Resumen Ejecutivo
Logística, componente clave para impulsar la competitividad
Autor: Jose Luis Guasch

Motivación: La logística se está convirtiendo en un elemento crítico de la competitividad y el rendimiento económico tanto en si misma como en el contexto de una globalización creciente. La mayoría de los países de América Latina y el Caribe (ALC) se están centrando en estrategias impulsadas por las exportaciones. Para que estas estrategias tengan éxito, un componente clave es un marco logístico eficaz y eficiente que aborde la totalidad del espectro (fases anterior, intermedia y posterior) de la cadena de valor y de producción con el fin de disminuir los costos de distribución y de procesamiento. Un marco logístico comprende el *hardware*, es decir, la infraestructura física necesaria para transportar los productos eficazmente, y el *software*, es decir, los servicios y procesos asociados necesarios para transportar y comercializar los productos de manera eficaz. En este informe, los costos logísticos se refieren a los costos del proceso de transportar los productos desde la fábrica hasta el punto en que el producto sale del país (puertos, aeropuertos, cruce de fronteras). Estos costos comprenden los costos de transporte; licencias, permisos y gestión aduanera; inventarios, almacenamiento, deterioro o pérdidas durante el trayecto; seguros; puertos, aeropuertos o procesos transfronterizos; costos de financiamiento; y costos administrativos.

Si bien en años recientes la mayoría de los países de ALC han entendido la importancia de la logística y han adoptado medidas para mejorar este elemento de sus mercados, la región sigue rezagada en el desarrollo de un marco logístico eficaz. Este informe versa sobre la relevancia y el impacto de la logística para la competitividad en ALC y proporciona un marco y establece prioridades, intervenciones y soluciones para abordar estos asuntos.

El estado y el impacto de la logística en América Latina y el Caribe: en ALC, los costos logísticos son excesivamente altos, y oscilan entre el 18% y el 35% del valor del producto (e incluso es superior en las pequeñas y medianas empresas -PYMEs-, de cerca del 45%) comparados con la referencia de aproximadamente 8% del valor del producto en los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). Las tasas de pérdidas/deterioro en ALC representan aproximadamente el 25% de la producción y se acercan al 50% en los productos perecederos. Los inventarios en ALC son entre dos y tres veces los de Estados Unidos, lo cual tiene un impacto tremendo en los costos y la competitividad. La calidad promedio de la red vial es baja en la mayoría de países de ALC. El uso de la multimodalidad y de terceros operadores aún se encuentra en sus primeras etapas en estos países. El impacto de los costos logísticos en la competitividad, la productividad, el comercio, la integración, los precios de los alimentos, la desigualdad y la pobreza es significativo. Los costos logísticos representan un obstáculo más grande para el comercio, que las tarifas de importación y constituyen una parte más grande del coste de entrega de los productos alimentarios, lo cual aumenta los precios de éstos y, por lo

tanto, tiene un profundo impacto en la pobreza. Los retrasos en los trámites aduaneros aumentan los costos de transporte entre 4% y 12%. La falta de servicios de cadena de frío representa el 10% de los costos logísticos. La deficiente conectividad de los puertos en ALC también aumenta las tarifas de transporte. La centralización de los servicios e instalaciones de las exportaciones/importaciones en la mayoría de los países de ALC también aumentan significativamente los costos logísticos.

Los beneficios: El impacto de mejorar el sistema logístico puede ser muy sustancial. Una reducción de 10 puntos porcentuales de los costos logísticos puede impulsar el rendimiento de la producción en más de 10% y aumentar el empleo en más de 7%. Llevando el costo logístico por debajo del promedio hasta la mitad del promedio global en términos de las medidas fronterizas, como la eficacia de los puertos y el contexto aduanero, y las medidas al interior de las fronteras, como la infraestructura del sector de los servicios y el contexto regulatorio, arrojaría un aumento total de US$377.000 millones en los flujos comerciales de las importaciones y exportaciones. Esto representaría un aumento de 10% con respecto a los niveles actuales. Incrementar el acceso a los mercados para los productores rurales mediante la rehabilitación de los caminos rurales mejoraría sus ingresos en un 40%. Mejorar las instalaciones de las cadenas de frío mediante una red de silos aumentaría los ingresos de los productores agrícolas en un 35%. Si los tiempos de transacción comercial de las economías menos desarrolladas se redujeran a los niveles promedio de la OCDE, el comercio internacional se incrementaría en un 12%, lo que equivale a US$1,8 billones.

En la senda del progreso: Para que las empresas de ALC sean competitivas, sobre todo las empresas exportadoras, es crucial que presten atención a diversos factores relacionados con la logística en la creación de sus empresas. En primer lugar, las empresas deben identificar a sus clientes y desglosar los costos en que incurrirán a lo largo del ciclo de distribución del producto. Hay costos asociados con el procesamiento de la documentación (permisos, certificados de calidad y origen, conocimientos de embarque y/o cumplimiento de las medidas fitosanitarias), gestión de inventarios, empaquetamiento y consolidación del producto, procedimientos aduaneros, seguros, financiamiento y transporte marítimo y terrestre, entre otros. Estos costos son sumamente dependientes del tipo de producto exportado. Por ejemplo, los productos perecederos de alto valor deben ser transportados en contenedores refrigerados y requieren una distribución expedita mediante camiones o, si es posible, utilizando operadores multimodales que racionalicen las operaciones de transporte.

El desarrollo de las estrategias logísticas nacionales debería tener en cuenta tanto el aspecto de la oferta como de la demanda. Del lado de la oferta, los responsables de las políticas deberían tener en cuenta los componentes del actual sistema logístico, las instituciones y regulaciones existentes y los proyectos en curso en la zona. Por el lado de la demanda, se debe identificar los actuales patrones de flujo de los transportes, evaluar el rendimiento logístico y realizar análisis de la cadena de valor para identificar sectores potenciales de mejoramiento a través de una identificación de los cuellos de botella logísticos. Basándose en el análisis de la oferta y la demanda, debería elaborarse una estrategia logística basada en las necesidades del país, así como

impulsar programas y pautas de seguimiento y evaluación para responder a las prioridades clave.

Hay tres áreas donde las iniciativas y acciones reducen los costos logísticos, infraestructura de transporte y servicios, logística comercial y facilitación del comercio. Por ejemplo, la infraestructura de transportes y servicios consiste en flujos internos (red vial, industria de transporte camionero, ferrocarriles, navegación interior y cabotaje), nodos de transferencia (puertos, aeropuertos y cruce de fronteras), flujos externos (transporte marítimo, aéreo y transporte camionero internacional), e interfaz y coordinación (multimodalismo y coordinación intermodal) que a su vez se dividen en diferentes componentes. A su vez, la capacidad operativa de estos componentes críticos depende de la interacción entre infraestructura, regulaciones, desarrollo del sector privado y procesos del sector público.

La mejora debe centrarse en la reforma aduanera y en los procedimientos de inspección, en la eficiencia de puertos y aeropuertos, en el marco y los operadores multimodales, en la calidad de los caminos interiores y los corredores estratégicos, en el acceso a instalaciones esenciales y en los terminales logísticos, en el uso extensivo de e-servicios, en el desarrollo de la cadena de frío y la mejora del empaquetamiento, en la concesión ágil y accesible de permisos y licencias, en las zonas económicas especiales y en la descentralización de los servicios relacionados con las exportaciones/importaciones. Si se aborda adecuadamente, el impacto de la disminución de los costos logísticos puede ser sustancial, con el consiguiente efecto positivo en el crecimiento, el empleo y la pobreza.