

Estrategias de competitividad logística en los países miembros de la Alianza del Pacífico

Logistics competitiveness strategies in the member countries of the Pacific Alliance

Dayana Ruth Salazar Araujo¹
Jeidis Johana Aguas Simanca²
Indira Meñaca Guerrero³
Camilo Enrique Barragán Morales⁴

Universidad Simón Bolívar, Barranquilla, Colombia

RESUMEN

La investigación tuvo por objetivo analizar las estrategias de competitividad logística establecidas dentro de los países miembros de la Alianza del Pacífico, (Colombia, México, Perú y Chile); respaldando la construcción argumentativa basada en la revisión documental-bibliográfica dentro de un enfoque cualitativo y un tipo de investigación descriptivo. Los hallazgos hacen especial énfasis en la multiplicidad de estrategias para fortalecer los procesos logísticos y su competitividad dentro de los países de la Alianza del Pacífico, concluyendo que la logística representa un aspecto diferenciador de competitividad gracias al desarrollo de los procesos en la estructuración de abastecimiento en el momento, cantidad y lugar de almacenamiento, es decir, el desarrollo de procesos efectivos, los cuales garantizan rentabilidad y eficiencia dentro de la cadena de suministro y la competitividad de las empresas dentro de estas naciones.

Palabras clave: Alianza del Pacífico, Competitividad, Logística

ABSTRACT

The objective of the research was to analyze the logistics competitiveness strategies established within the member countries of the Pacific Alliance (Colombia, Mexico, Perú and Chile); supporting the argumentative construction based on the documentary-bibliographic review within a qualitative approach and a descriptive type of research. The findings place special emphasis on the multiplicity of strategies to strengthen logistics processes and their competitiveness within the countries of the Pacific Alliance, concluding that logistics represents a differentiating aspect of competitiveness thanks to the development of processes in the structuring of supply in the time, quantity and place of storage, that is, the development of effective processes, which guarantee profitability and efficiency within the supply chain and the competitiveness of companies within these nations

Key-words: Pacific Alliance, Competitiveness, Logistics

Artículo derivado del proyecto de investigación formativa titulado “Comparación de la competitividad logística del transporte marítimo en los países miembros de la alianza del pacífico, en los años 2012 y 2019”

¹Profesional en Formación, Programa Comercio y Negocios Internacionales, Universidad Simón Bolívar, Barranquilla, Colombia. Correo electrónico: dayana.salazar@unisimon.edu.co dayasalar11@gmail.com

²Profesional en Formación Programa Comercio y Negocios Internacionales, Universidad Simón Bolívar, Barranquilla, Colombia. Correo electrónico: jeidis.aguas@unisimon.edu.co

³Doctora en Ciencias Gerenciales, Profesora Investigadora Programa Comercio y Negocios Internacionales, Universidad Simón Bolívar, Barranquilla, Colombia. Correo electrónico: indira.menaca@unisimonbolivar.edu.co

⁴Candidato a Magister en Administración e Innovación, Asesor de Investigación Programa Ondas Atlántico, Universidad Simón Bolívar, Barranquilla, Colombia. Correo electrónico: cbarragan3@unisimon.edu.co cbarraganm93@gmail.com



1. INTRODUCCIÓN


Los nuevos escenarios de mercado y de globalización en los que se han visto sumergidas las naciones, han obligado a las mismas a elaborar estrategias mediante el mejoramiento del entorno que les permitan ser competitivas (Cazallo et al; 2019). En este sentido, Porter (1990), define la competitividad de las naciones como aquella capacidad para aumentar el nivel de vida de su población, a través de la productividad provista por las empresas dentro del territorio.

Moreno (2012) destaca estos nuevos escenarios como los precursores en las distintas modificaciones en términos de comercio internacional, cadena de suministros y logística en general, donde la puesta en marcha de cada eslabón dentro de la cadena de valor obliga a las empresas del sector a una búsqueda incesante de ser competitivos. Estas empresas, independiente de su actividad económica, terminan considerando dentro de sus planes estratégicos de crecimiento, con la opción de importar y exportar, diversos bienes y/o servicios, los cuales garanticen una mejor operación.

La competitividad representa aquellas estrategias y mecanismos destinados a robustecer las organizaciones dentro de los distintos sectores económicos en una nación, en este orden de ideas, nace el presente trabajo, el cual se desarrolla desde el impacto e importancia dentro del comercio internacional y el mundo de los negocios, de establecer dichos mecanismos y estrategias dentro de los procesos logísticos nacionales de los países miembros de la alianza del pacífico, siendo estos Colombia, Chile, México y Perú.

La alianza del pacífico, creada en 2011, tuvo por objetivo a mediano plazo la generación de una zona de libre comercio alcanzando una zona o mercado común donde exista libertad de movimiento en personas y capitales (Beltrán y Ferrer, 2016), a su vez, para Noli, Arrieta & Meza (2018) nace como mecanismo de integración regional profunda y desarrollo, en este sentido; González, Duarte & Montoya (2016), afirman que este tipo de integraciones (profundas) abarcan aspectos más amplios que los contemplados por los acuerdos o tratados de libre comercio tradicionales, estas buscan ampliar y completar la dimensión comercial de las naciones en miras de sistemas internaciones e interconectados.

En una coyuntura turbulenta como la actual, profundizar la integración regional e internacional no es una opción, sino un imperativo. En este sentido, la investigación estuvo dirigida a exponer



las estrategias de competitividad logística en los países miembros de la Alianza del Pacífico para el año 2019, como periodo de referencia para el desarrollo de la investigación, naciendo a partir del cuestionamiento ¿De qué forma son competitivas las industrias logísticas de las naciones pertenecientes a la Alianza del Pacífico?


En este orden de ideas, surge la necesidad de desarrollar una investigación que permita la comparación de la competitividad logística del transporte marítimo, dentro las dinámicas dictadas por fenómenos como la globalización y la apertura de mercados orientadas al desarrollo de acciones, donde se pretende proporcionar información de carácter científico que permita a las organizaciones coordinar sus estrategias de acuerdo a las propuestas de la temática y cómo abordarla, sin dejar de lado, las tendencias actuales de desarrollo, y estar a la vanguardia y en condiciones óptimas para implementar acciones en aras de incrementar su competitividad.

2. FUNDAMENTO TEÓRICO

2.1. Competitividad

Los orígenes de la competitividad se remontan a las teorías del comercio y concretamente en lo que se refería al término de ventaja competitiva que a su vez estaba estrechamente ligada al concepto de productividad (Benzaquen, del Carpio, Zegarra y Valdivia, 2010). Daza (2014) considera a Smith y Ricardo como los primeros economistas que defienden la competitividad como el aprovechamiento de las ventajas competitivas y a la apertura comercial siendo un aspecto clave en la inserción del país en los mercados internacionales.

Cuando se habla de competitividad-país, el referente es Porter y su trabajo la ventaja competitiva de las naciones, en este se identifican las fuentes por las cuales se da esa ventaja competitiva en las naciones, y cómo pueden de manera paralela, sostenerse en el tiempo (Salas y Hurtado, 2014). Citado por Solleiro y Castañón (2012), Porter (2001), expresaba que la competitividad de una nación debía estar alineada con las fuentes de prosperidad nacional, la cual para Porter no es heredada, sino que, por el contrario, va más allá de la participación en los mercados mundiales, con el objetivo de desarrollar habilidades más completas para competir en estructuras complejas, donde los niveles de salarios e ingresos puedan, bien mantenerse o aumentar.




Para Rojas y Sepúlveda (1999) la competitividad de una nación se ve expuesta a un constante replanteamiento según las condiciones cambiantes de un entorno competitivo globalizado, pues hablar de competitividad, va sujeto a elementos tecnológicos, organizacionales y productivos que surgen con el pasar del tiempo. Por su parte, Perles-Ribes, Ramón-Rodríguez y Sevilla-Jiménez (2014) citando a Enright y Newton (2004) definen la competitividad de un país atendiendo al grado en que éste puede producir bienes y servicios que satisfagan las necesidades del mercado manteniendo o incrementando el ingreso real de la población. Es por ello que conocer el grado o nivel de competitividad de un país o región no es tarea fácil ya que precisa de un diagnóstico que está anclado a un número importante de variables, dimensiones e indicadores mediante los que se puede conocer la posición relativa de un país o región frente a otra.

2.2. Logística

La logística como disciplina nace en el ámbito militar, preocupándose fundamentalmente de la provisión de aquellos bienes y servicios necesarios para el desarrollo de la actividad de los ejércitos. Será tras la Segunda Guerra Mundial cuando el concepto se amplíe para dar cobertura al mundo empresarial. Empieza entonces un periodo expansivo que se caracterizó por un entorno estable, en el que la logística se centró casi exclusivamente en la gestión de la distribución física. La crisis del petróleo de 1973 supone un punto de inflexión en la concepción de la logística; se abren periodos de recesión económica, con importantes incrementos en los costes y fuerte inestabilidad de la demanda, lo cual obligó a las empresas a plantearse nuevas estrategias (Christopher, 1992).

En la actualidad predomina un enfoque de logística total (Carrasco, 2000), en el cual a las orientaciones de la logística integrada se incorporan otras como el respeto al medio ambiente, la aplicación de las tecnologías de la información, la coordinación con los demás departamentos de la empresa y la adaptación a las tendencias en organización empresarial y política de personal.

Dicho lo anterior, la logística representa un factor primordial para aumentar la competitividad en los mercados, ya sean nacionales o internacionales, en este sentido, un óptimo desempeño logístico conjuga una serie de variables tales como: competitividad, infraestructura, eficacia, eficiencia en aduanas y puertos, la calidad en los servicios de transporte, sumadas a la capacidad de seguimiento y localización de mercancías, lo cual permite optimizar los tiempos y costos de transporte, almacenamiento y distribución, desde la fase de suministro hasta el consumidor final (CPC, 2017).



Easton (2003) indica en un estudio comparado de varios países que la cadena de suministro internacional es altamente ineficiente y poco confiable; adicionalmente, comenta que una mala infraestructura logística y operacional limita el desarrollo económico y el desempeño de empresas locales y foráneas. Ta, Choo y Sum (2000) analizaron el desempeño logístico internacional de Singapur y encontraron como una de las limitantes más importantes en la competitividad de este país el transporte. Es evidente que la globalización y los enormes avances tecnológicos que se están experimentando obligan a un cuidadoso análisis de los sistemas logísticos y de abastecimiento en particular, para asegurar el mejor apoyo a nuestras unidades operativas.

3. MATERIALES Y MÉTODOS

La investigación estableció un enfoque cualitativo, puesto que se hará la descripción exhaustiva del fenómeno presentado (Hernández, Fernández y Baptista, 2014), basado en los datos encontrados dentro de diversos índices de competitividad sobre los países miembros de la integración económica Alianza del Pacífico (Colombia, México, Perú y Chile), haciendo la aclaración que son estos datos, y no los países, el foco de muestra para el desarrollo estadístico de la investigación.

Por otro lado, se estructuró la técnica de revisión documental y bibliográfica, la cual, para el caso, consistió en la búsqueda sistemática de conceptos, teorías y postulados sobre la temática abordada, con los siguientes criterios; bases de datos especializadas, motores de búsqueda específico, artículos científicos, capítulos de libro, artículos de reflexión entre otros, como respaldo para el desarrollo argumentativo propuesto por la investigación.

De acuerdo a lo anterior, se destaca la existencia de indicadores con datos pertinentes, tales como, el Índice de Competitividad Global elaborado por el Foro Económico Mundial, los Índices de Desempeño Logístico y Doing Business, ambos elaborados por el Banco Mundial, entidades como la Organización de Naciones Unidas (ONU), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) o CEPAL, desarrollan los Índices de Desarrollo de Conectividad sobre comercio y desarrollo, el Índice de Costos Logísticos y el porcentaje de volumen de exportaciones por vía de transporte de carga respectivamente.

4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN


- **Colombia:** el país era considerado como una de las economías con entornos de regulación más favorables, de acuerdo con Doing Business (2012), sin embargo, el índice global de competitividad refería falencias en aspectos como instituciones públicas débiles, pobre calidad de su infraestructura de transporte, pobre calidad de la educación en el país y su baja capacidad de investigación e innovación.

La principal estrategia de Colombia ha sido aprovechar los acuerdos implementados por sus socios de la Alianza del Pacífico, cada miembro puede beneficiarse de manera diferenciada en el marco de la zona preferencial de comercio conformada con la Alianza del Pacífico. En el estado actual de las estructuras de tratados, este país se encuentra en una posición en la que puede explotar comercialmente las relaciones consolidadas de sus pares.

En contraste, para 2019, se observa con mayor claridad que para Colombia la Alianza del Pacífico puede traer más beneficios que a sus socios. Esta propuesta se plantea en un escenario de corto a mediano plazo. No obstante, el estado colombiano debería incrementar y diversificar su acceso a mercados internacionales.

El libre comercio trae beneficios para Colombia como la diversificación de productos y destinos, así como la sofisticación de su aparato productivo, pero es necesario evaluar sus efectos distributivos, entre otros asuntos no deseados de la apertura a través de tratados comerciales. En ese sentido, es necesaria una mejor articulación de la legislación en asuntos de comercio exterior con la relativa a política redistributiva y social. Para finalizar, queda por señalar que la Alianza del Pacífico efectivamente es una apuesta estratégica de la política exterior colombiana.

- **México:** una vez creado el bloque, México ha venido privilegiando su relación con los socios del norte en el marco del TLCAN, así como una activa inserción internacional hacia el Asia-Pacífico. Por otra parte, el país Azteca fue considerado como una de las 20 economías con el entorno regulador empresarial más favorable y algunas de las economías que más se acercaron a la “frontera” en los últimos seis años comparten un enfoque amplio y sostenido en la gestión de las regulaciones empresariales.




En este orden de ideas, se debe destacar el fortalecimiento de las capacidades logísticas del país azteca, esto, impulsado en principio por el establecimiento de acuerdos con potencias del primer orden mundial, sumado a la pertenencia del país a bloques económicos, aspectos que han exigido estructurar cambios trascendentales en temas de infraestructura y disposición de espacios y presupuestos para optimizar procesos logísticos dentro del país.

- **Perú:** al momento del nacimiento de la alianza del pacífico, el país era considerado como una de las economías con entornos de regulación más favorables, de acuerdo con Doing Business (2012), los acuerdos comerciales establecidos por Perú significan una oportunidad para atraer inversión extranjera, facilitar menores costos logísticos a las empresas locales, habilitar las diferentes cadenas de suministro que convergen en el país y distribuir adecuadamente los servicios. De las once propuestas en el Informe de competitividad Perú 2019, referidas al pilar infraestructura, seis de ellas se muestran como aceptadas e implementadas en el Informe de competitividad Perú 2020.

Esta mejora del desempeño se traduce en la optimización de los tiempos de entrega (Negi y Wood, 2019) y reducir sustancialmente los costos logísticos en transacciones internacionales (Cardoso y Thomé, 2018): dos elementos de suma importancia en la gestión de cadenas de suministro globales (Coyle et al., 2013). Además, el desarrollo de infraestructura permite a los países administrar un poder de negociación mayor frente a las empresas multinacionales (Bouquet y Birkinshaw, 2008).

- **Chile:** para el primer año de vigencia del bloque, el país era considerado como una de las economías con entornos de regulación más favorables, de acuerdo con Doing Business (2012), Chile ha apostado por una activa estrategia de inserción internacional, que le llevó a distanciarse de la región, centrando su perspectiva de integración “como la consecuencia de fenómenos económicos y sociales autónomos de la acción del gobierno en que las fuerzas motoras eran los empresarios o, en menor medida, las regiones del país” (Van Klaveren, 2011, p. 156).

Chile se ha caracterizado por sus elementos tangibles como población, recursos naturales y capacidad industrial y agrícola, fuerza militar y territorio, así como por sus elementos intangibles en términos de la calidad de liderato, la eficiencia burocrática, calidad de la diplomacia y apoyo exterior por medio de alianzas (Artaza Rouxel, 2012).



Dada la estrategia chilena en su apuesta por el Regionalismo Abierto como modelo de desarrollo e inserción internacional, para el año 2019, su foco se empezó a construir con base en la firma de tratados de libre comercio con distintas áreas geográficas, fortaleciendo cierta autonomía a partir de la diversificación de sus relaciones y al no depender de un único y exclusivo referente de poder en un marco de relacionamiento caracterizado por el acoplamiento.

5. CONCLUSIONES

Respondiendo al objetivo inicial, se analizaron las estrategias de competitividad logística llevadas a cabo por los países miembros de la Alianza del Pacífico. Los hallazgos hacen especial énfasis en la multiplicidad de estrategias para fortalecer los procesos logísticos y su competitividad. Además, se considera que la logística representa un aspecto diferenciador de competitividad, gracias al desarrollo de los procesos en la estructuración de la cadena de abastecimiento, los cuales garantizan rentabilidad, eficiencia y la competitividad de las empresas dentro de estas naciones.

De acuerdo con Margot, Serebrisky, Suárez y Ramírez (2015), se encontró que la inversión pública y privada es importante para los países de América Latina para alcanzar un adecuado nivel de competitividad. En los últimos años, tanto los países miembros de la Alianza de Pacífico como Brasil, Ecuador y Panamá han realizado inversiones estratégicas –ampliación de puertos marítimos, reformas de aeropuertos, concesiones viales, entre otros proyectos– las cuales han generado impactos positivos en el comercio exterior y la competitividad de dichos países.

Con la tecnología, la logística y la competitividad, se logra abrir todo un mundo de posibilidades para atender las innumerables necesidades de los clientes y la satisfacción del mercado. La logística se convierte en un ente diferenciador de competitividad gracias al desarrollo de los procesos en la estructuración de abastecimiento en el momento, cantidad y lugar, garantizando rentabilidad y eficiencia dentro de la cadena de suministro.

Por tanto, la investigación busca convertirse en fuente de consulta para la comunidad académica, empresarial y científica, a través de un desarrollo práctico, teniendo como finalidad que todos los empresarios, estudiantes, investigadores y público en general, puedan comprender el desarrollo y la evolución que ha tenido la competitividad logística en los países miembros de la Alianza del Pacífico (Colombia, México, Perú, Chile), además de su impacto en el desarrollo de cada país.

6. LISTA DE REFERENCIAS

- Artaza Rouxel, M. (2012). Interés Nacional y Principios de la Política Exterior. En M. Artaza Rouxel & C. Ross O (Eds.), *La política exterior de Chile, 1990-2009. Del aislamiento a la integración global*, (primera edición), (pp. 21-50). Santiago de Chile: Ril editores
- Benzaquen, J., Del Carpio, L., Zegarra, L. y Valdivia, C. (2010). Un Índice Regional de Competitividad para un país. *Revista CEPAL*, (102), pp. 69-86. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11417/102069086_es.pdf
- Bouquet, C. y Birkinshaw, J. (2008). Managing Power in the Multinational Corporation: How Low-Power Actors Gain Influence. *Journal of Management*, 34(3), 477-508. <https://doi.org/10.1177/0149206308316062>
- Cardoso, B. B. y Thomé, K. M. (2018). Effects of the Logistics Costs on the International Competitiveness of the Brazilian Coffee in the United States Market. *Custos e Agronegocio*, 14(1), 99-124.
- Carrasco, J. (2000). Evolución de los enfoques y conceptos de la logística: su impacto en la dirección y gestión de las organizaciones. *Economía industrial*, 331, 17-34.
- Cazallo Antúnez, A. M., Meñaca Guerrero, I., Lechuga Cardozo, J. I., & García Guiliany, J. E. (2019). The Pacific Alliance and the Brics: two Models of Country Competitiveness. *Revista Lasallista de Investigación*, 16(2), 122-141.
- Cazallo, A. M., Barragan, C. E., Meñaca, I., Lechuga, J. I., Martinez, H. R., & Uribe, C. M. (2019). Mercosur y la Alianza del Pacífico. Dos modelos de competitividad-país. *Revista Espacios*, 40(18).
- Christopher, M. (1992). *Logistics & Supply chain management*.
- Consejo Privado de Competitividad (2017). <https://compite.com.co/informe/informe-nacional-de-competitividad-2016-2017/desempeno-logistico-infraestructura-transporte-y-logistica/>

- 
- Coyle, J., Langley, J., Novak, R. y Gibson, B. (2013). Administración de la cadena de suministro, una perspectiva logística. (9na. ed.). Cengage Learning Editores.
- Daza, L. (2014). Determinación de la competitividad en países de América Latina: aplicación de un nuevo método. *Revista Perfiles latinoamericanos*, (44), pp. 219-234. <http://www.scielo.org.mx/pdf/perlat/v22n44/v22n44a9.pdf>
- Del Pacífico, A. (2013). Alianza del Pacífico. https://alianzapacifico.net/wp-content/uploads/2015/06/abc_AP.pdf 427-445.
- Easton, R. (2003). On the Edge: The Changing Face of Supply Chain Management in China. *Supply Chain Perspectives*. Accenture, 15-35.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*, Ed: 6ª. México: Mc Graw Hill Education.
- Li, S., Ragu-Nathan, B., Ragu-Nathan, T. S., y Rao, S. S. (2006). The Impact of Supply Chain Management Practices on Competitive Advantage and Organizational Performance. *Omega*, 34(2), 107-124. <https://doi.org/10.1016/j.omega.2004.08.002>
- Moreno, A. G. (2012, marzo). *Análisis de los elementos que integran la cadena de suministro para sustentar la competitividad*. Trabajo presentado en la xiii Reunión del Comité Ejecutivo de la cip (cecip). Lima, Perú.
- Negi, S. y Wood, L.C. (2019). Transportation Lead Time in Perishable Food Value Chains: an Indian Perspective. *International Journal of Value Chain Management*, 10(4), 290-315. <https://doi.org/10.1504/IJVC.2019.103269>
- Perles-Ribes, J., Ramón-Rodríguez, A. y Sevilla-Jiménez, M. (2014). La cuota de mercado como indicador de competitividad en los destinos turísticos: sentido y limitaciones. *Revista Cuadernos de Turismo*, vol. 34, pp. 265-285. <https://core.ac.uk/download/pdf/32321549.pdf>
- Porter, M., (1990). The Competitive Advantage of Nations. *Harvard Business Review*.
- Porter, M. (2001). ¿Dónde radica la ventaja competitiva de las naciones?, *Harvard Deusto Business Review*, No 44, Barcelona, Planeta.

- 
- Rojas, P., y Sepúlveda, S. (1999). *¿Qué es la competitividad?* Costa Rica: IICA.
- Salas, I. y Hurtado, J. (2014). Productividad y competitividad en el Quindío: un análisis desde la perspectiva de la ventaja competitiva de las naciones de Michael Porter. *Revista Sinapsis*, (6), pp. 132-140.
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4955424.pdf>
- Solleiro, J. y Castañón, R. (2012). Competitividad, innovación y transferencia de tecnología en México. *Revista innovación y competitividad*, (869), pp. 149-162.
http://www.revistasice.com/CachePDF/ICE_869_149162_28B36ABB73B9EFE326D8DE4C7EC0A3EE.pdf
- Ta, H. P., Choo, H. L., & Sum, C. C. (2000). Transportation concerns of foreign firms in China. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*.
- Van Klaveren, A. (2011). La Política exterior de Chile durante los gobiernos de la Concertación. *Estudios Internacionales*. Instituto de Estudios Internacionales - Universidad de Chile, (169), 155-172.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2015). *Review of Maritime Transport*. Nueva York/Ginebra: ONU.
http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf
- World Bank. (2016). *The Logistics Performance Index and its Indicator: Connecting to Compete*. Trade Logistics in the Global Economy. Washington, DC: World Bank.
- World Economic Fórum. (2015). *The Global Competitiveness Report 2015-2016*. Ginebra: World Economic Fórum. <http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/GlobalCompetitivenessReport2015-2016.pdf>
- World Economic Fórum. (2018). *The Global Competitiveness Report 2018*. <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>
- World Economic Fórum. (2019). *The Global Competitiveness Report 2019*. http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf