adquisición, el movimiento, el almacenamiento de mercancías y el control de las mismas, así como todo el flujo de información asociado a través de los cuales se logra encauzar rentabilidad presente y futura en términos de costos y efectividad en el uso, prestación y facilitación de servicios logísticos y de transporte y que será el encargado de apoyar la generación de alto valor agregado de bienes, a través de la optimización de la estructura de costos de la distribución física de los mismos, mediante el uso eficiente de la capacidad instalada de la infraestructura de transporte y logística, con una oferta de servicios en términos de calidad, oportunidad, eficacia, eficiencia y seguridad, que equilibre la creciente demanda productiva del país, haciéndola más competitiva en mercados nacionales y en la economía global.

CONCLUSIONES

Colombia a nivel estratégico se ha propuesto mejorar su competitividad a través de una plan coherente e integral de política pública dirigido a producir más y mejor, con una economía formalizada que elimine las barreras a la competencia y a la inversión hacia una transformación productiva con el desarrollo de sectores con potencial de clase mundial, y con una mayor participación en el comercio internacional.

La inversión en infraestructura de transporte con el plan 2.500, el túnel de la línea y las dobles calzadas en importantes vías del país son muestras de las estrategias del Gobierno Nacional para el desarrollo de la actividad económica, y el crecimiento generalizado de la productividad y competitividad del país.

El complemento a las inversiones en desarrollo es la política nacional logística que busca articular los modos de transporte mejorando la eficiencia en la operación de la infraestructura existente buscando además la

adopción de mejores prácticas empresariales en logística que faciliten y fomenten el comercio exterior.

El Sistema Nacional de Competitividad ha sido actor fundamental en las mejoras de los índices de desempeño logístico, sistema en el que participan coordinada y activamente la sociedad civil, el sector privado, los gobiernos locales y regionales y el Gobierno Nacional.

Es importante tener en cuenta que sobre la infraestructura actual de los diferentes modos de transporte del país, el crecimiento en los volúmenes de carga de comercio exterior, generados por los tratados de libre comercio vigentes y los que se encuentran en proceso de negociación, van a generar una presión en tal sentido, que el modo marítimo se constituye en un eslabón relevante en la cadena de suministro donde confluye tanto la carga de importación y exportación, por lo cual se debe disponer la logística y capacidad para enfrentar la dinámica requerida en eficiencia y competitividad.

REFERENCIAS

- *DANE Documento CONPES 3527 POLÍTICA NACIONAL DE COMPETITIVIDAD Y PRODUCTIVIDAD Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia Bogotá D.C., 23 de junio de 2008.*
- *-COMPETITIVIDAD Y PRODUCTIVIDAD EN COLOMBIA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA Ana María Pinto Ayala Departamento Nacional de Planeación Bogotá D.C., 12 de noviembre de 2008.*
- *MINISTERIO DE TRANSPORTE. Oficina asesora de planeación. Diagnostico del transporte 2009 Documento Pdf, Bogotá 2009.*
- *Grupo Banco Mundial Informe Doing Business en Colombia 2010. Bogotá Julio de 2009.*
- *COMISIÓN REGIONAL DE COMPETITIVIDAD. Bases para la formulación del plan de logística regional. Documento Pdf, Bogotá agosto 2009.*