

**La competitividad logística en Latinoamérica 2012.
Comparativo entre el índice de desempeño logístico del banco mundial vs
la propuesta metodológica Valenzo-Martínez**

Área de investigación: Contribuciones

Marco Alberto Valenzo Jiménez

Facultad de Contaduría y Ciencias Administrativas
Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo
México

marcovalenzo@hotmail.com

Evaristo Galeana Figueroa

Facultad de Contaduría y Ciencias Administrativas
Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo
México

egaleana@umich.mx

Jaime Apolinar Martínez Arroyo

Facultad de Contaduría y Ciencias Administrativas
Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo

corredor42195@hotmail.com



Octubre 3, 4 y 5 de 2012
Ciudad Universitaria
México, D.F.

XXII
CONGRESO
INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA
ADMINISTRACIÓN
E
INFORMÁTICA

Escuela de Contaduría y Administración - Facultad de Contaduría y Ciencias Administrativas - Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>

informacongreso@fca.unam.mx

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax

52 (55) 5616.03.08



ANFECA
Asociación Nacional de Facultades y
Escuelas de Contaduría y Administración

División de Investigación, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM
Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, México, D.F., C.P. 04510

La competitividad logística en Latinoamérica 2012. Comparativo entre el índice de desempeño logístico del banco mundial vs la propuesta metodológica Valenzo-Martínez

Resumen

Este artículo muestra la situación actual de la competitividad logística en los países latinoamericanos, tomando como base el reporte Connecting to Compete 2012 del Banco Mundial, que contiene las siguientes variables: Índice de Desempeño Logístico (IDL), la eficiencia del proceso de despacho (velocidad, simplicidad y previsibilidad de formalidades) de los organismos de control fronterizo, incluidos los de aduanas, la calidad del comercio y de transporte relacionados con infraestructura (puertos, ferrocarriles, carreteras, tecnología de la información, la facilidad de la organización de manera competitiva en el precio de los envíos, la competencia y la calidad de la logística los operadores de servicios (transporte, las aduanas y brokers), la capacidad de seguimiento y rastreo de envíos y la frecuencia con que los envíos llegan al destinatario dentro del tiempo programado o el tiempo de entrega.

En este sentido el objetivo de este artículo es Contrastar los resultados emitidos por el Banco Mundial en el reporte Connecting to Compete 2012 en materia de Competitividad Logística en Latinoamérica respecto a la propuesta de análisis metodológica “Valenzo – Martínez” y en este sentido plantear nuevos planos de análisis de la competitividad logística en la región.

La plataforma de este artículo es la utilización de los datos que contiene este reporte y mediante la aplicación de la metodología “Valenzo – Martínez” y el uso del SPSS se obtiene como resultado un nuevo plano de análisis diferente al expresado por el Banco Mundial, el cual, originalmente sólo muestra la posición que ocupan los países latinoamericanos y no da pauta para conocer cómo se encuentra el nivel de competitividad logística de éstos. Además, en la metodología “Valenzo-Martínez” se realizan análisis por variable.

Palabras Clave: Logística, Competitividad, América Latina, Escala Likert, SPSS

Abstract

This article shows the current status of Logistic Competitiveness in Latin American countries, based on the Connecting to Compete report 2012 of the World Bank, which contains variables - Logistics Performance Index (LDI), the efficiency of the clearance process (speed, simplicity, and predictability of formalities) by border control agencies, including customs, the quality of trade- and transport-related infrastructure (ports, railroads, roads, information technology), the ease of arranging competitively priced shipments, the competence and quality of logistics services (transport operators, customs brokers), the ability to track and trace consignments, customs, infrastructure, international shipments,

<http://congreso.unam.mx>
informacongreso@fca.unam.mx

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax

52 (55) 5616.03.08

logistics quality and competence, tracking and tracing, and timelines and the frequency which shipments reach the consignee within the scheduled or expected delivery time.

Thus the aim of this paper is to compare the results issued by the World Bank in the report Connecting to Compete 2012 Logistics Competitiveness in Latin America regarding the proposed methodological analysis "Valenzo - Martinez" and in this sense, to pose new analysis angles of Logistic Competitiveness in the area.

The article's platform is the use of the data contained in this report and through the application of the "Valenzo-Martinez" methodology, so as the use of SPSS, getting results in a new level of different analysis to the one expressed by the World Bank, which originally shows only the positioning of the Latin American countries and does not show the level of Logistic competitiveness. In addition, the "Valenzo-Martínez" methodology performs analysis by variables.

Keywords: Logistics, Competitiveness, Latin America, Likert Scale, SPSS



Octubre 3, 4 y 5 de 2012
Ciudad Universitaria
México, D.F.

CONGRESO INTERNACIONAL DE CONTADURÍA ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

Dr. Roberto FCA, Investigador Académico, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>

informacongreso@fca.unam.mx

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax: 52 (55) 5616.03.08



División de Investigación, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM
Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, México, D.F., C.P. 04510

Introducción

La conexión entre la competencia en los negocios de la logística en una economía global es crítica para que los países en vías de desarrollo se conecten con el comercio global y cosechen los beneficios de la globalización. El éxito en la integración de la logística global comienza con la capacidad de mover mercancías a través de las fronteras de manera rápida, confiable y barata (Francois, Mustra, & Panzer, 2008). La logística puede mejorar el desempeño de las empresas mediante el desarrollo de la competitividad en una secuencia específica tales como calidad, confiabilidad, flexibilidad, agilidad y finalmente eficiencia en los costos (Ferdows & Demeyers, 1990).

Por lo tanto, los países y las empresas están haciendo frente cada vez más a la intensificación de la competencia mundial, a los rápidos avances tecnológicos, y a la cada vez más demandante expectativa de los clientes. De acuerdo con The Academic Alliance Forum, que sugiere que la competencia tradicional de la compañía vs compañía está cambiando hacia el modelo de negocios donde la cadena de suministro competirá vs la cadena de suministro de la otra empresa (Vokurka, Zank, & Lund III, 2002).

La globalización hoy en día ha creado un ambiente competitivo mundial, en el cual las empresas y los gobiernos se encuentran altamente involucrados. Y es en este sentido, que estos actores deben tomar decisiones estratégicas de manera continua con la finalidad de mejorar los niveles de competitividad.

Una de las formas de llevar a cabo esta actividad es analizando los resultados de los reportes emitidos por el Banco Mundial, uno de ellos es el denominado Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy publicado de forma bianual empezando en el año 2007, seguido por el de 2009 y ahora en el año 2012, este informe muestra el contexto general de cómo se encuentra el desempeño logístico por país, por región ó a nivel mundial.

Este artículo examina la importancia de la logística como parte esencial de la competitividad en los principales países Latinoamericanos. Asimismo analiza el Índice de Desempeño Logístico (IDL) el cual fue realizado a través de un cuestionario aplicado a 6,000 profesionales en logística en 155 países, de los cuales 1.000 son agentes de carga internacionales que han emitido su opinión en los ocho países extranjeros en donde su compañía atiende con mayor frecuencia y que realiza la importancia del buen desempeño logístico y que impacta a la competitividad de los países.

Este reporte permite eventualmente conocer el contexto en materia de competitividad logística de los países en Latinoamérica, sin embargo, los datos mostrados en este informe, no muestran de manera clara el nivel de competitividad logística en el que se encuentran los países Latinoamericanos, es por esta razón, que se propone una metodología de análisis diferente utilizando como base los datos para procesarlos en el paquete estadístico SPSS en donde los autores muestran el real nivel de competitividad Logística.

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>

informacongreso@fca.unam.mx

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax

52 (55) 5616.03.08



Revisión de la Literatura

Logística

El alcance del término de logística se deriva del vocablo griego *logos*, cálculo o pensamiento. El concepto de logística ha sufrido cambios significativos a través de los años y ha evolucionado por varias etapas (Coyle, Langley, Gibson, Novack, & Bardi, 2008) (Kent & Flint, 1997). En los años 50's y 60's fue testigo de la aparición del concepto de sistemas, que integran diversas funciones en la logística dentro de la distribución física como lo afirma Ballou en el 2004 y en el 2007. Posteriormente, la distribución física buscó reducir los costos de los sistemas totales a través de compensaciones de los gastos funcionales (Brewer & Rosenzweig, 1961), (Lekashman & Stolle, 1965).

Para la década de los 80's surge el concepto de administración de la logística integrada, en donde a la distribución física se agrega la logística, todo esto en respuesta a la desregulación del transporte y al aumento de la globalización (Coyle, Langley, Gibson, Novack, & Bardi, 2008). La influencia de Porter (1985), en el modelo de cadena de valor extiende a la administración de la logística con la finalidad de prever eficiencia y la eficacia de un sistema total en donde se encuentran compañías interrelacionadas desde los proveedores de las empresas hasta los consumidores finales, así también para Gravier & Farris (2008), esto se convirtió en un concepto que se conoció en los años 90's como la Administración de la Cadena de Suministro conocida como Supply Chain Management (SCM).

Como hemos observado, la logística ha sufrido una evolución, sin embargo esta expresión surge como un término militar usado para describir la organización de tropas tanto en aspectos de mudanza, de alojamiento y de abastecimiento de equipo, y se ha aplicado como un instrumento histórico a las operaciones de las fuerzas militares del mundo, hasta su reconocimiento más notable como herramienta estratégica militar en la guerra contra Irak en marzo de 2003, sin embargo ha sido tal su importancia que ahora es considerada como un factor de éxito en el campo empresarial.

La logística se entiende cada vez más como una actividad estratégica que dista mucho de actividades operativas como contratar almacenes o vehículos de transporte. Por lo tanto se deben revisar y rediseñar los procesos logísticos desde el comienzo de la cadena en actividades como definición de la estructura organizacional, concepción logística del diseño del producto, definición de niveles de servicio al cliente, determinación de categorías logísticas, agrupando los productos por niveles de servicio o necesidades de manipulación, diseño de los sistemas de información, desarrollo de los sistemas de comunicación, diseño de la red de distribución, diseño de la infraestructura de distribución y definición de los indicadores de gestión.

Podría pensarse que una actividad tan extensa como la logística sería tan conocida como otras disciplinas profesionales, como sucede en el caso de mercadotecnia, finanzas, leyes e ingenierías. Sorprendentemente, no es así. Como el movimiento no cambia la apariencia de un producto, mucha gente se olvida que el empaquetado, el manejo de materiales, el almacenamiento o el transporte, le agregan valor al producto.

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax 52 (55) 5616.03.08

Por lo tanto ya ubicados en el terreno empresarial, el impacto que produce la logística es de carácter económico y en ese sentido se ofrecen las siguientes definiciones:

Council of Logistics Management (CLM) brinda una de las definiciones más completas conocidas en la disciplina de la logística: *“La logística es el proceso de planear, implantar y controlar de manera eficiente y económica el flujo y almacenamiento de materias primas, inventarios en proceso, productos terminados e información vinculada con ellos desde el punto de origen al punto de consumo con el propósito de adecuarse a los requerimientos del cliente”* (Lambert & Stock, 1993) citado en (Carranza Torres, 2004).

El global Supply Chain Fórum define la logística como: *“... es la integración de los principales procesos de negocio de usuario final a través de los proveedores originales, que proporciona productos, servicios y información que agregar valor para los clientes y para los accionistas”* (The Global Supply Chain Forum, 2008).

El consejo de profesionales de la cadena de suministros define a la logística como: *“ Es la parte del proceso de la cadena de suministro que planea, implementa y controla de manera eficiente y efectiva el flujo y el almacenaje tanto de las mercancías, servicios, y su información relacionada desde el punto donde se originan hasta el punto donde se consumen en forma eficiente y al menor costo posible para satisfacer los requerimientos de los clientes”* (Council of Supply Chain Management Professionals, 2008).

De acuerdo, con esta última definición en que todas las organizaciones pertenecen a una o varias cadenas de suministro, dentro de ese contexto dependerá su éxito empresarial en un ambiente altamente competitivo.

Por lo tanto para (Bowersox, 1990) en (Douglas, Stock, & Ellram, 1998), la logística puede ser la mejor fuente de ventaja competitiva para una empresa ya que con ayuda de la logística se duplican con mayor facilidad otros elementos de la mezcla de mercadotecnia: Producto, Precio, y Promoción. Considerando por ejemplo, el buen manejo de las relaciones con los proveedores de servicios de la logística puede ayudar a dar a la empresa una ventaja competitiva distinta en los aspectos de la velocidad de entrega al cliente, confiabilidad, disponibilidad, y otros factores como el servicio de atención al cliente

Para lograr el propósito centran su actividad en efectuar la coordinación de las actividades siguientes en función de asegurar el flujo que garantiza un alto nivel de servicio al cliente y de reducción de costos: almacenamiento, despacho, aprovisionamiento, compras, economía material, transporte externo, transporte interno transporte inter-empresa, distribución, tratamiento y atención de los pedidos, reciclaje de residuos y de los productos devueltos por el cliente, planificación de la producción, control de producción, información y comunicaciones, control de calidad, finanzas, mantenimiento, mercadeo, ventas y protección del medio ambiente.

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>

informacongreso@fca.unam.mx

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax

52 (55) 5616.03.08



Competitividad

La competitividad es usada frecuentemente por los gobiernos, empresas y los medios de comunicación como un concepto “vago”. Sin embargo, aún en los investigadores existe la ausencia de un consenso en cuanto al concepto de competitividad, lo cual ha propiciado que los estudiosos hayan abordado dicho concepto desde distintas perspectivas teóricas (Valenzo, Martinez, & Bonales, 2010).

Krugman (1994) y Baldwin (1995) argumentan que en el ámbito nacional, la competitividad no es un concepto relevante, ya que los principales países no están de ninguna forma compitiendo entre ellos, por lo que se trata más de un asunto interno de la nación que de un aspecto externo. En esta misma línea, Porter (1990), señala que la competitividad de una nación depende de la capacidad de sus industrias para innovar y mejorar. Asimismo, Scott & Lodge (1995), consideran que la competitividad es cada vez más un asunto de estrategias y estructuras, y cada vez menos una consecuencia de las dotaciones naturales de un país.

De igual forma el departamento de la industria y comercio del Reino Unido define a la competitividad empresarial como: “para una empresa, la competitividad es la habilidad de producir buenos productos y servicios con la calidad correcta, y a un precio justo en el momento correcto. Esto significa encontrar las necesidades de los clientes de manera más eficaz y eficiente que las empresas competidoras” (Department of Trade and Industry UK, 1999).

Por su parte, Ezeala- Harrison (1999), explica que la competitividad internacional podría definirse como la capacidad relativa de las empresas de un país para producir y comercializar productos de una calidad superior a precios más bajos. De esta forma, el concepto de competitividad de una nación ha ido evolucionando hacia una definición más relacionada con el entorno local, siendo sus determinantes los factores endógenos de la propia economía nacional que se investiga.

En este sentido para Ambastha & Momaya (2004), la competitividad se define como la capacidad de competir. Es decir la capacidad de diseñar, producir, y ofrecer productos superiores en el mercado, a los ofrecidos por los competidores, considerando el precio.

Por lo tanto, una organización es competitiva ante los ojos de sus clientes si esta puede entregar un mejor valor comparado con el de sus competidores. Logrando precios más bajos con beneficios equivalentes o superiores a las de sus competidores. El valor del cliente por lo tanto, se puede considerar como la ventaja percibida en lo referente a lo que este exige (Valenzo, Martinez, & Bonales, 2010).



Resultados

En este apartado se muestra la situación actual de la competitividad logística de los principales países latinoamericanos utilizando el reporte emitido por el Banco Mundial denominado “Connecting to Compite” (Trade Logistics in the Global Economy 2012), en donde este estudio muestra el Índice de Desempeño Logístico (IDL) que incluye seis componentes:

- 1) La eficiencia del proceso de despacho (velocidad, simplicidad y previsibilidad de formalidades) de los organismos de control fronterizo, incluidos los de aduanas.
- 2) La calidad del comercio y de transporte relacionados infraestructura (puertos, ferrocarriles, carreteras, tecnología de la información).
- 3) La facilidad de la organización de manera competitiva en el precio de los envíos.
- 4) La competencia y la calidad de la logística los operadores de servicios (transporte, las aduanas y brokers).
- 5) La capacidad de seguimiento y rastreo de envíos.
- 6) La frecuencia con que los envíos llegan al destinatario dentro del tiempo programado o el tiempo de entrega.

Este informe utilizó un cuestionario estandarizado con dos partes (internacional y nacional). Para la parte internacional, los encuestados evaluaron seis aspectos claves en el área de desempeño de la logística en ocho de los principales mercados extranjeros. Para la parte interna, los encuestados proporcionaron información cualitativa y los datos cuantitativos sobre el entorno logístico en los países donde trabajan. La encuesta también recoge datos sobre la logística interna como tiempos de carga y costos de las transacciones de importación y exportación.

El sistema de medición utiliza escalas de valores que van del 1 al 5, siendo el uno el nivel más bajo o menos eficiente y 5 el nivel más alto o más eficiente. Las áreas de desempeño analizadas fueron:

La Tabla N° 1, muestra el Índice de Desempeño Logístico (IDL) y sus variables, en donde se observa el Ranking de los principales países Latinoamericanos más desarrollados en materia de Logística, así también, indica la posición que ocupan estos países a nivel mundial, destacando que el país más desarrollado en esta materia es Chile con un puntaje de 3.17, lo que muestra un desarrollo homogéneo en todos los elementos que componen este índice de medición.

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>

informacongreso@fca.unam.mx

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax

52 (55) 5616.03.08



Tabla N° 1

Índice de

desempeño logístico (IDL) y la posición que se ocupa en cada una de sus variables en Latinoamérica

Posición en Latinoamérica	Posición a nivel mundial	País	Variables del Estudio Connecting to Compite			
			Índice de Desempeño Logístico	Aduanas	Infraestructura	Embarques Internacionales
1	39	Chile	3.17	3.11	3.18	3.06
2	45	Brasil	2.98	2.51	3.07	3.12
3	47	México	2.80	2.63	3.03	3.07
4	49	Argentina	2.53	2.45	2.94	3.33
5	56	Uruguay	2.33	2.99	2.87	2.91
6	60	Perú	3.17	2.68	2.73	2.87
7	61	Panamá	2.98	2.56	2.94	2.76
8	64	Colombia	2.80	2.65	2.72	2.76
9	74	Guatemala	2.53	2.62	2.59	2.82
10	79	Ecuador	2.33	2.36	2.62	2.86
11	90	Bolivia	3.17	2.40	2.39	2.60
12	93	El Salvador	2.98	2.28	2.46	2.57
13	105	Honduras	2.80	2.39	2.35	2.70
14	111	Venezuela	2.53	2.10	2.17	2.54
15	113	Paraguay	2.33	2.36	2.41	2.31
16	124	Jamaica	3.17	2.22	2.27	2.43
17	133	Guyana	2.98	2.29	2.15	2.35
18	153	Haití	2.80	1.78	1.78	1.94

Fuente: Elaboración propia en base a datos del reporte “Connecting to Compite” (Trade Logistics in the Global Economy 2012), publicación del Banco Mundial.

METODOLOGIA PROPUESTA (Valenzo- Martínez)

En esta sección se presenta la “Propuesta de la Metodología para Analizar el Índice de Desempeño Logístico (IDL)” mostrado en tabla No 1.

<http://ccinformacongreso@fca.unam.mx>

Teléfono:

52 (55) 5622.84.90
52 (55) 5622.84.80

Fax:

52 (55) 5616.03.08

Índice de desempeño logístico, el cual, sólo muestra la posición que ocupan los países latinoamericanos y no da pauta para conocer cómo se encuentra el nivel de competitividad de los países analizados.

Por otro lado, la propuesta metodológica permite establecer una clasificación diferente a la utilizada por el Banco Mundial ya que ayuda al lector a interpretar los datos mostrados de una manera más ágil y fácilmente interpretable. Además de mostrar la posición general del país que ocupa en el desempeño logístico, este método proporciona el nivel de desempeño competitivo logístico bajo la óptica de la metodología propuesta en los países latinoamericanos. De igual manera, esta propuesta permite realizar el análisis del desempeño logístico por variable.

Para realizar la propuesta metodológica se establecen los siguientes pasos:

1. Se parte de los datos del índice de desempeño logístico, que tiene valores del 1 al 5 en donde el valor 1 es el nivel más bajo o menos eficiente y 5 el nivel más alto o más eficiente (o cualquier otro reporte que se quiera analizar)
2. Se establece una escala previa de medición en la cual se determinan los diferentes niveles de competitividad logística como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla # 2 Escala de Desempeño Logístico														
Muy Alto			Alto			Regular			Bajo			Muy Bajo		
A	R	B	A	R	B	A	R	B	A	R	B	A	R	B
Fuente: Elaboración Propia								Nota: A= Alta, R= Regular B= Baja						

3. Una vez creada la escala, se alimentan los datos en el programa SPSS, posteriormente se procede a su análisis. Por lo tanto, se abre la pestaña de “analizar” y se selecciona “estadísticos descriptivos”, después aparecerá un nuevo cuadro de opciones. Ahí se selecciona la opción tablas de contingencia, en donde se selecciona la variable país y la variable que se pretende analizar. El programa posteriormente arroja los resultados mostrados.
4. Los resultados de la calificación final de cada país, una vez procesados, son clasificados en los rangos establecidos en la tabla # 2.
5. Se realiza el análisis de los resultados, los cuales se muestran a continuación.

ANÁLISIS BAJO LA ÓPTICA DE LA PROPUESTA METODOLÓGICA

La propuesta metodológica permite, principalmente, realizar un análisis con mayor profundidad y por lo tanto establecer la clasificación de los países latinoamericanos de acuerdo a su Índice de Desempeño Logístico (IDL) con una mayor precisión.

A continuación, se mostrarán los resultados del IDL, dichos resultados son mostrados en dos planos de análisis, la manera tradicional (utilizada por el Banco Mundial: una de cinco rangos), y la propuesta metodológica “Valenzo- Martínez” que consiste también en una

escala de 5 rangos nada más que subdivido en tres subrangos: Alto, Regular y Bajo generando una escala tipo Likert de 15 opciones de clasificación y dando como resultado un plano de análisis más profundo que nos permite apreciar un análisis de los datos ya mostrados en el reporte anterior emitido por el Banco Mundial pero con una diferente perspectiva permitiendo una toma de decisiones más detallada.

Tabla # 3 Variable Índice de Desempeño Logístico del reporte “Connecting to compete” del Banco Mundial (Tradicional)

Muy Alto Desempeño Logístico 5-4,2 pts.	Alto Desempeño Logístico 3.4- 4.1 pts.	Regular Desempeño Logístico 2.60- 3.40 pts.	Bajo Desempeño Logístico 1.8-2.59 pts.	Muy Bajo Desempeño Logístico 1-1.7 pts.
5	4	3	2	1
		Chile (3,17), Brasil(3.13), México (3.06), Argentina (3.05), Uruguay (2.98), Perú (2,94), Panamá (2,93), Colombia (2.87), Guatemala (2.80), Ecuador(2.76), Bolivia (2.61) y El Salvador (2.60)	Honduras(2.53), Venezuela (2.49), Paraguay(2.48) , Jamaica (2.42), Guyana(2.33) y Haití (2.03)	

Nota: Esta es la escala utilizada para la clasificación de los países según su IDL por el Banco Mundial en donde **1(uno)** es el nivel más bajo o menos eficiente y **5 (cinco)** el nivel más alto o más eficiente

Fuente: Elaboración Propia

Como se puede apreciar en la tabla # 3, la clasificación presentada por el Banco Mundial no permite a los gobiernos de estos países Latinoamericanos realizar una toma de decisiones adecuadas ya que no se aprecia de manera clara la distancia que existe entre una nación y otra. Para dar ejemplo de ello, si ubicamos a Chile con un IDL de 3,17 comparado con el de Brasil con un 3.13, solamente apreciamos que hay una diferencia de 0,04 décimas positivas a favor del primero sin que esto nos muestre en qué nivel de competitividad se encuentran tanto a nivel mundial como en la región latinoamericana, es por esta razón que se pretende realizar alguna contribución al análisis de este tipo de informes.

Tabla # 4 Índice de desempeño logístico del banco mundial vs. propuesta metodológica

INDICE DE DESEMPEÑO LOGISTICO MOSTRADO POR EL BANCO MUNDIAL			METODOLOGIA PROPUESTA VALENZO- MARTINEZ														
			MUY ALTA Competitividad			ALTA Competitividad			REGULAR Competitividad			BAJA Competitividad			Muy BAJA Competitividad		
País	Posición a nivel mundial	Posición en Latinoamérica	A	R	B	A	R	B	A	R	B	A	R	B	A	R	B
			Chile (3,17)	39	1							X					
Brasil (3.13)	45	2								X							
México(3.06)	47	3								X							
Argentina (3.05)	49	4								X							
Uruguay (2.98)	56	5								X							
Perú (2.94)	60	6								X							
Panamá (2.93)	61	7								X							
Colombia (2.87)	64	8									X						
Guatemala (2.80)	74	9									X						
Ecuador (2.76)	79	10									X						
Bolivia (2.61)	90	11									X						

Elaborado por FCA, con apoyo de Análisis y Desarrollo de Métodos - Investigación de Impacto y Calidad



El Salvador (2.60)	93	12															X							
Honduras (2.53)	105	13															X							
Venezuela (2.49)	111	14															X							
Paraguay (2.48)	113	15															X							
Jamaica (2.42)	124	16															X							
Guyana (2.33)	133	17																X						
Haití (2.03)	153	18																	X					
TOTALES DE LAS 18 ECONOMIAS																								

Fuente: Elaboración Propia base a datos del reporte "Connecting to Compete" (Trade Logistics in the Global Economy 2012), publicación del Banco Mundial.

Octubre 3, 4 y 5 de 2012
 Ciudad Universitaria
 México, D.F.



Conclusiones

La metodología Valenzo- Martínez, surge con el objetivo de proponer una perspectiva diferente de análisis con respecto al trabajo emitido por el Banco Mundial denominado “Connecting to Compite”, el cual fue utilizado como insumo principal para mostrar las bondades de la metodología propuesta, y que al realizar el comparativo trajo como resultado marcadas diferencias al momento de clasificar a los países por su desempeño logístico.

Una vez utilizada la metodología y obteniendo los resultados, éstos permiten realizar una mejor toma de decisiones en lo referente a cada una de las variables que impactan al desempeño logístico.

Respecto al campo de aplicación de esta metodología propuesta, podemos afirmar que es amplia y diversa, ya que puede utilizarse en bases de datos, reportes ya establecidos y además en investigaciones que quieren establecer algún tipo de clasificación o ranking en donde sea utilizada una escala tipo Likert.

De acuerdo con los resultados mostrados por el Banco Mundial en la variable IDL, nos muestran cómo se encuentran las 18 economías latinoamericanas en su desempeño logístico, así pues, tenemos que a nivel mundial, Chile ocupa la posición 32, Brasil la 45, México se ubica en el lugar 47 y Argentina en el 49, así también el reporte muestra el desempeño logístico de estos países: 3.17¹, 3.13, 3.06, 3.05 respectivamente.

Sin embargo, si observamos los resultados mencionados por el Banco Mundial, sólo muestran una clasificación descendente de mayor a menor, y no permite inferir una diferencia importante entre un país y otro, únicamente la diferencia numérica. Por ejemplo, el caso de Panamá con 2.93, con respecto a Colombia 2.87 aparentemente parecieran no tener diferencias más allá de la numérica -0.06.

Ya que dicha clasificación está dada en valores que van de 1 a 5, el Banco Mundial procedió a otorgarle una descripción a cada rango, es decir, *5 muy alto*, *4 alto*, *3 regular*, *2 bajo*, *1 muy bajo* desempeño logístico. Una vez realizado el análisis bajo esta óptica, descubrimos lo siguiente: Chile y 11 naciones más, caen en el rango de “regular” y 7 países en el rango de “bajo desempeño logístico”, observando con esto la formación de dos grandes grupos en Latinoamérica.

Estos resultados nos muestran una alta concentración en el rango de “regular”, aunque las diferencias numéricas en algunos casos sean marcadas, se incluyen en el mismo rango por igual.

Por ejemplo: Chile con un desempeño logístico de 3.17 y El Salvador con un 2.60, están en el rango de *regular* a pesar de la diferencia tan marcada.

Por otro lado, al utilizar la metodología Valenzo- Martínez se mantiene la escala de cinco rangos, es decir, *5 muy alto*, *4 alto*, *3 regular*, *2 bajo*, *1 muy bajo* desempeño logístico, sin embargo, dentro de cada uno de éstos se establecieron tres sub-rangos **Alto**, **Regular** y **Bajo**

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>

inform¹ En donde 5 es el nivel más eficiente y 1 es el nivel más bajo o menos eficiente

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax 52 (55) 5616.03.08

División de Investigación, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM
Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, México, D.F., C.P. 04510

**ANFECA**
Asociación Nacional de Facultades y
Escuelas de Contaduría y Administración

dando como resultado una escala tipo Likert con 15 opciones de clasificación que resulta en un plano de análisis más profundo, y que se demostrará en los siguientes resultados:

Rango Regular-<u>Alto</u> :	Chile
Rango Regular-<u>Regular</u> :	Argentina, Brasil, México, Panamá, Perú y Uruguay.
Rango Regular-<u>Bajo</u> :	Colombia, Guatemala, Ecuador y Bolivia
Rango Bajo-<u>Alto</u> :	El Salvador, Honduras, Venezuela, Paraguay y Jamaica
Rango Bajo-<u>Regular</u> :	Guyana
Rango Bajo-<u>Bajo</u> :	Haití

Finalmente, podemos afirmar que en estos países latinoamericanos **sí existen diferencias marcadas en su desempeño logístico** tal y como lo demuestran los resultados.

XIII CONGRESO INTERNACIONAL DE CONTADURÍA ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA



Octubre 3, 4 y 5 de 2012
Ciudad Universitaria
México, D.F.

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>

informacongreso@fca.unam.mx

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax 52 (55) 5616.03.08



ANFECA
Asociación Nacional de Facultades y
Escuelas de Contaduría y Administración

División de Investigación, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM
Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, México, D.F., C.P. 04510

Trabajos citados

1. **AMBASTHA, M., & MOMAYA, K.** (2004). Competitiveness of Firm: Review of Theory, Frameworks, and Models. *Singapore Management Review* , 1 (26), 45-61.
2. **BALDWIN, R.** (1995). *The problem with competitiveness*. Genova: EFTA.
3. **BALLOU, R. H.** (2007). The Evolution and Future of Logistics and Supply Chain Management. *European Business Review* , 19 (4), 33-48.
4. **BALLOU, R.** (2004). *Logística Administración de la cadena de suministro*. México: PERSON EDACACIÓN.
5. **BREWER, S., & ROSENZWEIG, J.** (1961). Rhochromatics and organizational adjustment. *California Management Review* , 3 (3), 52-71.
6. **CARRANZA TORRES, O.** (2004). Historia y temática de la logística: ¿ De que estamos hablando? En O. Carranza, & F. Sabria, *Logistica mejores prácticas en latinoamérica* (págs. 3-26). Guadalajara: Thomson.
7. **COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS, C.** (15 de 04 de 2008). *Council of Supply Chain Management Professionals*. Recuperado el 10 de 09 de 2008, de cscmp.org/
8. **COYLE, J., LANGLEY, C., GIBSON, B., NOVACK, R., & BARDI, E.** (2008). *Supply Chain Management: A Logistics Perspective*. South-Western, Mason,OH: Cengage Learning,.
9. **DEPARTMENT OF TRADE AND INDUSTRY UK, D.** (16 de 08 de 1999). *Regional Competitiveness Indicator London*. (D. Publisher, Productor, & Department for trade and Industry/ Office for National Statics) Recuperado el 09 de 07 de 2008, de www.nwriu.co.uk/indicators.asp
10. **DOUGLAS, L. M., STOCK, J. R., & ELLRAM, L. M.** (1998). *Fundamentals of Logistics Management*. Singapore: Mc Graw Hill.
11. **EZEALA- HARRISON, F.** (1999). *Theory and policy of international competitiveness*. Connecticut,London: Praeger Westport.
12. **FERDOWS, K., & DEMEYERS, A.** (1990). Lasting improvements in manufacturing performace: in search of a new teory. *Journal operations Management* , 9 (2), 168-183.
13. **FRANCOIS, J., MUSTRA, M., & PANZER, J.** (2008). *Connecting to Compite*. Banco Mundial, Departamento de Comercio Interncional. Washington: Banco Mundial.

<http://congreso.informacongreso.com.mx>

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax

52 (55) 5616.03.08

14. **GRAVIER, M. J., & FARRIS, T.** (2008). An Analysis of Logistics Pedagogical Literature: Past and Future Trends in Curriculum, Content and Pedagogy. *The International Journal of Logistics Management* , 19 (2), 233-253.
15. **KENT, J., & FLINT, D.** (1997). Perspectives on the evolution of logistics thought. *Journal of Business of Logistics* , 18 (2), 15-29.
16. **KRUGMAN, P.** (Marzo- Abril de 1994). Competitiveness. A dangerous obsession. *Foreign Affairs* , 1-17.
17. **LAMBERT, D. M., & STOCK, J. R.** (1993). *Strategic Logistics Management*. USA: Mc Graw Hill.
18. **LANGLEY, J.** (2000). Evolución del concepto de logística . En M. Christopher, *Logística Aspectos Estrategicos* (págs. 41-47). México: LIMUSA.
19. **LEKASHMAN, R., & STOLLE, J.** (1965). The Total Cost Approach to Distribution. *Business Horizons* , 8 (1), 33-46.
20. **PORTER, M.** (1990). ¿ Donde Radica la ventaja competitiva de las Naciones? *Harvard Deusto Business Review* , IV Trimestre.
21. **PORTER, M.** (1985). *Competitive Advantage*. New York: The Free Press.
22. **SCOTT, B., & LODGE, G. C.** (1995). *US Competitiveness in the World Economy*. Boston, MA: Harvard University Press.
23. **THE GLOBAL SUPPLY CHAIN FORUM, G.** (2008). *USING LOGISTICS TO BUILD A COMPETITIVE*. México: Congreso Internacional de Logística.
24. **VOKURKA, R., ZANK, G. M., & LUND III, C.** (2002). Improving Competitiveness through Supply Chain Management. *Competitiveness Review* , 12 (1), 14.

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>

informacongreso@fca.unam.mx

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax 52 (55) 5616.03.08



División de Investigación. Facultad de Contaduría y Administración, UNAM
Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, México, D.F., C.P. 04510