

Tiempos y costos ocultos de la Logística



Bogotá_Colombia ha avanzado en la construcción de infraestructura y el sector privado ha avanzado en implementar procesos que agilizan la cadena logística, incorporando técnicas y sistemas de gestión para entregar a tiempo y con la cantidad exacta las mercancías a los clientes. Sin embargo, Colombia no se encuentra dentro de los países con indicadores logísticos altos, según los datos del Banco Mundial (BM) y el Foro Económico Mundial (FEM). El Informe de Competitividad Global del FEM (2012) dice que Colombia sigue rezagada en infraestructura. De forma similar el BM (2011) evaluó el desempeño logístico encontrando que la "eficiencia del proceso de despacho de aduana, la facilidad de acordar embarques a precios competitivos, la calidad de los servicios logísticos, la capacidad de seguir y rastrear los envíos, y la frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado" presentan deficiencias y le da una calificación de 2,87 sobre 5,0 en 2012, muy por debajo de Argentina (3,05), Brasil (3,13), Chile (3,17), Perú (2,94) y México (3,06). Estos indicadores son los llamados visibles y pueden mejorarse. También existen tiempos y costos ocultos que afectan los precios, costos y tiempos de la logística.

Luis Jorge Garay en un estudio de 2004 (y que no ha perdido vigencia) explica que en Colombia estas dimensiones se han construido en un mercado donde imperan tensiones entre generadores, agentes, transportadores y destinatarios de la carga, es decir, sociedades portuarias, agentes de carga, transportadores y empresas receptoras.

Los precios, por ejemplo, se forman a partir de una discrecionalidad a pesar de los esfuerzos del Estado para fijarlos transparentemente. En varios sectores se impone el poder de mercado por parte de algunos de los actores o agentes de la cadena logística. Esto produce varios fenómenos: los precios de transporte de carga no son iguales entre los puertos y el interior, y los precios de transporte de la mercancía en sentido inverso. Los costos en los países de poco o mediano desarrollo, como Colombia, en los que predominan los traslados de productos agrícolas y minerales de gran volumen, y en los cuales se reconocen sistemas ineficientes de transporte, que llevan bienes cuyos precios están determinados desde los mercados internacionales, la proporción del costo con respecto al precio del producto final puesto en destino, es muy significativa. Por el contrario, en las economías con grados de desarrollo más altos, los costos de transporte no constituyen una proporción importante del precio final de la mayor parte de los productos manufacturados y de algunos mineros, y por ello la demanda de ese servicio es bastante inelástica al precio del mismo y se constituye en un factor más de competitividad.

El BM (2012) señaló que en Colombia el costo de transporte es una barrera arancelaria que la misma industria nacional se ha impuesto debido a la ineficiencia de la cadena de transporte. En este sentido, los costos del transporte en cualquier actividad económica definen la participación de un país en las actividades comerciales mundiales; la elasticidad de los flujos de comercio con respecto a los costos es bastante alta, de modo que si los costos de transporte se duplican, el flujo comercial se reduce en un 80%.

La anterior argumentación quedó comprobada en dos estudios independientes entre sí. El primero, del Ministerio de Transporte, en el que se estimaron que los tiempos de demora entre los puertos y los lugares de destino pueden llegar a una hora de espera para descargar en las grandes ciudades y tiempos de espera muy variables en los puertos marítimos. El otro estudio fue realizado por observatorio de logística y movilidad del CID de la Universidad Nacional, que evidenció un sobrecosto de 4% a 5% de los costos de transporte dentro de las ciudades, especialmente, en Bogotá. En conclusión es necesario trabajar en horarios, infraestructura, prácticas de cargue/descargue para disminuir estos tiempos y costos ocultos que no solamente afectan los precios sino la competitividad nacional.

José Stalin Rojas Amaya

Dir. Observatorio de Logística y Movilidad