

Descripción de la situación actual del sistema logístico en la región caribe colombiana

Description of the current situation of the logistics system in the caribbean region of Colombia

DOI: 10.21803/adgnosis.9.9.439

Resumen

El propósito principal de esta investigación es describir la situación actual del sistema logístico en la Región Caribe colombiana. Se trata de una apuesta de futuro, con grandes implicaciones en el desarrollo empresarial, tecnológico y, por tanto, económico de la Región Caribe, que se desea concretar en la construcción de las plataformas logísticas y en el funcionamiento de los puertos secos vinculados al tráfico ferroviario y otros centros logísticos, se encontró que el desarrollo del sector de la logística está íntimamente vinculado al reto que supone establecer unas comunicaciones transfronterizas en los países de la región circundante a Colombia, así mismo se relaciona con la mejora de las comunicaciones carretables. En conclusión, la logística y la mejora de las comunicaciones son una ayuda para las empresas que desean internacionalizarse y mejorar su competitividad, ya que favorecen los intercambios económicos y estimulan las relaciones empresariales.

Palabras clave: Sistema logístico, comunicaciones, competitividad, desarrollo empresarial.

Abstract

The main purpose of this research is to describe the current situation of the logistics system in the Colombian Caribbean Region. It is a bet for the future, with great implications for the business, technological and, therefore, economic development of the Caribbean Region, which is intended to materialize in the construction of logistics platforms and in the operation of dry ports linked to traffic. railway and other logistics centers, it was found that the development of the logistics sector is closely linked to the challenge of establishing cross-border communications in the countries of the region surrounding Colombia, as well as related to the improvement of roadworthy communications. In conclusion, logistics and improved communications are a help for companies that want to internationalize and improve their competitiveness, since they favor economic exchanges and stimulate business relationships.

Keywords: Logistics system, communications, competitiveness, business development

Ronald Rodríguez¹

Luis Fernando Landazury Villalba²

Elkyn Rafael Lugo Arias³

Rigail Sandoval Reyes⁴

Yesenia Patricia Jiménez Celín⁵

Cómo citar este artículo:

Rodríguez, R., Landazury, L., Lugo, E., Sandoval, R. & Jiménez, Y. (2020). Descripción de la situación actual del sistema logístico en la región caribe colombiana. 9(9), p 83-95. DOI: 10.21803/adgnosis.9.9.439

1 Ingeniero Industrial. Joven Investigador Institucional de la Universidad Simón Bolívar (Barranquilla, Colombia). Correo: rrodriguez44@unisimonbolivar.edu.co

2 Doctor en Administración y Negocios, Magíster en Administración de Empresas e Innovación. Director de Especializaciones en Tributación y Estándares Internacionales de Contabilidad y Aseguramiento de la Información. Universidad Simón Bolívar, Barranquilla-Colombia. Correo: llandazury@unisimonbolivar.edu.co -Orcid: <http://orcid.org/0000-0003-1190-4171>

3 Economista, Magister en Economía. Universidad del Norte, Barranquilla, Colombia, Correo: elkinlugo@gmail.com

4 Corporación Universitaria Americana Corporación Universitaria Americana, correo: rigailsandoval@hotmail.com

5 Institución Universitaria ITSA Vicerrectoría De Extensión e Investigación, correo: yjimenez@itsa.edu.co



Introducción

El desarrollo del sector de la logística ha sido una de las mayores apuestas de Colombia en los últimos años, en un lógico intento por aprovechar la disponibilidad de suelo y la excelente ubicación estratégica que tiene los puertos del país, especialmente de la Región Caribe, enclavada en la privilegiada posición que supone encontrarse cerca de las Islas del Caribe, al Canal de Panamá, a través del Mar Caribe y constituir una puerta de entrada, no sólo a Colombia, sino también a Suramérica (Lugo, et al. 2018).

La posición estratégica de las ciudades de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, permite ubicar en nuestro territorio terminales intermodales de interior, o, lo que es lo mismo, Puertos Secos conectados directamente con uno o varios puertos, y donde la logística y la intermodalidad, juegan un papel de primer orden. La Región Caribe tiene que estar en primera línea y apostar por el uso combinado de la carretera, el ferrocarril y la aviación, aprovechando el papel de los puertos que posibilitan nuestras plataformas logísticas (Lugo, et al. 2018).

El origen del crecimiento económico y competitivo de los países es el incremento de su productividad. Sumado a esto, la globalización obliga a que las empresas cada vez tengan que ser más competitivas, esto se traduce en la optimización de sus recursos, materiales, equipos y maquinarias, disposición y participación del talento humano, así como el cumplimiento de la normatividad en lo referente a la salud ocupacional y el medio ambiente. Lo anterior requiere que la alta dirección de las empresas industriales, comerciales y centrales de servicios tengan en cuenta aspectos como: Reducción de Costos, Funcionalidad, Flexibilidad, Seguridad Industrial y Medio Ambiente (Lugo, et al. 2018, Sáenz, Lugo & Parada, 2019).

Para una organización empresarial que constantemente busca ubicarse en una posición competitiva, es importante que la productividad esté determinada por un excelente sistema logístico que les permita cumplir con sus metas operativas y financieras, de tal

forma que sea económica para la empresa, segura y satisfactoria para los que intervienen en el proceso logístico, de igual manera para los clientes (usuarios finales). Para ello, su mayor esfuerzo deberá centrarse en la planeación apropiada y eficiente del transporte de las mercancías y productos para adecuarlos a procesos óptimos que obtengan los mejores efectos sobre el rendimiento productivo (Lugo, et al. 2018, Lugo, Sáenz & Lugo, 2019; Lugo, et al. 2019, Escorcía, et al. 2019).

Basándose en el concepto de ventaja comparativa establecida por la economía clásica, y emulando el sistema comercial que se establecía en países como Estados Unidos, Inglaterra y Chile, a principios de los años noventa, Colombia experimenta un trascendental paso hacia la integración económica global al introducir al Estado Colombiano en el llamado “Tratado de Libre Comercio (TLC)” (Lugo, et al. 2018, Sáenz, Lugo & Parada, 2019).

En la década de los 90, la apertura económica busco que Colombia ingresará como un nuevo actor comercial internacional en el escenario local, asumiendo como implícito el aumento en la calidad de bienes, la innovación y la disminución de los costos, redundando en beneficios para el consumidor interno. Sin embargo, los resultados no fueron los esperados, más bien se inició una década de contrastes entre la intencionalidad de las políticas económicas y el impacto generado sobre la práctica comercial, un claro ejemplo de ello fue la concentración de la producción y prestación de bienes y servicios en el interior del país, trazando una tendencia de reducción de la participación de la costa atlántica y pacífica en la economía nacional, disintiendo de la lógica de la apertura, dado que son los más importantes accesos a los mercados externos (Lugo, de la puente & Lugo, 2020).

En el año de 1994, se da un paso fundamental en el enfoque económico del país frente a la exigencia comercial global, con el decreto 2010, por medio del cual se creó el Consejo Nacional de Competitividad,

con el objetivo de asesorar al presidente de la república en temas relacionados con el mejoramiento de la calidad, productividad y competitividad del país y de sus regiones. Posteriormente, con el decreto 2222 de 1998 los temas de asesoría competitiva y productiva se le facultaron a la Comisión Mixta de Comercio Exterior, la cual desarrolló en conjunto con el sector privado, el sector público y la academia el “Plan Estratégico Exportador”, tendiente a establecer las bases competitivas para el aumento de la productividad y hacer de las exportaciones el motor del crecimiento económico nacional.

Como parte del Plan Estratégico Exportador, se lanzó la “Política Nacional de Productividad y Competitividad” (1999 – 2009), compuesta en esencia por tres pilares:

- Pilar transversal: Basado en la “Red Colombia Compite”
- Pilar sectorial: Basado en convenios de competitividad
- Pilar regional: Basado en los Comités Asesores Regionales de Comercio Exterior

En el año 2004 se expide el documento CONPES 3297 “Agenda Interna para la productividad y la competitividad”, el cual establece estrategias para lograr crecimiento económico y búsqueda de acceso permanente a mercados internacionales, en un nuevo marco económico nacional, determinado por la prontitud de suscripción del Acuerdo Comercial del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), y las negociaciones de libre comercio con Estados Unidos. Este documento reafirma la intención de mantener la política de productividad y competitividad 1999 – 2009. Además, derivada de la agenda se crea la Alta Consejería Presidencial para la Competitividad y la Productividad, la cual emite el CONPES 3439 de 2006, el cual en su contenido sobre “Institucionalidad y Principios Rectores de Política para la Competitividad y la Productividad” propone la creación del “Sistema Administrativo Nacional de Competitividad”.

El 23 de Junio de 2008, y como resultado de un esfuerzo de la Alta Consejería presidencial para la competitividad, el Ministerio de Comercio e Industria, el Consejo privado de Competitividad y el Departamento Nacional de Planeación se elabora el documento Conpes 3527 “Política Nacional de Competitividad y Productividad” el cual se resume como el planteamiento de quince (15) planes de acción para desarrollar la Política Nacional de Competitividad propuesta en el marco del Sistema Nacional de Competitividad. Dichos planes son:

- Sectores de Clase Mundial
- Salto en la productividad y el empleo
- Competitividad en el sector agropecuario
- Formalización empresarial
- Formalización laboral
- Ciencia tecnología e innovación
- Educación y competencias laborales
- Infraestructura de minas y energía
- Infraestructura de logística y transporte
- Profundización financiera
- Simplificación tributaria
- TIC’s
- Cumplimiento de contratos
- Sostenibilidad ambiental como factor de competitividad
- Fortalecimiento institucional de la competitividad.

Dentro del plan de acción de infraestructura de logística y transporte, se establecen cinco (5) estra-

tegas y objetivos, una de ellas es la creación de un documento capaz de proporcionar los lineamientos generales de la política de logística y que estos respondan a una visión de mediano y largo plazo, es en esta propuesta donde se gesta el Conpes 3547 de 2008 “Política Nacional de Logística”, actual lineamiento conceptual y programático de la logística en Colombia. En el ámbito internacional la logística se ha convertido en un factor de evaluación competitiva de las naciones a la hora de exponer sus productos en mercados extranjeros.

Es de destacar que actualmente, la calidad de infraestructura Colombia posee un puntaje de 3.4 sobre 7 (WEF, 2018), lo que muestra es que el país es muy débil en tema de infraestructura y esto se basa en que el sistema de vías carretable tiene un puntaje de 2.6, en el sistema férreo posee un puntaje de 3.2, el sistema aéreo tiene un puntaje de 3.8 y en el tema portuario tiene un puntaje de 1.6, demostrando que es el más débil de todos.

A pesar de todo esto, y destacando que la región caribe colombiana posee tres polos de desarrollo no está posicionado, debido a que existe altos costos asociados a problemas de infraestructura, procesos improductivos, entre otros aspectos que se deben solucionar. De igual manera, existen muchos estudios diagnósticos sobre el sistema logístico en Colombia, pero no existe un estudio prospectivo serio que analice los diferentes elementos de un sistema logístico multimodal, que tenga en cuenta el contexto de nuestro país. Para realizar esto, es necesario hacer un inventario de la situación actual de los actores del sistema logístico enmarcado en el contexto de la Región Caribe Colombiana. Dado lo anterior se formula la siguiente pregunta problema: ¿Cuál es la situación actual de las empresas de carga y pasajero del sistema logístico de la Región Caribe?

Es apenas lógico que ante un mundo mucho más globalizado como el actual, en que predomina la volatilidad y la incertidumbre exista triple presión de las organizaciones por lograr eficiencia, flexibilidad y diferenciación, las cuales tienen implicaciones directas en la forma como se hacen llegar los bienes

y servicios a los clientes, es decir, en la logística de las organizaciones, generando cambios en la forma como “normalmente” se venían haciendo las cosas.

Algunos de estos cambios se ven materializados en la forma como se administran los servicios de transporte, la distribución e incluso la administración de inventarios, pues algo que caracteriza a este “nuevo normal” es la importancia que tiene el flujo de caja para la organización. Esto ha llevado a que las organizaciones inviertan en sistemas que les permitan tener una visibilidad completa de la cadena, involucrando proveedores y clientes en sus procesos de planeación operativa y de ventas); cuando este proceso se implementa bien, las organizaciones tienen una perspectiva más clara de su gestión de ventas, alineada con su área operativa, de tal forma que aumentan los niveles de servicio de atención al cliente y se logra un mayor nivel de eficiencia en costos logísticos y operativos.

La presión por la flexibilidad y la diferenciación implica niveles de inventarios que varían hacia arriba o hacia abajo, en respuesta a las condiciones de la demanda, esto implica una coordinación cerrada con los demás integrantes de la cadena de suministro

En Colombia existe mucho camino por recorrer, en lo referente a estudios que vislumbren los procesos de logística alineada con la estrategia de la empresa. No existen estudios serios que permitan optimizar el sistema logístico en los próximos 10 a 20 años. Esto es muy necesario para el país, si este pretende contar con un sistema logístico que de soporte activo a los Tratados de Libre Comercio (TLC) que se han firmado. Asimismo, se necesita de estudios que permitan optimizar los procesos logísticos, debido a que actualmente, Colombia presenta altos costos en el transporte, cercanos al 35% (Lugo, et al. 2018).

Dado lo anterior, el objetivo principal de este estudio es analizar la situación actual del sistema logístico en la Región Caribe Colombiana, para lo cual se tiene que establecer el inventario actual de las empresas que intervienen en los diferentes modos de transporte.

2. ASPECTOS TEORICOS

2.1. Teorías logísticas en el contexto internacional.

La logística internacional se ha convertido en uno de los sectores claves en el actual entorno económico mundial, debido a la importancia de esta actividad en los movimientos de globalización económica internacional, comercio exterior, nuevas tecnologías, Internet, y soporte a la actividad industrial, logística “just-in-time”, lo que supone que una infraestructura logística internacional adecuada sea un elemento imprescindible para el posicionamiento de cualquier país en el panorama económico internacional (Lugo, et al. 2018).

El estudio de los movimientos logísticos internacionales se revela como uno de los elementos más importantes para la comprensión de la situación económica internacional y la inserción de los diversos países en esta nueva economía mundial globalizada. La importancia de dicho estudio radica en el carácter esencialmente estratégico de los flujos logísticos en el ordenamiento del tejido empresarial nacional e internacional (Porter, 2007). El carácter estratégico de este sector se puede apreciar en los puntos que se mencionan a continuación:

a) El sector logístico supone un porcentaje importante del producto interior bruto de la actividad económica nacional, ello implica que todo lo relacionado con su ordenación, regulación y fomento va a incidir de manera directa en el conjunto de la situación económica de cualquier país.

b) El comercio internacional se erige en uno de los factores más importante de la creación de la riqueza nacional, lo cual requiere como elemento básico la implantación de un sistema logístico internacional eficiente y racional que facilite los intercambios comerciales con el exterior y ayude a aumentar la competitividad de los mismos.

c) El sector logístico se halla localizado dentro de lo que podrían denominarse actividades terciarias, actuando como soporte del otro gran sector econó-

mico, el industrial. Ello implica que el logro de un sector industrial competitivo a nivel internacional exija también el apoyo imprescindible de un sector logístico que debe responder a las necesidades del aparato industrial nacional. Todo ello se explica en función de la importancia que han adquirido en los últimos decenios las actividades industriales asociadas a la logística “just-in-time” y los proveedores logísticos integrales.

d) El sector logístico es, sin lugar a dudas, el camino natural de puesta en práctica de los nuevos sistemas de comercialización, a través de la innovadora economía de productos ofertados en Internet, lo cual implica que se hace necesaria una infraestructura logística rápida, segura y eficaz para que este nuevo sistema de comercialización alcance tal dimensión que pueda suponer una auténtica revolución en la estructura económica internacional.

e) La globalización económica a través de la deslocalización, expansión de los grandes grupos multinacionales o grandes áreas de integración económica, hace surgir la necesidad de nuevos conceptos logísticos que puedan hacer frente a los requerimientos de ese nuevo panorama de globalización económica.

En este contexto de importancia estratégica de la logística internacional surge la idea de establecer las posibles ventajas o desventajas competitivas a nivel nacional para establecer cuáles son las perspectivas actuales y los planteamientos futuros en torno a este sector. La importancia de la comprensión de la situación competitiva de un determinado país a escala internacional en este sector tiene un carácter esencialmente estratégico, ya que, tal como se ha visto anteriormente, dicho posicionamiento afectará a otras muchas variables, como industria, comercio, marketing internacional, nuevas tecnologías, globalización económica, etc (Porter, 2007).

El concepto de la “ventaja competitiva” de un determinado país frente al resto del mundo en un sector económico resulta muy interesante ya que ayuda a explicar las fortalezas y debilidades de cada país en el contexto económico internacional, lo cual ad-

quiere especial relevancia en este caso al tratarse del estudio de un sector económico cuya importancia estratégica trae consigo unas implicaciones que van mucho más allá del mero análisis sectorial.

2.2. La logística una potencial herramienta para la región.

Hoy en día la logística es una herramienta que contribuye en el desarrollo de la región en gran medida, gracias a que favorece a diferentes aspectos de la economía, sin embargo para esto es necesario que se tenga en cuenta diferentes ítems de la geografía y de las actividades económicas que se desarrollan alrededor de esta (Prieto, et al. 2018a); Sin embargo hay cosas que aún deben fortalecerse que van desde la educación de los profesionales, hasta los trabajadores que laboran en los distintos puertos ya que esto no es tomado en cuenta muchas veces, siendo esto un factor que aunque no parezca relevante afecta el movimiento logístico de las importaciones y exportaciones en el país, pero esto ya no es así del todo.

Actualmente se vienen desarrollando programas que han permitido que estas falencias se vean mitigadas y realizando mejoras en los diferentes temas donde la logística juega un papel importante, como es el transporte de cargas que ha venido este año creciendo de una forma considerable con respecto a años anteriores, generando un impacto realmente positivo para la región (Prieto, et al. 2018b).

Gracias al desarrollo de la logística, países como Colombia han logrado crecer y posicionar su economía con respecto a la de otros países en los últimos 5 años (Lugo, 2017), sin embargo, es de importancia contribuir al desarrollo de la infraestructura desde el punto de vista vial, marítimo y aéreo. Por consiguiente esto puede ser un limitante para la logística, haciendo que el potencial de esta no se haya podido explotar y los beneficios que nos puede ofrecer no se vean reflejados, beneficios que van desde la adquisición de productos con una mayor facilidad hasta el desarrollo de la sociedad, dadas las circunstancias en que la misma contribuya u obligue a que estas deban fortalecerse a medida que nuevos productos ingre-

san en el mercado y la competencia se vuelve cada vez mayor (Porter, 2007).

Por lo anterior, es que el desarrollo de un modelo de logística multimodal es necesario ya que si bien, se deben fortalecer las falencias que viene presentando el país debido a la falta de infraestructura para la movilidad de los productos, apoyándose en la aplicación de la logística se pueden convertir las actividades de los distintos movimientos que se realizan en un proceso en una labor mucho más eficiente, que conlleve al incremento de la competitividad y rentabilidad aunque está se presente de forma muy “lenta”, lo que indica que aún hay camino por recorrer. Pero también con la ayuda de esta, se ha logrado generar un impacto positivo que ha permitido a los procesos que influyen para la compra de distintos productos, sean de calidad y en consecuencia se posibilite la prestación de un mejor servicio (Porter, 2008).

2.3. La logística vista como una gran ventaja competitiva.

En la actualidad Colombia es un país que se encuentra ubicado en el mundo en un nivel intermedio en capacidad logística en relación a otros países, lo que se debe principalmente a los costos logísticos totales (Lugo, et al, 2018). Esto ha obligado al país a buscar alternativas que de alguna manera permita hacer que los costos de importación y de exportación se vean reducidos de forma significativa, lo que ha llevado a la creación de múltiples tratados comerciales, aunque en su medida buscan facilitar la adquisición de nuevos productos; también se debe contar con procesos de movilidad de cargas que sean mucho más rápidos y eficientes (Porter, 2007).

Gracias a los tratados comerciales ha sido posible agilizar los procesos para la movilización de las cargas, sin embargo es necesaria la creación de una nueva infraestructura que apoye los modelos de logística multimodal el cual permita la integración de los diferentes modelos de transporte en el sector. Además se busca que esto no solo contribuya en los aspectos antes mencionados, sino, que con la creación de estos modelos a nivel ambiental no haya consecuencias

negativas que es lo que el gobierno ha planeado es su política actual (Lugo, de la Puente & Lugo, 2020).

Lo mencionado ratifica lo relevante que es para la economía hacer una inversión significativa en estos aspectos ya que permitirá mejorar las condiciones de comercio exterior y mantener una ventaja a la hora de realizar los distintos acuerdos comerciales, es por eso que se ha planteado la creación de distintos proyectos que va desde la creación de súper puestos, la expansión de zonas portuarias, creación de un corredor industrial hasta las integración de los mismos (Lugo, et al. 2018). Con la puesta en marcha de estas inversiones que se han venido haciendo y las que están por hacerse se espera que la economía se vea fortalecida, haciendo uso de los modelos logísticos multimodales que permitirán establecer las mejores alternativas, las cuales identifiquen como se debe transportar cada producto así como de buscar las mejores rutas donde el impacto climático para tratar los mismos, sea reducido considerablemente.

2.4. La logística multimodal, un beneficio para el transporte.

Gracias a la logística es posible encontrar múltiples beneficios que van desde el desarrollo económico hasta mejorar la calidad con la que se transporta la carga a los diferentes destinos. Sin embargo algunas veces el transporte de los productos no es posible por factores como el narcotráfico y otros aspectos negativos que de manera progresiva pueden afectar el transporte multimodal de la región, además, de dificultar o afectar la competitividad de las mismas (Lugo, et al. 2018). Es por esto que el diseño adecuado de los modelos multimodales juega un papel importante ya que gracias a estos será posible mermar las dificultades que se presenten debido aspectos tales como el terrorismo, el clima, entre otros.

3. Metodología

El Tipo de Investigación desarrollado en la presente propuesta es Descriptivo, enmarcado en un *paradigma Cualitativo*. Esto debido a que la propuesta buscó las razones de la situación actual de la logística

en la Región Caribe desde un recorrido de su historia en nuestra región hasta nuestra historia reciente.

Este estudio será la línea base para desarrollar el proyecto “Estudio Prospectivo de la Capacidad Logística Multimodal de la Región Caribe Colombiana”, el cual forma parte del “Programa de Investigación e Innovación en Logística y Puertos del Caribe: LOGPORT” BPIN No.2012000100191.

3.1. Tipo de estudio

El Tipo de Investigación desarrollado en la presente propuesta es Descriptivo, enmarcado en un paradigma Cualitativo. Esto debido a que la propuesta buscó las razones de la situación actual de la logística en la Región Caribe desde un recorrido de su historia en nuestra región hasta nuestra historia reciente.

Este estudio será la línea base para desarrollar el proyecto “Estudio Prospectivo de la Capacidad Logística Multimodal de la Región Caribe Colombiana”, el cual forma parte del “Programa de Investigación e Innovación en Logística y Puertos del Caribe: LOGPORT” BPIN No.2012000100191.

3.2. Diseño de Investigación

Por todo lo anterior, el diseño de investigación aplicado en el desarrollo del presente proyecto de investigación, fue Transeccional ó Transversal, que tiene característica en la recolección de datos en un único momento y es de tipo exploratorio-descriptivo.

Este diseño tiene como propósito el describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado.

3.3. Fuentes secundarias

Como es un estudio preliminar, sólo se ha utilizado las fuentes secundarias, en primera instancia información generada por el sector logístico de Colombia suministrada por estudios y diagnóstico del sector.

De la misma forma, se hizo uso de libros, tesis,

textos, base de datos, entre otros; que ayudaron a establecer las características actuales del sistema logístico de la Región Caribe Colombiana. El tipo de información que suministraron estas fuentes es de fácil acceso, por lo cual consultarlas resultó muy conveniente a la hora de desarrollar el presente proyecto de investigación.

3.4. Líneas de Investigación.

Las líneas de investigaciones en las que se sustenta este proyecto de investigación, son:

- Procesos Integrales Aplicados a la Gestión de las Organizaciones.
- Gestión de Operaciones.

4. Resultados

4.1. Situación actual del sistema logístico en Colombia. En Colombia, de acuerdo con la Encuesta Nacional de Logística (ENL) realizada en el año 2008 por el Departamento Nacional de Planeación, los costos logísticos representan en promedio el 12,7% de las ventas totales de las empresas, y entre el 10% y el 15% del costo final de un producto elaborado.

El enfoque gubernamental por potencializar los factores que mayor inciden en la evolución productiva y competitiva de Colombia, ha motivado una serie de evaluaciones y diagnósticos de los diferentes actores económicos del país, dejando como resultado, y como es de prever, una descripción de rezago generalizada en puntos claves de la economía globalizada.

En materia logística, tema de rigurosa ponderación competitiva a la víspera de los acuerdos de apertura internacional, e incluso a las exigencias del mercado interno, Colombia ubicaba en el año 2018 su desempeño en logística el lugar 108 del ranking establecido por WEF de una muestra de 144 países. Los costos logísticos colombianos cuyo índice (Ranking del Banco Mundial) es de 2.5, por debajo del índice promedio suramericano 2.69, se componen en un 37% de transporte interno, 33% transporte interna-

cional, 11% Costos indirectos, 8% Gastos de puerto, 5% Costos de contenedor, 4% Costos aduaneros y un 2% de costos de documentación (WEF, 2018).

Después de un breve análisis de la composición de los costos logísticos, es axiomático analizar la estructura del transporte colombiano, diagnosticando claramente un atraso en infraestructura y flota que comparativamente con países de incluso menores ingresos per cápita como Bolivia y Ecuador, presenta el país.

La red vial arterial pavimentada colombiana se encuentra en cifras que oscilan los 287 km por habitantes, mucho menos que países como Chile (1047 Km/hab), Brasil (531 Km/hab), Perú (423 Km/hab) incluso Bolivia (406 Km/hab). Según el informe de Ruta para la Competitividad para que Colombia logre avances sustanciales en competitividad, requiere que se construyan al menos 350 Kilómetros anuales de dobles calzadas.

El Plan Nacional de Logística (Conpes 3547), muestra en detalle, los puntos que el gobierno resalta como cruciales en el fortalecimiento del aspecto logístico nacional, como factor de desarrollo competitivo actual. Además de resaltar el problema de la infraestructura del transporte colombiano, también se refiere a los problemas derivados de los costos restantes de la composición, incluso a componentes implícitos no propiamente de valor nominal dentro de la descripción porcentual (MinCIT, 2016).

Dentro de los factores que inciden en el diagnóstico del desempeño logístico colombiano (Conpes 3547), se resalta la debilidad de la institucionalidad nacional para avanzar en esfuerzos coordinados hacia el fortalecimiento de la integración logística y de cadenas de abastecimiento, recalcando drásticamente en la falta de inclusión de las empresas y entidades dentro de la agenda nacional competitiva (MinCIT, 2016).

Derivado del problema institucional, surge el problema de multiplicidad de procesos de comercio exterior, y la falta de consolidación de los mismos, generando deficiencia en el procedimiento actual de envío y

recepción de mercancía, siendo este un punto de fácil medición de impacto económico, y carente de políticas que permitan su optimización. Este inconveniente ubica el componente de aduanas como el penúltimo índice de Suramérica (solo superando a Bolivia), y según el Doing Business, “cada día adicional que un producto de exportación es demorado en la frontera, esto implica la reducción del 1% de las exportaciones. En Colombia, la exportación de un contenedor requiere en promedio 6 documentos, 24 días y un costo asociado de USD 1.160” (Siendo los segundos costos de exportación de contenedores más altos, solo superado por Venezuela).

Adicional al problema de aduanas, se suma el del escaso uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC), que muestra a Colombia por debajo del promedio suramericano en el índice de trazabilidad, privando a las empresas de la implementación de mejores prácticas que requieren del conocimiento y la coordinación de plataformas informáticas, mejores prácticas que redundan en aumento de ventas y disminución de gasto en el proceso de intercambio tangible e intangible entre los nodos de las redes de valor.

La actualidad de los servicios logísticos nacionales es deficiente, si a esto se le suma la falta de inclusión y evolución del organigrama logístico de las empresas, y las nuevas exigencias de flujo de bienes e información, se sabe que se trata de un proceso económico inviable que requiere de mecanismos de mitigación. Colombia ocupa el lugar 86 dentro del ranking del Banco mundial sobre idoneidad logística, y esto recae sobre el desconocimiento y la falta de compromiso de las cabezas de las organizaciones del sistema económico (Lugo, et al 2018).

Identificada como una causa del actual desempeño logístico, se encuentra la ausencia de la información logística, la cual puede ser utilizada como apoyo a la toma de decisiones que generen impacto positivo dentro del sistema económico nacional, y como herramienta fundamental de la formación logística, campo que se convierte en causa implícita de muchos de los ejes problemáticos mencionados con anterioridad.

Tal como lo plantean las metas establecidas por la Visión Colombia II Centenario – 2019, “Colombia deberá contar con un sistema logístico nacional 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” (MinCIT, 2020).

El cumplimiento de estas visiones de progreso económicas, se ven asociadas y casi que condicionadas a la historia económica nacional, y a no cometer los errores del pasado.

El Plan Nacional de Logística como ruta oficial del futuro logístico, enfoca sus ejes problemáticos hacia la creación de una infraestructura logística basada en el factor del transporte y las plataformas, y así lo está desarrollando (según el Conpes 3568 de seguimiento al Conpes 3547 del Plan Nacional de Logística), en sus puntos de cumplimiento programático, en proyectos como:

- Parque logístico industrial del Tolima
- Zona internacional logística del Caribe y el Centro logístico de Bosconia

La generación de valor agregado debe ser un eje programático fundamental en las agendas de evaluación y promoción de la competitividad. De darse este tipo de articulaciones donde la base de la creación del valor agregado sea el estímulo por la formación, la investigación y la innovación se puede pronosticar una consolidación logística nacional, que le permita a Colombia librar pulsos comerciales que redunden en beneficios para los consumidores.

De lo contrario, si la agenda de competitividad y productividad se basa en un Plan Nacional de Logística donde se minimice la apuesta por la capacitación, lo más seguro es que al igual que en la década de los 90', los indicadores tradicionales de cantidad

(exportaciones e importaciones) tiendan a un alza sin precedentes, mientras los indicadores alternos de impacto de las políticas y los tratados (basados en el valor agregado) no representen beneficio alguno para los actores económicos nacionales.

La principal contribución de un análisis del desarrollo conceptual de la logística en Colombia, es la de satisfacer ciertos vacíos e indicios de segmentación y dispersión de información histórica, terminológica, actual, jurídica y general del área, con el ánimo de contribuir con el proceso formativo de competitividad, base del pronóstico positivo de las apuestas nacionales de desarrollo económico internacional, dado que se ha identificado durante el proceso de diagnóstico ejes problemáticos derivados de la carencia de la capacitación, interés y concordancia conceptual, que redundan en déficit de idoneidad, estancamiento de organigramas, y falta de apuesta por mejores prácticas logísticas, permitiendo con la investigación, desarrollar una herramienta de consulta, que puede proporcionar fundamentos conceptuales, capaz de estimular procesos propios de concepción a partir de una caracterización general del tema.

Colombia en los últimos años ha presentado un rezago competitivo, esto se ve reflejado a nivel mundial en los resultados estadísticos presentados por el Consejo Privado de competitividad, 2018-2019, donde se muestra que la nación ocupa el puesto 69 con respecto a 144 países que hicieron parte del estudio. La competitividad nacional se ve afectada, por múltiples factores, entre ellos está, que no cuenta con un modelo adecuado de logística multimodal que atienda satisfactoriamente el mercado tanto internacional como nacional, en Colombia solo el 1,5% del transporte de carga es multimodal; por lo anterior el país presenta sobrecostos logísticos equivalentes al 18.6%, que disminuyen la oportunidad de inversión impactando directamente en el desarrollo económico y social del país (MinCIT, 2020; Lugo, de la puente & Lugo, 2020; Sáenz, Lugo & Parada, 2019).

Otro aspecto de gran relevancia en este tema y sobre todo para el país es lo referente a los puertos marítimos, ya que más del 90% de las exportaciones

e importaciones que realiza el país se efectúan por esta vía (Lugo, et al. 2018), consagrándose como el punto de inicio para llevar a cabo la logística multimodal, sin embargo estos presentan grandes inconvenientes en infraestructura y logística; por otro lado la infraestructura en lo que respecta a vías no es la más apropiada, ya que las principales troncales no interconectan completamente a la nación, el Estado solo tiene 160.000 Km en carretera (MinCIT, 2020), lo que es bastante bajo en comparación con otros países que se encuentran en desarrollo, que incluso hacen parte de Sur América, además no cuenta con vías suficientes en doble calzada.

Por otra parte, de acuerdo al Informe de Enero de 2019 del Instituto Nacional de Vías, el estado de la Red Vial Pavimentada a nivel nacional se encuentra en mal estado, en un 20.12%; muy malo, 1.97%; regular, 27.02%; bueno, 34.68%; y muy bueno, 16.21%. Mientras que el estado de la Red Vial No Pavimentada a nivel nacional se encuentra en muy mal estado, en un 11.97%; malo, en 44.80%; regular, 33.95%; bueno, sólo en 8.49%; y muy bueno solamente, en 0.79% (MinCIT, 2020).

4.2. Situación actual del sistema logístico en la región caribe colombiana

Para mejorar la competitividad del país es necesario que esta se fortalezca desde sus regiones, especialmente desde la región Caribe, ya que por su ubicación geográfica facilita el impulso de la incorporación de una logística multimodal que brinden grandes beneficios no solo para la región sino para el país; sin embargo el desempeño logístico multimodal de está es prácticamente bajo en relación a los aportes que realiza a la competitividad Nacional, un ejemplo de esto es que el sobrecosto del transporte de carbón entre Cartagena y Barranquilla por falta de multimodalismo se encuentra entre el 56% y 82% (Lugo, et al. 2018;).

Otro punto en contra es que las ciudades de la región no son las mejores en sus desempeños generales, esto se refleja en el índice global de competitividad del año 2010 en el cual las ciuda-

des capitales de la región no se encuentran bien posicionadas, la que mejor aparece en esta clasificación es Barranquilla la cual se encuentra en la sexta posición, las ciudades de Cartagena, Santa Marta, San Andrés, Montería, Valledupar, Sincelejo y Riohacha ocupan la posición 12, 14, 18, 19, 20, 21 y 22 respectivamente de 22 ciudades capitales en estudio (Lugo, Sáenz & Lugo, 2018; Sáenz, Lugo & Parada, 2019; Lugo, et al. 2018).

A pesar que la región cuenta con siete zonas portuarias ubicadas en la Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés (Lugo, et al. 2018), no hay una conexión entre estas con otros modos de transporte que posibiliten una disminución significativa en los costos logísticos que se presenten en el movimiento de mercancías y garanticen una reducción en los tiempos de entrega.

Entre otros aspectos correspondientes a la región que imposibilitan el buen desarrollo logístico multimodal, se encuentra la parte de infraestructura, en la que las distintas ciudades capitales se encuentran comunicadas por corredores viales que en materia de desarrollo son insuficientes, con vías férreas que solo abarcan 395 Km incluyendo los tramos cerrejón – Puerto Bolívar y el tramo que hace parte de la red férrea del Atlántico que va desde Santa Marta hasta Chiriguaná (Lugo, et al. 2018), lo que más se transporta por este modo de transporte es el carbón; por otra parte las vías que comunican hacia los aeropuertos de las distintas ciudades de la región por lo general no se encuentran en óptimo estado y el acceso a estos no es muy eficiente, debido a que el tráfico vehicular hace que se presenten retrasos en el transporte de mercancía.

La Región Caribe no posee estudios que contribuyan a mejorar aspectos tan relevantes como es el caso de la logística multimodal, a pesar que hace parte de los temas de interés del país. Sumado a esto, no existe un estudio serio que permita identificar los nodos necesarios que permitan optimizar el sistema logístico requerido en los próximos diez a veinte años, en la Región Caribe Colombiana.

4.3. La dinámica logística en el contexto colombiano

El estudio realizó una evaluación de la situación del comercio exterior colombiano desde la apertura y haciendo énfasis en el 2016, año del que obtuvieron las cifras al comenzar el trabajo. Determinaron cuatro puntos esenciales para las plataformas logísticas en el comportamiento de Colombia, a saber:

- La apertura económica implicó que desde 1996, Colombia tuviera una mayor interacción comercial con el exterior, aumentando la dinámica del mismo y los niveles de exportaciones e importaciones.
- Las importaciones pasaron de 13.681 millones de dólares en 1996 a 26.162 millones de dólares en 2016 (crecimiento del 191%), y las exportaciones crecieron de 10.648 millones de dólares en 1996 a 24.391 millones de dólares en 2016 (crecimiento del 229%)
- Los últimos cuatro años han sido de especial interés, por los incrementos sostenidos e importantes de las exportaciones nacionales
- Se destacó que la balanza comercial del país, tras ser deficitaria en el periodo 1996 – 1998, muestra ahora una tendencia hacia el equilibrio, aun cuando el 2016 volvió a mostrar una balanza negativa por valor de 1771 millones de dólares.
- La zona del Caribe aglomera las ciudades de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta y su importancia radica en la posesión de tres de los principales puertos del país – es el primer polo portuario nacional actualmente – y por ende, es fundamental para cualquier actividad logística hacia la mejora competitiva en el ámbito internacional. Cartagena, por ejemplo, supera a Buenaventura en el manejo de carga en contenedores.
- La zona de frontera noreste cobra importancia en relación al comercio con el Caribe y, en especial, con Venezuela - segundo socio comercial de Colombia.

Por su parte, la zona de Antioquia muestra una gran importancia al ser el segundo polo industrial del país y como origen de contenedores con exportaciones nacionales, este desarrollo industrial incorpora a todo el Valle de Aburrá (área metropolitana de Medellín). Así, dos son los lugares esenciales para este análisis: el transporte de carretera desde este valle hacia la Costa Atlántica y el aeropuerto de Rionegro, sobre los que deben enfocarse las políticas de competitividad y logística.

- La zona Cauca - Pacífico cuenta con tres nodos fundamentales para el comercio internacional: Cali, por su importancia productiva industrial y la destacada utilización de TICs; Buenaventura, puerto de gran importancia en materia de carga transportada, pero que necesita urgentes actualizaciones en su capacidad (ya programadas), en las vías de acceso, el aprovechamiento de espacios a su alrededor enfocado a la rotación de la carga más que en su almacenaje; y Buga, como nodo para descongestionar a través de la implementación de un puerto seco.

- La zona del Eje Cafetero contiene las áreas de influencia de Manizales, Pereira, Armenia e Ibagué. Su importancia radica en la producción agroindustrial y de industrias livianas, así como polos de consumo. Cabe destacar a Manizales como candidata para la implementación de la primera PL.

- La zona de la Frontera Sur en Ipiales, como nodo para el comercio con Ecuador – segundo socio en exportaciones colombianas en Latinoamérica. Además, Nariño es altamente dependiente de las importaciones del vecino país. En este sentido, las actividades de logística, que agilicen y reduzcan los costos del transporte son esenciales.

Las cadenas: Conexión y nodos funcionales. De acuerdo a las zonas- ámbitos logísticos- que se analizaron y a la importancia que revisten para los flujos de carga, la primera etapa del estudio identificó los siguientes corredores funcionales actualmente desarrollados: Caribe – Venezuela, Montería – Venezuela, Medellín – Cartagena, Bogotá – Barranquilla, Medellín – Venezuela, Medellín – Buenaventura, Bogotá – Medellín, Bogotá – Manizales, Bogotá – Buenaventura, Bogotá –

Venezuela, Cali – Buenaventura, Cali – Ecuador y Cali – Bogotá. Adicionando el corredor Medellín – Turbo, luego de revisar los lineamientos del PND 2016-2020 y de acuerdo a lo manifestado por diferentes agentes del departamento de Antioquia.

5. Conclusiones

El propósito de esta investigación fue describir el modelo del sistema de gestión para las Plataformas Logísticas Multimodal dentro del contexto Colombiano, a través de la realización de una reflexión crítica de la evolución de las diversas plataformas logísticas multimodal, desde el punto de vista historiográfico y la importancia que tiene desde la administración y la historia empresarial en Colombia, con su sistema de gestión para enfrentar los retos de la globalización que ha asumido el país en los últimos años en las diversas firmas de los Tratados de Libre Comercio, teniendo en cuenta que esta solución ya fue probada históricamente.

Para esta investigación se está llevando a cabo un análisis historiográfico positivista de la documentación de estudios existentes, que muestra la logística como un proceso transversal a la productividad de la Historia Empresarial de casi todos los sectores económicos, y como las plataformas logísticas han permitido optimizar la productividad de las operaciones de transporte, que moviliza grandes volúmenes de carga de manera combinada y satisfaciendo diversos clientes.

Al iniciar esta investigación, se descubrió que existía un desconocimiento sobre la importancia de la Logística en el desarrollo de nuestra historia, incluso que fue parte importante desde la época de la colonia hasta nuestra historia inmediata. Es de entender que el concepto de la Logística es reciente. Se observa que este ha sido la actividad que ha permitido el auge de los empresarios de nuestra historia y por ende el desarrollo económico y social de nuestro país. A pesar de esto, es muy poco lo que se ha estudiado directamente sobre la historia de la logística en Colombia, por lo que la presente investigación, pudo determinar sus hallazgos a través de la historia empresarial.

Referencias

- De la Puente Pacheco, M. A., & Lugo Arias, E. R. (2020). Challenges for the colombian central government in post-agreement financing. *Revista científica Pensamiento y Gestión*, 47(47).
- Escorcía-Márquez, L., Padilla-Ortiz, J., Lugo-Arias, E., & Ferrer-Manotas, F. (2019). Caracterización de las capacidades productivas en la población económica activa del barrio La Ceiba de Baranoa, Atlántico, 2018. *Desarrollo Gerencial*, 11(2), 1-22.
- Hernández Sampieri, R. (2003). *Metodología de la Investigación. Tercera edición. Editorial Mc Graw Hill Interamericana México*.
- Lugo Arias, E. R. (2017). *Determinantes de la competitividad de las exportaciones mundiales de aceite de palma: un análisis de cointegración 2007-2015* (Master's thesis, Universidad del Norte).
- Lugo Arias, E. R., de la Puente Pacheco, M. A., & Lugo Arias, J. (2020). An Examination of Palm Oil Export Competitiveness through Price-nominal Exchange Rate. *The International Trade Journal*, 1-15.
- Lugo-Arias, E., Landázury-Villalba, L., Escorcía-Márquez, L., & Padilla-Ortiz, J. (2019). Capacidades económicas de la población vulnerable cabeza de hogar y sus miembros mayores de 17 años en el barrio Ciudad Bonita de Soledad, Atlántico, 2018. *Desarrollo Gerencial*, 11(2), 1-20.
- Lugo Arias, E. R., Landazury-Villalba, L. F., Ferrer Manotas, F., Jaafar-Orfale, H., Ovallos Gazabon, D., Roncallo Pichón, A., & Lugo Arias, J. L. (2018). Productividad, competitividad y creación de valor del sector agroexportador: un enfoque de los costos, la responsabilidad social y la gestión ambiental en la región Caribe.
- Lugo Arias, E. R., Sáenz Zapata, J. A., & Lugo Arias, J. L. (2018). La productividad como determinante de la competitividad de las exportaciones de aceite de palma del departamento del Magdalena Colombia, 2007-2015. *Saber, Ciencia y Libertas*, 13(1).
- MinCIT (2016). Política Nacional logística: Infraestructura, transporte y logística para el desarrollo empresarial. Dirección de productividad y competitividad. Obtenido de: <https://www.mincit.gov.co/CMSPages/GetFile.aspx?guid=ae979ccb-961f-469b-89af-3600274608a2>
- MinCIT (2020). Informe de Gestión Comercio, Industria y Comercio, 2019. Obtenido de: <https://www.sic.gov.co/sites/default/files/documentos/012020/Info-Gestion-2019-MINCIT-31Ene2020.pdf>
- Porter, M. (2007). La ventaja competitiva de las naciones. *Harvard business review*, 85(11), 69-95.
- Porter, M. (2008). Las cinco fuerzas competitivas que le dan forma a la estrategia. *Harvard Business Review*, 86(1), 58-77.
- Prieto Pulido, R., Palacios Arrieta, A., Landazury-Villalba, L. F., Gallo-Serrano, E. R., Villafañe-Barros, M. A., Villasmil-Molero, M. D. C., ... & Lechuga-Cardozo, J. I. (2018a). Aspectos Tributarios y Financieros: Una mirada desde lo público y privado Latinoamérica y el Caribe.
- Prieto Pulido, R., García Guiliany, J., Rincón Quintero, Y., Lechuga Cardozo, J., Leyva-Cordero, O., Cazallo-Antúnez, A. M., ... & González Morillo, L. (2018b). Liderazgo: tendencias emergentes para inspirar la gestión de personas en las organizaciones.
- Sáenz-Zapata, J., Lugo-Arias, E. & Parada-Pérez, J. (2019). "Determinantes de la competitividad internacional del Departamento del Magdalena Colombia: Un enfoque desde la Teoría de la Complejidad Económica." *Saber, Ciencia Y Libertad* 14:190-210.
- WEF (2018). The global risks report 2018. Switzerland, Geneva: World Economic Forum.

