

# TRANSPORTE

*Por: Ernesto Cajiao Gómez. Universidad de San Buenaventura Cali*

*Imagen: Colombia Competitiva. Por: Jairo Munard Diaz*

## UNA MIRADA A LOS INDICADORES DE COMPETITIVIDAD EN COLOMBIA

**A**NTECEDENTES.

“Colombia se ha propuesto entrar decididamente y con una mayor participación en el comercio globalizado, para lo cual se propone mejorar su competitividad a través de un plan coherente e integral de política pública dirigido a producir más y mejor de lo bueno, hacia una transformación productiva con el desarrollo de sectores con potencial de clase mundial y con una economía formalizada que elimine las barreras a la competencia y a la inversión<sup>1</sup>”.

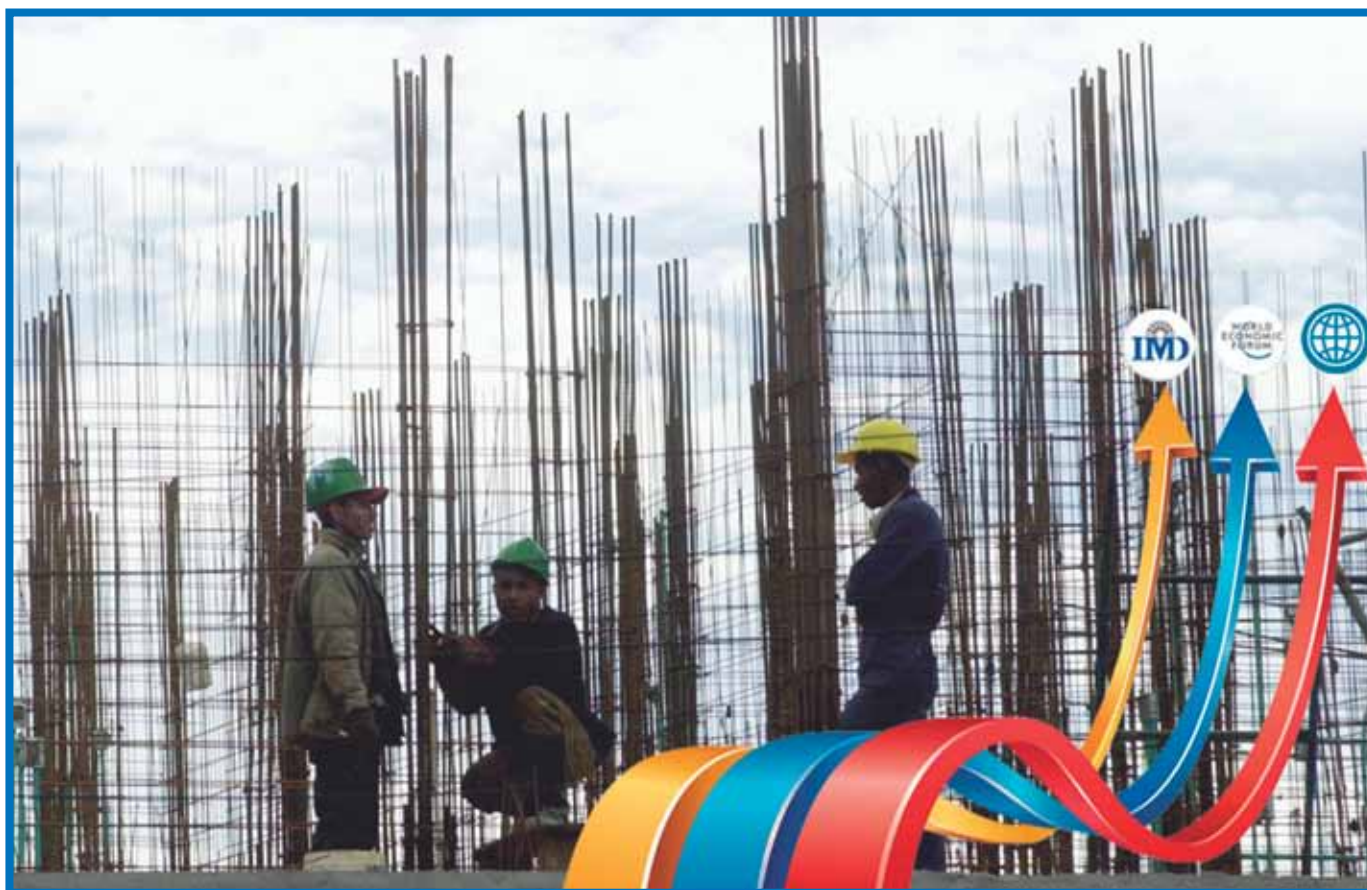
En el mismo documento destaca el Doctor Peñaloza que “el desarrollo de capital físico en infraestructura de transporte, se constituye como una de las estrategias del Gobierno Nacional para el desarrollo de la actividad económica, y el crecimiento generalizado de la productividad y la competitividad del país”. En el año 2008 el Gobierno Nacional mediante el documento Conpes N° 3527 puso en marcha la Política Nacional de Competitividad y formuló la Visión al año 2032 que se condensa así:

“En el año 2032 Colombia será uno de los 3 países más competitivos de América Latina, con una economía caracterizada por un elevado nivel de ingreso por persona equivalente al de un país de ingresos medios altos (US\$18.000) y una economía exporta-

dora de bienes y servicios de alto valor agregado e innovación (60% de las exportaciones). Será un país con un ambiente de negocios que incentive la inversión local y extranjera (equivalente al 30% del PIB), una nación que propicia la convergencia regional y un país con mejores oportunidades de empleo formal (60%) con una elevada calidad de vida y con menores niveles de pobreza (< 15%)”.

Con el Decreto 2828 de 2006 y el Conpes 3439 de 2006 se establecieron los parámetros para la organización del Sistema Nacional de Competitividad (SNC) y en su interior se creó la Comisión Nacional de Competitividad, como un espacio para diseñar las políticas de competitividad. La logística y el transporte se definieron como uno de los ejes de apoyo dentro del SNC, dado su rol fundamental en el proceso de intercambio comercial, para lo cual se conformó el Comité para la Facilitación de la Logística del Comercio y el Transporte Comifal<sup>2</sup>.

Pero el país no sacaría nada poniendo en marcha estas medidas si no se acompaña con un mecanismo de medición de su desempeño en las diferentes áreas del desarrollo y mejor aún, si no se compara con otros países bajo el mismo modelo de medición y de indicadores para evaluar sus niveles de mejoramiento o deterioro. Un primer ejercicio de comparación



**Imagen:** El Doing Business del Banco Mundial (BM) destacó a Colombia en un caso de estudio por las reformas que ha venido haciendo. Han sido 25 las que ha implementado en los últimos 8 años, mientras que otros países como Surinam no han hecho una.

**Tomado de:** <http://www.larepublica.co/competitividad/colombia-se-estanca-en-competitividad>

se realizó en septiembre de 2009 cuando salieron a la luz pública internacional el Índice Global de Competitividad del Foro Económico Mundial y el estudio sobre facilidad para hacer negocios del Banco Mundial (Doing Business).

Un análisis de estos dos documentos y su impacto en los indicadores de Colombia fue desarrollado por el Departamento Nacional de Planeación<sup>3</sup> en el cual muestra que bajo la mirada del Banco Mundial, la facilidad del país para hacer negocios (Doing Business) mejoró notoriamente entre el año 2007 cuando ocupó el puesto 66 entre 178 países y el año 2009 en el que ocupó el puesto 37 entre 183 países, ubicándose en el primer puesto entre los países latinoamericanos.

Por otra parte, desde el punto de vista del Foro Económico Mundial, en el 2007 Colombia ocupó el puesto 69 entre 131 países mientras que en el 2009

ocupó la misma posición pero entre 133 países, quedando en el séptimo puesto entre los países latinoamericanos evaluados.

#### MODALIDADES DE DESEMPEÑO GLOBAL

Conocidos los antecedentes, es interesante profundizar en la forma como se está evaluando el desempeño de los países con diferentes enfoques Macro cuando por ejemplo, se calculan los costos logísticos como porcentaje del Producto Interno Bruto de un país, o Micro, cuando se analiza el desempeño logístico basado en encuestas a firmas o empresas, como los que realiza el Centro Logístico Latinoamericano del Instituto Tecnológico de la Universidad de Georgia y finalmente de Percepción cuando se realiza con base en encuestas a expertos y actores cualificados, en temas relacionados con la infraestructura para el comercio exterior, la logística y el transporte, para ser más concretos con los aspectos de interés de esta Revista.

Comencemos por el Reporte Global de Competitividad (RGC) con su principal indicador, el Índice Global de Competitividad (IGC)<sup>4</sup> que otorga una calificación a los países objeto del estudio en términos de su competitividad bajo parámetros establecidos en el 2007 con 114 variables, de ellas 34 cuantitativas y 80 cualitativas obtenidas por medio de encuestas de Opinión Ejecutiva realizadas por instituciones pares del FEM alrededor del mundo. Colombia mejoró al pasar de 4,19 a 4,23 en la calificación general (de una escala entre 1 la peor y 7, la mejor calificación). Con esta calificación el país se ubicó en el puesto 66 entre 144 economías, mientras que el año anterior el país había ocupado la posición 69 entre 148 países.

Analizando los subíndices que constituyen la calificación general se observa que el Pilar de Infraestructura mejoró pasando del puesto 92 al 84 con un puntaje que asciende de 3.5 a 3.7, como resultado de

la gran inversión que viene realizando el Gobierno Nacional en las obras de Infraestructura de cuarta generación 4G. En contraste se observa que el Pilar de Salud y de Educación Primaria desmejoró en sus indicadores pasando de una calificación de 5.3 a 5.2, descendiendo de la posición 98 a la 105.

En cuanto a los factores que mejoran la eficiencia se observa que el Pilar Educación Superior y Capacitación aunque mejoró ligeramente en la calificación pasando de 4.3 a 4.4 descendió nueve casillas. Por otro lado los Pilares Eficiencia del Mercado de Bienes y Desarrollo del Mercado Financiero bajaron siete puestos cada uno. Mientras tanto el Pilar Preparación Tecnológica mejoró notoriamente pasando del puesto 87 al 68 con lo cual muestra una mayor percepción de los empresarios por el grado de disponibilidad de Tecnología de punta y un avance en el uso de las TIC's en el país.



**Imagen:** Sistema Administrativo Nacional de Competitividad. La logística es entendida, entonces, como “la manipulación de bienes y servicios que requieren o producen las empresas o los consumidores finales, mediante las funciones de transporte, almacenaje, aprovisionamiento y/o distribución de mercancías”. La logística abarca, además del transporte de mercancías, la planificación y organización de la carga en toda la cadena de valor. **Tomado de:** [http://www.revistadelogistica.com/n5\\_nacion\\_competitiva.asp](http://www.revistadelogistica.com/n5_nacion_competitiva.asp)

En el subíndice de Innovación y Sofisticación la calificación ascendió de 3.61 a 3.65 ascendiendo de la posición 69 a la 64, donde el primero de los factores desciende cuatro casillas mientras el segundo Sofisticación de Negocios, asciende un puesto.

En cuanto a la posición de Colombia frente a sus vecinos de América Latina, se mantiene en el séptimo puesto con la posición 66 detrás de Chile, Panamá, Costa Rica, Brasil, México y Perú.<sup>5</sup>

### EL ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO

Pasando a un nivel más específico analicemos el desempeño que ha tenido Colombia en los tres informes producidos en los años 2007, 2010 y 2014 por el Banco Mundial<sup>6</sup> con el apoyo de la Escuela de Economía de Turku (Finlandia) que se refleja en los informes del Índice de Desempeño Logístico LPI para seis variables tal como se resume en el cuadro adjunto.

En efecto, se consideraron seis factores para analizar (en el 2007 incluyeron un séptimo factor: Costos Logísticos Internos que fue eliminado en los siguientes informes).



**Imagen:** ANC. La Agenda Nacional de Competitividad es un plan de vuelo con acciones concretas de corto, mediano y largo plazo que permiten acelerar la productividad del país e impulsan un crecimiento sostenido por encima del seis por ciento. **Tomado de:** <http://www.compite.com.co/site/2013/01/01/agenda-nacional-de-competitividad/>

El cuadro resumen que se muestra abajo destaca en el primer renglón la posición del Colombia y su calificación general en el Ranking mundial que ha oscilado entre los puestos 82 en el 2007, ascendió al 72 en el 2010 pero paradójicamente descendió a la posición 97 en el 2014, cuando se esperaba continuar mejorando con la tendencia que traía. Analizando individualmente los factores que contribuyen a esta calificación tenemos.

\* El factor Eficiencia en los procesos aduaneros tiene un comportamiento que inicia en la posición 116 en el informe del 2007 explicable por los problemas y limitaciones conocidas en los trámites aduaneros antes de poner en marcha los mecanismos informáticos del programa MUISCA. Para el año 2010 asciende sorprendentemente a la posición 66 pero en el 2014 pierde posiciones quedando en el puesto 79. Este brusco cambio no es fácil de explicar, pues era de esperar que los procesos aduaneros siguieran mejorando como es la opinión general de los usuarios, en particular con el mejoramiento de las TICs aplicadas a los procesos de Comercio Exterior con la puesta en marcha de la VUCE, Ventanilla Única de Comercio Exterior, cuya operación es reconocida en el ámbito latinoamericano como la más avanzada. En adición se reconoce que se inició la integración de otros eslabones como el comercio sin papel, la interoperabilidad y la certificación de origen digital. Recientemente (Diciembre de 2014) salió el Decreto 2155 que establece el compromiso en puertos y aeropuertos de instalar en el presente año 2015 mecanismos de inspección no intrusiva. (Scanners). En resumen no parece lógico que la opinión de los expertos consultados sobre el avance de los procesos aduaneros, los califiquen negativamente o como un retroceso en lugar de un avance.

\* El factor Calidad de la Infraestructura que en los indicadores del Reporte Global de Competitividad muestra una mejora de 8 puestos seguramente en reconocimiento de los esfuerzos del gobierno por las inversiones en proyectos de 4G, en el presente ejercicio del LPI muestra de manera consistente un ascenso en los indicadores del 2007 al 2010 de 23 posiciones aumentando la calificación del factor de 2.28 a 2.58, pero para el lapso 2010-2014 vuelve a registrar un descenso de 36 puestos, indicando con ello un



**Imagen:** Colombia; retos y avances en el nivel de competitividad frente a la región. **Tomado de:** <http://uniendodistancias.unadzsurlab.com/es/index.php/academia-al-dia/78-colombia-retos-y-avances-en-el-nivel-de-competitividad-frente-a-la-region>.

bajón en los esfuerzos del Gobierno por mejorar la infraestructura para el transporte, lo cual riñe con la verdad pues no se tiene evidencia de un cambio en las políticas de infraestructura ni en la reducción del presupuesto nacional para alimentar las mencionadas obras. Entonces, ¿qué pasó? ¿Cambiaron las reglas de juego para evaluar el factor? ¿O cambiaron a los expertos que evaluaban los elementos constituyentes del factor? ¿O cambiaron los criterios para evaluar frente a los usados en las dos mediciones y encuestas anteriores? ¿O la suma de las tres? He aquí un tema de controversia que bien vale la pena una averiguación con el Consejo privado de Competitividad.

\* En lo que respecta al siguiente factor Facilidad de embarques a precios competitivos, el comportamiento de los tres indicadores no tiene el comportamiento parecido al analizado anteriormente. En efecto desmejora ostensiblemente en los períodos entre los niveles de 75 a 112 ( lo cual de por sí sorprende) y mejora entre este último y el año 2014, pasando de la posición 112 a la 95. En este caso se reconoce al menos una mejora, aunque no se encuentra tan justificado que se haya llegado a la posición 112 en solo dos años cuando no se encuentran soportes que indiquen una reducción en la calidad de este servicio.

COLOMBIA EN LOS ÍNDICES DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO						
FACTORES	LPI	2007	LPI	2010	PTO	2014
	PTO	CAL	PTO	CAL	PTO	CAL
RANKING DE COLOMBIA	82	2.5	72	2.77	97	2.64
EFICIENCIA PROCESOS ADUANEROS	116	2.1	66	2.5	79	2.59
CALIDAD INFRAESTRUCTURA	85	2.28	62	2.58	98	2.44
FACILIDAD EMBARQUES A PRECIOS COMPETITIVOS	75	2.61	112	2.54	95	2.72
COMPETENCIA Y CALIDAD SERVICIOS LOGÍSTICOS	86	2.44	61	2.75	91	2.64
HABILIDAD PARA MANTENER TRAZABILIDAD	71	2.63	82	2.75	108	2.55
ENTREGA DE EMBARQUES A TIEMPO	86	2.94	64	3.25	111	2.87

**Tabla:** Colombia en los índices de desempeño logístico. **Fuente:** Ernesto Cajiao Gómez\*

\* En cuanto al factor Competencia y Calidad de los servicios logísticos, el país pasa de alcanzar una posición de 86 en el 2007 a la posición 61 en el 2010 mostrando una respetable mejora en el lapso. Luego se descubre que para el 2014 es calificado con la posición 91 lo que representa un retroceso muy marcado que no ofrece explicación muy razonable.

\* En cuanto al factor Habilidad para mantener la trazabilidad, es decir el seguimiento a todo el proceso de la cadena de suministros los resultados mostraron un deterioro gradual en las tres mediciones, al pasar de la posición 71 a la 82 y de ésta a la 108, lo cual va en contravía con el empleo avanzado de las tecnologías de la información y las comunicaciones, reconocido en varios frentes del conocimiento.

\* El factor de evaluación final Entrega de embarques a tiempo nos muestra una evolución atípica también similar a la de otros factores comenzando con la posición 86 en el 2007 para alcanzar la posición 64 en el 2010 lo que significa una mejora sustancial en la entrega de los embarques oportunamente en los puertos, en épocas como la reciente en que las operaciones portuarias son más eficientes en términos de tiempos y movimientos y sincronización de actividades. Pero la siguiente calificación tomada para el 2014 con la posición 111 nos muestra un enorme deterioro del proceso de entrega de las mercancías

que no se ve justificado en estadísticas ni reportes de la Superintendencia de puertos ni en las Sociedades Portuarias existentes.

Este sencillo ejercicio nos lleva a presentar algunos interrogantes a las autoridades portuarias y marítimas, a las navieras, a los operadores logísticos y portuarios, a las Sociedades Portuarias que operan con cargas de comercio exterior y por supuesto, a los dueños de la carga que se supone son los que manipulan y entregan la carga en el sitio y hora indicados. Entre ellos quisieramos mencionar los siguientes:

¿Se mantienen las reglas de juego para evaluar los factores?

¿Se mantienen las instituciones pares del Banco Mundial que evalúan los factores cada vez que se prepara un informe del LPI y los mismos expertos que realizan las indagaciones bajo los mismos criterios?

## CONCLUSIONES

A manera de conclusiones de los diversos mecanismos que permiten evaluar el desempeño de los países para medir su productividad y su competitividad, tenemos las siguientes para Colombia:

\* El desempeño logístico de las empresas más pequeñas es más pobre que el de las grandes

\* El desempeño por países no es homogéneo: no coinciden en sus políticas, ni por regiones, ni por



**Imagen:** Colombia competitiva. **Por:** Jairo Munard Diaz

tipo de empresa, ni por posición de sus puertos, ni por regulaciones internas, lo cual complica la coherencia de los criterios de medición.

- \* Hay diversos enfoques de evaluación de desempeño: macro, micro y percepción
- \* Es muy difícil de medir pues incluye varias disciplinas (infraestructura, facilitación, aduanas) y modelos de medición
- \* Los indicadores globales son algo imprecisos pues miden sobre bases de datos inciertas, con volúmenes de muestreo reducido, con base en algunos supuestos
- \* Se reconoce una brecha inmensa entre el desempeño de países desarrollados y de aquellos en desarrollo
- \* El desarrollo de operadores logísticos tiene mucho por mejorar
- \* Colombia sigue muy rezagada en los indicadores de desempeño logístico- LPI
- \* Ha mejorado en los índices del Doing Business notoriamente
- \* No se ve cohesión entre las políticas gubernamentales y el sector privado para aumentar las APP's en proyectos logísticos
- \* Deficiente coordinación institucional para desarrollar proyectos que tienen propósitos comunes. caso clusters logísticos
- \* Imperioso organizar jurídicamente las comunidades portuarias y logísticas en clusters o cadenas de valor para acceder a créditos, cooperación internacional o formular proyectos
- \* Débil integración de los actores al interior de la cadena de suministro
- \* Ha mejorado el marco institucional pero falta mayor compromiso de la Superintendencia Delegada para puertos con los usuarios
- \* Insistir en atraer la industria a los Puertos para reducir costos logísticos

## RECOMENDACIONES

Se recomienda integrarse paulatinamente en la figura del Cluster, reconocido en el entorno bajo la mirada de las Alianzas Público Privadas, con esquemas de buenas prácticas administrativas, el empleo intensivo de proyectos financieros y de Cooperación nacional e internacional.

### Referencias Bibliográficas

- <sup>1</sup> PEÑALOZA César Augusto, *Competitividad y Productividad en Colombia. Política Nacional Logística. Departamento Nacional de Planeación, presentación pp, Julio 9 de 2009*
- <sup>2</sup> PEÑALOZA Miguel, *Infraestructura y Logística: Avances para la Competitividad, Alta Consejería Presidencial para la Competitividad y las Regiones, presentación pp, Julio de 2009*
- <sup>3</sup> *Departamento Nacional de Planeación, Avances de Colombia en los índices de Competitividad, ¿qué significan y porqué son importantes, Documento N° 3, Octubre de 2009*
- <sup>4</sup> *The Global Competitiveness Report 2013-2014, World Economic Forum, Professor Klaus Schwab, Editor, Geneva*
- <sup>5</sup> *Reporte Global de Competitividad, Síntesis de resultados para Colombia, Departamento Nacional de Planeación, 2015*
- <sup>6</sup> *Connecting to Compete, Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and its Indicators, The World Bank & Turku School of Economics, Washington DC, 2014*

**MONSERRE**  
 MONTACARGAS  
 ELÉCTRICOS Y COMBUSTIÓN  
 SERVICIOS - REPUESTOS  
 VENTAS Y RENTA

**549 0053**  
**415 2220**  
**548 9788**

**E- mail: gerencia@monserre.net**

**CALLE 25 C N° 96 - 59 FAX 418 3050**

Servicio a todo el país