

“ANALIZAR LA POSICIÓN DE COLOMBIA EN TÉRMINOS DE LOGÍSTICA SEGÚN INFORME DEL BANCO MUNDIAL”

ELSA ESPERANZA GARZÓN. 35527593

e-mail: eegarzont@unadvirtual.edu.co

MABEL LIZETH MARTINEZ. 1030566769

e-mail: mlmartinezri@unadvirtual.edu.co

NEYDI MAXYURI BUSTOS. 35538097

e-mail: nmbustosmo@unadvirtual.edu.co

HECTOR ORLANDO SACHICA. 11511149

e-mail: hosachicad@unadvirtual.edu.co

IVAN DARIO BOHORQUEZ. 79006391

e-mail: idbohorquezg@unadvirtual.edu.co

Resumen:

La logística está establecida como el conjunto de actividades o estrategias que implementa una organización con el fin de ofrecer o distribuir productos, bienes o servicios, siendo un eslabón importante dentro de la cadena del comercio. Se debe comprender que estas estrategias logísticas conforman un sistema el cual está enlazado entre la producción de una empresa y los mercados nacionales e internacionales que a su vez están separados por el tiempo y la distancia. Nuestro país Colombia con todos los diferentes grupos de empresarios están buscando como incorporar dentro de sus sistemas de administración logística y de la cadena de suministro la herramienta de Supply Chain Management y Logística, buscando ser reconocidas y posicionadas, pero aun así necesitamos fortalecer más las empresas y que se logre dar a conocer los beneficios que ofrece una logística integral y de esta manera hacer que Colombia esté dentro de los primeros puestos en el Global Rankings The World Bank.

1. INTRODUCCIÓN

En este artículo indagaremos un poco más sobre la logística, sus ventajas, características, indicadores de medición (KPI) y los actores de la logística. De igual manera realizaremos un análisis del puntaje y el puesto que ocupa nuestro país como lo establece *The Logistics Performance Index and Its Indicators 2016 del Grupo del Banco Mundial*, y los resultados de la Encuesta Nacional de Logística del Departamento

Abstract:

Logistics is established as the set of activities or strategies that an organization implements in order to offer or distribute products, goods or services, being an important link in the chain of commerce. It should be understood that these logistic strategies form a system which is linked between the production of a company and the national and international markets that in turn are separated by time and distance. Our country Colombia with all the different groups of entrepreneurs are looking for how to incorporate the Supply Chain Management and Logistics tool within their logistics management and supply chain systems, seeking to be recognized and positioned, but even so we need to strengthen more companies and that it is possible to make known the benefits offered by a comprehensive logistics and thus make Colombia is among the top positions in the Global Rankings The World Bank.

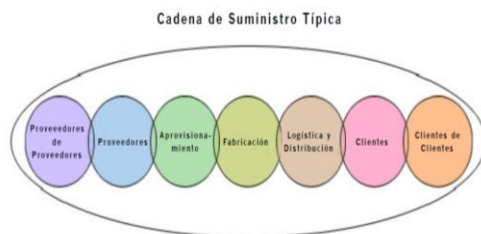
Nacional de Planeación (2015), donde se puede evidenciar los factores más prevalentes de afectación a los operadores logísticos y que no han permitido que Colombia ocupe los primeros puestos. Por último se establecerán unas estrategias o acciones de mejora las cuales permitan ser aplicadas al interior de las empresas buscando mejorar tiempos, costos e inversiones que se debe realizar en la administración logística y poder

posicionarnos en los primeros puestos en *the Global Rankings The World Bank*.

2. OBJETIVOS PRINCIPALES DE LA LOGISTICA:

- Ofrecer y entregar mercancía, productos, bienes y servicios en lugar adecuado, en el tiempo preciso y con las cantidades requeridas generando una mayor rentabilidad para las empresas.
- Lograr satisfacer la demanda con las mejores condiciones de servicio, costos y calidad, para lo cual articula y coloca a su disposición cada uno de los diferentes medios para lograr cumplir con el objetivo ya sea recurso humano, tecnológico, financiero, transporte, etc.
- Garantizar la calidad del servicio siempre buscando satisfacer las necesidades del cliente.

Se debe reconocer que la importancia y el éxito para que las empresas puedan reducir sus costos y se logre satisfacer las necesidades del cliente están basada en una adecuada implementación y gestión de la cadena de suministros (CS), la cual facilita su flexibilidad y control en tiempo real con información eficiente. [1]. Pero conozcamos de que está conformada la cadena de suministros. (Ver Figura 1.)

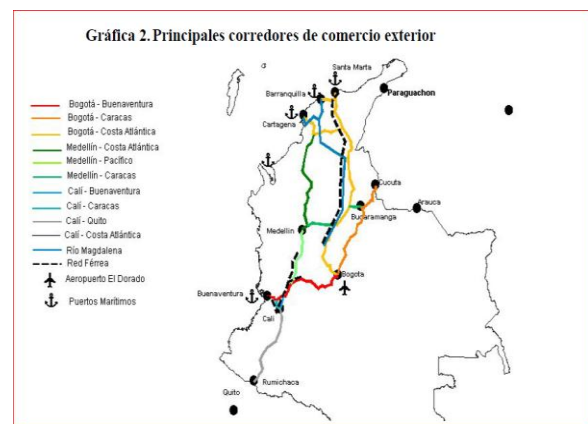


Fuente: Elaborado por PricewaterhouseCoopers

2.1.1. CORREDORES LOGISTICOS:

Podemos denominar como corredor logístico la manera en que se articula el origen y destino en el ámbito de transporte, flujo de información, comunicaciones, prácticas comerciales y la facilidad del comercio. [2]

En el caso de nuestro país Colombia los principales corredores logísticos permiten una relación entre los centros de producción y los centros de distribución internos y externos y por donde pasan la mayoría de carga nacional y extranjera usando los diferentes nodos de transferencia (puertos, aeropuertos, pasos fronterizos, etc.), al igual que los diferentes modos de transporte (terrestre, marítimo, aéreo). [2] (Ver Figura 2.)



2.1.2. SISTEMA LOGISTICO NACIONAL

Se puede establecer como el grado de coordinación que tienen las partes involucradas en la adquisición, movimiento, Almacenamiento y el control de la mercancía, productos, bienes y/o servicios, al igual que el flujo de información donde se relaciona la rentabilidad presente y futura en términos de costos y efectividad en la prestación de los servicios de logística y de transporte.

El sector productivo general es el que demanda los servicios de gestión y movilización de los productos que se ofrecen buscando ofertas que van enfocadas a la productividad a precios favorables, para así lograr ingresar sus productos a los mercados objetivos.

Se debe recordar que el Estado tiene como funciones:

- Regular el funcionamiento entre los diversos actores de la logística y el transporte.
- Implementar mecanismos que faciliten y promuevan el comercio exterior colombiano.
- Facilitar y proveer infraestructura de transporte, tecnología de la información y comunicaciones (TIC), con calidad y capacidad que soporten el crecimiento del flujo de intercambio de bienes. [2]

2.1.3. PLATAFORMAS LOGISTICAS

Este relacionado con toda la infraestructura requerida y especializada que permite recibir, almacenar y disponer, la actividad logística y organización de transporte con condiciones óptimas para los operadores, la movilidad y el territorio. Logrando reestructurar de forma racional y optima la cadena de abastecimiento de las empresas.

La definición de plataforma logística establecida por la Asociación Europea de Centros de Transporte de Mercancías (Europlatforms) es: “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”. [2]

2.1.3. CLASIFICACIÓN INTERNACIONAL DE LAS PLATAFORMAS LOGISTICAS

Se clasifican según sean monomodales, de intercambio modal o multimodal: [2]

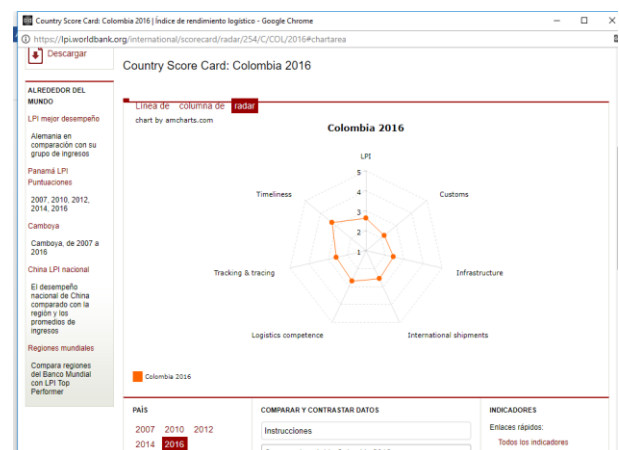
- Nodo de abastecimiento/mayorista
- Centros de transporte terrestre
- Área logística de distribución
- Centros de carga aérea

- Zonas de actividades logísticas portuarias (ZAL)
- Puertos secos
- Zonas logísticas multimodales

2. INFORME Y RESULTADOS DEL BANCO MUNDIAL

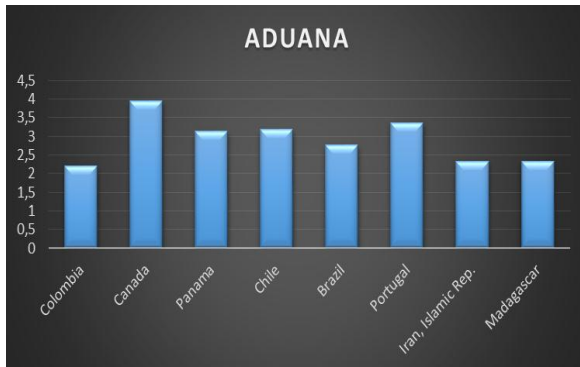
Para el año 2016 Colombia ocupó el puesto 94 dentro de 160 países como lo establece *The Logistics Performance Index and Its Indicators 2016* del Grupo del Banco Mundial con una puntuación de 2,61 de 5.00 puntos a evaluar. Lo que indica que estamos en un nivel déficit en temas logísticos y que no permite que estemos a la vanguardia de países como Alemania que ocupó el primer puesto en la tabla con una puntuación de 4,23; además en los últimos 8 años se ha presentado una decaída pasando en el 2010 de un rango de 72 de 155 países, con puntajes entre 2,77 en el 2010, 2,87 en el 2012, y 2,64 en el 2014, lo que indica que no se ha presentado un cambio considerable para un mejoramiento óptimo en términos logísticos. [3]

Si revisamos los indicadores calificados en los seis (6) componentes para Colombia podemos establecer que: [3] (Ver Figura 3.)

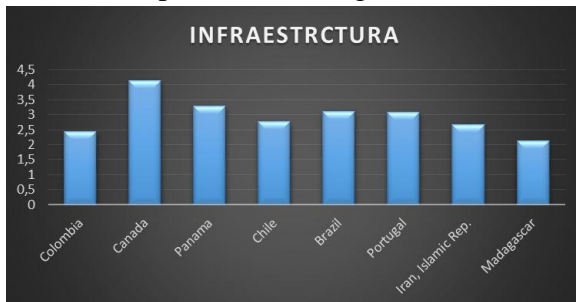


- En aduana obtuvimos 2.21 lo que indica que en términos de eficiencia en la autorización de procesos donde incluyen la velocidad o tiempo, simplicidad y previsibilidad en la que los organismos de control de nuestras fronteras, puertos,

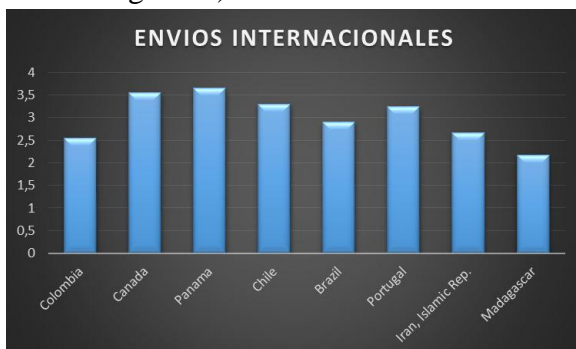
aeropuertos y demás lugares de control, realizan esta actividad con calidad. Lo que nos deja con una de las puntuaciones más bajas comparadas con otros países. [3] (Ver Figura 4.)



- En Infraestructura se obtuvo 2.43 lo que establece que es deficiente nuestros sistemas de transporte como carreteras viales, puertos, aeropuertos, tecnología de información aumentando costos y tiempo. [3] (Ver Figura 5.)



- Envíos internacionales se obtuvo 2.55 donde se establece que no estamos ofreciendo precios competitivos y facilidad para organización de envíos. [3] (Ver Figura 6.)

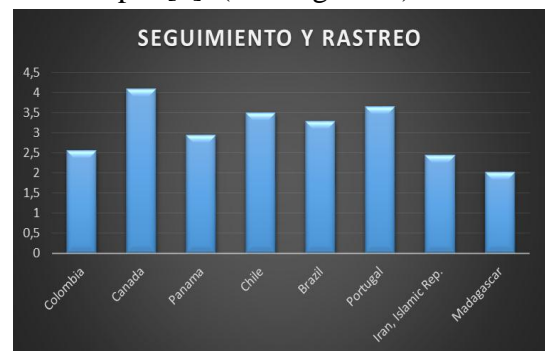


- Competencia logística 2.67 lo que indica que debemos mejorar y

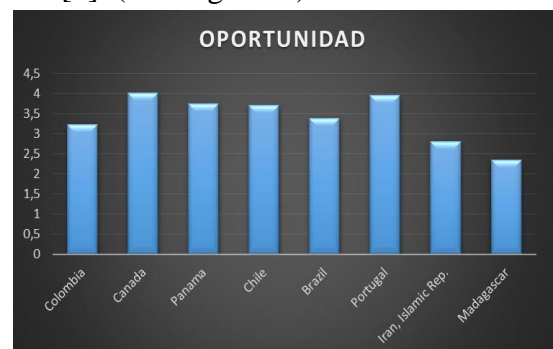
trabajar en la competencia y calidad de los servicios con los operadores de transporte y agentes de aduana para entregar los productos a tiempo y reducir costos. [3] (Ver Figura 7.)



- Seguimiento y rastreo se obtuvo 2.55, se debe mejorar los sistemas de rastreo y recuperación de los envíos que se extravíen o que no lleguen a tiempo. [3] (Ver Figura 8.)



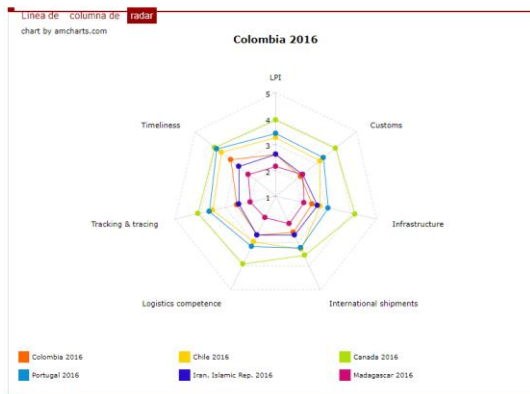
- Oportunidad 3.23 es una de las mejores calificaciones obtenidas lo que indica que estamos trabajando y mejorando en los tiempos de envíos, entrega y llegadas de los productos en su tiempo programado y previsto. [3] (Ver Figura 9.)



En la siguiente imagen se presenta un comparativo con los países seleccionados

viendo un panorama del año 2016, encontrándonos muy por debajo de Canadá e inclusive Chile y Portugal que mantienen un rango similar. [3] (Ver Figura 10.)

Country Score Card: Colombia 2016



3. ANALISIS DE RESULTADOS

Como se logra observar en cada una de los resultados presentados de forma gráfica nuestro país presenta resultados bajos en cada uno de los seis (6) aspectos, para lo cual podemos analizar y teniendo en cuenta los resultados arrojados en la Encuesta Nacional de Logística del Departamento Nacional de Planeación (2015) [4], donde se tomaron dos grupos; los usuarios de servicios logísticos (USL) y los prestadores de servicios logísticos (PSL), logrando identificar grandes diferencias dentro de estos dos grupos y que nos ayudan a entender el bajo porcentaje presentado por nuestro país debido a la presencia de las siguientes barreras o factores que afectan los procesos de logística:

- Para el grupo de los (USL), los altos costos que se pagan en el sistema de transporte, insuficiencia en rutas viales, acceso a puertos y aeropuertos, más la falta de un sistema de información logístico.
- Para el grupo de (PSL), la falta de zonas adecuadas y permitidas para el

cargue y descargue, infraestructuras viales adecuadas, deficiencia en talento humano en logística y la insuficiencia en zonas logísticas son las problemáticas más relevantes que afectan la gestión de cada una de las empresas.

De igual manera es interesante conocer que las empresas colombianas gastan en promedio el 14,97% de las ganancias en ventas obtenidas para todo lo relacionado en los procesos de logística lo que indica que una cuarta parte de las ganancias se está invirtiendo para poder hacer la entrega y recepción de los productos ofrecidos a sus clientes. [4]

Según la encuesta Nacional logística, las principales causas que impactan los servicios logísticos están: costos de transporte con un 32.3%, insuficientes carreteras, puertos y aeropuertos con un 21,1%, falta de talento humano en logística con un 19,7%, complejidad de trámites aduaneros con un 11,8%; aunque en Colombia se cuenta con puertos marítimos, y aéreos los estados de las vías son muy deficientes, proyectos como la línea vía Calarcá – Cajamarca, llevan años con varios inconvenientes que retrasan y afectan el eficiente traslado de mercancías por el país. [4]

4. ESTRATEGIAS DE MEJORA

Como estrategias para la mejora inicialmente se deben reactivar las políticas del gobierno en los temas logísticos y aún más en esta época de cambio presidencial, con el fin de establecer y/o mejorar los lineamientos estratégicos que encaminen los esfuerzos de las partes interesadas gobierno, empresas, puertos, personas, etc., requeridos para dar respuesta a las principales necesidades identificadas para el sector logístico y con ello impactar en la competitividad del país

Por consiguiente a través de las organizaciones es donde parte

principalmente la necesidad de tener un buen sistema logístico a nivel nacional, razón por la cual se pueden crear proyectos colaborativos para tener, por ejemplo, mayor escala en compra de suministros o esquemas de distribución para atender mercados nacional y extranjero de una mejor manera, así mismo se podría manejar distintos departamentos dentro de su red con la autonomía suficiente en la toma de decisiones, reduciendo tiempos de respuesta, asociación con la cadena Supply Chain, evaluación e implementación de nuevos canales, diseño de depósito y operaciones, gestión de transporte y materiales, sistemas de información, equipamiento y organización gestión de cambio

Todo lo anterior se ve soportado en la necesidad urgente de mejorar la infraestructura por que a

demás de mejores corredores viales que sin duda están entre los mayores déficit de Colombia, sería importante contar con plataformas e infraestructuras que faciliten el comercio, donde se pueda contar con almacenaje, autoridades de control, agentes portuarios y marítimos quienes se encarguen de coordinar todas las operaciones de transporte y brinden un flujo más oportuno de tal manera que las empresas cuenten con mejores tiempos de respuesta y reducción de costos en el proceso logístico; y es que la reducción de tramites es un punto que debe cambiar Colombia, mientras en un país como Chile puede tardar 2 horas los tramites, en Colombia se encuentra alrededor de 8 horas, lo que va retrasando y presentando una ineficiencia, ya que con relación a puertos como el de Panamá, mientras se realiza un descargue de 110 contenedores en el puerto de Buenaventura se realiza un descargue entre 85 y 90 contenedores. Adicionalmente se podría tener en cuenta seguir mejorando las carreteras en nuestro país ya que es un factor que se ve reflejado en la productividad. En Colombia un camión recorre 65.000 kilómetros en un año, mientras que en Estados Unidos en ese mismo lapso se recorren 116.000 kilómetros

Como apoyo a lo relacionado en la infraestructura y carreteras, las organizaciones por su parte podrían también ser más eficientes en la cadena logística que tengan establecidas, es decir, por ejemplo impulsando las entregas nocturnas de mercancía en ciudades, estableciendo corredores viales con las alcaldías o repensando los empaques, para hacerlo más liviano, que al final de cuentas impacta en tiempos y costos para los mismo empresarios y a nivel de gobierno establecer de mejor manera la reglamentación de la carga.

Las empresas pueden establecer cronogramas de envío de mercancía según la prioridad y las necesidades de abastecimiento en cada país. Se pueden implementar el uso de contenedores de doble nivel para países como Bolivia y Ecuador, con el objetivo de disminuir costos y garantizar menor daño del producto. La contratación del nodo de transporte aéreo ya que puede utilizar cuando la mercancía se requiera con urgencia y cuando la mercancía sea delicada y el transporte marítimo optimizando recursos (menos costo pero mayor tiempo de tránsito).

5. CONCLUSIONES

A través del desarrollo de este artículo se puede concluir que la logística está establecida como el conjunto de actividades o estrategias que implementa una organización con el fin de ofrecer o distribuir productos, bienes o servicios, en este caso a través de la medición de los indicadores establecidos por The Logistics Performance Index and Its Indicators 2016 del Grupo del Banco Mundial y los resultados de la Encuesta Nacional de Logística del Departamento Nacional de Planeación (2015), se identificaron las falencias de Colombia que impiden que nuestro país ocupe los primeros lugares; dichos factores se encuentran enmarcados en falencias de:

- Déficit en temas logísticos a nivel genérico
- Deficiencia en la autorización de procesos donde incluyen la velocidad o tiempo, simplicidad y previsibilidad en la aduana
- Deficiencias en la infraestructura que donde se resalta que nuestros sistemas de transporte como carreteras viales, puertos, aeropuertos no tiene la suficiente capacidad

Adicionalmente se tiene que mejorar un más lo relacionado con la competencia y calidad de los servicios con los operadores de transporte y agentes de aduana

Todo lo anterior resalta que es de gran importancia mejorar las políticas y estrategias que contribuyan a tener un sistema logístico, adecuado, pertinente y de calidad en nuestro país lo cual impactara positivamente en importaciones, exportaciones, recursos para nuestro país, mejora de productividad contribuyendo a aumentar el capital de la nación.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

[1] Instituto Aragonés de Fomento. Price Water House Cooper. Manual Práctico de Logística. Páginas 1 al 10.

[2] Departamento Nacional de Planeación. (2008). Conpes 3547: Política Nacional Logística. Octubre de 2008.

[3] Grupo del Banco Mundial. (2016). The Logistics Performance Index and Its Indicators 2016 [herramienta de benchmarking en línea].

[4] Departamento Nacional de Planeación. (2015). Encuesta Nacional de Logística Resultados Nacionales 2015.