

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

PRESENTADO POR :  
TEOFILO OMAR BOYANO  
LIBNNY F. 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 Colombia viene presentando falta de articulación institucional, unido a deficiencias en la calidad y el mantenimiento de las obras, ineficiencias en la regulación de transporte, baja participación del sector privado en la financiación de los proyectos y falta de articulación multimodal.

Por lo de continuar de esa manera el país 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.

# SITUACIÓN ACTUAL DE COLOMBIA EN MATERIA COMERCIAL

## TABLA 1

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)

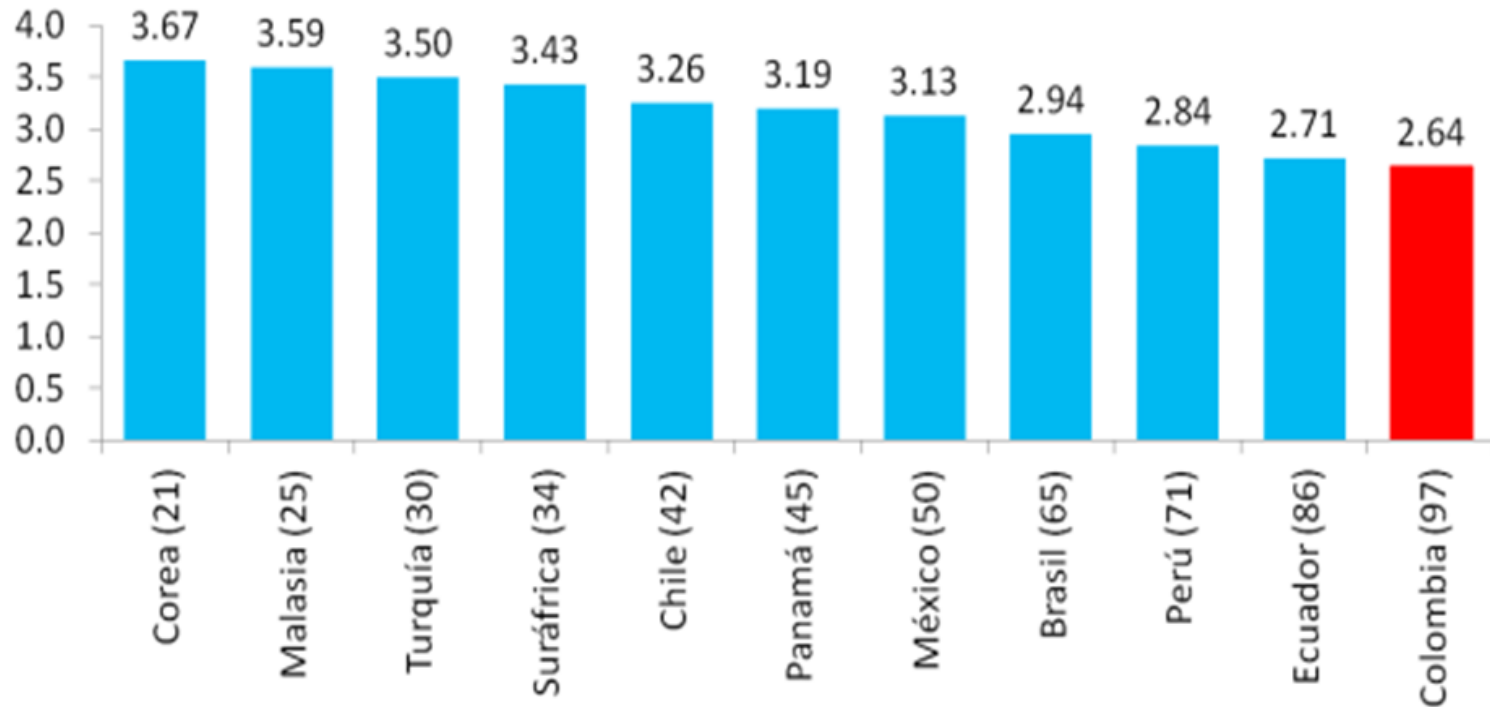
Boyano, Jerez y Villalba Revista Cultural (2013)

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 productos más exportados están la cerámica, arcilla 2 y piedra (US\$169,2 millones); plástico y caucho (US\$57,3 millones), y cemento (US\$27,9 millones). 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.

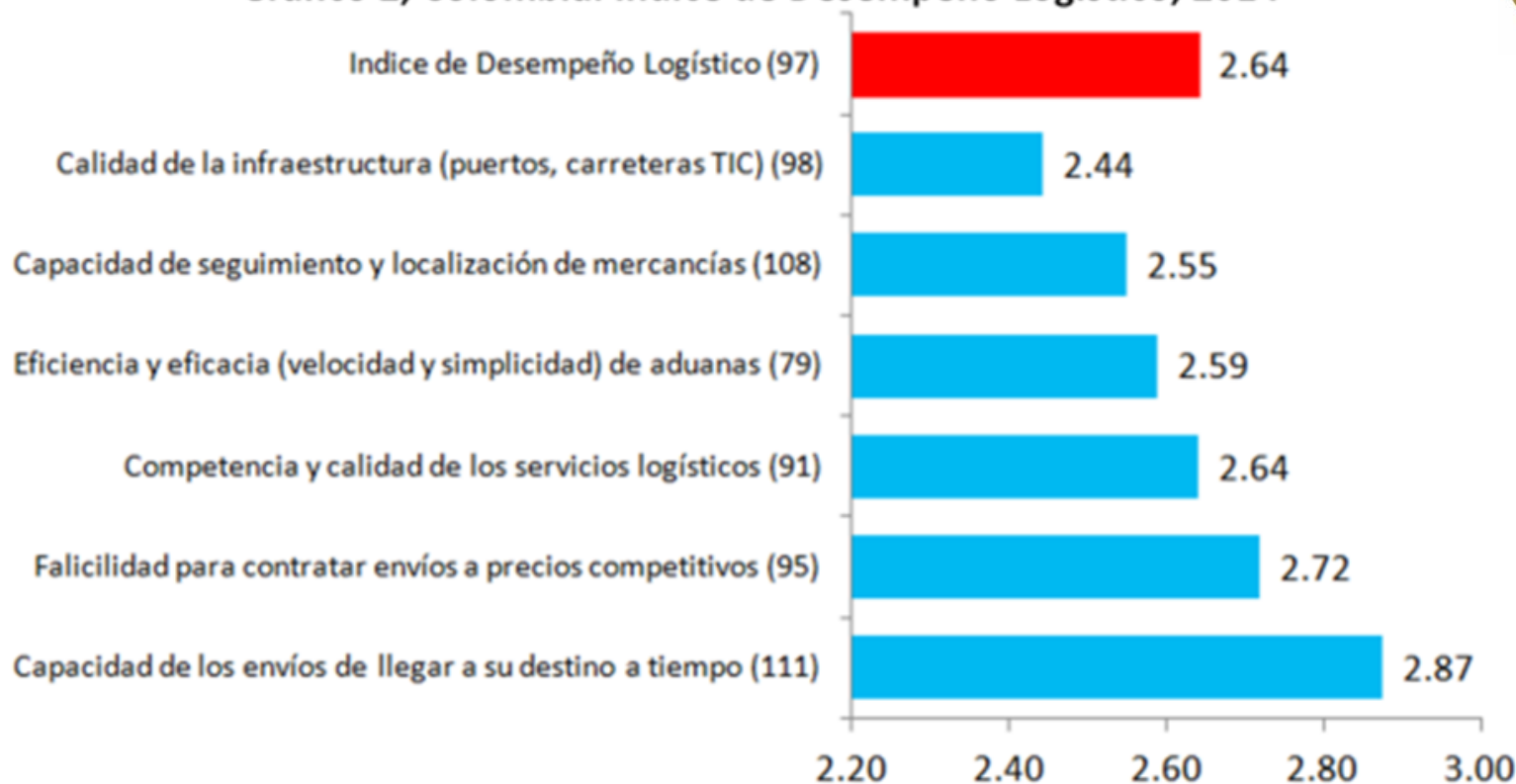
# GRÁFICA 1

Índice de Desempeño Logístico, Banco Mundial 2014  
(160 países)



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

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



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



# 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

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%



[www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/not](http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/not)

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 por modo carretero y casi el 90% de las exportaciones se concentran en carbón y petróleo. Es por esto que se debe 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.

El país a pesar de haber iniciado la Apertura Económica en la Administración Gaviria, el país no estaba y no está preparado en infraestructura logística portuaria. Por ese desde la Administración Santos 2010-2014 y 2014- 2018. y su Plan de Desarrollo de las locomotoras, se incluye 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.

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
Autopista de las Américas	\$8.5 billones	2.200 Km	2024	Une Costa Caribe con Venezuela y Panamá
Ruta del Sol	USD 260 millones	1.077 Km	2018	Une 9 Departamentos mineros de Colombia
Recuperación Rio Magdalena	\$2.5 billones	908 Km	2029	Unirá 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	Une 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 movilidad 35.5 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



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).



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 Re potencializar 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
- Porter, M (1980) Ventajas Genéricas para la competitividad.
- Revista Logístico (2015) ISSN 2011-3102. Edición 28
- Revista Semana (2015) En Recuperando el Magdalena.
- Vilorio, J (2000) De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: los puertos del Caribe colombiano, 1990-1999. Banco de la Republica N 16.

# TEXTOS ELECTRÓNICOS

- 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\\_a\\_septiembre\\_de\\_2014.pdf](file:///C:/Users/Equiposala35/Downloads/Corpoturismo_Sitcar_Indicadores_Turismo_a_septiembre_de_2014.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 (2013) Documento recuperado el 15 de mayo de 2015 en <http://www.elnuevodiario.com.ni/economia/282433-mayor-puerto-latinoamerica-problemas-logisticos>



Gracias

