

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA COLEGIOS DE COLOMBIA – UNICOC

COLEGIO ADMINISTRATIVO Y DE CIENCIAS ECONÓMICAS – CACE

PROGRAMA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

CHÍA. 2020



**IMPORTANCIA DE LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL EN EL DESARROLLO
DE LOS MERCADOS EMERGENTES: CASO COLOMBIA**

BOCHELLI ALEJANDRA FORERO MORENO

LUZ CATHERINE DANIELA RUBIO MOYA

INSTITUCION UNIVERSITARIA COLEGIOS DE COLOMBIA

COLEGIO DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS

NEGOCIOS INTERNACIONALES

CHÍA 2020

**IMPORTANCIA DE LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL EN EL DESARROLLO
DE LOS MERCADOS EMERGENTES: CASO COLOMBIA**

AUTORES:

BOCHELLI ALEJANDRA FORERO MORENO

LUZ CATHERINE DANIELA RUBIO MOYA

ASESOR

VIKTORIYA ANDREEVA

PROFESIONAL EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA COLEGIOS DE COLOMBIA – UNICOC

COLEGIO ADMINISTRATIVO Y DE CIENCIAS ECONÓMICAS – CACE

PROGRAMA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

CHÍA. 2020

La presente investigación se realizó por estudiantes de negocios internacionales del colegio administrativo de la Institución Universitaria Colegios de Colombia UNICOC y tiene como propósito central analizar la importancia de la logística en el desarrollo económico de un mercado, para esto se tomó como base a Singapur y Estados Unidos, que son economías desarrolladas y competitivas que han impulsado su desarrollo por medio de la logística. Además brindan varias estrategias que podrían ser implementadas en Colombia para superar sus obstáculos logísticos y generar desarrollo económico en la Nación.

En cuanto a su metodología se puede mencionar que tuvo en cuenta información proveniente de múltiples fuentes confiables como lo son el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y el Foro Económico Mundial; también utilizaron diferentes modelos de toma de decisión para explicar diferentes teorías y el algoritmo de raptor para poder clasificar los países según su desarrollo tomando en cuenta su desempeño logístico.

En esta investigación se analizaron distintos indicadores de desarrollo y logística, que dieron un panorama general sobre estos temas en cada uno de los mercados evaluados; adicionalmente se tuvo en cuenta algunas de las teorías de desarrollo vigentes y se les atribuyó una explicación dentro de la influencia de la logística, haciendo una combinación de las propuestas expuestas en cada una de ellas.

Palabras clave:

Logística Internacional, desarrollo económico, mercados emergentes, economía circular, logística verde, países desarrollados, retos económicos, infraestructura, regulación aduanera.

ABSTRACT

This research was carried out by international business students from the administrative college of the Institución Universitaria Colegios de Colombia UNICOC and its main purpose is to analyze the importance of logistics in the economic development of a market, in order to accomplish this, Singapore and the United States were taken as a basis, which are developed and competitive economies that have promoted their development through logistics. They also provide several strategies that could be implemented in Colombia to overcome its logistical obstacles and generate economic development in the Nation..

Regarding its methodology, it can be mentioned that it took into account information from multiple reliable sources such as the Inter-American Development Bank, the World Bank, the International Monetary Fund and the World Economic Forum; It also include different decision-making models to explain different theories and the raptor algorithm to classify countries according to their development, taking into account their logistics performance.

In this research, different development and logistics indicators were analyzed, which gave an overview of these issues in each of the evaluated markets; Additionally, some of the current development theories were taken into account and an explanation was attributed to them within the influence of logistics, making a combination of the proposals presented in each one of them.

Keywords

International logistics, economic development, emerging markets, circular economy, green logistics, developed countries, economic challenges, infrastructure, custom regulations.

Contenido

GLOSARIO.....	15
ABREVIACIONES.....	16
TEMA.....	19
Antecedentes.....	19
Problema.....	21
JUSTIFICACIÓN.....	22
OBJETIVOS.....	24
Objetivo General.....	24
Objetivos Específicos	24
METODOLOGÍA	25
Revisión Literaria	26
CAPÍTULO 1 .Referentes teóricos	30
1.1. Logística	30
1.1.1 Etapas de la logística.....	31
1.1.2. Logística internacional.....	34
1.1.3. Tipos de Logística.....	34
1.1.4. Operadores logísticos.....	37
1.1.5 Medición de la logística	39
1.2 Desarrollo Económico	41
1.2.1 Teorías de desarrollo económico	42

2.2. Desarrollo en mercados emergentes y países desarrollados	47
1.2.3. Diferencias entre países desarrollados y mercados emergentes	49
1.2.4 Medición de desarrollo económico	51
1.2.5 Principales problemas de un país al desarrollarse.....	59
CAPÍTULO 2 Países desarrollados y mercados emergentes	62
2.1 Elección de países y su contexto histórico	63
2.2 Índice de competitividad global	68
2.3 Índice de desarrollo humano.....	70
2.4 PIB PerCapita USD a precios actuales	72
CAPÍTULO 3 Análisis logístico de Colombia, Estados Unidos Y Singapur	74
3.1 Escenario logístico.....	74
3.2 Relación de logística y desarrollo de un país	85
CAPÍTULO 4 Obstáculos para la logística en Colombia	92
4.1 Falta de adopción tecnología	93
4.2 Desconfianza hacia la tercerización	95
4.3 Restricciones de financiación	95
4.4 Falta de infraestructura especializada.....	96
4.5 Retraso por regulaciones aduanales y de comercio	97
4.6 Ausencia de políticas de promoción, costos de servicio distorsionados por regulaciones y lentitud burocrática.....	97

CAPÍTULO 5. Recomendaciones Colombia	99
5.1 Panorama General.....	99
5.2 Recomendaciones	100
CONCLUSIONES	108
REFERENCIAS	110

TABLA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Operadores Logísticos -Tomada de Peru Retail	37
Ilustración 2:Top10 países con mejor logística, Elaboración propia -Tomada del Banco Mundial	41
Ilustración 3:Top10 países latinoamericanos con mejor logística, Elaboración propia -Tomada del Banco Mundial	41
Ilustración 4:Top10 países con mejor IDH, Elaboración propia -Tomada del PNUD52	

Ilustración 5: Top10 países latinoamericanos con mejor IDH, Elaboración propia - Tomada del PNUD	53
Ilustración 6: Top10 países con mejor ICG, Elaboración propia -Tomada del WEF	58
Ilustración 7: Índice de competitividad global 2019, Elaboración propia -Tomada de WEF70	
Ilustración 8: IDH, Elaboración propia -Tomada del PNUD	71
Ilustración 9:PIB Per capita, Elaboración propia -Tomada del Banco Mundial	73
Ilustración 10: Desempeño logístico, Elaboración propia -Tomada del Banco Mundial	75
Ilustración 11: Competitividad y calidad de los servicios, Elaboración propia - Tomada del Banco Mundial.....	76
Ilustración 12: Facilidad para coordinar embarques a precios competitivos, Elaboración propia - Tomada del Banco Mundial	77
Ilustración 13: Frecuencia de arribo embarques al destinatario a tiempo, Elaboración propia - Tomada del Banco Mundial	78
Ilustración 14: Calidad infraestructura para comercio y transporte, Elaboración propia - Tomada del Banco Mundial.....	79
Ilustración 15: Facilidad para localizar y hacer seguimiento a los envíos, Elaboración propia - Tomada del Banco Mundial	81
Ilustración 16: Eficiencia del despacho aduanero, Elaboración propia - Tomada del Banco Mundial.....	82
Ilustración 17: Plazo entrega de exportaciones e importaciones por mediana en días, Elaboración propia - Tomada del Banco Mundial	83

Ilustración 18: Análisis Logístico, Elaboración propia -Tomada del B.M85

Ilustración 19: Relación logística y desarrollo, Elaboración propia -Tomada del B.M y WEF

.....87

Ilustración 20: Teoría de la globalización, Elaboración propia.....88

Ilustración 21: Teoría de las ventajas comparativas, Elaboración propia.....88

Ilustración 22: Teoría de las instituciones, Elaboración propia89

Ilustración 23: Transporte en Colombia, Elaboración propia -Tomada del MinTransporte 97

GLOSARIO

- **ANALDEX:** Es una entidad sin ánimo de lucro de naturaleza privada que tiene como objetivo fomentar y fortalecer la actividad exportadora nacional, apoyar el diseño y la ejecución de políticas de exportación de corto, mediano y largo plazo (Analdex, 2020).
- **PROCOLOMBIA:** Entidad encargada de promover el Turismo, la Inversión Extranjera en Colombia, las Exportaciones no minero energéticas y la imagen del país.” (Procolombia, ¿Qué es PROCOLOMBIA?, 2020)
- **BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO:** Organismo Internacional que Trabaja para mejorar la calidad de vida en América Latina y el Caribe.. Los temas actuales prioritarios del Banco incluyen tres retos de desarrollo – inclusión social e igualdad, productividad e innovación e integración económica – y tres temas transversales – igualdad de género y diversidad, cambio climático y sostenibilidad ambiental, y capacidad institucional y estado de derecho (BID, 2020)
- **BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA:** Entidad encargada promover un modelo de desarrollo sostenible, mediante operaciones de crédito, recursos no reembolsables y apoyo en la estructuración técnica y financiera de proyectos de los sectores público y privado de América Latina. (CAF, 2020)
- **JIT:** También conocido como Just in Time (Alvarez.O, 2010)es una política de mantenimiento de inventarios al mínimo nivel posible donde los suministradores entregan justo lo necesario en el momento requerido para completar el proceso productivo.
- **MPS:** Nombrado Plan Maestro de Producción por sus siglas ,es una decisión de tipo operativa, respecto a los artículos y cantidades que deben ser fabricados en el siguiente período de planificación (Salazar.B, 2019)

- **MRP:** Se refiere a la Planeación de recursos de manufactura y es un método integrado de planificación operativa y financiera para las empresas de manufactura. (Rouse.M, 2012)
- **RESERVA FEDERAL:** es el modelo de sistema bancario existente en Estados Unidos que se ocupa de controlar la política monetaria del país y de ejercer el poder de supervisar al resto de instituciones bancarias con el objetivo de alcanzar estabilidad. (Sanchez.J, 2020)
- **COSTO DE OPORTUNIDAD:** es un concepto económico que permite nombrar al valor de la mejor opción que no se concreta o al costo de una inversión que se realiza con recursos propios y que hace que no se materialicen otras inversiones posibles. (Perez.JyMerino.M, 2012)
- **ORGANIZACIÓN DE PAÍSES EXPORTADORES DE PETRÓLEO:** su función es coordinar y unificar las políticas petroleras de sus Países Miembros y asegurar la estabilización de los mercados petroleros para asegurar un suministro eficiente, económico y regular de petróleo a los consumidores, un ingreso constante para los productores y un justo retorno del capital para quienes invierten en la industria petrolera. Sus miembros suministran colectivamente el 41,9% de la producción mundial de petróleo crudo y controlan aproximadamente el 79,4% del total de las reservas probadas de crudo del mundo. (CNN, 2020)

ABREVIACIONES

- **ASPB:** Administración de servicios portuario de Bolivia
- **BID:** Banco Interamericano de Desarrollo

- BM Banco Mundial
- CAF: Banco de Desarrollo de América Latina (antiguamente conocido como Corporación Andina de Fomento)
- CEPAL Comisión Económica para la América Latina y El Caribe
- DFI: Distribución Física Internacional.
- DFN: Distribución Física Nacional.
- FED Junta de las Reservas Federales
- FEM: Foro Económico Mundial
- FMI Fondo Monetario Internacional
- FUNIBER: Fundación Universitaria Iberoamericana
- ICC: Cámara de Comercio Internacional
- INB: Ingreso neto bruto
- JIT: Just in Time
- MDP y EP : Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural
- MPS: Plan Maestro de Producción
- MRP: Planeación de recursos de manufactura
- NAFTA Acuerdo de Libre Comercio de Norteamérica
- OCDE Organización para el Comercio y el Desarrollo
- OMC Organización Mundial del Comercio
- ONU Organización de Naciones Unidas
- OPEP: Organización de Países Exportadores de Petróleo
- PIB Producto Interno Bruto
- SNCI: Sistema Nacional de Competitividad e Innovación

- TCJA: Ley de recortes fiscales y empleos
- UAMUA: Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco
- UMNG: Universidades tales como la Universidad Militar Nueva Granada.
- UNICOC: Institución Universitaria Colegios de Colombia
- USBMED: Universidad de San Buenaventura Medellín
- USD: Dólares Estadounidenses

TEMA

Antecedentes

La logística siempre ha estado con nosotros, su primera aparición data del hombre de las cavernas que realizaba un proceso de aprovisionamiento y control de inventarios para almacenar provisiones y soportar el invierno, posteriormente fue utilizada para: organizar tropas, alojamiento y transporte y fue utilizada posteriormente en la era militar en el para solucionar problemas de coordinación en la línea de producción, abastecimiento de cadenas primas y almacenamiento de productos para su posterior distribución.

Sin embargo después de solucionar dichos problemas se evidenció que, la logística requiere mejoras de transporte, infraestructura y adecuadas redes de comunicación para poder ser efectuada eficientemente. Después de la segunda guerra mundial las empresas empezaron a crear analogías entre la logística militar y las grandes industrias, creando así una forma de aplicar los conocimientos militares en la vida civil con cadenas de suministros cada vez más complejas, gracias a ello las empresas se volvieron más eficientes con menor esfuerzo y se posicionaron frente a su competencia gracias sus ventajas específicas

Según un artículo publicado en T21 mex¹, la logística está destinada a ser el motor para despegar nuevas inversiones en infraestructura y la columna vertebral del desarrollo del país, el cual es considerado un tema principal de los Estados desde tiempos inmemorables y ha tomado aún más protagonismo conforme pasan los años. En un contexto de apertura comercial y globalización económica, el desarrollo de servicios logísticos es fundamental para elevar la

¹ Revista líder en noticias del Sector Transporte y Logística, Aéreo, Marítimo, Terrestre y Ferroviario, en México y Latinoamérica.

competitividad al reducir costos y tiempos. Las plataformas logísticas integrales son la forma profesional de enlazar la oferta y la demanda. (Villareal, 2012).

La logística está relacionada con el desarrollo económico de un país, ya que las compañías tienen aún más retos conforme avanzan las exigencias de los clientes y tecnologías, inclusive, ahora es inevitable considerar la internacionalización, a la cual se ven obligadas las compañías a implementar para garantizar su permanencia dentro de un mercado que tiene gran cantidad de oferentes con un buen posicionamiento, lo que lleva a pensar a las empresas a convertirse en instituciones competitivas y a optar por la eficiencia de la cadena logística para satisfacer a los consumidores. Es un principio y base económica que el desempeño de empresas privadas y públicas son los impulsores de una economía, ya que proveen bienes y servicios que aportan al aumento de las características de un país desarrollado como PIB, empleabilidad y acceso a servicios; así mismo se incluye la logística dentro del desarrollo integral de una corporación, la cual al ser ejecutada óptimamente genera beneficio a las compañías y por ende a la economía de un mercado.

Problema

El desarrollo económico y la apertura económica global se dieron gracias a la globalización, han permitido que la logística cobre cada vez más importancia; ya que esta aporta un mayor dinamismo a la economía permitiendo la adquisición de materias primas, bienes y servicios, adicionalmente permite conectar empresas, clientes y proveedores sin importar su ubicación geográfica. Es por ello que muchos teóricos no temen afirmar que la logística es un factor importante en el desarrollo de un país, pero a pesar de ello no es posible encontrar actualmente una forma de realizar un cálculo exacto sobre dicha relación o comprobar su existencia. Sin embargo, dada la actualidad económica, los acuerdos comerciales y los bajos aranceles, cuesta imaginar que la logística no sea un factor fundamental para impulsar el desarrollo económico. ¿Pero de qué manera?

Al indagar sobre ello se podrá entender mejor la dinámica económica mundial, para esto se relacionaron las teorías de desarrollo existentes con las características de los mercados emergentes e industrializados y su respectivo nivel logístico, esto dejó a la vista los factores claves en la logística y el por qué son más eficientes los países desarrollados.

El desarrollo económico es un fenómeno al que no se ha atribuido una causa o factor determinante; sin embargo, depende de muchos factores. Las teorías sobre este tema cada vez van quedando más obsoletas, bien sea por la globalización o porque nunca se da respuesta correctamente al origen del desarrollo. Teniendo en cuenta la importancia de la competitividad, que está estrechamente relacionada con la logística internacional de un país y que además es factor clave para su desarrollo económico, se formula la pregunta:

¿Cómo usar la logística internacional como impulsor del desarrollo de un país?

JUSTIFICACIÓN

El desarrollo de un país representa la capacidad de los ingresos para crear riqueza, prosperidad o bienestar económico y social de los habitantes, en otras palabras permite que un país sea mejor competitivamente y que a su vez sus ciudadanos gocen de una buena calidad de vida; además este el principal objetivo de cualquier sociedad.

Durante muchos años se ha intentado encontrar la causa de este fenómeno con múltiples teorías que se retomarán posteriormente con más detalle, cada una de estas con base en diferentes factores como lo son: la geografía, la naturaleza de las instituciones, la globalización, entre otras. Sin embargo, todas estas explicaciones se han mantenido como una teoría, es por esto que queremos hacer una relación de algunas de estas que puedan estar relacionadas con la logística internacional y de esta manera poder entender si existe una relación directa o indirecta entre la logística internacional y el desarrollo económico de un país.

Con los cambios negativos que han sido causados por la globalización, como por ejemplo la contaminación, desigualdad económica, desempleo y más, es necesario enfocar el desarrollo económico hacia la sostenibilidad, de tal manera que las grandes corporaciones y sus operaciones relacionadas a la logística internacional y cadena de suministro no causen más daño al planeta y sus habitantes, es primordial buscar crecimiento económico haciendo uso racional de los recursos y de igual manera el proceso que conlleva transformarlos y llevarlos hasta el cliente.

Por tanto desde el punto de vista de un negociador internacional , no está de más recordar su labor principal, la cual consiste en la búsqueda de oportunidades en el mercado para posteriormente traspasar las fronteras nacionales con ellas; por tanto, es un deber de los

negociadores aportar al desarrollo del país por medio de estas actividades, que incluyen implícitamente la logística internacional, la ejecución de esta como impulsor de una economía y un mejoramiento las condiciones para llevar a cabo este proceso.

La coyuntura actual ha permitido observar como se ve afectada una economía al tener que restringir ciertas actividades de comercio, entre ellas se incluye el proceso de la logística. En julio Gao Gao (2020), subsecretario general del máximo planificador económico de China anunció que apoyaría el sector de la logística para impulsar su economía, que se ha visto afectada al igual que las demás a nivel mundial, con esta declaración buscan simplificar los procedimientos ya que el mayor obstáculo para este sector es la disponibilidad de la mano de obra y la significativa reducción de la demanda, y que han sido consecuencia de las medidas de seguridad que se han tomado para reducir la propagación del virus. Lo anteriormente mencionado indica la necesidad de mejorar el proceso de la logística para estimular el desarrollo de una economía.

Es así que la pertinencia de esta investigación reside en conocer las diferencias que existe en la logística internacional de países desarrollados y mercados emergentes de Latinoamérica para de esta así mejorar los procesos implementados en América latina y consecuentemente su nivel de desarrollo.

OBJETIVOS

Objetivo General

Analizar la influencia de la logística internacional en el desarrollo de los mercados emergentes tomando como referencia a Colombia.

Objetivos Específicos

1. Describir las características de los países desarrollados y los mercados emergentes
2. Comparar los indicadores logísticos de los países desarrollados y de Colombia
3. Reconocer los principales obstáculos para el desempeño logístico en Colombia
4. Dar recomendaciones para mitigar los obstáculos logísticos de Colombia.

METODOLOGÍA

La estrategia de investigación es inicialmente teórica debido a que se busca proponer una teoría con respecto al comportamiento de un fenómeno, en esta ocasión se hace referencia al desarrollo económico de un país siendo influenciado por la logística internacional; por tanto, se busca dar respuesta a este acontecimiento mediante la relación de múltiples teorías de desarrollo ya existentes .

Esta investigación se realiza con información proveniente de fuentes secundarias que permitirán definir y dar una base para realizar un análisis sobre la logística .Las principales fuentes usadas para el desarrollo de la investigación son: Banco de Desarrollo de América Latina antiguamente conocido como Corporación Andina de Fomento (CAF), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Banco Mundial, Procolombia, Doing Business y la WEF, de los cuales se tomarán documentos que datan desde el comienzo del siglo XXI, en estos se analiza la evaluación de múltiples elementos a lo largo de la cadena logística en diferentes países Latinoamericanos. Además, se hará uso de documentos publicados por diversas Universidades tales como la Universidad Militar Nueva Granada (UMNG), La Universidad Piloto de Colombia, entre otras, incluidas escuelas de negocios, proveen información sobre los casos particulares de países en desarrollo y desarrollados con respecto a su logística, estos proporcionarán información valiosa para hacer un paralelo entre los países y encontrar las diferencias que hay con respecto a su desempeño logístico.

Revisión Literaria

Realizar un análisis sobre diferentes teorías de desarrollo y basarse en la logística es complejo ya que se encuentra mucha información sobre este tema, afortunadamente en pleno siglo XXI se encuentran muchas fuentes de información confiables que se deben tomar en cuenta, y el aportaran a la base fundamental de este trabajo de grado.

El perfil logístico de un país es fundamental para poder entender qué procesos y tiempos se toman y así conocer a detalle cómo se lleva a cabo la cadena de abastecimiento, es por ello que para saber esta información se tienen dos fuentes que hablan al respecto , el Banco de Desarrollo de América Latina y Procolombia en sus documentos: “ Perfil logístico de América Latina” y “Perfil logístico de exportación de Colombia” este ultimo está enfocado hacia múltiples países de los cuales se tomara algunos de referencia; la suma de estos documentos aportan un análisis general de la situación actual y el desarrollo potencial a futuro del Sistema Logístico Regional Latinoamericano bajo un enfoque de sistema logístico, conformado por los siguientes elementos: infraestructura, servicios, procesos, sistemas de información, capacidades de gestión, institucionalidad y regulación y del que se tomará el perfil logístico de Colombia.

Para poder entender las deficiencias que hay en la logística en los mercados emergentes es necesario conocer el escenario actual del mismo, para esto se hace uso de publicaciones y puntajes asignados por instituciones como el Banco Mundial y el Foro Económico Mundial como el índice de desempeño logístico y de competitividad, que al ser acompañados con casos de estudio sobre la logística en mercados emergentes como: “Desarrollo logístico en Colombia y a Nivel Internacional”, “La logística en seguridad y transporte en la coyuntura colombiana: en el marco del comercio internacional” y “¿Qué papel juega la logística ante los nuevos retos en el

comercio internacional?” desarrolladas por la Universidad Militar exponen el funcionamiento de la cadena de abastecimiento, sus falencias y permiten hacer una comparación del proceso de logística a nivel mundial con proceso individual de Colombia, brindando así un amplio panorama de la brecha de desarrollo económico en este mercado emergente y los países desarrollados.

La logística incluye bastantes elementos sin embargo sobre leyes y regulaciones se suele hablar poco, es por esta razón que se tendrá en cuenta una publicación que realiza el Banco Mundial al cual se le da el nombre de “Doing Business” este tiene como objetivo fomentar el diseño de regulaciones eficientes, accesibles y sencillamente implementables para todos los que las usan. Este índice es una medida clave para el desarrollo de un país, que al incluirle la logística da un punto de referencias desde el cual se puede partir para realizar el estudio comparativo de los países.

La infraestructura es uno de los componentes que logran marcar la diferencia si se relaciona logística. El Banco Interamericano de Desarrollo publicó un documento llamado “La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina” que habla sobre cómo fortalecer las capacidades logísticas y competir exitosamente en los mercados mundiales de servicios logísticos además de explicar sobre la infraestructura de manera integrada en América Latina, también dan a conocer las oportunidades y obstáculos que hay en cada uno de los países, las tendencias globales en servicios logísticos y algunas estrategias para que las empresas puedan mejorar su competitividad en transporte y logística. Se cree que este último aspecto va a ser una gran contribución para averiguar en qué están fallando los países en vía de desarrollo y en la realización del plan de acción para mitigar los obstáculos de Colombia.

El transporte es tan importante como la infraestructura y por ello también se decidió tomar en cuenta algunos artículos y documentos oficiales que hablan sobre este tema, de nuevo esta el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial que con su documento “Evaluación de la facilitación del comercio y el transporte: Una herramienta práctica para su implementación en los países” incluye temas como las transacciones en la cadena de abastecimiento y algunos casos de estudio.

El enfoque central de la investigación que está en las teorías de desarrollo, por eso habrá una base en dos importantes publicaciones que hablan sobre el tema, una de estas es un documento publicado por el Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas U de G que tiene por nombre “Análisis crítico de las teorías del desarrollo económico”. Aquí se expone de manera general algunas de las teorías de desarrollo con diferentes epicentros, ventajas comparativas y competitivas, se toman en cuenta factores como la forma de afrontar las situaciones, la geografía, el gobierno y el impulso que tienen las empresas que se convierten en multinacionales,

Con base en lo anterior, se presenta una segunda publicación que corresponde al libro “Por qué fracasan los países” escrito por Daron Acemoglu y James A. Robinson, allí se expone de manera muy específica teorías de desarrollo económico y casos de diferentes países donde dan a conocer que algunos países con similares condiciones de progresar crean diferencias significativas en la calidad de vida de sus ciudadanos; además, se plantea una nueva teoría basada en el desarrollo de una civilización a causa del surgimiento de instituciones inclusivas; el anterior mencionado permitirá dar un amplio sentido a la teoría que se desea plantear ya que toma varios de los elementos allí mencionados.

El Dr. Ignacio Aguilar Zuluaga, reconocido profesor universitario, investigador y autor de numerosas obras, ofrece en esta ocasión la tercera edición de su libro Principios de Desarrollo Económico que proporciona fundamentos conceptuales del desarrollo económico y su basamento teórico.

Una vez descritas y analizadas las fuentes, documentos y artículos que se tomarán en cuenta para el desarrollo de esta revisión literaria se llegó a la conclusión de que hace falta realizar una actualización sobre las teorías planteadas con respecto a la causa del desarrollo de un mercado o economía. Se tendrá en cuenta que la globalización ha llevado a que las economías, culturas y demás aspectos se lleven a cabo de manera diferente; de modo que se buscará dar respuesta a este fenómeno desde el aporte de la logística internacional, la cual no ha sido tomada ni desarrollada por otros referentes.

CAPÍTULO 1 .Referentes teóricos

1.1. Logística

La logística como factor clave del desarrollo logístico comenzó con la ruta de la seda en China hace aproximadamente 2300 años, cuando esta dio lugar a canales terrestres que comunicaban a Europa, África y Asia (Bradford.H, 2020) . Esta incluye las actividades que aseguran la entrega de la mercancía al cliente, es decir, el proceso de transportar los bienes desde el lugar de su producción hasta el punto en que el producto es comercializado o entregado al consumidor final. Así, cruza de manera transversal a prácticamente todos los procesos de producción y comercialización de bienes. (Cuccaro.L, 2018). Por ello es importante conocer la tipificación de la logística internacional ya que puede ayudar a identificar el tipo de logística que puede ayudar en este caso específico porque por ejemplo, en el caso de necesitar un mayor control de suministros se debe utilizar la logística de aprovisionamiento ya que es la mejor opción en estos casos y adicionalmente tiene en cuenta fechas de entrega, tipos de embalaje y carga de los proveedores, selección de proveedores, modelos de inventario, previsión de la demanda de nuestros productos, calidad del servicio, todos temas muy importantes para mantener un mayor control de los suministros.

No obstante, esta no es la única opción ya que si existe una mayor necesidad en la coordinación es necesario aplicar la logística de distribución donde se incluye la gestión de los flujos físicos DFI (Distribución Física Internacional) y DFN (Distribución Física Nacional), y tiene como prioridad temas como logística de Almacenamiento, previsión de actividad de cada uno de los centros de almacenaje y logística, traslado de mercancías dentro del almacén, coste, caducidad y calidad de las mismas, preparación de los pedidos, transporte hasta el cliente, y la

logística de producción la cual supone la gestión y control de la logística a nivel interno, a nivel de abastecimiento dentro de la propia empresa y tiene como resultado obtener el mismo resultado con un menor costo.

El concepto de plataforma logística integral incluye diferentes tipos de desarrollos inmobiliarios y de servicios, no se limita a un parque logístico o a un centro de distribución. Es una ventana de negocios abierta al mundo, que ha dado fortaleza a grandes centros logísticos de España, Estados Unidos o Japón. (Villareal, 2012)

1.1.1 Etapas de la logística

La logística es un proceso que involucra varias etapas, dentro de los principales procesos se encuentran:

- **Compras**

Esta etapa se hace todo el aprovisionamiento, es decir en el momento en el cual hacemos adquisición de materia prima que se necesita para fabricar los bienes, esta etapa tiene una relevante influencia sobre la rentabilidad y costos, este proceso consiste en cuatro actividades, planificación de compras, la selección del pedido, la realización de pedido y el control de las compras, fijar topes de costos será clave para tener una mejor gestión en el área de las compras

- **Gestión de Inventarios**

No es suficiente con hacer la adquisición de los materiales y materias primas, para tener un manejo óptimo de costos hay que realizar un control sobre las existencias, aquí se incluyen procesos como análisis y planeación; la primera de estas se hace calculando la rentabilidad que puede generar cada existencia y para esto se usan algunos conocidos

modelos como el JIT; la segunda corresponde a el establecimiento de qué, cuánto y cuándo se deben producir y/o comprar los productos. Aquí se incluye el uso de métodos como: MPS o MRP. (Logística, 2017)

Aquí se determinan métodos de registro, los puntos de rotación, las formas de clasificación y los modelos de reinventario, todo esto por los métodos de control. (Bonilla.E, 2010)

- Almacenamiento

Aquí se define el modelo de almacenamiento y gestión, entre muchos de sus objetivos se incluye cálculo de existencias para minimizar los costos y mantener en buen estado los productos.

Aquí se busca mantener condiciones apropiadas para el aseguramiento de la calidad del producto, en esto se tiene muy en cuenta lo referente a la infraestructura, los riesgos y el espacio.

- Transporte

Dentro de la empresa puede que todo esté funcionando a la perfección, eso no significa que tendremos éxito en la entrega de nuestros productos, es necesario evaluar la distribución, y se ve involucrada por aspectos exteriores como lo son la infraestructura, la movilidad, las tecnologías y demás. Acá se incluyen varias modalidades dentro de las que se puede mencionar: marítimo, aéreo, terrestre, férreo y multimodal.

(Larcorier, 2020) ² afirma que en la actualidad, el mundo digital impone tiempos de entrega de mercadería inmediatos, porque si no, la respuesta del cliente será inmediata ante los diferentes canales de comunicación online. El transporte se debe volver en un pilar

² Empresa ecuatoriana con 19 años de experiencia especializada en el manejo de envíos

fundamental para el despacho de productos hacia los clientes y que además la logística y el transporte van de la mano, ya que la primera se encarga de gestionar los flujos para que el transporte llegue a su destino, realizando tareas estratégicas de planificación, y por su parte, la segunda ejecuta dichos planes para una optimización del servicio y llegar al propósito de satisfacer al cliente.

- Servicio al cliente

Considerada la más importante en el proceso de logística y que es definida .Según (Soluman, 2020),³ como el conjunto de actividades interconectadas que ofrecen un proveedor para que el cliente obtenga sus pedidos en el momento y lugar indicado, en sus elementos se incluye:

- Contacto rápido y sin contratiempos.
- Adquisición de la orden de manera rápida y efectiva
- Entrega de la mercancía en los tiempos establecidos.
- Infraestructura necesaria para las operaciones logísticas.
- Manejo de reclamos y cumplidos.

Este es considerado fundamental ya que puede traducirse en ingresos crecientes, o perdidas exponencialmente decrecientes, aquí se habla de estrategias de retención de clientes y como lo principal para mantener un negocio es enfocarse a los clientes hay que prestar una buena atención a este factor de la logística.

³ Empresa dedicada a la comercialización de equipos para la dotación de Centros de Distribución el servicio al cliente

1.1.2. Logística internacional

La logística permite conectar los proveedores, las compañías y los clientes finales, y dado que, actualmente las fronteras se han ido desapareciendo y las posibilidades han aumentado en gran medida permitiendo que una empresa pueda conectar con clientes y proveedores de todas partes del mundo.

Esta apertura comercial permite un mayor flujo de bienes, servicios y mano de obra. Esta es una gran oportunidad para las compañías del todo el mundo ya que pueden acceder a mejor y más económica materia prima, sin importar el país en la cual se encuentre este, además de poder llegar a aquellos clientes potenciales, sin importar el país en que se encuentren.

Sin embargo, estas oportunidades implican, ampliar la logística empresarial existente y en algunos casos crear una logística empresarial propia que le permita acceder a las oportunidades globales que se les presentan y es por ello que es de suma importancia lograr crear una cadena de suministros adecuada para llegar a dichas oportunidades. La logística internacional es el proceso en el cual la cadena de suministros, permite conectar a los proveedores, empresas y los clientes en un ámbito global y es por ello que a diferencia de la cadena de suministros nacional se debe tener en cuenta muchos más aspectos que permitan la eficiencia

1.1.3. Tipos de Logística

La logística involucra diversos factores adaptables a las necesidades de una organización y es ello que este término no debería ser abarcado de manera rígida y dada esta adaptabilidad, la logística suele dividirse en diferentes tipos que, aunque pueden ser más, los tipos más reconocidos son los siguientes.

Logística de aprovisionamiento. Según (Nuño.P, 2017) de emprende pyme.net la logística de aprovisionamiento es el primer tipo de logística, ya que, es la encargada de recibir la materia prima y demás materiales necesario para la producción de la compañía y es por ello, que es fundamental elegir los proveedores adecuados que brinden calidad en sus productos, realizar compras de acuerdo a las necesidades de producción de la empresa, adaptar los plazos de entrega, el cumplimiento de los mismos y realizar una adecuada gestión de inventarios.

En este proceso es importante la gestión de proveedores, para de esta manera obtener materia prima de excelente calidad, al mejor precio en los plazos acordados

Logística de almacenamiento.

La logística de almacenamiento se encarga de gestionar y registrar todo lo relacionado con el almacenamiento de mercancías y materias primas de manera eficiente. Algunas de las tareas necesarias llevar a cabo este proceso son: colocar y guardar los aprovisionamientos recibidos, mantenerlos en correcto estado en los almacenes de la empresa en cuestión, mantener los inventarios actualizados, tener un adecuado registro del lugar exacto en donde se encuentran almacenados los productos y materias primas de la compañía y planificar las zonas de almacenamiento según el tipo de producto. Es por ello que la importancia de la logística de almacenamiento, yace en el hecho de almacenar productos y materia prima de manera estratégica dentro de la compañía, de tal forma que sea posible mantener un claro registro del lugar en el cual esta cada producto o materia prima, permitiendo el fácil acceso y cuidado de la misma. (Lopez.J, 2019)

Logística de producción.

Según La revista logística del Paraguay (S.R.L, 2020) la logística de producción se encarga de la materia prima o suministros dentro de la compañía pasen a la fase de transformación hasta la finalización del producto, en esta fase, se tiene en cuenta la transformación del producto, transporte los bienes intermedios a la siguiente fase de transformación siguiendo altos estándares de calidad, preparación el producto final para ser distribuido. La importancia de la logística de producción, recae en que, un proceso mal realizado implicaría mayores costos y una mayor cantidad producida.

Logística de distribución.

Según (Transgensa, 2020), la logística de distribución es la encargada de transportar los productos finales, este puede ser hacia los puntos de venta, otras empresas o hacia consumidor final, el tipo de producto elegido, el canal de distribución, el tiempo de entrega, entre otros, es por ello que puede variar según el destinatario de los productos finales de la compañía; sin embargo, tienen algunos puntos en común como determinar el tipo y tamaño de embalaje, los vehículos en los que se transportara los productos y las zonas de distribución elegidas.

Logística inversa

Según (Logistec, 2014) , la logística inversa es el proceso contrario a todas los anteriores, es decir, llevar un producto ya enviado al consumidor final nuevamente hacia la empresa, esto puede darse por productos devueltos por mal estado, enviados por error o también por material sobrante de otras fases del proceso productivos que puedan ser reutilizados, reciclados o deshacerse de manera adecuada.

1.1.4. Operadores logísticos.

Según (VisualTrans, 2020), los operadores logísticos son personas o empresas que están encargadas del mantenimiento de algunas o todas las fases de la cadena de suministro con el objetivo de optimizar la cadena de suministros con una mayor eficiencia logrando disminuir los costos, y el tiempo en el cual se lleva a cabo la totalidad de procesos que abarca la cadena de suministro.

Los operadores logísticos se clasifican según el nivel de integración que tengan en la cadena de suministro y puede ser de nivel 1, 2, 3, 4, 5, siendo 5 el nivel de integración máximo y se nombran colocando el nivel del operador logístico seguido por “PL” la abreviatura de Party logistics, de esta manera, 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, 5PL.



Ilustración 1: Operadores Logísticos -Tomada de Peru Retail

1PL – First Party Logistics.

Según (Czischke.L, 2018), los operadores 1PL se encargan de realizar el transporte de los productos y se encargan de la colecta (Inbound) y distribución (Outbound) de las materias primas

y productos terminados de la empresa contratante, debido a esto la empresa contratante se puede enfocar en las demás operaciones de la compañía, conservando las tareas de operaciones, las instalaciones de almacenaje y los sistemas de manutención.

2PL – Second Party Logistics

Según (Samex, 2019), los operadores 2PL se encargan del transporte de los productos, del almacenamiento de los mismos y cuenta con vehículos propios. Este tipo de logística es fundamental en las economías a escala, este tipo de operadores pueden ser en el ámbito nacional. Las empresas contratantes coordinan la flota de transporte y la preparación de los pedidos en el almacén.

3PL – Third Party Logistics

Según (ecommerce, 2020), en este caso los operadores logísticos, no solo proveen servicios, sino también, proveen la flota de transporte y un lugar de almacenamiento, que da lugar a las operaciones de transporte y la gestión del almacén.

Es por ello que los servicios se tornan personalizados hacia la empresa contratante y de sus clientes por lo que suelen ser contratadas a largo plazo, ya que, de esta manera el 3PL se encargara de optimizar la cadena de suministros. La empresa se encarga de mantener el control interno y el control global de todo el flujo de mercancías.

4PL – Fourth Party Logistics

Según (Sperperato, 2013), los operadores logísticos o Fourth logistics supervisan la logística y no cuentan con ningún tipo de recursos físicos (autos, camiones, almacenes), pero

cuentan con el conocimiento y la tecnología para optimizar la eficiencia de la cadena de suministros.

Dado que los 4PL no se encargan de la parte física de la cadena de suministros, de lo que normalmente se encargan de los 3PL. Los contratos entre los 4PL y las empresas contratantes suelen ser a largo plazo con relaciones muy estrechas y de dependencias entre las empresas contratantes. Esto suele ser beneficioso ya que las empresas pueden enfocarse en sus actividades de producción mientras expertos se encargan de optimizar la cadena de suministros; sin embargo, el alto grado de dependencia entre la empresa contratante y los 4PL puede tornarse nociva para la dicha empresa.

5PL – Fifth Party Logistics.

Según (ILC, 2019), los operadores 5PL se encargan de la cadena logística, tanto en el ámbito de planta física como de los servicios de optimización y tecnología empleada, integrando la ejecución de los procesos de los 3PL y el enfoque en la optimización de la cadena de suministros del 4PL.

Estos son los principales operadores logísticos, sin embargo, los operadores logísticos pueden ser muy especializados, como por ejemplo los operadores logísticos para alimentación y bebidas, para el sector automotriz y los operadores logísticos farmacéuticos y sanitarios, entre otros.

1.1.5 Medición de la logística

El Banco Mundial desarrollo el Índice de Desempeño Logístico que refleja las percepciones de la logística de un país en función de la eficiencia del proceso de despacho de aduanas, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, la facilidad

de organizar envíos a precios competitivos, la calidad de los servicios de logística, la capacidad de rastrear envíos y la frecuencia con la cual los envíos llegan al destinatario dentro del tiempo programado. El índice varía de 1 a 5, donde la puntuación más alta representa un mejor rendimiento. Los datos proceden de las encuestas del Índice de Desempeño Logístico realizadas por el Banco Mundial, en asociación con instituciones académicas e internacionales, compañías privadas e individuos involucrados en logística internacional. La ronda de encuestas del 2009 cubrió más de 5.000 evaluaciones para diversos países por medio de casi 1.000 servicios de expedición de carga. Los encuestados evalúan ocho mercados por medio de seis dimensiones básicas, en una escala de 1 (peor) a 5 (mejor). Los puntajes para las seis áreas se promedian entre todos los encuestados y se agregan a un solo puntaje utilizando el análisis de componentes principales. Los detalles de las metodologías para las encuestas se encuentran en los informe “Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy” (2010)

A continuación se pueden observar los países con mejor logística a nivel mundial según el LPI (Logistics Performance Index), El cual es liderado por Alemania desde hace varios años. En segundo lugar esta Países bajos, que fue desplazado en 2014 por Luxemburgo, sin embargo recuperó su lugar para 2018. El tercer país en el pódium es Suecia, que para 2018 tuvo el mismo puntaje que Países Bajos (4,07).

Por otro lado, los países elegidos (Singapur y Estados Unidos) que serán explicados a más detalle posteriormente, se encuentran dentro del top10 de países con mejor logística. El primero de este en el puesto 5 y el segundo en el puesto 9 respectivamente.

LPI Mundial

2014		2016		2018	
País	Puntaje	País	Puntaje	País	Puntaje
Alemania	4.12	Alemania	4.23	Alemania	4.19
Países bajos	4.05	Luxemburgo	4.22	Países bajos	4.07
Bélgica	4.04	Suecia	4.20	Suecia	4.07
Reino Unido	4.01	Países bajos	4.19	Bélgica	4.05
Singapur	4	Singapur	4.14	Singapur	4.05
Suecia	3.96	Bélgica	4.11	Reino Unido	4.01
Noruega	3.96	Austria	4.10	Japón	3.99
Luxemburgo	3.95	Reino Unido	4.07	Austria	3.9
Estados Unidos	3.92	Hong Kong	4.07	Hong Kong	3.9
Japón	3.91	Estados Unidos	3.99	Estados Unidos	3.9

Ilustración 2: Top10 países con mejor logística, Elaboración propia -Tomada del Banco Mundial

En cuanto a Latinoamérica se puede apreciar que todos se encuentran más allá del puesto 30 en el ranking total y que los primeros lugares son ocupados por Panamá, Chile y México. En el caso de Colombia que es el país foco de estudio, se puede apreciar que se encuentra en este top10 y que escaló del puesto 94 al 58, la explicación a este acontecimiento será explicada a detalle posteriormente.

LPI Regional

2016			2018		
País	Puesto	Puntaje	País	Puesto	Puntaje
Panamá	40	3.34	Chile	34	3.32
Chile	46	3.25	Panamá	35	3.28
México	54	3.11	México	31	3.09
Brasil	55	3.09	Brasil	36	2.99
Uruguay	65	2.97	Colombia	35	2.94
Argentina	66	2.96	Argentina	61	2.89
Perú	69	2.89	Ecuador	62	2.88
Ecuador	74	2.78	Costa Rica	73	2.79
Costa Rica	89	2.65	Paraguay	74	2.78
Colombia	94	2.68	Perú	83	2.69

Ilustración 3: Top10 países latinoamericanos con mejor logística, Elaboración propia -Tomada del Banco Mundial

1.2 Desarrollo Económico

A diferencia de lo que la mayoría de la sociedad cree el desarrollo económico de un país no es particularmente el crecimiento de su producción, aunque sí es uno de los elementos de peso ; en el desarrollo económico se evalúa que la población pueda acceder a

servicios de calidad como lo son : educación, salud, vivienda, entretenimiento, esparcimiento y por supuesto el cubrimiento de las necesidades básicas como la alimentación y el vestido, es así que cuando se habla de un desarrollo económico también se habla de bienestar social .

Si se aspira al desarrollo económico, deben existir instituciones políticas, económicas y sociales adecuadas y estables. Debe existir un gobierno organizado y eficaz, capaz de elaborar planes de desarrollo y cumplirlos. Debe contarse con una moneda sana y un sistema financiero eficiente y confiable. Los países necesitan establecimientos educativos suficientes para instruir y capacitar a toda su población y también son necesarios los hospitales y clínicas, las bibliotecas, los museos y las salas de conciertos. Toda la población debe tener las oportunidades y los medios para estudiar, investigar y capacitarse progresivamente. (Aguilar.I, 2017)

Para Schumpeter el desarrollo económico es un proceso nuevo de producción, que implica nuevas combinaciones de factores, que necesita financiamiento por dinero creado, que no es función de las variables y funciones previas del sistema económico, sino que supone un cambio discontinuo en la historia de la economía real, y que tiende a concentrarse en algunos sectores del sistema económico.

1.2.1 Teorías de desarrollo económico

Estas permiten conocer los diferentes enfoques que se han hecho a lo largo de los años por diferentes países de acuerdo a la evolución de las civilizaciones, algunas de estas aún siguen vigentes y de hecho han tratado de ser usadas por varios mercados para lograr ser desarrollados,

es necesario recordar que algunos modelos planteados por economistas también son consideradas teorías de desarrollo.

Según Vargas. J (2006), las teorías focalizadas hacia el desarrollo económico sugieren la necesidad de la creación de políticas las cuales consideren las diferencias de los sectores, tanto ventajas como desventajas con el fin de asegurar beneficios y garantías que alcancen a las comunidades pobres y que los costos no descansen solamente en quienes menos pueden aportar, creando así un equilibrio y crecimiento económico estable.

Teoría de la modernización

Esta teoría afirma que el desarrollo de un mercado es dependiente de la modernización de una sociedad; pero, esta definición por sí sola no dice mucho. En primer lugar es necesario conocer ¿Qué es la modernización? Es definida como un “proceso homogeneizador, transformativo el cual a largo plazo es inevitable y deseable, este proceso indica que para que una sociedad alcance la modernidad, sus estructuras y valores tradicionales deben de ser reemplazados por un grupo de valores modernos”. (Reyes, 2001)

Esta consiste en que para que los países en vía de desarrollo alcancen un nivel de industrialización y prosperidad económica digna de una sociedad moderna, es necesario que estos hagan un cambio profundo en sus valores y estructuras sociales; también tener un estado fuerte y estable es necesario para llevar a cabo la tarea de modernizar un país. (SubgerenciaCulturaldelBancodelaRepública, 2015)

La modernización distingue tres tipos de sociedades, las tradicionales, las modernas y la capitalista-legal; una hace referencia a la sociedad que importa valores y tecnologías de modernización, pero que aun así sigue conservando algunos valores tradicionales, otra está bien dirigida por el Estado, y la última se caracteriza por voltear todo, comienza de una nueva clase social que empieza a tener poder y nuevas ideas, es competente con distintos factores de la sociedad.

Teoría de la dependencia

Esta teoría surgió de investigaciones realizadas por CEPAL y sostiene que la condición de los países subdesarrollados se da a causa de la expansión de los países industrializados, esta no se limita con la relación entre países, sino que crea estructuras internas en las sociedades (Spicker.P, 2020). Se le atribuyen diferentes variables como lo son insuficiencia dinámica de estructuras socio-económicas y que por tanto se dio un estancamiento; también afirma que dar lugar al desarrollo por socialismo no es posible pero si lo es con el capitalismo (Revistarepublicana, 2012) ⁴

Existen cuatro aspectos fundamentales en los que se basa el desarrollo según la teoría de la dependencia estos son: incremento de la demanda interna, dar un mayor enfoque al sector industrial, aumento de los salarios para generar mayor demanda agregada dentro de las condiciones del mercado nacional y por último el cumplimiento de un papel gubernamental más efectivo. (Reyes, 2001)

Teoría de los sistemas mundiales

⁴ Publicación semestral del Centro de Investigaciones de la Corporación Universitaria Republicana, institución universitaria ubicada en Bogotá D.C, Colombia

Hace referencia a la penetración del capitalismo global en las economías periféricas y semi-periféricas a través de introducir la modernización en los procesos productivos, ocasionando la sustitución y el desplazamiento de la fuerza de trabajo hacia las áreas centrales. (Lourdes.M, 2005). El capitalismo desarrollo nuevas condiciones que no podían ser explicadas por la teoría de la dependencia, es así que surge esta teoría. Adicionalmente nos introduce dos conceptos, el primero de estos son las inversiones productivas que son recursos financieros que refuerzan la producción manufacturera de un país; el segundo lugar son las inversiones especulativas que son más volátiles ya que generalmente generan ganancias rápidas en los mercados bursátiles, pero no le proveen al país una base sustentable que le permita alcanzar crecimiento a largo plazo. (Reyes, 2001)

Teoría de la globalización

Surge del mecanismo global que presenta una mayor integración con énfasis particular en la esfera de las transacciones económicas (Reyes, 2001). Tal como su nombre lo indica busca dar explicación al desarrollo por medio de la globalización. Esta tiene dos factores principales: los sistemas de comunicación que fueron introducidos por este fenómeno, y las condiciones económicas ligadas a los recursos financieros y comerciales (UniversidaddeNariño, 2001).

Teoría de la ventaja competitiva absoluta

Esta fue propuesta por Adam Smith esta rechaza la intervención del Estado y se habla de la mano invisible , una ley natural venía de la división del trabajo que hace a las empresas más productivas por medio de la especialización en tareas específicas (UAMUA, 2013); y estudió la relación entre capital y trabajo en los procesos de producción, pues para los pensadores de la época la importancia no estaba solamente en estudiar cómo se creaba la riqueza, sino en

identificar cómo esta se distribuye entre los factores de producción e identificar dónde se creaba más valor.

Ha sido retomada por varios teóricos que también se han cuestionado la causa del desarrollo de un mercado, dentro de estos se encuentra Michael Porter el cual argumenta que la ventaja de una nación no se deriva de la dotación de los factores, sino de la tecnología. (Legiscomex, 2020)

Teoría de las instituciones

Se centra en como las instituciones inclusivas generan prosperidad y riqueza mientras que las instituciones económicas extractivas generan estancamiento y pobreza.

¿Qué es una institución económica extractiva? Se trata de instituciones económicas que tienden a la concentración de la riqueza y el poder en manos de una reducida élite. El caso que mejor ilustra este concepto es un monopolio. Los más grandes errores se producen eminentemente de la oposición al desarrollo industrial y la oposición a adoptar nuevas tecnologías. La mano de obra barata suele ser una de las principales razones por las que estas instituciones extractivas no se ven inclinadas al cambio.

¿Qué es una institución económica inclusiva? Se trata de instituciones económicas que tienden a la desconcentración de la riqueza y el poder, generando una amplia clase social media entre otras consecuencias. La ruta sería la siguiente: liberalismo económico, luego eliminación de monopolios y por ultimo la libre competencia para que emprendedores generen un incremento de la innovación y tecnología (Acemoğlu.D, 2012).

¿Qué es necesario para generar instituciones económicas inclusivas? Para la generación de estas instituciones, es necesario que las instituciones políticas sean también inclusivas. Los factores que deben combinarse para la generación son:

- Derechos de Propiedad
- Progreso en Infraestructuras
- Cambio de régimen fiscal
- Mayor acceso a la financiación
- Protección para comerciantes.

2.2. Desarrollo en mercados emergentes y países desarrollados

El término “país desarrollado” es ampliamente utilizado en la actualidad y debido a esto existen diferentes medios para medir o clasificar un país como desarrollado entre los factores involucrados se encuentra: haber alcanzado altos niveles de industrialización (actualmente o históricamente), un nivel de ingresos o el INB per cápita alto y un alto índice de desarrollo humano. Lo cual lleva a un grupo de países altamente industrializados con altos ingresos en los cuales sus habitantes gozan de una buena calidad de vida.

Los países desarrollados cuentan con una serie de características específicas que nos ayudan a realizar dicha clasificación, como son:

- Un alto nivel de alfabetización y acceso al sistema educativo
- Gran infraestructura pública y buen estado (carreteras, salud y escuelas)
- Niveles bajos de desigualdad social y desempleo.

- Niveles importantes de industrialización, por lo que se suele apostar por el sector de tecnología, innovación y transformación de materia prima.

- Cuentan con paz social y estabilidad política.
- Un alto índice de desarrollo humano (igual o mayor a 0,8)
- Cuenta con una buena distribución de los ingresos

(Westreicher., 2020)

Una vez definidos los países desarrollados, se necesita definir los mercados emergentes y sus características, estos corresponden a aquellos que se encuentran en proceso de transición para convertirse en países desarrollados. Los países emergentes tienen la particularidad de encontrarse en el medio de países subdesarrollados y desarrollados, muchos de los cuales presentan un rápido crecimiento y una fuerte industrialización estos países cuentan con un producto interno bruto per cápita y un índice de desarrollo humano menor al encontrado en países desarrollados.

Los países en desarrollo cuentan con una serie de características específicas que nos ayudan a realizar dicha clasificación, como son:

- Una alta dependencia en el sector agrícola y muy poca en el sector industrial.
- Menor calidad de vida en comparación de países desarrollados
- Cierta grado de inestabilidad política.
- Niveles bajos de PIB y PNB per cápita
- Bajo nivel de IDH
- Alta tasa de natalidad y densidad poblacional.

- Son países que están abriendo sus economías al exterior.
- Su crecimiento suele ser entre incertidumbre ya que su crecimiento puede no ser constante.
- Suelen tener divisas volátiles.
- El alto crecimiento económico, se ve reflejado en grandes cambios sociales (ideas, educación y pobreza)
- Ausencia de una fuerte clase media (muchos pobres y pocas clases medias y ricas)
- Los mercados emergentes presentan gran potencial de crecimiento.
- Presentan una población relativamente joven.
- Presentan una tendencia al aumento del consumo.

(Arrieta.E, 2020)

1.2.3. Diferencias entre países desarrollados y mercados emergentes

Como anteriormente se mencionó: los mercados emergentes son países que se encuentran en un proceso de crecimiento encaminados a convertirse en países desarrollados y es por ello que es tan importante comparar cuales son diferencias que separan a estos dos grandes grupos, gracias a esto podremos entender como un país puede pasar a ser considerado emergente a desarrollado.

Es por ello que debemos considerar diferentes factores como los políticos, tecnológicos y sociales. (Uriarte.J, 2020) en su artículo publicado para Características.co nos ayuda tomar en cuenta diferentes aspectos para poder determinar cuáles son las diferencias en cada uno de ellos.

Este tema puede ser desglosado de múltiples formas, la primera que se tomara en cuenta será con respecto a la economía, aquí se puede resaltar que los países desarrollados se destacan por su autosuficiencia económica con monedas y economías más sólidas y estables. Donde se explotan los recursos naturales con eficiencia y se transforma dicha materia prima hasta convertirla en productos finales con alto valor para ser exportados. En cambio, los mercados emergentes suelen exportar materia prima e importar los productos terminados a un mayor precio, su economía suele ser inestable con monedas más débiles y tienden a importar más productos de los que exporta por lo que en ocasiones se ven obligados a adquirir préstamos para poder financiarse.

Otro aspecto importante es la política y con respecto a este se afirma que los países desarrollados cuentan con gran estabilidad política, sin embargo, los países emergentes presentan inestabilidad política además de que cuentan con presiones externas e internas que influyen en sus decisiones.

El siguiente aspecto muchos lo consideran menos relevante que los demás, este es el social. Con respecto a las características de los países emergentes se encontró que suelen tener una tasa más alta de criminalidad y violencia urbana, desigual social, y un menor acceso a la salud, educación y demás servicios sociales.

Con el paso de los años han cambiado muchas cosas, entre las más relevantes esta la tecnología, es por ello que ahora se tiene en cuenta y puede llegar a marcar una gran diferencia en cuanto a desarrollo. La tecnología va de la mano con la economía, y es por eso que los países desarrollados tienen un mayor acceso a tecnología, por lo que son líderes en innovación

tecnología industrial altamente desarrollada. Los mercados emergentes son importadores de tecnología industrial y militar

1.2.4 Medición de desarrollo económico

¿Acaso es posible evaluar tantos conceptos?, en si no hay un solo indicador que reúna todos estos, no obstante hay indicadores individuales que dan una idea de qué países se consideran desarrollados y cuáles no, además de ser universalmente aceptados, dentro de estos indicadores podemos encontrar:

El IDH que surge como una iniciativa del economista paquistaní Mahbub ul Haq para clasificar los países a partir de otras variables que no fueran las usadas tradicionalmente en economía y es uno de los indicadores más usualmente usado para medir el desarrollo de un país ya que tiene en cuenta la calidad de vida, la riqueza, la educación y la sanidad, desde 1990 es calculado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) e incorpora aspectos humanos y sociales como el margen de alfabetismo, educación, acceso a servicios de salud (datosmacro.com, 2020). Brindando así un amplio panorama de la calidad de vida en cada uno de los países evaluados. La clasificación para saber en qué nivel se encuentra una economía funciona de la siguiente manera:

- Países con Alto desarrollo Humano: IDH mayor de 0,80.
- Países con Medio desarrollo Humano: IDH entre 0,50 y 0,80.
- Países con Bajo desarrollo Humano: IDH menor de 0,50.

A continuación se pueden observar los países con mejor Índice de Desarrollo Humano a nivel mundial según el PNUD, el cual es liderado por Noruega desde hace varios años. En

segundo lugar esta Suiza. El tercer país en el pódium es Irlanda que desplazo a Australia que venía con esta posición desde hace mucho tiempo.

Por otro lado Singapur que es uno de los países elegidos se encuentra dentro del top10 de países con mejor IDH en el puesto 9. Sin embargo, hay que tener en mente el objetivo de este índice, el cual pone un país en un nivel de acuerdo a su puntaje, siendo así todos estos países corresponden a economías desarrolladas ya que superan el 0.8

IDH Mundial 2018

2016		2017		2018	
País	Puntaje	País	Puntaje	País	Puntaje
Noruega	0,951	Noruega	0,953	Noruega	0,954
Suiza	0,943	Suiza	0,944	Suiza	0,946
Australia	0,938	Australia	0,939	Irlanda	0,942
Alemania	0,934	Irlanda	0,938	Alemania	0,939
Irlanda	0,934	Alemania	0,936	Hong Kong, China (RAE)	0,939
Islandia	0,933	Islandia	0,935	Australia	0,938
Suecia	0,932	Hong Kong, China (RAE)	0,933	Islandia	0,938
Hong Kong, China (RAE)	0,930	Suecia	0,933	Suecia	0,937
Singapur	0,930	Singapur	0,932	Singapur	0,935
Dinamarca	0,930	Países Bajos	0,931	Países Bajos	0,933

Ilustración 4: Top10 países con mejor IDH, Elaboración propia -Tomada del PNUD

En cuanto a los países de Latinoamérica, Chile se encuentra en el primer lugar del ranking, a este le sigue Argentina, y el tercer país en el pódium es Uruguay; es importante resaltar que estas economías son consideradas desarrolladas de acuerdo con este índice, ya que superan el 0,8 y que todas están por debajo del puesto 40 en el ranking a nivel mundial.

Por otro lado, se puede evidenciar la aparición de Colombia en este top 10 desde el año 2018, desplazando así a Ecuador, adicionalmente Guatemala aparece en último lugar en este top.

IDH Regional

2017		2018	
País	Puntaje	País	Puntaje
Chile	0,843	Chile	0,847
Argentina	0,825	Argentina	0,820
Uruguay	0,804	Uruguay	0,808
Costa Rica	0,794	Costa Rica	0,795
Panamá	0,789	Cuba	0,794
Cuba	0,777	Panamá	0,779
México	0,774	México	0,767
Venezuela (República Bolivariana de)	0,761	Brasil	0,761
Brasil	0,759	Colombia	0,761
Ecuador	0,752	Guatemala	0,745

Ilustración 5: Top10 países latinoamericanos con mejor IDH, Elaboración propia -Tomada del PNUD

Otro índice que se tuvo en cuenta es el INB o ingreso neto bruto en dólares que existe desde 1966 y es publicado por el Banco Mundial allí los países que cuenten con una cifra mayor corresponden a los que poseen una mejor calidad de vida para sus habitantes y se consideraran países desarrollados. En 1978 se realizó el primer informe sobre el desarrollo mundial donde introdujo una clasificación a los países según sus niveles de ingresos ya sean “altos”, “medianos” o “bajos” dando así un nivel específico de INB per cápita para pertenecer a cada uno de estos niveles en este primer informe se encontró la primera brecha entre los países según sus niveles de ingresos, donde los países con ingresos bajos y medianos no eran industrializados, contaban con excedentes de petróleo, el nivel de ingresos alto fue introducido hasta 1983 con 600 USD y el medio y bajo en el umbral de los 1670 USD dato que se ha mantenido hasta la actualidad, siendo ajustado cada año según la inflación. (Serajuddin, 2016)

El tercer indicador que se tendrá en cuenta es el índice de competitividad brindado por el Foro Económico Mundial (FEM), este es publicado anualmente desde 1979, mide los factores que impulsan la productividad y proporciona las condiciones para el progreso social y la agenda

de desarrollo sostenible (SNCI, 2019), y es conformado por doce pilares los cuales fueron ligeramente modificados a partir del año 2018 y son los siguientes:

- Instituciones

Este pilar toma en cuenta la seguridad, los derechos de propiedad, el capital social, los controles y balances, el desempeño del sector público y la administración corporativa. Las instituciones determinan el contexto en el que los individuos se organizan y regula su actividad económica. Impactan la productividad, a través de la promoción de incentivos y la reducción de la incertidumbre. (UniversidadJaveriana, 2018)

- Infraestructura

El pilar de infraestructura estudia la calidad y la extensión de la infraestructura de transporte y la infraestructura para los servicios públicos. Las áreas geográficas mejor conectadas tienden a ser más prósperas pues una infraestructura bien desarrollada reduce los costos de transporte, y promueve la transferencia de información. También garantiza el acceso a la energía y al agua, condiciones necesarias para la actividad económica moderna (UniversidadJaveriana, 2018).

- Adopción de TICs

Este pilar analiza el grado de difusión de las TIC. Estas reducen los costos de transacción y aceleran el intercambio de información e ideas, mejorando la eficiencia y fomentando la innovación (UniversidadJaveriana, 2018).

- Estabilidad macroeconómica

Observa el nivel de inflación y la sostenibilidad de la política fiscal. Una inflación moderada y predecible y unos presupuestos públicos sostenibles reducen la incertidumbre,

establecen expectativas de rendimiento para las inversiones y aumentan la confianza empresarial, lo que aumenta la productividad (UniversidadJaveriana, 2018).

- Salud

Estudia la esperanza de vida ajustada a la salud, es decir el número promedio de años que se espera que un recién nacido pueda vivir si cuenta con buena salud. Las personas más sanas tienen mejores capacidades físicas y mentales, son más productivas y creativas, y tienden a invertir más en educación (UniversidadJaveriana, 2018).

- Habilidades

Toma en cuenta el nivel general de habilidades de la fuerza laboral y la cantidad y calidad de la educación. Los factores de calidad que toma incluyen la alfabetización digital, las habilidades interpersonales y la capacidad de pensar de manera crítica y creativa (UniversidadJaveriana, 2018).

La educación incorpora habilidades y competencias en la fuerza laboral. Las poblaciones altamente educadas son más productivas porque poseen una mayor capacidad colectiva para realizar tareas, crear nuevos conocimientos y transferirlos de manera rápida (UniversidadJaveriana, 2018).

- Mercado de bienes

Estudia la medida en que un país proporciona oportunidades equitativas para que las empresas participen de sus mercados. Se mide en términos de la extensión del poder de mercado, la apertura a las empresas extranjeras y el grado de asimetrías del mercado. La competencia promueve la innovación en las empresas, permite la llegada de nuevos productos a un mercado y generalmente reduce el precio para los consumidores (UniversidadJaveriana, 2018).

- Mercado laboral

Abarca la manera en que se reorganizan los recursos humanos y la medida en que se aprovechan estos recursos. Los mercados laborales que funcionan bien fomentan la productividad al enlazar a los trabajadores con los trabajos más adecuados para sus habilidades. Al combinar la flexibilidad con la protección de los derechos básicos de los trabajadores, permiten a los países ser más resistentes a los choques y reasignar la producción a los segmentos emergentes; incentivar a los trabajadores a asumir riesgos; atraer y retener talento; y motivar a los trabajadores (UniversidadJaveriana, 2018).

- Mercado financiero

Analiza la disponibilidad de crédito, capital, seguros y otros productos financieros; la mitigación de riesgos excesivos y el control del comportamiento oportunista del sistema financiero. Un sector financiero desarrollado fomenta la productividad transformando ahorros en inversiones productivas; reduciendo las asimetrías de información; y proporcionando un sistema de pago eficiente (UniversidadJaveriana, 2018).

- Tamaño del mercado

Observa el tamaño de los mercados nacionales y extranjeros a los que tienen acceso las empresas. Se calcula mediante la suma del consumo, la inversión y las exportaciones. Los mercados más grandes elevan la productividad a través de economías de escala, el costo unitario de producción tiende a disminuir con la cantidad de producción. También incentivan la innovación (UniversidadJaveriana, 2018).

- Dinamismo empresarial

Estudia la capacidad del sector privado para generar y adoptar nuevas tecnologías y formas de organizar el trabajo, a través de una cultura que abarca el cambio, los nuevos modelos

de negocios y las reglas que permiten a las empresas ingresar y salir del mercado fácilmente. Un sector privado ágil y dinámico aumenta la productividad al tomar riesgos comerciales y crear productos y servicios innovadores (UniversidadJaveriana, 2018).

- Capacidad de innovación

Analiza la cantidad y calidad de la investigación y el desarrollo; la medida en que el entorno de un país fomenta la colaboración, la creatividad, la diversidad y la confrontación; y la capacidad de convertir ideas en nuevos bienes y servicios. Los países que pueden generar una mayor acumulación de conocimiento y que ofrecen mejores oportunidades de colaboración tienden a tener más capacidad para generar ideas innovadoras y nuevos modelos de negocios, que son ampliamente considerados como los motores del crecimiento económico (UniversidadJaveriana, 2018).

El índice es calculado utilizando información pública disponible y la Encuesta de Opinión Ejecutiva, una encuesta realizada por el Foro Económico Mundial en conjunto con una red de institutos asociados en los países incluidos en el informe.

El informe presenta además una lista exhaustiva de las principales debilidades y fortalezas de los países, haciendo posible la identificación de aspectos prioritarios a ser sujeto de reforma política. (WEF, 2008)

En la primera etapa de desarrollo se asume que la economía está impulsada por unos factores básicos y que los países compiten sobre la base de su dotación (recursos naturales, mano de obra abundante, etc.). En una segunda etapa está impulsada por la eficiencia del uso de los factores; las economías deben de desarrollar procesos más eficientes de producción y productos de mejor calidad, siendo necesaria una mejora de los recursos con los que cuente la economía

(mano de obra calificada, eficiencia en los mercados de bienes, laboral y financiero, etc.). La última etapa explica que fuente de competitividad de las economías de mayor avance deberá estar sobre la base de la innovación y la sofisticación de los negocios, como manera de producir nuevos productos y mayor valor agregado (WEF, 2014).

Además es necesario resaltar que este indicador es el que tendrá una mayor repercusión sobre la selección de los países desarrollados teniendo en cuenta que en sus pilares están incluidos varios de los factores determinantes en la logística de un país.

A continuación se pueden observar los países con mejor Índice de Competitividad según el Banco Mundial, el cual es liderado por Singapur, que desplazo a Estados Unidos dejándolo en segundo. El tercer país en el pódium es Hong Kong.

Por otro lado es importante tener en cuenta que Singapur y Estados Unidos fueron elegidos por este índice ya que mide bastantes aspectos que influyen en la logística pero representados en el desarrollo.

ICG 2019

Ranking	País	Puntaje
		2019
1	Singapur	84.8
2	Estados Unidos	83.1
3	Hong Kong	82.4
4	Países bajos	82.3
5	Suiza	82.3
6	Japon	81.8
7	Alemania	81.2
8	Suecia	81.2
9	Reino Unido	81.2
10	Dinamarca	81.2

Ilustración 6: Top10 países con mejor ICG, Elaboración propia -Tomada del WEF

1.2.5 Principales problemas de un país al desarrollarse

El desarrollo económico no es fácil de lograr, para llegar al mismo se tienen implicaciones económico, político, sociales, tecnológicas y culturales que tienen que evolucionar en beneficio de toda la comunidad, los países están inmersos en la globalización donde se exporta lo que se produce en mayores cantidades a las necesidades internas y se tiene que importar lo que no alcanza o no se produce.

Para que un país pueda recurrir a cubrir todas las necesidades de su población y aumentarlas, tiene que centrarse en producir bienes y servicios competitivos en el mercado internacional para lograr atraer la mayor cantidad de divisas posibles, para que esto se lleve a cabo se necesita una sinergia entre el gobierno, empresas y su población (Agentes económicos).

Todos los países en el mundo han enfrentado problemas para desarrollarse económicamente, se expone el caso de Estados Unidos por tratarse del país que actualmente tiene uno de los sistemas económicos más envidiados en el mundo, y que para llegar a esto tuvo que enfrentar problemas tanto políticos como económicos y sociales, desde el siglo XIX tiene un gran territorio y en este siglo su población era mayormente urbana viviendo a distancias muy grandes entre sí, imposibilitando el desarrollo económico; este hecho fue resuelto aplicando tecnología en el territorio y aprovechando los canales para movilizarse por medio de los barcos de vapor y posteriormente uniendo estos canales por medio del ferrocarril. Este es un ejemplo simple pero congruente con la realidad de todos los países, los problemas deben ser vistos como áreas de oportunidad que deben ser resueltas.

Otro ejemplo significativo que se tomó fueron los bienes de capital; estos se compran sacrificando el consumo hoy para aumentarlo en el futuro, son todos aquellos bienes que se

utilizan para aumentar la producción o generar nuevos mercados de productos, ejemplo Japón e Indonesia; mientras que Japón invirtió con vista a futuro, Indonesia se quedó rezagada en la producción de materias primas como el café con poco margen de contribución.

Dependencia económica; cuando un país centra sus exportaciones hacia uno o pocos países, cuando estos países entran en crisis disminuyen sus compras y por tanto los países dependientes de esta economía sufren las consecuencias incluso de forma más abrupta. [Para resolver esto se deben masificar los mercados a los cuales se exporta] Ejemplo; México con Estados Unidos.

Poca inversión en aumento de la producción; Si un país no tiene los recursos para invertir en tecnología y bienes de capital, su crecimiento será limitado frente a los países desarrollados y su economía no pasará de proveer materias primas a los países desarrollados en vez de producir bienes y servicios de alto valor agregado. Ejemplo; Rusia en el siglo XIX y principios del XX, [Se resolvió por medio del Estado que ofreció los capitales necesarios para invertir en el aumento de la producción].

Bajo o nulo desarrollo tecnológico; La tecnología aumenta la productividad y los bienes de valor agregado, es parte esencial en el desarrollo económico. Ejemplo Gran Bretaña en el siglo XVIII, [se resolvió incentivando la innovación].

Baja igualdad basada en la repartición de la riqueza; Los países deben crear políticas públicas que les permita tener las mismas posibilidades a sus habitantes de desarrollarse por igual. Ejemplo; Países latinoamericanos, [Se resuelve aumentando el nivel de estudios en la población].

Balanza comercial deficitaria; Si se importan más productos de los que se exportan, se tendrá fuga de capitales, la moneda se devaluará y por consiguiente se generará inflación que disminuirá el poder adquisitivo de la población, que se afectará por el simple hecho de poder comprar menos. Ejemplo Argentina en el año 2014 que tiene devaluaciones constantes. [Se resuelve incentivando el mercado interno y aumentando la producción].

CAPÍTULO 2 Países desarrollados y mercados emergentes

Los países desarrollados y mercados emergentes presentan diversas diferencias entre sí, en aspectos como el económico, político, social, cultural, entre otros, tal como se observa en el capítulo anterior.

Por lo cual es necesario el estudio de diferentes índices para evaluar los diversos factores relevantes para el desarrollo económico y así conseguir comparar a Colombia, quien representa a los mercados emergentes con los países considerados “desarrollados” como son en este caso Singapur y Estados Unidos, de esta manera es posible llegar a conclusiones que resulten útiles para el aprendizaje de Colombia, conociendo así las dificultades que enfrenta y las posibles soluciones de las mismas.

Singapur y Estados Unidos son de especial importancia para este estudio, ya que son casos exitosos de desarrollo económico. En el caso de Singapur se toma en cuenta su increíble desarrollo y los grandes retos que ha debido superar, que lo han llevado mucho más allá su área geográfica, es así que su experiencia es de gran importancia para cualquier mercado emergente espacialmente si se pretende realizar un estudio detallado de los factores relevantes para el desarrollo económico de un país.

Sin embargo, el estudio presentado a continuación no solo reflejara los factores determinantes para el desarrollo económico de un país, sino también reflejara los obstáculos logísticos encontrados en el camino de los países de estudio y mediante la pertinente comparación también se verán las causas claves que ha llevado a Colombia a presentar un

“estancamiento” económico y no le han permitido alcanzar un nivel cercano de desarrollo de países como Estados Unidos y Singapur.

2.1 Elección de países y su contexto histórico

Para poder analizar este estudio fue necesario definir qué países serían la referencia para que Colombia mejore o tome de modelo a seguir, es por ello que se tomó en cuenta el puntaje o nivel asignado en cada uno de los indicadores que fueron usados.

Es preciso hacer énfasis en la importancia que se dio al índice de competitividad para la elección de Singapur y Estados Unidos, teniendo en cuenta que este mide una gran cantidad de factores que afectan a la logística y que fueron previamente mencionados en el primer capítulo, es así que estos son los dos mejores países rankeados; por otro lado está el IDH el cual fue tomado para sustentar que es un país desarrollado de acuerdo a la división dada por el mismo, a su vez se tuvo en cuenta los puntajes asignados por el Banco Mundial en su desempeño logístico, los cuales muestran la brecha que hay entre Colombia y los países desarrollados escogidos.

Así mismo, para hacer un análisis del desarrollo económico es necesario conocer el contexto histórico que precede a estos países, ya que en estos se halla el progreso que estos han tenido, al igual que los desafíos y dificultades que han presentado y los cuales son claves para entender el progreso de desarrollo de un país tanto en Colombia como en los países desarrollados. Es por ello que se empezará a desarrollar el tema mediante la información histórica de los países desarrollados para entender los diferentes aspectos y puntos de vista, hitos y dificultades encontrados en los países desarrollados y posteriormente conseguir una adecuada comparación para que mediante las conclusiones obtenidas, visualizar la historia económica de Colombia para presentar mejores conclusiones, observaciones y análisis de este país.

Estados Unidos

Es una economía sólida que se caracteriza por un crecimiento constante de entre dos y tres por ciento anual con una inflación establecida por la Reserva Federal del 2% y en la actualidad se encuentra ligeramente por debajo de este margen (1,8%) por lo que cuentan con bajas tasas de interés (1,75%) por lo que el costo de oportunidad de ahorrar versus gastar es relativamente bajo y esto se traduce en un incentivo al consumo. Adicionalmente las empresas estadounidenses se encuentran en un proceso de crecimiento y estabilidad que genera una masiva contratación de personal.

En cuanto al área fiscal, Estados Unidos cuenta con una nueva ley de recortes fiscales y empleos 2017 (TCJA), la cual busca impulsar el crecimiento del PIB colocando el dinero en manos de personas y empresas para así incentivar a un más el gasto mediante la reducción del impuesto corporativo de 35% al 25%, un sistema territorial de tributación que le facilitaría a las empresas la reposición y reestructuración de operaciones, un impuesto de transición del 8% al 15% con la finalidad de incentivar a las compañías a repatriar las ganancias históricas, sin embargo esta estrategia puede generar en el futuro del país desequilibrios financieros.

En los sectores de la economía de Estados Unidos el petróleo ha aumentado la producción y disminuyendo así, la dependencia de las importaciones, además la OPEP quien controla los principales precios y la producción mundial, es un factor clave para protegerse de los cambios globales del petróleo. En la tecnología la computación de la nube, la informática cognitiva y las aplicaciones son las que impulsan el crecimiento y tienen una mayor demanda, las viviendas, por su parte representan la sexta parte del PIB como lo es la construcción y venta de estos. Para terminar, el aumento de la construcción y la necesidad de maquinaria ha aumentado el gasto de

construcción lo que a su vez aumenta la necesidad de trabajadores lo que impulsa la economía (TMFGroup, 2018).

Singapur

Hay que tener presente que el proceso de un país para llegar al ser considerado “desarrollado” es un camino largo y que depende mucho del compromiso gubernamental , por ello que es tan importante estudiar el proceso de Singapur para llegar a su desarrollo económico, dado que es considerado como un “milagro”.

Singapur se independizo de Malasia en el año de 1995 convirtiéndose en un estado autónomo liderado por Lee Kuan Yew con el cargo de primer ministro el cual estuvo en este cargo por un periodo de 30 años y quien sería reconocido posteriormente como el autor del “milagro económico” , ya que en esa época Singapur era tan solo un desierto desolado, el cual no era considerado nada más de un país sin oportunidades de crecimiento, sin embargo, a pesar de dichas predicciones extremadamente pesimistas ha logrado convertirse en un país industrializado y moderno, mediante un sistema económico capitalista y con un firme control estatal que ha logrado ver su ubicación geográfica privilegiada permitiendo establecer una ruta comercial estratégica comerciando con países como China, India y el Sudoeste Asiático.

El “milagroso” desarrollo económico de Singapur, inicio con un la industria manufacturera con fines de exportación a los países desarrollados y para finales de los años 90 inicio su crecimiento hacia convertirse en un centro financiero global que no ha parado desde entonces, a lo que se suma la capacidad de su población de hablar tanto chino como inglés, la solidez de sus instituciones, la alta inversión social en vivienda, salud, educación y los incentivos

a la inversión extranjera, los tratados de libre comercio con China, Estados Unidos, Asociación del sudeste Asiático y la Unión Europea (BBCNews, 2019)

Colombia

En Colombia la historia del desarrollo económico inicio en el siglo XIX donde estuvo marcada por la inestabilidad política y las guerras, lo cual no permitió consolidar las instituciones del país. Adicionalmente la economía basada en la minería, hacienda y la accidentada geografía no le permitió al país consolidarse en la economía mundial a pesar de que Latinoamérica se encontraba en un crecimiento estable.

Posteriormente la dinámica económica del país se basaba en la agricultura, en donde se realizaba una inversión en el cultivo de mayor transacción en el mercado internacional y cuando se perdía el interés en dicho cultivo la inversión cesaba, lo cual generó inestabilidad económica y evito la acumulación de riquezas y solo a finales del siglo XIX surgió el café como un producto capaz de sostener exportaciones durante el tiempo, lo cual generó un crecimiento económico durante el siglo XX gracias el auge del comercio internacional la demanda de productos básicos y el crecimiento de la clase media y un aumento en la productividad, siendo uno de los mejores de la región, sin embargo, la baja protección de los derechos de propiedad, causo una baja de productividad y el gasto público no enfocado a la inversión pública bruta ha causado un bajo crecimiento económico del país durante el siglo XX . (Urrea, 2019)

Colombia tiene una historia de desarrollo muy diferente al encontrado en Singapur y Estados Unidos, en el cual se observa un lento desarrollo económico y dificultades para iniciar un verdadera crecimiento económico y esto es dado a que hasta principios del siglo XX el país no obtuvo un producto sólido que pudiese ser vendido en el mercado internacional y las inversiones

nacionales en productos para exportación dependía de las fluctuaciones del mercado y es por ello que no se ha consolidado un sólido mercado internacional y por esto es importante hacer uso de las fortalezas del país.

Una de las características de un mercado emergente es la alta dependencia externa y en el caso de Colombia se evidencia cuando se presenta un débil desarrollo en la economía de Estados Unidos ya que este último, es el receptor del 26% de las exportaciones de Colombia y es por tanto que los cambios en la economía de Estados Unidos presenta un impacto directo a este país. Es por ello que sí, la guerra comercial entre Estados Unidos y China, desemboca en una desaceleración en la economía de Estados Unidos y dado que dicho país es un importante socio comercial, no solo de Colombia sino de muchos países latinoamericanos la desaceleración de Estados Unidos aumentaría la incertidumbre financiera aumentando la aversión al riesgo global, lo cual solo podría ser contrarrestado mediante políticas internas enfocadas a aumentar el ahorro interno para reducir la dependencia del ahorro externo y la dependencia general de la demanda externa. (Portafolio, 2019)

Esto es contrario a lo encontrado en Estados Unidos y Singapur que han creado con el tiempo economías sólidas y en constante crecimiento y al evaluar esto podemos encontrar las dos causas más importantes que han generado brechas y han limitado el potencial de desarrollo de Colombia. En primer lugar, la falta de inversión y la falta de determinación han permitido que el país tenga una visión limitada de sí mismo, y como consecuencia teme invertir en sí mismo y por esto históricamente ha limitado su economía a las fluctuaciones del mercado evitando la consolidación y especialización de sus productos en el mercado internacional.

Adicionalmente la subyacente falta de impulso a la producción nacional genera una dependencia en los mercados, lo cual en el ámbito general presenta una economía débil que no muestra mayor motivación por general políticas públicas que generen inversión e impulsen productos claves de la economía nacional lo cual aumentaría el desarrollo económico del país.

Todo lo anterior demuestra que uno de los hitos más importantes que contribuyen en gran medida al desarrollo de un país es la consolidación de las fortalezas económicas del país, ya sean las existentes o las proyectadas por la nación y que al no consolidar una fortaleza económica e invertir en ella genera inestabilidad económica, debilita la economía y pierde el interés de posibles inversores internacionales.

2.2 Índice de competitividad global

Este índice mide la capacidad que tiene un país de generar oportunidades de desarrollo económico a los ciudadanos. Toma los factores que impulsan la productividad y proporcionan las condiciones para el progreso social y la agenda de desarrollo sostenible (SNCI, 2019), los datos mostrados a continuación corresponden al último año evaluado, este corresponde al 2019.

Empezamos con nuestro ejemplar de mercado emergente, Colombia que ocupa el puesto 57 entre 141 economías, aumentando 3 posiciones frente al año anterior. El país asciende un puesto en América Latina, ubicándose por primera vez en 14 años, como el cuarto país más competitivo de la región

Se resalta la mejoría de Colombia, debido a que elevó su puntaje en 10 de los 12 pilares medidos por el índice, en los que se destaca el de Salud, Estabilidad Macroeconómica, Infraestructura y Tamaño (SNCI, 2019).

Llama la atención que la calificación más baja del país se obtuvo en el área de Capacidad de innovación, con tan solo 36 puntos. En tiempos de Economía Naranja y grandes esfuerzos por convertir a Colombia en modelo de Transformación Digital, una baja calificación en Capacidad de innovación resulta, de alguna forma, desconcertante.

Continuando con Estados Unidos, es notorio las falencias en Instituciones, no obstante, sus pilares más fuertes con puntaje de 100 corresponden a la estabilidad macroeconómica, y el tamaño del mercado, la primera de esta claramente evidenciada por ser un país potencia que es considerado divisa y además de que su moneda es considerada una importante reserva para muchos países cuando su moneda empieza a devaluarse, generando así la ley de la demanda, que en el caso de Estados Unidos funciona de la siguiente manera: Al aumentar la demanda de dólares se devalúan las demás monedas haciendo así cada vez más fuerte esta economía; en cuanto al segundo pilar mencionado es necesario mencionar que mide la productividad de las empresas, aquellos mercados de gran tamaño que permitirán a las empresas fabricar en grandes cantidades y se ve reflejado en aspectos importantes que se verán más adelante relacionados con la logística como lo son los costos (B.M, 2020), todo esto le permitió convertirse en el 2 país más competitivo.

En el caso de Singapur que aunque no tiene las mejores ventajas comparativas, ha logrado crecer exponencialmente, sus puntajes son muy buenos y de hecho comparándolo con Estados Unidos, tiene un pilar adicional con puntaje de 100 estos corresponden a: la estabilidad macroeconómica, la salud y el tamaño del mercado, todo esto le permitió convertirse en el país más competitivo a nivel mundial, y por tanto un gran ejemplo a seguir para mercados emergentes,

además salió beneficiado de la guerra comercial entre China y EE.UU. al convertirse en el puerto que captó el comercio en la región (BBC, 2019)⁵.

Se dio gran importancia a este indicador ya que mide la mayoría de los aspectos que están directamente relacionados o que llegan a afectar la logística como lo es la infraestructura, la estabilidad macroeconómica de un país, la eficiencia de las instituciones, entre otras.

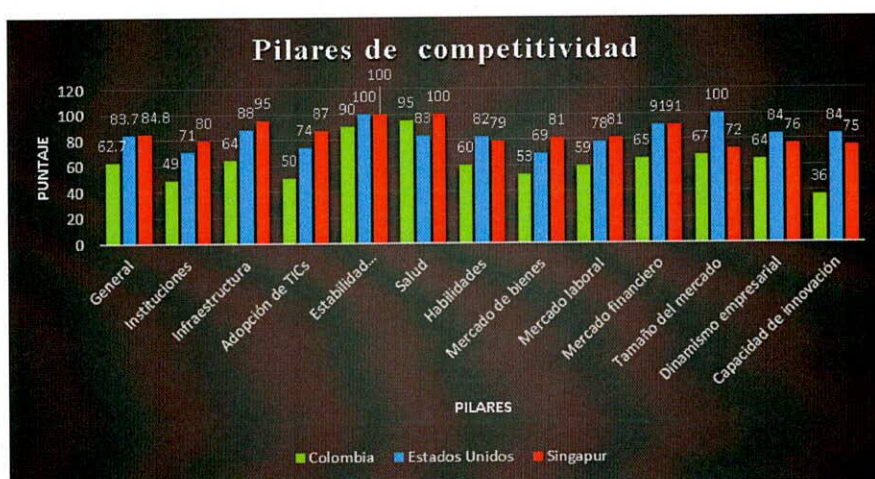


Ilustración 7: Índice de competitividad global 2019, Elaboración propia -Tomada de WEF

2.3 Índice de desarrollo humano

El índice del desarrollo humano es un claro indicador del bienestar social que ostenta un país y este se divide en niveles “bajo”, “medio” Y “alto”, en los países emergentes suelen contar con un nivel de desarrollo humano “medio” como en el caso de Colombia, sin embargo, dado que los mercados emergentes son de rápido crecimiento y se encuentran en el proceso de transición para ser considerados desarrollados son muy heterogéneos y es por ello que este o cualquier indicador aplicado a un país de los denominados mercados emergentes no se puede

⁵ La British Broadcasting Corporation (Corporación Británica de Radiodifusión) es el servicio público de radio, televisión e internet de Reino Unido, con más de nueve décadas de trayectoria

categorizar en un nivel específico. Por ejemplo, en el índice de desarrollo humano no es correcto decir que todos los países se encuentran en un nivel “medio” ya que existen países como Chile que se encuentran en un nivel “alto” y Bolivia que se encuentra en un nivel “bajo” como fue mencionado anteriormente esto se debe a las complejidades de los países emergentes.

Al realizar un análisis del índice del desarrollo humano con Colombia, Singapur y Estados Unidos durante el periodo de tiempo comprendido entre 2014 y 2018, que están representados a continuación con los colores verde, rojo y azul respectivamente es posible evidenciar la progresión en el tiempo de este índice, donde en el caso de Singapur y Estados Unidos se mantiene en un nivel de desarrollo “muy alto” y ha tenido un aumento en el índice más bien gradual, sin embargo al observar el comportamiento de Colombia en este índice en el cual el país se ha mantenido en un nivel “medio” que estuvo muy cerca en el 2018 al nivel “alto”, la progresión que este país muestra es más marcada que el que presentaron Estados Unidos y Singapur, esto puede deberse al rápido crecimiento que caracteriza a los mercados emergentes.

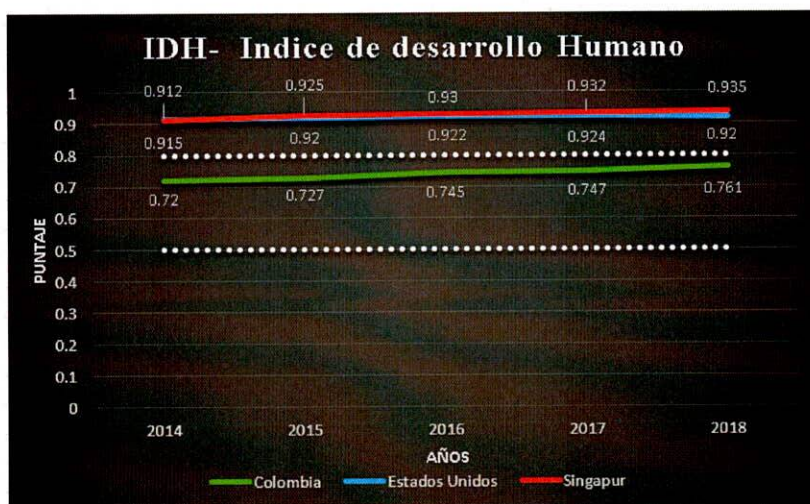


Ilustración 8: IDH, Elaboración propia -Tomada del PNUD

2.4 PIB PerCapita USD a precios actuales

El PIB per cápita es un indicador secundario subyacente del indicador PIB, que es un indicador netamente económico que es el valor total de los bienes y servicios producidos dentro del país durante un periodo de tiempo determinado que generalmente es de un año, por lo que el PIB per cápita es el resultado del PIB dividido en el número de habitantes del país en cuestión, lo que es de suma importancia para realizar una evaluación objetiva sobre el crecimiento del país y por lo tanto determinar el desarrollo económico del mismo (DANE, 2020)

En la próxima grafica se evidencia la gran brecha entre países desarrollados y mercados emergentes representados por Colombia en donde al realizar un estudio del PIB per cápita en los diferentes países de estudio durante un periodo comprendido entre 2014 hasta 2018 donde podemos observar un nivel de ingresos durante los cinco años de estudio de entre 55 mil hasta 66 mil dólares en Estados Unidos y Singapur, mientras que en Colombia el nivel de ingresos per cápita se encuentra entre 3 mil hasta 15 mil dólares, lo cual evidencia una diferencia de ingresos de 52 mil dólares y 51 mil dólares con cada país respectivamente.

En 2015 se presentó una disminución del PIB per cápita de Singapur y Colombia, que fue dada una recesión económica presentada por el bajo precio del petróleo en Singapur (Pozzi.S, 2015) Y adicionalmente en Colombia se sumó a este hecho la devaluación de la moneda nacional. (Portafolio, 2016)



Ilustración 9: PIB Per capita, Elaboración propia -Tomada del Banco Mundial

CAPÍTULO 3 Análisis logístico de Colombia, Estados Unidos Y Singapur

3.1 Escenario logístico

Es visible la diferencia entre un país emergente como Colombia y los desarrollados con respecto a la logística, lo que no es notorio es el porqué, es decir las características la determinan, es por ello que se realizó un estudio comparativo con estos países, midiendo así el impacto que ha tenido la logística en dichos países para su desarrollo, lo que podría mejorar la manera en la cual entendemos los procesos que conllevan a un país a ser “desarrollado”. Adicionalmente es esencial mencionar que la logística internacional puede ser fuente de desarrollo de formas diversas ya que es generadora de miles de empleos, mejora de infraestructura, y menores tiempos y costos lo que aumenta la ventaja comparativa del país.

En el capítulo anterior se mencionaron los países que serán tomados como referencia principal para esta investigación, se quiere agregar a esto tomar en cuenta la transición de Singapur y Estados Unidos es decir revisar cuales fueron sus acciones, políticas y demás que les permitieron llegar a donde están, y de esta forma averiguar si la logística tuvo alguna influencia sobre su posición actual.

Esta comparación se realizará según los índices logísticos publicados en el 2018 por el Banco Mundial en donde el puntaje general del Índice de Desempeño Logístico refleja las percepciones de la logística de un país. El índice varía de 1 a 5, donde la puntuación más alta representa un mejor rendimiento. Los datos proceden de las encuestas del Índice de Desempeño Logístico realizadas por el Banco Mundial.

Por otro lado, se debe aclarar que estos estudios se llevan a cabo cada dos años por eso los gráficos se llevan a cabo de esta manera.

- **Desempeño Logístico**

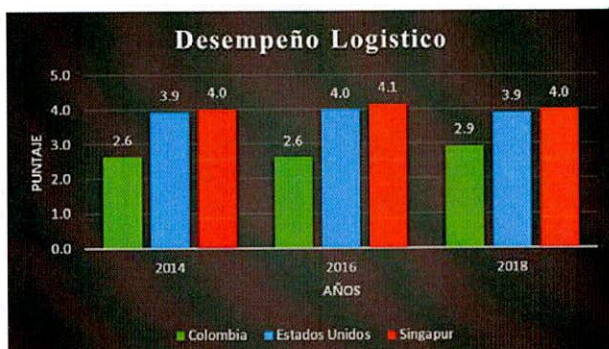


Ilustración 10: Desempeño logístico, Elaboración propia -Tomada del Banco Mundial

El Banco Mundial brinda como principal dato de su estudio el puntaje total del desempeño logístico, en el cual podemos evidenciar de primera mano la diferencia de puntajes entre Colombia, Singapur y Estados Unidos, en el caso del primero de estos no supera tres en puntuación. En cuanto los países desarrollados (Singapur y Estados Unidos) podemos apreciar que siempre han estado por encima de 3.9, inclusive Singapur es igual o supera el 4 en algunas ocasiones, los puntajes dejan observar que efectivamente los países desarrollados tienen mejor logística y que parece haber una relación directa entre estas dos variables.

Colombia ha tenido una tendencia al alza en su puntaje y ha pasado del puesto 97 en 2014 al 57 para el 2018. Lo que permite deducir que ha mejorado progresivamente, sin embargo no ha sido suficiente como para considerarse un buen desempeño; Por otro lado, Estados Unidos y Singapur que tienen índices bastante altos en cuanto a su desarrollo logístico y se han mantenido constantes a lo largo de los años, aquí se puede notar la primera relación entre el desarrollo de un país y su logística.

- **Competitividad y calidad de los servicios**



Ilustración 11: Competitividad y calidad de los servicios, Elaboración propia - Tomada del Banco Mundial

El primer componente a desarrollar de la logística según el B.M será la competencia y la calidad de los servicios en la cual se sigue evidenciando de nuevo la brecha. Esta sección mide la capacidad y el nivel de competitividad de las entidades relacionadas con la logística de los envíos, como los operadores de transporte y agentes de aduanas.

En Colombia se percibieron mejoras con el paso de los años, además para el 2018, 75.4% de los pedidos cumplieron los requisitos para considerarse como una entrega perfecta. Las empresas de actividades de transporte y almacenamiento, y agropecuaria presentan los mayores niveles de servicio, y por otra que los pedidos que llegan a tiempo son los de menor proporción a escala nacional (Andi, 2018)

Estados Unidos se mantiene rondando cerca del 4; por otro lado, Singapur ha mantenido su puntaje igual o mayor a los 4 puntos, no es desconocido que son los países más competitivos a nivel mundial y que su eficiencia por ende es bastante alta.

- Facilidad para coordinar embarques a precios competitivos



Ilustración 12: Facilidad para coordinar embarques a precios competitivos, Elaboración propia - Tomada del Banco Mundial

La facilidad para organizar envíos a precios competitivos es evaluada en este indicador, este se ve significativamente reflejado en los costos que se tienen que incluir a la hora de vender un producto, por tanto influye en la demanda y ganancias.

Colombia tiene tendencia a la alza en este indicador y de hecho es uno de los componentes logísticos de los que tiene mejor puntuación, se puede observar cómo está cerca del puntaje de los países desarrollados. No obstante, tanto para Estados Unidos como Singapur han tenido tendencia a la baja en su puntuación y de hecho hace parte de uno de los componentes de desempeño logístico más bajo rankeados, a pesar de esto se sigue manteniendo sobre Colombia.

- Frecuencia de arribo de embarques al destinatario a tiempo



Ilustración 13: Frecuencia de arribo embarques al destinatario a tiempo, Elaboración propia - Tomada del Banco Mundial

El tiempo es fundamental para mantener satisfecho a los clientes, además de abrir la oportunidad de atraer de nuevos mercados, y demuestra que tan eficiente es un país para coordinación en entrada y salida de mercancía.

Colombia carece de implementación de tecnología y sistemas para llevar a cabo este proceso y se puede evidenciar esto en que dos años después de 2016 el puntaje se mantiene igual, es decir que no se hizo nada con respecto a esta indicador, aun así es uno de sus mejores puntajes.

En el caso de Singapur, este es uno de sus mejores componentes logísticos desarrollados y por ende el mejor rankeado, de hecho su puerto principal se caracteriza por su rápido y eficaz transbordo de contenedores de un buque a otro (legiscomex, Ficha logística de Singapur, 2015).

Al igual que las economías ya mencionadas, para Estados Unidos este es uno de los componentes que tienen una de las mejores puntuaciones.

- Calidad infraestructura para comercio y transporte



Ilustración 14: Calidad infraestructura para comercio y transporte, Elaboración propia - Tomada del Banco Mundial

La infraestructura permite dar soporte al movimiento de los productos desde el momento en que se producen internamente o bien proceden del exterior (*Meetlogistics, 2017*)⁶. Para evaluar la infraestructura que beneficia al comercio de un país, principalmente se valoran las vías de transporte como puertos, ferrocarriles, carreteras y aeropuertos, adicionalmente se tienen en cuenta las tecnologías de información.

Colombia ha mejorado en este indicador, sin embargo se encontró que su falencia está en el transporte de carga en el país, aproximadamente solo el 1% del transporte se realiza usando la red fluvial (en un país de 1'141.148 km² que cuenta con más de 18.000 km de red fluvial navegable) y en el caso de transporte férreo solo se opera prácticamente en función del transporte de carbón, dejando así la conclusión de que las líneas férreas colombianas solo operan en función de ese producto, y que la carga mayoría del país se hace por carretera lo que significa que Colombia depende totalmente del medio de transporte más costoso y contaminante que existe (*USBMED, 2017*). Por otro lado su infraestructura no es la suficiente, Colombia cuenta con 10

⁶ Grupo de profesionales de la Logística y del Marketing Digital que cree en la divulgación libre del conocimiento como fórmula de crecimiento personal y profesional.

zonas portuarias marítimas de las cuales ninguna cuenta ni con la mitad de capacidad que se puede llegar a recibir en puertos principales de Singapur y Estados Unidos.

Singapur tiene poco territorio nacional, pero eso no le ha impedido ser uno de los más competitivos, además de que sus puerto es considerado uno de los más importantes a nivel Internacional esto a razón de las veces que hace de bodega, donde se almacenan principalmente productos de refinamiento electrónico, industrial o de valor agregado, ya que el país no cuenta con gran cantidad de tierra para hacerlo. (FEM, 2016)

Por su condición de centro logístico, su infraestructura de clase mundial y excelente conectividad, Singapur es el centro logístico y de aprovisionamiento preferido por industrias como Avaya, Diageo, Dell, Hewlett Packard, Infineon, LVMH, Novartis, ON Semiconductor, Panasonic, y Siemens Medical, entre otras. (EmbajadadeSingapur, 2015).

En el caso de la infraestructura de Estados Unidos se divide en aeropuertos, que alcanzan los 15.079 km de pistas para diferentes tipos de aeronaves, y carreteras de unos 6.506.204 kilómetros. Puertos marítimos en ciudades como: Baton Rouge, Corpus Christi, Houston, Long Beach, Los Angeles, New Orleans, New York, Plaquemines, Tampa, Texas City, Long Beach, New York/New Jersey, Savannah, Oakland y Hampton Roads. Así como 224.792 kilómetros de vías férreas, (FEM, 2016) demostrando así que tiene una gran capacidad para realizar y recibir grandes exportaciones e importaciones

- Facilidad para localizar y hacer seguimiento a envíos



Ilustración 15: Facilidad para localizar y hacer seguimiento a los envíos, Elaboración propia - Tomada del Banco Mundial

La posibilidad de verificar la ubicación de la mercancía al interior de un país es un valor agregado para los comerciantes, que genera tranquilidad en sus envíos, nuevamente Colombia es tiene una tendencia al alza y se destaca en este punto ya que ha mejoró significativamente desde el 2014, este incluye herramientas tecnológicas implementadas en varias partes del proceso, y Colombia tiene un largo camino que seguir para mejorar, ya que mejorar este aspecto requiere de una enorme inversión no solamente en equipos y software sino también en capacitación de personal para poder llevar a cabo su labor eficientemente mientras implementan estas tecnologías.

Del lado opuesto está Singapur y Estados Unidos que tienen un buen puntaje, en el primero de estos podemos resaltar el uso de sistemas como la identificación por radiofrecuencia, el cual es utilizado para el parking, optimizando y reduciendo atascos (*Portillo.J, 2016*). Para Estados Unidos es otro de sus mejores componentes desarrollados, en este país existe una amplia oferta de compañías que ofrecen este servicio, además de que tienen la necesidad de implementar sistemas de este tipo dada la cantidad de toneladas que pasan por sus puertos.

- Eficiencia del despacho aduanero



Ilustración 16: Eficiencia del despacho aduanero, Elaboración propia - Tomada del Banco Mundial

En esta categoría se evalúa la eficiencia en el proceso de despacho por los organismos de control fronterizo, como la simplicidad, velocidad y procesos administrativos, en la región los países que optimizaron los procesos de aduana.

La legislación, la cual recordemos varía de acuerdo al país, es necesario tener leyes que permitan a productos provenientes del exterior acceder de forma segura, rápida y económica en el paso de las fronteras y una disminución de las tasas arancelarias.

Desafortunadamente para Colombia, este puntúa como su característica logística con puntaje más bajo, Según un índice de TMF Group que clasifica a los países de acuerdo a sus sistemas regulatorios y de cumplimiento, clasificó a Colombia como el tercer país más complejo del mundo para cumplimiento corporativo, lo que involucra que es mucho más complicado para un comerciante realizar su logística en Colombia, ya que involucra mucho más esfuerzo que el comparado con otros países (*RevistaDinero, 2016*).

En el caso de Singapur tiene bajas tasas arancelarias que facilitan el comercio tal como era de esperarse de este tigre asiático, la tendencia indica que siempre se han mantenido rondando

por esta tasa, haciéndolo un país atractivo para hacer inversiones. Este creó e implemento TradeNet, una plataforma electrónica que sirve como ventanilla nacional centralizada para el trámite de documentación simplificada que maximizó la eficiencia aduanera y de los procedimientos de importación/exportación, ahorrando costos y tiempo para los operadores (EmbajadeSingapur, 2015).

En el caso de las tasas arancelarias de Estados Unidos es superior a la de Singapur, o en otras palabras más costoso realizar negocios con este país (BM, 2017) , a pesar de ser considerado un país desarrollado es necesario recordar que se ha convertido en un mercado cada vez más proteccionista, como olvidar la guerra comercial que hay con China en la cual puso grandes restricciones a las importaciones provenientes del mismo, afectando así las relaciones que tenía con un país que posee un gran potencial comercial. (BBC, 2019)

- Plazo entrega de exportaciones e importaciones



Ilustración 17: Plazo entrega de exportaciones e importaciones por mediana en días, Elaboración propia - Tomada del Banco Mundial

Este indicador evidencia la mediana de días para la entrega de una exportación o importación en cada uno de los países. El tiempo se ha convertido en un factor

fundamental para tener éxito en las ventas (FUNIBER, 2011), y por ende influye en el resultado de ingresos de un mercado. Se puede observar que los países desarrollados poseen tiempos más cortos de espera, de la misma manera se nota como Colombia posee tiempos más largos y esto influye significativamente en la decisión de un cliente a la hora de realizar compras, además de influir en el aumento de costos para proveedores y los precios para los consumidores y afectar directamente al servicio al cliente.

Colombia tiene la misma mediana de días en el plazo de entrega de exportaciones que Estados Unidos y Singapur, para el caso de las importaciones cambia la situación y se evidencia que tiene tiempos de espera bastante extendidos siendo este de 3 días más que la entrega de importaciones, retomando la idea del párrafo anterior, se puede agregar que este plazo genera un efecto negativo en la cantidad de ventas e ingresos de este mercado.

En resumen de los puntos expuestos en el numeral 3.1, se puede decir en materia de logística que:

- Singapur se destaca en su proceso de Aduanas y por tanto se encuentra de segunda a nivel mundial, sin embargo su mayor puntaje le fue concedido por el factor de infraestructura con 4.14. Por otro lado, su deficiencia esta en envíos internacionales que es el único de sus puntajes, no obstante está en el puesto 8 a nivel mundial.
- Estados Unidos se destaca por su trazabilidad y seguimientos envíos y se encuentra en 3 puesto a nivel mundial, sin embargo el mayor puntaje lo tiene en su eficiencia de tiempo. Al igual que Singapur su característica peor rankeada corresponde a los envíos Internacionales, en el cual ocupa el puesto 23 a nivel mundial y puntúa 3.54
- Colombia todo lo contrario a las economías ya mencionadas obtuvo su mejor puntuación en envíos internacionales en el cual puntuó 3.19 , aun así se encuentra lejos de ser de los

mejores y se ubica en el lugar 46 a nivel mundial. Como es algo de esperarse de la cultura colombiana su tiempo corresponde a su factor peor rankeado, en el cual tuvo el puesto 81 a nivel mundial, sin embargo su puntaje mas bajo es aduana en la que puntuó 2.61

Objeto	Singapur		Estados Unidos		Colombia	
	Ranking	Puntaje	Ranking	Puntaje	Ranking	Puntaje
General	5	4.05	10	3.92	58	2.94
Aduana	2	4	11	3.76	75	2.61
Infraestructura	5	4.14	6	4.10	72	2.67
Envíos Internacionales	8	3.72	23	3.54	46	3.19
Calidad de Servicios	4	4.08	11	3.93	56	2.87
Trazabilidad y Seguimiento	8	4.05	3	4.13	53	3.08
Justo a tiempo	3	4.34	16	4.14	81	3.17

Ilustración 18: Análisis Logístico, Elaboración propia -Tomada del B.M

3.2 Relación de logística y desarrollo de un país

En un panorama general se observa que Estados Unidos y Singapur son rankeados como parte de los mejores países en desarrollo y en el top 10 en logística, esto da a entender que los países desarrollados generalmente tienen una logística de calidad, del mismo modo se halla una relación entre el puntaje de desarrollo y logística del mercado emergente escogido (Colombia) y se evidencia que su logística no es la más avanzada pero tampoco está entre los peores puntajes.

Existen múltiples aspectos que influyen en el desarrollo de un país, sin embargo para dar respuesta a esta investigación, es necesario saber qué factores afectan a la logística y como se reflejan en el desarrollo de un país.

Como primer análisis para relacionar las variables se tomaron tres indicadores, dos de estos enfocados en el desarrollo de un país y se le dio una ponderación de 40% distribuida de la siguiente manera: Índice de competitividad global con 25% y el Índice de desarrollo humano con

15%; en cuanto al tercero se hace referencia el índice de desempeño logístico, al cual se le asignó una ponderación de 60% teniendo en cuenta que se quiere observar que tanta influencia tendría esta sobre los valores de desarrollo, cabe aclarar que el ICG es más relevante para esta investigación debido a los pilares que mide, es así que esta tiene mayor una ponderación más alta que el IDH.

A este indicador se le asignó el nombre de DDL (Desarrollo de un país según su desempeño logístico), además fue necesario buscar la manera que todos los índices estuvieran expresados bajo los mismos rangos numéricos, en este caso se mide de 0 a 1, y después de realizar las ponderaciones, la distribución de países según su desarrollo teniendo en cuenta la logística se distribuye de la siguiente manera:

- Países desarrollados: 0.8 en adelante
- Países emergentes: Entre 0.5 y 0.8
- Países subdesarrollados: Por debajo de 0.5

Esta división tuvo su base en los valores de división asignados en el IDH por el PNUD, además se puede realizar para cualquier país solamente asignando los valores de los 3 indicadores en el programa Raptor y así el algoritmo arrojará los resultados considerándolo en una de las tres categorías mencionadas anteriormente.

De esta forma se puede decir que Singapur y Estados Unidos son países desarrollados porque obtuvieron un puntaje a 0.8, a su vez se diría que Colombia es un mercado emergente considerando que su puntaje (0.61) está entre 0.5 y 0.8.

País	ICG		IDH		LPI		Grado relación
	Nivel	Valor	Nivel	Valor	Nivel	Valor	
	0.25		0.15		0.6		
Singapur	0.85	84.8	0.94	0.935	0.81	4.05	0.84
Estados Unidos	0.84	83.7	0.92	0.92	0.79	3.92	0.82
Colombia	0.63	62.7	0.76	0.761	0.56	2.81	0.61

Ilustración 19: Relación logística y desarrollo, Elaboración propia -Tomada del B.M y WEF

Las teorías de desarrollo tienen enfoques diferentes y algunas de estas están relacionadas con la logística, debido a los elementos que involucran, es por esto que a continuación se muestra la aplicación o no de las teorías a los países escogidos y que sustentan a la logística como una forma de impulsar el desarrollo, para explicar mejor su funcionamiento se planteó el equilibrio de Nash desde la perspectiva de cada una de ellas.

Teniendo en cuenta las teorías de desarrollo mencionadas en el capítulo 1 y su explicación se consideraron relevantes para esta investigación 3: teoría de la globalización, teoría las ventajas comparativas y la teoría de las instituciones.

Es preciso recordar que la teoría de globalización indica que un país se desarrolla causa de este fenómeno y de dos factores que trajo consigo, la comunicación y las condiciones económicas, básicamente cuando los países empezaron a relacionarse entre sí, dieron lugar a la creación de dependencias y necesidades, los países menos favorecidos se vieron en la necesidad de buscar cómo mejorar sus condiciones.

La globalización hace que de alguna u otra manera los países queden clasificados en diferentes niveles a causa de varios factores como lo es la tasa de cambio que se ve influenciada por la estabilidad económica, las inversiones que se realicen en un país.

Ejemplificando con Estados Unidos se diría que son un país desarrollado debido a que su moneda es reserva para crisis económicas, varias empresas extranjeras invierten en él, y sus

multinacionales hacen que ingrese una importante cantidad de dinero a este mercado. Así mismo al tener la participación de la mayoría del mercado a nivel mundial, pueden darse el lujo de aumentar el precio de los productos, salir o entrar de un país con más facilidad que otras economías.

	Globalización	Hermetización
Globalización	Desarrollo	Desarrollo Limitado
Hermetización	Desarrollo Limitado	No hay desarrollo

Ilustración 20: Teoría de la globalización, Elaboración propia

La segunda teoría nos indica que el desarrollo de un país es indiferente de la dotación de factores o características que tenga, tal como se muestra en la imagen, que nos indica que un país que tiene ventajas competitivas genera un desarrollo, uno con ventajas comparativas y competitivas tiene un desarrollo limitado y un país que solo posee ventajas comparativas no tiene desarrollo.

Una vez comprendido esto se puede explicar desde la perspectiva de alguno de los países seleccionados, empezando con Singapur el cual se reconoce por su pequeña área geográfica o los escasos recursos, pero que no los ha limitado, y hacen uso de ventajas comparativas como lo fue las políticas que tuvo sus ejes en: la lucha contra la corrupción, libertad económica, reforma del sistema de salud y reforma educativa (Motyl.N, 2019); y tuvieron un resultado el desarrollo económico que se puede observar hoy en día.

	Ventajas competitivas	Ventajas comparativas
Ventajas competitivas	Desarrollo	Desarrollo Limitado
Ventajas comparativas	Desarrollo Limitado	No hay desarrollo

Ilustración 21: Teoría de las ventajas comparativas, Elaboración propia

En esta última teoría relacionada se habla de la importancia de instituciones inclusivas en la cual la riqueza no se centra en una elite o monopolio, sino que genera prosperidad para toda una

sociedad y tiene como resultado la redistribución de la riqueza, el aumento del tamaño del Estado, una mejora de la regulación económica y de la capacidad impositiva, incremento del Gasto Público y estabilidad democrática (Acemoğlu.D, 2012).

Instituciones	Inclusivas	Exclusivas
Inclusivas	Desarrollo	Desarrollo Limitado
Exclusivas	Desarrollo Limitado	No hay desarrollo

Ilustración 22: Teoría de las instituciones, Elaboración propia

De la misma manera se quiso implementar el equilibrio de Nash a la influencia de la logística en el desarrollo de un país, no como única condición pero como un estímulo; que se explica de la siguiente forma: Cuando se logra una logística eficiente se da lugar a impulsar el desarrollo de un país porque esta tiene como consecuencia la reducción de costos que hace más competitivos a los productos y servicios que se comercializan interna y externamente (CAF, 2019), cuando la logística es medianamente eficiente el desarrollo que se logra es limitado, y cuando la logística es ineficiente no hay desarrollo.

Ahora será explicado relacionando las teorías ya planteadas anteriormente, la globalización es sin duda un fenómeno inevitable que da lugar a la dependencia entre países para mejorar sus condiciones, por tanto una logística ineficiente tiene como consecuencia un desarrollo nulo, ya que hay que tomar provecho de las necesidades de otras economías y hacer de ellas una fuente de ingresos para nuestro mercado, depende de cada economía buscar una ventaja competitiva e implementar estrategias para ser más capaces de enfrentarse con las exigencias y expectativas de los consumidores globales, sin una logística que permita satisfacer al cliente con factores como tiempos de entrega, eficiencia aduanera y que el producto lleguen en buenas condiciones.

Para que se dé lugar a estos procesos es necesario que haya un apoyo desde el estado, en este sentido se implementa la tercera teoría la cual nos indica que cuando las instituciones se vuelven inclusivas y dejan de estar en manos de una elite se genera desarrollo económico, es así que al crear políticas e incentivos para comercio hay crecimiento económico.

	Logística eficiente	Logística ineficiente
Logística eficiente	Desarrollo	Desarrollo Limitado
Logística ineficiente	Desarrollo Limitado	No hay desarrollo

No es suficiente con explicar cómo funciona, por ello se tomó en cuenta el crecimiento económico que han tenido los países elegidos implementando y facilitando el proceso de logística.

Singapur cuenta con dos puertos marítimos para desarrollar las operaciones de comercio internacional, adicionalmente, uno de ellos es el segundo puerto más grande del mundo en carga general y en movimiento de contenedores (legiscomex, 2016), esto lo ha convertido en un punto estratégico y atractivo para muchos comerciantes alrededor del mundo, teniendo como consecuencia un aumento en los ingresos percibidos por este país; no obstante hay más allá de esto y tienen servicios que le dan valor agregado, entre estos están: el manejo de carga especializada como productos químicos peligrosos, carga refrigerada y servicios de depósito de contenedores (legiscomex, 2016). Singapur ha mejorado año con año sus índices con una economía abierta al comercio, con instituciones sólidas e infraestructura ideal para generar competitividad en los negocios (BBC, 2019). Otro dato a destacar del puerto singapureño es que las actividades portuarias que se llevan a cabo dentro del mismo no requieren de un gran número de personas, ya que los procesos tienen un alto grado de sofisticación y se desarrollan en sistemas automatizados. Esta es otra de las principales características del puerto pues sus operaciones se

basan en tecnologías de la información y actividades logísticas de mercancías (legiscomex, 2016).

En el caso de Estados Unidos tiene puertos que se encuentran dentro del rango de los más grandes y de mayor movimiento de carga del mundo (Procolombia, 2016). Chicago y Los Ángeles que son polos de desarrollo económico regional ya que han apoyado la formación de clúster logísticos e integrado estos servicios a una infraestructura física para el almacenaje, movimiento y transporte de productos que agrega valor de mercado a los productos manufacturados en una zona (UAutónomadelEstadodeMéxico, 2018), Esta gran oferta de servicios y plataformas logísticas producen una gran movimiento de comercio transfronterizo que al igual que en Singapur permiten que el país perciba significativos ingresos .

CAPÍTULO 4 Obstáculos para la logística en Colombia

Llevar a cabo una logística eficiente para impulsar la economía de un país no es sencillo y esto se evidencia en la gran brecha que hay entre países desarrollados y mercados emergentes. Retomando el capítulo anterior y los factores que afectan a la logística de un país que son expuestos allí, se mencionaran los principales obstáculos para la logística en los países en desarrollo; esto con el objetivo de conocer que es necesario implementar, cambiar o mejorar para crear desarrollo económico por medio de una logística efectiva.

Los problemas y desafíos encontrados en el desarrollo de los mercados emergentes también son los responsables de algunos de los principales problemas logísticos.

Entre los obstáculos más notables encontrados se encuentran las dificultades en el transporte terrestre, las deficiencias encontradas en la infraestructura de los puertos; como fue mencionado anteriormente, y los terminales aéreos, adicionalmente no se prestan servicios logísticos de estándares internacionales. Las dificultades logísticas no solo son las enumeradas anteriormente, ya que como fue mencionado, es requerida una gran inversión en aspectos claves como son la infraestructura, pero adicionalmente debe estar acompañada de servicios logísticos de calidad, más aún ahora que todas las economías están ubicadas en un mercado global (Urrea.G, 2015)

Las principales las dificultades logísticas en los mercados emergentes serán enumeradas a continuación y representan un gran obstáculo para dichos países, entonces es preciso conocer a fondo estos ítems y buscar la manera de optimizar los mismos para impulsar el desarrollo de un país.

Los principales retos a los que se enfrente Latinoamérica en el sector logístico son los siguientes:

4.1 Falta de adopción tecnología

Este factor es medido por uno de los pilares del índice de competitividad, en el cual la poca automatización es considerado un problema recurrente de los mercados emergente, en el caso de Colombia se destacó esta falencia en el foro “La inteligencia artificial y la transformación de las industrias”, realizado por la revista Semana en el año 2018, en el cual el viceministro de conectividad y digitalización planteo el reto de colocar a Colombia al mismo nivel que los países de la región en materia de acceso a Internet y de uso de la tecnología para reducir la desigualdad social y económica, para así poder aprovechar al máximo las tecnologías que nos ofrece la era digital y la necesidad del país de aprovechar los beneficios que brinda la Inteligencia Artificial para aumentar la productividad. “La Inteligencia Artificial volverá a las personas más eficientes. Se necesita usar datos estructurados, pero solo el 10% de estos cuenta con esa condición. Hay que transformar a las empresas, que se digitalicen. Eso inicia por facilitar la infraestructura y buscar modelos más productivos a través de la tecnología”, señaló Felipe Villa, director corporativo Transformación Digital de Claro Colombia. (Mantilla.I, 2018)

La brecha tecnológica en Colombia también puede verse en la inequidad existente en el acceso a la misma, que es un gran reto para este país, especialmente en las áreas rurales y regiones alejadas. Actualizar el marco regulatorio de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) y aumentar la cobertura de esta y la conectividad de los Colombianos para permitirles el acceso a la llamada cuarta revolución industrial algo que solo es posible si lo anterior se cumple.

En los países de la OCDE existe más conexiones de internet móvil que personas, sin embargo en Colombia solo una de dos personas cuenta con conexión móvil de internet, lo mismo ocurre con la penetración del internet en el país ya que es de solo el 48,8% por debajo del promedio mundial del 57% y la velocidad de descarga promedio es inferior a 7 Mbps, mientras que el promedio de países de la OCDE es de 16,2 Mbps, adicionalmente de la población total de 48 millones, 20 millones no cuentan con acceso a internet de banda ancha, y hay un déficit en más del 50% en de los municipios. Esta brecha se ve claramente al evidenciar que el 100% de las personas de estrato seis en el país cuentan con acceso a internet mientras que solo 2 de cada 10 personas de estrato 1 cuentan con acceso a internet.

Es por ello que podemos concluir que en este país la brecha tecnológica también es una brecha socioeconómica que mientras siga latente seguirá existiendo desigualdad y pobreza y si Colombia lograra triplicar la velocidad del internet, aumentaría hasta en un 18,4% su PIB per cápita. Es por ello que actualmente está trabajando en un proyecto de ley que busca reformas estructurales enfocadas en disminuir esta brecha mediante normativas para la cooperación público privada en la estructuración y ejecución de proyectos TICs, para aumentar la cobertura en áreas rurales, y adicionalmente la creación de un fondo único de permitirá desarrollar inversiones más eficientes, una única visión integral, maximizando los recursos para contenidos públicos e infraestructura y la integración digital de las áreas rurales.

La adopción de la tecnología en Colombia mejorara y dará un mayor acceso a la educación del país además de impulsar los sectores de la economía como el agro, la educación, la salud, el turismo y la cultura, lo cual lo hará más competitivo frente a las nuevas tendencias del mercado y cerrando así la desigualdad social del país, que como se mencionó anteriormente la tecnología es un factor importante en dicha desigualdad (Chagüi.R, 2019).

4.2 Desconfianza hacia la tercerización

Según la ENL la tercerización en Colombia ha estado creciendo un promedio de 10% anual, sin embargo este porcentaje le falta la inmersión de las compañías pequeñas y medianas del país, y esto es dada la desconfianza que existe en estos empresarios que sienten que al tercerizar, están perdiendo gran parte del control de sus empresas por lo que prefieren no hacer esto, y es difícil convencerlos que al tercerizar logran mayor eficiencia y mejores prácticas y disminuirán los costos (ElPortafolio, 2019).

A pesar de la posición de estos empresarios se espera incentivar este sector para mejorar la economía del país ya que la tercerización disminuye los costos que es algo fundamental para que los pequeños y medianos empresarios puedan ofrecer al mercados productos y servicios de mejor calidad a precios más competitivos impulsando así la economía del país

4.3 Restricciones de financiación

En Colombia cinco de cada diez emprendedores cesan su actividad comercial por problemas de financiamiento, según el reporte Global Entrepreneurship Monitor Colombia 2018, los problemas financieros fracasan por la mala relación financiera. Adicionalmente, los bancos no abren cuantas ni dan créditos a las empresas recién formadas y las empresas grandes quieren apalancarse de las pequeñas y medianas, quieren obtener los productos y servicios a crédito y no pagar en 60 o 90 día sino en plazos mayores, lo cual dificulta aún más el proceso logístico. (ElHeraldo, 2019)

También es importante considerar que en Colombia el capital de financiación otorgado a los nuevos emprendimientos viene en su mayoría del sector público, ya que en existe gran

aversión al riesgo de parte de los inversionistas y de los bancos. En 2015 solo el 2% de las empresas pequeñas lograron acceder a recursos privados de financiación y solo el 5 % de las compañías de mayor tamaño lograron lo mismo .Las empresas de este tamaño obtienen el 55% financiación bancaria sobre el total de inversiones recibidas, seguidos por los proveedores que aportan un 15% sobre el total. La mayoría de las empresas no solicitan financiamiento, ya que consideran que no la necesitan, pero el 15% de los emprendedores consideran que los precios de financiación son demasiado elevados (ColombiaINN, 2017)

Es por ello que es necesario no solo la consolidación de mayores apoyos financieros para los emprendedores del país, sino que también crear incentivos que promuevan la inversión privada de los proveedores, bancos e inversionistas, disminuyendo la sensación de riesgo e incertidumbre que a final de cuentas dificulta el acceso a financiación a los pequeños emprendedores dificultando la entrada a nuevos emprendedores y la permanencia de los mismos.

4.4 Falta de infraestructura especializada

La infraestructura influye en gran medida en el desarrollo comercial de los países emergentes. Colombia carece de carreteras adecuadas y esto dificulta el comercio interno y externo, a su vez esto se ve reflejado en el aumento del costo de transporte y servicios logísticos.

Hay un reto en cuanto a transporte marítimo interno y fluvial ya que, es casi inexistente y los países emergentes no cuentan con los aeropuertos de carga de gran importancia a nivel mundial y el transporte ferroviario es deficiente con redes de mala calidad que es utilizada normalmente para el transporte al granel (Universidad del Rosario, 2013).

Uno de los principales problemas con los que cuentan este tipo de países, es la deficiencia de infraestructura y la baja capacidad y tecnología de los puertos marítimos, esto obstaculiza el comercio internacional y genera sobrecostos. (Romero.E, 2013)

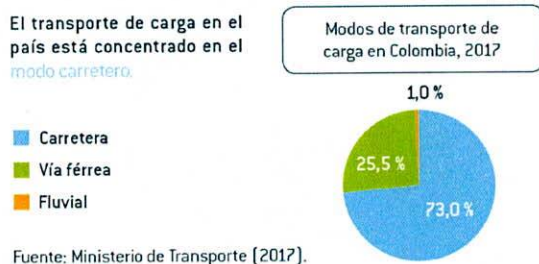


Ilustración 23: Transporte en Colombia, Elaboración propia -Tomada del MinTransporte

4.5 Retraso por regulaciones aduanales y de comercio

Este se pudo evidenciar en los puntajes de desempeño logístico en el factor de despacho aduanal en el cual Colombia obtuvo un bajo puntaje, los retrasos derivados de la verificación de las aduanas está principalmente en los operadores logísticos y el importador (laRepublica, 2018).

“Gran parte de los tiempos de la logística, tanto en importación y exportación aérea y marítima se dan porque no hay interoperabilidad de los sistemas, del sistema del puerto, de la naviera y de los sistemas de la Dian” asegura Miguel Espinosa, presidente de la Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (Fitac).

4.6 Ausencia de políticas de promoción, costos de servicio distorsionados por regulaciones y lentitud burocrática.

Según la Encuesta Nacional de Logística de 2018 la mayoría de países que realizan exportaciones corresponden a las empresas más grandes y estas solo representan un 0.5% del

total de compañías ubicadas en la nación, esto evidencia que no hay incentivos para las medianas, pymes y micro empresas realicen comercio al exterior de las fronteras, es relevante agregar que el 92.1% de las empresas corresponden al último tipo mencionado.

El Gobierno en su esfuerzo por proteger la economía y productores nacionales, cierran las puertas a otros países con barreras arancelarias y no arancelarias, causando así un efecto contrario en lo que se desea con el crecimiento económico, ya que cuando un país evalúa si hacer comercio hacia Colombia ve esto como un limitante y se retractan.

(Solistica, 2020)

Los países con un alto grado de proteccionismo descenden sus posibilidades de competir con otros, y su economía tiende a un empobrecimiento general impidiendo el acceso a productos más económicos a su población, dando así como resultado un desarrollo económico nulo, Colombia es una de estas economías

CAPÍTULO 5. Recomendaciones Colombia

5.1 Panorama General

Tener una mejor logística es un largo proceso que no solo es cuestión de instalar zonas francas para atraer inversiones más o menos puntuales a cambio de muchos beneficios fiscales. Tiene que existir una intencionalidad y gran apoyo por parte de las instituciones públicas y privadas, tal como lo exponen en el libro “¿Por qué fracasan los países?”. El concepto que hay detrás de la logística país reside en la facilidad y el coste con el que los ciudadanos de un país acceden a los productos, la regulación legislativa es indispensable para realizar esta facilitación, además se debe tener en cuenta que no hay futuro sin un transporte totalmente respetuoso con el medio ambiente. (Meetlogistics, 2017)⁷.

Colombia debe mejorar en términos de comercio internacional en factores como la competitividad, diversificación, integración comercial e inversión. Según el líder del Programa de Crecimiento Equitativo, Finanzas e Instituciones del Banco mundial, el país cuenta con una limitada integración en el mercado internacional y adicionalmente no ha logrado integrarse a la cadena de valor global, para sumarle a esto también permanece al margen de la inversión extranjera. Colombia cuenta con una oferta de productos y servicios muy limitada, basada principalmente en la oferta de productos básicos, en donde en el 2019 el 61% de las exportaciones fue de combustibles y la inversión extranjera fue dirigida a la minería energética.

La falta de diversificación de los productos de exportación genera vulnerabilidad, por los cual es conveniente la diversificación de productos de exportación del país. Por otra parte, también es necesario aumentar la integración del país en el mercado global, mejorar la

⁷ Grupo de profesionales de la Logística y del Marketing Digital que cree en la divulgación libre del conocimiento como fórmula de crecimiento personal y profesional.

macroeconomía y aprovechar la posición de Colombia que, al ser considerado un país estable y sólido, es atractivo para los inversores extranjeros por lo cual es posible incentivar la entrada de dichas inversiones en el país. Al solucionar estos contratiempos se lograría un crecimiento mayor y más sostenido, lo cual aumentará los empleos ofrecidos en el país y mejorará las condiciones de vida de sus habitantes (Dínero, 2020).

Para explorar este tema más a fondo Analdex, quien se basó en los datos del Banco Mundial, realizó diversos estudios con la finalidad de establecer los pros y contras de la logística de exportaciones de Colombia en comparación con los demás países de América latina.

Entre los factores evaluados se contempló el proceso de exportación en Colombia, donde entre los cumplimientos fronterizos y documentales, se requieren 172 horas, 53 más que en resto de los países de América latina, en cuantos los costos en el territorio nacional son de 635 dólares cuando en la región es de 638 dólares. Dichos costos evitan que Colombia sea competitivo en el ámbito global, ya que cerca del 15% del precio final de un bien viene de la logística, en donde el 37% de dicho costo viene del transporte y 20% corresponde a almacenamiento y es precisamente en transporte donde se presentan mayores inconvenientes, por lo que es necesario fortalecer otros tipos de transportes, no tan utilizados en el país como en el transporte fluvial y el férreo (ElTiempo, 2017).

5.2 Recomendaciones

Anteriormente se ha mencionado la importancia de la logística en el desarrollo de un país y es por ello que es oportuno mencionar algunos de los retos que enfrenta Colombia para mejorar su desempeño logístico, como las deficiencias existentes en aspectos como la infraestructura, la falta de integración tecnológica en los procesos logísticos y la falta de diversificación de los

productos de exportación, lo cual contribuye a aumentar los costos logísticos del país y a disminuir la competitividad global de este. Adicionalmente es necesario implementar valor a los procesos logísticos del país, lo que puede ser realizado mediante la implementación de economía circular y la logística verde, que en conjunto brindaría un valor agregado a la logística colombiana.

Y es por ello que es necesario implementar las estrategias que fueron encontradas en Singapur y Estados Unidos en conjunto con estrategias que generen valor a la logística nacional y que puedan ser implementadas en Colombia, para así mejorar el desempeño logístico del país.

Colombia hace parte de la Alianza del Pacífico, un acuerdo entre Chile, Colombia, México y Perú, que busca impulsar la cooperación entre los países miembros y con terceros en las áreas de medio ambiente y cambio climático; innovación, ciencia y tecnología; desarrollo social; y otras que de común acuerdo establezcan los países (A.P, 2020). Sin embargo es necesaria una mayor integración económica, ya que en el caso de la Alianza del Pacífico estos cuatro países no son complementarios, porque al ser tan similares cuentan con una oferta similar de exportación, por lo cual se convierten en competidores entre sí, lo que dificulta que este acuerdo logre convertirse en un bloque económico fuerte y dificulta que los países que la conforman adquieran ventajas competitivas en el mercado global. Es esencial para los países de todo latino América implementar proyectos de logística e infraestructura, para que aumenten su integración física (CAF, 2019).

Según el viceministro de comercio exterior, Luis Fernando Fuentes, declaró en el evento expologística 2017, que los países desarrollados cuentan con mayores índices de desarrollo logístico e invierten en herramientas tecnológicas. Adicionalmente el Gerente General del

Usuario Operador Zona Franca de Bogotá, Diego Vargas indico que en las zonas francas de Colombia se generan entre el 10% y el 15% de las exportaciones totales del país por lo cual, dichas zonas francas tienen gran potencial para futuras inversiones, que atraigan nuevos proyectos e incrementen la generación de empleos.

Dado esto las operaciones logísticas en Colombia requieren la implantación de diversos factores, para que contribuyan con el desarrollo logístico nacional. Uno de ellos, es el desarrollo e implementación de un marco jurídico que promueva los incentivos industriales, para así fortalecer los procesos operativos, por lo cual es necesario un trabajo coordinado entre los gremios del país y el Ministerio de Comercio Exterior.

Como se mencionó anteriormente el desarrollo de la tecnología en caminado al mejoramiento logístico es clave para el desarrollo del país, por lo que es necesario la implementación de tecnologías que mejoren la eficiencia de los procesos logísticos y del comercio exterior, sobre todo si se toma en cuenta que el mundo es cada vez más competitivo. Sin embargo, la implementación solo de tecnología no es suficiente ya que esta debe ir de la mano con una mejor educación y capacitación de los habitantes del país, donde se facilite la capacitación de un mayor número de personas en áreas relacionadas con logística y comercio exterior, para que ocurra una integración de colaboradores en estas áreas. Igualmente es necesario la promoción del bilingüismo, en donde se disponga de más personas que integren en el mercado laboral manejando por lo menos dos idiomas.

Otro punto fundamental y que dada su importancia en la logística colombiana, ha sido mencionado reiteradas veces es la infraestructura, ya que la deficiencia actual de esta, aumenta los costos de los procesos logísticos y es por eso que es necesario mejorar las vías nacionales,

facilitando así la movilización de productos, en el cual es esencial contar con disponibilidad logística que requiera la industria y la demanda en las zonas francas, fortaleciendo así la generación de empleos y la competitividad en procesos de comercio exterior del país, para lograr esto es necesario implementar el sistema multimodal que incluya el transporte férreo y fluvial que está siendo subutilizado, prácticamente en el olvido, para esto es necesario definir las fronteras institucionales y la división de responsabilidades, para implementar el primero de estos se requiere destinar recursos públicos suficientes para adelantar la rehabilitación, construcción y puesta en operación de los corredores ferroviarios estratégicos que requiere el país; para el segundo transporte es necesario se pueden agilizar las obras para recuperar la navegabilidad del río Magdalena. Finalmente es de suma importancia creer en la capacidad de crecimiento del país e invertir en este, ya que esta es la única manera de ser logísticamente competitivo en el mercado internacional (A.P.D, 2018).

Es por ello que es adecuado, tomar como ejemplo a Singapur ya que este es un país es considerado como centro logístico mundial, que resalta por la calidad de su infraestructura y logística basada en conocimiento y tecnología, por lo que cuenta con excelente conectividad, así además de un puerto de destino es un puerto de transición. Es por ello que se implementó una plataforma electrónica, llamada TradeNet que gracias a su tecnología permite ser utilizada, como una ventanilla nacional centralizada para el trámite de documentación simplificada, lo cual ha mejorado la eficiencia aduanera de los procesos de exportación e importación, lo que ha disminuido los costos y el tiempo requerido para dichas exportaciones.

Este sistema es de gran relevancia en Colombia, dado los altos costos asociados a la logística y los numerosos trámites requeridos para los procesos de exportación e importación del país, por lo que la implementación de una plataforma digital similar, a la existente en Singapur

disminuiría los costos logísticos y facilitaría la gestión de los numerosos trámites exigidos por el país, lo que se traduciría, en ahorro de tiempo y una mayor eficiencia en los procesos logísticos asociados al uso de la plataforma digital (EmbajadadeSingapur, 2015).

Además de fortalecer las deficiencias logísticas encontradas en el país, es necesario implementar valor agregado a los procesos que se lleven a cabo en el mismo, por lo que es recomendado la implementación de procesos logísticos, que además de generar valor, reducir costos y mejorar la eficiencia. Sean generadores de cambio mediante procesos sostenibles, que sean parte de la solución a los problemas medioambientales que se presentan en la actualidad, esto puede realizarse como se mencionó anteriormente, mediante la implementación de la economía circular y logística verde.

La economía circular es un sistema en cual se hace un uso eficiente de los recursos donde es esencial la recuperación, la reparación y el reciclado, es por ello que la logística inversa es tan importante, ya que permite la optimización de la cadena de suministro ocupándose del traslado de materiales desde el usuario o consumidor hacia el fabricante o hacia los puntos de recogida habilitados, para su reutilización, reciclado o eventualmente, su eliminación. Adicionalmente la logística inversa permite la implementación de unas nuevas fuentes de ingresos.

Para poder implementar la economía circular mediante el uso de la logística inversa, es necesario implementar un sistema de planificación de recursos empresariales, en el cual se realice una caracterización de los productos para de esta manera definir si el retorno de productos es rentable y cuál será la finalidad de los mismos, ya sea para la recuperación, la reparación o el reciclaje. Según esto los productos retornados mediante la economía circular pueden obtener un destino diferente, ya sea, retornar tal cual o con modificaciones mínimas al vendedor, venderse

con descuento, acceder al mercado secundario, puede ser reprocesado o renovado, se pueden recuperar sus materiales, ser reciclado o acabar en vertedero.

Al ser implementada la economía circular mediante la logística inversa permite cerrar el ciclo de vida de los productos y agregar valor a los residuos, lo cual disminuye el uso de materias primas, produciendo menos residuos y sacando el mayor provecho del mismo. Adicionalmente se puede utilizar para retorno de productos, sus envases y embalajes, lo que brinda beneficios económicos a las empresas que la implementan generando una economía más sostenible brindando beneficios medioambientales, mediante entre otras cosas un mayor ahorro energético, materias y emisiones contaminantes (ACLIMAADMIN, 2020).

Y además es posible adicionar prácticas de logística verde para de esta manera aumentar el valor agregado de la logística nacional, ya que estas prácticas son similares donde la economía verde tiene como pilares fundamentales la reducción de las emisiones de dióxido de carbono por mar tierra y aire, reducción de residuos y uso racional de los mismos. Es por ello que, dado que la economía circular se encarga de la reducción de residuos y el uso racional de los mismos, solo es necesario implementar estrategias de logística verde que mejorará la eficiencia de los procesos logísticos y contribuirá al cuidado del medio ambiente.

Para implementar la logística verde además de incluir las buenas prácticas de manejo de residuos (reducción y uso racional) ya mencionadas, es necesario realizar prácticas eficientes y sostenibles medioambientalmente como promover el uso de vehículos ecológicos, hacer utilización del backhaul que se caracteriza por aprovechar el viaje de vuelta del camión para así optimizar el transporte y disminuir el gasto de combustible, al ser utilizado es posible adicionar

una mayor planeación de las rutas de transporte para evitar hacer kilómetros en vano y por supuesto mantener los vehículos en buen estado, lo que evadirá que los estos generen contaminantes y tengan problemas técnicos.

Adicionalmente es importante implementar el uso de energías renovables en los puertos y al interior de las compañías, también evitar el uso excesivo de materiales de empaquetado, ya que este produce gran contaminación, por lo que es fundamental implementar el uso de un packaging para el ahorro de espacio del almacén o el uso de materiales biodegradables para empaquetar los productos.

Al combinar el uso de la economía circular y la logística verde se ayudaría al país a brindar valor agregado a la logística nacional muy apreciada en el mercado internacional, disminuiría los costos logísticos que son parte de la problemática logística existente en Colombia y también permitiría ahorrar en la cantidad de recursos que requiere la logística nacional, sin mencionar el impacto positivo que tendría en el medio ambiente, disminuyendo la emisión de CO₂ y el uso de recursos, aumentando la reutilización, reparación y reciclaje que permite disminuir los desechos provenientes de los procesos logísticos (SCTradeTechnologies, 2017).

Para facilitar los procesos e inversiones que son necesarias implementar se puede hacer uso de la Ley 1882 de 2018 en la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones, con el fin de generar mayor transparencia y competencia en los proyectos de infraestructura. (ConsejoPrivadodeCompetitividad, 2019)

Para que las recomendaciones ya mencionadas puedan ser llevadas a cabo es necesario el acompañamiento de instituciones como: Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de

Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Financiera de Desarrollo Nacional y CorMagdalena.

En conclusión, la logística es de gran importancia para impulsar el desarrollo económico en un mercado, ya que este va directamente relacionado con una de las principales maneras en las que un país percibe ingresos desde que tuvo lugar la globalización, también mejora la oferta y demanda de productos nacionales, la calidad de vida de los ciudadanos que se ve reflejada en el IDH, y aumenta la competitividad que a su vez se ve representado en el ICG, básicamente en los índices que indican que tan desarrollado es un país.

También se puede agregar que los temas críticos de Colombia están en cuestiones estructurales como las largas distancias entre los centros de producción y los puertos, las constantes fallas en sí como en el monitoreo y la trazabilidad de los envíos, situaciones que inciden directamente en el aspecto de la puntualidad de los despachos al exterior. (Revistadelogistica, 2016), es así que el país se ve en la necesidad de implementar diferentes métodos, políticas y tecnologías para mejorar su logística y dar paso al desarrollo económico.

CONCLUSIONES

- El desarrollo y la logística están cada vez más relacionados debido a que la globalización, causa que el desarrollo económico de un país dependa cada vez más de las relaciones multilaterales que tenga y de la capacidad del mismo de entrar en el mercado mundial. Es por ello que resulta de gran importancia conocer las teorías de desarrollo económico y los aspectos que componen la logística, ya que ellos, nos permiten evidenciar la relación del desarrollo económico y la logística internacional, esta relación se basa en la actual importancia del comercio internacional en el desarrollo de un país, por lo cual, la logística se convierte en un factor clave, para impulsar el comercio internacional con una mayor eficiencia que permite reducir los costos y los tiempos, lo que facilita a los países realizar actividades comerciales que permitan un desarrollo económico de su país.
- Los países desarrollados y los mercados emergentes tienen ciertas características que los diferencian entre sí, es por ello que es necesario conocer desde diferentes puntos de vista dichas diferencias, ya que esta es la única manera de develar las verdaderas causas que determina a los países desarrollados y a los emergentes. Es por ello que al evaluar diferentes índices como son el índice de competitividad global, índice de desarrollo humano y el PIB Per Cápita USD a precios actuales, es posible evidenciar la brecha existente en las dos clasificaciones de países.

En donde en el IDH de los países desarrollados se presenta entre 0,92 y 0,935 a diferencia de países emergentes como Colombia donde el rango se encuentra entre 0,72 y 0,61, en el caso de del PIB Per Cápita USD a precios actuales de los países desarrollados se encuentra entre el rango

de 55.047 y 66.188, mientras que en mercados emergentes el rango se encuentra 5.871 y 8.144, lo que evidencia la gran brecha económica que existente y finalmente en el índice de competitividad las brechas más grandes se encuentran en la capacidad de innovación donde en el países emergentes es de 36 y el de países desarrollados es de 84, las instituciones presentan un puntaje de países emergentes es de 49 y en países desarrollados es de 80 y en la adopción de las tics que los países emergentes es de 50 y en los países desarrollados es de 87.

- Los países desarrollados cuentan con un mayor desempeño logístico en general, lo cual es más evidente en la eficiencia del despacho aduanero, calidad de la infraestructura para comercio y transporte y la competitividad y calidad de los servicios logísticos, donde se evidencia una brecha más grande
- Los obstáculos que presenta Colombia en el ámbito logístico son: la falta de adopción tecnología, la Desconfianza la tercerización, la restricciones de financiación, la falta de infraestructura especializada, el retraso por regulaciones aduanales y de comercio y la ausencia de políticas de promoción, costos de servicio distorsionados por regulaciones y lentitud burocrática.
- Colombia necesita mejorar su marco jurídico, implementar transporte intermodal, hacer uso de las TICs eficientemente, hacer uso de las alianzas de las que hace parte y apuntar por implementar la logística verde

REFERENCIAS

(s.f.).

A.P. (2020). *Alianza del Pacífico*. Obtenido de <https://alianzapacifico.net/>

A.P.D. (2018). *5 retos para mejorar en logística y avanzar en comercio exterior*. Obtenido de <https://www.apdcolombia.org/5-retos-mejorar-logistica-avanzar-comercio-exterior/>

Acemoglu.D. (2012). *Por qué fracasan los países. Los orígenes de la prosperidad y la pobreza*. Obtenido de <http://exfera.org/es/resumen-del-libro-por-que-fracasan-los-paises/>

ACLIMAADMIN. (2020). *La importancia de la logística inversa para la Economía Circular*. Obtenido de <https://aclima.eus/la-importancia-de-la-logistica-inversa-para-la-economia-circular/>

Aguilar.I. (2017). *¿Qué es el desarrollo económico? Principios de desarrollo económico*. Bogotá: ECOE Ediciones.

Alvarez.O. (2010). *¿Qué es el Just-in-Time?* Obtenido de El Blog Salmon: <https://www.elblogsalmon.com/management/que-es-el-just-in-time>

Anal dex. (2020). *Quiénes somos*. Obtenido de <https://www.anal dex.org/quienes-somos/>

Andi. (2018). *Encuesta Nacional de logística*. Obtenido de <http://www.andi.com.co/Uploads/Encuesta%20Nacional%20Log%C3%ADstica%202018.pdf>

Arauz y Weisbrot et al. (2019). *La transformación económica de Bolivia*. Nueva tribuna.es. Obtenido de <https://www.nuevatribuna.es/articulo/global/transformacion-economica-bolivia/20191020115545167292.htm>.

- Arrieta.E. (2020). *Países desarrollados y países subdesarrollados.diferenciador*. Obtenido de <https://www.diferenciador.com/paises-desarrollados-y-paises-subdesarrollados/#:~:text=Un%20pa%C3%ADs%20desarrollado%20es%20aquel,vida%20respecto%20a%20otros%20pa%C3%ADses.>
- ASP-B. (2016). *Bolivia trabaja en la modernización del sistema logístico comercial*. Obtenido de <https://www.aspb.gob.bo/index.php/2016/04/07/bolivia-trabaja-en-la-modernizacion-del-sistema-logistico-comercial/>
- B.M. (2020). *12 pilares de la competitividad*. Obtenido de <https://www.competitividadyestrategia.com/12-pilares-de-la-competitividad.html>
- Barria. (2017). *Bolivia: 3 claves del éxito económico del país que más crece en América del Sur*. *BBC news mundo*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-41702389>
- BBC. (2019). *Guerra comercial entre Estados Unidos y China: ¿cómo afecta a las industrias tecnológicas de ambos países?* Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-49551605>
- BBC. (2019). *Singapur, el pequeño país que destronó a Estados Unidos como el más competitivo del mundo (y quiénes lideran en América Latina)*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-50022058>
- BBCNews. (2019). *Cómo Singapur pasó de ser una isla pobre a uno de los países más ricos del mundo (y qué amenaza enfrenta ahora)*. *BBC news mundo*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-47032379>.
- BID. (2020). Obtenido de <https://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/financiamiento-del-bid/financiamiento-del-bid%2C6028.html>

- BM. (2017). *Tasa arancelaria, aplicada, promedio ponderado, todos los productos (%) - Bolivia, Colombia, United States, Malaysia, Singapore*. Obtenido de <https://datos.bancomundial.org/indicador/TM.TAX.MRCH.WM.AR.ZS?end=2017&locations=BO-CO-US-MY-SG&start=2012>
- Bonilla.E. (2010). *Gestion de Inventarios*. Obtenido de <https://logisticayabastecimiento.jimdofree.com/gesti%C3%B3n-de-inventarios/>
- Bradford.H. (2020). *Nueva ruta de la seda: la importancia de la infraestructura*. Obtenido de <https://www.portafolio.co/opinion/henry-bradford-sicard/nueva-ruta-de-la-seda-la-importancia-de-la-infraestructura-analisis-516274>
- CAF. (2019). *Infraestructura y logística: herramientas para el desarrollo económico*. Obtenido de <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2019/04/infraestructura-y-logistica-herramientas-para-el-desarrollo-economico/>
- CAF. (2020). Obtenido de <https://www.caf.com/es/sobre-caf/quienes-somos/>
- Chagüi.R. (2019). *Cerrar la brecha digital en las zonas apartadas del país*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/ruby-chagui/cerrar-la-brecha-digital-en-las-zonas-apartadas-del-pais-columna-de-ruby-chaguei-371424>
- CNN. (2020). *¿Qué es la OPEP y qué países la integran?* Obtenido de <https://cnnespanol.cnn.com/2020/04/10/que-es-la-oep-y-que-paises-la-integran/>
- ColombiaINN. (2017). *Startups: ¿qué tan difícil es acceder a financiamiento en Colombia?* Obtenido de <https://mba.americaeconomia.com/articulos/reportajes/startups-que-tan-dificil-es-acceder-financiamiento-en-colombia>

- ConsejoPrivadodeCompetitividad. (2019). *Desempeño logístico: Infraestructura, transporte y logística*. Obtenido de <https://compite.com.co/informe/informe-nacional-de-competitividad-2018-2019>
- Cuccaro.L. (2018). *La logística: elemento clave para la competitividad y el desarrollo del país*. . Obtenido de <https://eleconomista.com.ar/2018-04-la-logistica-elemento-clave-la-competitividad-desarrollo-del-pais/>
- Czischke.L. (2018). *Gestion de cadena de suministros desde 1PI al 5PL*. Obtenido de Revista negocios globales logistica: <http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=3011&ni=gestion-de-la-cadena-de-suministros-del-1pl-al-5pl>
- DANE. (2020). Obtenido de PIB: https://www.dane.gov.co/files/faqs/faq_pib.pdf
- datosmacro.com. (2020). *Indice de Desarrollo Humano - IDH*. Obtenido de <https://datosmacro.expansion.com/idh>
- Dinero. (2020). *Productividad e integración, retos de Colombia en comercio internacional*. Obtenido de <https://www.dinero.com/economia/articulo/retos-de-colombia-en-comercio-internacional-en-2020/302305>
- DoingBusiness. (2019). Obtenido de <https://espanol.doingbusiness.org/>
- ecommerce, T. I. (2020). *Qué es un operador logístico?* Obtenido de <http://www.tulogisticaecommerce.com/operador-logistico/>
- ElDeber. (2017). *Bolivia tiene bajo nivel de automatización en empresas*. Obtenido de https://eldeber.com.bo/economia/bolivia-tiene-bajo-nivel-de-automatizacion-en-empresas_2516

- ElDeber. (2017). *El BID cree que el reto del país es mejorar la infraestructura*. Obtenido de https://eldeber.com.bo/economia/el-bid-cree-que-el-reto-del-pais-es-mejorar-la-infraestructura_53406
- ElHeraldo. (2019). *Falta de financiación: cuello de botella para emprendedores*. Obtenido de <https://www.elheraldo.co/economia/falta-de-financiacion-cuello-de-botella-para-emprendedores-681129>
- ElPortafolio. (2019). *Colombia avanza en materia de tercerización*. Obtenido de <https://www.portafolio.co/contenido-patrocinado/colombia-avanza-en-materia-de-tercerizacion-533102>
- EITiempo. (2017). *Colombia debe mejorar logística de exportaciones*. Obtenido de <https://www.analdex.org/2017/08/08/colombia-debe-mejorar-logistica-de-exportaciones/>
- EmbajadadeSingapur. (2015). *Singapur: un centro logístico de talla mundial*. Obtenido de <https://singapur.embajada.gov.co/node/news/6008/singapur-centro-logistico-talla-mundial>
- FALDE. (2019). *La dinámica económica de los países emergentes y su importancia en la economía global*. Obtenido de <https://www.ealde.es/events/paises-emergentes-economia-global/>
- FEM. (2016). *Top 10 de las grandes potencias logísticas*. Obtenido de <https://revistadelogistica.com/actualidad/top-10-de-las-grandes-potencias-logisticas/>
- FUNIBER. (2011). *El tiempo como medida en el marketing de servicios*. Obtenido de <https://blogs.funiber.org/direccion-empresarial/2011/10/30/el-tiempo-como-medida-en-el-marketing-de-servicios>

GEGO. (2018). *La dependencia de malasia de las importaciones de ganado está creciendo*.

Obtenido de <http://www.halalflash.com/la-dependencia-de-malasia-de-las-importaciones-de-ganado-esta-creciendo/>

Heakal.R. (2019). *Emerging Market Economy (EME)*. Investopedia. Obtenido de

https://www.investopedia.com/articles/03/073003.asp?utm_campaign=fb_main_page&utm_source=facebook&utm_medium=social

IBCE. (2020). *Comercio exterior. Cifras del comercio exterior boliviano*. Obtenido de

<https://ibce.org.bo/images/publicaciones/ce-280-Cifras-del-Comercio-Exterior-Boliviano-2019.pdf>

ILC. (2019). *5PL: su solución logística*. Obtenido de <https://ilc.com.pa/2019/11/25/5pl-solucion-logistica/?lang=es>

Industriaall. (2019). *Los sindicatos del sudeste asiático se enfrentan a los desafíos de la*

Industria 4.0. Obtenido de <http://www.industrialall-union.org/es/los-sindicatos-del-sudeste-asiatico-se-enfrentan-a-los-desafios-de-la-industria-40>

Larcourier. (2020). *La importancia del transporte en la logística de una empresa*. Obtenido de

<https://www.laarcourier.com/la-importancia-del-transporte-en-la-logstica-de-una-empresa>

laRepublica. (2018). *Procesos aduaneros pueden llegar a durar hasta 11 días según informe de*

la Dian. Obtenido de <https://www.larepublica.co/economia/procesos-aduaneros-pueden-llegar-a-durar-hasta-11-dias-segun-informe-de-la-dian-2779119>

legiscomex. (2015). *Ficha logística de Singapur*. Obtenido de

<https://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/ficha-logistica-singapur-2016-completo.pdf>

- legiscomex. (2016). *Ficha logística de Singapur*. Obtenido de <https://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/ficha-logistica-singapur-2016-completo.pdf>
- Legiscomex. (2020). *Teoría de la Ventaja Competitiva*. Obtenido de <https://www.legiscomex.com/Documentos/abccomercio-teoria-competitiva>
- Logistec. (2014). *Logística inversa*. Obtenido de revistalogistec.com/index.php/vision-empresarial/lideres/item/2186-logistica-inversa
- Logistica, Z. (12 de Diciembre de 2017). *Los cinco procesos de la logística*. Obtenido de <https://zonalogistica.com/los-cinco-procesos-de-la-logistica/>
- Lopez.J. (2019). *Logística de almacenamiento*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/logistica-de-almacenamiento.html#:~:text=La%20log%C3%ADstica%20de%20almacenamiento%20trata,la%20actividad%20de%20la%20empresa>
- Lourdes.M. (2005). *La teoría del sistema mundial*. Obtenido de <https://www.eumed.net/tesis-doctorales/2013/mlsl/teoria-del-sistema-mundial.html>
- Mantilla.I. (2018). *Colombia necesita subsanar el atraso que tiene frente a la región en conectividad y digitalización*. Obtenido de <https://www.mintic.gov.co/portal/inicio/Sala-de-Prensa/Noticias/81977:Colombia-necesita-subsanar-el-atraso-que-tiene-frente-a-la-region-en-conectividad-y-digitalizacion-viceministro-lvan-Mantilla>
- Meetlogistics. (2017). *Competitividad Logística: Los 6 puntos para que un país sea logísticamente competitivo*. Obtenido de <https://meetlogistics.com/cadena-suministro/competitividad-logistica/>

- Mohamad.S. (2020). *Logistics and Supply Chain in Malaysia: Issues and Challenges*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/228710182_Logistics_and_Supply_Chain_in_Malaysia_Issues_and_Challenges
- Motyl.N. (2019). *¿Por qué Singapur se convirtió en el país más rico de Asia?* Obtenido de <https://www.bancaynegocios.com/por-que-singapur-se-convirtio-en-el-pais-mas-rico-de-asia/#:~:text=Al%20momento%20de%20convertirse%20en,m%C3%A1s%20avanzado%20servicio%20de%20salud>
- Nuño.P. (2017). *Logística de aprovisionamiento. Emprnde pyme.net*. Obtenido de <https://www.emprendepyme.net/logistica-de-aprovisionamiento.html>
- Perez.JyMerino.M. (2012). *Definición de costo de oportunidad*. Obtenido de <https://definicion.de/costo-de-oportunidad/>
- Portafolio. (2016). *La economía colombiana perdió 9 puestos en escalafón mundial*. Obtenido de Periódico el Portafolio: <https://www.portafolio.co/economia-colombiana-cae-en-el-escalafon-mundial-500860>
- Portafolio. (2019). *Colombia, uno de los países más 'sensibles' a la economía de EE.UU.* Obtenido de <https://www.portafolio.co/colombia-uno-de-los-paises-mas-sensibles-a-la-economia-de-ee-uu-525181>
- Portafolio. (2019). *Colombia, uno de los países más 'sensibles' a la economía de EE.UU.* Obtenido de <https://www.portafolio.co/colombia-uno-de-los-paises-mas-sensibles-a-la-economia-de-ee-uu-525181>

Portafolio. (2019). *Colombia, uno de los países más 'sensibles' a la economía de EE.UU.*

Obtenido de <https://www.portafolio.co/colombia-uno-de-los-paises-mas-sensibles-a-la-economia-de-ee-uu-525181>

Portafolio. (2019). *Colombia, uno de los países más 'sensibles' a la economía de EE.UU.*

Obtenido de <https://www.portafolio.co/colombia-uno-de-los-paises-mas-sensibles-a-la-economia-de-ee-uu-525181>

Portillo.J. (2016). *tecnología de identificaion por radiofrecuenia*. Obtenido de

https://www.madrimasd.org/uploads/informacionidi/biblioteca/publicacion/doc/VT/_VT13_RFID.pdf

Pozzi.S. (2015). *Canadá entra en recesión por el desplome del petróleo*. Obtenido de Periodico

el Pais: https://elpais.com/economia/2015/09/01/actualidad/1441106487_065459.html

Procolombia. (2016). *PERFIL DE LOGÍSTICA DESDE COLOMBIA HACIA ESTADOS UNIDOS*.

Obtenido de

[file:///C:/Users/PERSONAL/Downloads/perfil_logistico_de_estados_unidos%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/PERSONAL/Downloads/perfil_logistico_de_estados_unidos%20(3).pdf)

Procolombia. (2020). *¿Qué es PROCOLOMBIA?* Obtenido de

<https://procolombia.co/nosotros/que-es-procolombia>

Revistadelogistica. (2016). *Top 10 de los países con mejor logística del mundo*. Obtenido de

<https://revistadelogistica.com/actualidad/top-10-de-los-paises-con-mejor-logistica-del-mundo/>

RevistaDinero. (2016). *Colombia, el tercer país más complejo del mundo para cumplimiento*

corporativo. Obtenido de <https://www.dinero.com/pais/articulo/colombia-el-tercer-pais-mas-complejo-del-mundo-para-cumplimiento-corporativo/219353>

- Revistarepublicana. (2012). *La teoría de la dependencia*. Obtenido de <http://revista.urepublicana.edu.co/wp-content/uploads/2012/07/La-teoria-de-la-dependencia.pdf>
- Reyes, G. (2001). *Principales teorías sobre el desarrollo económico y social*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/181/18100408.pdf>
- Romero.E. (2013). *Latinoamérica y sus retos logísticos*. Obtenido de <https://www.dw.com/es/latinoam%C3%A9rica-y-sus-retos-log%C3%ADsticos/a-17203194>
- Romero.J. (17 de Octubre de 2018). *Los robots autónomos y la industria 4.0*. Obtenido de <https://profesionistas.org.mx/los-robots-autonomos-y-la-industria-4-0/>
- Rouse.M. (2012). *Planificación de recursos de manufactura (MRP II)*. Obtenido de <https://searchdatacenter.techtarget.com/es/definicion/Planificacion-de-recursos-de-manufactura-MRP-II#:~:text=La%20planificaci%C3%B3n%20de%20recursos%20de,cerrado%2C%20tambi%C3%A9n%20abreviada%20CLMPR>
- S.R.L. (2020). *Procesos de la logística de producción*. *Revista logística del Paraguay*. Obtenido de <https://revistalogisticaparaguay.com/logistica-de-produccion/>
- Salazar.B. (2019). *Plan Maestro de Producción – MPS*. Obtenido de <https://www.ingenieriaindustrialonline.com/produccion/plan-maestro-de-produccion-mps/>
- Samex. (2019). *¿Qué es un 2PL, 3PL o 4PL en logística?* Obtenido de <http://www.samex.cl/que-es-un-2pl-3pl-o-4pl-en-logistica/>
- Sanchez.J. (2020). *Economipedia*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/sistema-de-reserva-federal-fed.html>

- SCTradeTechnologies. (2017). *Elementos indispensables en la logística verde*. Obtenido de <https://www.sctrade.es/logistica-verde/>
- Sekulitis. (2019). *Malasia, un país desarrollado y en continuo crecimiento*. *Expansión*. Obtenido de <https://www.expansion.com/pymes/2019/10/09/5d68e8d4e5fdeae47d8b4704.html>
- Serajuddin, F. y. (2016). *Clasificación de los países según el ingreso: Un nuevo documento de trabajo*. Obtenido de Banco Mundial blogs: <https://blogs.worldbank.org/es/opendata/clasificacion-de-los-paises-segun-el-ingreso>
- SNCI. (2019). *Índice de Competitividad Global -ICG*. Obtenido de <http://www.colombiacompetitiva.gov.co/snci/indicadores-internacionales/indice-competitividad-global>
- Solistica. (2020). *Perfil Logístico de América Latina*. Obtenido de <https://blog.solistica.com/perlog-perfil-logistico-de-america-latina>
- Soluman. (2020). *Los cinco procesos de la logística*. Obtenido de <https://www.solumat.com.co/blog/los-cinco-procesos-de-la-logistica>
- Sperperato. (2013). *¿qué es y cuándo se usa? É revista logística enfasis*. Obtenido de <http://www.logisticasud.enfasis.com/articulos/66461-4pl-que-es-y-cuando-se-usa->
- Spicker.P. (2020). *Teoría de la dependencia*. Obtenido de <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/clacso/crop/glosario/t.pdf>
- SubgerenciaCulturaldelBancodelaRepública. (2015). *Teoría de la modernización*. Obtenido de http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/politica/teoria_de_la_modernizacion

- TMFGroup. (2018). *Desarrollo económico y perspectivas en los Estados Unidos*. Obtenido de <https://www.tmf-group.com/es-co/news-insights/articles/2018/april/economic-development-and-outlook-in-the-usa/>
- Transgesa. (2020). *Que es la logística de distribución?* Obtenido de <https://www.transgesa.com/blog/que-es-la-logistica-de-distribucion/>
- UAMUA. (2013). *El papel de la Ventaja Competitiva en el desarrollo económico de los países*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/413/41331033004.pdf>
- UAutónomadelEstadodeMéxico. (2018). *Las actividades logísticas como impulsoras del desarrollo económico regional*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/316524051_Las_actividades_logisticas_como_impulso_para_el_desarrollo_economico_regional
- UniversidaddelRosario. (2013). *ANÁLISIS DEL TRANSPORTE DE CARGA EN COLOMBIA, PARA CREAR*. Obtenido de <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4537/10154047632013.pdf?sequence=1>
- UniversidaddeNariño. (2001). *Teoria de la globalizacion: Bases fundamentales*. Obtenido de <file:///C:/Users/PERSONAL/Downloads/Dialnet-TeoriaDeLaGlobalizacion-5029712.pdf>
- UniversidadJaveriana. (2018). *El indice de competitividad global*. Obtenido de https://www2.javerianacali.edu.co/sites/ujc/files/Publicaciones/boletin_cecp_vol_3_no_4.pdf
- Uriarte.J. (21 de Marzo de 2020). *Países desarrollados y Países subdesarrollados*. Obtenido de <https://www.caracteristicas.co/pais-desarrollado-subdesarrollado/>. Consultado: 12 de

agosto de 2020. Recuperado de: <https://www.caracteristicas.co/pais-desarrollado-subdesarrollado/#ixzz6Uvo2lZJW>

Urrea. (2019). *Un bicentenario de desarrollo económico en Colombia. Portafolio*. Obtenido de <https://www.portafolio.co/economia/un-bicentenario-de-desarrollo-economico-en-colombia-530800>

Urrea.G. (2015). *Panorama actual de la logística latinoamericana*. Obtenido de <https://revistadelogistica.com/actualidad/panorama-actual-de-la-logistica-latinoamericana/>

USBMED. (2017). *Infraestructura Logística en Colombia: actualidad y propósitos en transporte multimodal*. Obtenido de http://bibliotecadigital.usbcali.edu.co/bitstream/10819/4221/1/Infraestructura_Logistica_Colombia_Villa_2017.pdf

Villareal. (2012). Obtenido de <http://t21.com.mx/opinion/columna-invitada/2012/07/09/logistica-clave-desarrollo-economico-pais>

VisualTrans. (2020). *Operadores logísticos: Qué son, tipos y servicios*. Obtenido de <https://visualtrans.es/noticias/operadores-logisticos/>

WEF. (2008). *United States Remains On Top Of Competitiveness Rankings*.

WEF. (2014). *Indice Global de Competitividad*. Obtenido de <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2014/09/Reporte-Global-de-Competitividad-14-15.pdf>

Westreicher. (2020). *País desarrollado. Economipedia*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/pais-desarrollado.html>

Woetzel, M. (2018). *Outperformers: Las economías emergentes de rápido crecimiento y las empresas que las impulsan*. Obtenido de <https://www.mckinsey.com/featured-insights/innovation-and-growth/outperformers-high-growth-emerging-economies-and-the-companies-that-propel-them/es-es>