

**LA INFRAESTRUCTURA LOGISTICA COMO HERRAMIENTA COMPETITIVA EN  
COLOMBIA**

**LOGISTICS INFRASTRUCTURE AS A COMPETITIVE TOOL IN COLOMBIA**

**FRANCY FORERO CAMPOS**

**9500601**

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA**

**FACULTAD DE INGENIERIA**

**ESPECIALIZACION EN GERENCIA LOGISTICA INTEGRAL**

**Bogota, Colombia**

**2014**

## **RESUMEN**

Colombia puede posicionarse como una plataforma logística estratégica en Latinoamérica. Tiene potenciales, grandes fortalezas y amplias ventajas geográficas comparadas con el resto del continente. Sin embargo, el estado y evolución reciente de la infraestructura logística no es el óptimo, por lo que el país debe replantear y potenciar sus capacidades para posicionarse en un nivel competitivo internacional para no continuarse rezagando, afectando la productividad y el crecimiento económico del país.

Es importante que el gobierno desarrolle planes de inversión y estrategias nacionales que permitan una conectividad rápida y efectiva por medios de transporte modernos y eficientes. Se debe reducir la dependencia del transporte terrestre, que mueve el 70% del total de carga nacional, rehabilitando el transporte fluvial y férreo para constituir alternativas al transporte por carretera. Y establecer nodos de interconexión logística multimodal permitiendo que los distintos medios de transporte se integren para ofrecer servicios integrales a mejores costos. También se deben modernizar y optimizar temas en trámites aduaneros, liberación de mercancía, disponibilidad de movilización, etc.

## **ABSTRACT**

Colombia can become a strategic logistics platform in Latin America. Has great geographical advantages, potential, and strengths compared with the rest of the continent. However, the current status and recent developments in logistics infrastructure is not adequate, so the country must rethink and improve its ability to position in a competitive international level, and avoid lagging, affecting its productivity and economic growth.

It is important for Colombian government to develop investment plans and strategies to ensure a rapid and effective connectivity, integrating modern and

efficient transportation means. Also must reduce dependencies on trucking, which currently moves up to 70% of the total domestic cargo, rehabilitating river and railways transportation to enable alternative means to trucking. And implement multimodal logistics nodes allowing to interconnect different transportation means integrated to provide comprehensive services at better costs. Colombia also must modernize and streamline processes like customs clearance, clearance of goods, mobilization availability, etc.

## INTRODUCCION

La infraestructura logística de los países, más que obras civiles básicas, más allá de las carreteras y puertos, implica empresas, productos y servicios, conocimiento y habilidades. Estos son los habilitadores actuales de la competitividad regional, que crean posibilidades de desarrollo, crecimiento y prosperidad de los países. La infraestructura logística impacta positiva o negativamente al gran comerciante y al pequeño. Desde el campesino hasta el mega empresario. Y una logística moderna que hace un uso eficiente e inteligente de las posibilidades brindadas por la infraestructura hacen que ese pequeño comerciante o ese mega empresario multipliquen sus posibilidades de éxito y puedan hacer más rentables y prosperas sus operaciones.

La importancia real de una infraestructura bien establecida a nivel nacional, es que permite el transporte de personas, bienes y materiales de un punto al otro a un costo bajo, o al menos un costo razonable y competitivo comparado con productores similares de otros países. Le permite a los agricultores distribuir rápidamente sus productos frescos al Mercado, a los productores de materias primas transportarlas rápidamente para su procesamiento y comercialización, y a todos los involucrados en la cadena de valor de bienes y servicios disfrutar de entregas oportunas a costos competitivos.

De acuerdo al artículo reciente, "*Los presidenciables, propuestas de los candidatos para la logística*" (Revista Logística Legis, 2014), la infraestructura logística ha ganado un papel tan protagónico en el desarrollo y sostenibilidad de las naciones que se considera como un tema de estado y los candidatos presidenciales ya incluyen este tema en sus propuestas. Tener procesos logísticos costosos por falta de infraestructura añade una carga económica a todo lo que se produzca y comercialice, especialmente cuando un producto local debe competir con uno de origen internacional donde sus costos logísticos fueron menores gracias a una infraestructura madura y desarrollada.

Este documento se va a desarrollar alrededor de dos ejes temáticos:

- Estado y evolución reciente de la infraestructura logística colombiana.
- Fortalezas potenciales que posee Colombia en el ámbito Logístico

Complementando estos ejes con temas relacionados en Infraestructura, Competitividad, Medios de Transporte y Políticas Gubernamentales.

## MARCO TEORICO

La infraestructura logística de un país está compuesta por todos aquellos medios y herramientas que hacen eficiente el proceso de comercialización de **productos y servicios** desde el momento de la **fabricación** hasta su **entrega** al cliente final. Una adecuada logística es el eje central de las operaciones no solo de un país sino de las empresas que lo componen.



De acuerdo a Sven Crone, (Distribución y Logística, México) *"La logística es el arte de planear y coordinar todas las actividades y procesos necesarios para que un producto o servicio se genere y llegue al punto donde y cuando el cliente final lo requiere, optimizando el costo"*.

*"La logística centra su atención en la gestión de flujos físicos y de información que comienza en la fuente de aprovisionamiento y acaba en el punto de consumo"* (Estudio de la Situación Logística en las Empresas de Aragón 2001. CEL-IAF, p.6)

La infraestructura logística de un país se encuentra principalmente compuesta por su capacidad de respuesta ante los requerimientos de producto interno y externo, y a las herramientas y medios que se utilizan para llegar a este objetivo.

Esto incluye: la infraestructura vial, las preferencias arancelarias y reglamentación aduanera así como también todas las políticas relacionadas con el manejo portuario, la agilidad aduanera y atención en el momento del arribo de las mercancías, la tramitología correspondiente para el retiro y transporte de mercancía por cualquiera que sea el medio. (Marítimo, terrestre, aéreo), etc. Todos estos temas son de competencia, responsabilidad y desarrollo exclusivo de los gobiernos. Esta es la plataforma para que los operadores logísticos, empresas de transporte, intermediación y servicios relacionados puedan explotar y desarrollar estas facilidades convirtiéndolas en ventajas competitivas efectivas y herramientas al servicio de un país.

La mayoría de los gobiernos buscan emplear estrategias y herramientas que faciliten el mercado entre países y mejorar los niveles de competitividad y productividad en busca de un crecimiento económico sostenido. Han sido varios los proyectos de gobierno que buscan establecer e implementar políticas que regulen las actividades logísticas del país; puertos, transporte, seguridad entre otros. Como caso destacado en Colombia se puede mencionar el documento CONPES 3547, emitido por el Departamento Nacional de Planeación en el año 2008. Según este documento, la logística puede ser entendida como el factor de articulación entre la infraestructura física y los servicios asociados a ésta, que explota el uso óptimo de la infraestructura, y obliga a la definición de estrategias para la adopción de mejores prácticas en logística y transporte de mercancías.

Con los crecimientos económicos, la globalización y el nacimiento de nuevas potencias se hace determinante que los países evalúen y establezcan medios para el desarrollo competitivo de sus actividades de comercio. El banco Mundial es uno de los organismos que busca cuantificar y mostrar los componentes, desarrollo y desventajas de los países. El Índice de Desempeño Logístico refleja la eficiencia del proceso logístico de un país, evaluando puntos como aduana, infraestructura de comercio y transporte, facilidad de embarque y precios, calidad

de servicios logísticos, capacidades de rastreo de envíos, etc. (Banco Mundial, 2010)

*Con el paso del tiempo se ha identificado la importancia para las economías globales de contar con una infraestructura logística bien desarrollada, como un factor diferenciador en el desarrollo de las cadenas de abastecimiento y procesos logísticos. La logística eficiente, soportada sobre una infraestructura moderna, ágil y bien desarrollada estimula el crecimiento comercial y el desarrollo económico, al tiempo que genera un impacto positivo para los países. (World Economic Forum, Informe Global, 2014)*



## METODOLOGIA DE INVESTIGACION

***Perspectiva de Investigación.*** Este trabajo se ha desarrollado bajo un esquema de Investigación Cualitativa. Por la naturaleza del tema escogido se permite más fácilmente interpretar y comprender la actualidad acerca de la Infraestructura Logística de Colombia.

Se obtuvo información de diferentes fuentes y opiniones que garanticen el entendimiento del objeto de estudio de este proyecto. La investigación cualitativa utiliza gran variedad de materiales que describen la rutina y las situaciones, problemáticas y los significados en la vida de las personas”. (Metodología de la Investigación Cualitativa, Pag, 32. 1996).

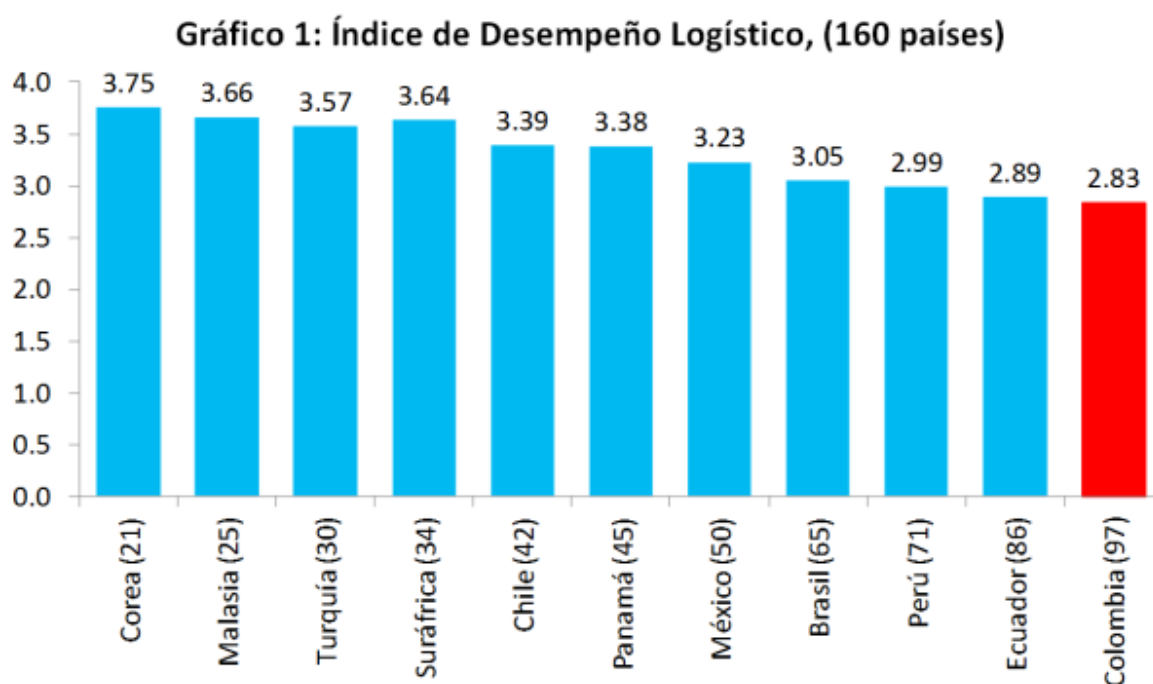
***Tipo de Estudio.*** Por el tema escogido y su naturaleza, uno de los propósitos de esta investigación es explicar el medio y la cotidianidad de las operaciones logísticas, así como los obstáculos a los que se enfrentan los empresarios colombianos para ser competitivos. Por ello se utilizará la Investigación Explicativa.

***Método de Investigación.*** Se ha apoyado el trabajo realizado en la revisión de estudios, artículos relacionados, y la obtención de opinión y concepto de expertos con experiencia internacional. La entrevista se realizó a personas involucradas con el área logística, Gerentes de Agencia de Aduanas (SIA), Coordinadores Logísticos y Gerentes de empresas Logísticas.

## ANALISIS Y RESULTADOS

Hoy por hoy se ha confirmado la importancia de la infraestructura logística en el desarrollo y posicionamiento económico de los países en un entorno globalizado. Las empresas y países que desarrollan ventajas competitivas en esta disciplina pueden estar más fácilmente a la vanguardia. De otro lado, quienes luchan para ser competitivos internacionalmente (como Colombia), lo hacen con grandes sacrificios por la falta de infraestructura y se encuentran en franca desventaja.

Se ha hecho evidente que la industria colombiana se está afectando por las brechas en Infraestructura Logística. Un informe reciente del Banco Mundial indica que Colombia retrocedió 33 puestos en un ranking de competitividad logística, en solo dos años. El país pasó del puesto 64 al 97 en una lista de 160 países. (Consejo Privado de Competitividad de Colombia, Junio de 2014). A continuación una gráfica ilustrativa.



Los factores claves para esta pérdida de posiciones se deben a la falta de acciones claras durante los últimos 12 años por parte del gobierno nacional para

estimular el desarrollo de la competitividad logística e industrial en Colombia. Es evidente una falta de efectividad en la aplicación y desarrollo de las políticas gubernamentales previamente establecidas, como los documentos CONPES 3439 y 3547, que habrían asegurado el mejoramiento logístico y la competitividad, fortaleciendo y desarrollando las ventajas naturales inexploradas con las cuales cuenta el país.

Para Miguel Ángel Espinosa, presidente ejecutivo de la Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (Fitac), los TLC exigen un sector logístico más fuerte y que ofrezca nuevos servicios, personal idóneo y tecnologías disponibles. (Portafolio, Abril 24 de 2012). Colombia va a continuar desarrollando TLCs, y uno de los factores que puede inclinar decisivamente la balanza de importación y exportación colombiana es que nuestros comerciantes no sigan rezagados a nivel internacional por temas básicos como la falta de desarrollo de la Infraestructura logística nacional.

La comparación de Colombia frente a otros países, como Ecuador, que en los últimos 6 años modernizó su infraestructura logística a tal punto que nos ha sobrepasado en el último ranking del Banco Mundial (2014), ha generado que los empresarios colombianos se sientan en desventaja al saber que tienen las competencias productivas pero que se vuelve muy difícil algo tan elemental como transportar por falta de puertos, vías y seguridad nacional.

Lo paradójico del asunto es que, si bien Colombia tiene problemas importantes en Infraestructura Logística, el país tiene potencialidades que se verían ampliamente beneficiadas con una logística de talla mundial. Las potencialidades referidas están respaldadas por el Informe de Competitividad Global 2013-2014 publicado por The World Economic Forum. Este informe indica que Colombia se encuentra en el lugar 69 y presenta un perfil muy estable en su competitividad general con resultados similares a las dos ediciones previas de este reporte. En todas las dimensiones analizadas, el país continúa exhibiendo

unas condiciones macroeconómicas muy positivas. Un presupuesto público balanceado, bajos niveles de deuda pública e inflación que está bajo control alrededor del 3 %, servicios financieros relativamente sofisticados comparados con los estándares de la región, un considerable tamaño de mercado y altos niveles de escolaridad respecto de otros países de la región. A pesar de estas fortalezas Colombia tiene instituciones débiles y una alta corrupción, y una baja calidad en infraestructura de transporte en parte como resultado de su compleja topografía y falta de desarrollo de iniciativas gubernamentales recientes para la infraestructura logística del país. El desarrollo sostenido y sostenible de la infraestructura en Colombia, y el aprovechamiento de la misma desde el ejercicio de la logística mediante un adecuado uso, permitirá que las empresas nacionales logren protagonismo y relevancia mundial.

Alberto Ruibal Handabaka, consultor internacional experto en logística comercial global, cita en *“Apuesta por la Logística”* (Revista Logística Legis, 2011), que Colombia puede ser *“...la plataforma logística preferida de Latinoamérica a través de un uso óptimo de sus recursos naturales, capital humano, know how y ubicación geográfica”*.

*“En definitiva, el desarrollo de proyectos e iniciativas que mejoren la logística de mercancías, deberá ser una prioridad del gobierno y el sector privado en los próximos años, si se busca mejorar la competitividad de los productos colombianos en mercados internacionales.”*

## **Estado actual de los principales elementos de la infraestructura logística en Colombia**

**Aeropuertos.** Colombia tiene aeropuertos distribuidos a lo largo y ancho de toda su geografía nacional. Solamente cuatro de ellos tienen características de aeropuerto internacional, soportan el 90% de la carga total y son capaces de manejar carga y pasajeros según estándares internacionales. Estos aeropuertos son los de las ciudades de: Bogotá, Barranquilla, Cali y Medellín. El aeropuerto

internacional de Bogotá maneja casi el 70% de la carga, mostrando un importante desequilibrio de la distribución de capacidades de transporte aéreo y logística aérea nacional. La Revista de logística Legis (2010) menciona el estudio *“El Aeropuerto Internacional Eldorado, una plataforma estratégica para el comercio exterior de Bogotá y Cundinamarca”*, realizado en 2006 por la Cámara de Comercio de Bogotá y el Comité Asesor Regional de Comercio Exterior de Bogotá y Cundinamarca (CARCE). En él se argumenta que el transporte aéreo ha contribuido al desarrollo de las economías de varias ciudades del mundo. El aeropuerto Eldorado es uno de los más importantes de Latinoamérica y su modernización reciente le ha permitido aumentar sus flujos de carga y pasajeros con éxito, anticipándose al crecimiento de la demanda futura. Sin embargo, no hay iniciativas gubernamentales consolidadas que busquen el desarrollo de los principales aeropuertos del país hacia convertirlos en verdaderos ejes de interconexión al exterior. Y propuestas como la del establecimiento de un eje multimodal en Flandes, Tolima, siguen como proyectos de escritorio.

Como se menciona en el estudio realizado por la Cámara de Comercio de Bogotá, Colombia debe aprovechar su ubicación geográfica que le permite estar más cerca que la mayoría de los proveedores de los mercados internacionales. *“En efecto, el kilo en un puerto como Miami está a solo US\$0.90 desde Bogotá, mientras que el mismo kilo vale US\$4 desde cualquier país del Sudeste Asiático. Es decir, Bogotá está cuatro veces más cerca en distancia económica vía aérea del principal mercado del mundo que los países del Asia o tres veces más cerca que los países de Europa”*. Esto demuestra las posibilidades que tendría el desarrollo de una infraestructura aeroportuaria importante al servicio de la industria colombiana.

**Transporte Marítimo y Puertos.** La gran ventaja que tiene Colombia, que es contar con salida a dos océanos, está desaprovechada. Sólo se cuenta con un puerto importante en el pacífico, que es Buenaventura. El puerto de Tumaco es un puerto secundario aun cuando cuenta con todas las características geológicas

para ser un puerto importante. En el Atlántico se cuenta con Barranquilla, Santa Marta y Cartagena. Sin embargo las extensiones de las costas colombianas permitirían tener muchos más puertos para operaciones de tipo comercial. Las costas colombianas cuentan con puertos del calado suficiente para permitir que atraque cualquier tipo de motonave. A nivel de operación los puertos colombianos están lejos de los niveles de eficiencia de los principales puertos del mundo. Las labores de los funcionarios portuarios están enfocadas a realizar el mínimo necesario sin tener en cuenta criterios de efectividad y oportunidad, que afectan el tránsito de carga. También es de destacar que la gran mayoría del tráfico portuario colombiano se mueve a través de Buenaventura y Cartagena, lo que constituye un cuello de botella para la agilidad de las operaciones de carga internacionales. El gobierno debe emprender iniciativas que permita el rápido establecimiento de alternativas portuarias y de eficiencia en sus procesos, haciendo la operación más rápida y efectiva.

***Transporte Fluvial e Infraestructura.*** Otra paradoja. Colombia cuenta con ríos navegables que atraviesan su geografía y acceden a dos océanos, no solamente los ríos Magdalena y Cauca, sino algunos de los ríos más caudalosos del mundo como el Arauca, Orinoco, Amazonas, etc. Según el plan estratégico de transporte 2003-2006, solamente se transporta el 2% de toda la carga del país a través de este medio. El transporte fluvial se ha comprobado que es uno de los más económicos a nivel internacional, y esto por un motivo muy sencillo: el río impulsa el barco. Esto hace que el consumo de combustible y el costo por tonelada sea mucho menor que en otros medios comparados de transporte. Países como Argentina se apoyan en el transporte fluvial para sacar sus productos agrícolas y agropecuarios al exterior a bajos costos. Colombia dejó de utilizar los puertos fluviales hace más de 30 años, y ciudades como Girardot, que eran un importante punto de conectividad logístico para el país vieron minimizado su potencial al dejarse de utilizar el río Magdalena como una las arterias de transporte más importantes del país.

**Transporte Terrestre.** En el plan estratégico de transporte 2003-2006, se menciona que el 70 por ciento de la carga del país se transporta por vía terrestre. La eficiencia del transporte terrestre es limitada comparada con otros medios de transporte, y es uno de los medios que se ve más impactado por las variaciones en los precios del petróleo. La Sociedad De Agricultores De Colombia, SAC, ha manifestado mediante diversos estudios su preocupación por la afectación en la competitividad de los productos agropecuarios colombianos a causa de la alta participación del transporte terrestre en los costos finales de las mercancías. El papel del gobierno es muy relevante en el momento en que un gremio tan importante como el de los agricultores, manifiesta su incapacidad de competir a nivel internacional debido a las barreras que encuentra en la infraestructura Logística de su propio país para poder posicionar sus productos. Las siguientes cifras son contundentes. El 15.5% de las vías del país están pavimentadas, y de ellas sólo el 46,5% está en buen estado. El 84,5% de las vías del país están sin pavimentar, y estas vías secundarias son las que dan el acceso a las zonas de producción, como los municipios y las veredas. Este transporte terrestre es el causante que mover una tonelada de carga desde Cartagena a Bogotá, sea más costoso que trasportarla desde Shanghai a Cartagena.

**Transporte Férreo.** El mismo plan estratégico de transporte 2003-2006 menciona que el 27% de toda la carga nacional se mueve vía férrea. Sin embargo, sólo se transportan minerales. Mencionando un artículo publicado en el periódico El Tiempo (2004), *“En este sector el atraso es evidente. Mientras que Estados Unidos cuenta con una red férrea de 240.000 kilómetros en plena operación, colocándolo como el país con el mayor kilometraje de vía férrea en el mundo, la red nacional está compuesta por 3.319 kilómetros aproximadamente, de los cuales tan sólo 660 kilómetros (20 por ciento) se hallan actualmente en operación comercial. De los 3.319 kilómetros de red férrea se ha entregado en concesión el 60 por ciento, es decir 1.992, conformados por las denominadas Red Férrea del Atlántico y Red Férrea del Pacífico. El 40 por ciento restante se encuentra inactivo.”*

*“Si bien hasta la fecha la mayor parte de la carga transportada por vía férrea en Colombia consiste en minerales, se deberá proyectar un incremento sustancial en la movilización de productos agropecuarios y agroindustriales, lo cual exige disponer de infraestructura especializada como bodegas y cuartos fríos.”*

### **Lo que no se ha hecho**

Para optimizar cada uno de estos aspectos, un documento CONPES (2006) proponía implementar una serie de acciones durante los siguientes 12 años, las cuales no sobra anotar que se encuentran sin desarrollar. El desarrollo de estas acciones traerá beneficios inmediatos al país. A continuación se relacionan las más relevantes:

- *Promover, entre el 2007 y el 2020, el diseño e implementación de planes estratégicos de exportación para los 12 departamentos que hacen parte de las zonas costeras e insulares del país.*
- *Desarrollar para el 2010 una normativa que favorezca la creación de empresas de servicios marítimos y fomentar la creación y consolidación de al menos cinco cadenas productivas, relacionadas con el transporte marítimo de cabotaje y la industria naval, que cubran las necesidades nacionales y regionales en el marco de la integración regional.*
- *Diseñar e implementar, para el 2019, un plan regional para el transporte intermodal de mercancías y personas que articule funcionalmente el territorio marino- costero con el continental.*
- *Consolidar un sistema de integración, manejado por la Autoridad Marítima Nacional, que vincule y estructure los procesos de inspección, certificación, homologación estatutaria relativos a las empresas de servicios asociados a la industria marítima.*
- *Promover la implementación de medidas integradas de facilitación marítima por todos los entes del Estado involucrados, que ayuden a normalizar procedimientos para mejorar la competitividad del sector.*



- *Incorporar la Evaluación Estratégica Ambiental (EEA) a la planificación estratégica del país, con el fin de aprovechar de manera sostenible los recursos del territorio marítimo-costero.*

## **Competitividad de Colombia frente al reto de la Infraestructura Logística**

Aunque Colombia se encuentra en una posición geográfica privilegiada por encontrarse en una de las esquinas continentales, poseer dos mares, tener amplia conexión terrestre nacional, diversidad climática, etc, no ha avanzado demasiado en los retos logísticos a los cuales se ve enfrentado para lograr una posición de competitividad frente a las grandes economías mundiales.

De cara a los acuerdos internacionales, la apertura de economías en pleno desarrollo y los tratados de libre comercio, los gobiernos deben trabajar de la mano con las pequeñas, medianas y grandes empresas en el fortalecimiento de las herramientas logísticas que permitan competir con el resto del mundo. Si bien convertirse en una potencia mundial no se da de la noche a la mañana, es necesario que Colombia invierta tiempo y dinero en áreas de mejora como vías terrestres, fluviales, ferroviarias, optimización de procesos aduaneros y eliminación de tramitología de procesos aduaneros para aprovechar su cercanía y posición estratégica con el resto del mundo.

## **Competitividad**

El informe de competitividad generado por la Dirección Nacional de Planeación presenta algunos de los adelantos que ha tenido Colombia en el ámbito logístico, muestra trabajos adelantados en materia de Puertos, Sistemas de Información Aduanera, Manipulación, Transporte y Manejo de carga .

Este documento ya tuvo un informe de seguimiento y verificación, presentado el 28 de Junio de 2010, donde se mencionan los retos a los que se encuentra

expuesta Colombia en tema de Infraestructura logística, como son: reformas del marco regulatorio, continuidad en la promoción de la logística y fortalecimiento de la planeación estratégica de largo plazo (Informe de Seguimiento a la Política Nacional de Competitividad y Productividad, Junio 28 de 2010)

Según la definición de Competitividad de Daniel Jaramillo (2004) “Se podría concebir la competitividad como *“la capacidad de competir”, “la preparación que se tiene para competir”*. Nuestro país cuenta con las capacidades pero no con la preparación. Las características geoestratégicas de nuestro país hacen que tengamos un alto potencial de ser una nación competitiva en temas industriales, comerciales y logísticos. Mas sin embargo, la preparación involucra el desarrollo de capacidades humanas, como la formación de profesionales en disciplinas relacionadas a los temas logísticos. Citando palabras de Sir Francis Bacon, *“la competitividad consiste en tener ventajas prácticas para producir un determinado bien y estas ventajas se obtienen del conocimiento”*.

Además de lo anteriormente mencionado, y quizás como una de las grandes limitantes en el desarrollo de nuestra competitividad nacional, es la falta del establecimiento efectivo y continuado de capacidades físicas para la infraestructura logística, como la rehabilitación de la infraestructura vial, el desarrollo de la infraestructura portuaria, tanto fluvial como marítima, y la reconstrucción casi desde ceros de toda la infraestructura férrea, que es prácticamente inexistente.

Para mencionar solamente uno de los temas estructurales que permiten desarrollar la competitividad de un país se refiere a las facilidades que se dispongan para el transporte multimodal. En Colombia ese tipo de transporte está sub explotado. No se emplea a gran escala medios usados por las principales economías mundiales como el transporte férreo y fluvial. Colombia no puede ser un país competitivo si no se inician emprendimientos a gran escala en

temas de infraestructura logística y los logros obtenidos son tibios comparados con lo que se requiere.

### **Ventajas y Desventajas Geográficas**

*Proexport, 2009; Colombia cuenta con una posición geográfica estratégica en el hemisferio americano. Por una parte, es un punto de enlace entre los países del norte y del sur en el hemisferio y, por otra, posee amplias costas sobre los océanos Atlántico y Pacífico. Dicha ubicación le permite ser la puerta de entrada a América del Sur y disponer de puertos hacia el resto de América.*

Teniendo en cuenta lo anterior, Colombia cuenta con grandes ventajas que pueden llevarlo a convertirse en la plataforma logística más importante de Latinoamérica, si y solo si se emplean adecuadamente sus posiciones portuarias, si se saca provecho de la especialización de los operadores logísticos y si se genera interés, inversión y capacitación.

## **CONCLUSIONES**

Con respecto al estado y evolución reciente de la infraestructura logística, Colombia aún tiene mucho por hacer para potenciarse como una plataforma logística relevante de Latinoamérica. El reto no es fácil, el país debe prepararse para unos esfuerzos importantes y reconstruir su infraestructura logística para posicionarla a un nivel competitivo internacional, so pena de continuarse rezagando y afectando la productividad de las empresas y el crecimiento económico del país.

Es importante que el gobierno desarrolle planes de inversión en mejora de vías terrestres e implemente estrategias de utilización vial y sus medios de transporte que permitan una conectividad rápida y efectiva. En paralelo se debe reducir la dependencia del transporte terrestre emprendiendo acciones rápidas en el transporte fluvial y férreo para constituir las como verdaderas alternativas al transporte por carretera. Y estableciendo nodos de interconexión logística multimodal permitiendo que los distintos medios se complementaran para ofrecer servicios integrales a mejores costos. Esto no significa dejar de lado los demás componentes de la infraestructura logística, como son trámites aduaneros, liberación de mercancía, disponibilidad de movilización, etc.

Finalmente, respecto de las fortalezas potenciales que posee Colombia en el ámbito Logístico, Colombia aún no conoce e identifica sus potenciales, sus grandes fortalezas y amplias ventajas geográficas comparadas con el resto del continente. Aunque esta realidad se da por sentada y se ha tratado de abordar para mejorar los temas logísticos, no se han explotado suficientemente las ventajas competitivas como para generar factores diferenciadores con impactos positivos en la productividad nacional. La continuidad a las políticas de los documentos CONPES, el desarrollo de estrategias nacionales y el impulso a proyectos que aceleren y aseguren el avance y perfeccionamiento de las

cadenas logísticas nacionales, son factores críticos que deben ser verdaderamente una política de estado y no solo promesas electorales.

## BIBLIOGRAFIA

Dirección Nacional de Planeación. DNP (2008). *Documento CONPES 3547, Plan Nacional de Logística.*

Dirección Nacional de Planeación. DNP (2006). *Documento CONPES 3439, Institucionalidad y Principios Rectores de Política para la Competitividad y Productividad.*

Banco Mundial. (2010). *Índice de Desempeño Logístico*

World Economic Forum. (2014). *Índice Global*

Metodología de la Investigación Cualitativa. (1996).

Consejo Privado de Competitividad de Colombia. Junio (2014)

Revista Logística Legis. (2014). *Los presidenciables, propuestas de los candidatos para la Logística.*

Estudio de la Situación Logística en las Empresas de Aragón. 2001.

Portafolio. 2012. Miguel A. Espinosa. *Los TIC's.* Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional.

Alberto R. Handabaka. 2011. *Apuesta por la Logística.* Revista Logística de Legis.

Revista Logística de Legis. 2010. *El Aeropuerto Internacional el Dorado, una plataforma estratégica para el Comercio Exterior de Bogotá y Cundinamarca.* Cámara de Comercio de Bogotá y Comité Asesor Regional de Comercio Exterior de Bogotá y Cundinamarca.

Plan Estratégico de Transporte 2003-2006

Informe de Seguimiento a la Política Nacional de Competitividad y Productividad. (2010)

Proexport. (2009)