

FACTORES CLAVE PARA UN EFICIENTE DESEMPEÑO LOGISTICO EN AMERICA LATINA

KEY FACTORS FOR AN EFFICIENT LOGISTICS PERFORMANCE IN LATIN AMERICA

Presentado por

EDWIN ERNESTO CORTÉS RODRIGUEZ

Código: 9500600

RESUMEN

En los últimos años gracias a la apertura económica se ha dado lugar a la expansión y gestión de las cadenas de abastecimiento, la globalización y el desarrollo de los mercados ha repercutido notablemente en el manejo y transporte de productos no solo al exterior sino también al interior de cada país dando lugar a un crecimiento económico, mejoras en infraestructura y nuevas formas de comercialización.

De esta manera los gobiernos han intensificado la búsqueda de cómo mejorar la competitividad de sus economías particularmente tratando de elevar la calidad y servicio del desempeño logístico sin embargo esto les ha implicado diferentes estudios sobre una gran cantidad de factores ligados al tema como la infraestructura, normatividad y condiciones para el transporte y manejo de mercancías, gestión de los generadores de carga y sus operadores logísticos, las regulaciones que se aplican en el ámbito internacional, entre otras, convirtiéndose en todo un desafío identificar los puntos claves para mejorar el escenario logístico y la coordinación entre los diferentes actores.

A pesar de los esfuerzos que llevan a cabo las naciones, los costos logísticos y de inventario más altos son liderados por países de América Latina dando lugar al origen de este artículo el cual pretende identificar los sectores y/o factores clave en que se debe trabajar arduamente para obtener un desempeño logístico ideal en la región, su impacto y acciones de mejora que contribuyan a una eficiente cadena de valor, para tal propósito la metodología de investigación se ha basado en una revisión literaria de diferentes autores que exponen el tema.

ABSTRACT

In recent years, thanks to economic liberalization has led to the expansion and management of supply chains, globalization and market development has significantly affected the handling and transportation of products not only outside but also within each country leading to economic growth, infrastructure improvements and new forms of marketing.

Thus governments have intensified the search for how to improve the competitiveness of their economies particularly trying to raise the quality and service of logistics performance however this has implicated different studies on a large number of factors related to the topic as infrastructure, regulation and conditions for the transport and handling of goods, management of load generators and logistics operators, the regulations that apply in the international arena, among others, making it a challenge to identify the key points to improve the logistics stage and the coordination between the different actors.

Despite the efforts undertaken nations, logistics and higher inventory costs are led by Latin American countries leading to the origin of this paper which aims to identify key sectors and / or factors that must work hard to get an ideal logistics performance in the region, impact and improvement actions that contribute to an efficient value chain for the purpose of research methodology is based on a literature review of different authors that expose the subject.

INTRODUCCIÓN

Hace algunas décadas los empresarios comenzaron a darse cuenta que una correcta planeación de sus operaciones era sinónimo de una mayor rentabilidad consecuente de reducción de sus inventarios y una mejor rotación de sus cuentas por cobrar, de igual forma involucraron el concepto de gestión de materiales con la finalidad de lograr un óptimo nivel de servicio con los menores costos asociados, de esta manera la logística comienza a jugar un papel mucho más importante e indispensable para alcanzar los objetivos estructurados (Barbero, 2010).

Hoy en día la logística es un aspecto vital para la competitividad y el desarrollo de toda organización ya que le permite principalmente la reducción de costos y la satisfacción del cliente por esta razón la mayoría de empresas la están teniendo en cuenta como una herramienta gerencial gracias a los beneficios que se pueden obtener a través de esta, básicamente son los métodos empleados para la planificación, implementación y control del flujo de insumos y productos al igual que su almacenaje y posterior distribución con el fin de satisfacer la necesidad de sus clientes (Cos & Navascués, 1998).

Adicional la globalización, integración y exigencias del mercado en general han hecho que las empresas sean mucho más competitivas con el fin de brindarle un mejor servicio o producto a sus clientes, cabe destacar la importancia de las nuevas tecnologías que sirven como una oportunidad de negocio para la comunicación trayendo consigo menores tiempos de operación y costos de transacción. Diferentes estrategias y aspectos en que se deben enfocar las organizaciones para poder hacer énfasis en una óptima cadena logística compuesta en la mayoría de casos por la compra de suministros y productos, almacenamiento, gestión de inventarios, transporte y distribución y finalmente servicio al cliente (Guasch, 2011).

Sin embargo hay diferentes obstáculos para un buen desempeño logístico particularmente en América Latina razón por la cual se lleva a cabo esta investigación, obstáculos que tienen que ver principalmente con una inadecuada infraestructura, falta de inversión, mal desempeño de actores involucrados en la cadena de abasto, con la normatividad o legislación de cada país, entre otras. Quizás la mayoría de empresas se preocupen por esta situación y tengan departamentos creados específicamente para subsanar este tipo de inconvenientes pero hay un

gran número que no son especialistas en el tema ni toman medidas correctivas llegando a tener altos costos de operación, un mal servicio frente a sus clientes o simplemente no obtienen los ingresos suficientes para su funcionamiento y salen del mercado, claramente los costos logísticos hacen parte de una gran porcentaje del precio de un producto y si no se saben administrar o gestionar simplemente no se tendrá la oportunidad de hacerle frente a las demás compañías existentes ni poder satisfacer la demanda y tendencias del consumo (Kirby & Brosa, 2011).

Con este artículo se pretende evidenciar las principales fallencias logísticas que tienen en común diferentes países de América Latina y la forma en que esto impacta su cadena de suministros, a su vez de qué forma se puede contrarrestar este tipo de situaciones para llegar a tener el máximo beneficio expresado en una mayor eficiencia en las negociaciones utilizando tecnologías de intercambio de información con los proveedores y gestión de estos, reducción de costos, disminución del tiempo de aprovisionamiento y distribución, mejor gestión de inventarios y almacenes, rotación de cuentas x cobrar y flujos de caja ideales, niveles óptimos de servicio y en general una serie de aspectos que concierne la cadena de suministros.

REVISIÓN LITERARIA

Con la integración de la economía mundial y su apertura económica se ha dado lugar a un crecimiento desenfrenado tanto de las exportaciones como de las importaciones trayendo consigo un proceso de revolución comercial donde solo los más competitivos son los que tendrán las riendas del comercio internacional, sin embargo este cambio no ha sido uniforme ya que todos los países no cuentan con las mismas herramientas y fortalezas para poderse adaptar lo que refleja un sin número de falencias no solo en variables intrínsecas de cada producto en cuanto a calidad y precio sino que ha originado un estudio arduo y replanteamiento de todo su cadena logística evidenciando que todos los factores que la componen tienen un gran impacto en el producto final y en la competitividad del mismo (Zamora & Pedraza, 2013).

A continuación podemos ver los costos logísticos como porcentaje del PIB (producto interno bruto) donde se releja la competitividad de los países y se evidencia claramente que los costos logísticos de América Latina son demasiado altos en comparación con Singapur y países del OCDE (Organización para la cooperación y el desarrollo económico) según nos lo expresa Kogan & Guash (2006):

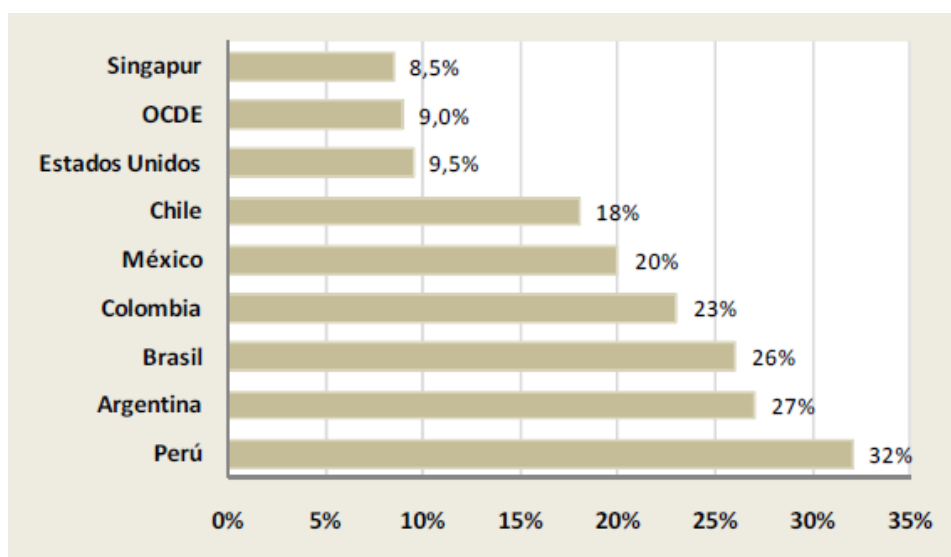


Gráfico 1. Costos logísticos como porcentaje del PIB

Para el caso de América Latina según lo indica Mantilla (2012) los costos por producto más considerables que se dan en los procesos logísticos corresponden a las actividades de distribución y transporte, seguidas por el inventario y almacenamiento. Entre las diferentes variables que constituyen dichas actividades, este artículo se centrara en aquellas relacionadas con infraestructura, las que están ligadas al desempeño de los generadores de carga y sus operadores y las que tienen que ver directamente con la documentación o legislación en cada país.

Son sin duda un gran número de variables pero bien lo explica Mesquita (2013) hay tres razones de vital importancia que han justificado este estudio. Primero, la apertura económica y consecuente la reducción de aranceles han logrado un incremento significativo en las exportaciones e importaciones de cada país. Segundo, el surgimiento de Asia y crecimiento de su economía se han convertido en una oportunidad para América Latina de abrir o fortalecer sus mercados enfocándose primordialmente en la especialización de bienes intensivos de transporte y las exigencias a lugar en cuanto a una entrega oportuna. Y tercero, la fragmentación cada vez más significativa de la producción mundial y el desarrollo de cadenas de valor en un ámbito internacional han originado diferentes estudios de toda la cadena logística y sus procesos con el fin de reducir en lo posible los costos inherentes.

En seguida podemos observar la participación promedio de los costos logísticos más significativos para América latina según Guasch (citado por Guasch, 2008):

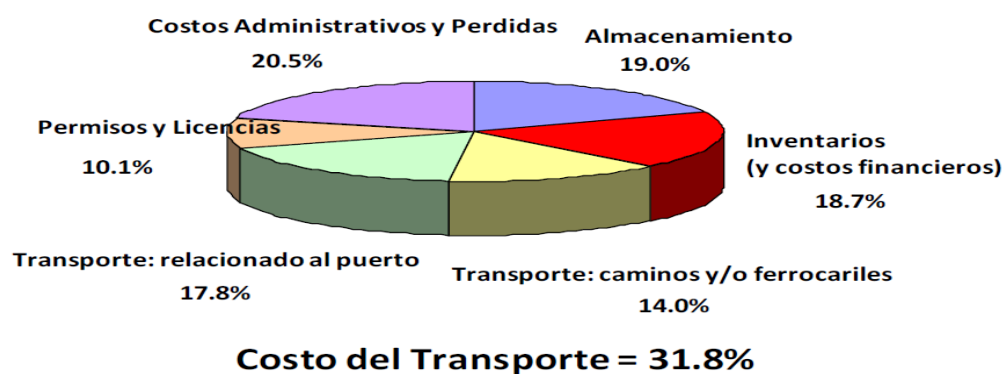


Gráfico 2. Participación costos logísticos

Claramente el costo de transporte tiene una de las particiones más altas con un 31.8% tratándose particularmente del transporte interno de cada país al igual que el traslado de mercancías o bienes desde las diferentes ciudades a las zonas portuarias sin dejar a un lado el uso de ferrocarriles. Lo sigue los costos administrativos y pérdidas, los costos de almacenamiento, los de inventario y por último aquellos que tienen que ver con los permisos y licencias que exigen las aduanas y entes respectivos en cada nación para el manejo de algunos productos.

Transporte terrestre de carga y distribución

Una gran parte de los movimientos de carga en el interior de cada país y desde las ciudades hacia los puertos se hace vía terrestre a través de sus carreteras por ende juegan un papel crucial dentro de la cadena de abastecimiento para entrega de insumos o la comercialización de cualquier tipo de producto, sin embargo la falta de mantenimiento de estas se convierte en una de las principales amenazas para la distribución y traslado de mercancías sobre todo en vías de acceso y secundarias (Guasch, 2011).

La calidad de las vías influye directamente en la puntualidad de las entregas, en los costos y por consiguiente en la competitividad de cada empresa por ende se hace necesario la vital participación de las entidades gubernamentales y pertinentes para una mejora de la malla vial y su mantenimiento sin dejar a un lado los altos costos de funcionamiento, de normatividad y restricciones que se imponen en algunos países. De de igual forma los generadores de carga y/o sus operadores no se deben limitar a las acciones que tomen dichos entes sino que deben contar con estrategias de gestión de materiales que les permitan una eficiencia e innovación para el transporte de carga.

No cabe duda que las mejoras en los servicios de transporte y la gestión por parte de las empresas involucradas en este sentido juegan un papel crucial en la globalización económica, integración regional y desarrollo de cada país, aquellos transportes más rápidos, amplios, seguros y menos costosos contribuirán a una mayor competitividad de las organizaciones y a su permanencia en el mercado (Sánchez, 2005).

Puertos y Transporte Marítimo

En cuanto al transporte marítimo y ferroviario la capacidad de estos es muy inferior en América Latina al compararlos con otras regiones, la falta de interconexiones entre las redes viales y los puertos es bastante preocupante teniendo en cuenta que más del 80% de las mercancías mundiales en volumen es transportada por mar. Bajo este contexto los puertos de la región se enfrentan a un doble desafío: primero, expandir su capacidad teniendo en cuenta el alto y creciente volumen comercial y segundo, mejorar su eficiencia (Banco Interamericano de Desarrollo, 2011).

Así mismo los altos costos de manipulación, problemas de organización portuaria, operación bajo modelos de gestión inadecuados, largos tiempo para movilización e inspecciones aduaneras entre otras han tenido un gran impacto negativo en los costos logísticos de las empresas lo que nos brinda a su vez una serie de variables y herramientas en las cuales se puede trabajar para contrarrestar este tipo de inconvenientes o trabas para un eficiente desempeño del sector transportador marítimo.

Por esta razón gran parte de los puertos de Latino América han dado inicio a programas de descentralización y concesión lo cual se ha convertido en una fuente de inversiones para mejorar la competitividad de los mismos y sus conexiones viales, es seguramente una de las áreas donde se pueden hacer mayores avances que contribuyan a un eficiente desempeño en materia de transporte e infraestructura en todas sus ramas. Esta puede evaluarse según el informe de Competitividad Mundial del Foro Económico Mundial en varios elementos como la calidad de la infraestructura como tal, calidad de las carreteras, calidad de la infraestructura portuaria, ferroviaria y aérea entre otras, partiendo que la mayoría de países de la región tienen una puntuación muy baja en los aspectos citados (Herreros, 2013).

Aeropuertos y Transporte Aéreo

El transporte aéreo de carga ha tenido un crecimiento favorable en América Latina, quizás no en las mismas cifras que el transporte marítimo sin embargo se ha enfocado en algunos tráficos particulares o tratándose de productos de un alto valor, un ejemplo claro es el

desarrollo de los terminales aéreos para mercancías especializadas como perecederos, frutas y flores.

A pesar de que no tiene mayores restricciones sus principales inconvenientes nos hablan de su alta competitividad en cuanto al transporte marítimo y terrestre lo que desencadena una demanda más reducida, de igual forma en la mayoría de países de la región se tienen agudos problemas de infraestructura aeroportuaria lo que da lugar a la necesidad de una serie de reformas e inversiones que contribuyan a un mejor funcionamiento de los terminales aéreos y su correspondiente desarrollo, claro está que es uno de los medios de transporte más rápidos, confiables, con tiempos de inspección y paso por fronteras mucho más eficientes, reducción de documentos y procesos para el manejo de mercancías, entre otras, lo que lo convierte en una de las herramientas más llamativas para el transporte de carga tanto nacional como internacional (Barbero, 2010).

Transporte Ferroviario

No podemos descuidar tampoco el papel que juega el transporte ferroviario ya que en los últimos años han modernizado su actividad enfocándose en el manejo de graneles en su mayoría para exportación, es un campo con un gran potencial que lo puede convertir en un atractivo medio de transporte que va mas allá de los beneficios logísticos como la reducción de gases contaminantes y de invernadero, de accidentes y congestión, pero sin duda alguna requerirá una fuerte inversión de los agentes privados y públicos para que así sea según lo expresa Barbero (2010).

Costos administrativos, de inventario y almacenamiento

Otros de los costos más altos que tienen un gran impacto en el desempeño logístico tienen que ver con los niveles de inventario, su almacenamiento y los gastos administrativos que estos generan.

Las demoras en el flujo de productos o materiales dan lugar a la depreciación de la mercancía, incremento en los costos de almacenamiento, costos de inventario, costos financieros,

mayores riesgos de daño, pérdida y/o robo de la mercancía, precibilidad de las unidades al igual que mayores costos de transporte y gastos administrativos, Calatayud & Ruiz (citado por Hummels, 2001). Como ya se ha mencionado una falta de infraestructura o su mala calidad junto a procedimientos complicados, multiplicidad de agencias o entes para tramitar algún tipo de permiso o licencias, tiempos prolongados en trámites aduaneros que difieren en cada país, demoras por inspección y revisión de la carga entre otras son las que dan lugar a estos extra costos (Calatayud & Ruiz, 2012).

Para las empresas de América Latina los costos de inventario representan en promedio el 35% del PIB, comparado con solo el 15% de las compañías constituidas en los Estados Unidos (Guasch & Kogan, 2006). Al comparar los inventarios en dichas economías según lo expone Guasch & Kogan (2001), los niveles de inventario de materia prima en América Latina son aproximadamente dos a cinco veces mayores lo que aumenta notablemente los costos de cada producto y su competitividad.

Los altos niveles de inventario también pueden explicarse cuando las redes de almacenamiento están por debajo del estándar en la mayoría de los países de la región, la falta de competitividad de los mismos, las altas tarifas de arriendo o alquiler de espacio para almacenamiento y de la falta de instrumentos eficaces para financiar los inventarios.

En promedio, los costos totales de mantenimiento del inventario en América Latina representan el 19% del valor del producto final, aunque se encuentran entre 9% y 50% el valor del producto. Estos costos se pueden dividir en: i) costos de capital, ii) impuestos, iii) seguros, iv) obsolescencia, y v) almacenamiento). Entre estos, los costos de capital son los más altos, con un promedio de 15% del valor del producto, seguidos de los costos de almacenamiento (2%) y los costos de obsolescencia (1%) (Guasch, 2011).

No cabe duda que se deben ejecutar medidas integrales que minimicen o eliminen en lo posible este tipo de barreras e indicadores que afectan el desempeño logístico, medidas que deben apuntar a una facilitación comercial y un eficiente flujo de mercancías, la mayoría enfocándose a aspectos de infraestructura y a la agilización de los diferentes procesos que abarcan toda la cadena de valor (Calatayud & Ruiz, 2012).

Cruce de Fronteras y facilitación comercial

Otro factor que tiene un gran impacto en el desempeño logístico es la gestión de las aduanas y el cruce fronterizo de las mercancías, comúnmente la salida, entrada o movimientos en general de la carga puede ser obstaculizada por fallas en el flujo de información o simplemente cuando esta se encuentra errada, no es enviada a tiempo o quizás todos los agentes y operadores involucrados no cuentan con toda la información pertinente, claramente en el comercio internacional una mercancía no se mueve sino cuenta con toda la documentación requerida, que sea acorde a la carga y se cuente con el visto bueno de las aduanas (Young & Esqueda, 2005).

Muchas aduanas se han modernizado gracias a la apertura de tratados comerciales y desarrollo de productivos esquemas logísticos sin embargo aún persisten algunos problemas de coordinación entre los procesos de frontera, las aduanas y los entes fiscalizadores generando grandes ineficiencias y altos costos de operación que impactan notablemente al sector empresarial, entre los más comunes y según lo expresa Echeverría (2007) se pueden identificar los siguientes:

1. Requerimientos de información y documentación redundante.
2. Retardos en los despachos aduaneros
3. Falta de coordinación entre aduanas y otras entidades de fiscalización
4. Carencia de recursos jurídicos rápidos
5. Regímenes de tránsito de mercancías ineficientes

Según estudios realizados los retrasos en términos de aduana en América Latina aumentan los costos de transporte entre un 4% y 12%, lo que indica que si se redujeran los tiempos en las fronteras se traduciría de igual forma en una disminución de los costos de transporte y en general de la cadena de valor (Schwartz, Guasch & Wilmsmeier, 2009).

No cabe duda que el desempeño aduanero y los procedimientos de embarque internacional ocupan un rango desfavorable dentro de los indicadores de desempeño logístico para América Latina por ende es indispensable una facilitación comercial donde se revisen los aspectos

clave en pro de optimizar los procesos tales como: “la modernización de los procedimientos aduaneros, la integración de la administración fronteriza, la adopción del intercambio electrónico de datos, la circulación de cargas en tránsito y la seguridad” (Barbero, 2010, p.46). El comercio va en aumento y si no se toman las medidas necesarias en dichos aspectos los esfuerzos que se hagan en infraestructura, reducción de costos y tiempos de procesos entre otros no servirán de nada.

A pesar de que estos son los factores que tienen una gran relevancia en el desempeño logístico de cualquier país no hay que dejar a un lado otros sectores como el transporte aéreo de carga y la seguridad de la mercancía al ser transportada vía terrestre.

Seguridad de la cadena terrestre

En cuanto a la seguridad de las cadenas logísticas terrestres se tiene claro conocimiento que estas son susceptibles a una serie de riesgos o siniestros lo que compromete la competitividad del sector y el desempeño del mismo. Estamos hablando prácticamente del robo de mercancías, hechos delictivos, accidentes, entre otros, que muchas veces no son denunciados por no afectar la imagen de las compañías operadoras ni sus primas de seguro (Salas, 2013).

Ante esta situación se han orientado diferentes medidas para la protección del comercio en contra de amenazas terroristas, robos, tráfico de productos ilícitos y otras, mediante el incremento de las medidas de seguridad en los terminales marítimos, aéreos, y en las vías nacionales.

El transporte y la gestión de materiales y productos se convierte sin duda alguna en uno de los factores más importantes para cualquier cadena de abastecimiento, así nos lo expresa uno de los autores referenciados:

La interrupción de una cadena logística, ya sea por actos delictivos, falta de stock de suministros o por cualquier evento que imposibilite la distribución de suministros o productos, no solamente provoca pérdidas económicas por esa falla en particular, sino que además, tiene un efecto de propagación al resto de la cadena logística, afectando en

definitiva, la competitividad nacional y dificultando la implementación de la comodalidad o de sistemas de transporte multimodales regionales. (Salas, 2013, p.5)

En síntesis vemos que son bastantes los factores que tienen una incidencia significativa en el desempeño logístico por ende y en primera medida la inversión y el desarrollo en infraestructura se convierte en uno de los puntos claves para una eficiente cadena de valor, no solo en las carreteras y vías de cada nación sino también en todo el conjunto que encierra la logística de carga. En segundo lugar es vital la gestión, servicios y facilitación comercial por parte de las aduanas y los entes encargados de dar los vistos buenos para la movilización de mercancías, seguido de una capacitación ejemplar a todas las empresas y funcionarios relacionados con las diferentes áreas logísticas al igual que a sus operadores involucrados como transportadores, agentes de aduana, depósitos de almacenamiento y demás en pro de optimizar los tiempos de cada procedimiento, reducción de costos y en general de obtener mayores beneficios, y por último el papel que juega el gobierno y el sector público incentivando el crecimiento de la industria y generando mecanismos de acción que contribuyan al mejoramiento de la actividad comercial de cada país y sus respectivos indicadores de desempeño (Barbero, 2010).

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Perspectiva de Investigación: Cualitativa

Tipo de estudio: Explicativo

Método de Investigación: Documentos

La globalización y la apertura de las economías han dado lugar al desarrollo de las cadenas de suministros, la dinámica en el movimiento de mercancías ha sido favorable para el crecimiento, gestión de materiales y aumento de beneficios en la cadena de valor.

Estos beneficios no solo se pueden ver de forma objetiva al hablar de la optimización de recursos y de los indicadores de desempeño que se traducen en mejores resultados y su impacto en los costos logísticos sino también subjetivamente al tratarse de cambios estructurales, mejoras de procedimientos, disminución de tiempos de operación, facilitación comercial, seguridad de la cadena de abasto, gestión de los actores inherentes en la cadena de abasto, entre otras, por estas razones esta investigación tiene una perspectiva cualitativa al pretender sustentar porque el desempeño logístico está ligado a determinados factores y estos como contribuyen a un óptimo resultado, de igual forma la investigación no pretende ser exhaustiva sino que se centrará en identificar cuáles son los factores clave que tienen a América Latina relegada en términos logísticos al compararla con algunas economías Asiáticas y países miembros de la OCDE (Organización para la cooperación y el desarrollo económico) y su impacto del costo como porcentaje del PIB dándole un tipo de estudio explicativo.

En cuanto al método de investigación, en la búsqueda de información se tuvieron en cuenta diferentes documentos, artículos, libros, revistas y demás, con la palabra clave “Desempeño Logístico en América Latina” arrojando un gran número de artículos de los cuales solo se tuvo en cuenta aquellos emitidos o avalados por organizaciones y expertos en el tema, posteriormente se fueron filtrando los más relacionados y la búsqueda se extendió a otros artículos con información pertinente. De esta manera el estudio se basó en tener la mayor

cantidad de información apropiada que explique y nos muestre asertivamente el objeto de estudio de esta investigación.

Con el fin de obtener un proceso de investigación transparente y una alta fiabilidad de la información se tomó una muestra de 35 artículos y así lograr un análisis y evaluación con resultados más sustentables según se detalla a continuación:

Factores clave para un eficiente desempeño logístico en América Latina

Factores	Número Artículos de referencia (Ver referencias bibliográficas)	Cantidad
Transporte Terrestre	(1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,14,15,16,17,18,19,20,21,22,25,26,28,29,30,31,32,34,35)	30
Transporte Marítimo	(1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,16,17,18,19,21,25,26,28,29,30,31,32,34,35)	26
Transporte Ferreo	(1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,14,16,18,19,21,25,28,29,30,31,32,34)	22
Transporte Aéreo	(1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,16,17,18,19,21,25,28,29,30,31,32,34)	24
Puertos	(1,2,3,4,5,6,7,9,10,11,12,14,15,16,17,18,19,24,26,28,29,30,32,34,35)	25
Aeropuertos	(1,2,3,4,5,6,7,9,10,11,12,15,16,17,19,24,28,29,30,32,34)	21
Pasos de Frontera	(1,2,3,4,5,6,7,9,10,11,12,14,15,18,19,21,28,29,34)	19
Facilitación comercial	(1,2,3,4,5,6,7,9,10,11,12,14,15,17,18,19,23,26,27,28,32,34)	22
Servicio al cliente	(3,4,12,13,18,20,21,22,25,26,31)	11
Gestión empresas	(1,2,3,4,12,13,18,20,21,28,31)	11
Gestión operadores	(1,2,4,12,19,31,32,35)	8
Almacenamiento	(3,4,6,7,8,9,12,17,18,22,23,25,28,31)	14
Distribución	(2,3,4,12,13,14,15,16,17,18,20,21,22,23,24,25,28,29,31,34,35)	21
Inventarios	(2,3,4,6,7,8,9,12,15,18,20,21,22,23,25,28,31)	17
Costos administrativos	(3,4,6,8,9,12,20,21,25)	9
Seguridad cadena terrestre	(2,4,5,6,7,12,15,16,18,22,28,30,33)	13
Telecomunicaciones	(1,4,5,10,12,21,23,25,27,28,29,34)	12

HIPOTESIS: ¿Los factores anteriormente relacionados son los aspectos o sectores clave en los cuales se debe enfocar América Latina para un eficiente desempeño logístico?

RESULTADOS Y ANÁLISIS

De los 35 artículos tomados al azar el primero fue publicado en el año de 1998, si bien la logística se ha desarrollado hace varias décadas no cabe duda que su gran auge y fortalecimiento con fines económicos y de un mejor servicio se ha dado en particular desde los años 80 y 90 donde la globalización y la apertura de mercados han contribuido con este fin y bien se puede decir que obligado a la mayoría de empresas y naciones a estudios detallados y mejores prácticas que conlleven a una eficiente cadena de valor. Hubo un aumento sustancial en la revisión del material en el año 2001 de 3 artículos más donde se mira más detalladamente aquellos aspectos relevantes para un buen desempeño logístico, del 2002 al 2009 el estudio de artículos referentes tuvo un ampliación considerable de 12 mas lo que significa una mayor atención y estudio del objeto de esta investigación, sin embargo los años en los que más se tomaron revistas, libros, artículos y demás para esta investigación fue del 2010 al 2013 con un total de 19 documentos lo que presume la importancia que toma año a año el desempeño logístico y todos los factores inherentes en él.

De acuerdo a los resultados uno de los factores más relevantes para un eficiente desempeño logístico está ligado al Transporte terrestre (30 artículos) que sin duda alguna es uno de los medios más importantes para el transporte de mercancía distribuida o movida al interior de cada país y aquella contenerizada rumbo o con origen los puertos lo que lo convierte en una parte fundamental para la cadena de abastecimiento. Es sin duda alguna un sector clave para la generación de empleo con grandes impactos o connotaciones sociales, sin embargo la falta de mantenimiento, infraestructura e inversión en las carreteras se convierte en una amenaza lo que se traduce significativamente en costos de operación y tiempos de entrega más altos (Barbero, 2010).

En segundo y tercer lugar encontramos el transporte marítimo y puertos con un total de 26 y 25 artículos respectivamente, la mayor parte de mercancías tipo exportación es embarcada en contenedor lo que ha desencadenado un aumento en el número de buques de carga y una mayor especialización de la terminales marítimas, a continuación se detalla el movimiento de

contenedores en los principales puertos de América Latina y el Caribe para los años 2010 y 2011:

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN TEU				
LOS PRINCIPALES 20 PUERTOS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE				
PUERTO	PAIS	TEU 2010	TEU 2011	Var.
1 Colón (MIT, Evergreen, Cristóbal)	Panamá	2,810,657	3,371,714	20.0%
2 Balboa	Panamá	2,758,506	3,232,265	17.2%
3 Santos	Brasil	2,715,568	2,985,922	10.0%
4 Kingston	Jamaica	1,891,770	-	-
5 Cartagena (Inc. S.P.R, El Bosque, Contecar,ZP)	Colombia	1,581,401	1,853,342	17.2%
6 Buenos Aires (incluye Exolgan)	Argentina	1,730,831	1,851,687	7.0%
7 Manzanillo	México	1,511,378	1,762,508	16.6%
8 Callao (Inc. DPW/ APM)	Perú	1,346,18	1,616,165	20.1%
9 Guayaquil	Ecuador	1,080,847	1,405,762	30.1%
10 Freeport	Bahamas	1,125,000	1,116,272	-0.8%
11 Caucedo	R. Dominicana	1,004,901	-	-
12 Itajai (Inc. Navegantes)	Brasil	957,130	983,985	2.8%
13 Valparaíso	Chile	878,787	973,012	10.7%
14 Lázaro Cárdenas	México	796,023	953,497	19.8%
15 Limón-Moin	Costa Rica	858,176	901,330	5.0%
16 Montevideo	Uruguay	671,952	861,164	28.2%
17 San Antonio	Chile	870,719	853,806	-1.9%
18 Buenaventura (Inc. SPR, TCBUEN y ZP)	Colombia	662,821	748,305	12.9%
19 Veracruz	México	662,537	732,538	10.6%
20 Puerto Cabello	Venezuela	629,895	721,500	14.5%

*Infografía La Prensa-Alejandro Colmenárez •Fuente Cepal

Como vemos el movimiento de contenedores es bastante alto con una tendencia al alza lo que significaría que es uno de los sectores más relevantes para el desarrollo y eficiencia del comercio internacional, pese a esto al igual que el transporte terrestre cuenta con diferentes falencias en infraestructura haciendo que se manejen altos costos de transacción en los puertos y a su vez que los tiempos de tránsito y conectividad entre estos sean bastante extensos encareciendo el producto o manejando Lid Times muy largos (Guasch, 2011).

En el cuarto factor clave del desempeño tenemos el transporte aéreo con 24 artículos, si bien es uno de los medios de transporte más rápidos también viene siendo uno de los más costosos sobre todo por el valor del combustible, a pesar de que no tiene el mismo crecimiento que el transporte marítimo es utilizado en su mayoría para cierto tipo de productos o para algunas rutas comerciales convirtiéndolo en una herramienta ejemplar para entregas urgentes o manejo de perecederos, debido a sus costos y debilidades en

infraestructura aeroportuaria le quita competitividad y participación frente a otros medios de transporte.

Seguido encontramos el transporte férreo y la facilitación comercial cada uno con 22 artículos. Vemos una constante en que los principales obstáculos del desempeño se dan en todos los tipos de transporte y se debe particularmente a la falta de recursos e inversión que proporcionen una mejor infraestructura y el desarrollo de procesos encaminados a reducir los tiempos de operación por eso es indispensable que el sector público y entes de cada nación respectivos se pronuncien con el fin de contribuir en dichos sectores.

En cuanto a la facilitación comercial también se convierte en uno de los factores clave pues depende de esta que el transporte de productos de un país a otro sea mucho más rápido, por eso es importante la eliminación de restricciones para acceso a otros mercados, reglamentación para procesos de exportación e importación, regulaciones en general, requerimientos financieros, entre otras, con tal de hacer más eficiente el paso por las fronteras que de igual forma es un factor clave del desempeño logístico según el estudio realizado.

Si bien ya se dijo que el transporte terrestre se encuentra entre los indicadores más altos no hay que dejar a un lado el concepto de Distribución enfocado al movimiento de mercancías y materia prima al interior de cada país vía terrestre, no cabe duda que la falta de una malla vial adecuada, falta de corredores que comuniquen directamente a las principales ciudades o poblaciones, falta de infraestructura vial y otros componentes hacen que los tiempos de entrega sean en su mayoría elevados trayendo consigo altos costos y un mal servicio.

Los sectores y aspectos más decisivos para un eficiente desempeño logístico son los mencionados anteriormente sin embargo hay otro buen número que a pesar de no estar contemplados en la misma cantidad de artículos se vuelven de cierta forma vital dentro de la cadena de abastecimiento tales como el servicio al cliente, telecomunicaciones, gestión de los generadores de carga y sus operadores, la seguridad de la cadena terrestre y aquellos vinculados con el inventario y sus costos administrativos y de almacenamiento ya que juegan un papel crucial en el costo de cada producto.

CONCLUSIONES

- La cadena de abastecimiento tiene bastantes sectores inherentes que hacen que esta sea efectiva y/o productiva sin embargo no cabe duda que los que tienen un mayor impacto en el desempeño logístico están encabezados en primera fila por aquellos relacionados en todas sus formas de transporte como el terrestre, marítimo, aéreo y férreo. El tiempo, costos y movimientos de mercancía y/o materia prima están sujetos a dichas formas de transporte por eso juegan un papel crucial en la economía y supervivencia de las empresas en el mercado.
- Cada medio de transporte debe contar con las herramientas e infraestructura necesaria para poder funcionar por ende los siguientes factores clave a considerar son los puertos, aeropuertos y la distribución al interior de cada país ya que son los medios por los cuales se puede movilizar una mercancía y de estos depende que sea trasladado de un lugar a otro en la brevedad posible y en condiciones óptimas.
- Los pasos de frontera y la facilitación comercial también hacen parte de este selecto grupo de indicadores de desempeño por eso es vital que los países y las organizaciones que reglamentan el comercio de bienes se encarguen de hacer lo posible para que todo producto tenga acceso a otros mercados de la manera más viable y ágil evitando demoras en las aduanas y claros sobre costos, de igual forma en este sentido, la gestión y entrega oportuna de toda la información y documentos por parte de los generadores de carga y sus operadores harán que el manejo de la mercancía y paso por fronteras sea mucho mas corta.
- A pesar de no tener el mismo impacto en el desempeño que los factores mencionados anteriormente hay un grupo que se desprende de los costos relacionados con el inventario, su administración y almacenamiento, por eso la gestión de estos se vuelve vital para que los costos de cada producto sean mucho más bajos y se obtenga una mayor rentabilidad.
- En América Latina no cabe duda que el principal costo logístico se deriva del transporte con un valor del 31.8% por eso es indispensable trabajar en estos sectores en pro de fortalecer su infraestructura y contribuir a la reducción de costos y tiempos de operación, en segundo lugar encontramos los costos administrativos y perdidas de mercancía con un porcentaje del 20.5% lo que infiere una mala gestión e ineficiencia en la seguridad de la

cadena, en la tercera y cuarta ubicación tenemos los costos asociados de almacenaje e inventarios con un 19% y 18.7% respectivamente lo que se traduce de igual forma en una mala gestión para la reducción de dichos rubros, y por último encontramos la facilitación comercial con un 10.1% ya que depende de esta que un producto deba tener ciertos permisos o documentos para poderse transportar e ingresar a otro país.

- Los costos logísticos para el caso de América Latina en comparación con otras economías como la de Singapur, la OCDE y Estados Unidos, son bastantes altos lo que concierne graves problemas de servicio, tiempos de proceso y operación superiores, inadecuada o ineficiente infraestructura, falta de inversión y demás que la tienen catalogada como una región relegada en materia logística.
- Para hacer frente a esta situación debemos tener en cuenta el uso de las Telecomunicaciones pues juegan un papel crucial y depende de estas el flujo de información, trámites, procesos y demás que se puedan hacer de forma oportuna y minimicen los tiempos de paso por fronteras o movimientos de mercancía en cualquier sentido al igual que la reducción de costos.
- En cuanto al transporte marítimo y puertos las conexiones con tierra deben ser eficaces por eso la inversión y mantenimiento de las vías debe ser prioridad por la gran cantidad de carga que se mueve por este medio, así mismo la expansión y fortalecimiento de los puertos generará grandes beneficios.
- Para el caso del transporte terrestre se debe fortalecer las rutas de acceso a las principales ciudades o poblaciones así como el mantenimiento de la malla vía en general, de igual forma centrarse en las medidas necesarias que den lugar a menores tiempos de tránsito y por ende minimización de gastos.
- Hay sin duda un gran número de oportunidades de mejora en América Latina que contribuyan a un mejor desempeño logístico, parte de estas mejoras deben ser lideradas por el sector privado y por cada gobierno pues depende de ellos planes de acción, la inversión y los recursos que se dispongan a cada sector enfocándose principalmente en infraestructura y servicios de transporte, facilitación comercial y logística comercial.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Banco Interamericano de Desarrollo (2011). Invertir en integración. Sector de integración y comercio. Notas técnicas # BID-TN-266 Recuperado el 23 de Julio de 2014
2. Barbero, J. (2010). La logística de cargas en América Latina y el Caribe: Una agenda para mejorar su desempeño. Banco Interamericano de desarrollo. Recuperado el 08 de Julio de 2014, en <http://publications.iadb.org/handle/11319/6269>
3. Calatayud, A & Ruiz, A. (2012). Mejores prácticas en logística internacional. Banco Interamericano de Desarrollo. Sector de integración y comercio. Notas técnicas # IDB-TN-440.
4. Cos, J & Navascués, R. (1998). Manual de logística Integral. España: Ediciones Díaz de Santos SA.
5. Echeverría, M. (2007). La Facilitación del comercio en las negociaciones comerciales y bilaterales. Naciones Unidas Cepal Recuperado el 22 de Julio de 2014, en <http://archivo.cepal.org/pdfs/2007/S2007359.pdf>
6. Guasch, J. (2011). La logística como motor de la competitividad en América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de desarrollo. Recuperado el 08 de Julio de 2014, en <http://publications.iadb.org/handle/11319/5091>
7. Guasch, J. (2008). Logistic Costs in Latin America and Caribbean. Washington, D.C: Banco Mundial.
8. Guasch, J & Kogan, J. (2001). Inventories in Developing Countries. Documentos de trabajo sobre investigaciones relativas a las políticas N° 2552. Washington, D.C.: Banco Mundial
9. Guasch, J & Kogan, J. (2006). Inventories and Logistic Costs in Developing Countries: Levels and Determinants – A Red Flag for Competitiveness and growth. Lima, Perú: Revista de la competencia y de la propiedad intelectual.
10. Herreros, S. (2013). Fortalecimiento de la cooperación birregional entre América Latina y Asia y el Pacífico. Naciones Unidas Cepal Recuperado el 23 de Julio de 2014, en <http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3205/S2013728.pdf?sequence=1>
11. Hummels, D., 2001. Time as trade barrier. Purdue University, IN
12. Kirby, C & Brosa, N. (2011). La logística como factor de competitividad de las Pymes en las Américas. Banco Interamericano de desarrollo.

13. Mantilla, O. (2012). Modelo tecnológico para el desarrollo de proyectos logísticos usando Lean Six Sigma. Recuperado el 22 de Julio de 2014, en <http://ezproxy.umng.edu.co:2082/docview/1355878364/fulltextPDF/FD2C020D31D64DCFPQ/2?accountid=30799>
14. Mesquita, M. (2013). Muy lejos para exportar, los costos internos de transporte y las disparidades en las exportaciones regionales en América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de desarrollo. Recuperado el 18 de Julio de 2014, en <http://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/3669/Too%20far%20to%20export%20RESUMEN%20SPA%2010-21-13finalweb.pdf?sequence=10>
15. Salas, G. (2013). Seguridad de la cadena logística terrestre en América Latina. Naciones Unidas – CEPAL Serie recursos naturales e infraestructura # 161. Recuperado el 08 de Julio de 2014, en <http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6365/S2013161.pdf?sequence=1>
16. Sanchez, R. (2005). Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados. United Nations Publications.
17. Schwartz, J., Guasch, J. L., y Wilmsmeier, G. 2009. “Logistics, Transport and Food Prices: Policy Guidance for Improving Efficiency, and Reducing Costs.” Washington, D.C.: Banco Mundial.
18. Young, R & Esqueda, P. (2005). Vulnerabilidades de la cadena de suministros: consideraciones para el caso de América latina. Revista Latinoamericana de Administración, N° 34, Recuperado el 24 de Julio de 2014, en <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=71603405>
19. Zamora, A & Pedraza, O. (2013). Competitividad del transporte en el marco del comercio internacional. Revista de Ciencias Económicas, 31-No.1: 2013, 181-199, ISSN: 0252-9521.
20. Cicero, D. M. M., & Camargo, C. A. G. (2013). INNOVACIÓN DE LAS OPERACIONES LOGÍSTICAS EN LA EMPRESA REINDUSTRIAS/LOGISTICS OPERATIONS INNOVATION IN THE COMPANY REINDUSTRIAS. Paper presented at the, 8(1) 1052-1061. Retrieved from <http://ezproxy.umng.edu.co:2048/login?url=http://search.proquest.com/docview/1353354007?accountid=30799>
21. Ontiveros, M. E. D., Prieto, M. P., & Garcia, A. B. (2012). LAS OPORTUNIDADES DE MEJORA EN LA CADENA DE SUMINISTROS PARA NEGOCIOS EN PAISES DE AMERICA LATINA (AL)/OPPORTUNITIES TO IMPROVE THE SUPPLY CHAIN

FOR INDUSTRIES IN LATIN AMERICA. Paper presented at the, 7(2) 1097-1105. Retrieved from

<http://ezproxy.umng.edu.co:2048/login?url=http://search.proquest.com/docview/1326256857?accountid=30799>

22. Arias, C. T. L., & Camargo, C. A. G. (2012). DE ALTOS INVENTARIOS A JUSTO A TIEMPO SRV-SERVICIOS/HIGH INVENTORIES AND JUST IN TIME SRV-SERVICES. Paper presented at the , 7(2) 1020-1028. Retrieved from <http://ezproxy.umng.edu.co:2048/login?url=http://search.proquest.com/docview/1326256937?accountid=30799>
23. Suárez, J., Acevedo, A., Acosta, M. I. G., Joy, T. L., Urquiaga, A. J. A., & Baez, Y. P. (2010). Modelo de referencia de redes de valor para un desarrollo sostenible. *Revista De Investigación Agraria y Ambiental*, 1(2), 29-49. Retrieved from <http://ezproxy.umng.edu.co:2048/login?url=http://search.proquest.com/docview/1190518355?accountid=30799>
24. Camilo Andrés Riaño Troncoso. (2012). Colombia volvió a 'rajarse' en índice de desempeño logístico. *Portafolio*, Retrieved from <http://ezproxy.umng.edu.co:2048/login?url=http://search.proquest.com/docview/1013785477?accountid=30799>
25. Tejero, J. J. A. (2007). *Logística integral: la gestión operativa de la empresa*. ESIC editorial.
26. Sanchez, O. D. R. J. (2006). *Indicadores de productividad para la industria portuaria: aplicación en América Latina y el Caribe (Vol. 112)*. United Nations Publications.
27. Kosakoff, B., & López, A. (2008). América Latina y las Cadenas Globales de Valor: debilidades y potencialidades. *GCG: Revista de Globalización, Competitividad y Gobernabilidad*, 2(1).
28. Vázquez Barquero, A. (2001). La política de desarrollo económico local. *En: Desarrollo económico local y descentralización en América Latina: análisis comparativo-LC/L. 1549-2001-p. 21-45*.
29. Kogan, J. (2008). *Financiamiento de la infraestructura: principales desafíos de las alianzas público-privadas y de la regulación de los mercados. presentación en el Seminario internacional "Infraestructura, 2020"*.

30. THORPE, A. F. S., & Sizeland, F. (2010). Infraestructura física y conectividad regional en América Latina y el Caribe: evolución de las economías de la región sin litoral. *Revista Integración & Comercio N*, 31.
31. Riveros, D. P. B., & Silva, P. P. B. (2004). La logística competitiva y la administración de la cadena de suministros. *Scientia et Technica*, 1(24).
32. Fay, M., & Morrison, M. (2007). *Infraestructura en América Latina y el Caribe*. Mayol Ediciones.
33. Naciones Unidas – Cepal (2011).. Seguridad de la cadena logística y su incidencia en la competitividad de Mesoamérica. Edición N°300
34. Moreira, M. M. India: Oportunidades y desafíos para América Latina. Banco Interamericano de Desarrollo, recuperado el 01 de Agosto de 2014 en http://www.prochile.gob.cl/wp-content/blogs.dir/1/files_mf/documento_07_27_10133015.pdf
35. Sosa, M. L. A., Alcaráz, J. L. G., & de la Hoya, (2012). E. S. Factores de riesgo en la cadena de suministro: revisión bibliográfica.