



*Bogotá, 17, 18 y 19 de septiembre de 2015*

## **LA IMPORTANCIA DE LA INVERSIÓN EN LA MACRO LOGÍSTICA PARA REPOTENCIALIZAR EL DESEMPEÑO LOGÍSTICO Y EL DESARROLLO ECONÓMICO DE COLOMBIA.**

Teofilo Omar Boyano

Libnny Salazar Yaber

### Introducción:

La siguiente presentación se trata de un estudio que viene haciéndose hace más de 4 años en materia logística, por lo que el texto aborda el desempeño logístico de Colombia actual, la infraestructura que se está haciendo y la que se planea en los próximos años con el fin de mejorar la movilidad de las mercancías ante los Tratados de Libre Comercio.

### Antecedentes

Desde la Constitución del 91 se dio un cambio sorprendente en los Puertos de Colombia, a partir de la ley 1 de 1991 o Estatuto Portuario, Colombia necesitaba crecer en volumen de movimiento de mercancías y el Sistema Público era muy burocratizado y no permitía el flujo de mercancías, mientras el mundo avanzaba a grandes pasos en sus movimientos portuarios. Con el crecimiento de las Sociedades Regionales Portuarias se modernizan los Puertos de Colombia y se liquida Colpuertos (Viloria, 2000)

### Problemas actuales de Colombia

Según PND 2010-2014 comparan a Chile con Colombia aduciendo que Chile, es un país con extensión y población inferiores a las de Colombia, cuenta con más de 2.400 km de carreteras de doble calzada, mientras que Colombia tiene 800 km en vías.



*Bogotá, 17, 18 y 19 de septiembre de 2015*

Por lo que se viene presentando falta de articulación institucional, unido a deficiencias en la calidad y el mantenimiento de las obras de infraestructura claves para la movilidad, conllevando a ineficiencias en la regulación de transporte, se viene dando también una baja participación del sector privado en la financiación de los proyectos para el bienestar social y la competitividad y se está evidenciando falta de articulación multimodal, ya que la navegación está por su cuenta, el transporte aéreo por la suya y el terrestre por su propia cuenta.

Por lo de continuar de esa manera Colombia no podrá satisfacer la exigencia de los demás países en materia logística, ya que no basta la posición logística que tiene el país, por su ubicación en la parte Norte de Suramérica, si no de su respuesta efectiva a las exigencia de los millones de consumidores que generan las alianzas que se viene presentando en materia de Comercio Exterior.

Bogotá, 17, 18 y 19 de septiembre de 2015

**Tabla 1 Situación actual de Colombia en materia comercial**

TRATADO	INCREMENTO PORCENTUAL
Comunidad del Caribe (Caricom)	554%
Panamá	1.457%
CAN - Mercosur	134%
Chile	278%
Triángulo del Norte	130%
México	640%
Asociación Europea de Libre Comercio	-16%
Canadá	-26%
Estados Unidos	10.4%
Venezuela	( No destinado)

Boyano, Jerez y Villalba Revista Cultural (2013)

**Existen en la actualidad también, acuerdos de Colombia con:**

México, El Salvador, Guatemala y Honduras.

Acuerdo Europeo de Libre Comercio, AELC

Cuba (Complementación Económica),

Nicaragua

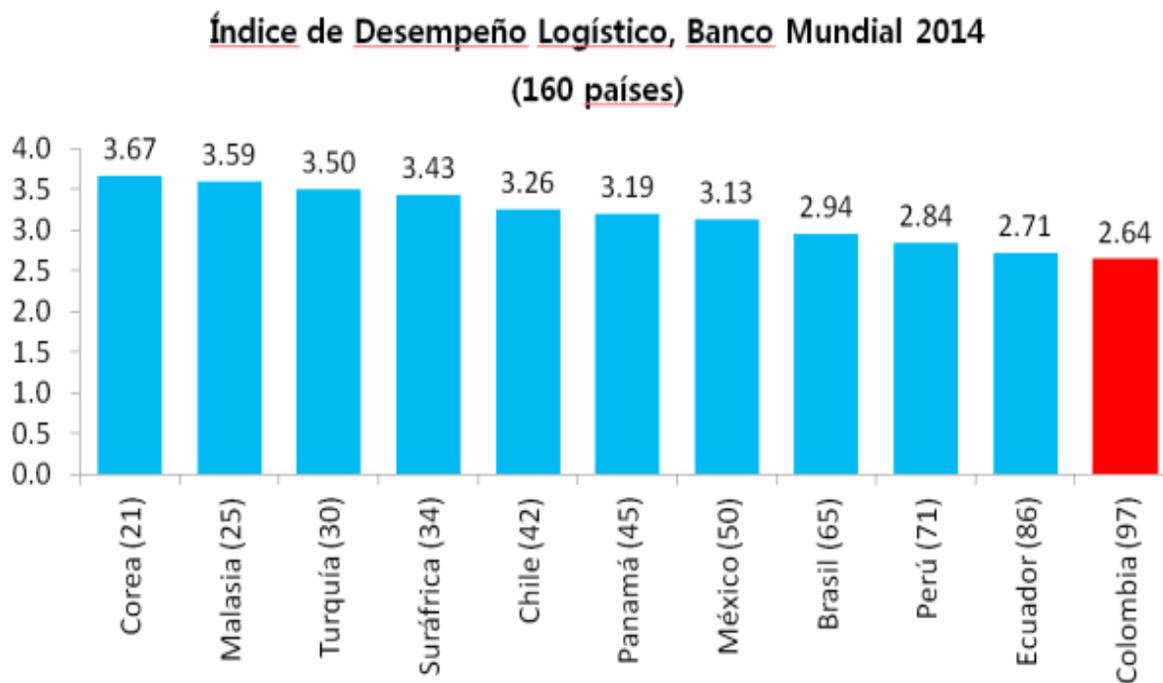
Se resalta que hay un cambio de países de destino, como es el caso de Uruguay (237%), Brasil (219,2%), Canadá (79%), Argentina (55,4%) y Haití (53%). Entre los

Bogotá, 17, 18 y 19 de septiembre de 2015

productos más exportados están la cerámica, arcilla 2. Todas estas cifras son el resultado de la buena gestión internacional, que propició la consolidación de tratados de libre comercio de Colombia con el resto del mundo (Boyano, 2013)

En contraste del dinamismo comercial Colombia presenta un desempeño logístico muy distante de ser competitivo. Colombia se ha caracterizado por un pobre desempeño logístico a continuación se pasa a corroborar lo anterior.

### Gráfica 1

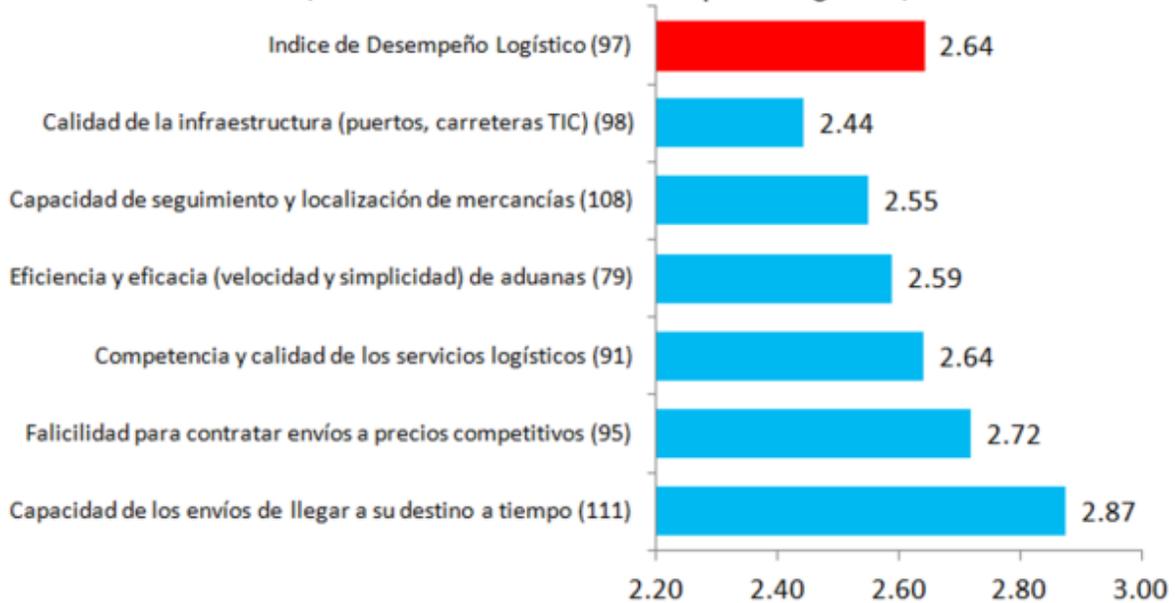


Documento recuperado el 10 de julio de 2015 en <http://www.compite.com.co/site/2014/06/05/drastica-caida-de-colombia-en-materia-logistica/>

Se observa que Colombia ha seguido desmejorando su Índice de Desempeño Logístico, pasando del puesto 62 al 97 e los últimos cinco años. Para evidenciar en qué aspectos ha mejorado se presenta la siguiente Gráfica:

Bogotá, 17, 18 y 19 de septiembre de 2015

**Gráfico 2, Colombia: Índice de Desempeño Logístico, 2014**



Documento recuperado el 10 de julio de 2015 en <http://www.compite.com.co/site/2014/06/05/drastica-caida-de-colombia-en-materia-logistica/>

Se evidencia que el índice más bajo es el de calidad de infraestructura con 2.44, siendo una pésima valoración dada la incursión de Colombia en el concierto mundial en materia de comercio exterior. Y con un puntaje de 2.64 en el año 2014 llegando al puesto 97 entre 160 países.

Mientras que los países mejor evaluados según IDL son:

Singapur con 4.0

Países bajos con 4.05

Bogotá, 17, 18 y 19 de septiembre de 2015

Reino Unido con 4.04

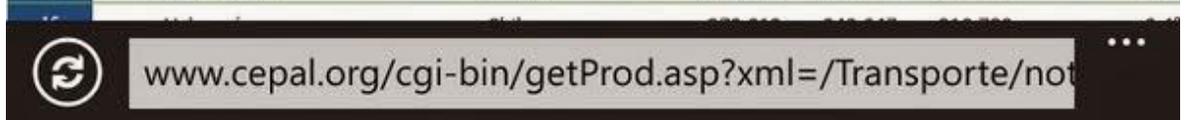
### Referentes o fundamentos del proyecto son:

Según cifras del Latin American Logistics Center el costo logístico con respecto al PIB de países desarrollados es en promedio del 8,5% comparado con países latinoamericanos donde puede ser del 19% en promedio.

Para el caso de Colombia el costo logístico puede pasar del 20% en algunas regiones del país, donde esta “macro logística” no ayuda a mejorar los niveles de rentabilidad y competitividad de los sectores económicos de la región, al contrario, desmejora las condiciones de estos factores. (Hernández, 2015).

### Gráfica 3 Principales Puertos de Latinoamérica

Ranking	Puerto/Port	País/Country	2011 (TEU)	2012 (TEU)	2013 (TEU)	Variación/change
1	Colón	Panamá	3,371,714	3,518,672	3,356,060	-4.6%
2	Santos	Brasil	2,985,922	2,961,426	3,221,348	8.8%
3	Balboa	Panamá	3,232,265	3,304,599	3,187,387	-3.5%
4	Manzanillo	México	1,762,508	1,992,176	2,136,157	7.2%
5	Cartagena	Colombia	1,853,342	2,205,948	1,987,864	-9.9%
6	Callao	Perú	1,616,165	1,817,663	1,856,020	2.1%
7	Buenos Aires	Argentina	1,851,687	1,656,428	1,784,800	7.7%
8	Kingston	Jamaica	1,756,832	1,855,425	1,703,949	-8.2%
9	Guayaquil	Ecuador	1,405,762	1,448,687	1,517,910	4.8%
10	Freeport	Bahamas	1,116,000	1,202,000	1,500,000	24.8%
11	San Juan	Puerto Rico	1,484,595	1,423,192	1,423,192	0.0%
12	San Antonio	Chile	928,432	1,069,271	1,196,844	11.9%
13	Caucedo	Republica Dominicana	993,561	1,153,787	1,083,208	-6.1%
14	Limón-Moin	Costa Rica	901,330	1,045,215	1,053,734	0.8%
15	Lázaro Cárdenas	México	953,497	1,242,777	1,051,183	-15.4%



Documento recuperado el 10 de julio de 2015 en [www.cepal.org](http://www.cepal.org)

En Colombia el 72% de la carga se mueve vía terrestre y casi el 90% de las exportaciones se concentran en carbón y petróleo. Es por esto que se debe



*Bogotá, 17, 18 y 19 de septiembre de 2015*

propender por un transporte multimodal que potencie la exportación de otros bienes diferentes a los minero-energéticos. (Legiscomex, 2014)

Carbaugh (citado por Boyano, Salazar y Coneo, 2014) el comercio internacional ha crecido debido a los desarrollos históricos de los acuerdos comerciales, unidos al cambio que se presentó en la tecnología que trajo consigo el crecimiento del transporte, las telecomunicaciones y servicios y además trajo la liberación del comercio y la inversión.

Colombia a pesar de haber iniciado la Apertura Económica en la Administración Gaviria, no se encontraba preparado para el movimiento del sector externo en lo relacionado con la infraestructura portuaria. Veinte años después los puertos batieron records en movimiento portuario, SPRC ha adquirido grúas pórtico que le permitirán movilizar más de 1,2 millones de contenedores, unida a Contecar.

No obstante las vías terrestres están muy precarias y se necesitan con mayor capacidad de descongestionar y menor tiempo para movilizar las mercancías, es por eso que desde la Administración Santos 2010-2014 y 2014- 2018. y su Plan de Desarrollo de las locomotoras, se está incluyendo la modernización de la infraestructura. Vial, fluvial y aérea.

Donde se ubican las empresas es muy importante lo corrobora (Mayorga, 2008) referenciando a Krugman dice que las variables espaciales relativas asociadas a la localización de la producción, los flujos comerciales y los aspectos socio políticos de desarrollo son determinantes para que una región desarrolle ventajas competitivas a partir de su ventaja comparativas.

Las dinámicas de la gestión internacional y los cambios en materia de límites territoriales para algunos países han permitido que se genere Mercados o Zonas Comunes para dinamizar sus mercados y crecer en cuanto a la demanda de bienes y servicios (Martínez, 2008)



*Bogotá, 17, 18 y 19 de septiembre de 2015*

Corroborando lo anterior la dimensión espacial surge como referendo de la globalización, como la descripción de las nuevas estructuras geográficas, como resultado de un mundo sin fronteras geográficas. (Obrien, 1979)

En cuanto al problema de la Macro logística Hoy por hoy, en los países latinoamericanos y más aún en Colombia, tienen múltiples barreras para ser más competitivos en un mundo cada vez más globalizado, según son las deficiencias en la considerada “macro logística”. Esta basa sus cimientos en qué tan fuerte es cada país en términos de infraestructura de puertos, aeropuertos, carreteras, vías férreas, seguridad, costos de combustibles, entre otros aspectos. (Protagonista, 2014)

El Plan de Desarrollo Económico de la administración Santos, trata como uno de sus pilares la locomotora de infraestructura y del transporte. La identificación de la infraestructura de transporte como locomotora estratégica de crecimiento es un reflejo de nuestra obligación y deuda con la población y el sector productivo de unir el territorio y llevar, con mayor seguridad, prontitud y a menores costos, los productos y las ideas de los colombianos al resto del país y al mundo. Si bien en los últimos años se dieron algunos avances en la construcción de obras de infraestructura, en este campo todavía enfrentamos un rezago considerable frente a nuestros competidores internacionales. (PND, 2010-2014)

**Ante el mal Índice de Desempeño Logístico y con miras a mejorar el flujo vehicular, fluvial y aéreo, se llevarán y están llevando a cabo las siguientes obras:**

**Tabla 2**

NOMBRE	MONTO DE INVERSION	LONGITUD O AREA	TIEMPO DE DURACION	ATRIBUTOS
--------	--------------------	-----------------	--------------------	-----------



Bogotá, 17, 18 y 19 de septiembre de 2015

Autopista de las Américas	\$8.5 billones	2.200 Km	2024	Una vía que conectará la Costa Caribe con Venezuela y Panamá
Ruta del Sol	U\$D 260 millones	1.077 Km	2018	Una vía que conectará 9 Departamentos mineros de Colombia
Recuperación Río Magdalena	\$2.5 billones	908 Km	2029	Una vía que conectará Barranquilla con Barrancabermeja
Aeropuerto Internacional Palonegro y Simón Bolívar	\$140.000 millones y 109.500 millones		2018	Movilidad por más de 2.5 millones de pasajeros anuales.
Concesión Pacíficos 1, 2 y 3	\$13.4 Billones	1.089Km	2020	Una vía que conectará Antioquia, Valle del Cauca, Eje cafetero, Ríos Magdalena y Cauca y Puerto de Buenaventura.
Metro de Bogotá	\$15 billones	26.5 Km	2021	Metro subterráneo que mejorará la movilidad en Bogotá



Bogotá, 17, 18 y 19 de septiembre de 2015

				Kms/hra. que une a Portal las Américas y Calle 127 con Cra. 9
Corredor Vial Bogotá Buenaventura	USD 653.192.000	520 Km	2016	Doble calzada mejorará flujo vehicular y movimiento de mercancías
Doble calzada Bogotá-Villavicencio	1.8 billones	ND	2017	Construcción de 18 túneles entre El Tablón y Chijará.
Vial al Mar Cartagena-Barranquilla.	\$960.000 millones	146.7 Km	2019	Incluye Circunvalar de la Prosperidad
Aeropuerto Ernesto Cortizoz		15.740Metros cuadrados		

.Tomado de Revista de Logística, RL 2015

**La autopista de las Américas** unirá a los países de Panamá, y Venezuela con la Costa Caribe y si se une el programa de Ferrocarriles Nacionales que se piensa realizar integrando las ciudades de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena el dinamismo será mayor para el Caribe y Colombia.



*Bogotá, 17, 18 y 19 de septiembre de 2015*

**La recuperación del río Magdalena** permitirá reducir los costos y por ende los fletes haciendo que la mercancía pesada llegue en zonas navegables del Río hasta el Caribe en Bocas de Ceniza

**Concesión Pacíficos 1, 2 y 3** considerado un macro proyecto para la Zona Andina al unir los departamentos de Antioquia, Valle del Cauca, Eje cafetero, Ríos Magdalena y Cauca y Puerto de Buenaventura, siendo el Puerto de Buenaventura uno de los que más carga suelta mueve en Colombia y alimenta las principales ciudades del pacífico colombiano, y el eje cafetero que también moverá el grano y otros productos agrícolas

**Corredor vial Bogotá. Buenaventura** al diseñar la doble calzada entre mejorará flujo vehicular entre el Puerto y la ciudad capital de Colombia siendo otra despesa para la principal ciudad de Colombia y la de mayor número de habitantes y movimiento de mercancías

De la Tabla anterior se destaca el deseo del gobierno Santos de invertir en la navegabilidad del río Magdalena debido a su competitividad en cuanto a los fletes que se pagan vía terrestre, la recuperación será desde Barranquilla a Barrancabermeja 652 kilómetros, desde Puerto Salgar a Barrancabermeja 256 kilómetros y unirá a 43 puertos por el Río, el proyecto demandará la construcción de los puertos Impala en Barrancabermeja, Andalucía en Gamarra y Novo Porto en Barranquilla, de igual manera demandará ampliar la infraestructura de Bocas de Ceniza y Aguas Profundas de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla; se aspiran movilizar 10 millones de toneladas/año (Semana, 2015).

**El túnel de la Línea** será el proyecto más ambicioso construido en Colombia, la firma Carlos Guillermo Collins Espeleta y otros pequeños contratistas que conforman **Segundo Centenario** son los responsables, ante tantos imprevistos, han podido seguir con el proyecto y ya está al menos atravesado el túnel en su totalidad. Dicho proyecto incluirá 23 puentes, 19 túneles y el gran túnel principal, fue fijado en 629.000 millones de pesos, pero se le hicieron unas correcciones respecto



*Bogotá, 17, 18 y 19 de septiembre de 2015*

al material lo que generó un sobre costo que supera al billón de pesos. Es una de las mejores obras de ingeniería en Latinoamérica, dada su altura sobre el nivel del mar y extensión.

La inversión para la modernización y recuperación de la infraestructura traerá como resultados:

1 Mayor flujo vehicular por vía terrestre satisfaciendo la demanda de bienes de países con acuerdos comerciales, ampliando la competitividad con los países vecinos

2 Mayor movilización de carga vía aérea, ya que los aeropuertos se modernizan para el movimiento de mercancía de acuerdo a las inversiones que se viene realizando

3 Repotencializar el transporte multimodal ya que no solo se utiliza el transporte aéreo, también el fluvial y se incursiona de manera más competitiva

4 Mayor conectividad con el sector externo.

### **Bibliografía**

Boyano, Jerez y Villalba (2013) La Gestión Internacional de Colombia en el nuevo orden mundial Revista Cultural Universidad Libre.

Boyan T,O, Salazar, L Coneo A (2014) Marcha del crecimiento económico y la Gestión empresarial y comercial de Colombia en el ocaso del siglo XX y el labor del siglo XXI. Revista Gerencia Libre. Universidad Libre.

Carbough R. (2009) Economía Internacional. 12 ed. ISBN 10-607-481-035-6

Estatuto portuario Ley 1ª de 1991. Documento recuperado el en [http://juriiscol.anrep.gov.co/contenidosd1.Normas/Leyes 1991/ley\\_1:\\_1991](http://juriiscol.anrep.gov.co/contenidosd1.Normas/Leyes 1991/ley_1:_1991)

Mayorga, J Z, (2008) Paul Krugman y el nuevo comercio internacional, Criterio Libre Bogotá. ISSN 1900-0642



*Bogotá, 17, 18 y 19 de septiembre de 2015*

Porter, M (1980) Ventajas Genéricas para la competitividad.

Revista Logístico (2015) ISSN 2011-3102. Edición 28

Revista Semana (2015) En Recuperando el Magdalena.

Viloria, J (2000) De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: los puertos del Caribe colombiano, 1990-1999. Banco de la Republica N 16.

#### TEXTOS ELECTRONICOS

Cepal (2011) Documento recuperado el día 10 de mayo de 2015 en <http://www.cepal.org/es/comunicados/desarrollo-de-america-latina-y-el-caribe-requiere-politicas-integradas-de>

Corpoturismo. Documento recuperado el 20 de noviembre de 2014 en [file:///C:/Users/Equiposala35/Downloads/Corpoturismo Sitcar Indicadores Turismo o a septiembre de 2014.pdf](file:///C:/Users/Equiposala35/Downloads/Corpoturismo%20Sitcar%20Indicadores%20Turismo%20a%20septiembre%20de%202014.pdf)

<http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2013/delegada%20puertos/movimiento%20de%20carga/mensual/Octubre.pdf>

Documento recuperado el 20 de Octubre de 2014 en [http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/M/multimodalismo-realidad-colombia-congreso-fitac-2014-actualizacion-legiscomex/multimodalismo-realidad-colombia-congreso-fitac-2014-actualizacion-legiscomex.asp?Id\\_Subtema=196&DivMenuAnterior=Menu1&DivSubMenuAnterior=Menu1&DivMenu=Menu1&DivSubMenu=Menu1](http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/M/multimodalismo-realidad-colombia-congreso-fitac-2014-actualizacion-legiscomex/multimodalismo-realidad-colombia-congreso-fitac-2014-actualizacion-legiscomex.asp?Id_Subtema=196&DivMenuAnterior=Menu1&DivSubMenuAnterior=Menu1&DivMenu=Menu1&DivSubMenu=Menu1)

Documento recuperado el día 15 de octubre de 2014 en <http://www.compas.com.co/instalaciones/terminalcartagena.aspx>

El Nuevo Diario (20139) Documento recuperado el 15 de mayo de 2015 en <http://www.elnuevodiario.com.ni/economia/282433-mayor-puerto-latinoamerica-problemas-logisticos>



*Bogotá, 17, 18 y 19 de septiembre de 2015*

Revista Protagonista (2014) Documento recuperado el día 1 de mayo de 2015  
en [http://www.issuu.com/todologistica/docs/revista\\_protagonista\\_num16](http://www.issuu.com/todologistica/docs/revista_protagonista_num16)

WB (2014) Documento recuperado el 1o de julio de 2014  
en <http://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ>

Hernández (2015) Documento recuperado el 5 de julio de 2015 en  
<http://www.revistadelogistica.com/La-logistica-de-la-cadena-de-abastecimiento-un-desafio-gerencial-del-siglo-XXI.asp>